WROF

Wrocławski Obszar Funkcjonalny



STUDIUM SPÓJNOŚCI FUNKCJONALNEJ WE WROCŁAWSKIM OBSZARZE FUNKCJONALNYM

POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Przyznanie dotacji unijnej na realizację projektu odbyło się
w ramach ogłoszonego w 2013 roku przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
„Konkursu dotacji na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego
w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych"

POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

ROF
Wrocławski Obszar Funkcjonalny

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

REALIZACJA PROJEKTU

STAROSTWO POWIATOWE WE WROCŁAWIU

ul. T. Kościuszki 131
50-440 Wrocław
tel./fax: +48 71 722 17 00
fax: +48 71 722 17 06
www.powiatwroclawski.pl

STAROSTA POWIATU WROCŁAWSKIEGO
Roman Potocki

WICESTAROSTA POWIATU WROCŁAWSKIEGO
Waldemar Szczykutowicz

DYREKTOR WYDZIAŁU ARCHITEKTURY I BUDOWNICTWA
Beata Kopff-Żurawska

KOORDYNATOR PROJEKTU
mgr inż. Magdalena Tybel-Lorenz

WSPÓŁPRACA
mgr Daniel Bogacz
mgr Elżbieta Monieta
mgr Joanna Stachowiak
mgr Marta Grzeszczyszyn-Chwalczyk
mgr Joanna Brodowska
mgr Aleksandra Zając
mgr Dorota Lejkowska
mgr Grażyna Owczarek
mgr Paweł Ossuch
mgr Piotr Rudziński

WYDZIAŁ FUNDUSZY ZEWNĘTRZNYCH, PROMOCJI I ROZWOJU
mgr Elżbieta Monieta
mgr Joanna Stachowiak
mgr Marta Chwalczyk
mgr Joanna Brodowska
mgr Aleksandra Zając
mgr Dorota Lejkowska

EKSPERCI ZEWNĘTRZNI
Instytut Badawczy IPC Sp. z o.o.
Przeprowadzenie Konsultacji społecznych w ramach projektu
dr hab. Andrzej Raczyk - Kierownik zespołu opracowania pn.:
"Ocena zgodności wyników projektu „Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym" z założonymi celami projektu oraz ocena ich przydatności w kontekście planowania rozwoju polityki regionalnej na obszarze województwa dolnośląskiego w latach 2014-2020"
dr Helena Kaniewska-Dobrowolska - *Recenzent*
dr Sylwia Dołżbłasz - *Recenzent*

POWIATOWY ZAKŁAD KATASTRALNY WE WROCŁAWIU

ul. T. Kościuszki 131
50-440 Wrocław
tel.: +48 71 372 40 08
fax: +48 71 372 43 47
e-mail: pzk@kataster.wroc.pl
www.kataster.wroc.pl
www.wrosip.pl

DYREKTOR
Marek Stykała

ZASTĘPCA DYREKTORA
Maciej Tobjasz

ZESPÓŁ AUTORSKI
mgr Renata Krasel
mgr inż. Piotr Michalski
mgr Arkadiusz Suder
mgr inż. Monika Henich

EKSPERCI ZEWNĘTRZNI
dr inż. Łukasz Damurski - Kierownik zespołu *„ Wytyczne dla lokalizacji węzłów usługowych"*
dr inż. Wawrzyniec Zipser - Ekspert ds. technologii gGIS,
dr inż. Jerzy Ładysz - Ekspert ds. spójności terytorialnej

INSTYTUT ROZWOJU TERYTORIALNEGO

ul. Świdnicka 12/16
50-068 Wrocław
tel.: +48 71 374 95 00
fax: +48 71 374 95 13
www.irt.wroc.pl

DYREKTOR
Maciej Zathey

ZASTĘPCA DYREKTORA
Magdalena Belof

ZASTĘPCA DYREKTORA
Przemysław Malczewski

KOORDYNATOR PRAC ZESPOŁU
mgr inż. Kamila Lesiw-Głowacka

ZESPÓŁ AUTORSKI
mgr inż. Robert Banasiak
dr inż. Jan Blachowski
mgr inż. Renata Cieślak
mgr inż. Anna Dudziuk-Dudzik
mgr Piotr Drzewiński
mgr inż. Konrad Giejsztor
mgr Karolina Gmur
mgr Marzenna Halicka-Borucka
mgr Magdalena Kasprzak
mgr inż. Marta Kukuła
mgr inż. Katarzyna Mańkowska-Bigus
mgr inż. Ewa Markowicz-Judycka
mgr inż. arch. Marzena Pasak
mgr inż. Anna Pytlarz
mgr inż. Jakub Rosowski
mgr inż. Maciej Samulewicz
mgr inż. Aleksandra Sieradzka-Stasiak
mgr inż. Elżbieta Strzelczyk
mgr inż. Ilona Szarapo
mgr inż. Anna Szczyglewska
mgr inż. Witold Warczewski
mgr inż. Magdalena Wieczorek
mgr Dariusz Zięba

WSPÓŁPRACA
Alicja Brakoniecka
mgr Piotr Chmiel
mgr Beata Grzebiela
mgr inż. Lech Lęgas
mgr Danuta Malicka
Mirosława Prokopiuk
Ewa Skoczeń
Małgorzata Wolańska

EKSPERCI ZEWNĘTRZNI
dr inż. Beata Warczewska
„Analiza rynku gruntów inwestycyjnych"
dr hab. inż. arch. Irena Niedźwiecka-Filipiak
„Projekt optymalnego układu zielonej infrastruktury"

BIURO ROZWOJU WROCŁAWIA
ul. Świdnicka 53
50-530 Wrocław
tel.: +48 71 777 86 60
fax: +48 71 777 86 59
www.wroclaw.pl

DYREKTOR
Anna Sroczyńska

ZASTĘPCADYREKTORA
Marek Żabiński

ZASTĘPCADYREKTORA
Andrzej Piorun

ZESPÓŁ AUTORSKI:

KOORDYNATOR DS. PLANOWANIA WE WrOF
dr hab. inż. arch. Tomasz Ossowicz

KOORDYNATOR MERYTORYCZNY
mgr inż. arch. Paweł Cichoński

mgr inż. Michał Ciesielski
mgr inż. Michał Wiącek
„Wytyczne programowo-przestrzenne lokalizacji funkcji mieszkaniowych i centrów usługowych"

mgr inż. Anna Rygała
„Wytyczne do planu transportowego"

mgr inż. Mateusz Majka
„Wytyczne dla lokalizacji usług publicznych"

dr Grzegorz Synowiec
„Wytyczne dla ochrony środowiska i rozwoju rekreacji"

EKSPERT ZEWNĘTRZNY
dr Krzysztof Szołek
„Diagnoza możliwości wdrożenia wraz ze wskazaniem kierunkowych inwestycji we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym w kontekście założeń wspólnej strategii dla WrOF"

WSPARCIE PRZY POZYSKANIU i PRZETWARZANIU DANYCH PRZESTRZENNYCH
dr inż. arch. Jadwiga Brzuchowska
mgr inż. Barbara Grzegdala
mgr inż. Sławomir Górowski
mgr Ewa Okrasa

KOORDYNACJA PRAC
mgr Jan Roga
mgr inż. Łukasz Górzyński

WSPÓŁPRACA W RAMACH PARTNERSTWA

GMINA KĄTY WROCŁAWSKIE
Urząd Miasta i Gminy Kąty Wrocławskie
Rynek-Ratusz 1,
55-080 Kąty Wrocławskie
tel.: +48 71 390 72 00,
fax: +48 71 390 72 01
www.katywroclawski.pl

BURMISTRZ MIASTA I GMINY
Antoni Kopeć

ZASTĘPCA BURMISTRZA MIASTA I GMINY
Mieczysław Reps

mgr inż. Przemysław Nowacki
mgr inż. Ewa Kołodziej

GMINA SIECHNICE
Urząd Miejski w Siechnicach
ul. Jana Pawła II 12
55-011 Siechnice
tel.: +48 71 786 09 01
fax: +4871 786 09 07
www.siechnice.gmina.pl

BURMISTRZ MIASTA I GMINY
Milan Ušák

mgr inż. Barbara Borkowska
mgr inż. Patrycja Zielińska

GMINA WOŁÓW
Urząd Miejski w Wołowie
ul. Rynek 34
56-100 Wołów
tel.: +48 71 319 13 05
fax: +48 71 319 13 03
www.wolow.pl

BURMISTRZ MIASTA I GMINY
Dariusz Chmura

ZASTĘPCA BURMISTRZA MIASTA I GMINY
Jacek Włosek

PROJEKT I OPRACOWANIE GRAFICZNE PUBLIKACJI
ML® STUDIO
Maciej Litmanowski
www.mlstudio.pl

Lider projektu:
Powiat Wrocławski

Partnerzy projektu:

Województwo Dolnośląskie

Instytut Rozwoju Terytorialnego

Gmina Wrocław

Gmina Kąty Wrocławski

Gmina Siechnice

Gmina Wołów

Szanowni Państwo,

Oddając w Wasze ręce niniejszą publikację pragnę zachęcić Państwa do zapoznania się z wynikami projektu pn. „ ***„Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym*** *" (WrOF). Projekt został sfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna na lata 2007-2013 oraz ze środków Województwa Dolnośląskiego. Przyznanie dotacji unijnej na realizację projektu odbyło się w ramach ogłoszonego w 2013 roku przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju „Konkursu dotacji na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych".*

Liderem projektu był Powiat Wrocławski, Partnerami – Województwo Dolnośląskie, Miasto Wrocław oraz gminy: Kąty Wrocławskie, Siechnice i Wołów. Kiedy w 2013 r. zaczynaliśmy realizację projektu postawiliśmy przed sobą bardzo odpowiedzialne zadanie, jakim było stworzenie podstaw do wielopłaszczyznowego zarządzania przestrzenią przez jednostki samorządu terytorialnego. Naszym celem było zbudowanie trwałej platformy współpracy poprzez wymianę doświadczeń i wspólne opracowanie dokumentów strategicznych przez Instytucje odpowiedzialne za planowanie i zarządzanie przestrzenią na poziomie ***miasta, powiatu oraz województwa.***

Niniejsze opracowanie zawiera streszczenie wyników projektu wraz z przykładowymi dokumentami planistycznymi wypracowanymi w trakcie realizacji działań przez uczestników przedsięwzięcia. Zakres opracowania obejmuje IV części. Pierwsza część zawiera podstawy prawne, przesłanki i zakres realizacji projektu z podziałem na role Partnerów oraz zadań. Druga część obejmuje wyznaczenie granic WrOF na bazie analiz statystycznych i funkcjonalnych. Trzecia część została poświęcona pogłębionej analizie stanu istniejącego obszaru dla wybranych sfer wraz z wytycznymi dla strategii spójności przestrzennej WrOF. Ostatnia część niniejszej publikacji zawiera wybrane fragmenty projektu pilotażowego przeprowadzonego dla obszaru Powiatu Wrocławskiego.

Mam nadzieję, że w niedalekiej przyszłości wyniki projektu WrOF znajdą szerokie zastosowanie w regionalnej oraz lokalnej polityce przestrzennej, zwłaszcza w kontekście ugruntowanej już świadomości samorządów związanej z ich przynależnością do obszaru funkcjonalnego. Polecam również ich wykorzystanie przy modyfikacji celów strategicznych oraz operacyjnych poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego przede wszystkim szczebla gminnego, w kolejnych dokumentach strategicznych oraz planistycznych.

Na ostateczny kształt opracowania złożyła się praca wielu osób. Pragnę szczególnie podziękować naszym Partnerom za pracę i szczególne zaangażowanie w realizację projektu, którego wyniki prezentuje niniejsza publikacja. Szczególnie serdeczne słowa podziękowania kieruję do przedstawicieli samorządów lokalnych, ekspertów z obszaru planowania przestrzennego, transportu, środowisk naukowych oraz wszystkich osób biorących czynny udział w realizacji projektu.

Starosta Powiatu Wrocławskiego



Roman Potocki

SPIS TREŚCI

I ROZDZIAŁ. PODSTAWY I ZAKRES PROJEKTU 9

II ROZDZIAŁ. OKREŚLENIE GRANIC WROF 15
Analiza zakresu terminologicznego obszarów funkcjonalnych 17
Delimitacja WrOF 21

III ROZDZIAŁ. WYTYCZNE DLA STRATEGII SPÓJNOŚCI WROF 41
Analiza polityk rozwoju gmin WrOF 43
Mieszkalnictwo i usługi 53
Analiza rynku gruntów inwestycyjnych 189
Transport 213
Środowisko przyrodniczo-kulturowe i rekreacja 252
Projekt optymalnego układu zielonej infrastruktury WrOF 280

IV ROZDZIAŁ. PROJEKT PILOTAŻOWY DLA POWIATU WROCŁAWSKIEGO 293

I ROZDZIAŁ

PODSTAWY I ZAKRES PROJEKTU

Cel i zakres projektu
Współpraca
Wyniki projektu

ROF
Wrocławski Obszar Funkcjonalny

PODSTAWY I ZAKRES PROJEKTU

CEL I ZAKRES PROJEKTU

Przedmiotem projektu jest obszar funkcjonalny, obejmujący miasto metropolitalne Wrocław i strefę jego oddziaływania. Zgodnie z zapisami dokumentów krajowych (KPZK, KSRR) wytyczenie tego obszaru jest elementem kluczowym dla prowadzenia, zintegrowanej, wielopoziomowej polityki na obszarze metropolitalnym, w tym zwłaszcza kierowania środków publicznych na jego rozwój.

Prace nad delimitacją Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego (WrOM), zostały zainicjowane w 1999r. Pierwszą próbą było wyznaczenie WrOM w PZPWD z 2002 r. – wówczas określono ten obszar zgodnie z zasięgiem NUTS III. Kolejne działania związane były ze wspólnymi pracami służb planistycznych miasta i regionu, tj. Biurem Rozwoju Wrocławia (BRW) i Wojewódzkim Biurem Urbanistycznym (obecnie IRT), na podstawie porozumienia z dnia 16 lutego 2004 r. Prace te zaowocowały opracowaniem diagnoz oraz wyznaczeniem granic obszaru WrOM na potrzeby przyszłej aktualizacji PZPWD. Poważny wkład w dialog nad kształtem obszaru funkcjonalnego metropolii miał także, powołany w 1999 r. Komitet Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej. Jego członkowie, przez swoją dobrowolną przynależność, także niejako „wyznaczali" zasięg tego obszaru. Delimitacja ta jest jednak obciążona wadą - zasięg obszaru jest nieciągły i nie uwzględnia wszystkich aspektów powiązań funkcjonalnych. Członkowie Stowarzyszenia, od momentu jego powstania, prowadzili współpracę ze zmienną aktywnością. Najpoważniejszym dorobkiem było opracowanie Strategii Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej (2000) i jej aktualizacja (2011). Przykładem współpracy pomiędzy JST w obrębie WrOM jest utworzenie w 2005 r. Agencji Rozwoju Aglomeracji Wrocławskiej (członkami jest 29 gmin), realizującej zadania m.in. w zakresie: pozyskiwania inwestycji zagranicznych, projektów samorządowych, projektów UE oraz innych.

Potrzeba weryfikacji i aktualizacji zasięgu obszaru funkcjonalnego Wrocławia nadeszła wraz z wprowadzeniem ustawowego obowiązku sporządzenia, przez Marszałka Województwa, planu zagospodarowania przestrzennego WrOM. Decyzję o przystąpieniu do tego planu podjęto dnia 26.10. 2006 r. (Uchwała Nr LX/920/2006 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego). Brak jednoznacznych wytycznych i kryteriów określonych przez Ustawodawcę spowodował opóźnienie prac nad tym dokumentem, choć wykonane zostały liczne analizy i prace diagnostyczne przybliżające zdefiniowanie granic WrOF.

Potrzeba wyznaczenia Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia stała się szczególnie nagląca ze względu na narastające konflikty przestrzenne i funkcjonalne, a także na konieczność określenia wspólnych priorytetów inwestycyjnych na lata 2014-2020. Obszar Funkcjonalny Wrocławia wskazują zarówno: aktualizacja projektu PZPWD jak też Strategia Województwa Dolnośląskiego 2020.

Konieczność podjęcia publicznej debaty w zakresie wskazania granic WrOF okazała najsilniejszymi przesłankami dla podjęcia prac w ramach niniejszego projektu.

Obszar analiz

Obszar analiz zmierzających do określenia granic Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia objął 44 gminy, w tym miasto Wrocław, 8 powiatów oraz województwo dolnośląskie. Jednostki Samorządu Terytorialnego (JST) wchodzące w skład badanego obszaru funkcjonalnego to miasto Wrocław wraz z powiatami: wrocławskim (gminy: Kąty Wrocławskie, Sobótka, Siechnice, Czernica, Długołęka, Jordanów Śląski, Kobierzyce, Mietków, Żórawina), średzkim (gminy: Środa Śląska, Kostomłoty, Malczyce, Miękinia, Udanin), wołowskim (gminy: Brzeg Dolny, Wołów, Wińsko), trzebnickim (gminy: Trzebnica, Oborniki Śląskie, Żmigród, Prusice, Wisznia Mała, Zawonia), milickim (gminy Milicz, Krośnice, Cieszków), oleśnickim (miasto Oleśnica, gminy: Oleśnica, Syców, Twardogóra, Bierutów, Dobroszyce, Międzybórz, Dziadowa Kłoda), oławskim (miasto Oława, gminy: Oława, Jelcz – Laskowice, Domaniów) i strzelińskim (gminy: Strzelin, Wiązów, Borów, Przeworno, Kondratowice). Skład ten wynika bezpośrednio z zasięgu przewidywanych analiz dla identyfikacji Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia. Jest on zgodny z zasięgiem WrOM wytyczonym w ramach analiz wykonanych na bazie podstawie porozumienia z 2004 r. pomiędzy BRW a IRT i zgodny z Uchwałą Nr LX/920/2006 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 26 października 2006 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego.

Przynależność obszaru funkcjonalnego do kategorii ujętych w KPZK 2030

Zgodnie z typologią obszarów funkcjonalnych KPZP 2030 Wrocławski Obszar Funkcjonalny klasyfikuje się jako obszar funkcjonalny ośrodków wojewódzkich - obszar metropolitalny.

Działając w zgodzie z wytycznymi polityki regionalnej i polityki przestrzennej kraju, w projekcie Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020 Wrocławski Obszar Funkcjonalny został wskazany dwukrotnie: jako jeden z 4 obszarów integracji - Wrocławski Obszar Integracji oraz jeden z 11 obszarów interwencji - Wrocławski Obszar Metropolitalny (WrOM). Zasięgiem obejmuje Wrocław i obszar, który posiada z nim silne powiązania funkcjonalne.

Zakres tematyczny projektu obejmuje następujące podstawowe zagadnienia:

- uspójnienie planowania przestrzennego na styku jednostek administracyjnych,
- zintegrowane systemy transportu publicznego,
- spójny system inwestycyjny, w szczególności w zakresie infrastruktury drogowej i komunalnej,
- polityka mieszkaniowa.

Cele projektu

- Wyznaczenie granic Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego na bazie wielokryterialnych analiz obejmujących 44 gminy, w tym zwłaszcza analiz polityki przestrzennej zawartej w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
- Zbudowanie podstaw Zintegrowanej Strategii Rozwoju dla WrOF, która da podstawy dla opracowania i zatwierdzenia dokumentu, który w przyszłości będzie bazą dla zintegrowanego działania rozwojowego inwestycyjnego w obszarze WrOF. W ramach celu wyznaczone zostaną priorytetowe, wspólne kierunki dla obszaru, w tym m.in. dotyczące: lokalizacji funkcji mieszkaniowych i centrów usługowych, planu transportowego, ochrony środowiska i rozwoju rekreacji, lokalizacji usług publicznych oraz kierunkowych inwestycji we WrOF. Przeprowadzona zostanie także diagnoza możliwości wdrożenia strategii oraz matryca dla wielopoziomowego zarządzania przestrzenią we WrOF.

Działanie pilotażowe projektu objęło obszar powiatu wrocławskiego i jego celem było opracowanie wytycznych dla lokalizacji węzłów usługowych na obszarze powiatu wrocławskiego. Dzięki temu działaniu możliwe będzie w przyszłości określenie wspólnej strategii efektywnej lokalizacji usług w ujęciu dwupoziomowym: a) usługi dla obsługi funkcji mieszkaniowych w powiecie wrocławskim, b) lokalizacja węzłów usługowych o znaczeniu ponadlokalnym, istotnych dla całego WrOF.
Ponadto projekt zakładał realizację celów dodatkowych:

- Wzmocnienie zintegrowanego zarządzania przestrzenią przez gminy będące w granicach WrOF,
- Wypracowanie modelu konsultacji społecznych dla obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich.

Opis zintegrowanych działań podejmowanych w projekcie

Cel projektu, którym było zbudowanie podstaw dla zintegrowanej strategii rozwoju WrOF wskazuje na fakt, iż przewidywane działania dotyczyć miały obszaru postrzeganego jako całość funkcjonalną. Partnerstwo projektowe obejmowało przedstawicieli wszystkich szczebli administracji samorządowej: gmin, powiatu i województwa, przez co zapewniono wieloszczeblowe podejście do planowania. Zwłaszcza istotny był udział w projekcie samorządu poziomu regionalnego (Województwo Dolnośląskie), ustawowo odpowiedzialnego za sporządzenie planu zagospodarowania obszaru metropolitalnego, a także określenia przyszłych Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT).
Zgodnie z filozofią projektu wszystkie analizy dotyczące WrOF obejmowały swoim zasięgiem i oddziaływaniem: miasto Wrocław wraz z gminami należącymi do powiatów: wrocławskiego, średzkiego, wołowskiego, trzebnickiego, milickiego, oleśnickiego, oławskiego i strzelińskiego zaś analizy przewidziane w projekcie pilotażowym – wszystkie gminy powiatu wrocławskiego.
Koordynacja działań realizowanych w projekcie była realizowana poprzez:

- powołanie i cykliczne spotkania Grup: Sterującej i Projektowej
- wspólne warsztaty planistyczne

Ważnym działaniem przewidzianym w strukturze projektu było opracowanie i przeprowadzenie procesu konsultacji społecznych, skierowanych do ekspertów związanych z tematyką transportową, ochroną środowiska, rynkiem mieszkaniowym i usługowym, mieszkańców, organizacji pozarządowych oraz przedstawicieli władze JST.

Rezultaty realizacji projektu

- Określenie zasięgu granic WrOF poprzez przeprowadzenie analizy terminologicznej, analizy oddziaływania oraz delimitację granic
- Opracowanie dla tego obszaru Wytycznych dla Strategii Spójności Przestrzennej. Wytyczne obejmą m.in. zagadnienia lokalizacji i powiązań: mieszkalnictwa, usług, transportu i terenów otwartych.
- Wyniki analiz tematycznych, które mogą posłużyć do określania strategicznych działań w poszczególnych sferach. Istotnym elementem tych analiz będą zobrazowania graficzne i bazy danych zagregowane za pomocą oprogramowania ArcGIS, co stanowi podstawy do długofalowego monitorowania zebranych danych przestrzennych.
- Projekt pilotażowy przeprowadzony na terenie powiatu wrocławskiego, który przyniesie rezultat w postaci wytycznych strategicznych dla lokalizacji węzłów usługowych w powiecie wrocławskim

Finansowanie projektu

Projekt WrOF był współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013. Przyznanie na projekt dotacji odbyło się w ramach„ Konkursu dotacji na działania wspierające jednostki samorządu terytorialnego w zakresie planowania miejskich obszarów funkcjonalnych" ogłoszonego przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w 2013 roku.

WSPÓŁPRACA

Projekt został zrealizowany w Partnerstwie jednostek samorządu terytorialnego:
Lider projektu: Powiat Wrocławski
Partnerzy: Województwo Dolnośląskie, Miasto Wrocław oraz Gminy: Kąty Wrocławskie, Siechnice, Wołów.
Merytoryczne działania w projekcie zostały zrealizowane przez:

- Instytut Rozwoju Terytorialnego - Jednostka samorządu województwa dolnośląskiego: specjalizująca się w zakresie: planowania przestrzennego i strategicznego na szczeblu wojewódzkim a także współpracy z JST wszystkich szczebli. IRT był odpowiedzialny za określenie granic WrOF, opracowanie analiz i studiów dla strategii spójności przestrzennej.
- Biuro Rozwoju Wrocławia - wydział Urzędu Miejskiego Wrocławia, jednostka specjalizująca się w kształtowaniu polityki przestrzennej miasta Wrocławia oraz planowaniu systemów komunikacji i infrastruktury technicznej. BRW było odpowiedzialne za opracowanie założeń i wytycznych dla Strategii spójności przestrzennej WrOF.
- Powiatowy Zakład Katastralny we Wrocławiu (PZK) - Jednostka organizacyjna Powiatu Wrocławskiego odpowiedzialna m.in. za utworzenie i rozwój Systemu Informacji Przestrzennej Powiatu Wrocławskiego wroSIP. PZK był odpowiedzialny za przeprowadzenie projektu pilotażowego w ramach opracowania wytycznych dla lokalizacji węzłów usługowych na obszarze powiatu wrocławskiego.
- Biuro Projektu utworzone na potrzeby realizacji projektu w ramach struktury Starostwa Powiatowego we Wrocławiu - odpowiedzialne za kompleksowe zarządzanie projektem, koordynację działań Partnerów, promocję oraz przeprowadzenie procesu konsultacji społecznych.

Ekspertów zewnętrznych odpowiedzialnych za realizację opracowań:

- Projekt optymalnego układu zielonej infrastruktury
- Analiza rynku gruntów inwestycyjnych
- Diagnoza możliwości wdrożenia i kierunkowe inwestycje we WrOF
- Diagnoza trendów i analiza potrzeb w zakresie lokalizacji funkcji usługowej w powiecie wrocławskim
- Opracowanie wytycznych dla lokalizacji węzłów usługowych na obszarze powiatu wrocławskiego.

WYNIKI PROJEKTU

Wyniki projektu w kontekście planowania polityki regionalnej województwa dolnośląskiego w perspektywie 2014 - 2020

Na mocy ustawy z dnia 13 lipca 2012 o zmianie ustawy o działach administracji rządowej i niektórych innych ustaw z dniem 1 stycznia 2013 r. Minister Rozwoju Regionalnego przejął kompetencje w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego na poziomie krajowym i regionalnym oraz polityki miejskiej oraz powołał Departament Polityki Przestrzennej. Do jego zadań zaliczył m.in. przygotowanie Krajowej Polityki Miejskiej oraz uwzględnienie aspektów związanych z rozwojem miast oraz ładem przestrzennym w programowaniu perspektywy 2014-2020. W tym kontekście powoduje to, iż wyznaczone Miejskie Obszary Funkcjonalne Ośrodka Wojewódzkiego stanowić będą ważny element Krajowej Polityki Miejskiej oraz zostaną uwzględnione w programowaniu rozwoju w obecnej oraz przyszłych perspektywach finansowych.

Członkostwo Polski w Unii Europejskiej daje możliwości wykorzystywania szeregu środków i instrumentów wspólnotowych w celu wspierania rozwoju obszarów funkcjonalnych. Przykładem takiego instrumentu są Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, adresowane do Miejskich Obszarów Funkcjonalnych. Ponadto zgodnie z zapisami Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Dolnośląskiego, przyjętego do realizacji Uchwałą Nr 6465/IV/14 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 14 listopada 2014 r. w sprawie zatwierdzenia Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Dolnośląskiego, w tym w szczególności treścią art.5, rozwój miasta wojewódzkiego oraz powiązanych z nim funkcjonalnie obszarów, stanowi istotny element zakładanych w nim celów rozwojowych i przedsięwzięć priorytetowych. Wskazuje to, iż delimitacja WrOF będzie miała istotne znaczenie również dla realizacji Kontraktu Terytorialnego dla Dolnego Śląska.

Wyniki projektu w zakresie delimitacji WrOF mogą znaleźć szerokie zastosowanie w polityce regionalnej oraz polityce przestrzennej w układach lokalnych, ponieważ spowodują w przyszłości znacznie szersze, niż to miało dotychczas miejsce, akcentowanie w niej faktu przynależności do obszaru funkcjonalnego. Efektem tego będzie stosowna modyfikacja celów strategicznych oraz operacyjnych poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego przede wszystkim szczebla gminnego w kolejnych dokumentach strategicznych oraz planistycznych. W dłuższym horyzoncie czasowym delimitacja WrOF powinna przełożyć się na dalszą integrację jednostek wchodzących w jego skład. Będzie również stanowić ważny punkt wyjścia do dalszej dyskusji nad optymalnymi sposobami wyznaczania obszarów funkcjonalnych.

Zrealizowana w projekcie delimitacja Wrocławskiego Obszaru funkcjonalnego oparta została o autorską metodologię, częściowo niezależną od propozycji Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Słuszny i w pełni uzasadniony wydaje się postulat uwzględnienia w delimitacji wskaźników dynamicznych, badanych w dłuższym horyzoncie czasowym i dających w efekcie bardziej wiarygodne wyniki, niż wskaźniki stanu. W pełni uzasadnione jest także wzięcie pod uwagę w delimitacji powiązań funkcjonalno-przestrzennych.

Przeprowadzona w projekcie analiza zasięgu i siły powiązań funkcjonalnych w strefie oddziaływania miasta centralnego (Wrocław) oparta o badanie współpracy instytucjonalnej pomiędzy JST (np. związki i porozumienia międzygminne) uwzględnia wszystkie najważniejsze formy współpracy. Z uwagi na niewielką oraz bardo zmienną w przestrzeni skalę realnych powiązań współpracy pomiędzy gminami słuszne wydaje się nieuwzględnienie wyników tego badania w postępowaniu delimitacyjnym. Przedstawione wyniki stanowią jednakże ważną przesłankę do intensyfikacji współpracy w obszarze funkcjonalnym, co powinno znaleźć swoje odzwierciedlenie w np. w zapisach Strategii ZIT.

Bardzo dużym walorem analizowanego opracowania jest ukazanie w sposób syntetyczny zapisów Studiów Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (SUIKZP) 27 gmin. Dotyczy to zarówno uwzględnienia wszystkich jednostek terytorialnych (oprócz gminy Wrocław), jak i zastosowania jednolitej metodologii umożliwiającej łączną analizę obszaru WrOF. Należy podkreślić, iż jest to jedno z pierwszych opracowań tego typu.

Wysoko należy ocenić zakres prac inwentaryzacyjnych oraz diagnostycznych przeprowadzonych w projekcie. W efekcie tego zaproponowane wytyczne, m.in. programowo–przestrzenne lokalizacji funkcji mieszkaniowych i centrów usługowych, planu transportowego, ochrony środowiska i rozwoju rekreacji czy lokalizacji usług publicznych oparte są o bardzo silny fundament analityczny. Powoduje to, iż jakkolwiek stworzenie obiektywnych wytycznych na potrzeby polityki rozwoju regionalnego i lokalnego jest zadaniem trudnym i zawsze wzbudzającym szereg dyskusji, to jednak zostało ono zrealizowane w sposób zadawalający.

Oceniane dokumenty realizują zakładane w projekcie cele. Osiągnięte rezultaty są zgodne z zakładanymi celami strategicznymi oraz oczekiwanymi rezultatami w odniesieniu do planistycznych dokumentów strategicznych na poziomie lokalnym, wojewódzkim oraz krajowym. Zrealizowane badania wykazują wymaganą spójność wewnętrzną oraz stanowią wartość dodaną w stosunku do wymogów Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 8 kwietnia 2014 r. w odniesieniu do „miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodka wojewódzkiego". W konsekwencji powinny być pomocne w kontekście opracowania podstaw dla Zintegrowanej Strategii Rozwoju dla Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz dla kształtowania i realizacji polityki regionalnej i przestrzennej na różnych poziomach podziału terytorialnego.

dr hab. Andrzej Raczyk, dr Helena Kaniewska-Dobrowolska, dr Sylwia Dołżbłasz: recenzja zbiorcza pn.: *„Ocena zgodności wyników projektu* „Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym" *z założonymi celami projektu oraz ocena ich przydatności w kontekście planowania rozwoju polityki regionalnej na obszarze województwa dolnośląskiego w latach 2014-2020".*

II ROZDZIAŁ

OKREŚLENIE GRANIC WrOF

Analiza zakresu terminologii obszarów funkcjonalnych

WROF

Wrocławski Obszar Funkcjonalny

OKREŚLENIE GRANIC WrOF

ANALIZA ZAKRESU TERMINOLOGICZNEGO OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH

WSTĘP

Obecna polityka rozwoju kraju wprowadza wymóg zindywidualizowanego podejścia do różnych terytoriów, dla których poszukuje się potencjałów rozwojowych. Dla tych obszarów dostosowuje się kierunki rozwoju oraz działania, wskazuje się możliwości efektywnego wykorzystania przestrzeni przy zachowaniu wartości kulturowych i przyrodniczych oraz poszukuje optymalnych powiązań mieszkalnictwa, usług, transportu i terenów otwartych, mających służyć m. in. wspieraniu konkurencyjności, wzmacnianiu spójności i zrównoważonemu rozwojowi. Problematykę tę podejmuje Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie (M.P. 2011 r. Nr 36 poz. 423), natomiast Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (przyjęta uchwałą Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r.) zawiera przeniesienie zasad polityki regionalnej na wymiar przestrzenny. Realizacja tego zadania ma się odbywać poprzez planowanie rozwoju w nowym typie obszaru – obszarze funkcjonalnym, co regulują zapisy Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2012 r. poz. 647 z późn. zm.)[1].

Potrzeba weryfikacji krajowych zapisów odnoszących się do obszarów funkcjonalnych i przełożenie ich na poziom regionalny stała się szczególnie nagląca ze względu na ich bezpośredni wpływ na praktykę planowania przestrzennego w regionach oraz konieczność określenia wspólnych priorytetów inwestycyjnych na lata 2014-2020.

Opracowanie stanowi zatem odpowiedź na wymagania uopizp oraz ustalenia zawarte w KPZK 2030 dotyczące obszarów funkcjonalnych. Zawiera zestawienie, usystematyzowanie pojęć związanych z obszarami funkcjonalnymi, ze szczególnym uwzględnieniem miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich (metropolitalnych), a także weryfikuje zapisy regionalnych dokumentów odnoszące się do tych obszarów, w tym także Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego[2].

Opracowanie składa się z trzech części. Część pierwsza obejmuje analizę zapisów uopizp i KZPK 2030, dotyczących planowania funkcjonalnego oraz obszarów funkcjonalnych. Część druga zawiera zestawienie pojęć obszaru funkcjonalnego, typów obszarów funkcjonalnych oraz przedstawienie ich znaczenia dla planowania przestrzennego i planowania strategicznego zawartych w krajowych dokumentach strategicznych i planistycznych oraz publikacjach naukowych.

Część trzecia obejmuje omówienie regionalnych ustaleń dotyczących obszarów funkcjonalnych oraz zapisów związanych z programowaniem w nich działań strategicznych.

Z analizy wyłączono obszary funkcjonalne nie obejmujące zasięgiem obszaru województwa dolnośląskiego[3].

POLITYKA KRAJOWA WOBEC PLANOWANIA FUNKCJONALNEGO I OBSZARÓW FUNKCJONALYCH

W KPZK 2030, obok planowania krajowego, regionalnego oraz lokalnego, wyodrębniono oddzielną przekrojową kategorią planistyczną – planowanie funkcjonalne. Za priorytet uznano „konieczność zapewnienia planowania na obszarach o specyficznych cechach, niezwiązanych z ograniczeniami administracyjnymi niezależnie od istnienia planu krajowego, planów wojewódzkich czy lokalnych (plany obszarów funkcjonalnych)" (s. 18, M.P. z 2012 r., poz. 252). Planowanie funkcjonalne jest zatem niezależne od podziału administracyjnego, a jego zadaniem jest dostosowanie celów i instrumentów polityki przestrzennej do specyfiki obszaru, w celu wykorzystania jego potencjału i przeciwdziałania sytuacjom konfliktowym, m. in. poprzez wzmocnienie pionowej współpracy instytucjonalnej na każdym etapie planowania i realizacji zamierzeń dotyczących obszarów funkcjonalnych. W KPZK 2030 wprowadzono definicję obszaru funkcjonalnego, przedstawiono typy obszarów funkcjonalnych oraz wskazano podmioty odpowiedzialne za ich wyznaczenie.

W uopizp doprecyzowano definicję obszaru funkcjonalnego, występującego w KPZK 2030, jako miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego, a od dnia 25 września 2014 r. obowiązują regulacje prawne dotyczące typów obszarów funkcjonalnych, działań w obszarach funkcjonalnych oraz kompetencji organów za nie odpowiedzialnych.

Ustawodawca zapewnia powiązanie obu dokumentów i przeniesienie ich na poziom regionalny. Zgodnie z ww. ustawą w planie zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia się ustalenia zawarte w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju (art. 39 ust. 3 i 4 uopizp). Według zapisów KZPK 2030: „realizacja koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju następuje m. in. poprzez przełożenie zapisów koncepcji na poziom regionalny dzięki wprowadzeniu ustaleń koncepcji do planów zagospodarowania przestrzennego województwa." (s. 208, M.P. z 2012 r., poz. 252).

Do planów zagospodarowania przestrzennego województw powinny być wprowadzane te obszary funkcjonalne, dla których w KPZK 2030 określono ustalenia i zalecenia, „odnoszące się do działań wobec tych obszarów oraz wdrożenia działań o charakterze planistycznym w formie opracowania strategii, planów i studiów zagospodarowania przestrzennego" (s. 208, M.P. z 2012 r., poz. 252).

[1] Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2012 r. poz. 647 z późn. zm.) zmieniona na podstawie przepisów Ustawy z dnia 24 stycznia 2014 r. o zmianie Ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 24 marca 2014 r. poz. 379) wprowadza regulacje prawne dotyczące obszarów funkcjonalnych: definicje, typy obszarów funkcjonalnych, działań w obszarach funkcjonalnych oraz kompetencje organów za nie odpowiedzialnych. Terminy obowiązywania zapisów dotyczące: definicji – od 8 kwietnia 2014 r., typów, działań w obszarach funkcjonalnych oraz kompetencji organów za nie odpowiedzialnych – od 25 września 2014 r.

[2] In. Wrocławski Obszar Metropolitalny.

[3] Dotyczy Obszarów funkcjonalnych: strefa przybrzeżna, Polska wyłączna strefa ekonomiczna na morzu, Żuławy.

OBSZARY FUNKCJONALNE

Zarówno uopizp, jak i KPZK 2030 prezentują definicję obszaru funkcjonalnego. Składa się ona z dwóch części. Pierwsza stanowi przytoczenie terminu obszaru problemowego i odnosi się do zjawisk i konfliktów występujących w przestrzeni. Z jednej strony są to obszary cenne inwestycyjnie, na których dochodzi do spotkania przeciwstawnych interesów, z drugiej – obszary kumulacji negatywnych zjawisk społecznych, ekonomicznych, przyrodniczych, technicznych, wymagające interwencji ze strony władz publicznych oraz wsparcia działań inwestycyjnych. Druga część dotyczy cech, które są wyznacznikiem obszaru funkcjonalnego (tabela 1, punkt 1 i 2).

Należą do nich:
- zwartość, ciągłość układu przestrzennego,
- system powiązań funkcjonalnych,
- jednolite cechy geograficzne (społeczno-gospodarcze, przestrzenne),
- jednolity zespół potencjałów lub problemów,
- wspólne cele rozwoju.

Dwie pozostałe definicje zwracają uwagę na jeszcze inne cechy obszaru funkcjonalnego, takie jak:
- odrębność przestrzenna,
- spójność przestrzenna,
- silna strefa oddziaływania miasta, w której zachodzą liczne procesy urbanizacyjne (tabela 1, punkt 3 i 4).

TABELA 1. Definicje obszarów funkcjonalnych wskazane w planistycznych i strategicznych dokumentach krajowych (źródło: opracowanie własne IRT)

LP	Obszary funkcjonalne	
	DEFINICJA	ŹRÓDŁO DEFINICJI
1.	„obszar szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej lub występowania konfliktów przestrzennych, stanowiący zwarty układ przestrzenny składający się z funkcjonalnie powiązanych terenów, charakteryzujących się wspólnymi uwarunkowaniami i przewidywanymi jednolitymi celami rozwoju”	art. 2, pkt 6A, uopizp
2.	„bazując na ustawowej definicji obszaru problemowego tj. „obszaru szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej lub występowania konfliktów przestrzennych” wskazanego w planie zagospodarowania przestrzennego województwa lub określonego w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, KPZK 2030 rozbudowuje je o zapis „zwarty układ przestrzenny składający się z funkcjonalnie powiązanych terenów, charakteryzujących się wspólnymi uwarunkowaniami i przewidywanymi, jednolitymi celami rozwoju”	s. 178, KPZK 2030
3.	„wyodrębniony przestrzennie specyficzny kompleks terytorialny charakteryzujący się wspólnymi cechami geograficznymi (społeczno-gospodarczymi i przestrzennymi)”	s. 33, Aktualizacja SRW
4.	„spójna pod względem przestrzennym strefa oddziaływania miasta, charakteryzująca się istnieniem powiązań funkcjonalnych oraz zaawansowaniem procesów urbanizacyjnych, wyróżniająca się z otoczenia i upodabniająca się pod pewnymi względami do głównego miasta”	s. 7, Kryteria delimitacji...

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY OŚRODKA WOJEWÓDZKIEGO

Do dnia 8 kwietnia 2014 r. w uopizp funkcjonowało pojęcie obszaru metropolitalnego. W nowelizacji uopizp zastąpiono go terminem „miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego”, który jest rozumiany jako obszar, w którym najistotniejsze znaczenie mają relacje miasta będącego siedzibą władz samorządu województwa lub wojewody z bezpośrednim otoczeniem (tabela 4, punkt 1).
Według KPZK 2030 obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego wchodzi w skład miejskich obszarów funkcjonalnych, które są definiowane jako obszary o „układzie osadniczym ciągłym przestrzennie, złożonym z odrębnych administracyjnie jednostek”, obejmujące „zwarte obszary miejskie oraz powiązane z nimi funkcjonalnie strefy zurbanizowane.” (s. 186, M.P. z 2012 r., poz. 252)
Zgodnie z przytoczonymi definicjami w miejskim obszarze funkcjonalnym ośrodka wojewódzkiego występują:
- silne powiązania i wzajemne oddziaływania relacji miasto–otoczenie,
- wysoki stopień funkcjonalnej integracji społecznej, gospodarczej i przestrzennej,
- rozwój funkcji metropolitalnych i funkcji je uzupełniających (tabela 4).

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

TABELA 4. Definicje miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego/obszaru metropolitalnego.

LP	Obszar metropolitalny	
	DEFINICJA	ŹRÓDŁO DEFINICJI
1.	„typ obszaru funkcjonalnego obejmującego miasto będące siedzibą władz samorządu województwa lub wojewody oraz jego bezpośrednie otoczenie powiązane z nim funkcjonalnie"	art. 2, pkt 6b, uopizp
2.	„obszar wielkiego miasta oraz powiązanego z nim funkcjonalnie bezpośredniego otoczenia, ustalony w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju"	art. 2 pkt 9 uopizp
3.	„ośrodek rdzeniowy i strefa zewnętrzna wobec jednostek różnego typu: gmin miejskich i wiejskich wchodzących w skład obszaru, jednostek przestrzennych monocentrycznych i policentrycznych"	s. 188, KPZK 2030
4.	„wielkomiejski układ osadniczy, monocentryczny lub policentryczny, złożony z wielu jednostek osadniczych oraz terenów o wysokim stopniu zurbanizowania, obejmujący strefę o znacznym bezpośrednim zasięgu codziennego oddziaływania oraz tereny potencjalnych możliwości rozwojowych, gdzie zachodzą procesy metropolizacji i następuje nagromadzenie działalności uzupełniających metropolitalne funkcje ośrodka centralnego, o dużej skali wewnętrznej integracji funkcjonalnej i posiadający dobrze rozwiniętą sieć transportową. Częścią składową obszaru metropolitalnego jest metropolia"	s. 1, Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008-2033. Tezy i założenia. Leksykon podstawowych pojęć gospodarki przestrzennej. Załącznik 3
5.	„silnie zurbanizowany układ osadniczy o dużym stopniu funkcjonalnej integracji społecznej, gospodarczej i przestrzennej, zdominowany przez jeden silny ośrodek wzrostu. Obszar ten poza terenami zurbanizowanymi, obejmuje również strefy niezbędne dla funkcjonowania jego systemów inżynieryjnych, komunikacyjnych oraz usługowych, a także przestrzenie, które stanowią – z punktu widzenia przyrodniczego – konieczne dla niego zaplecze ekologiczne przeznaczone na cele rekreacyjne, żywicielskie i klimatyczne"	Chmielewski J. M. (red.), 1995, Studium Obszaru Metropolitalnego Warszawy. Praca Zbiorowa, Biuro Planowania Rozwoju Warszawy, Warszawa

Źródło: opracowanie własne IRT

Uopizp narzuca obowiązek uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego, natomiast KPZK 2030 – również sporządzanie strategii rozwoju.

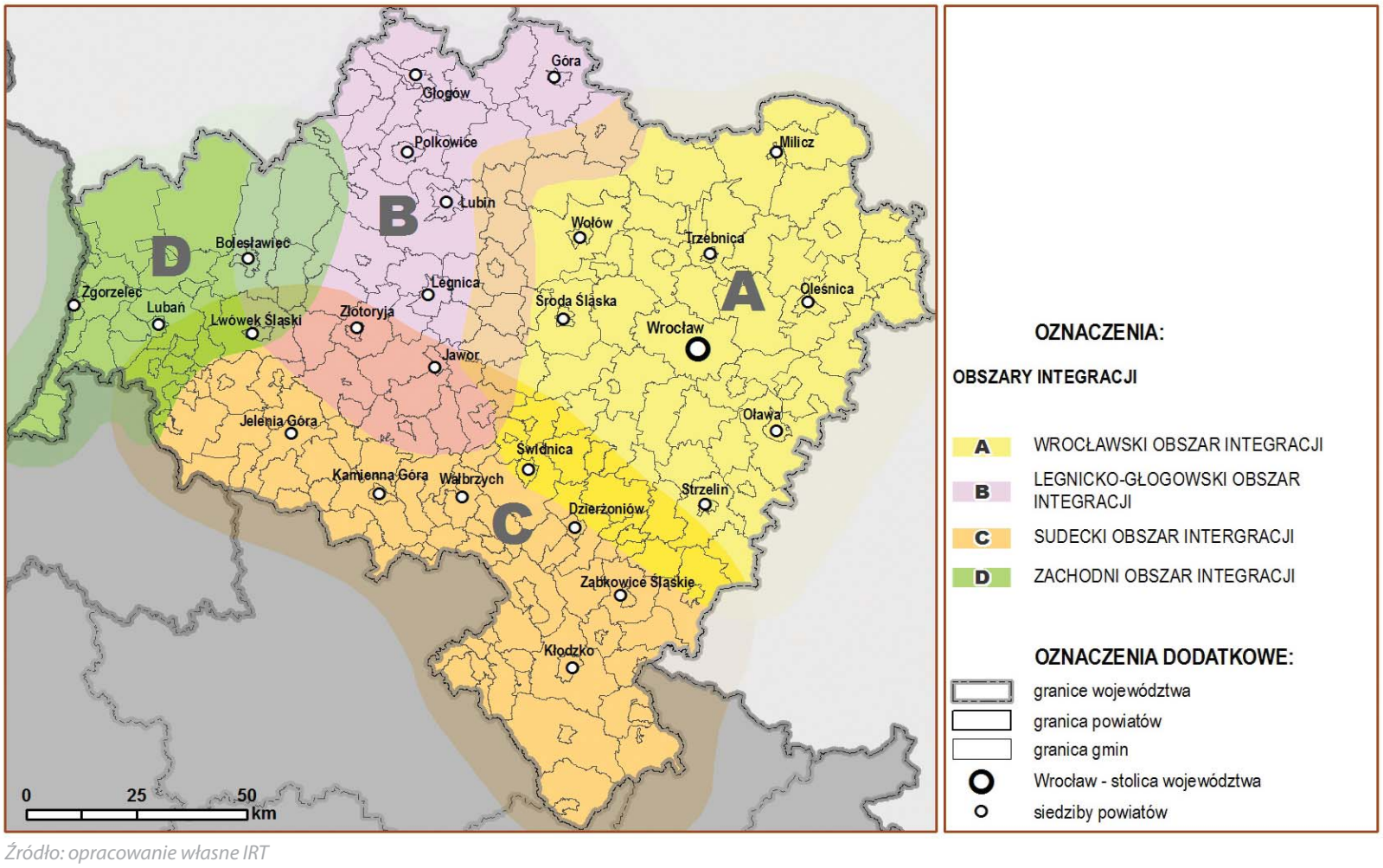
POLITYKA REGIONALNA WOBEC OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH

W województwie dolnośląskim poprzez projekt Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego Perspektywa 2020 (Uchwała Nr XLVIII/1622/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2014 r. w sprawie zmiany uchwały nr XLVIII/873/2002 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 sierpnia 2002 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego) i Strategię Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020 (Uchwała Nr XXX/932/13 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 28 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020) odniesiono się do wymagań zawartych w dokumentach krajowych, m. in. w zakresie uwzględnienia wymiaru terytorialnego polityki rozwoju. Wyznaczenie i określenie kierunków polityki rozwoju obszarów funkcjonalnych, w tym Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, jest konieczne aby uniknąć konfliktów przestrzennych i funkcjonalnych.

W projekcie PZPWD 2020 dokonano wstępnej delimitacji obszarów funkcjonalnych. „Właściwa delimitacja oraz opracowanie odpowiednich strategii i planów, katalogów działań lub zasad, wynikających z KPZK 2030, będzie możliwa po podaniu kryteriów przez powołane do tego zespoły, zgodnie z zapisami KPZK 2030 (s. 44-45, PZPWD 2020). Z problematyką obszarów funkcjonalnych związane są zagadnienia dotyczące obszarów integracji oraz obszarów interwencji, które wskazano w projekcie PZPWD 2020 oraz uwzględniono w SRWD 2020. Za ich pomocą będą realizowane cele polityki regionalnej, dzięki czemu możliwe będzie skoordynowanie polityki przestrzennej i działań strategicznych w województwie.

Obszary integracji są to „wyodrębnione przestrzennie na poziomie regionalnym obszary charakteryzujące się zróżnicowanymi uwarunkowaniami rozwoju, wynikającymi z warunków geograficznych, sytuacji społeczno-gospodarczej i zaszłości historycznej". Będą w nich realizowane wszystkie cele SRWD 2020, a samorząd województwa będzie pełnił w nich rolę koordynatora w zakresie planowania strategicznego i przestrzennego" (s. 28, SRWD 2020).

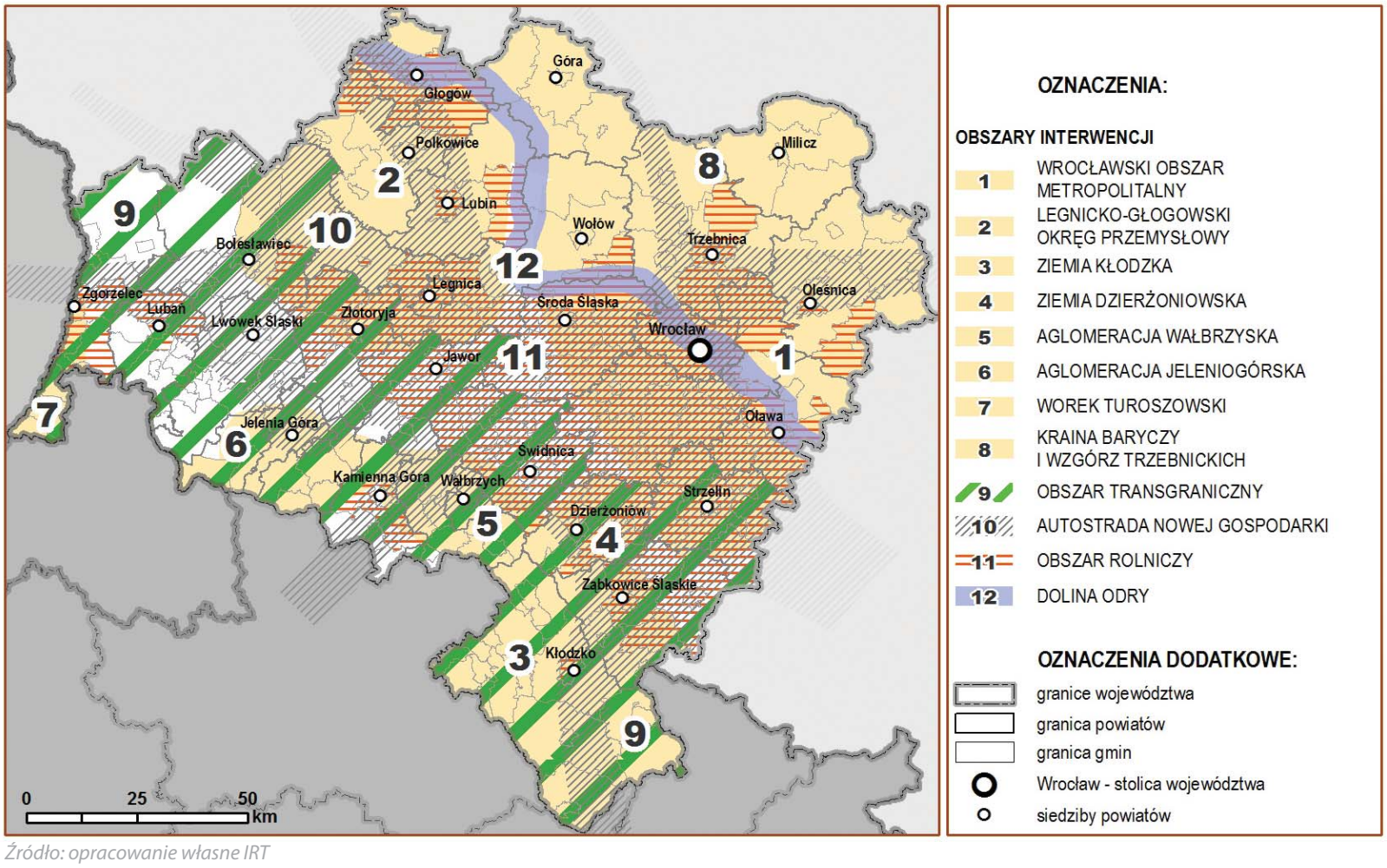
RYSUNEK 1. Obszary integracji w województwie dolnośląskiem.



Źródło: opracowanie własne IRT

Obszary interwencji zdefiniowane są jako „strefy występowania szczególnych zjawisk lub specyficznych procesów, związanych także z konfliktami przestrzennymi, na których samorząd województwa prowadzi działania interwencyjne, mające na celu rozwiązywanie sytuacji konfliktowych, pobudzenie rozwoju oraz pomoc w sferach jednoznacznie wymagających pomocy publicznej" (s. 29, SRWD 2020).

RYSUNEK 2. Obszary interwencji w województwie dolnośląskiem.



Źródło: opracowanie własne IRT

WROCŁAWSKI OBSZAR FUNKCJONALNY

Wrocławski Obszar Funkcjonalny, wskazany wstępnie w PZPWD 2020, wchodzi w skład Wrocławskiego Obszaru Integracji, który obejmuje Wrocław i obszar posiadający z nim silne powiązania funkcjonalne. (s. 197-198, PZPWD, s. 29, SRWD 2020). Natomiast cele polityki rozwoju we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym będą realizowane poprzez obszar interwencji Wrocławski Obszar Metropolitalny, charakteryzowanego jako obszar „miasta Wrocław wraz z otoczeniem stolicy regionu", w którym:

- silne związki Wrocławia z otoczeniem podkreślone są dziennymi migracjami wahadłowymi mieszkańców tego subregionu,
- występuje silnie rozwinięty proces suburbanizacji mieszkaniowej i ekonomicznej,
- występują silne przekształcenia środowiska, powodujące zagrożenia przekroczeń norm emisji zanieczyszczeń oraz zagrożenia powodziowe,
- przebiegają ważne korytarze ekologiczne, chronione także w ramach sieci NATURA 2000 (Odra i jej dopływy),
- istnieje koncentracja wyższych uczelni, stanowiących duży potencjał intelektualny i naukowo-badawczy oraz szeroki wachlarz branż (s. 31, SRWD 2020).

Dla Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego zakłada się przede wszystkim:

- zwiększenie dostępności technologii komunikacyjno-informacyjnych,
- podniesienie poziomu edukacji, kształcenia,
- wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw, zwłaszcza MŚP,
- wzrost zatrudnienia i mobilności pracowników,
- rozwój gospodarki opartej na wiedzy (s. 35, SRWD 2020).

ZAKOŃCZENIE

Badanie wewnętrznych potencjałów obszarów województw staje się obecnie priorytetem. Władze regionalne powinny znać zróżnicowania wewnętrzne poszczególnych obszarów województwa, m. in. na temat zasobów, konfliktów w nich występujących oraz możliwości rozwoju w określonym horyzoncie czasowym, a więc na temat obszarów funkcjonalnych. W kontekście ustaleń uopizp, KPZK 2030 i KSRR 2010-2020 wypracowanie odpowiednich technik rozwoju poszczególnych obszarów funkcjonalnych pozwoli właściwie nimi zarządzać oraz konkurować z innymi regionami.

Przedstawiona analiza terminologiczna jest podstawą do dalszych analiz w obrębie obszarów funkcjonalnych na terenie województwa dolnośląskiego, a przede wszystkim we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym. Szczegółowe wyjaśnienie pojęć, przedstawienie cech obszarów funkcjonalnych sprzyja prawidłowemu doborowi wskaźników niezbędnych do jego delimitacji. Przełoży się to w późniejszym etapie na właściwe działania władz – odpowiednie kierowanie środków wsparcia w ramach obszarów strategicznej interwencji czy za pomocą zintegrowanych inwestycji terytorialnych. Szczególnie odnosi się to do obszarów o charakterze planistycznym, dla których należy opracować dokumenty planistyczne w postaci planu zagospodarowania przestrzennego lub planu rozwoju oraz strategii rozwoju.

Należy także pamiętać o znaczeniu monitoringu na obszarach województw. Obszary funkcjonalne, a zwłaszcza obszary problemowe zmieniają się w przestrzeni. Ich identyfikacja powinna się odbywać na etapie przeprowadzania okresowej oceny planu zagospodarowania przestrzennego województwa, do której zobligowany jest zarząd województwa co najmniej raz na 4 lata i podczas której dokonuje przeglądu zmian w zagospodarowaniu przestrzennym.

Wykaz skrótów

Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r., poz. 647, z późn. zm.)	uopizp
Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030	KPZK 2030
Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie	KSRR 2010-2020
Aktualizacja Strategii Rozwoju Województw z uwzględnieniem uwarunkowań krajowych i unijnych. Przewodnik	Aktualizacja SRW
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa	PZPW
Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego Pesrpektywa 2020	PZPWD 2020
Strategia rozwoju województwa	SRW
Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do roku 2020	SRWD 2020
Obszar funkcjonalny	OF

DELIMITACJA WROCŁAWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

Dotychczasowe doświadczenia związane z wyznaczeniem strefy oddziaływania Wrocławia. Koncepcje delimitacji granic Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego po 1999 r.

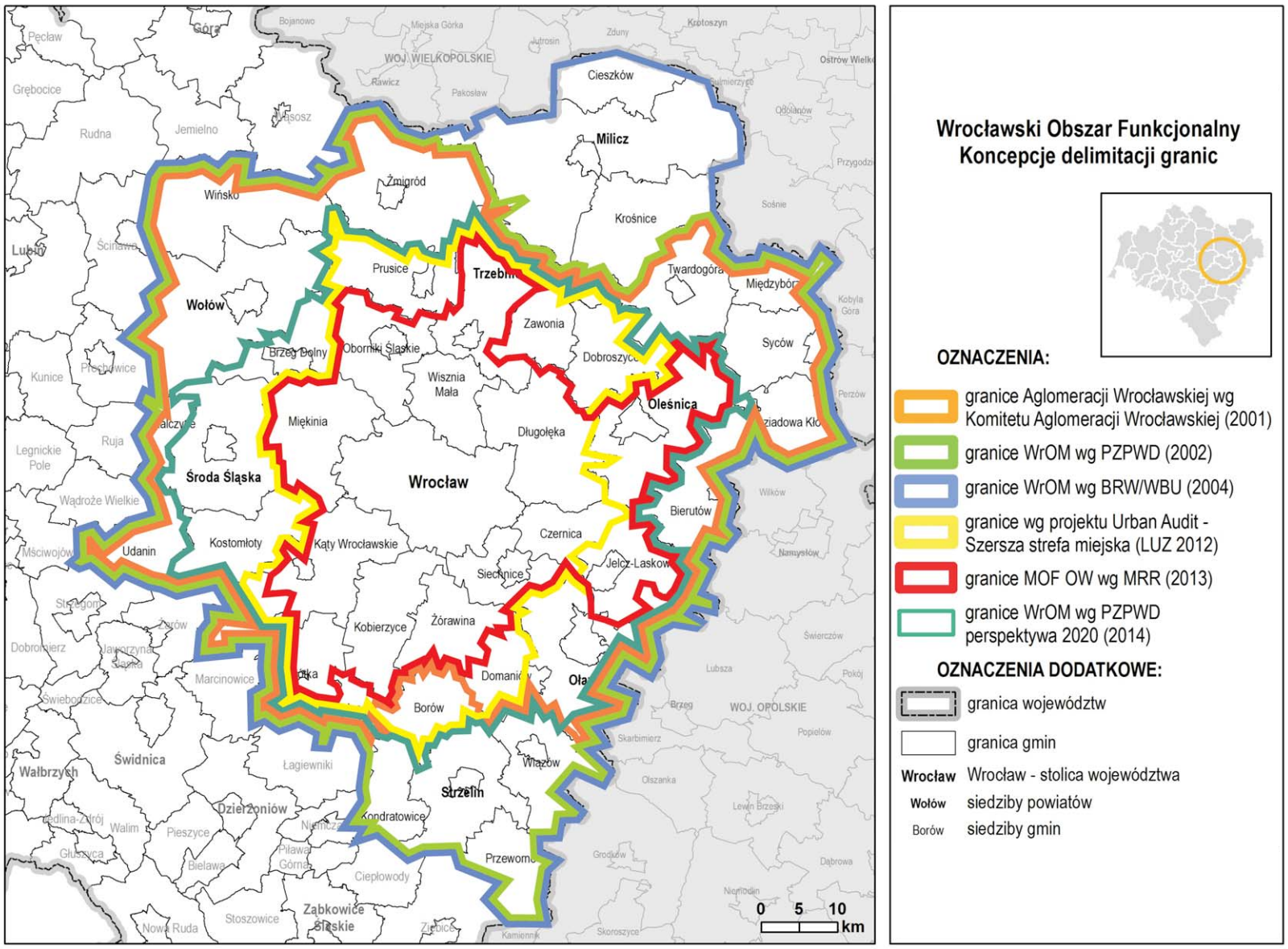
Po wprowadzeniu w 1999 r. nowego podziału administracyjnego kraju i utworzeniu województwa dolnośląskiego w 2001 r. w wyniku prac nad Strategią integracji gospodarczo-przestrzennej Aglomeracji Wrocławskiej podjęto pierwszą próbę określenia granic Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego (WrOM). Była to oddolna inicjatywa 6 powiatów (wrocławskiego, średzkiego, wołowskiego, trzebnickiego, oleśnickiego, oławskiego) oraz tworzących je gmin. Zasadniczym kryterium przynależności do Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego była wówczas deklaracja podjęcia współpracy przez wymienione jednostki.

Pierwszym dokumentem planistycznym, który wyznaczył granice WrOM był Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego z 2002 r. W dokumencie rozszerzono granice zaproponowane wcześniej w w/w Strategii o powiat strzeliński. Zaznaczyć należy, że nie istniały regulacje ustawowe dotyczące wyznaczania i sporządzania opracowań planistycznych dla obszarów metropolitalnych.

Koncepcje delimitacji Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego oraz Aglomeracji Wrocławskiej po 1999 roku

Po wejściu w życie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 r., a wraz z nią nowych obowiązków związanych z opracowaniem planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego jako części planu zagospodarowania przestrzennego województwa, w 2004 r. na podstawie porozumienia z dnia 16 lutego 2004 r. przystąpiono do wspólnych prac służb planistycznych miasta Wrocławia (Biuro Rozwoju Wrocławia) i województwa dolnośląskiego (Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne, obecnie Instytut Rozwoju Terytorialnego), zmierzających do sporządzenia takiego dokumentu. W początkowej fazie oznaczało to przede wszystkim weryfikację granic potencjalnego obszaru metropolitalnego. Uwzględniając m.in. wolę gmin oraz powiązania funkcjonalne pomiędzy stolicą województwa a zewnętrzną strefą jej wpływów, zaproponowano szerszy niż wskazywał to Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego z 2002 r. zasięg obszaru. Na tym etapie w skład Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego weszły miasto Wrocław oraz gminy podregionu wrocławskiego (tj. gminy należące do powiatów: milickiego, oleśnickiego, oławskiego, średzkiego, trzebnickiego, wołowskiego, wrocławskiego oraz strzelińskiego).

RYSUNEK 1. Koncepcje delimitacji Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego oraz Aglomeracji Wrocławskiej po 1999 roku.



Ze względu na trwające przez kilka lat prace nad nowelizacją ww. ustawy oraz nad ustawą o obszarach metropolitalnych działania związane z realizacją Planu Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego nie zostały podjęte. Nowe regulacje prawne miały w zasadniczy sposób zmienić dotychczasowe metody wyznaczania i określania form zarządzania tego typu obszarami.

Niemniej jednak w przyjętym uchwałą Nr XLVIII/1622/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2014 r. „Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego, Perspektywa 2020" na podstawie obowiązku wyznaczenia obszaru funkcjonalnego ośrodka metropolitalnego – Wrocławia zapisanego w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030)[1], dokonano wstępnej delimitacji Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego. W obszarze znalazło się 27 gmin.

Nowe regulacje prawne wprowadzone na podstawie przepisów Ustawy z 24 stycznia 2014 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw[2], obowiązujące od 8 kwietnia 2014 r., zamiast „obszaru metropolitalnego" definiują „miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego", którego granice i zasady zagospodarowania mają być określone w planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Przepisy ww. ustawy, które weszły w życie 25 września 2014 r. zmieniają dotychczasowe metody wyznaczania tych obszarów. Zgodnie z nowymi regulacjami obszary funkcjonalne określane są z zapewnieniem „ciągłości i zwartości wyznaczanego obszaru - polegającej na wyznaczeniu obszaru zamkniętego wspólną granicą"[3] oraz „dostępności danych wskaźnikowych, umożliwiających wyznaczenie łącznego obszaru, którego zasięg przestrzenny umożliwia rozwiązanie istniejących lub przewidywanych problemów oraz rozwój nowych funkcji tych obszarów"[4]. Warunki ustalania obszarów funkcjonalnych i ich granic zostaną określone w rozporządzeniu wydanym przez Ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego. Nowe szczegółowe warunki mają zapewnić jednolity sposób określania obszarów funkcjonalnych na terenie całego kraju, a także uwzględniać parametry charakteryzujące dany typ obszaru funkcjonalnego.

[1] Przyjęta, jako załącznik do Uchwały Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r., opublikowana w Monitorze Polskim (Monitor Polski 2012, poz. 252).

[2] Dz. U. z dnia 24 marca 2014 r. poz. 379.

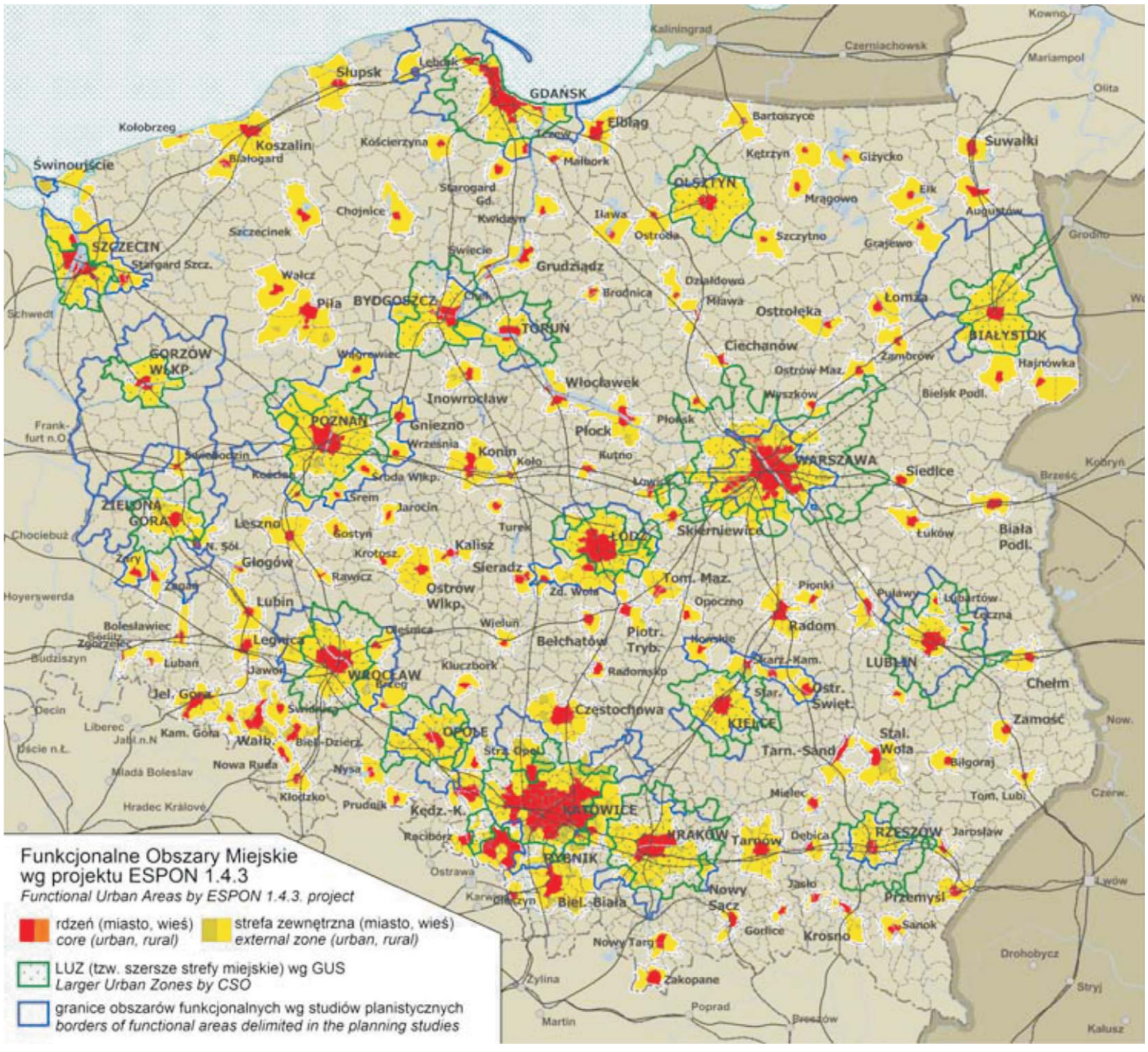
[2] Art. 49c, ust. 1, pkt 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2003 Nr 80 poz. 717 z późn. zm.).

[4] Art. 49c, ust. 1, pkt 2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2003 Nr 80 poz. 717 z późn. zm.).

Strefy oddziaływania Wrocławia z świetle inicjatyw Unii Europejskiej
Szersze strefy miejskie (Larger Urban Zone – LUZ)

Przystępując do programu Urban Audit[5] polska statystyka publiczna nie dysponowała aktualnymi danymi w zakresie dojazdów do pracy. Stąd szersze strefy miejskie w edycjach projektu 2003 r., 2006 r. i 2009 r. zostały wyznaczone w sposób arbitralny jako jeden lub więcej pierścieni jednostek NTS 4 i NTS 5[6] otaczających miasto. Od 2012 r. zasięg przestrzenny szerszych stref miejskich dla polskich miast biorących udział w projekcie został zweryfikowany przez Ośrodek Statystyki Miast Urzędu Statystycznego w Poznaniu w badaniu pn. „Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2006 r.". Na podstawie wyników niniejszej analizy przyjęto, że szersze strefy miejskie stanowią obszar, z którego 15% i więcej populacji dojeżdża do pracy do miasta centralnego (rys. 2).

RYSUNEK 2. Delimitacje funkcjonalnych obszarów miejskich (projekt ESPON 1.4.3) oraz tzw. szerszych stref miejskich (LUZ; GUS/BUCIAK I SZEJGIEO, 2012) na tle delimitacji Funkcjonalnych Obszarów Miejskich (stref podmiejskich, aglomeracji, obszarów metropolitalnych itd.) wyznaczonych w studiach planistycznych (głównie na podstawie planów zagospodarowania przestrzennego województw).



Źródło: Śleszyński P., 2013, Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw, Przegląd Geograficznych, 85, 2, PAN IGiPZ, Warszawa, s. 173-197.

[5] Wspólna inicjatywa Komisji Europejskiej i Eurostatu (Europejskiego Urzędu Statystycznego) stanowiącą odpowiedź na rosnące potrzeby informacyjne o miastach. Głównym celem programu jest dostarczenie obiektywnych i porównywalnych danych statystycznych o miastach europejskich, m.in. z zakresu demografii, struktury gospodarstw domowych, mieszkalnictwa, ochrony zdrowia, rynku pracy, działalności ekonomicznej, dochodów, zaangażowania społecznego, edukacji, ochrony środowiska, kultury i turystyki. Koordynatorem prac jest Eurostat. Prace związane z projektem Urban Audit w Polsce realizuje Departament Badań Regionalnych i Środowiska GUS we współpracy z Ośrodkiem Statystyki Miast Urzędu Statystycznego w Poznaniu.

[6] NTS – Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych - klasyfikacja jednostek terytorialnych wprowadzona rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 13 lipca 2000 r. w sprawie wprowadzenia Nomenklatury Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NTS). Odpowiada ona Klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS), obowiązującej w krajach Unii Europejskiej, zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. (Dz. Urz. UE L 154 z 21. 06. 2003 r., z późn. zm.). NTS 4 (powiaty i miasta na prawach powiatów) i NTS 5 (gminy, w tym gminy miejskie będące miastami na prawach powiatu) reprezentują poziomy lokalne. (źródło: strona internetowa GUS http://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/nomenklatura-nts/, wg stanu na dzień 2 lutego 2014 r.)

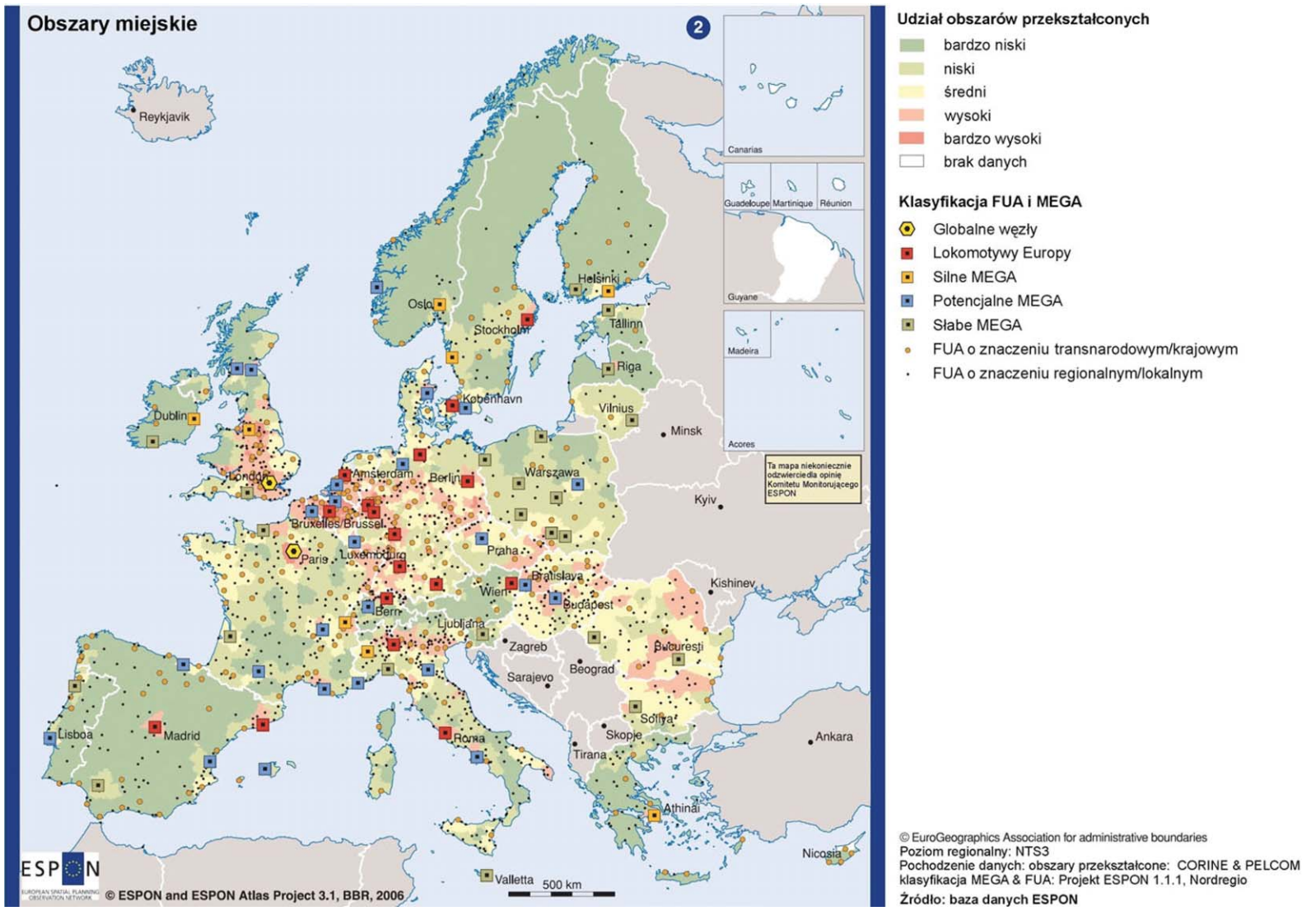
Functional Urban Area (FUA)

W ramach realizowanego przez ESPON[7] projektu nr 1.1.1. „Urbanareas as nodes in a polycentric development (Final Report – marzec 2005) oraz projektu nr 1.4.3. pn. „Study on urban function" (Final Raport – marzec 2007) zidentyfikowano obszary funkcjonalne FUA (ang. Functional Urban Area), gdzie wyróżniono Europejskie Metropolitalne Obszary Wzrostu MEGA (ang. Metropolitan European Growth Areas).

Wśród MEGA wydzielono 4 charakterystyczne kategorie metropolii, przy czym w Polsce wyróżniono:

- potencjalną metropolię europejską (III. rzędu, ang. potential MEGA) – Warszawę,
- słabo wykształcone metropolie europejskie (IV. rzędu, ang. weak MEGA), wśród których obok Wrocławia znalazły się: Kraków, Katowice (konurbacja górnośląska), Trójmiasto (Gdańsk–Gdynia–Sopot), Poznań, Łódź i Szczecin (rys. 3).

RYSUNEK 3. Klasyfikacja ośrodków miejskich w Unii Europejskiej wg klasyfikacji ESPON.



Źródło: Projekt ESPON nr 3.1 – Atlas ESPON, Struktura terytorium Europy, październik 2006.

Delimitacja polskich obszarów funkcjonalnych FUA, ze względu na brak danych o dojazdach do pracy w czasie realizacji projektu nr 1.4.3. pn. „Study on urban function", praktycznie nie uwzględniała powiązań funkcjonalnych. Dopiero wykonanie badań odnośnie dojazdów do pracy przez GUS i ich udostępnienie umożliwiło przeprowadzenia dokładniejszych analiz (rys. 2).

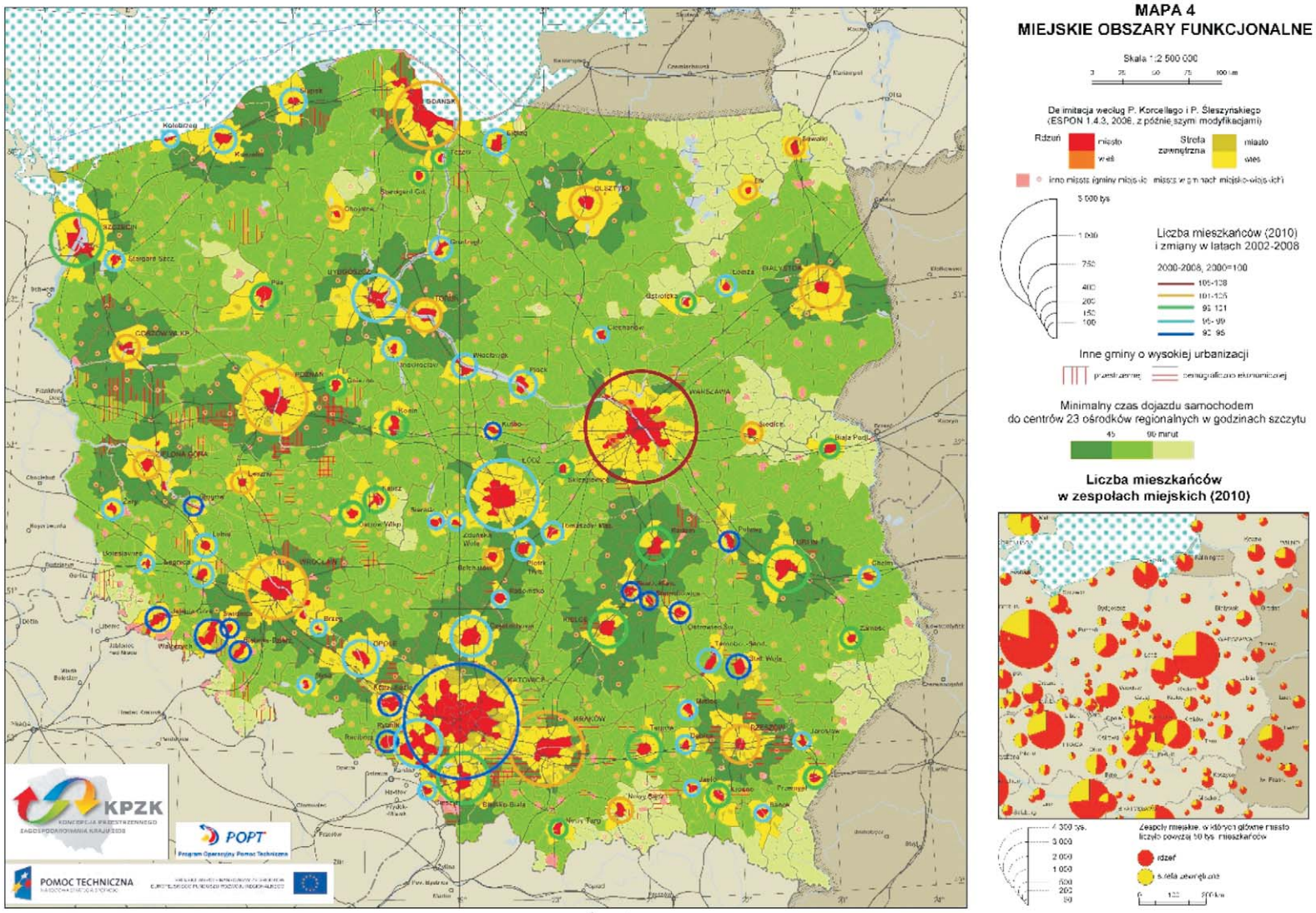
W sumie w ramach projektu ESPON nr 1.4.3. opracowano delimitację 151 Funkcjonalnych Obszarów Miejskich (FOM)[8]. Delimitacja rdzeni i stref podmiejskich na bazie opracowania wykonanego dla potrzeb programu ESPON 1.4.3 „Study on Urban Functions" (P. Korcelli, P. Śleszyński, 2006) z modyfikacjami Ministerstwa Rozwoju Regionalnego[9] została zamieszczona w KPZK 2030 (rys. 4).

[7] ESPON – European Observation Network for Territorial Development and Cohesion – Europejska Sieć Obserwacyjna Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej. Program badawczy Komisji Europejskiej dotyczący rozwoju przestrzennego Europy, o silnym znaczeniu opiniotwórczym. W programie uczestniczy 27 państw UE oraz Islandia, Liechtenstein, Norwegia i Szwajcaria. W Polsce instytucją zajmującą się koordynacją programu ESPON jest Krajowy Punkt Kontaktowy Programu ESPON prowadzony przez Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych (EUROREG) na Uniwersytecie Warszawskim.

[8] Pod uwagę wzięto miasta z liczbą mieszkańców powyżej 20 tys.

[9] Wyróżniono tylko 24 FOM spośród 151 zdelimitowanych przez P. Korcellego i P. Śleszyńskiego.

RYSUNEK 4. Miejscki Obszry Funkcjonalne w KPZK 2030.



Opracowano w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN pod kierunkiem P. Śleszyńskiego dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego

Źródło: Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r.

UZASADNIENIE PRZYJĘTEJ METODOLOGII DELIMITACJI WrOF

Analiza prowadzonych w kraju badań odnośnie wyznaczenia stref oddziaływania stolic województw wykonanych na potrzeby delimitacji obszarów metropolitalnych w Polsce wskazuje na wykorzystywanie w głównej mierze wskaźników statystycznych jako źródeł informacji o zachodzących w ich obrębie procesach. Z uwagi na aktywny udział Instytutu Rozwoju Terytorialnego w prowadzonej przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w 2012 roku dyskusji (cyklu spotkań) na rzecz wypracowania kryteriów delimitacji obszarów funkcjonalnych (w tym ośrodków wojewódzkich) wskazanych w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, za konieczne uznano odniesienie się do opracowania pn. „Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich”[10].

Delimitacja miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego przeprowadzona przez prof. Śleszyńskiego oparta została na definicji stanowiącej uszczegółowienie terminu obszaru funkcjonalnego zapisanego w KPZK 2030, w myśl której obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego to spójna pod względem przestrzennym strefa oddziaływania miasta, charakteryzująca się istnieniem powiązań funkcjonalnych oraz zaawansowanych procesów urbanizacyjnych, wyróżniająca się z otoczenia i upodabniająca się pod pewnymi względami do głównego miasta. Delimitacja w oparciu o wyżej przytoczoną definicję, zdaniem Instytutu, w głównej mierze odnosi się do diagnozy, która dla procesu planowania powinna stanowić jedynie wstępny etap.

Instytut Rozwoju Terytorialnego, uwzględniając wykorzystanie definicji obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (metropolitalnego), jako podstawową przyjął definicję prof. Jana Macieja Chmielewskiego, dla której oprócz przewidzianej prawnie[11] bazy doboru kryteriów/narzędzi delimitacji obszaru, uwzględnia się także określenie zasad zagospodarowania obszaru funkcjonalnego. Zdaniem Instytutu definicja prof. Chmielewskiego jest właściwsza, gdyż nie ogranicza się jedynie do delimitacji terenów silnie zurbanizowanych w dniu analizy. Odpowiada to wspomnianym już zapisom ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, który cel wyznaczania zasięgu przestrzennego obszaru funkcjonalnego widzi w umożliwieniu rozwiązywania istniejących, ale przede wszystkim przewidywanych problemów w przyszłości, jak również rozwój nowych funkcji tych obszarów[12]. Zgodnie z brzmieniem definicji prof. J. M. Chmielewskiego rozpatrywany obszar „poza terenami zurbanizowanymi, obejmuje również strefy niezbędne dla funkcjonowania jego systemów inżynieryjnych, komunikacyjnych oraz usługowych, a także przestrzenie, które stanowią – z punktu widzenia przyrodniczego – konieczne dla niego zaplecze ekologiczne przeznaczone na cele rekreacyjne, żywicielskie i klimatyczne”. Uwzględnienie w strukturze obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (metropolitalnego) terenów, które aktualnie nie wykazują cech miejskich, a stanowią o funkcjonalnym zrównoważeniu układu (np. terenów otwartych), pozwala na antycypowanie zmian w przestrzeni, co w przypadku silnych procesów suburbanizacyjnych oznacza m.in. możliwość przeciwdziałanie degradacji przestrzeni (m.in.

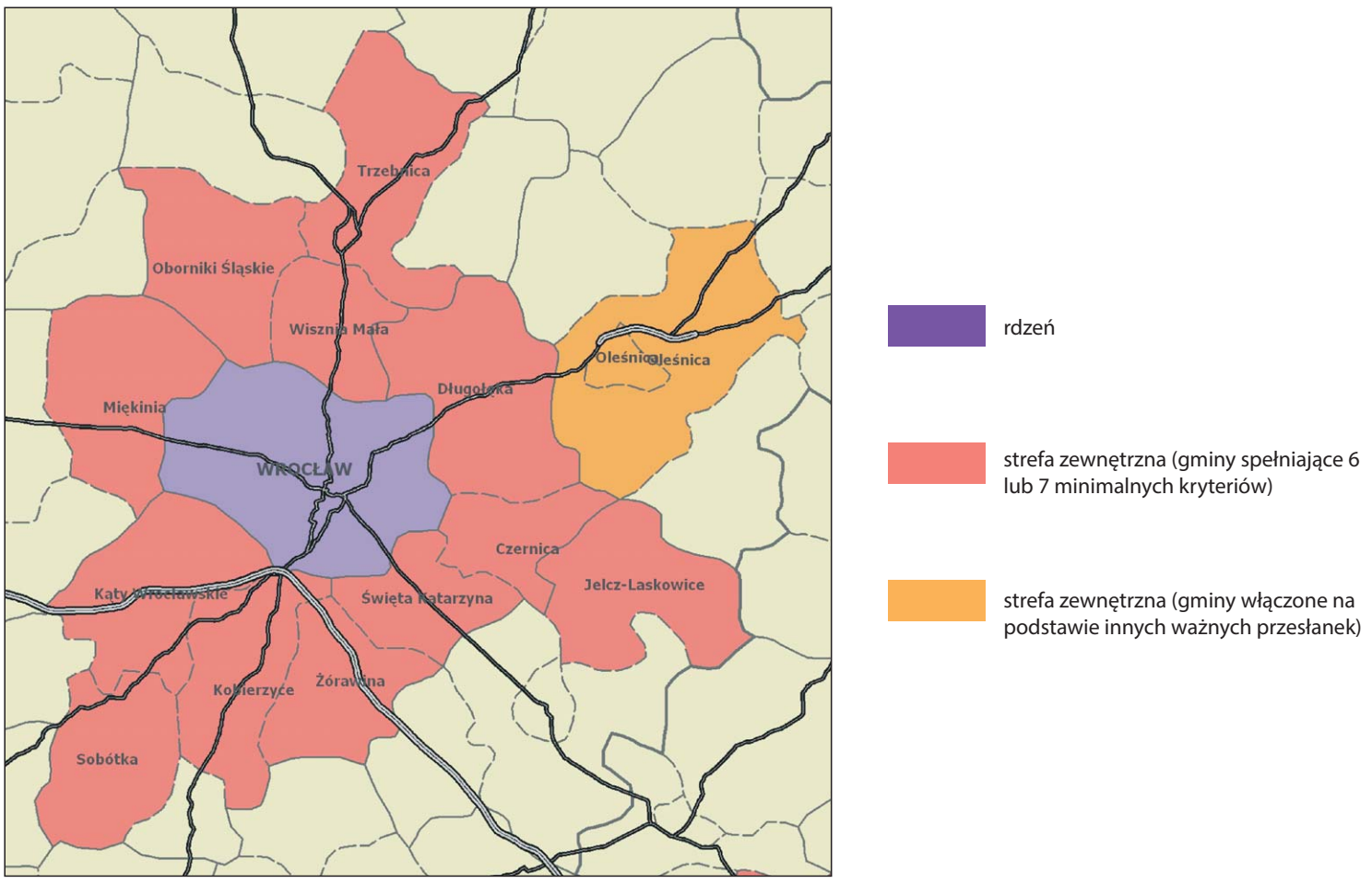
[10] Materiał sporządzony dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (Warszawa, luty 2013 r.), jako wynik ekspertyzy Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk (IGiPZ PAN) wykonanej przez prof. P. Śleszyńskiego.

[11] Zgodnie z ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2003 Nr 80 poz. 717 z późn. zm.)

[12] Art. 49c, ust. 1, pkt 2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2003 Nr 80 poz. 717 z późn. zm.)

planowanie z uwzględnieniem efektu niekontrolowanej suburbanizacji – przeciwdziałanie efektowi„rozlewania się zabudowy").
Zobrazowaniem powyższych uwag są wyniki delimitacji Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego uzyskane przez prof. P. Śleszyńskiego oraz Instytut Rozwoju Terytorialnego. Dla uwidocznienia charakteru rozważonych metodyk poniżej porównano zakres analiz wykonanych na potrzeby ww. delimitacji.
O ile delimitacja przeprowadzona przez prof. Śleszyńskiego opiera się na wartościach wskaźników w głównej mierze odwołujących się do danych jednorocznych (tylko jeden wskaźnik – liczba mieszkań oddanych do użytku na 1000 mieszkańców – został przedstawiony w ujęciu dynamicznym tj. w latach 2002–2011), o tyle w delimitacji wykonanej przez Instytut większość wskaźników zostało przeanalizowanych pod kątem uchwycenia tendencji zmian. Jedynie dwa spośród sześciu (tj. gęstość zaludnienia oraz wydatki budżetów jednostek samorządu terytorialnego na 1 mieszkańca) odnoszą się do danych za jeden rok. Ich wykorzystanie wynika z konieczności weryfikacji wyników analiz dynamicznych – obrazujących trendy. Delimitacje różnią się również zakresem informacji co do dookreślenia zależności funkcjonalnych. Obydwie uwzględniają informacje o dojazdach do prac[13]. Prof. Śleszyński użył dodatkowo danych dotyczących liczby zameldowań z rdzenia miejskiego obszaru funkcjonalnego (czyli np. Wrocławia) w danej gminie w 2009 r., co obrazuje zjawisko suburbanizacji. Instytut skupiając się na możliwych interakcjach przestrzennych pomiędzy rdzeniem a strefą jego wpływów, przeanalizował m.in. uwarunkowania wynikające z dostępności drogowej oraz kolejowej. Jako dodatkową informację na temat ewentualnych powiązań wynikających np. z aktywności gospodarczej, sprawdził średni dobowy ruch na drogach wojewódzkich i krajowych.
Ostatecznie w opracowaniu prof. Śleszyńskiego w obszarze funkcjonalnym ośrodka wojewódzkiego znalazły się gminy realizujące min. 6 z 7 mierników wg przyjętych wartości progowych[14]. W przypadku Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, ze względu na nieduże braki dwóch wskaźników (S1 – udział pracujących w zawodach pozarolniczych (70,2%) i S3 – liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców (46,0%)) oraz możliwość uzyskania spójności z miastem Oleśnica (spełniającym kryteria delimitacyjne), dodatkowo w granicach obszaru znalazła się gmina wiejska Oleśnica (rys. 5).

RYSUNEK 5. Mapa wynikowa Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego na podstawie delimitacji prof. P. Śleszyńskiego.



Źródło: Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, luty 2013r.

[13] Prof. Śleszyński użył danych GUS z 2006 r., Instytut Rozwoju Terytorialnego powołała się na dane pozyskane z Izby Skarbowej we Wrocławiu za 2012 r.

[14] Prof. Śleszyński przyjął następujące wskaźniki: funkcjonalne (F1 – liczba wyjeżdżających do pracy najemnej do rdzenia MOF na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym powyżej 50 (2006), F2 – liczba zameldowań z rdzenia MOF na 1000 mieszkańców powyżej 3 (2009)), społeczno-gospodarcze (S1 – udział pracujących w zawodach pozarolniczych jako stosunek do średniej wojewódzkiej powyżej 75% (2002); S2 – liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców jako stosunek do średniej wojewódzkiej powyżej 75% (2011), S3 – liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców jako stosunek do średniej wojewódzkiej powyżej 75% (2011)); morfologiczne (M1 – gęstość zaludnienia (bez lasów i wód) w stosunku do średniej wojewódzkiej powyżej 50% (2011), M2 – liczba mieszkań oddanych do użytku na 1000 mieszkańców w latach 2002 – 2011 w stosunku do średniej wojewódzkiej powyżej 75%).

W analizowanym powyżej materiale Ministerstwo Rozwoju Regionalnego przyznało, że przedstawiona metoda delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich posiada pewne ograniczenia wynikające z „potrzeby unifikacji podejścia oraz potrzeby stosunkowo prostego zastosowania metody, która z pewnością nie opisuje wielu aspektów MOF OW diagnozowanych na poziomie regionalnym”[15]. W konsekwencji Ministerstwo stwierdziło, że „w finalnej delimitacji MOF OW dopuszcza się pewne (nieznaczne) modyfikacje z poziomu regionalnego. Modyfikacje te przede wszystkim mogą wynikać ze szczególnych powiązań funkcjonalnych nieuwzględnionych w niniejszej delimitacji oraz z zapisów regionalnych planów i strategii rozwoju (aspekt planistyczny), które nie znalazły dotąd odbicia we wskaźnikach ilustrujących dokonujące się procesy społeczno-gospodarcze”[16].
Uwzględniając przytoczone powyżej wnioski Instytutu wynikające z analizy metody zastosowanej przez prof. Śleszyńskiego oraz stanowisko Ministerstwa co do możliwości uwzględniania specyfiki regionalnej, Instytut Rozwoju Terytorialnego podtrzymał przyjęte w 2009 r. zasady i założenia delimitacji Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, ustalone m.in. na potrzeby delimitacji Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego, Perspektywa 2020[17].

ZAŁOŻENIA I ZASADY DELIMITACJI

Wrocławski Obszar Funkcjonalny (WrOF) to strefa najbliższego sąsiedztwa miasta, charakteryzująca się ścisłymi i stałymi związkami. Na strukturę wewnętrzną WrOF składa się strefa węzłowa: miasto centralne (Wrocław) oraz strefa jego bezpośredniego oddziaływania.
Za podstawową jednostkę delimitacji przyjęto gminę (najniższą jednostkę statystyczną NTS 5).
Identyfikacji zasięgu oddziaływania Wrocławia na tereny przyległe dokonano w oparciu o mierniki strukturalne (etap I), zależności funkcjonalno-przestrzenne (etap II) oraz docelową strukturę WrOF (etap III).
W I i II etapie analiz przyjęte mierniki potraktowano niezależnie, co oznacza, że każdy z nich posiada jednakową wartość informacyjną. Dodatkowo ich wybór uzasadnia możliwość pozyskiwania danych corocznie lub maksymalnie w odstępach pięcioletnich (dot. natężenia ruchu kołowego na drogach krajowych i wojewódzkich – etap II), co zapewnia prowadzenie stałego monitoringu zachodzących w obszarze przemian społeczno-gospodarczych i zależności funkcjonalno-przestrzennych.

W III etapie skonstruowano 2 wskaźniki sumaryczne będące wynikiem analiz przeprowadzonych w poprzednich fazach analizy i określające liczbę kryteriów według cech strukturalnych i zależności funkcjonalno-przestrzennych. Podstawą przynależności danej gminy do WrOF było spełnienie wartości progowych 6 z 12 analizowanych wskaźników.
Dla zapewnienia spójności terytorialnej obszaru (etap III) zastosowano zasadę zwartości, tzn.: za wchodzące w skład WrOF uznano również te gminy, które nie spełniły kryteriów etapu I i II, ale graniczyły głównie z gminami, które je spełniły.
Z uwagi na wyniki wcześniejszych analiz i opracowań oraz sposób udostępniania danych przez Główny Urząd Statystyczny etapy delimitacji zasięgu oddziaływania WrOF ograniczono do gmin znajdujących się w strefie oddziaływania Wrocławskiego Obszaru Integracji (WrOI)[18]. W obszarze analiz znalazły się gminy powiatów: milickiego, oleśnickiego, oławskiego, średzkiego, trzebnickiego, wołowskiego, wrocławskiego, strzelińskiego oraz sam Wrocław (łącznie 44 gminy).

ANALIZA ZASIĘGU ODDZIAŁYWANIA WROF METODĄ WSKAŹNIKOWĄ

Etap I – diagnoza uwarunkowań – analiza oddziaływania metropolii w oparciu o cechy strukturalne; minimalna wartość badanej cechy w układzie dynamicznym lub statycznym ukształtowała się powyżej 3-go kwartyla (Q3)[19].
Wśród cech strukturalnych rozpatrzono[20]:

- gęstość zaludnienia (wg stanu na 31 grudnia 2012 r.) (Q3=434),
- zmianę liczby ludności (wg stanu na 31 grudnia w latach 1998-2012) (Q3=101),
- bilans salda migracji (wg stanu na 31 grudnia w latach 1998-2012) (Q3=24,9),
- bilans liczby mieszkań oddanych do użytku (wg stanu na 31 grudnia w latach 1998-2012) (Q3=35),
- zmianę liczby podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON (wg stanu na 31 grudnia w latach 1998-2012) (Q3=163),
- wydatki budżetów jednostek samorządu terytorialnego na 1 mieszkańca (wg stanu na 31 grudnia 2012 r.) (Q3=3493).

Wartości powyższych wskaźników zobrazowano na mapach 1-6. Szrafurą zaznaczono obszary gmin, w których wartości analizowanego wskaźnika ukształtowały się na poziomie powyżej przyjętej wartości progowej tj. Q3 – trzeciego kwartyla.

[15] Źródło: Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, luty 2013r., str.10.

[16] jw.

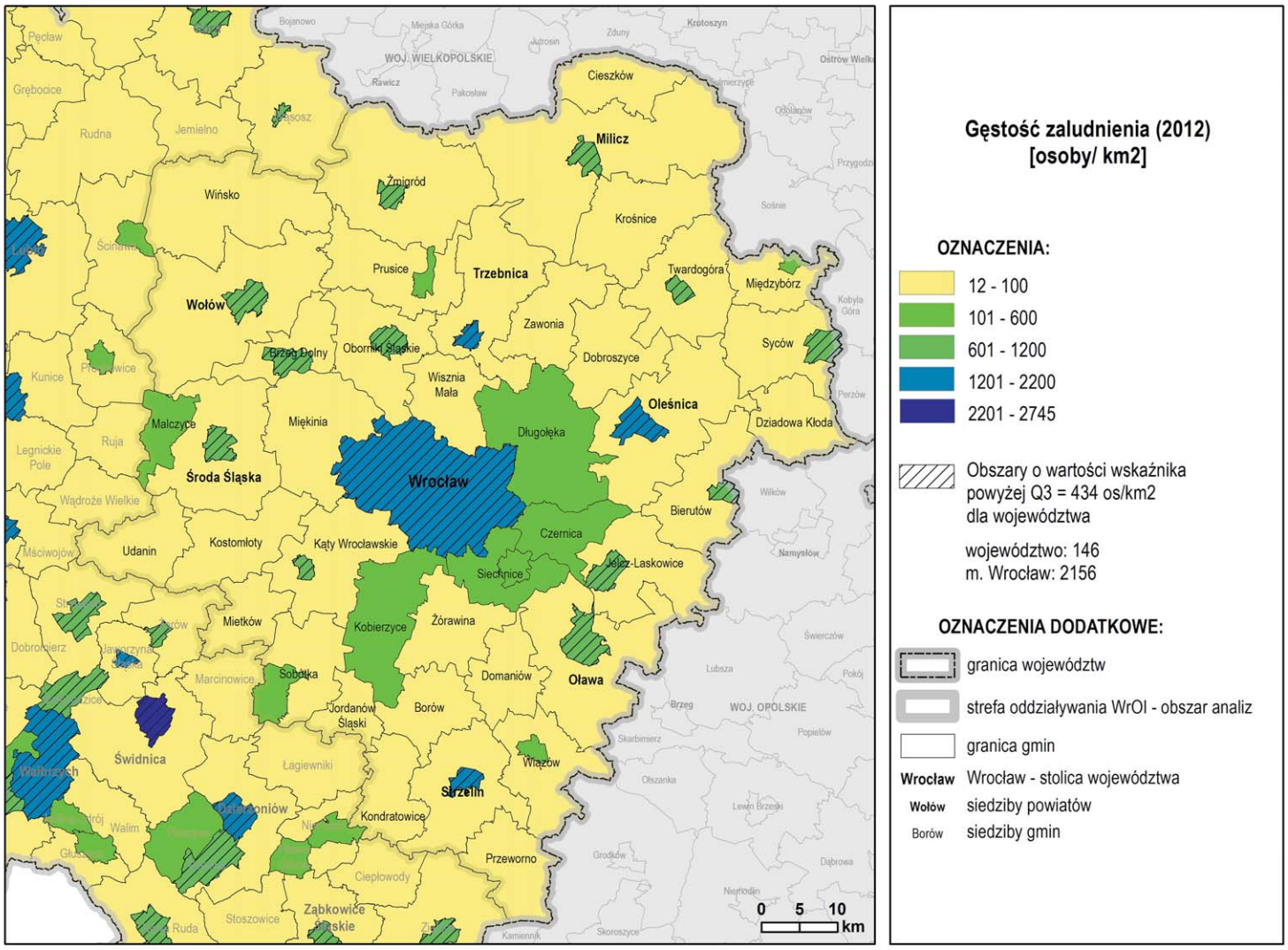
[17] Plan stanowi załącznik nr 1 do uchwały nr XLVIII/1622/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2014 r. w sprawie zmiany uchwały nr XLVIII/873/2002 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 30 sierpnia 2002 r. w sprawie uchwalenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego

[18] WrOI – jeden z czterech podstawowych obszarów województwa, charakteryzujący się zróżnicowanymi uwarunkowaniami rozwoju, wynikającymi z warunków geograficznych, sytuacji społeczno-gospodarczej i zaszłości historycznej. Wyznaczony w sposób orientacyjny, w oparciu o analizy przeprowadzone w ramach „Diagnozy stanu zagospodarowania przestrzennego województwa i uwarunkowań dla jego rozwoju” (2009).

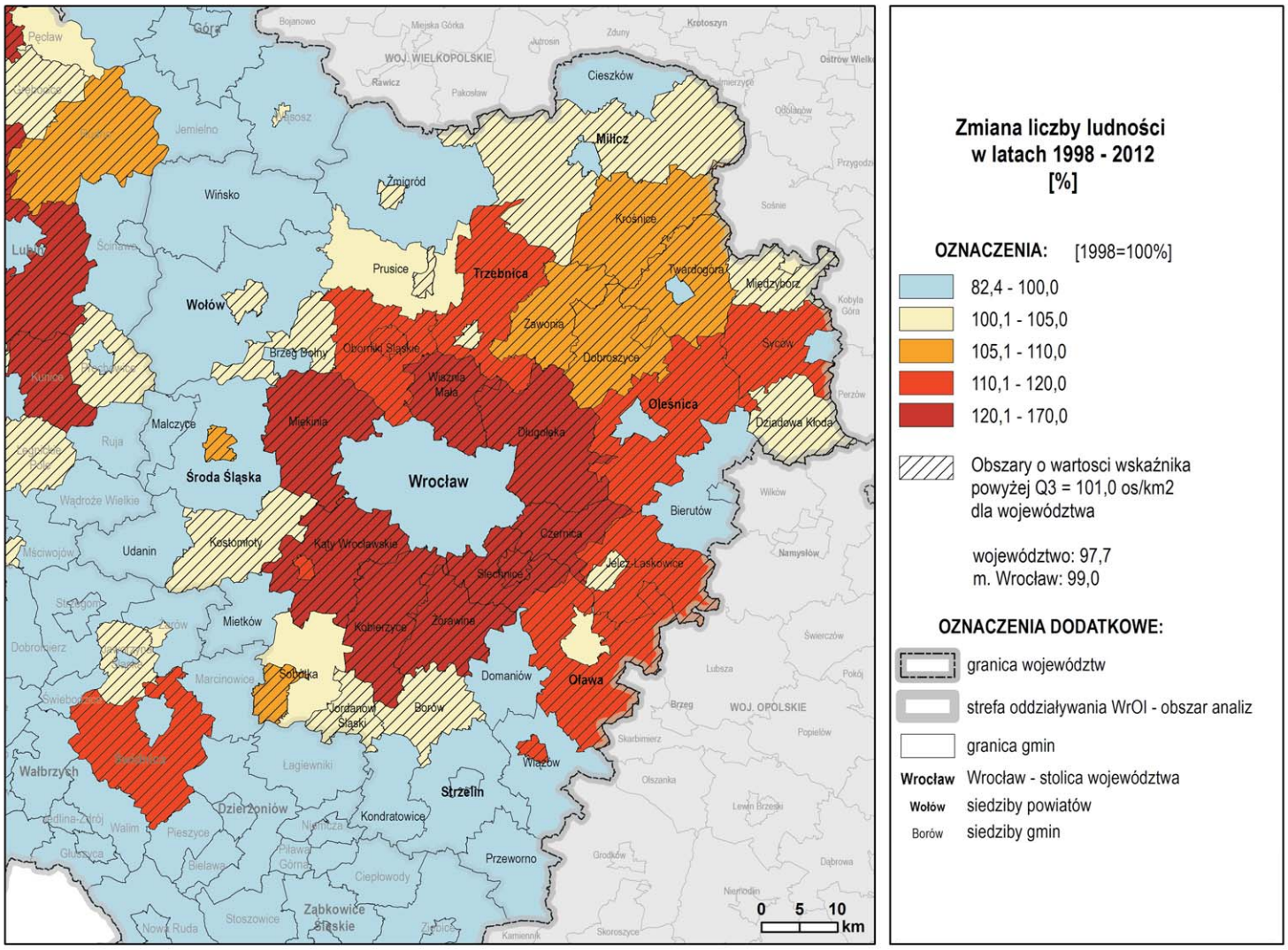
[19] trzeci kwartyl (Q3) - jedna z miar położenia obserwacji, która dzieli zbiór obserwacji na dwie części odpowiednio po 75% położonych poniżej tego kwartyla i 25% powyżej.

[20] Źródłem danych statystycznych użytych w analizie cech strukturalnych jest GUS (BDL).

MAPA 1. Gęstość zaludnienia (2012).

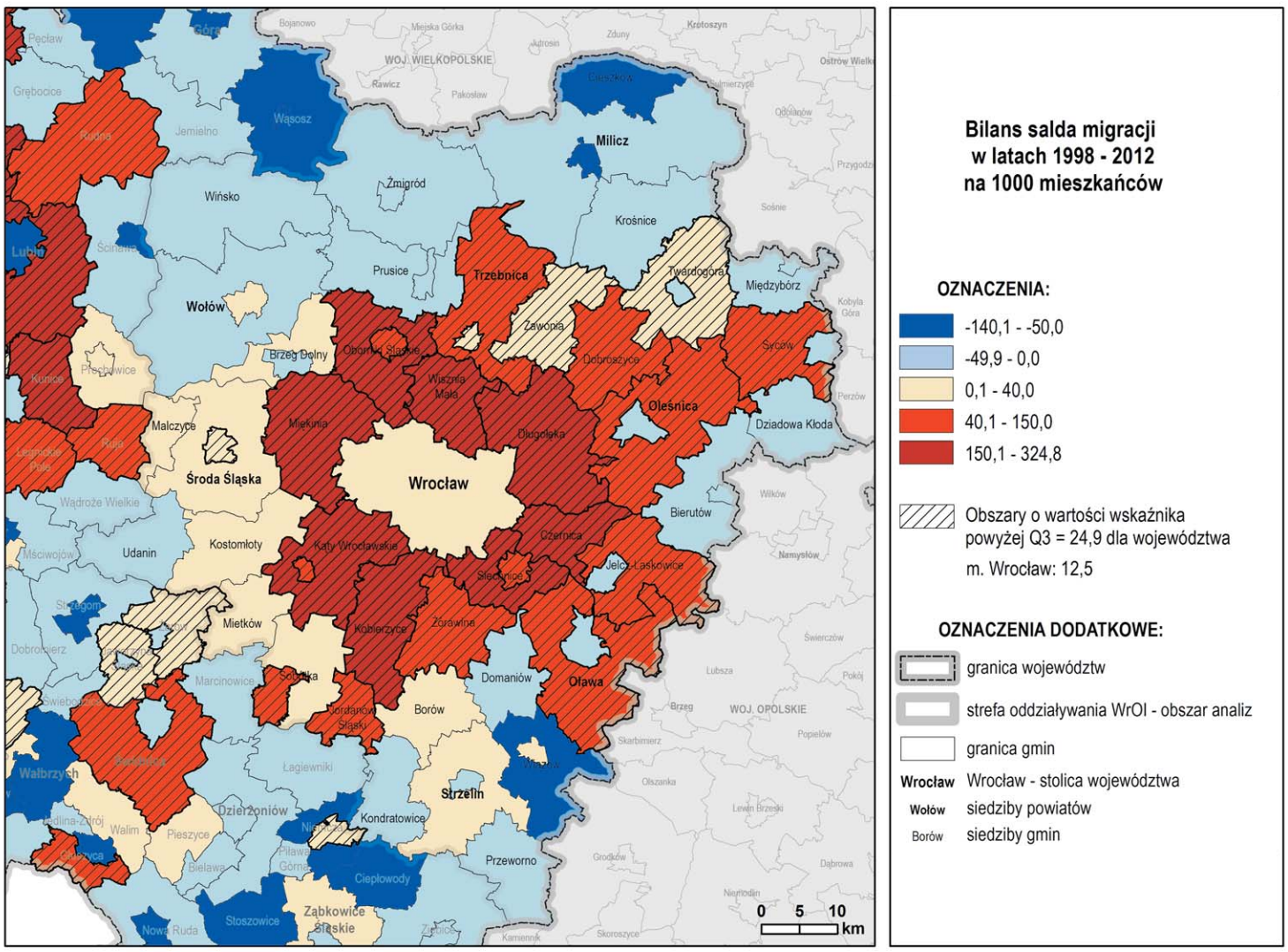


MAPA 2. Zmiana liczby ludności w latach 1998-2012.

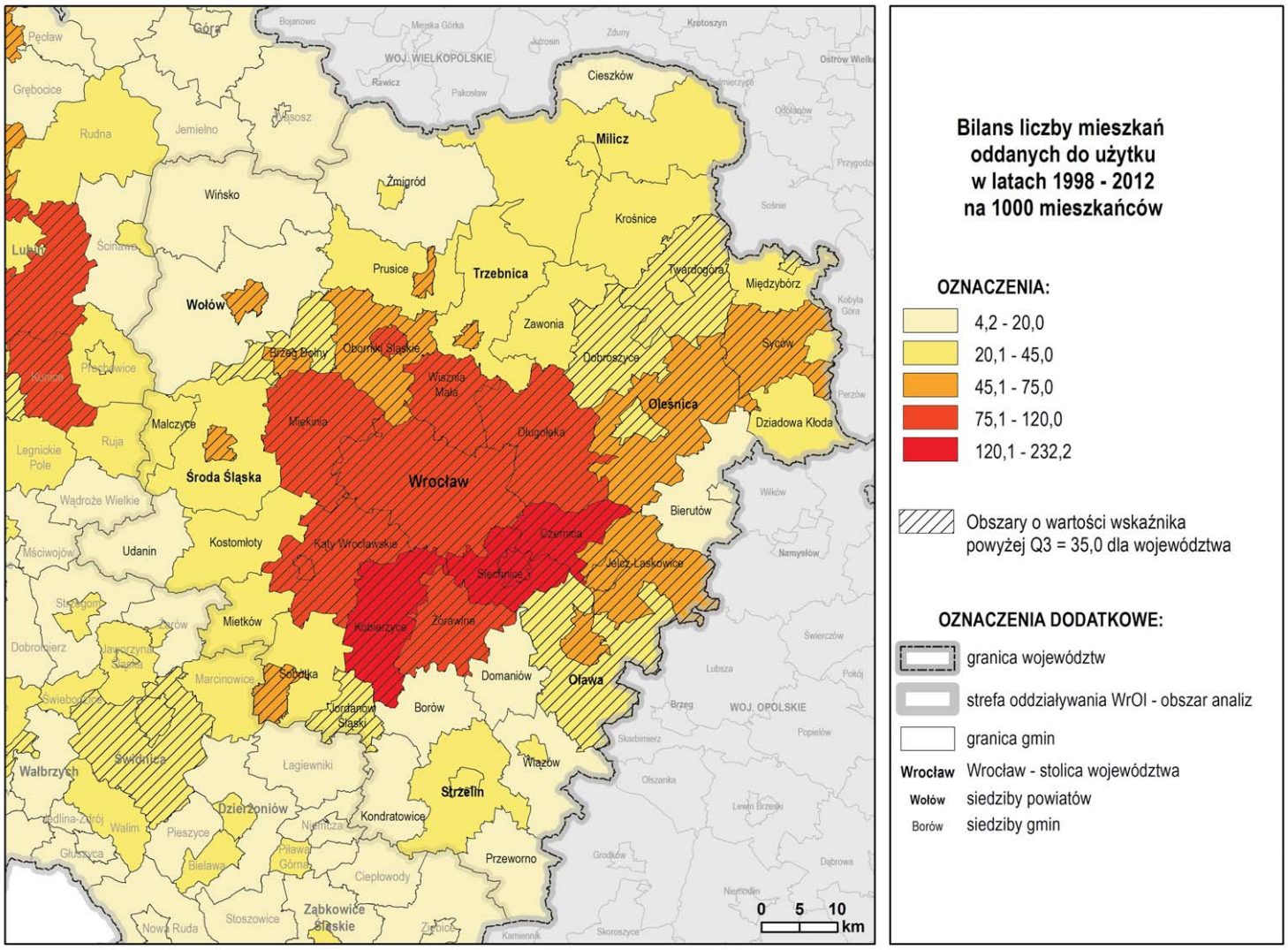


"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

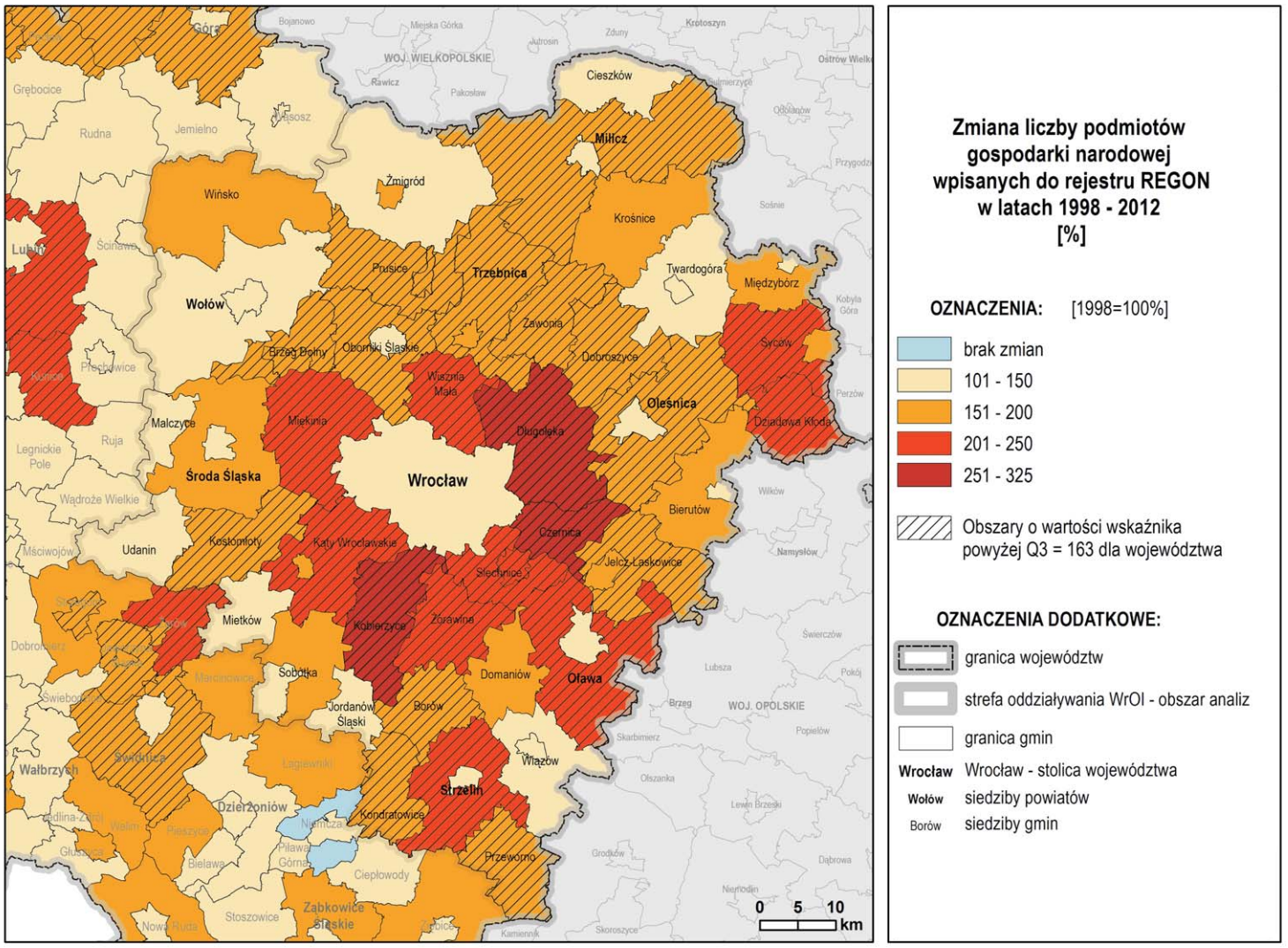
MAPA 3. Bilans salda migracji w latach 1998-2012 na 1000 mieszkańców.



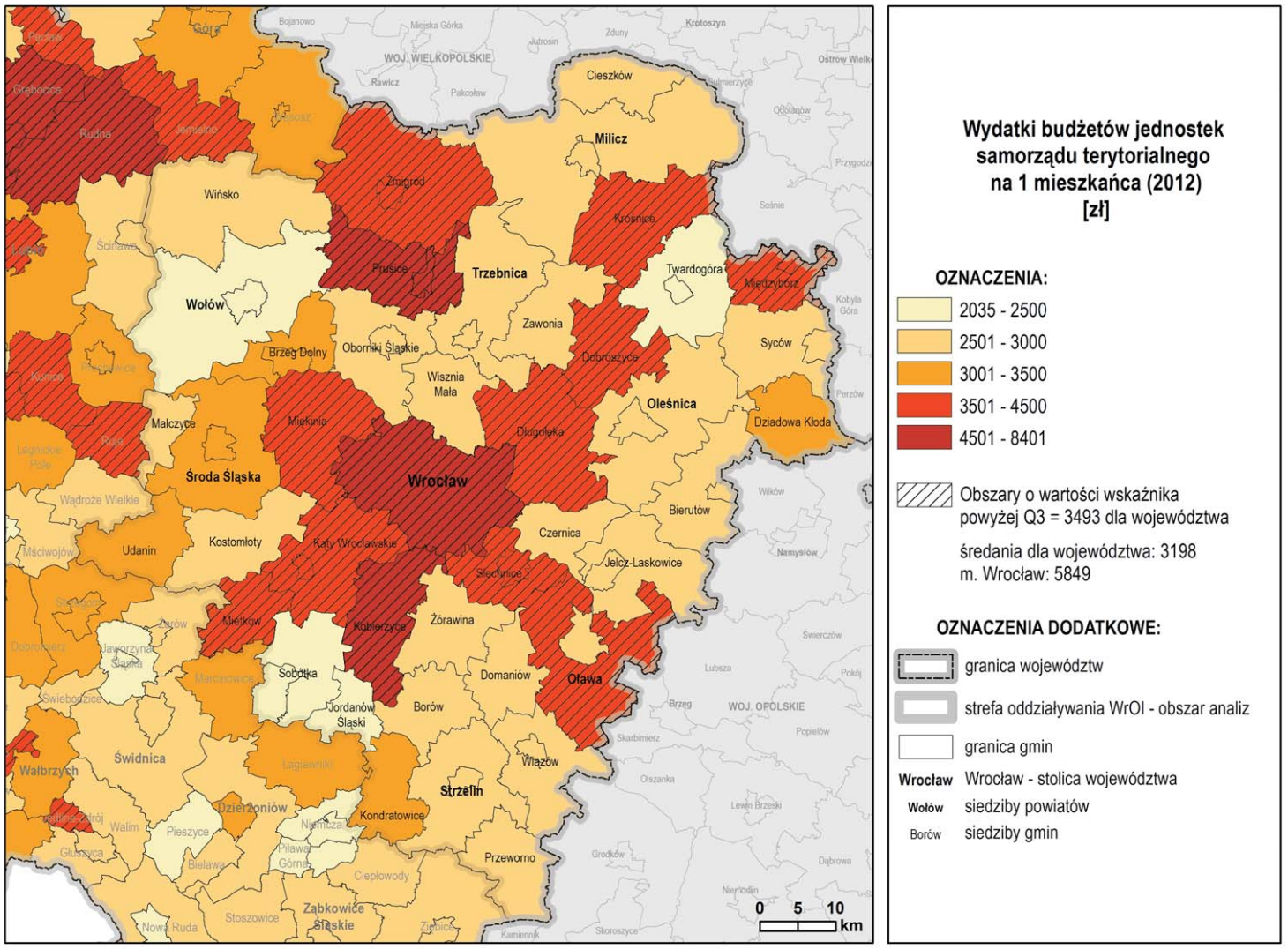
MAPA 4. Bilans liczby mieszkań oddanych do użytku w latach 1998-2012 na 1000 mieszkańców.



MAPA 5. Zmiana liczby podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON w latach 1998-2012.



MAPA 6. Wydatki budżetów jednostek samorządu terytorialnego na 1 mieszkańca (2012).



"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Wyniki delimitacji I etapu wskazują na niejednorodność badanego obszaru, przy jednoczesnej koncentracji rozpatrywanych cech w strefie podmiejskiej Wrocławia oraz na terenie siedzib władz powiatów. Wyjątek stanowią miasto Oleśnica i Oława, które w porównaniu z okalającymi je obszarami wiejskimi w mniejszym stopniu spełniają kryterium delimitacji tego etapu badania. Odpowiadały im niższe niż na terenach wiejskich wartości salda migracji ogółem (ujemne wartości salda migracji w przeliczeniu na 1000 osób) oraz słabszy przyrost liczby podmiotów gospodarki narodowej. Odpływ liczby ludności z Wrocławia, rozwój zabudowy mieszkaniowej oraz wzrost aktywności gospodarczej na terenach podmiejskich świadczy o zachodzącym na tym obszarze procesie suburbanizacji. Szczególnie silnie jest on zauważalny na terenie gmin bezpośrednio graniczących z Wrocławiem.

Wysokie wartości analizowanych wskaźników przyjmują również gminy zlokalizowane na północnym-wschodzie oraz południowym-wschodzie od stolicy województwa[21].

Zbiorczo wyniki analizy zawarto w tabeli 1. Ich efektem jest również mapa 7, która obrazuje stopień przynależności do WrOF określony na podstawie jedynie danych ilościowych. Maksymalną liczbę spełnionych wartości progowych mierników I etapu uzyskała gmina Kąty Wrocławskie (tj. 6), kolejno gminy: Długołęka, Dobroszyce, Jelcz-Laskowice, Kobierzyce, Miękinia, Oborniki Śląskie, Oława (gm. wiejska), Siechnice i Trzebnica (po 5).

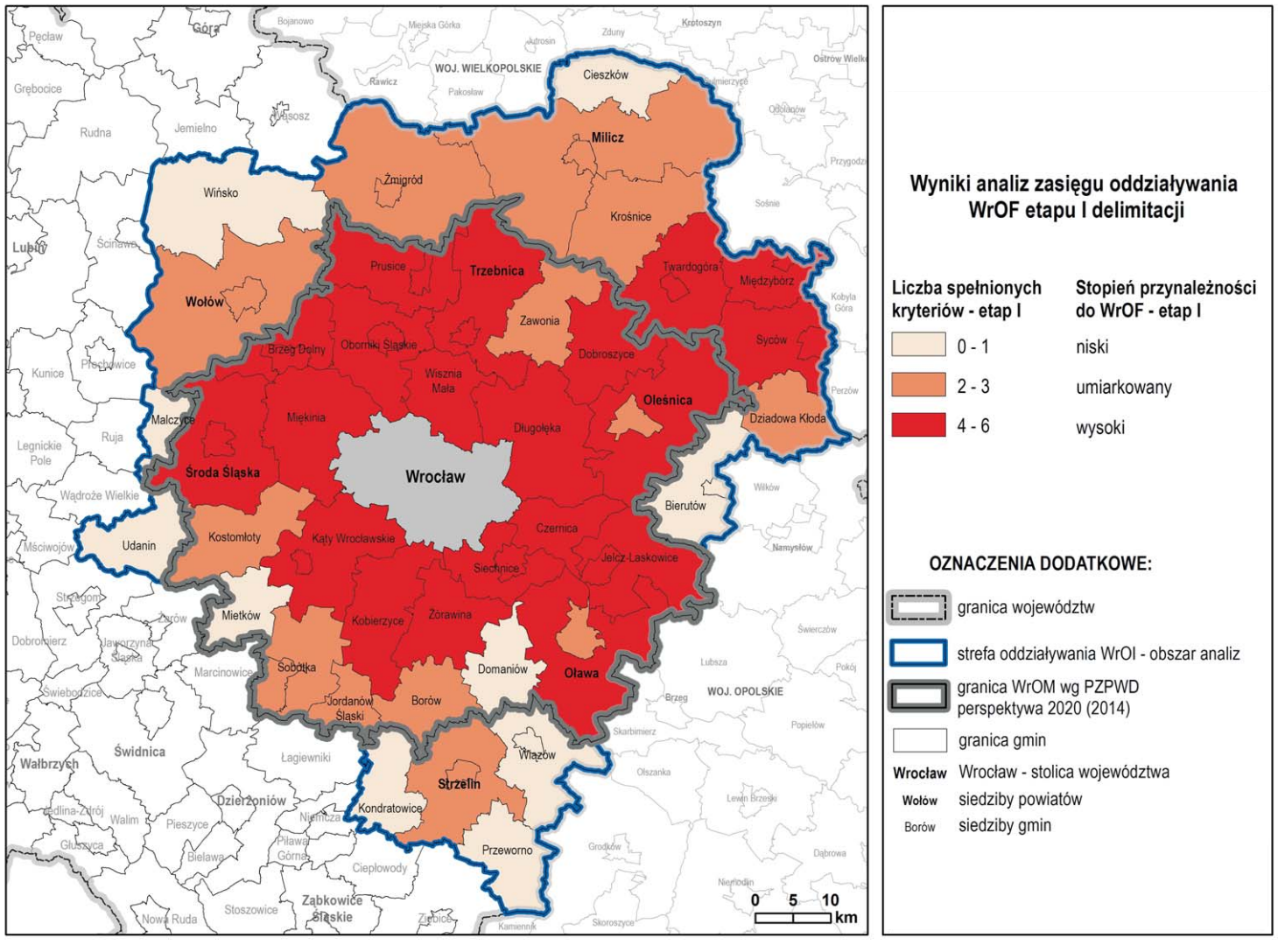
[21] Kierunek ciążenia zgodny z wynikami analiz przeprowadzonymi przez Instytut Rozwoju Terytorialnego w 2009 r. w układzie trzech województw, tj.: dolnośląskiego, opolskiego i wielkopolskiego.

TABELA 1. Wyniki analiz zasięgu oddziaływania WrOF metodą wskaźnikową.

Lp.	Nazwa gminy	Typ*	Nazwa powiatu	Wartość wskaźników (wartości powyżej III kwartyla pogrubiono i podkreślono)**						Liczba spełnionych min. kryteriów
				Gęstość zaludnienia w 2012 r. [os./km^2]	Zmiana liczby ludności w latach 1998 – 2012 (1998=100%)	Bilans salda migracji w latach 1998 – 2012 na 1000 mieszkańców	Bilans liczby mieszkań oddanych do użytku w latach 1998 – 2012 na 1000 mieszkańców	Zmiana liczby podmiotów gospodarki narodowej wpisanych do rejestru REGON w latach 1998 – 2012 (1998=100%)	Wydatki budżetów jednostek samorządu terytorialnego na 1 mieszkańca w 2012 r. [zł]	
1.	Bierutów	mw	oleśnicki	**603**/38	94,2/97,8	-47,2/-33,4	18,5/10,8	141/160,8	2848	1
2.	Borów	w	strzeliński	53	**101,8**	13,1	18,6	**176**	2818	2
3.	Brzeg Dolny	mw	wołowski	**736**/46	92,3/**102,9**	-30,4/22,9	**53,3/35,7**	**170,9/192**	3232	4
4.	Cieszków	w	milicki	46	99	-56,4	16	149,3	2840	0
5.	Czernica	w	wrocławski	150	**169,8**	**315**	**143,4**	**286,6**	2976	4
6.	Długołęka	w	wrocławski	120	**145,6**	**242,8**	**118,8**	**259,1**	**3909**	5
7.	Dobroszyce	w	oleśnicki	48	**110,0**	**59,5**	**39,9**	**173,5**	**3647**	5
8.	Domaniów	w	oławski	57	99,5	-30,6	10,6	156,5	2846	0
9.	Dziadowa Kłoda	w	oleśnicki	44	**102,4**	-15,5	24,7	**219**	3023	2
10.	Jelcz-Laskowice	mw	oławski	**930**/48	**101,7/118,0**	-38,1/**139**	**69,7/50,4**	159,2/**188,1**	2540	5
11.	Jordanów Śląski	w	wrocławski	55	**104,1**	**49,1**	**35,1**	147,1	2379	3
12.	Kąty Wrocławskie	mw	wrocławski	**728**/93	**119,9/129,2**	**103/180,3**	**113,7/115,2**	161,1/**234**	**3554**	6
13.	Kobierzyce	w	wrocławski	118	**150,9**	**241,5**	**186,4**	**306,1**	**5748**	5
14.	Kondratowice	w	strzeliński	46	95,5	-46	4,2	**172**	3364	1
15.	Kostomłoty	w	średzki	49	**103,1**	12,9	26,9	**164,9**	2670	2
16.	Krośnice	w	milicki	46	**105,1**	-7,5	21,6	154,3	**3854**	2
17.	Malczyce	w	średzki	116	98,2	2,5	21,4	122	2950	0
18.	Mietków	w	wrocławski	46	98,3	13,2	26,7	133,5	**3826**	1
19.	Międzybórz	mw	oleśnicki	**371**/34	100,3/**102,9**	-18,5/-2,2	**36,6**/29,3	147,7/156,8	**3562**	4
20.	Miękinia	w	średzki	77	**125,3**	**179,6**	**84**	**225,2**	**3597**	5
21.	Milicz	mw	milicki	**880**/30	94,3/**104,7**	-58,3/-1,8	32,8/28,8	148,4/**175,3**	2943	3
22.	Oborniki Śląskie	mw	trzebnicki	**624**/75	**111,9/119,2**	**124,3/173,2**	**93,7/69,7**	132,9/**180,9**	2581	5
23.	Oleśnica	m	oleśnicki	**1781**	95,9	**-15,2**	**36,6**	143,5	2770	3
24.	Oleśnica	w	oleśnicki	52	**117,6**	**91,3**	**60,4**	**191,7**	2790	4
25.	Oława	m	oławski	**1173**	100,6	-11,9	**65,6**	115,4	2813	2
26.	Oława	w	oławski	64	**115,6**	**115,7**	**42,6**	**205,8**	**3505**	5
27.	Prusice	mw	trzebnicki	207/48	101,3/100,3	-23,8/-1,8	**46,7**/20,1	**171,4/163,2**	**4806**	4
28.	Przeworno	w	strzeliński	45	92,8	-47,6	14	**170,9**	2568	1
29.	Siechnice	mw	wrocławski	369/140	**142,1/139,1**	**130,9/303,4**	**232,2/148,9**	**226,8/202,5**	**3754**	5
30.	Sobótka	mw	wrocławski	219/55	**106,4**/100,3	**58**/17,2	**53,5**/30,9	140,4/151,4	2441	3
31.	Strzelin	mw	strzeliński	**1216**/60	94,8/99,5	-38,4/22,1	32,4/21,6	146,3/**229,5**	2868	2
32.	Syców	mw	oleśnicki	**613**/48	98,0/**112,1**	-46,1/53,2	29,1/**46,2**	154,5/**234,3**	2548	4
33.	Środa Śląska	mw	średzki	**621**/51	**106,4**/97,6	**26,4**/9	**53,8**/24,4	143,4/159,7	3021	4
34.	Trzebnica	mw	trzebnicki	**1524**/55	**103,9/110,8**	**31,8/53,5**	**71,7**/32,7	151,7/**190,7**	2638	5
35.	Twardogóra	mw	oleśnicki	**819**/39	97,7/**105,3**	-38/**25,9**	25,9/**39,1**	117,4/114,1	2493	4
36.	Udanin	w	średzki	49	94,4	-33,3	8,8	137,5	3220	0
37.	Wiązów	mw	strzeliński	256/39	**110,2**/94,5	5,1/-50,4	25,2/7,2	132,7/134,7	2611	1
38.	Wińsko	w	wołowski	49	93,2	-30,3	11,9	154,1	2808	0
39.	Wisznia Mała	w	trzebnicki	93	**133,3**	**151,8**	**100,8**	**206,8**	2608	4
40.	Wołów	mw	wołowski	**682**/33	**102,4**/92,9	19,9/-0,1	**54**/15	139,1/149,5	2452	3
41.	Zawonia	w	trzebnicki	49	**109,0**	**35,4**	33,9	**197**	2813	3
42.	Żmigród	mw	trzebnicki	**689**/30	**101,3**/97	-1,7/-33,2	30,3/12,3	157,5/133	**3559**	3
43.	Żórawina	w	wrocławski	80	**123,8**	**136,5**	**94,9**	**206,4**	2557	4

* Typ administracyjny gminy: m – gmina miejska, mw – gmina miejsko-wiejska, w – gmina wiejska.
** W przypadku gminy miejsko-wiejskiej pierwsza podana wartość odpowiada części miejskiej, druga części wiejskiej.

MAPA 7. Wyniki analiz zasięgu oddziaływania WrOF etapu I delimitacji .



ANALIZA ZASIĘGU ODDZIAŁYWANIA WrOF W OPARCIU O DANE GRAFICZNE

Etap II – delimitacja właściwa – identyfikacja obszaru funkcjonalnego jako strefy bezpośredniego oddziaływania Wrocławia na tereny przyległe, charakteryzującego się związkami ścisłymi i stałymi. Delimitacja została dokonana w oparciu o zależności funkcjonalno-przestrzenne.

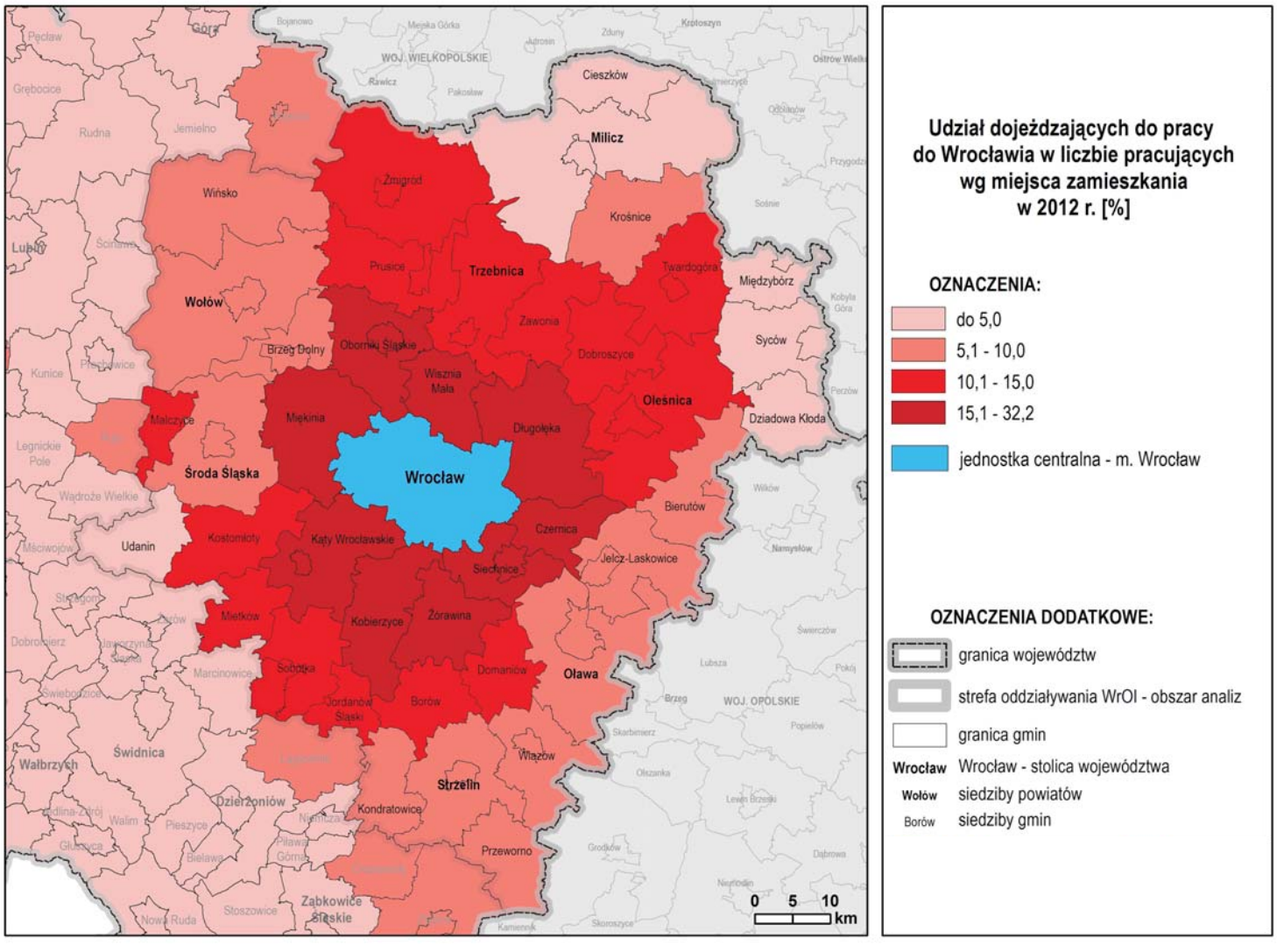
Powiązania funkcjonalne ze strefą węzłową ustalono na podstawie analiz:

- dojazdów do pracy (udział dojeżdżających do pracy do Wrocławia w liczbie pracujących wg miejsca zamieszkania w 2012 r.; wartość progowa – powyżej 10%),
- natężenia ruchu (średni dobowy ruch, tj. liczba poj./dobę, wg danych za 2010 r.; wartość progowa powyżej 10 tys. poj./dobę),
- dostępności drogowej oraz kolejowej do Wrocławia (wg danych za 2013 r.; wartość progowa do 45 minut),
- komunikacji podmiejskiej Wrocławia (zasięg i częstotliwość komunikacji kolejowej wg stanu na 8 stycznia 2014 r., wartość progowa – powyżej 20 połączeń na dobę oraz komunikacji autobusowej wg stanu na 13 listopada 2013 r., wartość progowa – powyżej 40 połączeń na dobę).

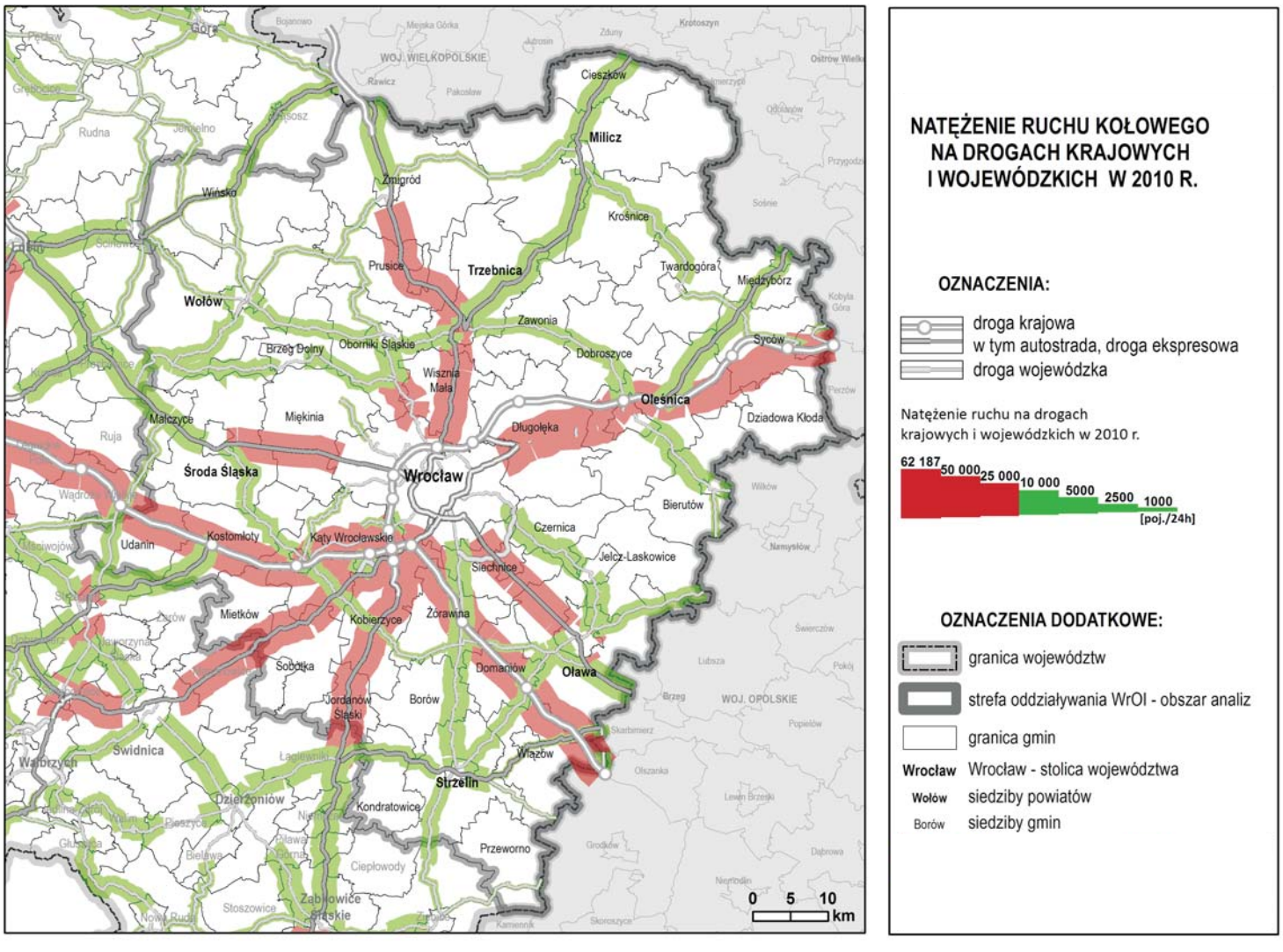
Rozbieżność czasowa powyższych danych wynika z braku cykliczności oraz jedności czasowej dostępnych pomiarów. Analizy wskazanych mierników zobrazowano na mapach 8–13.

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

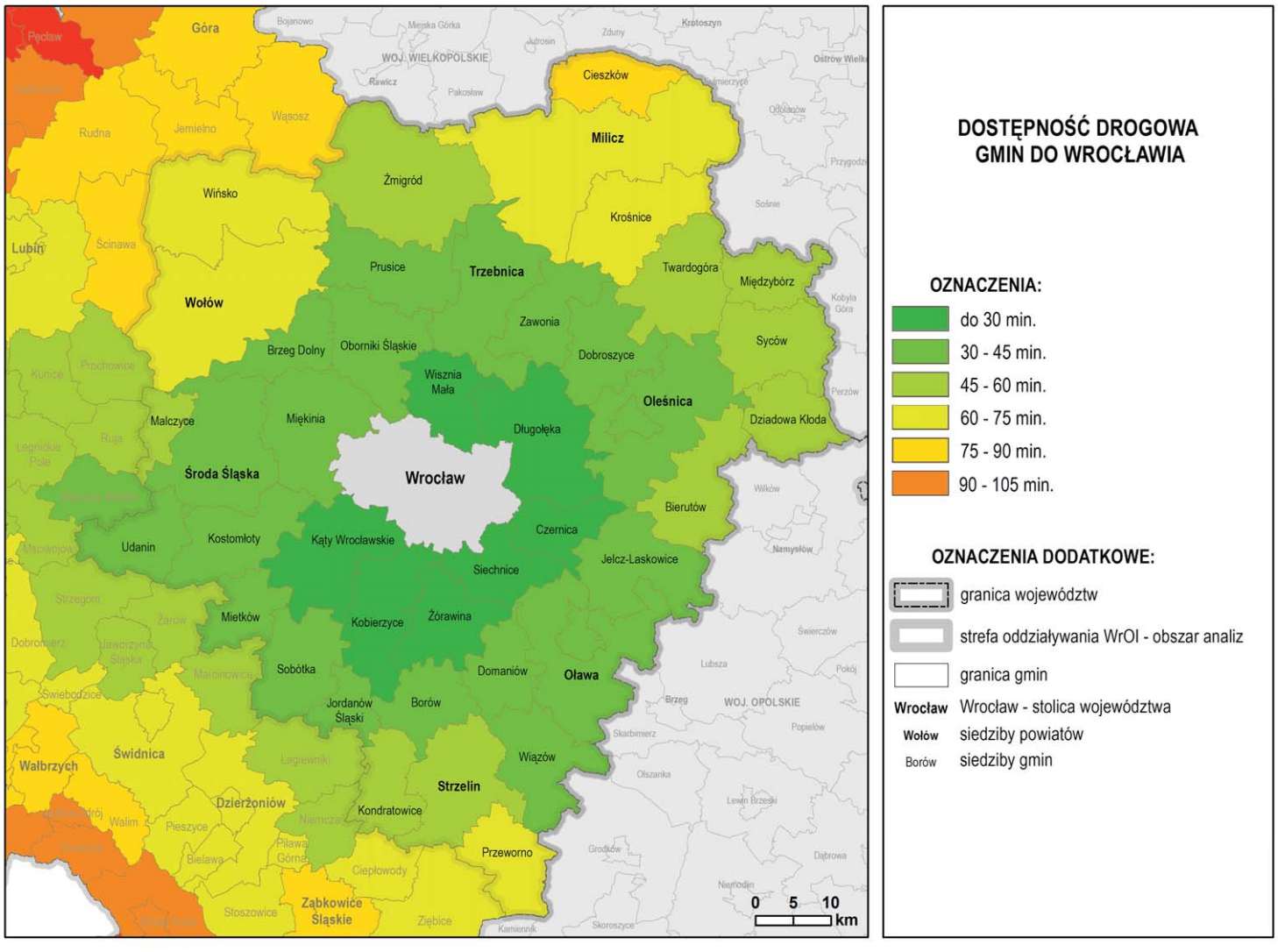
MAPA 8. Udział dojeżdżających do pracy do Wrocławia w liczbie pracujących wg miejsca zamieszkania w 2012 r.



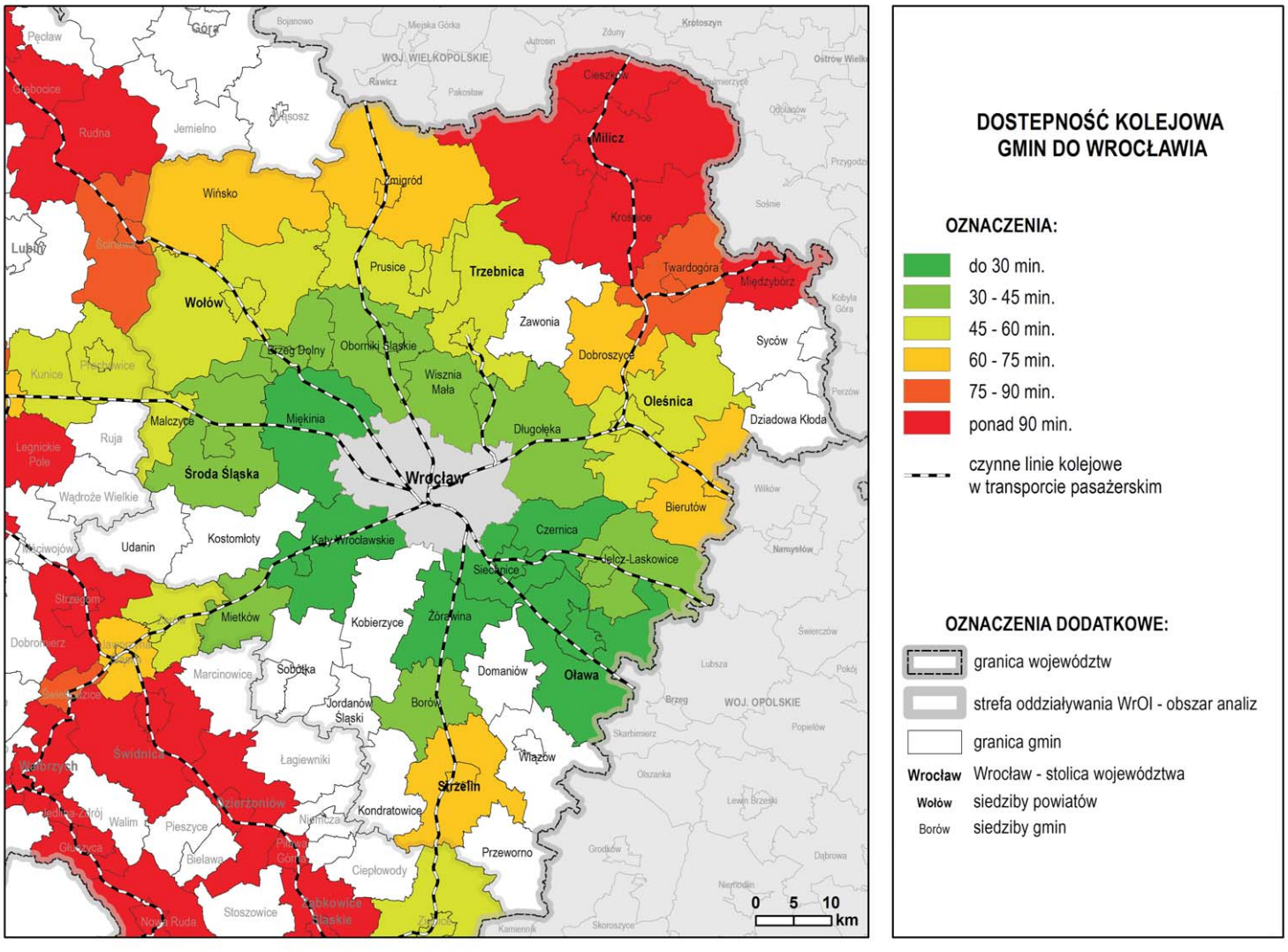
MAPA 9. Natężenie ruchu kołowego na drogach krajowych i wojewódzkich (2010),



MAPA 10. Dostępność drogowa gmin do Wrocławia (2013).

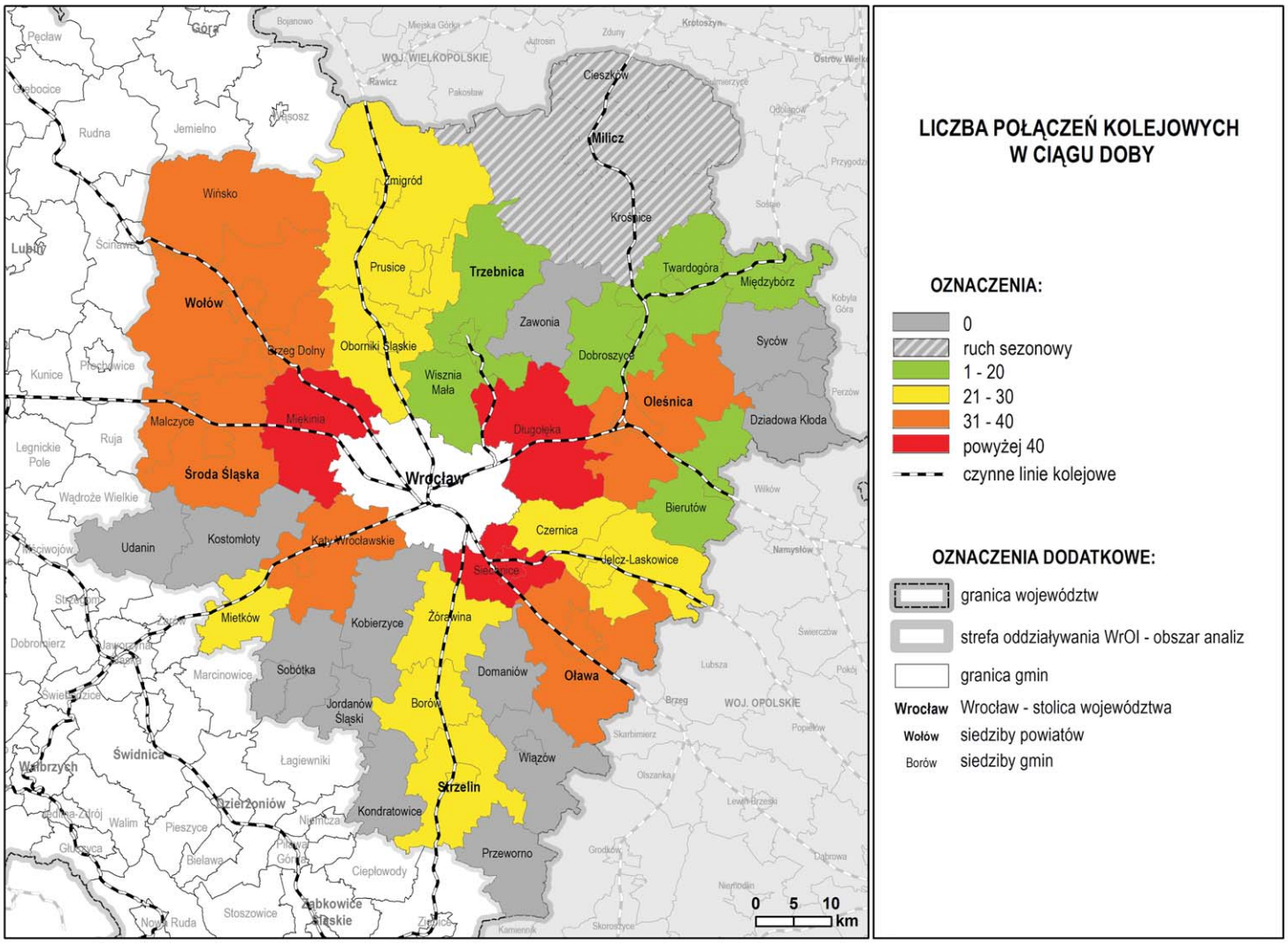


MAPA 11. Dostępność kolejowa gmin do Wrocławia (2013).

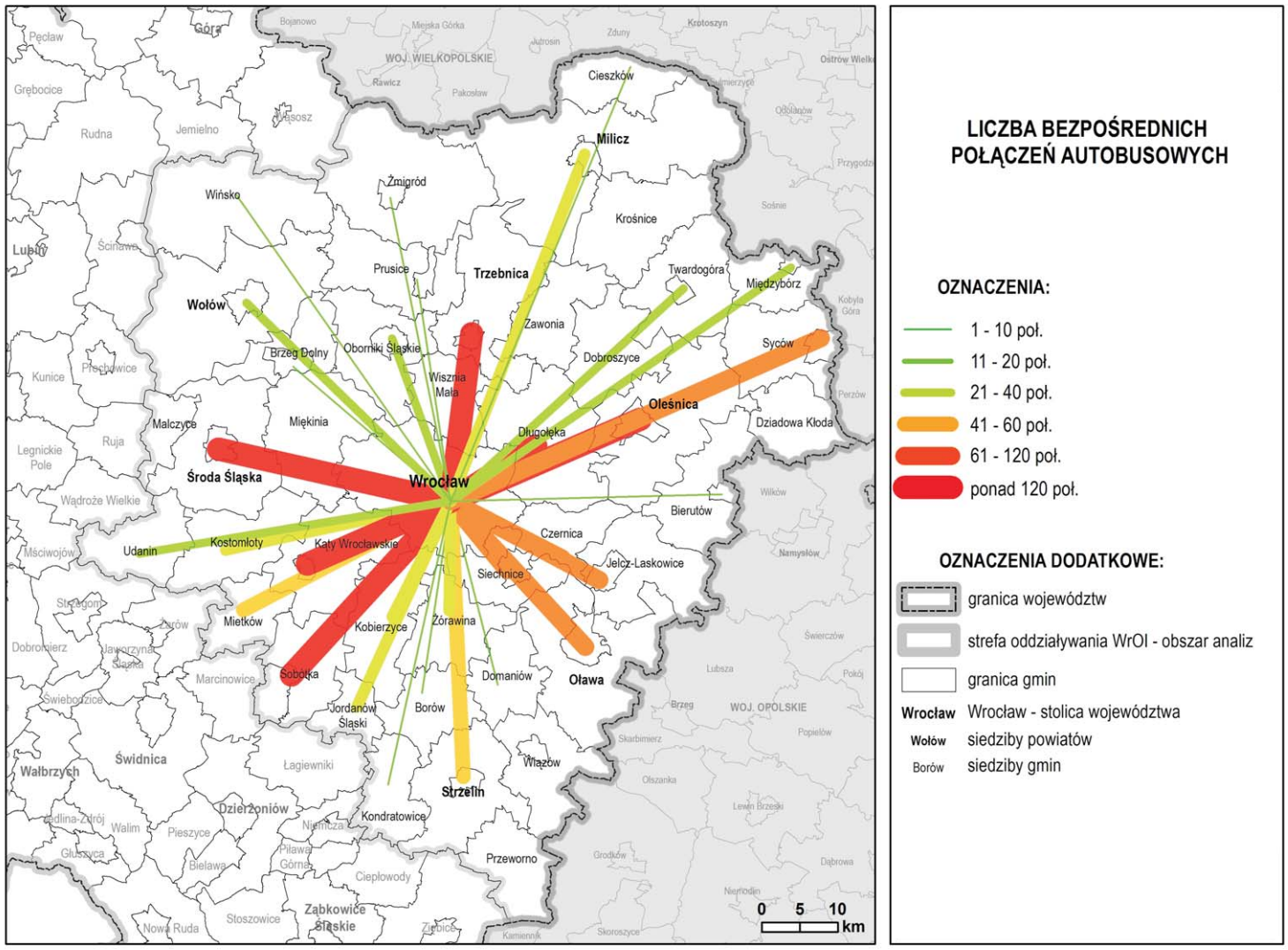


"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

MAPA 12. Liczba połączeń kolejowych w ciągu doby (wg stanu na 8 stycznia 2014 r.).



MAPA 13. Liczba bezpośrednich połączeń autobusowych w ciągu doby (wg stanu na 13 listopada 2013 r.).



Wyniki delimitacji II etapu przy przyjętych wartościach progowych analizowanych wskaźników, zgodnie z ich liniowym charakterem, wskazują na promienisty rozkład badanych cech, przy czym siła ich występowania jest zależna od odległości od rdzenia badanego obszaru. Najsilniejsze relacje koncentryczne potwierdzono w obrębie strefy podmiejskiej Wrocławia (co dobitnie obrazują dojazdy do pracy). Uzupełnieniem tej analizy jest próba określenia możliwości związanych z przemieszczaniem się ludności do Wrocławia. Analiza zasięgu i częstotliwości komunikacji określonej na potrzeby analiz jako podmiejska wskazuje jako główne możliwe kierunki napływu ludności z gmin zlokalizowanych wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych w kierunku Oleśnicy, Trzebnicy, Oławy, Środy Śląskiej, Strzelina i Wołowa. Jednostki te z uwagi na pełnione funkcje miejskie mogłyby stanowić naturalne ośrodki równoważenia rozwoju. Jednakże czynnikiem silnie ograniczającym zasięg przestrzenny potencjalnego Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego jest obecnie czas dojazdu do Wrocławia. W związku z tym w toku dalszych analiz (etap III) m.in. gmina Wołów nie spełniła kryterium minimum.

Zbiorczo wyniki przeprowadzonego badania zawarto w tabeli 2. Ilustruje je mapa 14, na której na podstawie danych ilościowych określono stopień przynależności do WrOF. Maksymalną liczbę spełnionych wartości progowych mierników wykorzystanych w II etapie uzyskały gminy: Długołęka, Kąty Wrocławskie, Mietków i Siechnice (po 6), kolejno gminy: Czernica, Oleśnica (gm. miejska), Oleśnica (gm. wiejska) i Żórawina (po 5).

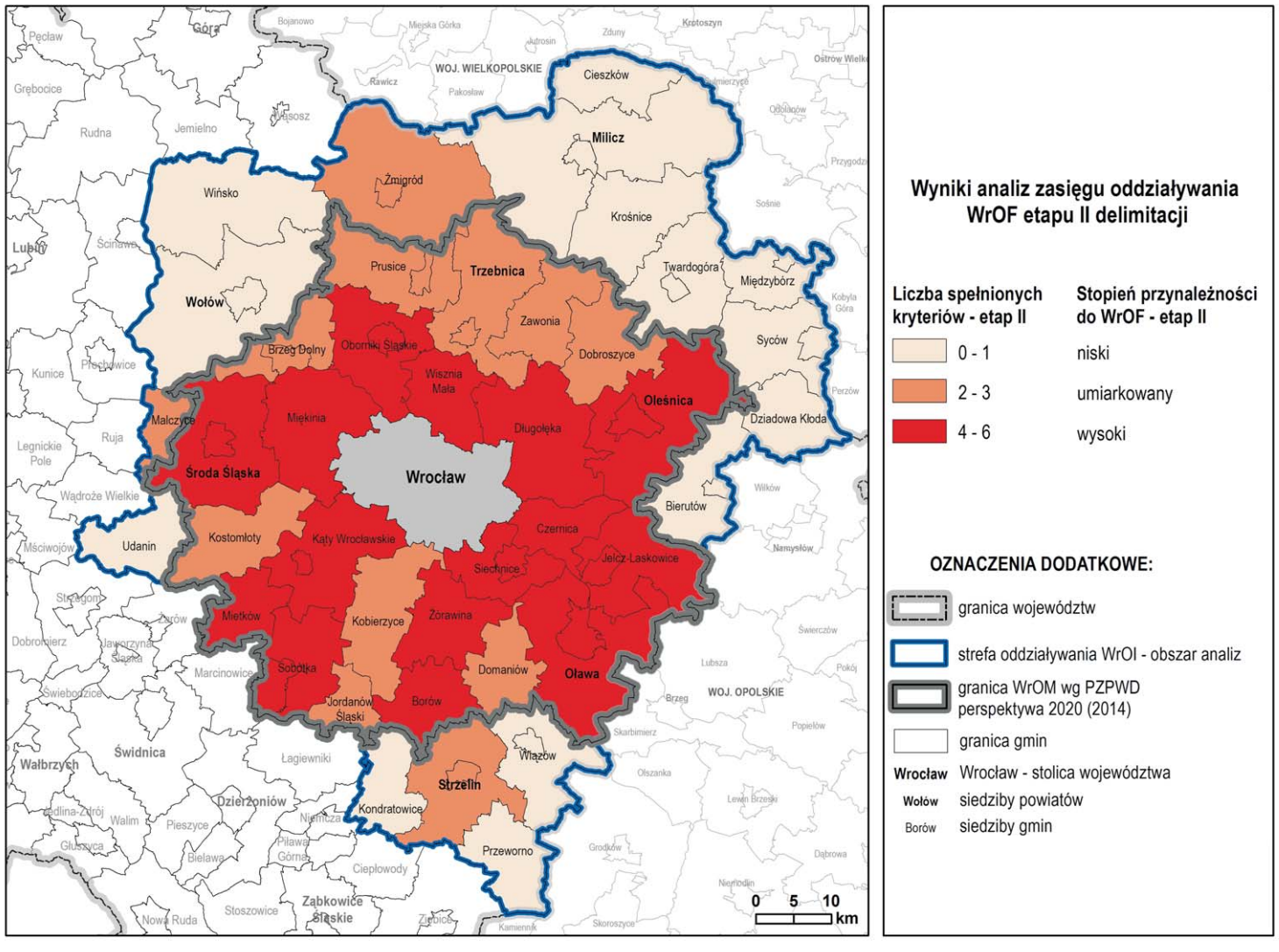
TABELA 2. Wyniki analiz zasięgu oddziaływania WrOF w oparciu o zależności funkcjonalno-przestrzenne.

Lp.	Nazwa gminy	Typ*	Nazwa powiatu	Wartość wskaźników (wartości spełniające kryterium progowe pogrubiono i podkreślono)						Liczba spełnionych min. kryteriów
				Udział dojeżdżających do pracy do Wrocławia w liczbie pracujących wg miejsca zamieszkania w 2012 r. [%]	Natężenie ruchu kołowego na drogach krajowych i wojewódzkich w 2010 r. [poj./24h]	Dostępność drogowa gmin do Wrocławia w 2013 r. [min]	Dostępność kolejowa gmin do Wrocławia w 2013 r. [min]	Liczba połączeń kolejowych w ciągu doby wg danych na 8 stycznia 2014 r.	Liczba bezpośrednich połączeń autobusowych w ciągu doby wg stanu na 13 listopada 2013 r.	
1.	Bierutów	mw	oleśnicki	8,4	3627	51	75	17	6	0
2.	Borów	w	strzeliński	**14,2**	5590	**42**	**45**	**23**	6	4
3.	Brzeg Dolny	mw	wołowski	8,2	3637	**41**	**38**	**34**	7	3
4.	Cieszków	w	milicki	3,2	5075	76	177	r. s.**	10	0
5.	Czernica	w	wrocławski	**32,2**	6824	**29**	**23**	**27**	**113**	5
6.	Długołęka	w	wrocławski	**31,2**	**28774**	**19**	**35**	**53**	**269**	6
7.	Dobroszyce	w	oleśnicki	**12**	4426	**36**	67	9	14	2
8.	Domaniów	w	oławski	**11**	**15087**	**37**	---	---	10	3
9.	Dziadowa Kłoda	w	oleśnicki	2,5	---	54	---	---	---	0
10.	Jelcz-Laskowice	mw	oławski	9,2	6181	**38**	**35**	**27**	**79**	4
11.	Jordanów Śląski	w	wrocławski	**15**	**13944**	**38**	---	---	25	3
12.	Kąty Wrocławskie	mw	wrocławski	**19,9**	**11482**	**26**	**24**	**31**	**158**	6
13.	Kobierzyce	w	wrocławski	**20,5**	**21791**	28	---	---	25	3
14.	Kondratowice	w	strzeliński	7,4	2891	56	---	---	1	0
15.	Kostomłoty	w	średzki	**11,3**	**19251**	**33**	---	---	28	3
16.	Krośnice	w	milicki	6	4420	67	113	r. s.**	---	0
17.	Malczyce	w	średzki	**10,8**	5878	51	46	**36**	---	2
18.	Mietków	w	wrocławski	**14,8**	**11346**	**43**	**33**	**22**	**47**	6
19.	Międzybórz	mw	oleśnicki	3,4	4976	55	124	12	14	0
20.	Miękinia	w	średzki	**21**	6385	**36**	**25**	**65**	---	4
21.	Milicz	mw	milicki	3,1	3525	63	130	r. s.**	34	0
22.	Oborniki Śląskie	mw	trzebnicki	**16,6**	5630	**37**	**42**	**26**	11	4
23.	Oleśnica	m	oleśnicki	**11,2**	**12053**	**33**	50	**26**	**205**	5
24.	Oleśnica	w	oleśnicki	**10,2**	**11197**	**33**	50	**38**	**205**	5
25.	Oława	m	oławski	6,4	9357	**31**	**26**	**38**	**113**	4
26.	Oława	w	oławski	8,2	8554	**31**	**20**	**32**	**113**	4
27.	Prusice	mw	trzebnicki	**10,2**	3596	**41**	60	**32**	4	3
28.	Przeworno	w	strzeliński	6	683	64	---	---	---	0
29.	Siechnice	mw	wrocławski	**26,9**	**11727**	**18**	**11**	**85**	**80**	6
30.	Sobótka	mw	wrocławski	**14,4**	**13437**	**44**	---	---	**137**	4
31.	Strzelin	mw	strzeliński	8,7	4026	46	64	**26**	**49**	2
32.	Syców	mw	oleśnicki	4,4	5391	53	---	---	**80**	1
33.	Środa Śląska	mw	średzki	9,6	7247	**41**	**32**	**31**	**159**	4
34.	Trzebnica	mw	trzebnicki	**11,4**	8102	**36**	53	17	**135**	3
35.	Twardogóra	mw	oleśnicki	**12,1**	2420	53	78	9	14	1
36.	Udanin	w	średzki	3,8	8989	**42**	---	---	15	1
37.	Wiązów	mw	strzeliński	6	7468	**41**	---	---	---	1
38.	Wińsko	w	wołowski	6	1723	74	71	**34**	7	1
39.	Wisznia Mała	w	trzebnicki	**21,4**	**14036**	**28**	**45**	17	---	4
40.	Wołów	mw	wołowski	6,3	2745	61	49	**32**	16	1
41.	Zawonia	w	trzebnicki	**11,5**	3379	**44**	---	---	---	2
42.	Żmigród	mw	trzebnicki	**11,2**	5818	52	68	**26**	4	2
43.	Żórawina	w	wrocławski	**22,7**	**13499**	**27**	**15**	**26**	31	5

* Typ administracyjny gminy: m – gmina miejska, mw – gmina miejsko-wiejska, w – gmina wiejska.
** r. s. – ruch sezonowy

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

MAPA 14. Wyniki zasięgu oddziaływania WrOF II etapu delimitacji.



WYZNACZENIE GRANIC WROF

Etap III – bazujący na wynikach analiz etapu I i II – określenie docelowej struktury WrOF.

Zgodnie z przyjętymi założeniami i zasadami delimitacji oraz wynikami analiz etapu I i II we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym znalazło się 27 gmin[22] (mapa 17), w tym:

- 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,
- 15 gmin wiejskich: Oleśnica, Oława, Żórawina, Kobierzyce, Kostomłoty, Miękinia, Wisznia Mała, Długołęka, Czernica, Zawonia, Dobroszyce, Domaniów, Borów, Jordanów Śląski, Mietków.

W poniższej tabeli przedstawiono zestawienie realizacji wartości progowych mierników poprzednich etapów badania z uwzględnieniem przyjętych założeń i zasad delimitacji. Kolor wierszy w tabeli odpowiada liczbie spełnionych kryteriów I i II etapu analizy zgodnie z informacją przedstawioną na mapie 17. Pogrubionym krojem pisma zaznaczono gminy, które nie spełniły kryterium minimum (tj. suma spełnionych warunków była niższa niż 6), ale realizowały wymogi zastosowania przyjętej metody zwartości (gminy: Zawonia, Kostomłoty i Domaniów).

[22] Zasięg przestrzenny przeprowadzonej na potrzeby niniejszego projektu delimitacji Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego odpowiada wynikom prac wykonanych w celu wyznaczenia granic Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego, Perspektywa 2020, przyjętego przez Sejmik Województwa uchwałą z dnia 27 marca 2014 r. (Uchwała Nr XLVIII/1622/2014)

TABELA 3. Wyniki analiz zasięgu oddziaływania WrOF w oparciu o wyniki etapu I, II delimitacji.

Lp.	Nazwa gminy	Typ*	Liczba spełnionych min. kryteriów etapu I	Liczba spełnionych min. kryteriów etapu II	Suma
1.	Bierutów	mw	1	0	1
2.	Borów	w	2	4	6
3.	Brzeg Dolny	mw	4	3	7
4.	Cieszków	w	0	0	0
5.	Czernica	w	4	5	9
6.	Długołęka	w	5	6	11
7.	Dobroszyce	w	5	2	7
8.	**Domaniów**	**w**	**0**	**3**	**3**
9.	Dziadowa Kłoda	w	2	0	2
10.	Jelcz-Laskowice	mw	5	4	9
11.	Jordanów Śląski	w	3	3	6
12.	Kąty Wrocławskie	mw	6	6	12
13.	Kobierzyce	w	5	3	8
14.	Kondratowice	w	1	0	1
15.	**Kostomłoty**	**w**	**2**	**3**	**5**
16.	Krośnice	w	2	0	2
17.	Malczyce	w	0	2	2
18.	Mietków	w	1	6	7
19.	Międzybórz	mw	4	0	4
20.	Miękinia	w	5	4	9
21.	Milicz	mw	3	0	3
22.	Oborniki Śląskie	mw	5	4	9
23.	Oleśnica	m	4	5	9
24.	Oleśnica	w	3	5	8
25.	Oława	m	5	4	9
26.	Oława	w	2	4	6
27.	Prusice	mw	4	3	7
28.	Przeworno	w	1	0	1
29.	Siechnice	mw	5	6	11
30.	Sobótka	mw	3	4	7
31.	Strzelin	mw	2	2	4
32.	Syców	mw	4	1	5
33.	Środa Śląska	mw	4	4	8
34.	Trzebnica	mw	5	3	8
35.	Twardogóra	mw	4	1	5
36.	Udanin	w	0	1	1
37.	Wiązów	mw	1	1	2
38.	Wińsko	w	0	1	1
39.	Wisznia Mała	w	4	4	8
40.	Wołów	mw	3	1	4
41.	**Zawonia**	**w**	**3**	**2**	**5**
42.	Żmigród	mw	3	2	5
43.	Żórawina	w	4	5	9

* Typ administracyjny gminy: m – gmina miejska, mw – gmina miejsko-wiejska, w – gmina wiejska.

Ponadto określony na podstawie rezultatów wcześniejszych etapów delimitacji stopień przynależności do WrOF stanowi podstawę do wyznaczenia stref oddziaływania miasta rdzeniowego – Wrocławia w odniesieniu do Wrocławskiego Obszaru Integracji (WrOI).

Na podstawie niniejszych analiz w strefie bezpośredniego wpływu ośrodka rdzeniowego znalazły się gminy, których stopień przynależności został określony jako wysoki lub bardzo wysoki (gminy te spełniły kryterium minimum przynależności do WrOF, tj. suma spełnionych warunków wyniosła min. 6).

Do drugiej strefy zaliczono gminy, dla których wyniki analiz świadczą o umiarkowanym stopniu przynależności. Gminy te w większości, na podstawie przyjętych zasad i założeń delimitacji, nie znalazły się we WrOF, jednakże poziom osiągniętych wyników każe rozpatrywać je jako obszary potencjalnie predysponowane do rozszerzenia granic WrOF – obszary perspektywicznego rozwoju, tj. gminy: Żmigród, Wołów, Strzelin, Twardogóra, Syców i Międzybórz.

Gminy spełniające wartości progowe rozpatrzonych mierników w stopniu określonym jako niski i bardzo niski zakwalifikowano do zewnętrznej strefy oddziaływania Wrocławia (mapa 17).

Dodatkowo, w celu określenia kierunków rozwoju strefy wpływów miasta rdzeniowego, przeanalizowano planowane inwestycje w zakresie poprawy infrastruktury drogowej i kolejowej[23] (tabela 5, 6). Analiza ich przebiegu pozwala na wytypowanie przewidywanych kierunków poprawy drożności sieci oraz dostępności do Wrocławia dla mieszkańców gmin określonych jako predysponowane do rozszerzenia granic WrOF. W tym względzie szczególne znaczenie będzie mieć realizacja poniższych inwestycji drogowych:

- w kierunku północnym (budowa drogi S5) (dot. m.in. gminy Żmigród),
- w kierunku północno-zachodnim w ciągu dróg wojewódzkich (łącznik aglomeracyjny A4–S5) (dot. m.in. gminy Wołów i Wińsko).

Istotne będzie również zakończenie realizacji prowadzonych inwestycji kolejowych:

- linia kolejowa E-59 na odcinku Wrocław–Leszno–Poznań (dot. m.in. gminy Żmigród),
- modernizacja i poprawa bezpieczeństwa przejazdów kolejowych na liniach 273 (dot. m.in. gminy Wołów), 276 (dot. gminy Strzelin).

[23] Niniejsze inwestycje mogą zostać sfinansowane z funduszy unijnych na lata 2014 – 2020.

MAPA 15. Wyniki delimitacji WrOF.

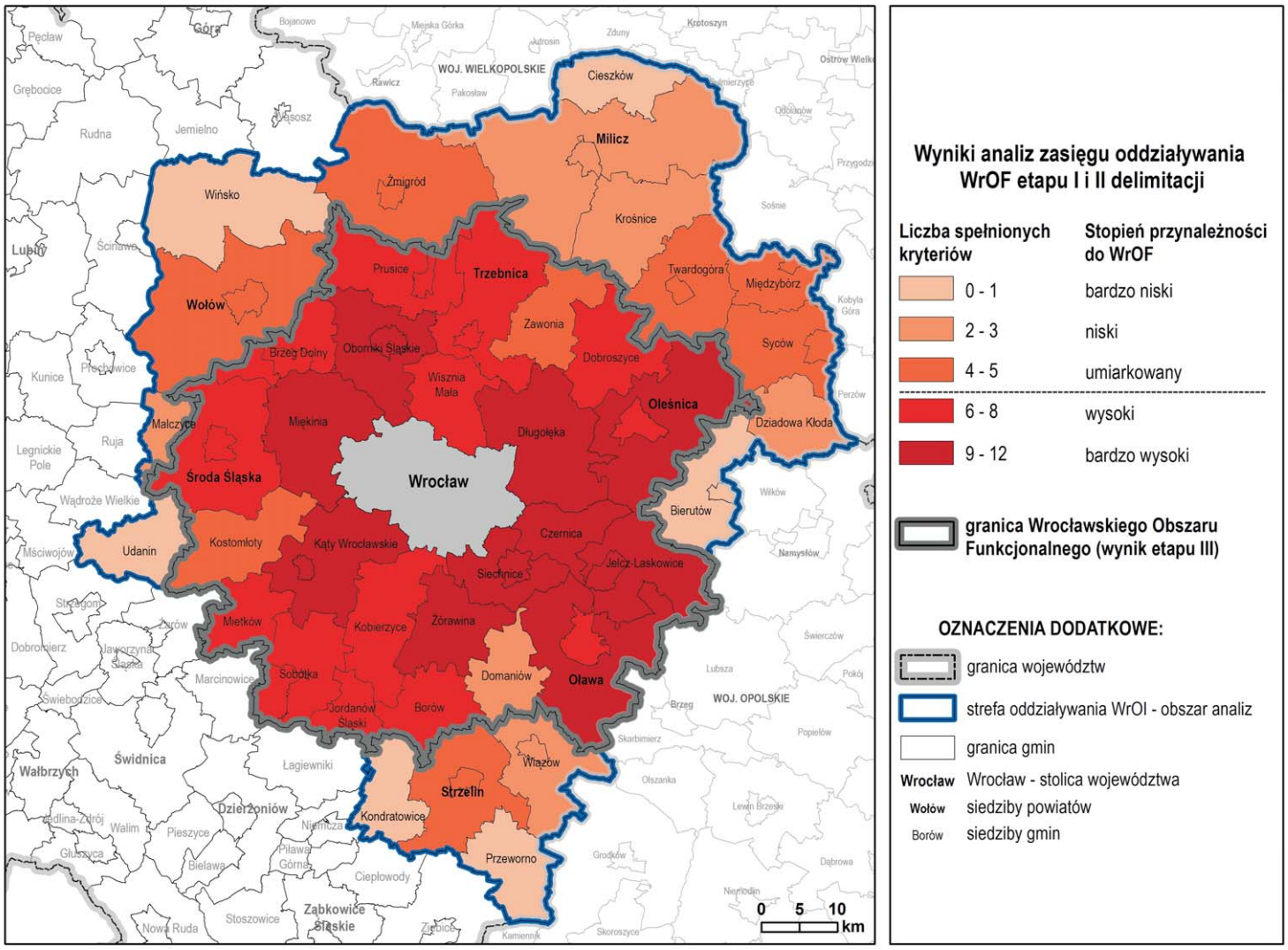


TABELA 4. Inwestycje drogowe w części lub całości przebiegające przez WrOF.

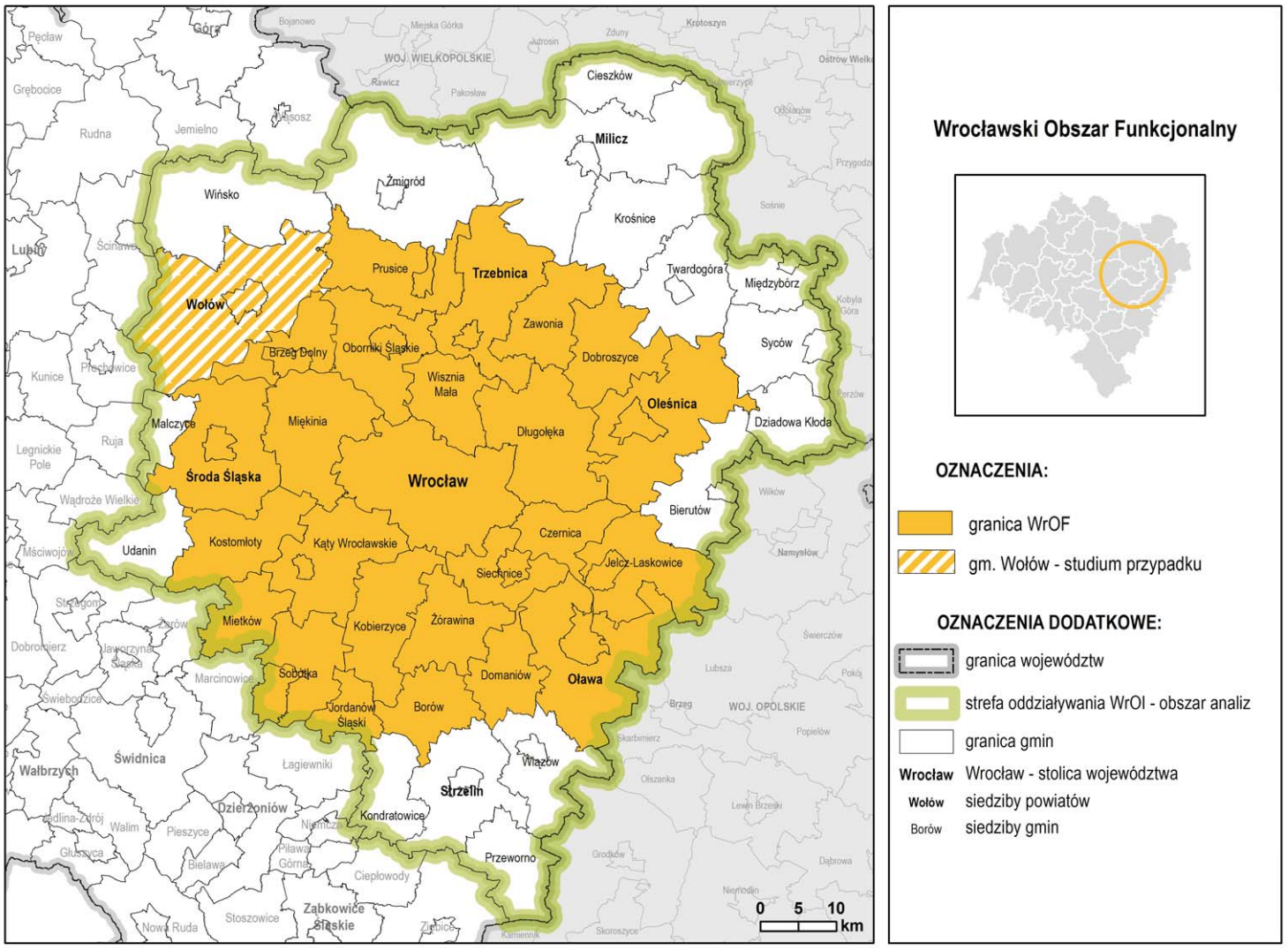
Inwestycje drogowe*
Krajowe: • budowa drogi S5 Poznań–Wrocław ujęta w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015 (Załącznik do uchwały Rady Ministrów Nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 r.) oraz w Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), • ETAP II – Budowa łącznika drogi krajowej nr 35 z autostradą A-4 węzeł Strzeganowice ujęta w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015 (Załącznik do uchwały Rady Ministrów Nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 r.).
Wojewódzkie* **Planowane:** • ŁĄCZNIK AGLOMERACYJNY A4–S8 – „Budowa drogi wojewódzkiej od węzła A4 Bielany Wrocławskie (ul. Karkonoska) do drogi wojewódzkiej 395 (rondo Żerniki Wrocławskie) i do granicy Wrocławia (ul. Buforowa), • ŁĄCZNIK AGLOMERACYJNY A4–S5 – Skomunikowanie mostu na rzece Odrze w miejscowości Brzeg Dolny z Drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 340, • ŁĄCZNIK AGLOMERACYJNY A4–S8 –„Budowa drogi wojewódzkiej od drogi wojewódzkiej nr 455 do drogi krajowej nr 8", • ŁĄCZNIK AGLOMERACYJNY A4–S5 –„Koncepcja skomunikowania A4 z S5 wraz z obwodnicą Obornik Śląskich", • USPRAWNIENIE POŁĄCZEŃ Z DROGAMI KRAJOWYMI I AUTOSTRADAMI –„Budowa łącznika pomiędzy drogą powiatową nr 1950D a DK-35", **Realizowane:** • ŁĄCZNIK AGLOMERACYJNY A4–S5 –„Budowa mostu na rzece Odrze w m. Brzeg Dolny wraz z drogami dojazdowymi" – inwestycja w trakcie realizacji, • ŁĄCZNIK AGLOMERACYJNY A4–S8 –„Budowa drogi wojewódzkiej Żerniki Wrocławskie–Siechnice (od ronda w ciągu drogi wojewódzkiej nr 395 do drogi krajowej nr 94)" – inwestycja w trakcie realizacji.

* Inwestycje zawarte w wykazie zadań przewidzianych do finansowania w ramach limitów zobowiązań określonych w Wieloletniej Prognozie Finansowej Samorządu Województwa Dolnośląskiego na lata 2011-2024.

TABELA 5. Inwestycje kolejowe w części lub całości przebiegające przez WrOF.

Inwestycje kolejowe*
Planowane: • prace na linii kolejowej CE-59 na odcinku Wrocław Brochów/Grabiszyn–Głogów–Zielona Góra–Rzepin–Szczecin Podjuchy, • linia kolejowa CE-30 na odcinku Czarnowąsy–Jelcz–Wrocław Brochów, • linia kolejowa nr 143 na odcinku Kluczbork–Oleśnica–Wrocław Mikołajów, • linia kolejowa CE-59 na odcinku Strzelin–Kamieniec Ząbkowicki, • przygotowanie dokumentacji środowiskowej dla linii kolejowej nr 281 na odcinku Oleśnica–Krotoszyn–Gniezno. **Realizowane:** • linia kolejowa nr 274 na odcinku Wrocław–Wałbrzych–Jelenia Góra, • linia kolejowa E-59 na odcinku Wrocław–Leszno–Poznań, • modernizacja i poprawa bezpieczeństwa przejazdów kolejowych na liniach 143, 273, 276.

MAPA 18. Granica WrOF wraz z obszarem perspektywicznego rozwoju.



Z uwagi na wyniki niniejszej delimitacji WrOF wyznaczone na jej podstawie strefy oddziaływania Wrocławia, przewidywane skutki realizacji planowanych inwestycji transportowych oraz świadomość władz lokalnych wobec obecnych i przyszłych wyzwań stojących przed samorządami w zakresie wzmocnienia współpracy instytucjonalnej, w obszar dalszych prac związanych z realizacją niniejszego projektu została włączona również gmina Wołów (mapa 18). Samorząd ten wielokrotnie deklarował chęć współpracy, widząc w niej nadzieję na praktyczne wdrażanie idei wielofunkcyjnego planowania z udziałem przedstawicieli różnych poziomów zarządzania przestrzenią.

III ROZDZIAŁ

WYTYCZNE DLA STRATEGII SPÓJNOŚCI WrOF

Analiza polityk rozwoju gmin WrOF
Mieszkalnictwo i usługi
Analiza rynku gruntów inwestycyjnych
Transport
Środowisko przyrodniczo-kulturowe i rekreacja
Projekt optymalego układu zielonej infrastruktury WrOF

WROF
Wrocławski Obszar Funkcjonalny

WYTYCZNE DLA STRATEGII SPÓJNOŚCI WrOF

ANALIZA POLITYK ROZWOJU GMIN WrOF

WSTĘP

Analiza polityk rozwoju gmin została wykonana w oparciu o studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (SUiKZP) wszystkich 27 gmin WrOF (poza Wrocławiem). Jej celem jest przedstawienie polityk rozwojowych gmin z tego obszaru i znalezienie determinant kształtujących te polityki. W analizie omówiono prawne aspekty wpływu SUiKZP gmin na kształtowanie ich polityk przestrzennych (rozdział poświęcony temu zagadnieniu znajduje się w materiale załączonym do niniejszej publikacji na płycie), przedstawiono metodologię i dokonano analizy SUiKZP gmin należących do WrOF na podstawie uogólnionych kategorii przeznaczeń terenu.

METODOLOGIA

Kompleksowym źródłem danych o kierunkach polityki przestrzennej gmin są studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowanie przestrzennego gmin. Ponieważ nie ma wspólnej metodologii ich sporządzania, trudno jest porównywać zawarte w nich założenia. Analizę przeznaczeń terenów należących do gmin z obszaru WrOF, określonych w części kierunkowej ich SUiKZP, przeprowadzono poprzez wektoryzację załączników graficznych (tzw. rysunków) oraz reklasyfikację oznaczeń.
W ten sposób utworzono 7 podstawowych kategorii przeznaczeń terenu:

M – zabudowa mieszkaniowa, mieszkaniowo-usługowa i zagrodowa. W tej grupie znalazły się wszystkie kategorie przeznaczeń terenu, na których dopuszczono funkcję mieszkaniową i zagrodową, także w połączeniu z usługami i aktywnością gospodarczą.

AG – aktywność gospodarcza. W kategorii znalazły się tereny przemysłowe, składowe, magazynowe itp. W kategorii „aktywność gospodarcza" w niektórych gminach mogą znaleźć się także usługi.

U – usługi (w tym sport i rekreacja). W tej kategorii znalazły się wszystkie rodzaje usług, z wyjątkiem usług towarzyszących zabudowie mieszkaniowej lub aktywności gospodarczej. Tereny przeznaczone pod usługi związane ze sportem, rekreacją i turystyką, mogą obejmować zarówno te przeznaczone pod zabudowę, jak tereny otwarte.

R – rolnictwo i obsługa rolnictwa. Kategoria zawiera głównie grunty orne, łąki i pastwiska, a także sady, tereny gospodarstw rolnych (bez oznaczonych jako zabudowa zagrodowa), ogrodniczych, rybackich i leśnych; także tereny rolne, na których dopuszczono lokalizację elektrowni wiatrowych.

W – wody powierzchniowe. Kategoria zawiera wody płynące i stojące, które były oznaczone na rysunku, niezależnie od pełnionej funkcji.

Z – lasy, zieleń urządzona i nieurządzona. Kategoria obejmuje tereny zieleni w tym lasy, parki, cmentarze, ogrody działkowe oraz podkategorię zawierającą tereny podmokłe, zalewowe, brzegi jezior i wały przeciwpowodziowe.

I – tereny pozostałe: tereny komunikacyjne, w tym drogi i linie kolejowe oraz obsługa komunikacji, tereny infrastruktury technicznej, m.in. ujęcia wody, tereny zamknięte i tereny górnicze.
Ze względu na to, że konstrukcja studium Wrocławia znacznie odbiega od zbliżonego modelu pozostałych studiów gmin i jednemu obszarowi można przypisać nawet kilka potencjalnych przeznaczeń, miasto zostało wyłączone z opracowania.

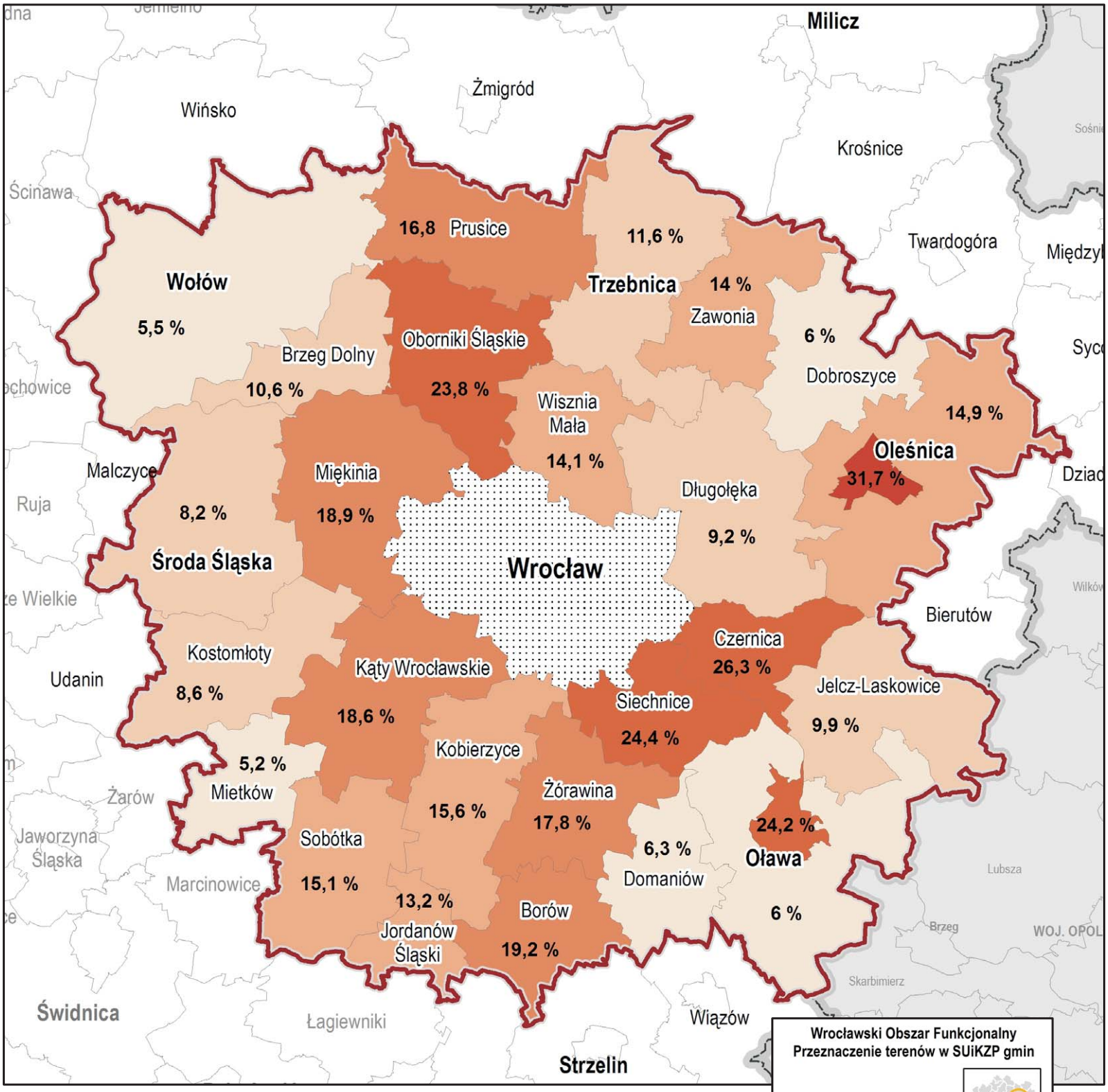
PROBLEMY I ROZBIEŻNOŚCI:

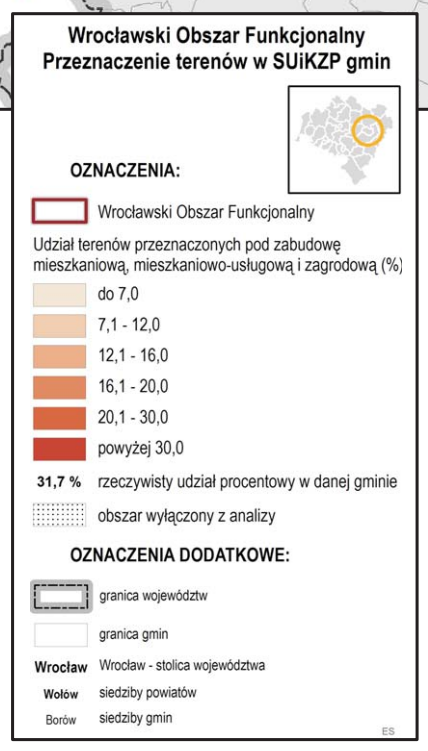
- Zidentyfikowano tereny, dla których nie wskazano przeznaczenia. Najczęściej wynika to z niezgodności granic gmin na rysunku studium z faktycznymi granicami. Wystąpiły także przypadki odwrotne, kiedy gminy wprowadzały ustalenia dla terenów poza swoimi granicami – w tych przypadkach w opracowaniu ich nie uwzględniono.
- Interpretacja wyników. Ta sama aktywność - w zależności od gminy - mogła znaleźć się w różnych kategoriach po reklasyfikacji. Wynika to z odmiennych klasyfikacji przyjętych przez gminy oraz konieczności interpretacji zapisów przez autorów opracowania.
- Trudności wynikały również ze zróżnicowanego podejścia gmin do oznaczania na rysunku studium obiektów liniowych, takich jak drogi, linie kolejowe i cieki wodne. Były one oznaczane w liniach rozgraniczających symbolem liniowym lub nieoznaczane w ogóle. Przyjęto, że symbole liniowe odpowiadają faktycznym szerokościom obiektów, co może znacznie odbiegać od rzeczywistości.
- Przyjęte założenia i uogólnienia powodują, że analiza ma charakter poglądowy.

ANALIZA SUIKZP GMIN NALEŻĄCYCH DO WrOF NA PODSTAWIE UOGÓLNIONYCH KATEGORII PRZEZNACZEŃ TERENU

Analizie poddano 27 gmin z WrOF z wyłączeniem samego Wrocławia. Zapisy w studiach gmin zostały zaliczone do siedmiu podstawowych kategorii określających przeznaczenie danego obszaru. Następnie zsumowano powierzchnię obszarów przypisanych różnym przeznaczeniom w ramach poszczególnych gmin. Ostatecznie dla każdej gminy obliczono, jaki procent jej terenu wyznaczono pod dany rodzaj zabudowy, czy jaki nadano mu charakter.

MAPA 1. Przeznaczenie terenów w SUIKZP gmin (zabudowa mieszkaniowa).

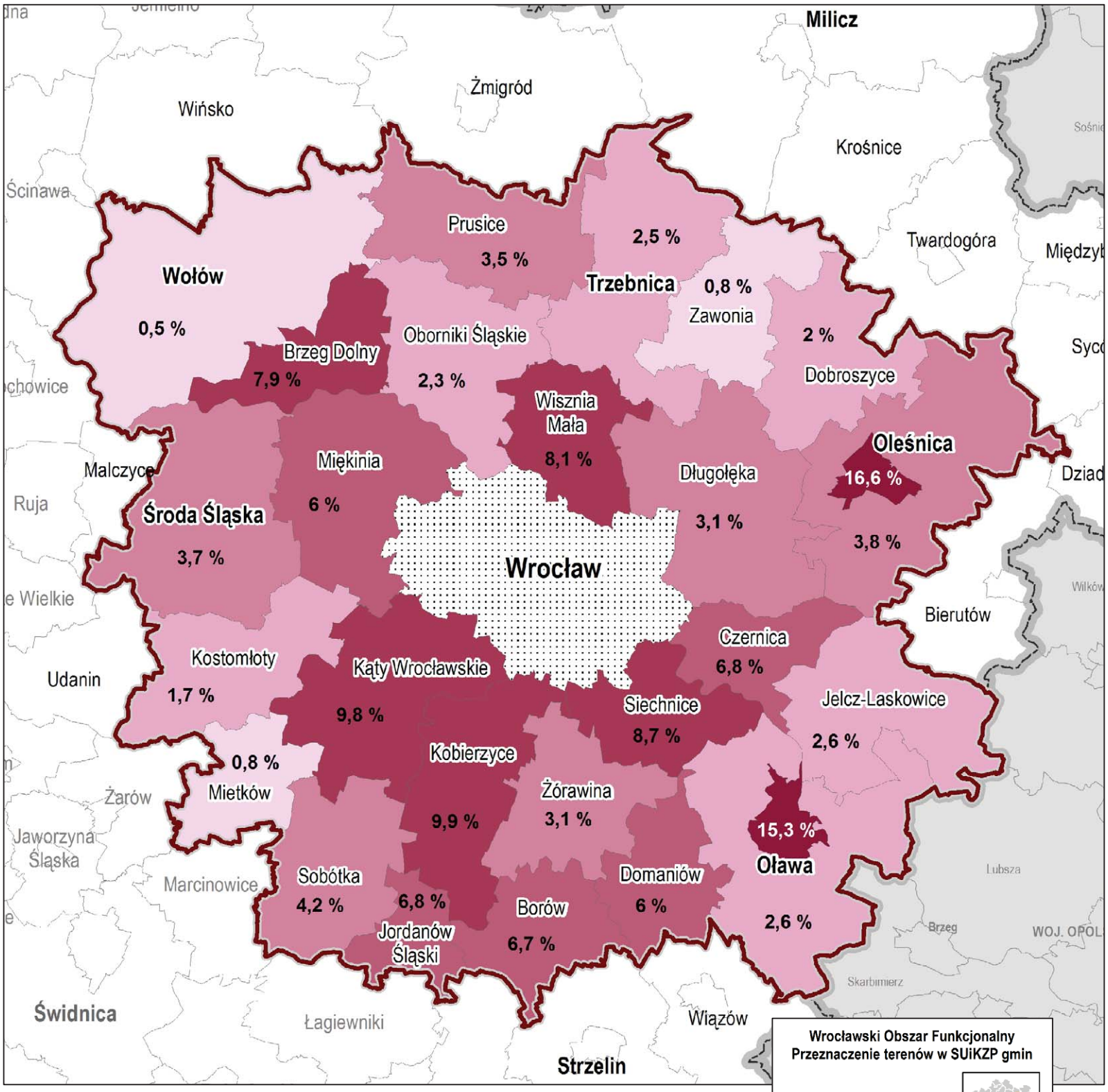




Źródło: Opracowanie IRT na podstawie SUiKZP gmin z WrOF.

W przypadku funkcji mieszkaniowej (jak również mieszkaniowo-usługowej i zagrodowej) największy procent terenu pod tę kategorię zabudowy przeznaczony został w gminie miejskiej Oleśnica (31,7%) najmniej zaś w gminie Mietków (zaledwie 5,2%). W przypadku gminy Mietków ma to związek z uwarunkowaniami naturalnymi. Proporcjonalnie (w stosunku do całej powierzchni gminy) najwięcej terenów przeznaczonych pod zabudowę mają gminy miejskie Oleśnica i Oława, a także te, które bezpośrednio sąsiadują z Wrocławiem, w szczególności: Czernica, Siechnice i Oborniki Śląskie. Relatywnie duży udział (w całej powierzchni gminy) przeznaczonego pod ten rodzaj zabudowy terenu posiadają także gminy położone na południe od Wrocławia. W stosunku do całej swojej powierzchni, najmniej terenów pod zabudowę mieszkaniową wyznaczyły gminy oddalone od Wrocławia, przede wszystkim: Wołów, Oława i Dobroszyce. Takie zróżnicowanie można tłumaczyć pogłębiającym się procesem suburbanizacji.

MAPA 2. Przeznaczenie terenów w SUIKZP gmin (aktywność gospodarcza).

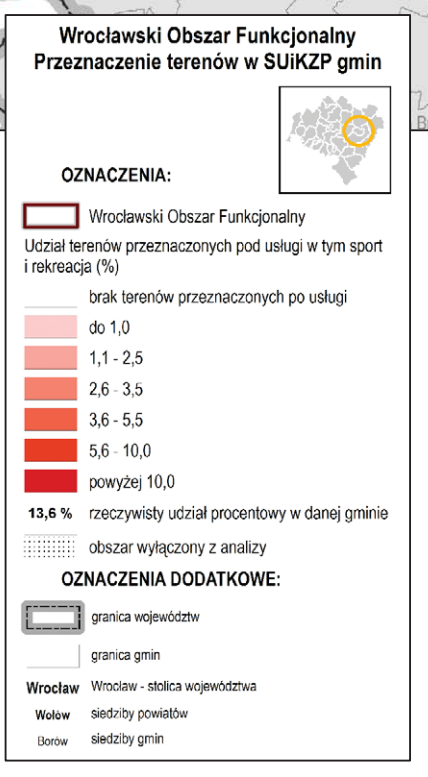


Źródło: Opracowanie IRT na podstawie SUiKZP gmin z WrOF.

W przypadku terenów przeznaczonych pod aktywność gospodarczą ich największy procentowy udział w całkowitej powierzchni gminy notuje się w miastach: Oleśnica (16,65%) i Oława (15,3%), najmniejszy zaś w gminach: Wołów (0,48%), Mietków (0,75%) i Zawonia (0,76%). Podobnie jak w przypadku funkcji mieszkaniowej, stosunkowo największy procent terenów przeznaczonych pod aktywność gospodarczą oferują gminy bezpośrednio sąsiadujące z Wrocławiem (Kobierzyce, Kąty Wrocławskie, Siechnice) bądź też położone na południe od miasta. Tu znaczącymi wyjątkami są: Długołęka (3,1%), a także Żórawina (3,1%) i Oborniki Śląskie (2,3%), w których udział terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jest wysoki. Wyjątkiem jest również gmina Brzeg Dolny, która przeznacza aż 7,9% powierzchni pod aktywność gospodarczą, pomimo że bezpośrednio nie graniczy z Wrocławiem. Należy założyć, że proporcjonalnie wyższy udział terenów o tym przeznaczeniu jest efektem wykorzystania przez gminy atutu w postaci przebiegu najważniejszych tras wylotowych z Wrocławia i bliskości autostrady A4.

MAPA 3. Przeznaczenie terenów w SUIKZP gmin (usługi).

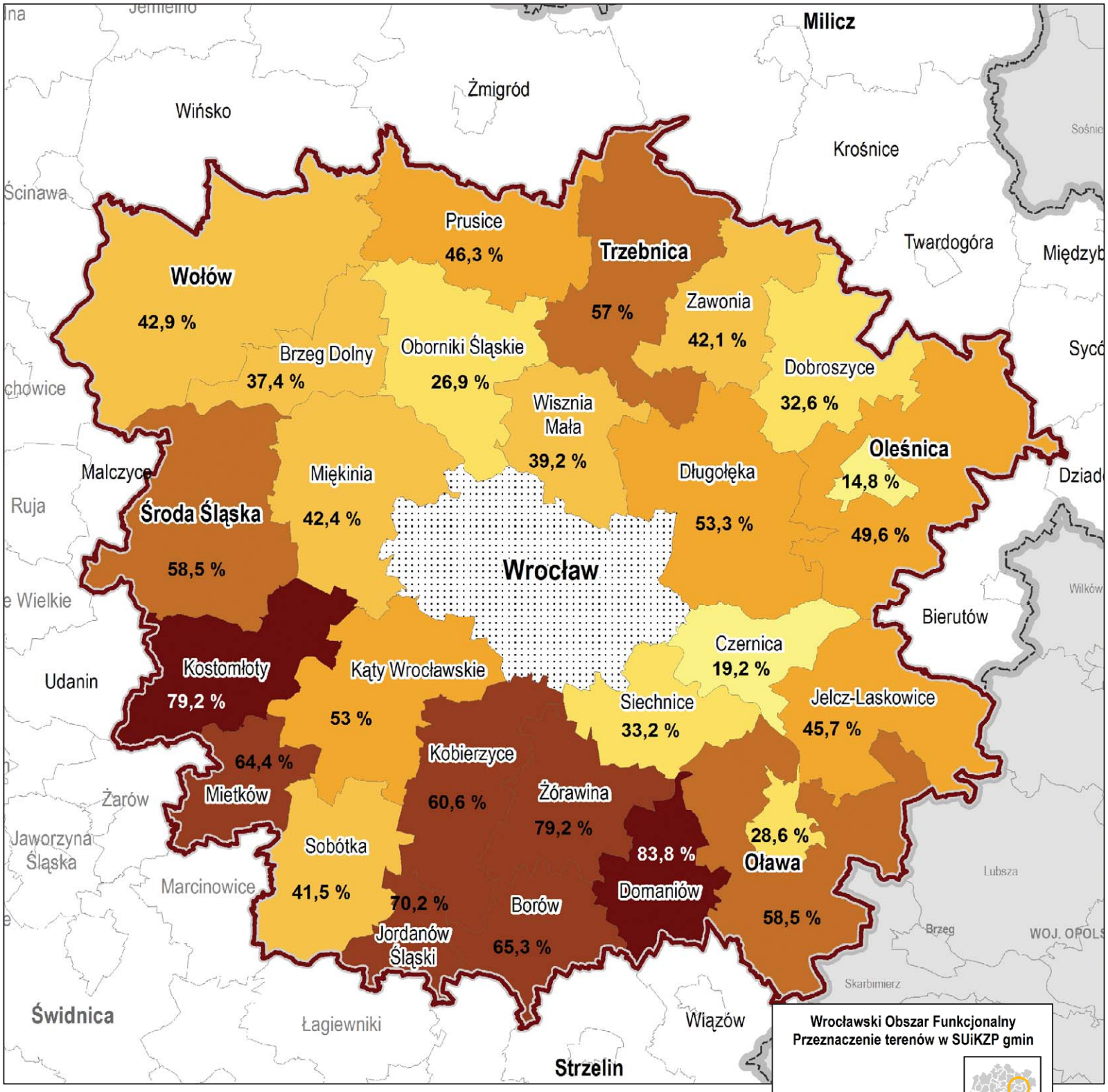


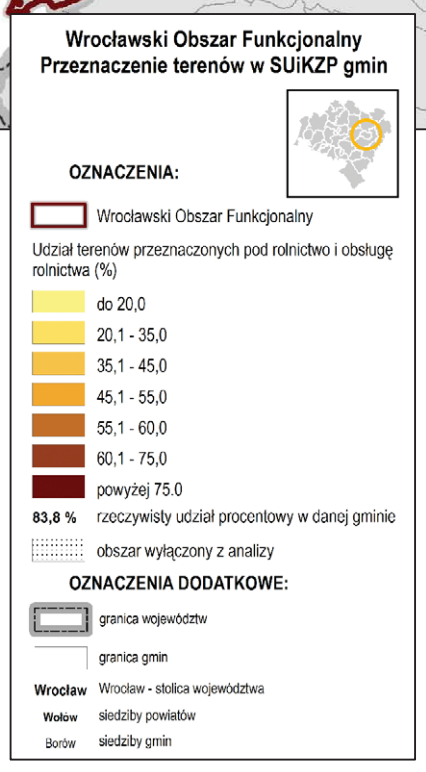


Źródło: Opracowanie IRT na podstawie SUiKZP gmin z WrOF.

Najwięcej terenów przeznaczonych pod usługi wyodrębniło miasto Oleśnica (13,6%), dystansując znacznie pozostałe gminy. W przypadku usług zauważyć można dość dużą rozpiętość wartości wśród najwyższych wyników. Wysokie wskaźniki wykazuje również analiza przeznaczeń w gminie Wisznia Mała (9,7%) oraz Długołęka (5,2%). Wyraźnie wyróżnia się miasto Oława, w którym przeznaczono tylko 3,2% terenów pod usługi. Większość gmin, które proporcjonalnie najwięcej swojej powierzchni przeznaczają pod tę formę działalności gospodarczej, sąsiaduje bezpośrednio z Wrocławiem i w większości znajduje się na północ od niego (wyjątkiem są gminy Kobierzyce i Sobótka). Lokalizacja usług jest zasadniczo pozytywnie skorelowana z lokalizacją dróg dojazdowych do Wrocławia. Wiązać to należy ze stosunkowo większą łatwością dojazdu do lokalizacji centrów usługowych zarówno z dalszych gmin WrOF, jak i z samego Wrocławia.

MAPA 4. Przeznaczenie terenów w SUIKZP gmin (rolnictwo).

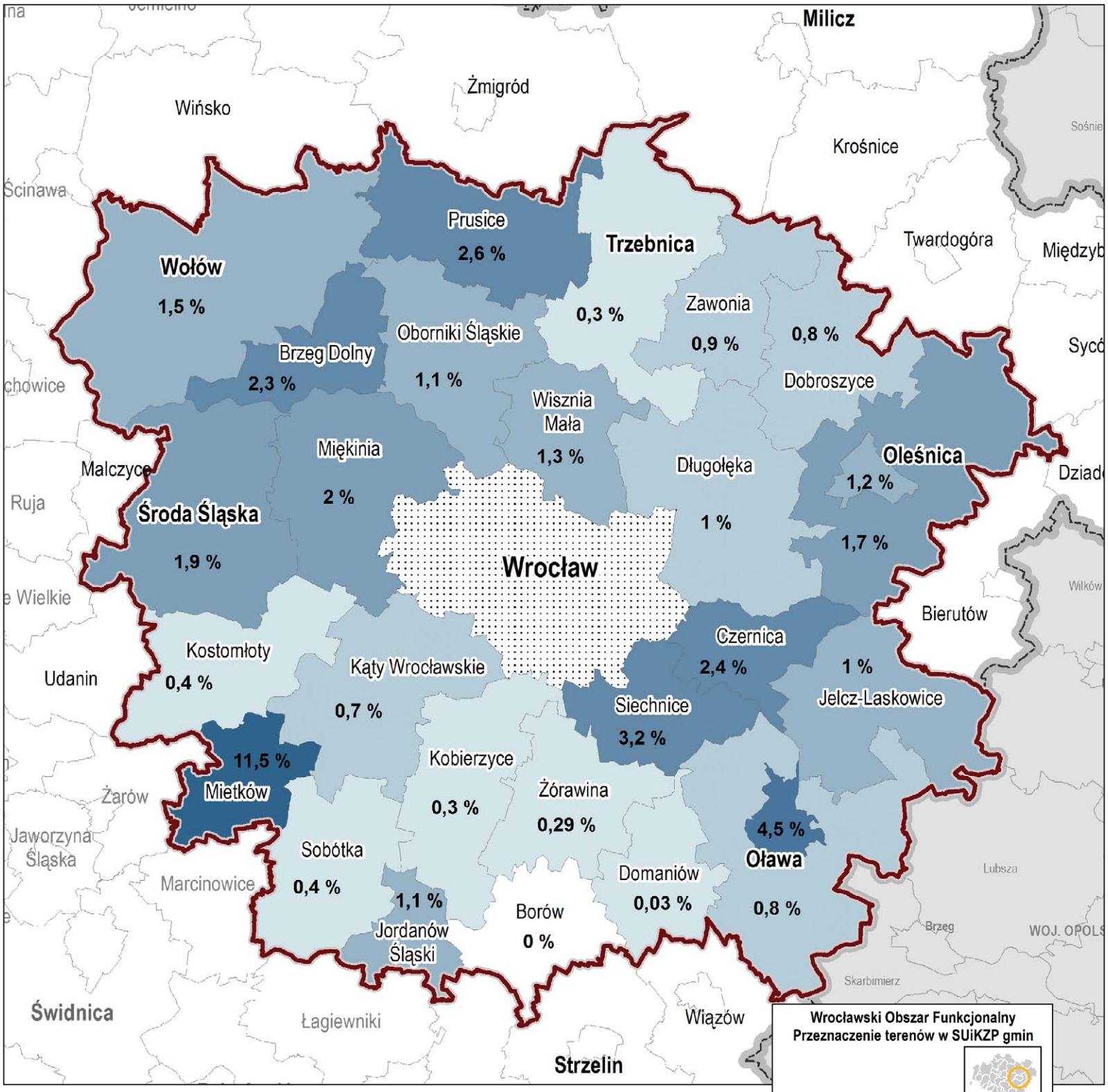


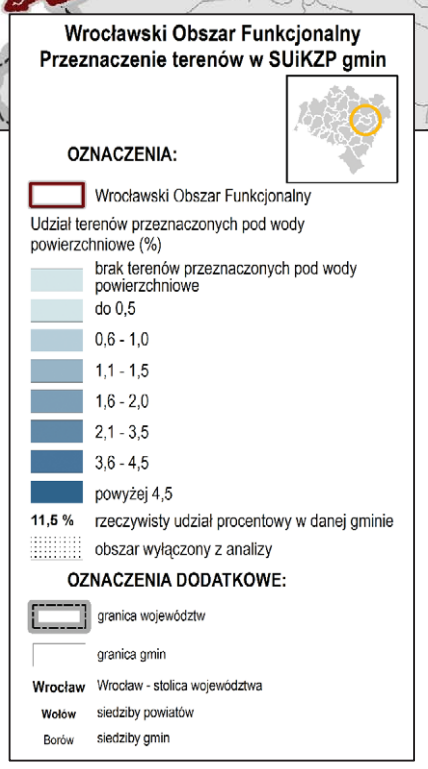


Źródło: Opracowanie IRT na podstawie SUiKZP gmin z WrOF.

Tereny przeznaczone pod rolnictwo i obsługę rolnictwa wyraźnie dominują w gminie Domaniów (83,8% przeznaczonych gruntów), następną pozycje zajmuje gmina Kostomłoty (79,2%). Podobnie jak w przypadku usług, dwie pierwsze gminy wyraźnie wyprzedzają pozostałe. Najmniejszy udział przeznaczenia terenów dla rolnictwa ma miasto Oleśnica (14,7%), ale kolejne z miast, Oława, ma ich dwa razy więcej, bo aż 28,5%. Można wskazać tendencję, iż gminy, które przeznaczają więcej terenu pod działalność rolniczą i przetwórczą, znajdują się w południowej i południowo-zachodniej części WrOF i w większości nie sąsiadują bezpośrednio z Wrocławiem (wyjątkiem są Kobierzyce). Duży procentowy udział terenów przeznaczonych pod rolnictwo należy wiązać z występowaniem odpowiednich warunków przyrodniczych, w szczególności dobrej jakości gleb.

MAPA 5. Przeznaczenie terenów w SUIKZP gmin (wody powierzchniowe).

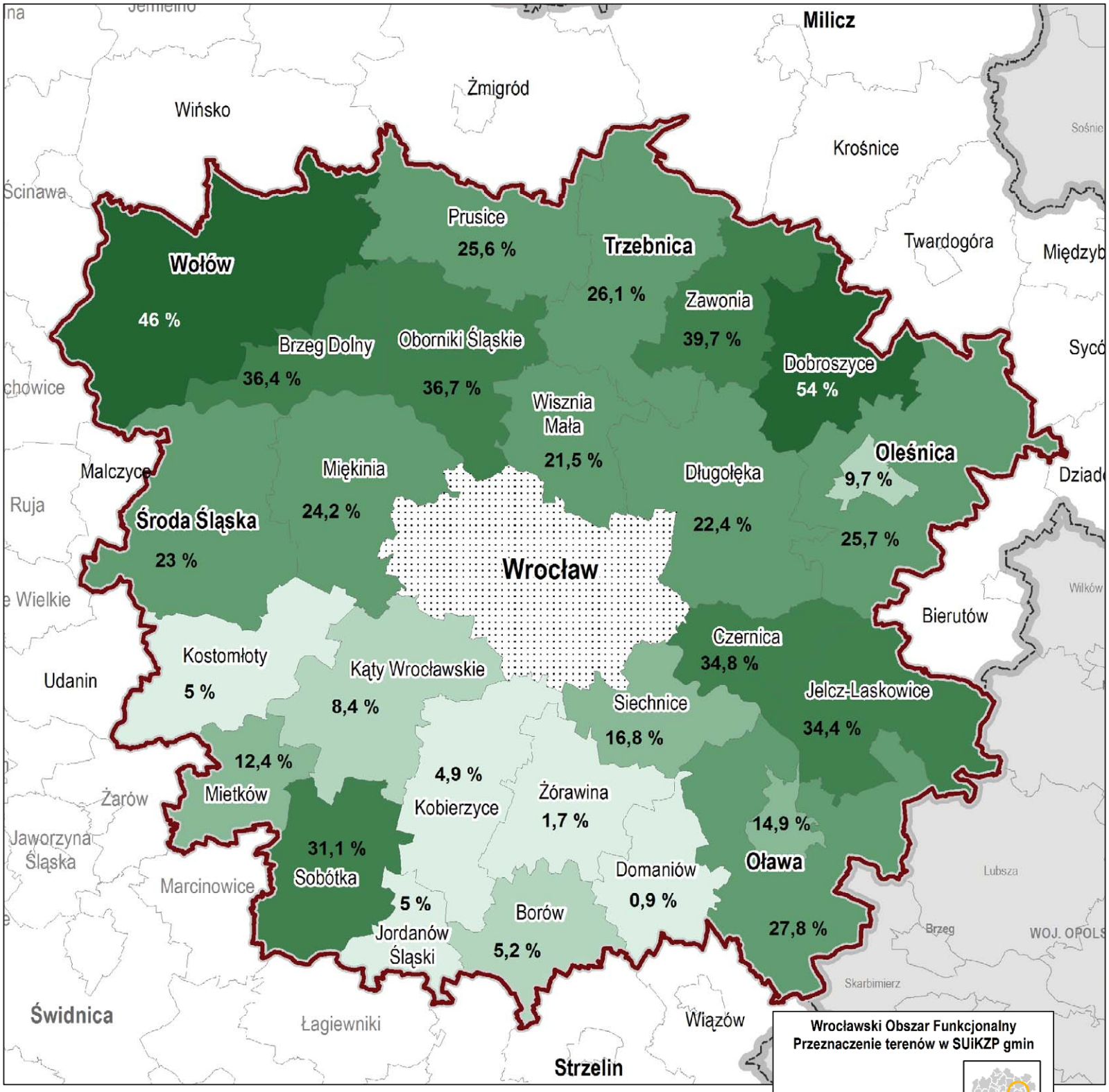




Źródło: Opracowanie IRT na podstawie SUiKZP gmin z WrOF.

W przypadku wód powierzchniowych mamy do czynienia z trochę inną sytuacją, gdyż tu determinantą są głównie warunki przyrodnicze gmin, a w mniejszym zakresie ich polityka przestrzenna. Proporcjonalnie do swej wielkości najwięcej obszaru wód powierzchniowych posiada gmina Miętków (11,5%). Wody powierzchniowe stanowią większy udział procentowy w powierzchni gruntów w gminach w północno-zachodniej i wschodniej części WrOF.

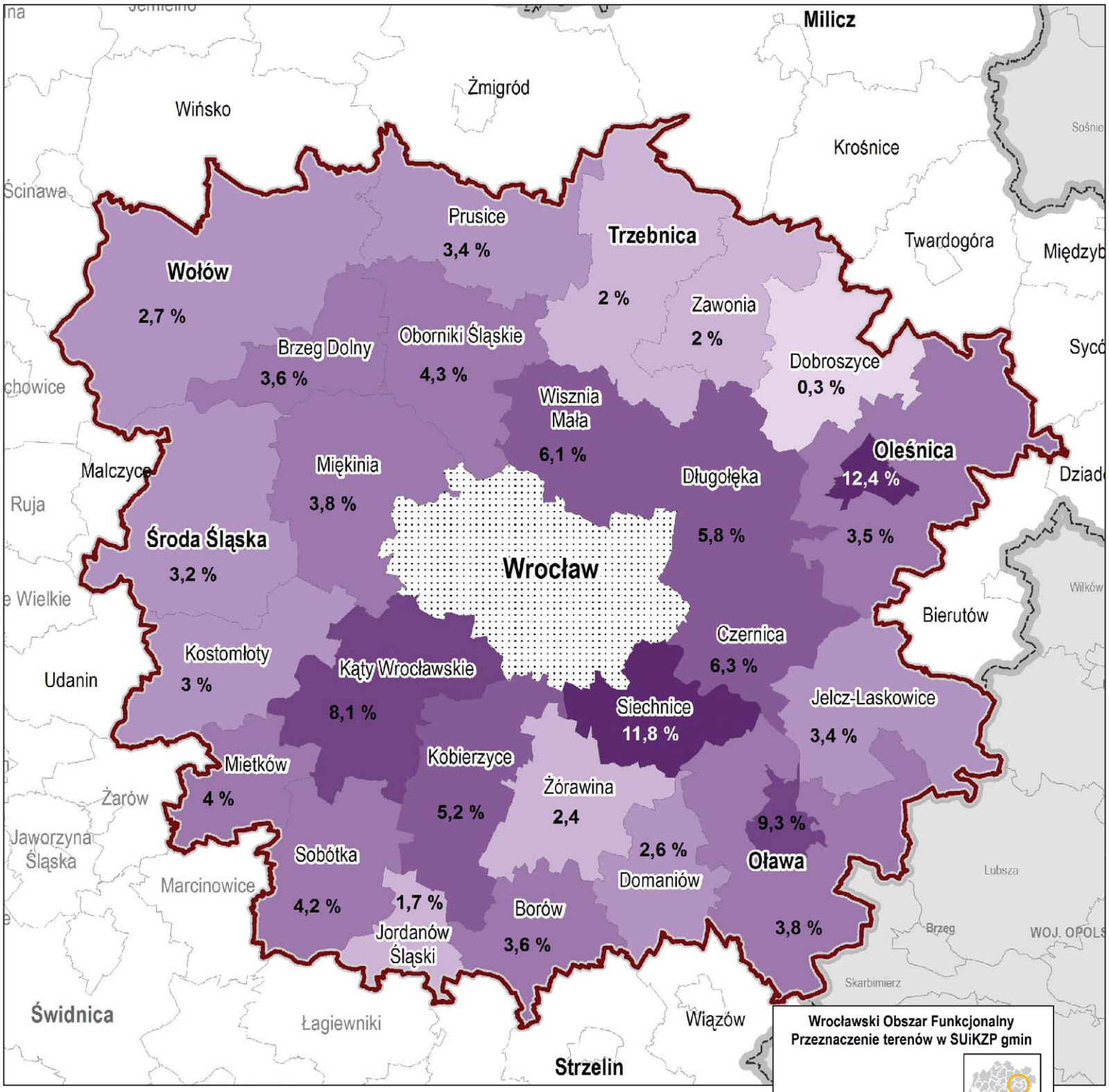
MAPA 6. Przeznaczenie terenów w SUIKZP gmin (lasy).



Źródło: Opracowanie IRT na podstawie SUiKZP gmin z WrOF.

W przypadku lasów i zieleni (uporządkowanej i nieuporządkowanej) – podobnie jak w przypadku wód powierzchniowych – duży wpływ mają warunki przyrodnicze oraz historia rozwoju gospodarczego poszczególnych gmin. Największy udział powierzchni przeznaczonej pod lasy posiada gmina Dobroszyce (53,9%), a następnie Wołów (46%). Wymienione gminy dość wyraźnie dominują wśród pozostałych. Najmniejszy udział terenu przeznaczonego na lasy i zieleń występuje w gminach Domaniów (0,8%) i Żórawina (1,7%). Zasadniczo poza częścią południową i południowo-zachodnią gdzie lasów jest mniej (za wyjątkiem Sobótki, co wynika z jej specyfiki – na jej terenie znajduje się masyw Ślęży) procent terenów przeznaczonych pod tę kategorię w gminach WrOF jest zbliżony.

MAPA 7. Przeznaczenie terenów w SUIKZP gmin (komunikacja, infrastruktura techniczna i tereny górnicze).



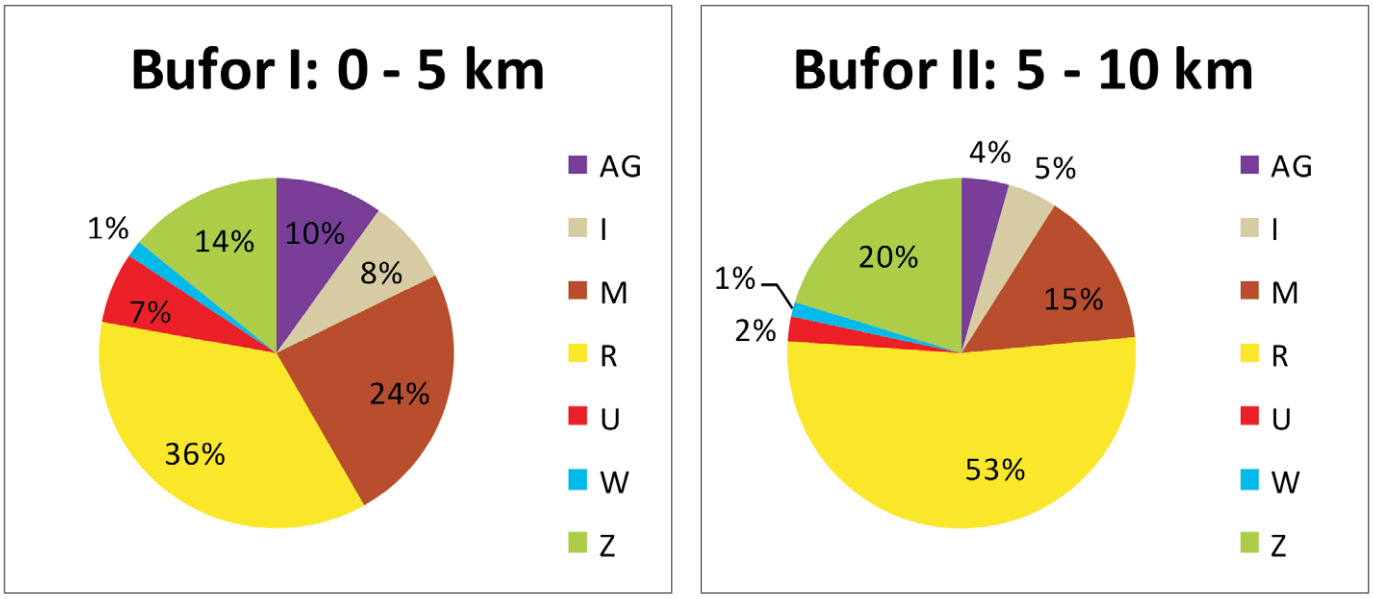
Źródło: Opracowanie IRT na podstawie SUiKZP gmin z WrOF.

W przypadku terenów pod infrastrukturę komunikacyjną i techniczną największy ich udział posiada miasto Oleśnica (12,3%), następna w kolejności jest gmina Siechnice (11,7%). Najmniejszy udział tej funkcji występuje w gminie Dobroszyce. Trudno jednoznacznie wskazać na ogólną tendencję w tym zakresie, niemniej jednak wydaje się, że większy procent swojej powierzchni na komunikację i infrastrukturę przeznaczają gminy bezpośrednio sąsiadujące z Wrocławiem i gminy miejskie. Można wnioskować, iż wynika to z procesów suburbanizacji. Intensywne przeznaczanie terenów na zabudowę mieszkaniową w gminach sąsiadujących z Wrocławiem generuje rozwój infrastruktury komunikacyjnej i technicznej.

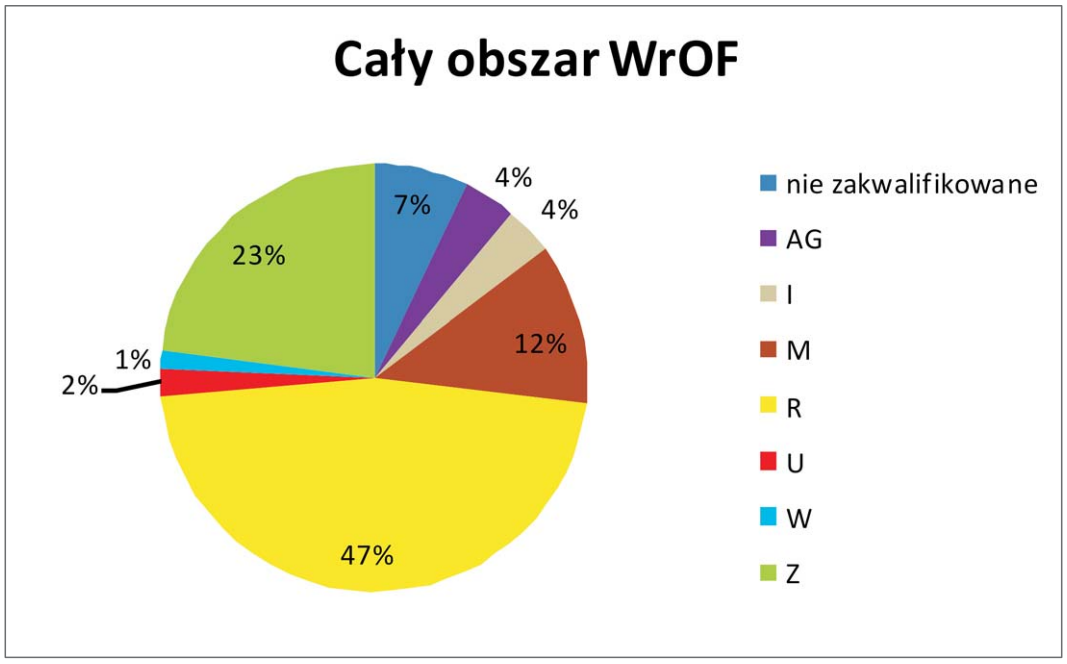
ANALIZA SUIKZP GMIN NALEŻĄCYCH DO WROF W PODZIALE NA BUFORY

Przeznaczenie obszarów w studiach gmin poddano również analizie, w której wykorzystano podział na bufory wyznaczone w przedziałach co 5 km od granic Wrocławia. Zostało wyznaczonych sześć takich obszarów, w których skład wszedł niemal cały obszar WrOF. W każdym buforze przeznaczenia terenu zostały zsumowane, a następnie obliczono ich procentowy udział.

WYKRES 1. Struktura przeznaczenia terenu w poszczególnych buforach.

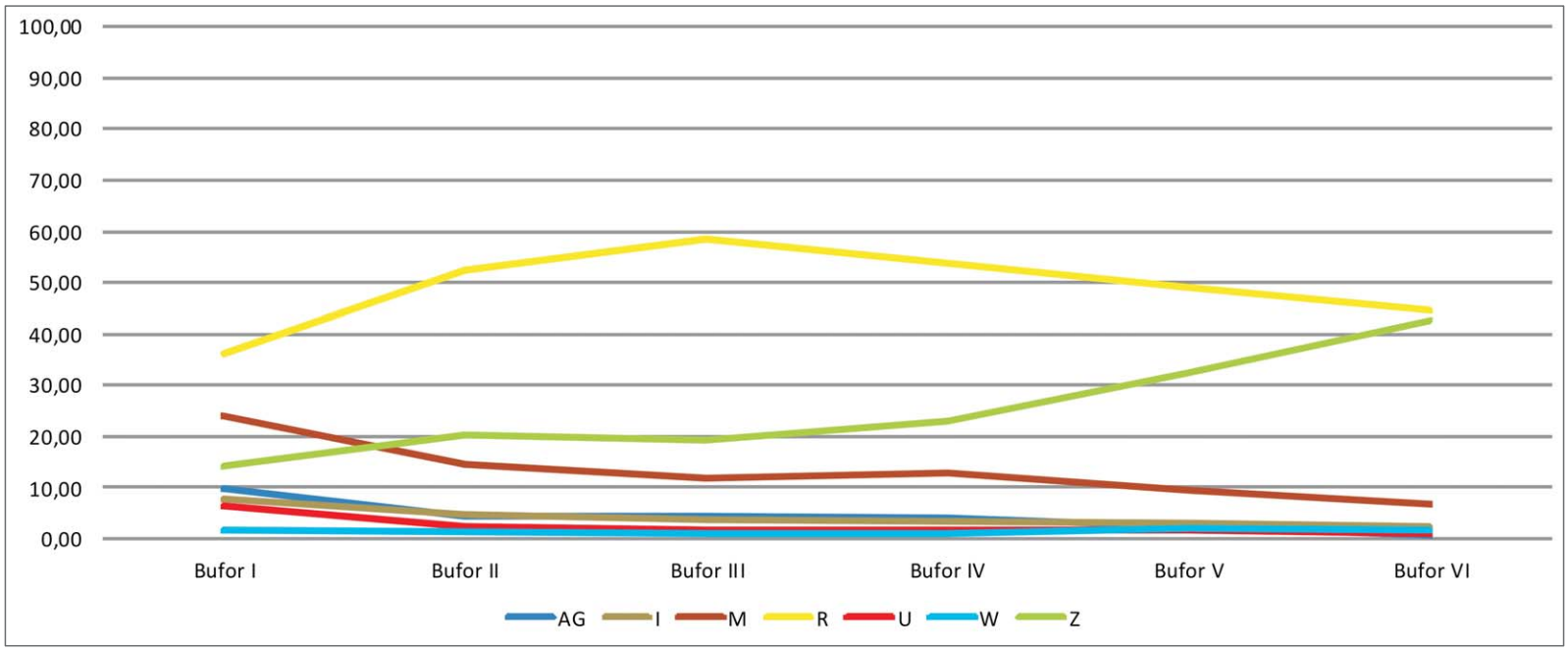


WYKRES 2. Struktura przeznaczenia terenu w całym obszarze WrOF.



Na podstawie danych dla poszczególnych buforów stworzony został wykres liniowy przedstawiający zmiany wartości (procentowy udział) dla każdego z przeznaczeń terenu w kolejnych buforach.

WYKRES 3. Zmiany przeznaczenia terenu w buforach.



Źródło: Opracowanie IRT na podstawie SUiKZP gmin z WrOF.

Przeznaczenie na cele rolnicze dominuje w całym obszarze WrOF, stanowiąc prawie połowę jego powierzchni (47%). Jednocześnie należy zauważyć, iż jego rozkład jest dość nierówny. W pierwszej strefie stanowi ono 36% powierzchni, w trzecim osiąga poziom 58%, a następnie spada w ostatnim, szóstym buforze, do poziomu 45%. Następne w kolejności są lasy i tereny zieleni, które zajmują prawie 1/4 powierzchni WrOF (23%). Ich udział rośnie wraz z odległością od miasta od 14% w pierwszym buforze do 42% w ostatnim. Warto tu także zwrócić uwagę na szczególnie duży przyrost obszarów tej kategorii, który zaobserwować można w dwóch ostatnich buforach. Natomiast funkcja zabudowy mieszkaniowej jest w pewnym sensie „odbiciem lustrzanym" funkcji lasów i terenów zieleni. Jej udział w poszczególnych buforach systematycznie maleje (od 24% do 7%), przy czym szczególnie duży spadek przypada na drugi i piąty bufor. Jeszcze silniejszy spadek odnotowuje się w przypadku usług, które w pierwszym buforze stanowią 7% powierzchni, a w drugim już tylko 2% i utrzymują tę wartość do ostatniego bufora. Przeznaczenie terenu pod aktywność gospodarczą w całym WrOF-ie stanowi tylko 1% i wartość ta wzrasta do 2% w dwóch ostatnich buforach. Infrastruktura komunikacyjna i techniczna w powierzchni całego WrOF-u stanowi 4% i w przedziale od pierwszego do szóstego buforu systematycznie spada od 8% do 2%.

Należy zwrócić uwagę że dodatkowa analiza w podziale na tak wyznaczone strefy potwierdza wcześniejsze wnioski. Polityki przestrzenne gmin w dużej mierze podlegają wpływowi procesów suburbanizacyjnych. Jednostki, które bezpośrednio sąsiadują z dużym ośrodkiem miejskim, jakim jest Wrocław, stają się w coraz większym stopniu jego zapleczem mieszkaniowym, dalsze zaś bazują na funkcjach rolniczych i zależnych od uwarunkowań przyrodniczych.

MIESZKALNICTWO I USŁUGI

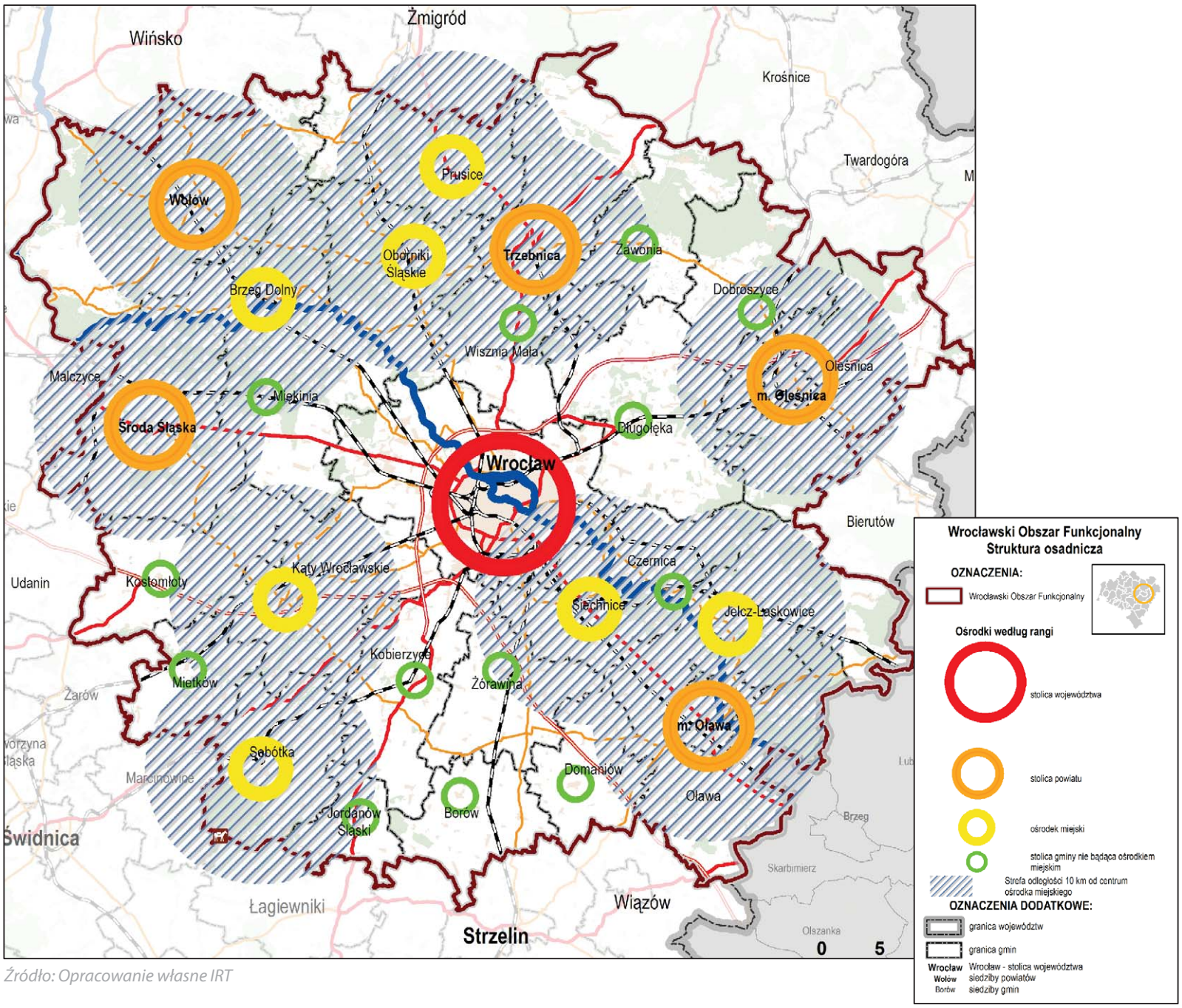
STRUKTURA UKŁADU OSADNICZEGO

W skład analizowanego obszaru wchodzi 28 gmin, w tym:

- 3 gminy miejskie: Wrocław, Oleśnica i Oława;
- 10 gmin wiejsko-miejskich: Brzeg Dolny, Jelcz-Laskowice, Kąty Wrocławskie, Oborniki Śląskie, Prusice, Siechnice, Sobótka, Środa Śląska, Trzebnica, Wołów;
- 15 gmin wiejskich: Borów, Czernica, Długołęka, Dobroszyce, Domaniów, Jordanów Śląski, Kobierzyce, Kostomłoty, Mietków, Miękinia, Oleśnica, Oława, Wisznia Mała, Zawonia, Żórawina.

Wymienione powyżej jednostki administracyjne zlokalizowane są w następujących powiatach:
oleśnicki (gminy: Dobroszyce, miasto Oleśnica, Oleśnica), oławski (gminy: Domaniów, Jelcz-Laskowice, miasto Oława, Oława), strzeliński (gmina Borów), średzki (gminy: Kostomłoty, Miękinia, Środa Śląska), trzebnicki (gminy: Oborniki Śląskie, Prusice, Trzebnica, Wisznia Mała, Zawonia), wołowski (gminy: Brzeg Dolny, Wołów), wrocławski (gminy: Czernica, Długołęka, Jordanów Śląski, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Mietków; Siechnice, Sobótka, Żórawina) oraz miasto na prawach powiatu – Wrocław.

MAPA 1. Struktura osadnicza Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.



Źródło: Opracowanie własne IRT

Układ ośrodków osadniczych w obszarze WrOF tworzy policentryczną strukturę z głównym ośrodkiem osadniczym, pełniącym rolę ośrodka aglomeracyjnego, którym jest Wrocław [Mapa 1.]. Zgodnie z europejską klasyfikacją ośrodków, przyjętą w programie ESPON[1], miasta: Trzebnica, Wołów, Środa Śląska, Oleśnica i Oława pełnią rolę ponadlokalnych ośrodków powiatowych. Pozostałe siedziby gmin traktowane są jako lokalne ośrodki gminne.
W północnej części WrOF charakterystyczne jest równomierne pod względem odległości rozmieszczenie ośrodków miejskich wokół głównego ośrodka osadniczego – Wrocławia. Natomiast w południowo-zachodniej części WrOF nie ma wyraźnie dominujących miast. Wyznaczenie teoretycznych stref oddziaływania ośrodków miejskich o zasięgu 10 km (łącznie do 20 km pomiędzy miastami, z wyłączeniem Wrocławia) pozwala stwierdzić, że we WrOF występują obszary będące poza tym zasięgiem. Znajdują się one w jego południowej części oraz pomiędzy miastami: Oleśnica i Wrocław.

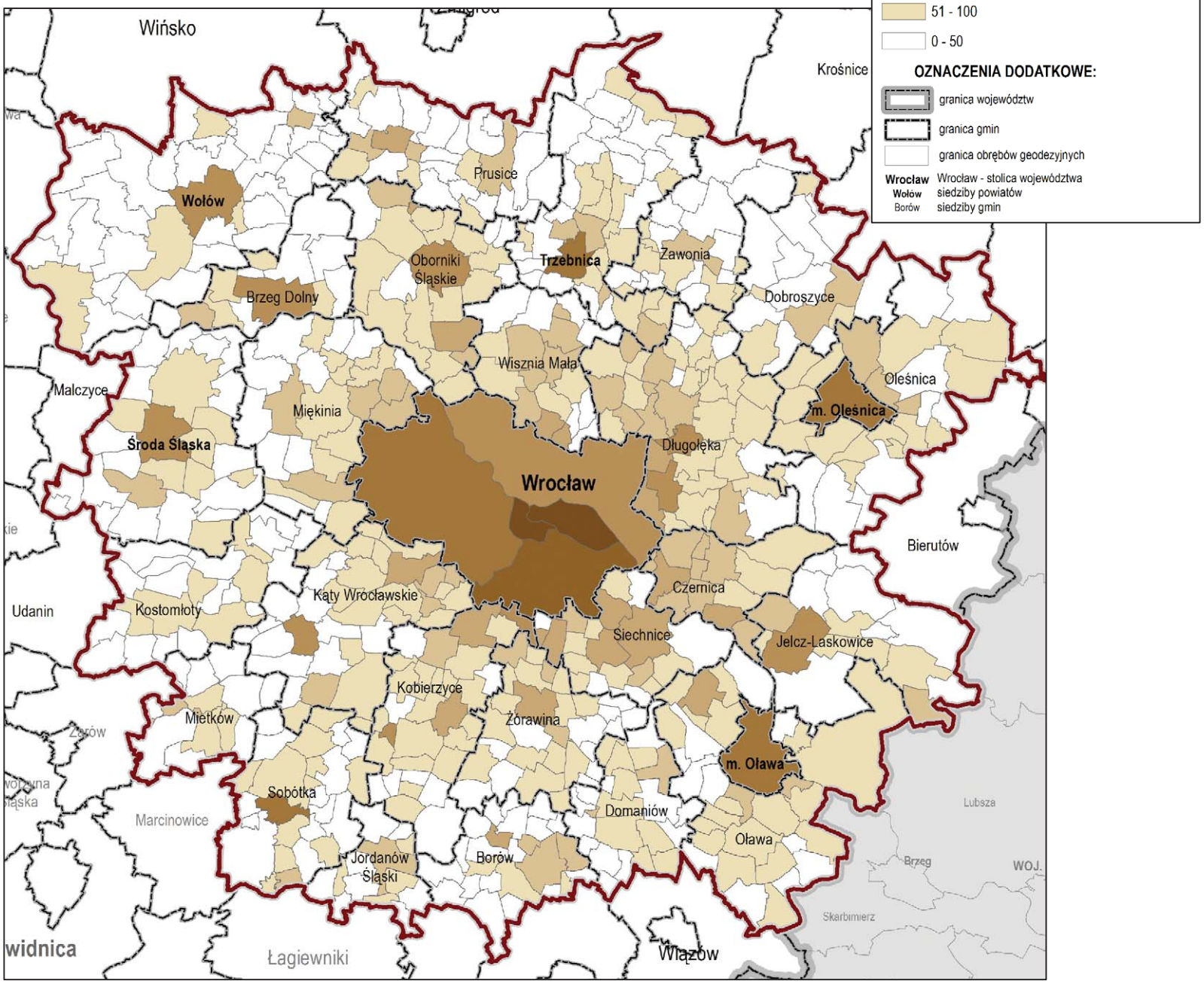
[1] ESPON - European Observation Network for Territorial Development and Cohesion – Europejska Sieć Obserwacyjna Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej. Program badawczy Komisji Europejskiej, dotyczący rozwoju przestrzennego Europy.

Charakterystyka układu osadniczego w oparciu o rozmieszczenie ludności

Gęstość zaludnienia

Obszar WrOF jest bardzo zróżnicowany pod względem gęstości zaludnienia. Poza najgęściej zaludnionym Wrocławiem (do 7 577 osób na 1 km^2 na Starym Mieście) wyróżniają się pozostałe miasta, gdzie w pięciu z nich gęstość zaludnienia przekracza 1 000 mieszkańców na 1 km^2; są to: Oleśnica (1 755), Trzebnica (1 495), Sobótka (1 163) oraz Oława (1 150). Wśród ośrodków miejskich najniższą gęstość zaludnienia w 2012 r. miały Prusice: 200 mieszkańców na 1 km^2 [Mapa 2.].

MAPA 2. Gęstość zaludnienia na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.

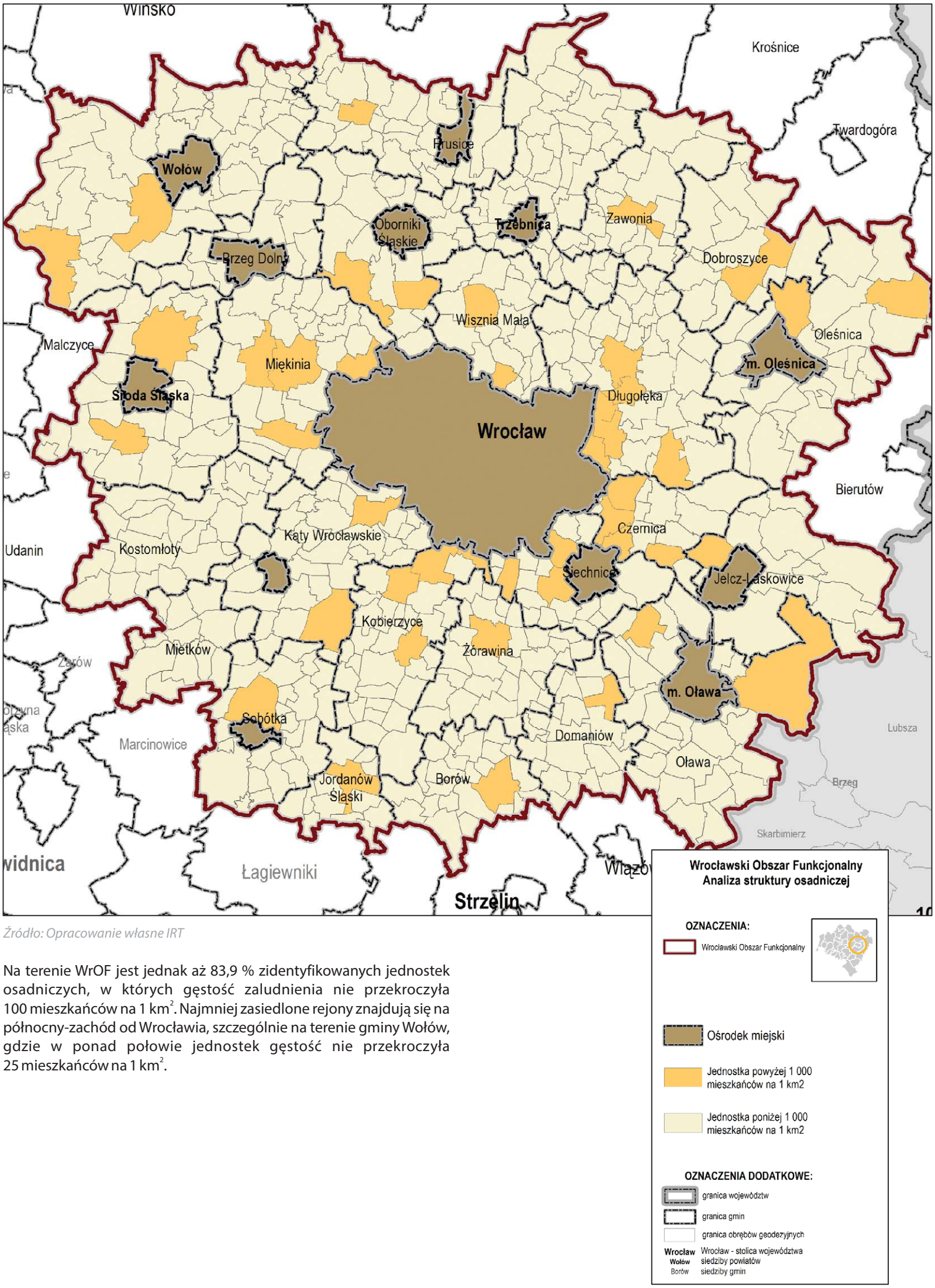


Źródło: Opracowanie własne IRT

Na omawianym terenie, na 627 zidentyfikowanych jednostek osadniczych, aż 101 (16,1%) charakteryzuje się gęstością zaludnienia wyższą niż 100 mieszkańców na 1 km^2. Warto podkreślić fakt, że aż 64 ze 101 wspomnianych jednostek (czyli 63,4%) zlokalizowanych jest w gminach bezpośrednio graniczących z Wrocławiem.

Wraz z pozostałymi jednostkami, w których gęstość zaludnienia jest wyższa niż 100 mieszkańców na 1 km^2, usytuowanymi w dalszej odległości od Wrocławia tworzą pas intensywnego osadnictwa, równoległy do pasma Odry [Mapa 2].

MAPA 3. Gęstość zaludnienia na terenie WrOF w podziale na jednostki powyżej i poniżej 1 000 mieszkańców na 1 km^2 powierzchni.



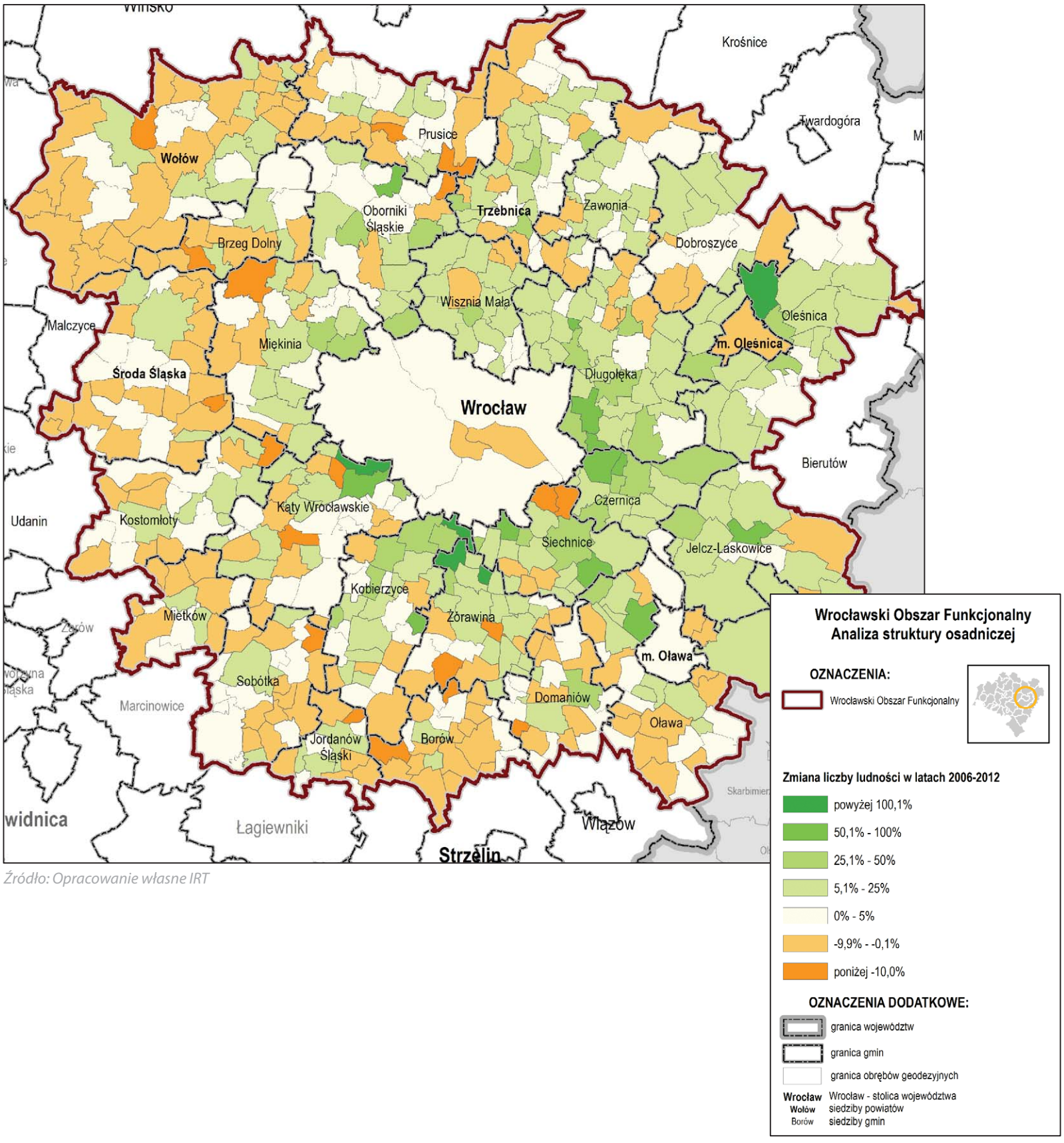
Źródło: Opracowanie własne IRT

Na terenie WrOF jest jednak aż 83,9 % zidentyfikowanych jednostek osadniczych, w których gęstość zaludnienia nie przekroczyła 100 mieszkańców na 1 km^2. Najmniej zasiedlone rejony znajdują się na północny-zachód od Wrocławia, szczególnie na terenie gminy Wołów, gdzie w ponad połowie jednostek gęstość nie przekroczyła 25 mieszkańców na 1 km^2.

Zmiana liczby ludności.

Analizując zmiany demograficzne pod kątem zmiany liczby ludności w okresie od 2006 do 2012 roku, po raz kolejny potwierdza się znaczne zróżnicowanie obszaru WrOF. Dynamika zmian w poszczególnych rejonach różni się bardzo istotnie. Występują okolice, gdzie liczba mieszkańców w badanym okresie spadła o więcej niż 10%, ale są również i takie, gdzie wzrosła o ponad 100%. Przyrost liczby mieszkańców nastąpił na terenach usytuowanych wokół Wrocławia, z wyraźnym przesunięciem w kierunku wschodnim, od granic miasta aż do granic WrOF [Mapa 4.].
W tym samym czasie najbardziej wyludniły się rejony położone na północny-zachód oraz na południe od Wrocławia.

MAPA 4. Gęstość zaludnienia na terenie WrOF w podziale na jednostki powyżej i poniżej 1 000 mieszkańców na 1 km^2 powierzchni.



Źródło: Opracowanie własne IRT

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

MIESZKALNICTWO

METODOLOGIA

Aby przeprowadzić rzetelną analizę struktury osadniczej Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego w zakresie mieszkalnictwa i usług badania oparto o dwa rodzaje danych.
Do badań wykorzystano dane statystyczne udostępniane przez Główny Urząd Statystyczny (GUS) z Banku Danych Lokalnych (BDL) oraz danych przestrzennych udostępnionych przez Geodetę Województwa Dolnośląskiego w formie Bazy Danych Obiektów Topograficznych (BDOT) i CORINE Land Cover[2].
Z uwagi na wielkość i zasięg Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego za najwłaściwszy poziom analiz, wspólny dla danych statystycznych oraz danych przestrzennych, uznano poziom obrębu geodezyjnego, który wybrano z kilku powodów. W skład WrOF wchodzi 697 obrębów geodezyjnych, co pozwala na uzyskanie dość szczegółowych wyników o wysokim stopniu wiarygodności. Jednak ze względu na ograniczoną dostępność danych nie można było również uniknąć analiz statystycznych na poziomie gmin. Ujednolicając system geodezyjny ze statystycznym otrzymano 623 jednostki przestrzenno-statystyczne, dla których przeprowadzono studia i analizy.
Poddawane analizom dane statystyczne obejmowały niestety różne przedziały czasowe, jednak w większości pokrywały one okres istotny dla całości badania (2006-2012). Za podstawowy okres przyjęto lata 2006-2012. Dane przestrzenne BDOT posiadają zróżnicowaną aktualność, która jest rozłożona na lata 2009-2011. Natomiast z bazy CORINE Land Cover skorzystano z danych aktualnych na 2006 rok.

ANALIZY STATYSTYCZNE DOTYCZĄCE PLANOWANIA MIEJSCOWEGO

W celu ustalenia poziomu jakości prowadzonej przez gminy polityki przestrzennej skupiono się na:

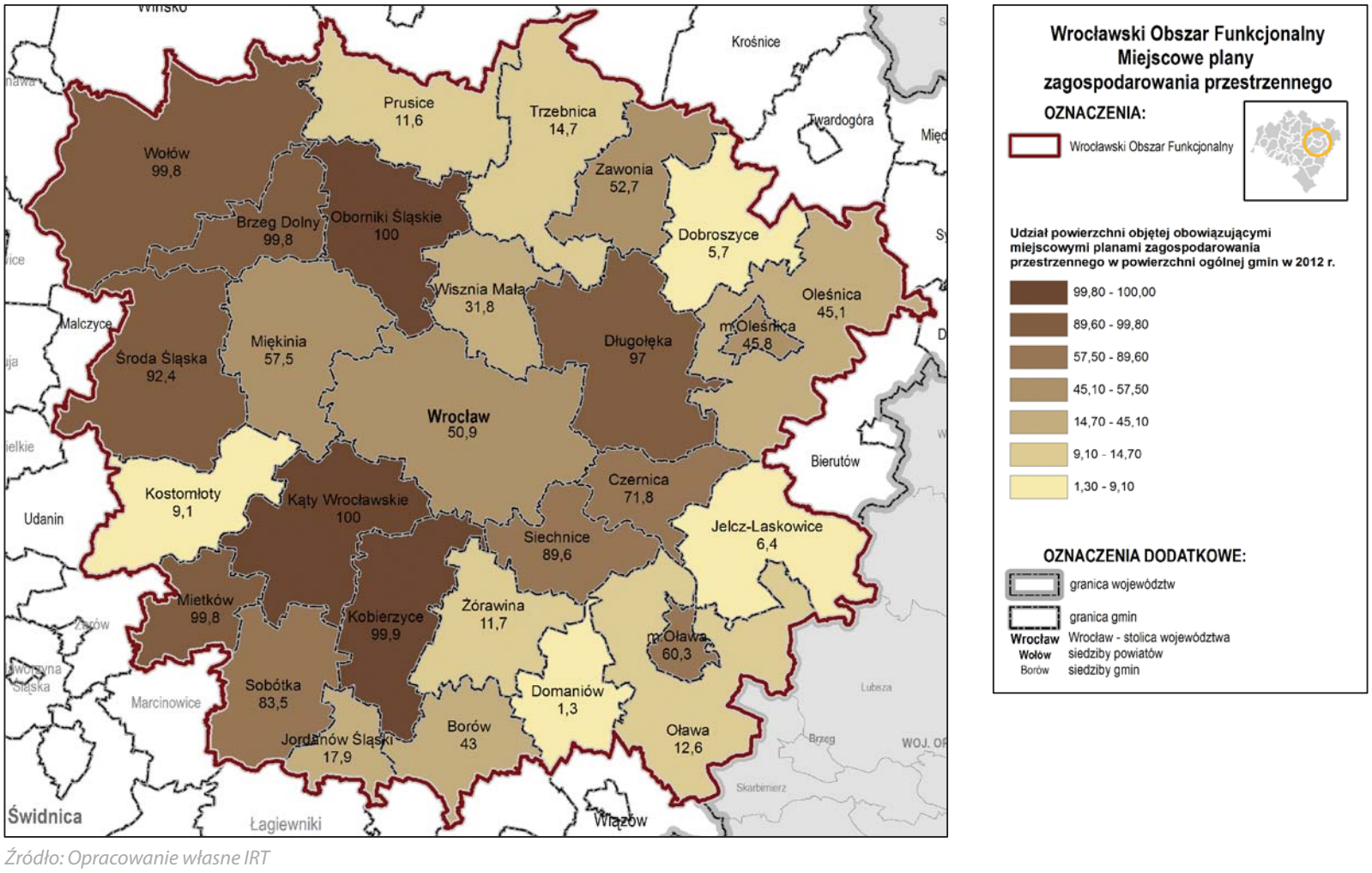
- analizach stopnia pokrycia powierzchni gmin obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego,
- ilości gruntów, dla których uzyskano zgody na zmianę przeznaczenia gruntów na cele nierolnicze
- liczbie wydawanych decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

Należy podkreślić, że dla prowadzenia polityki przestrzennej na poziomie lokalnym duże znaczenie ma zachowanie odpowiednich proporcji pomiędzy liczbą wydawanych w gminie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu a udziałem gruntów objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.
Na obszarze WrOF w 2012 r. średnio około 54% powierzchni gmin było objęte miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Wskaźnik ten chociaż prawie dwukrotnie przekraczał średnią dla Polski (27,9%), sytuował się jednak poniżej średniej dla województwa dolnośląskiego (56,9%). Na terenie WrOF 10 na 28 gmin miało ponad 80% powierzchni objętej planami miejscowymi, stanowiło to prawie 36% wśród wszystkich badanych gmin. Do tych gmin należą: Kąty Wrocławskie (100%), Oborniki Śląskie (100%), Kobierzyce (99,9%), Wołów (99,8%), Brzeg Dolny (99,8%), Mietków (99,8%), Długołęka (97%), Środa Śląska (92,4%), Siechnice (89,6%) oraz Sobótka (83,5%). Wrocław, który należy do największych miast w Polsce, w 2012 roku miał 50,9% swojej powierzchni objętej planami miejscowymi [Mapa 5.]. Niestety na terenie WrOF cztery gminy miały nie więcej niż 10% powierzchni pokrytej miejscowymi planami. Najmniejszy udział powierzchni objętej planami miejscowymi miały gminy: Domaniów (1,3%), Dobroszyce (5,7%), Jelcz-Laskowice (6,4%) oraz Kostomłoty (9,1%). Gminy o najniższym stopniu pokrycia planami znajdują się na obrzeżach WrOF. Powierzchnia gmin otaczających Wrocław objęta była miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego średnio w 73,3%.

[2] Projekt CORINE Land Cover 2006 (CLC2006) jest kontynuacją zrealizowanych przez Europejską Agencję Środowiska (EEA) projektów CLC1990 i CLC2000, a jego podstawowym celem jest dalsze dokumentowanie zmian w pokryciu terenu, jak również gromadzenie i aktualizacja porównywalnych danych w Europie.

MAPA 5. Udział powierzchni gmin objętej miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

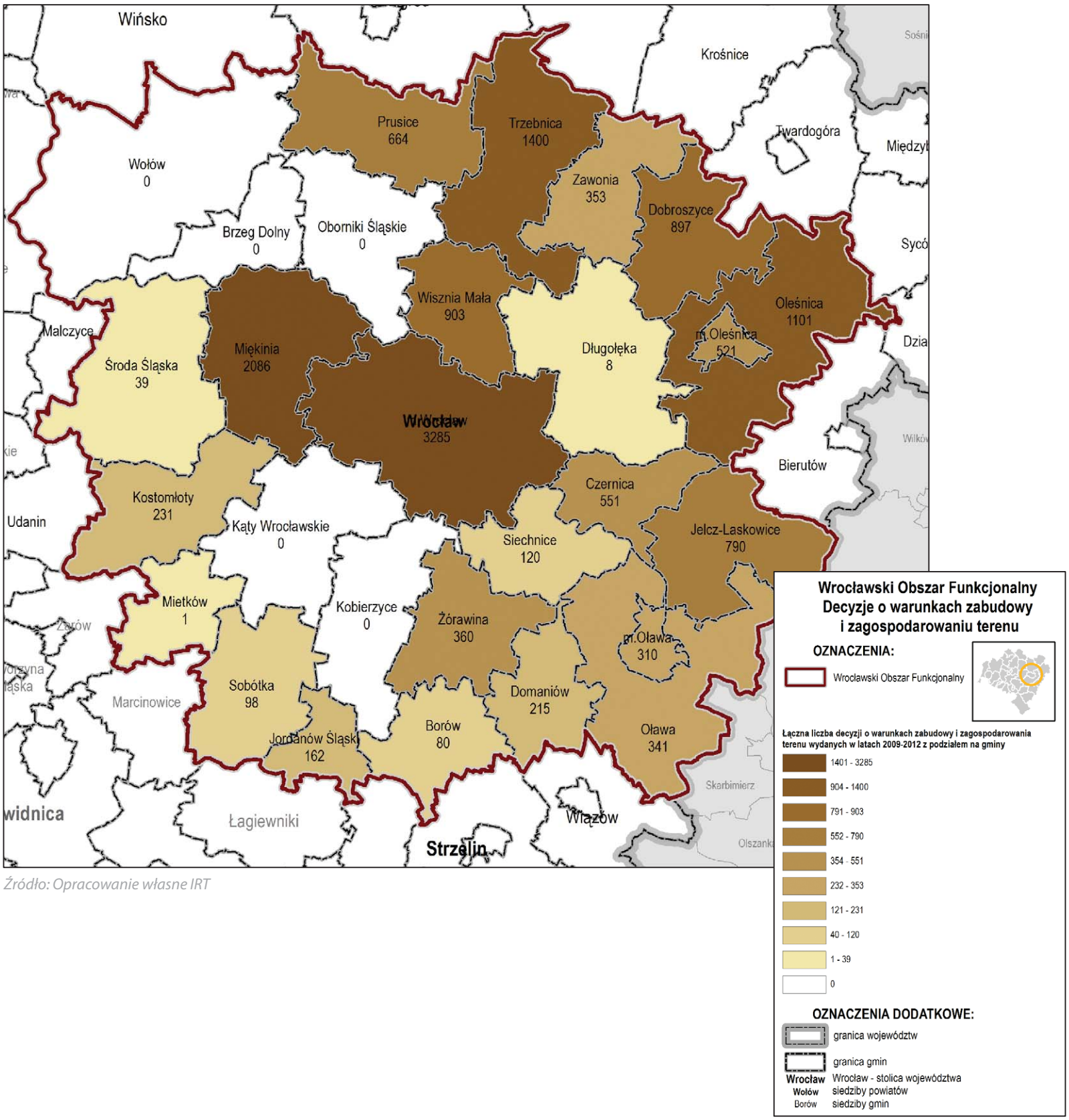


Źródło: Opracowanie własne IRT

W 2012 roku na badanym obszarze moc prawną posiadało łącznie 1661 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Średnio na terenie gminy obowiązywało w analizowanym roku około 60 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego o przeciętnej powierzchni około 140 ha. W niektórych gminach plany miejscowe lub ich zmiany obejmują obszary o powierzchni nawet kilku arów, co nie sprzyja tworzeniu jednolitych standardów zabudowy i zagospodarowania dla większych obszarów. Ciekawy jest tu przypadek gmin sąsiadujących ze sobą – wiejskiej i miejskiej gminy Oleśnica, gdzie w gminie wiejskiej średnia wielkość planu zaliczana jest do najwyższych, zaś w gminie miejskiej do najniższych. Informacja na temat stopnia objęcia powierzchni gminy planami miejscowymi jest istotniejszą od danych na temat liczby tych dokumentów obowiązujących na terenie danej gminy. Pozwala ona na określenie stopnia poprawności prowadzenia przez władze lokalne polityki przestrzennej oraz ich postawę wobec zagadnienia zagospodarowania przestrzennego gminy, w tym odpowiedniego koordynowania rozwojem gminy oraz inwestycjami publicznymi.

Decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.
W okresie od 2009 do 2012 roku na terenie gmin WrOF wydano w sumie 48 315 decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, w tym 6 115 decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz 42 203 decyzje o warunkach zabudowy. W tym czasie wydano 1 221 decyzji o warunkach zabudowy dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz 28 045 decyzji dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Najwięcej decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu wydano dla Wrocławia (3285), gmin Miękinia (2086) i Trzebnica (1400) oraz gminy wiejskiej Oleśnica (1101) [Mapa 6.].

MAPA 6. Łączna liczba wydanych decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu wydanych w gminach w latach 2009-2012.

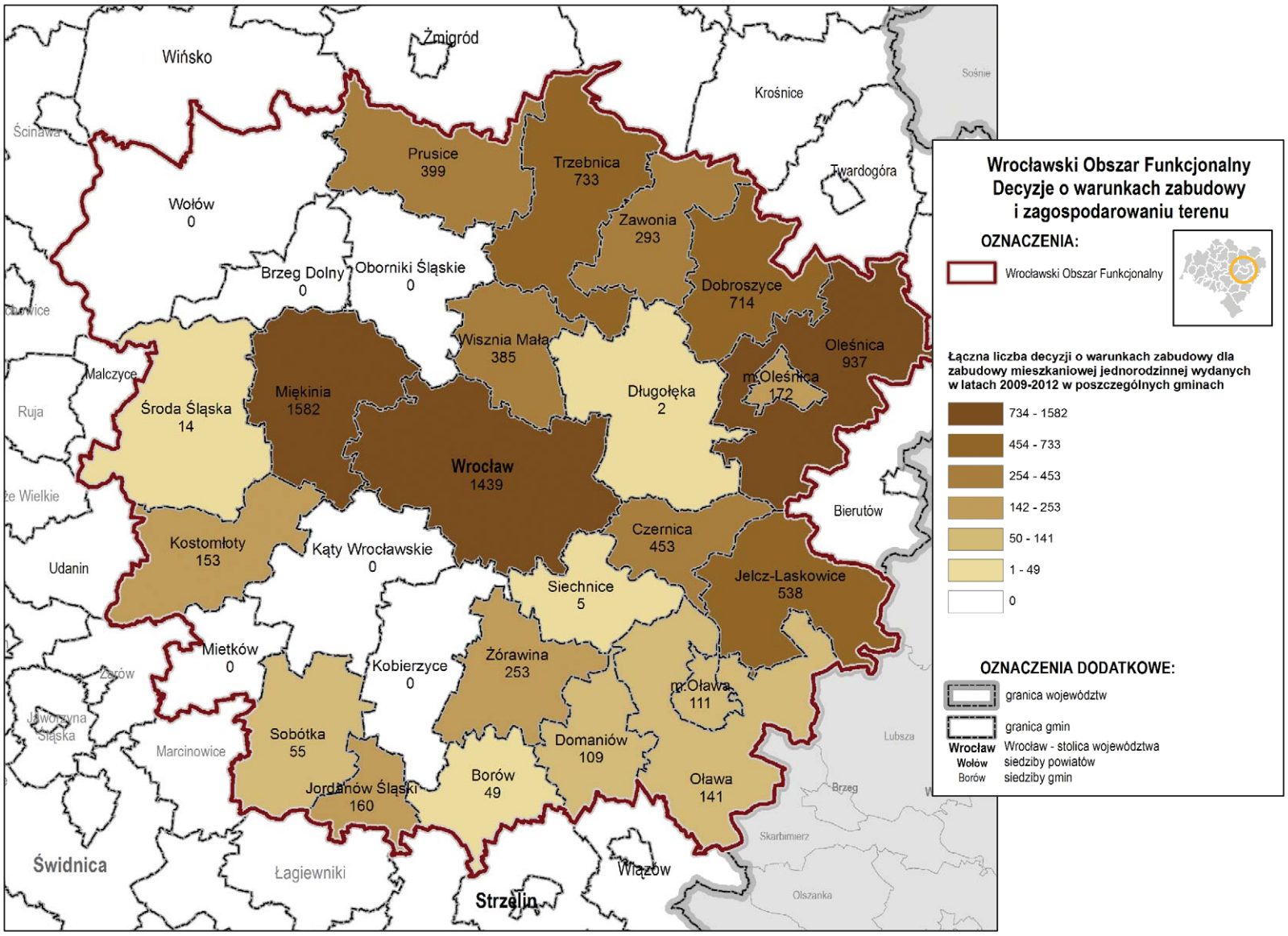


Źródło: Opracowanie własne IRT

Jeśli za właściwe dla prowadzenia poprawnej polityki przestrzennej uznamy rozwój bazujący na miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, to najbardziej niekorzystna sytuacja pod tym względem występuje w gminie Dobroszyce, gdzie w okresie 2009–2012 wydano łącznie 897 decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, przy jednoczesnym objęciu miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego jedynie 5,7% powierzchni gminy. W podobny sposób prowadzona jest polityka przestrzenna w gminie Jelcz-Laskowice, gdzie tylko 6,4 % powierzchni objęte jest miejscowymi planami a jednocześnie liczba wydanych decyzji (790 szt.) wskazuje na intensywny rozwój. Niewystarczający stopień pokrycia powierzchni gminy planami miejscowymi występuje również w gminie Trzebnica (14,7% powierzchni objętej planami), w której, we wspomnianym powyżej okresie wydano łącznie 1 400 decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania przestrzennego. Stopień pokrycia powierzchni planami miejscowymi danej gminy powinien odpowiadać dynamice inwestycyjnej. Jeżeli liczba wydawanych decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania przestrzennego jest duża, a powierzchnia objęta planami miejscowymi mała, to świadczy o niewłaściwie prowadzonej polityce przestrzennej w gminie. Możliwość lokalizacji wielu inwestycji, bez ich koordynacji na poziomie planu miejscowego, może prowadzić w dalszej konsekwencji do pojawienia się istotnych konfliktów i barier przestrzennych.

Decyzje o warunkach zabudowy dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w badanym okresie poza Wrocławiem wydano w dwunastu gminach WrOF. Wyróżniają się tutaj dwie gminy miejskie

MAPA 7. Łączna liczba wydanych decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej wydanych w gminach w latach 2009-2012.



Źródło: Opracowanie własne IRT

Oleśnica (41 decyzji) i Oława (28 decyzji) oraz gmina Trzebnica (10 decyzji). W samym Wrocławiu wydano 289 decyzji o warunkach zabudowy dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, co stanowi 73,4% wszystkich decyzji w tych sprawach na obszarze WrOF.

Pod względem liczby wydanych decyzji o warunkach zabudowy dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej można wskazać dwa pasma gmin o największej liczbie wydanych decyzji. Pierwsze pasmo stanowią gminy położone wzdłuż rzeki Odry – od Miękini (1582 decyzje), przez Wrocław (1439 decyzji), Czernicę (453 decyzje) do Jelcza-Laskowic (538 decyzji) [Mapa 7.]. Drugie pasmo jest również równoległe do Odry, lecz położone w dalszej odległości na północny-wschód od rzeki. Dominuje tu gmina wiejska Oleśnica z 937 decyzjami oraz gminy Trzebnica (733 decyzje) i Dobroszyce (714 decyzji). Na terenie gmin Wołów, Brzeg Dolny, Oborniki Śląskie, Mietków, Kąty Wrocławskie, czy Kobierzyce w badanym okresie nie wydano żadnej decyzji o warunkach zabudowy dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

Niewłaściwe proporcje pomiędzy wydanymi decyzjami o warunkach zabudowy można zauważyć szczególnie w gminie wiejskiej Oleśnica. Na jej terenie na 941 decyzji o warunkach zabudowy dla zabudowy mieszkaniowej wydanych w okresie 2009–2012 wydano jedynie 6 decyzji dla zabudowy usługowej. Czyli można teoretycznie założyć, że na nie mniej niż 156 nowych budynków mieszkalnych przypadnie 1 obiekt usługowy i to niekoniecznie związany z obsługą mieszkańców.

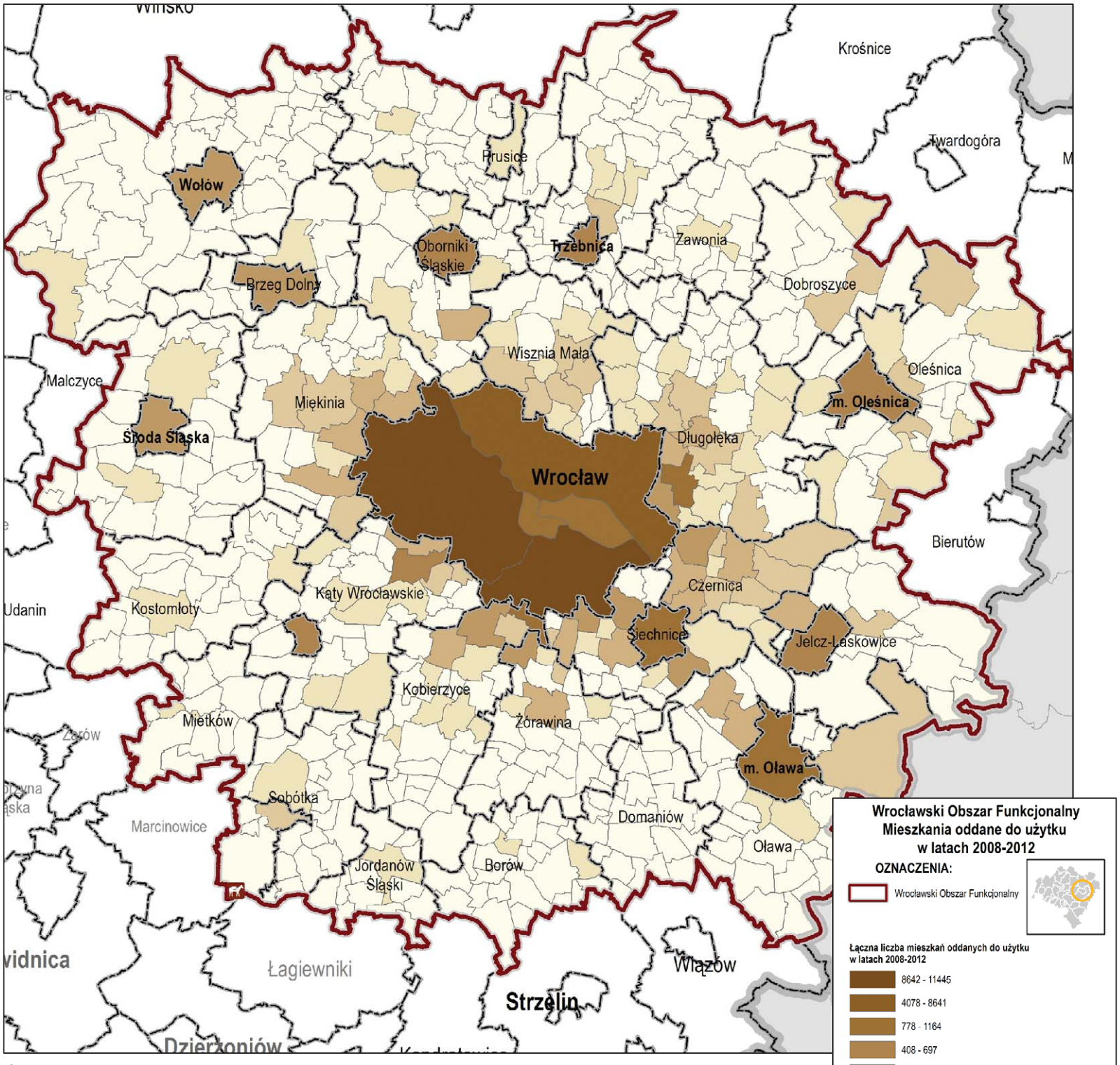
ANALIZY STATYSTYCZNE DOTYCZĄCE MIESZKALNICTWA

Analiza mieszkań oddanych do użytku

Analizy struktury osadniczej pod kątem mieszkalnictwa dokonano również w oparciu o badanie dynamiki przyrostu liczby mieszkań oddawanych do odbioru w latach 2008–2012, w poszczególnych obrębach geodezyjnych, znajdujących się na terenie WrOF oraz w dzielnicach Wrocławia.

W badanym okresie na całym obszarze WrOF oddano do użytku łącznie 43 177 mieszkań, co dało rocznie średnio 8 635 mieszkań. W samym Wrocławiu przekazano w tym czasie ponad 25 tys. mieszkań (26 347), co stanowi ponad 60% spośród wszystkich oddanych mieszkań. Powyżej 1 000 mieszkań przekazano w tym czasie do użytku w gminach: Długołęka (1 965), Siechnice (1 925), Kobierzyce (1 889), Kąty Wrocławskie (1 368), Czernica (1 087) oraz gminie miejskiej Oława (1 018) [Tabela 1.] [Mapa 8.].

MAPA 8. Łączna liczba mieszkań oddanych do użytku w latach 2008-2012 r.



Źródło: Opracowanie własne IRT

W gminach otaczających Wrocław (Długołęka, Czernica, Siechnice, Żórawina, Kobierzyce, Kąty Wrocławskie, Miękinia, Oborniki Śląskie, Wisznia Mała), w okresie 2008–2012 przekazano łącznie 10 905 mieszkań, co stanowi 25,3% wszystkich oddanych w tym czasie mieszkań na terenie całego WrOF. W wielu przypadkach na terenach poszczególnych obrębów przekazano do użytku więcej mieszkań niż w niektórych całych gminach. Na przykład na terenie obrębu Wysoka (gmina Kobierzyce) oddano w analizowanym okresie do użytku 1066 mieszkań, czyli więcej niż na obszarze dzielnicy Stare Miasto we Wrocławiu i więcej niż w całym mieście Oława (1 018).

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

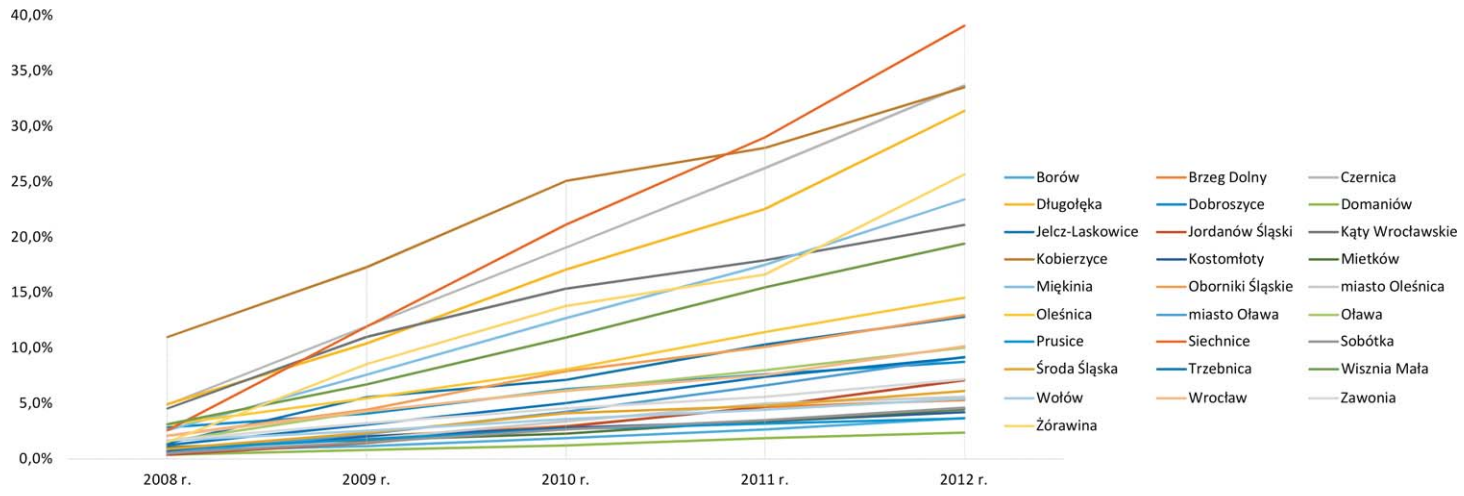
TABELA 1. Liczba oddanych do użytku mieszkań w gminach WrOF.

Analiza / Jednostka administracyjna	Liczba oddanych do użytku mieszkań					
	2008 r.	2009 r.	2010 r.	2011 r.	2012 r.	2008-2012 r.
Borów	11	7	11	12	16	57
Brzeg Dolny	52	65	53	99	36	305
Czernica	158	228	229	232	240	1087
Długołęka	309	343	417	343	553	1965
Dobroszyce	48	21	37	23	19	148
Domaniów	5	6	6	9	7	33
Jelcz-Laskowice	95	289	108	219	174	885
Jordanów Śląski	3	9	12	15	20	59
Kąty Wrocławskie	294	419	282	167	206	1368
Kobierzyce	619	356	438	168	308	1889
Kostomłoty	14	30	17	12	18	91
Mietków	12	7	7	13	12	51
Miękinia	88	169	173	163	200	793
Oborniki Śląskie	121	136	201	128	167	753
miasto Oleśnica	61	165	194	202	75	697
Oleśnica	100	77	84	110	100	471
miasto Oława	55	193	221	264	285	1018
Oława	59	100	71	67	76	373
Prusice	23	24	24	13	13	97
Siechnice	126	461	454	388	496	1925
Sobótka	21	39	47	34	45	186
Środa Śląska	54	88	108	40	83	373
Trzebnica	86	129	134	166	123	638
Wisznia Mała	80	92	108	116	101	497
Wołów	124	66	80	62	76	408
Wrocław	5287	5889	4666	3752	6676	26270
Zawonia	26	24	21	16	25	112
Żórawina	37	172	128	70	221	628
Obszar WrOF razem	7968	9604	8331	6903	10371	43177

Źródło: Opracowanie własne IRT

Z przeprowadzonych analiz wynika, że budownictwo mieszkaniowe w latach 2008–2012 koncentrowało się w granicach Wrocławia oraz w miejscowościach położonych w najbliższym sąsiedztwie jego granic, przestrzennie rozwijając się na obszarach równoległych do pasma Odry oraz w kierunku Oleśnicy. Poza tym znaczny przyrost liczby mieszkań nastąpił w ośrodkach miejskich (z niewielkim przyrostem w Prusicach i Sobótce). Analizując intensywność rozwoju mieszkalnictwa w latach 2008–2012 zauważyć można, że najsilniejszy wzrost następował w obrębie Wysoka (gmina Kobierzyce), w którym na 1 km^2 powierzchni przybyło około 290 mieszkań. Równie dynamicznie rozwijała się w tym czasie zabudowa mieszkaniowa w południowych osiedlach Wrocławia, w dzielnicy Krzyki na 1 km^2 powierzchni zrealizowano 214 mieszkań. Ponadto poza Wrocławiem i obrębem Wysoka bardzo szybko przyrosła liczba mieszkań w Kiełczowie (112 mieszkań na 1 km^2 powierzchni ogólnej obrębu) – gmina Długołęka, Smolcu (63 mieszkania na 1 km^2) – gmina Kobierzyce, Biestrzykowie (62 mieszkania na 1 km^2), Siechnicach (57 mieszkań na 1 km^2) oraz Iwinach (52 mieszkania na 1 km^2) – gmina Siechnice, a także w obrębie Karwiany-Komorowice (51 mieszkań na 1 km^2) – gmina Żórawina, mieście Trzebnica (51 mieszkań na 1 km^2) oraz Mędłowie (50 mieszkań na 1 km^2) – gmina Żórawina [Mapa 7.]. Najintensywniej pod względem mieszkalnictwa (poza Wrocławiem) rozwijały się miejscowości wokół Wrocławia, szczególnie te z terenu powiatu wrocławskiego oraz gmin Miękinia i Wisznia Mała. Największy przyrost liczby mieszkań, w stosunku do wcześniejszych zasobów w okresie 2008–2012 nastąpił w gminie Siechnice, gdzie stan zasobów mieszkaniowych został zwiększony o 39,1%. O około 1/3 powiększone zostały zasoby mieszkaniowe na terenie gmin Czernica (33,7 %), Kobierzyce (33,5 %) oraz Długołęka (31,4 %), zaś o ponad 1/4 w gminie Żórawina (25,6 %) [Wykres 1.]..

WYKRES 1. Dynamika zmiany liczba mieszkań oddanych do użytku w latach 2008-2012 r. w odniesieniu do roku 2007.



Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych GUS

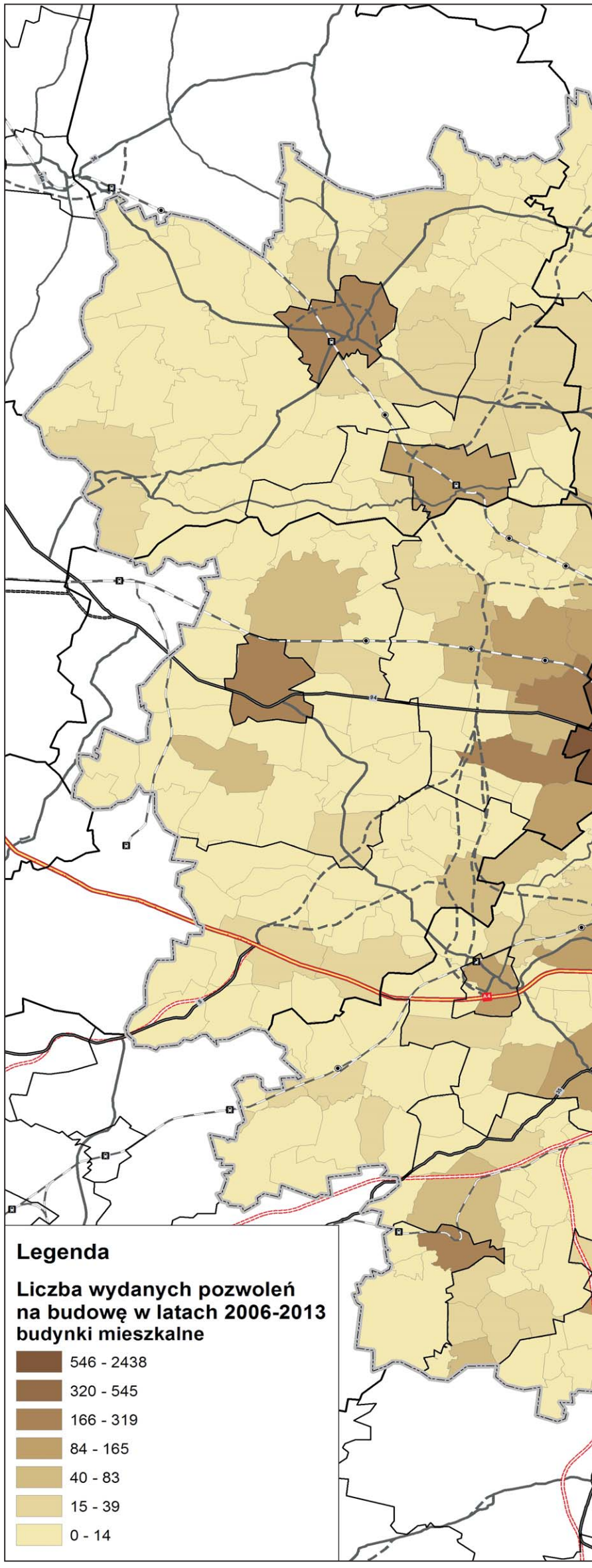
Dane te wskazują na ogromną dynamikę rozwoju mieszkalnictwa w podwrocławskich gminach. Niestety dla całości obszaru WrOF nie były dostępne dane dotyczące powierzchni gruntów, które zostały zagospodarowane na cele zabudowy mieszkaniowej. Z danych ewidencji gruntów pozyskanych z Powiatowego Zakładu Katastralnego we Wrocławiu, odnoszących się do terenu powiatu wrocławskiego, a dotyczących informacji o sposobie użytkowania gruntów w okresie 2006–2013 r. wynika, że w jednym z obrębów – w Michałowicach (gmina Długołęka) powierzchnia gruntów związanych z zabudową mieszkaniową zwiększyła się w okresie 2006–2013 aż o 350%, a w obrębie Krzeptowa (gmina Kąty Wrocławskie) o 309,7%. W jednym tylko obrębie – w Kiełczowie (gmina Długołęka) powierzchnia terenów mieszkaniowych zwiększyła się o 383 163 m^2.

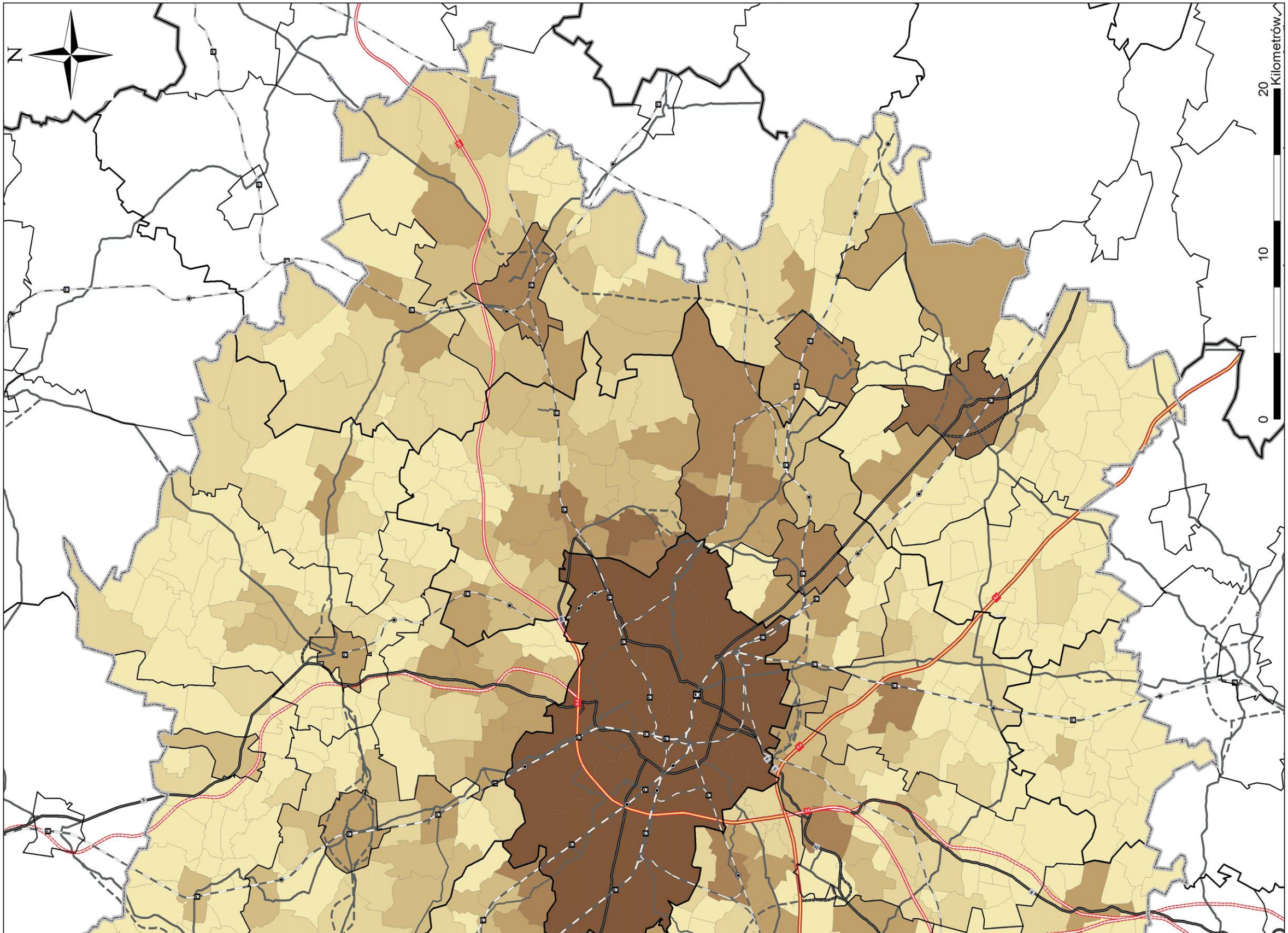
MAPA 9. Liczba wydanych decyzji o pozwoleniu na budowę budynków mieszkalnych na obszarze WrOF w okresie 2006-2013.

Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych służb architektoniczno-budowlanych udostępnionych przez starostwa powiatowe

Analiza wydanych decyzji o pozwoleniu na budowę.

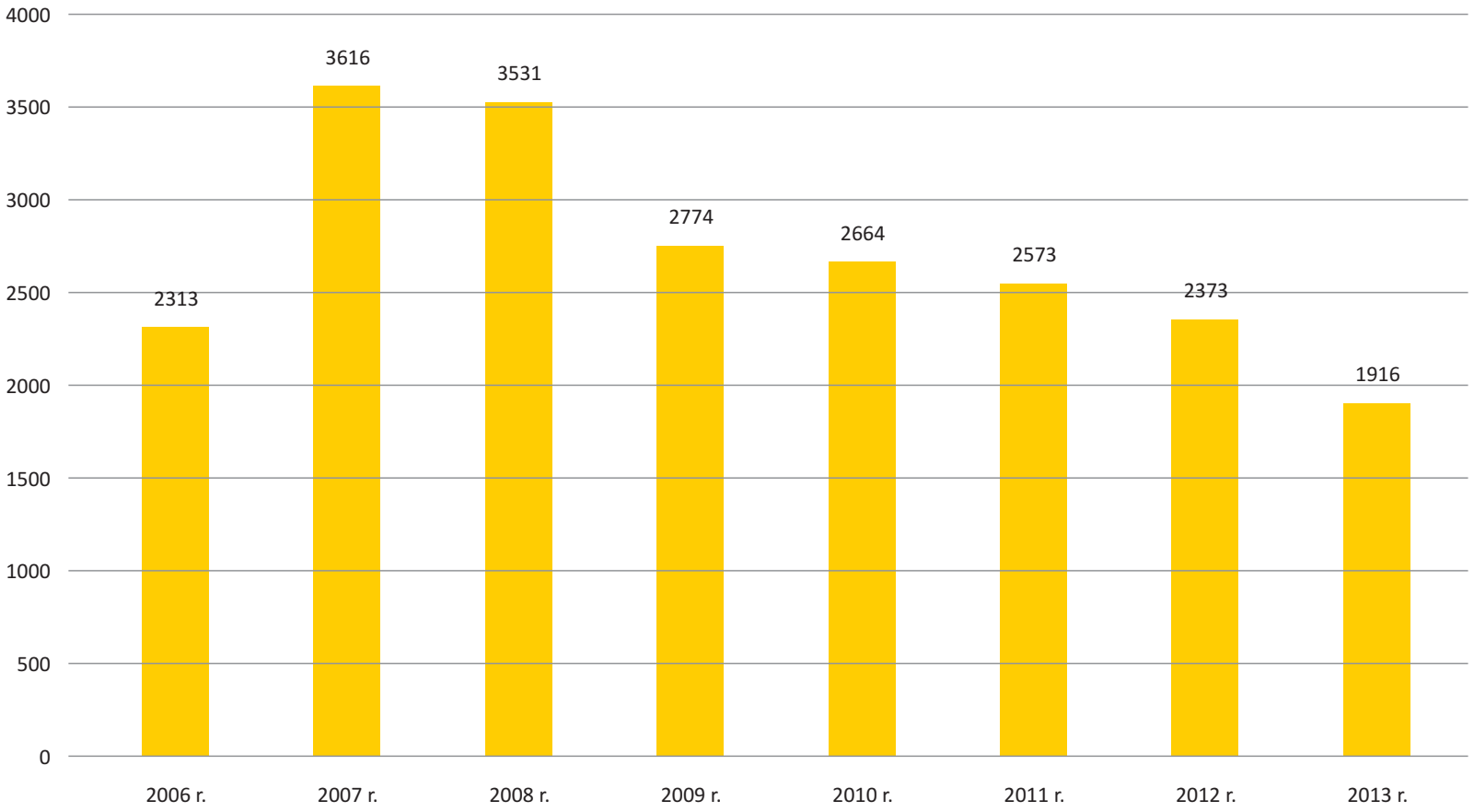
Aby określić poziom atrakcyjności inwestycyjnej terenów przeprowadzono również analizę wydanych decyzji o pozwoleniu na budowę budynków mieszkalnych. Otrzymane w efekcie badań wyniki w znacznej mierze pokrywają się z rezultatami analiz dotyczących lokalizacji odbiorów budynków mieszkalnych. Liczba wydanych pozwoleń na budowę jest natomiast o połowę niższa (23 439 decyzji w okresie 2006–2013) niż odebranych w tym samym czasie mieszkań. Z kolei zasięg atrakcyjnych pod zabudowę terenów jest, w przypadku wydawanych o pozwoleniu na budowę decyzji, większy od zasięgu terenów, gdzie zostało przekazanych do użytku najwięcej mieszkań. Obszary potencjalnie atrakcyjne pokrywają się z kierunkami rozprzestrzeniania zabudowy mieszkaniowej, lecz sięgają od nich dalej. Najbardziej atrakcyjnymi dla inwestorów terenami, poza Wrocławiem, były okolice Kiełczowa – w gminie Długołęka oraz Dobrzykowic – w gminie Czernica, gdzie wydano ponad 500 pozwoleń na budowę budynków mieszkalnych. Niewiele niższą liczbę odnotowano dla terenów położonych na obszarach miast: Oława (433), Oleśnica (319) oraz Sobótka (297) [Mapa 9.]. I tak jak w przypadku odbiorów budynków mieszkalnych, najwięcej decyzji dotyczyło terenów gmin skupionych wokół Wrocławia, z dominacją kierunków wschodniego i północno-wschodniego (gminy Czernica i Długołęka).




N
0
10
20
Kilometrów

W badanym okresie najwięcej pozwoleń na budowę budynków mieszkalnych wydano w latach 2007–2008 (łącznie 7 147). W kolejnym roku nastąpił istotny spadek liczby decyzji z 3 531 w 2008 roku do 2 774 w roku 2009. W następnych latach utrzymała się tendencja zniżkowa, lecz nie była ona jednak tak gwałtowna. W 2013 r. ilość wydawanych decyzji dla obszaru WrOF spadła do poziomu 1916, czyli niższego niż w roku 2006 [Wykres 2.].

WYKRES 2. Liczba wydanych decyzji o pozwoleniu na budowę budynków mieszkalnych na obszarze WrOF w okresie 2006-2013.



Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych służb architektoniczno-budowlanych udostępnionych przez starostwa powiatowe

ANALIZY PRZESTRZENNE - CHARAKTERYSTYKA ROZMIESZCZENIA TERENÓW ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ

Istotnym elementem analizy jest prześledzenie rozkładu przestrzennego rozmieszczenia terenów zabudowy mieszkaniowej. W tym celu zbadano rozmieszczenie terenów zabudowy mieszkaniowej oraz zakres i kierunki ich rozwoju. Analizy dotyczące rozmieszczenia terenów zabudowy mieszkaniowej prowadzono pod różnym kątem, uwzględniając:

- jednostki najniższego poziomu statystyki publicznej, co oznacza że dla obszaru WrOF były to trzy grupy – obręby geodezyjne (dane dla miejscowości), tereny miast w graniach administracyjnych oraz dzielnice Wrocławia,
- strefy odległości od głównych ciągów drogowych – dróg krajowych oraz wojewódzkich,
- granice geodezyjne stolic gmin.

Dla pełniejszego scharakteryzowania struktury osadniczej, przeanalizowano także stosunek terenów zabudowanych (z wyłączeniem terenów zagospodarowanych przez infrastrukturę komunikacyjną) do powierzchni ogólnej jednostek geodezyjnych.

Charakterystyka terenów zabudowanych w poszczególnych jednostkach.

Największą intensywność terenów zabudowanych wykazują, jak można się było spodziewać, dzielnice Wrocławia. Jeśli nie uwzględnimy terenów infrastruktury komunikacyjnej, to na obszarze Starego Miasta zabudowa pokrywa 50,3% terenu, zaś w Śródmieściu 43,2%. Kolejną intensywnie zagospodarowaną dzielnicą Wrocławia są Krzyki, z zabudowanymi 27,4% powierzchni. Dzielnica Fabryczna w 17,4% jest pokryta ww. zabudową, zaś Psie Pole w 14,4% [Mapa 10.].

Poza Wrocławiem najintensywniej zagospodarowaną jednostką geodezyjną jest obręb Łęg w gminie Jelcz-Laskowice – 33,9% wszystkich gruntów było tam objętych przez zabudowę niezwiązaną z infrastrukturą komunikacyjną. Podobna sytuacja ma miejsce we wsi Długołęka gdzie zabudowa stanowi 32% powierzchni gruntów. W sumie na obszarze WrOF w 40 jednostkach geodezyjnych (obrębach) zabudowa niezwiązana z infrastrukturą komunikacyjną zajmuje ponad 10% ogólnej powierzchni.

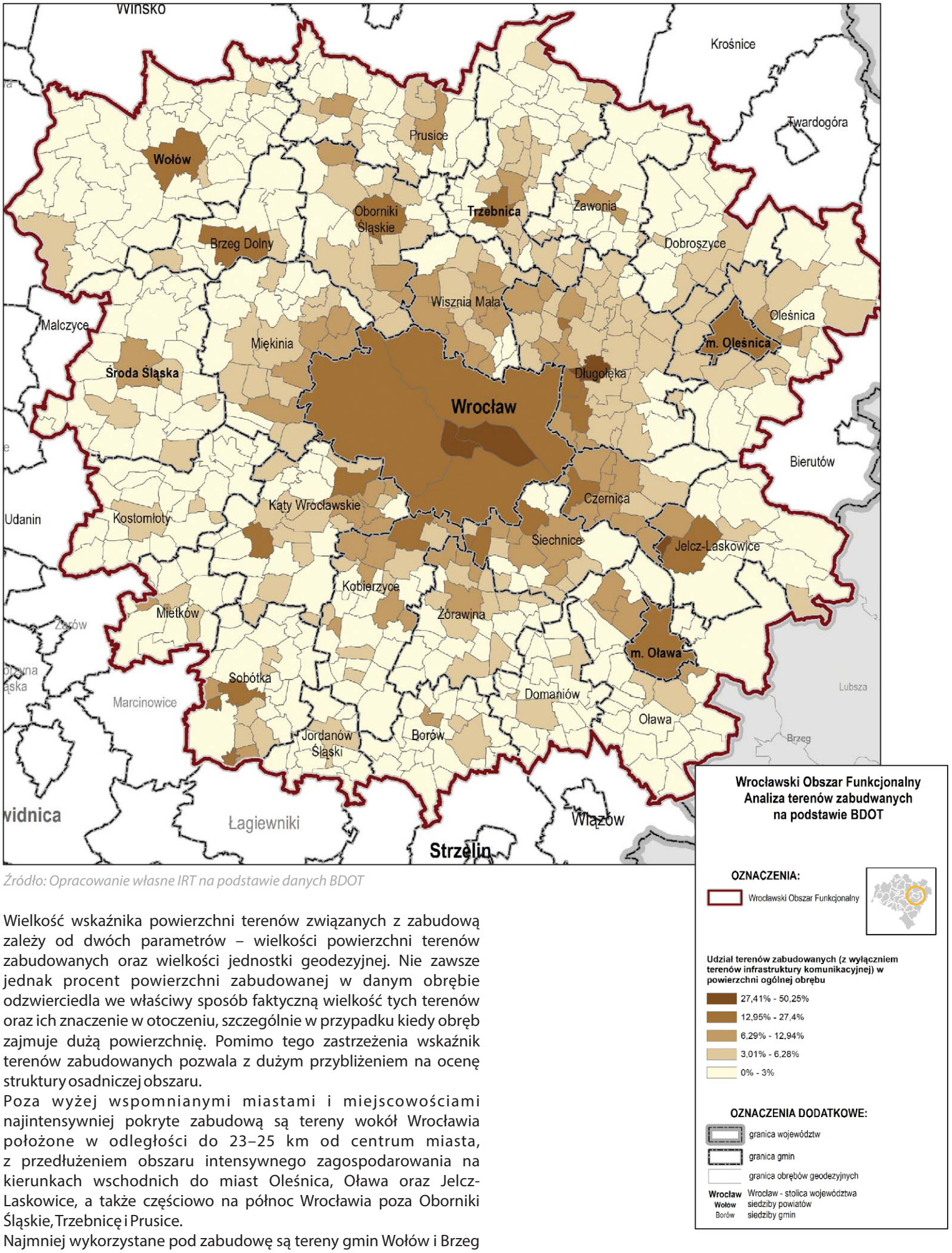
Ponadto na uwagę zasługują następujące obręby: Górka w gminie Sobótka – 26,3%, Kiełczów w gminie Długołęka –24,9% oraz Biestrzyków w gminie Siechnice – 23,9%.

Zagospodarowanie terenów miast, zlokalizowanych na obszarze WrOF, kształtuje się na poziomie około 15%. Wyróżniają się tutaj miasta Trzebnica – 21,1% oraz Kąty Wrocławskie – 20,9%.

Miasto Sobótka jest pokryte zabudową w 17%, Wołów 14,5%, Brzeg Dolny 14,2%, Oborniki Śląskie 14%, a Środa Śląska 12,9%.

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

MAPA 10. Udział terenów zabudowanych w powierzchni ogólnej jednostki.



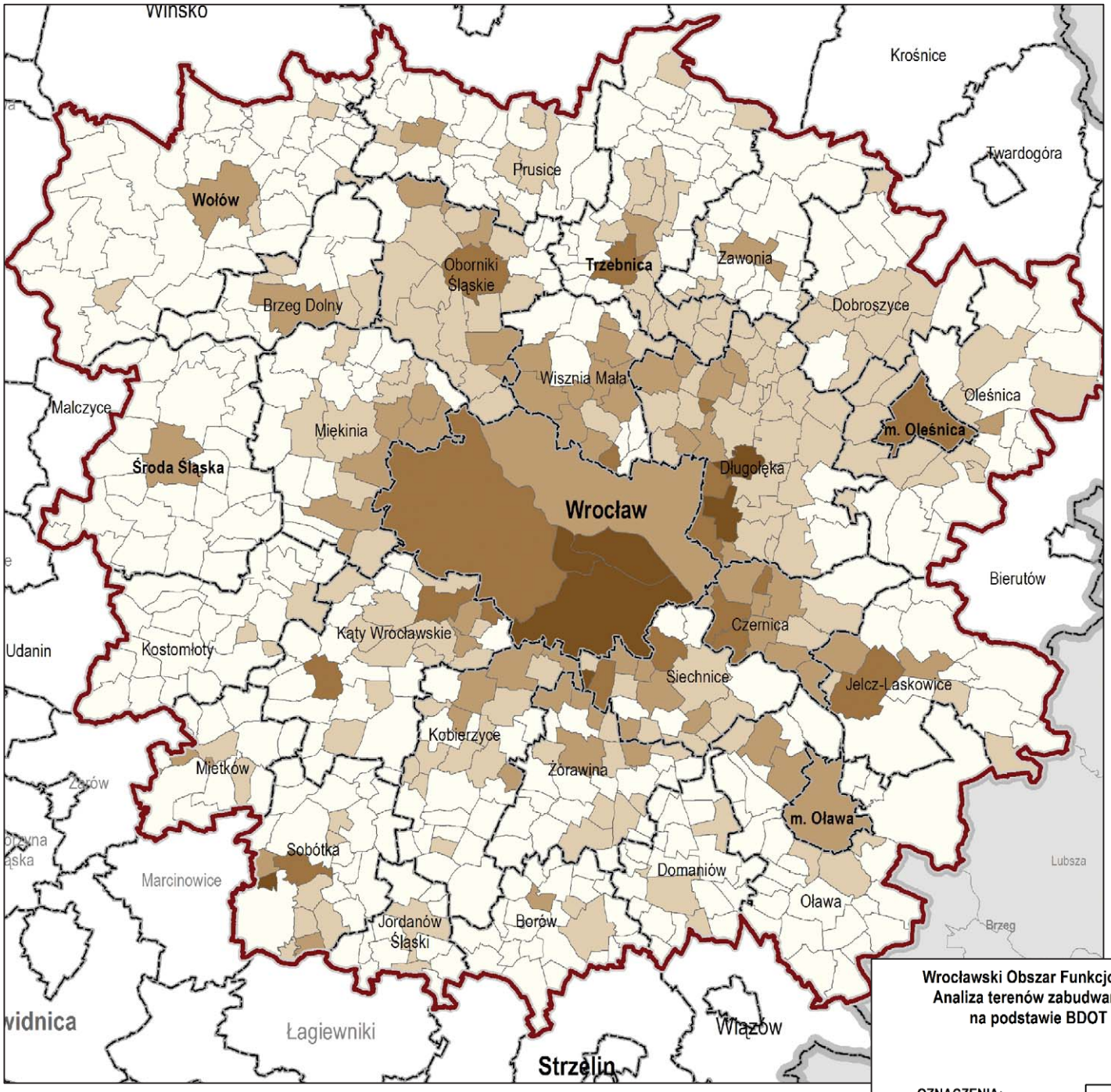
Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych BDOT

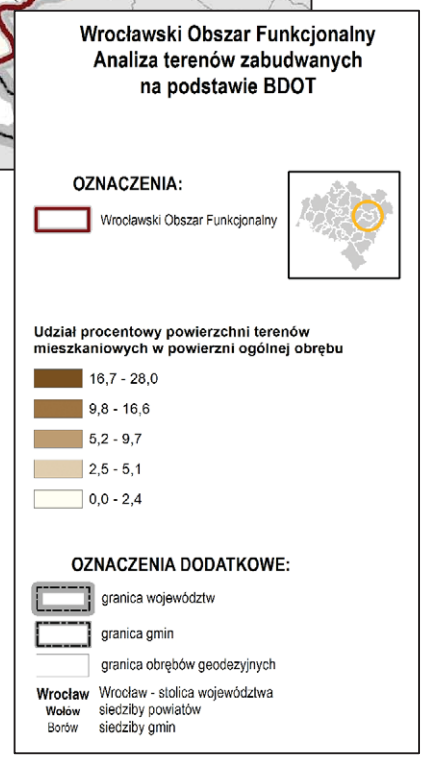
Wielkość wskaźnika powierzchni terenów związanych z zabudową zależy od dwóch parametrów – wielkości powierzchni terenów zabudowanych oraz wielkości jednostki geodezyjnej. Nie zawsze jednak procent powierzchni zabudowanej w danym obrębie odzwierciedla we właściwy sposób faktyczną wielkość tych terenów oraz ich znaczenie w otoczeniu, szczególnie w przypadku kiedy obręb zajmuje dużą powierzchnię. Pomimo tego zastrzeżenia wskaźnik terenów zabudowanych pozwala z dużym przybliżeniem na ocenę struktury osadniczej obszaru.

Poza wyżej wspomnianymi miastami i miejscowościami najintensywniej pokryte zabudową są tereny wokół Wrocławia położone w odległości do 23–25 km od centrum miasta, z przedłużeniem obszaru intensywnego zagospodarowania na kierunkach wschodnich do miast Oleśnica, Oława oraz Jelcz-Laskowice, a także częściowo na północ Wrocławia poza Oborniki Śląskie, Trzebnicę i Prusice.

Najmniej wykorzystane pod zabudowę są tereny gmin Wołów i Brzeg Dolny – położone na północny-zachód od Wrocławia. Natomiast w różnym stopniu są zagospodarowane tereny położone na południe od centrum Wrocławia, mimo iż znajdują się tam duże, otwarte kompleksy gruntów rolnych o wysokiej przydatności dla rolnictwa, a tym samym prawnie chronione przed zabudową niezwiązaną z rolnictwem. To jednak właśnie na południe od granic Wrocławia skupia się najintensywniej osadnictwo, szczególnie w sąsiedztwie autostrady A4, co najprawdopodobniej wynika z bardzo dobrej obsługi komunikacyjnej tych obszarów.

MAPA 11. Udział terenów zabudowanych w powierzchni ogólnej jednostki.





Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych BDOT

Tereny zabudowy mieszkaniowej.

W BDOT przyjęto trzy rodzaje terenów zabudowy związanych z mieszkalnictwem. Są to tereny zabudowy: mieszkaniowej jednorodzinnej, mieszkaniowej wielorodzinnej oraz typu śródmiejskiego. We Wrocławiu większy udział terenów zabudowy mieszkaniowej, poza Śródmieściem (28,04%) i Starym Miastem (22,21%), odnotowuje się w południowej dzielnicy Krzyki (18,22%), natomiast w najmniejszym stopniu występuje na terenie Psiego Pola (8,81%) [Mapa 11.].

Mimo iż tereny o wyraźnej intensywności zabudowy mieszkaniowej dominują na obszarach położonych na północ od Wrocławia, to jednak najwyższe jej wskaźniki odnotowano dla obrębów położonych w gminie Długołęka, Czernica, Siechnice oraz Kąty Wrocławskie.

Na terenie obrębu Kiełczów (gmina Długołęka) aż 23,75% terenu pokryte jest, wg danych z BDOT, zabudową mieszkaniową. Podobny stopień pokrycia terenów (23,65%) jest na obszarze obrębu Górka (23,65%) w gminie Sobótka, Biestrzyków (22,77%) – gmina Siechnice oraz we wsi Długołęka (20,62%). Wysoki poziom zagospodarowania zabudową mieszkaniową występuje również na obszarze obrębów: Bąków (16,57%) i Mirków (15,67%) w gminie Długołęka, Żerniki Wrocławskie (14,17%) i Radwanice (14,45%) w gminie Siechnice oraz Smolec (14,66%) i Kąty Wrocławskie (14,17%) w gminie Kąty Wrocławskie. Jakkolwiek większość z tych obszarów wcześniej stanowiła tereny typowo wiejskie i rolnicze, to poziom udziału terenów zabudowy mieszkaniowej często znacznie przekracza tego typu wskaźniki dla terenów miejskich, szczególnie w odniesieniu do terenów małych miast. Dla Sobótki, Oleśnicy, czy Trzebnicy wskaźnik ten kształtuje się na poziomie 12–13%.

Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.
Na obszarze WrOF poziom udziału powierzchni terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w stosunku do powierzchni wszystkich terenów mieszkaniowych jest dość zróżnicowany. W samym Wrocławiu kształtuje się on od 14,84% w dzielnicy Psie Pole do 44,10% na Starym Mieście. Generalnie na terenie miast wskaźnik ten przekracza 10%, choć wyróżniają się tu Brzeg Dolny (20,17%) oraz Oleśnica (18,31%). Obręby, w których znaczny udział stanowi zabudowa wielorodzinna, układają się w pierścień otaczający Wrocław w odległości ok. 15–25 km. Najniższy wskaźnik występuje na obszarach położonych na wschód oraz północny-wschód od Wrocławia. Takie rozmieszczenie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej spowodowane jest wcześniejszym funkcjonowaniem dużych państwowych gospodarstw rolnych PGR na terenach rolniczych.

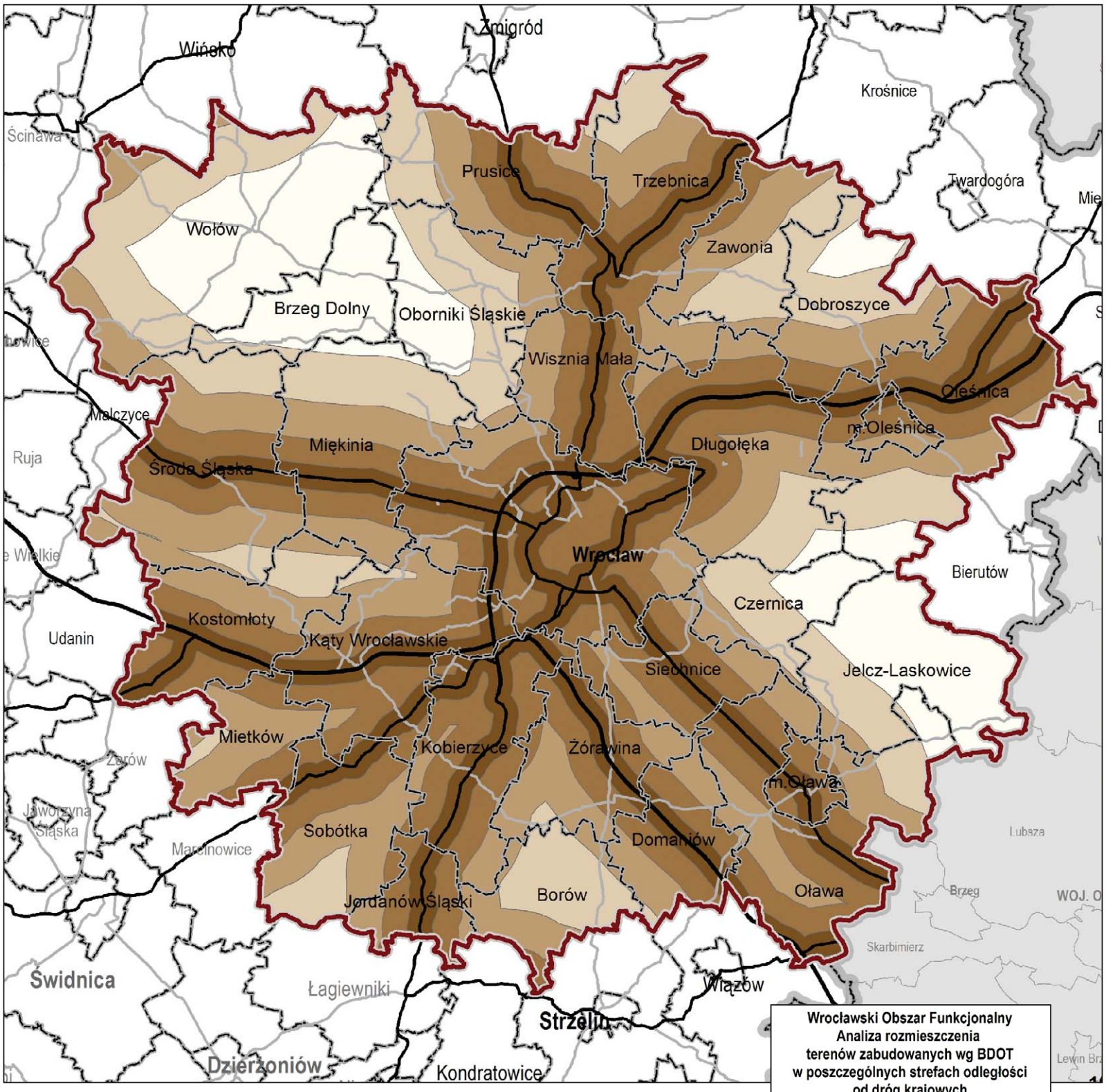
Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.
Jeśli chodzi o intensywność zagospodarowania terenów zabudową mieszkaniową jednorodzinną, to w 20 jednostkach na obszarze WrOF zajmuje ona ponad 10% ich powierzchni. Większość z nich (2/3) znajduje się z najbliższym sąsiedztwie Wrocławia, na terenie gmin powiatu wrocławskiego. Największy udział terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w powierzchni całkowitej mają obręby Kiełczów (23,2%) – gmina Długołęka, Biestrzyków (22,8%) – gmina Siechnice, Górka (22,5%) – gmina Sobótka oraz wieś Długołęka (20,6%). Ponadto do jednostek tych należą dwie dzielnice Wrocławia – Śródmieście (12,1%) i Krzyki (10,3%).
Spośród 627 zlokalizowanych na obszarze WrOF obrębów (z wyłączeniem Wrocławia), w ponad 170 odsetek terenów zabudowy jednorodzinnej w stosunku do powierzchni mieszkaniowej wynosi 90%. Sytuacja taka ma miejsce głównie w paśmie od gminy Oleśnica przez gminy: Dobroszyce, Trzebnica, Prusice do gminy Wołów oraz w obrębach gmin tworzących pas gmin nadodrzańskich: Jelcz-Laskowice, Czernica, Siechnice, Miękinia oraz ponownie Wołów. Na obszarach tych gmin obręby o dominacji zabudowy jednorodzinnej skupione są po kilka, kilkanaście bezpośrednio ze sobą sąsiadując. Na południe i zachód od Wrocławia przewaga zabudowy jednorodzinnej wśród innego rodzaju zabudowy nie jest już tak wyraźna. Obręby, na terenie których stanowi ona ponad 90% są na ogół rozproszone. Najmniej obrębów tego rodzaju jest na terenie gmin Kąty Wrocławskie, Sobótka, Mietków, Kostomłoty i Środa Śląska.

Charakterystyka terenów zabudowanych w odniesieniu do głównych ciągów drogowych.
Rozmieszczenie terenów zabudowy mieszkaniowej przeanalizowano również pod kątem lokalizacji względem głównych ciągów komunikacyjnych przebiegających przez teren WrOF – dróg krajowych i wojewódzkich. Badano udział powierzchni zajętej przez zabudowę mieszkaniową w strefach odległości od tych dróg – w odległości 0-1 km, 1-3 km, 3-6 km oraz 6-10 km.

Charakterystyka terenów zabudowy mieszkaniowej w odniesieniu do dróg krajowych.
Po przeanalizowaniu rozmieszczenia terenów zajętych pod zabudowę mieszkaniową względem dróg okazało się, że w pierwszych dwóch strefach odległości od dróg krajowych (tj. 0-1 km oraz 1-3 km) znajduje się blisko 2/3 powierzchni terenów mieszkaniowych całego obszaru WrOF. [Mapa 12.].

Jeżeli przyjrzymy się poszczególnym rodzajom zabudowy mieszkaniowej, to sytuacja przedstawia się następująco: najwięcej terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zlokalizowanych jest w strefie 1-3 km od dróg krajowych – 28,54%; nieco mniej położonych jest w bezpośrednim sąsiedztwie tych dróg w odległości 0-1 km – 26,92%. W strefie do 1km od dróg krajowych znajduje się 51,03% terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

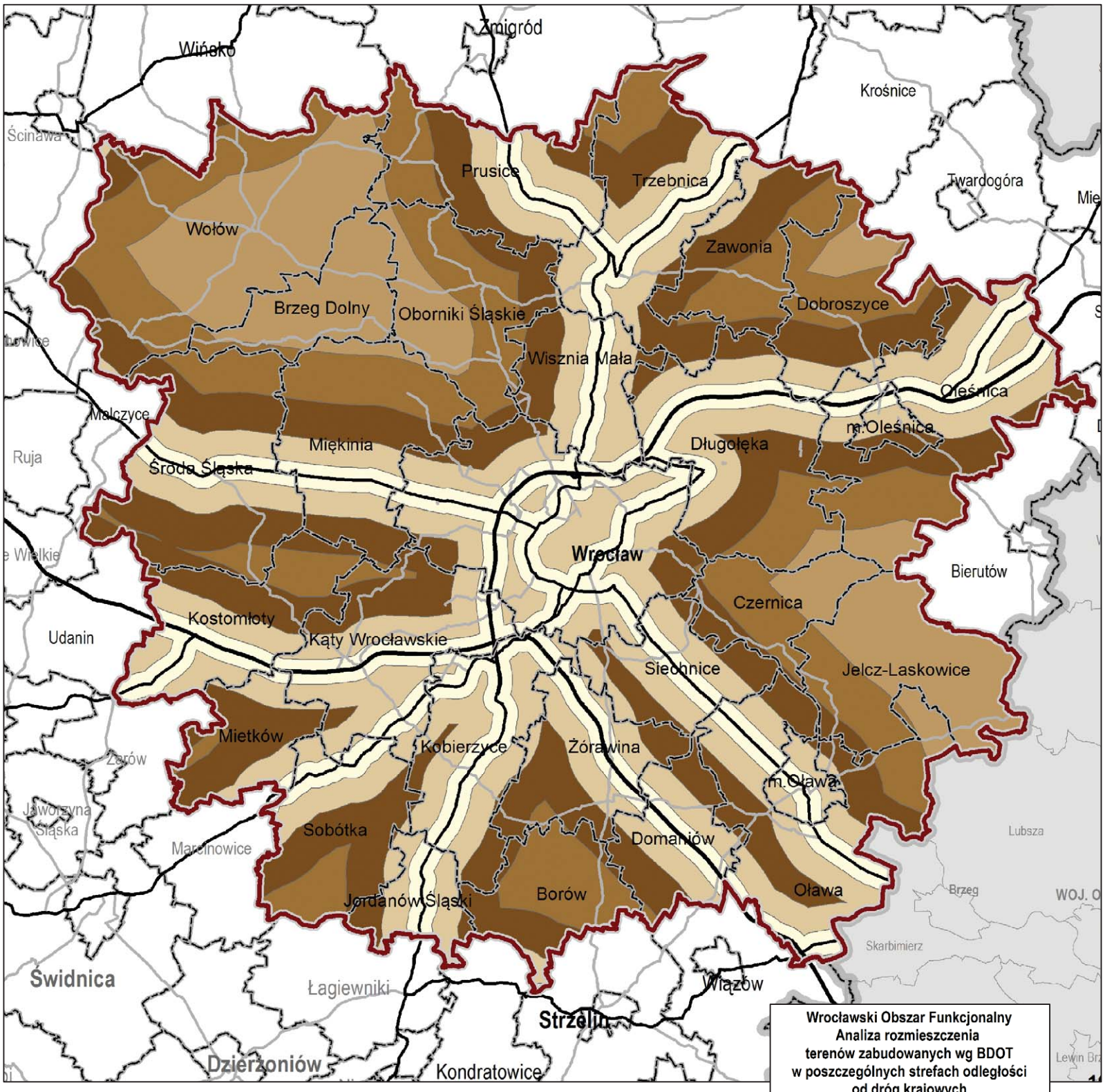
MAPA 12. Rozmieszczenie terenów zabudowy mieszkaniowej w danej strefie odległości od dróg krajowych.



Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych BDOT

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

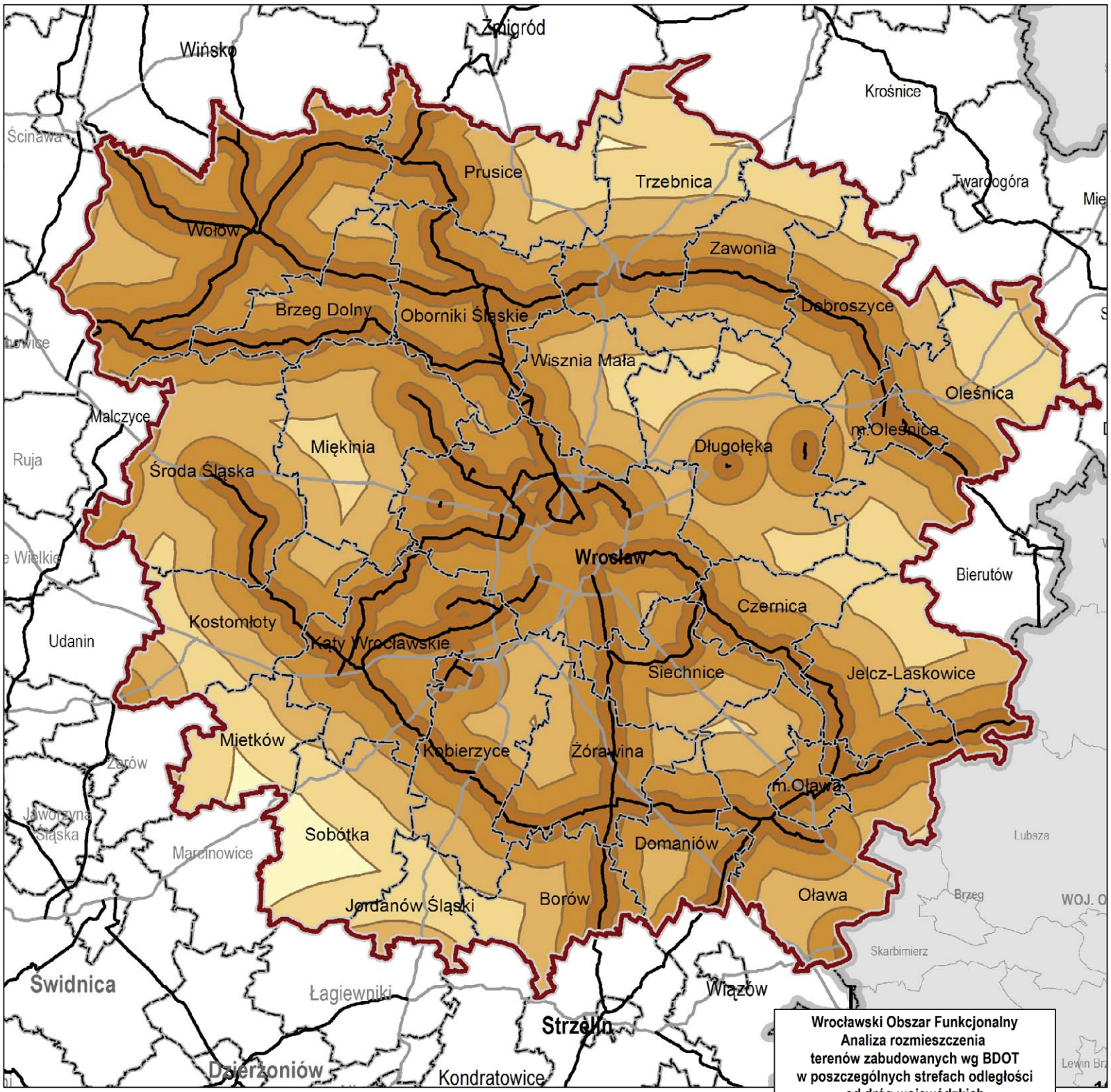
MAPA 13. Udział terenów zabudowy mieszkaniowej w powierzchni terenów zabudowanych w danej strefie odległości od dróg krajowych.



Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych BDOT

Jeżeli przyjrzymy się poszczególnym rodzajom zabudowy mieszkaniowej, to sytuacja przedstawia się następująco: najwięcej terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zlokalizowanych jest w strefie 1-3 km od dróg krajowych – 28,54%; nieco mniej położonych jest w bezpośrednim sąsiedztwie tych dróg w odległości 0-1 km – 26,92%. W strefie do 1km od dróg krajowych znajduje się 51,03% terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

MAPA 14. Rozmieszczenie terenów zabudowy mieszkaniowej w danej strefie odległości od dróg wojewódzkich.



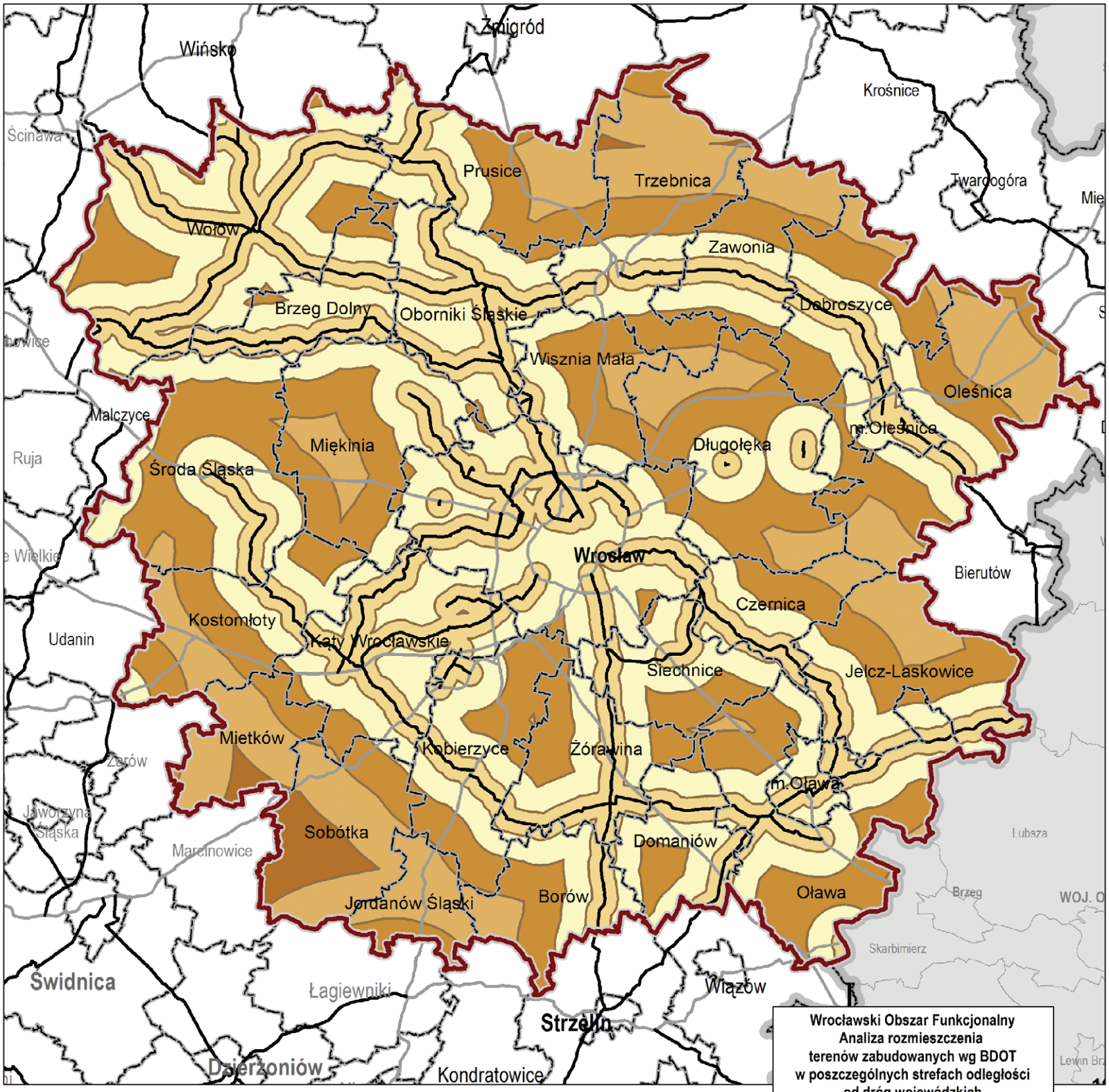
Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych BDOT

Charakterystyka terenów zabudowy mieszkaniowej w odniesieniu do dróg wojewódzkich.

Tereny zabudowy mieszkaniowej w stosunku do dróg wojewódzkich rozmieszczone są podobnie, jednak w nieco odmiennych proporcjach. Ich udział w strefie bezpośrednio położonej wzdłuż dróg wojewódzkich (do 1km) nie dominuje tak znacząco (38,47%). Około połowy ze wszystkich terenów mieszkaniowych znajduje się w odległości od 1 do 6 km od osi dróg tej kategorii. W odległości większej niż 6 km od dróg wojewódzkich położonych jest jedynie 1,42% z wszystkich terenów mieszkaniowych znajdujących się na obszarze WrOF.

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

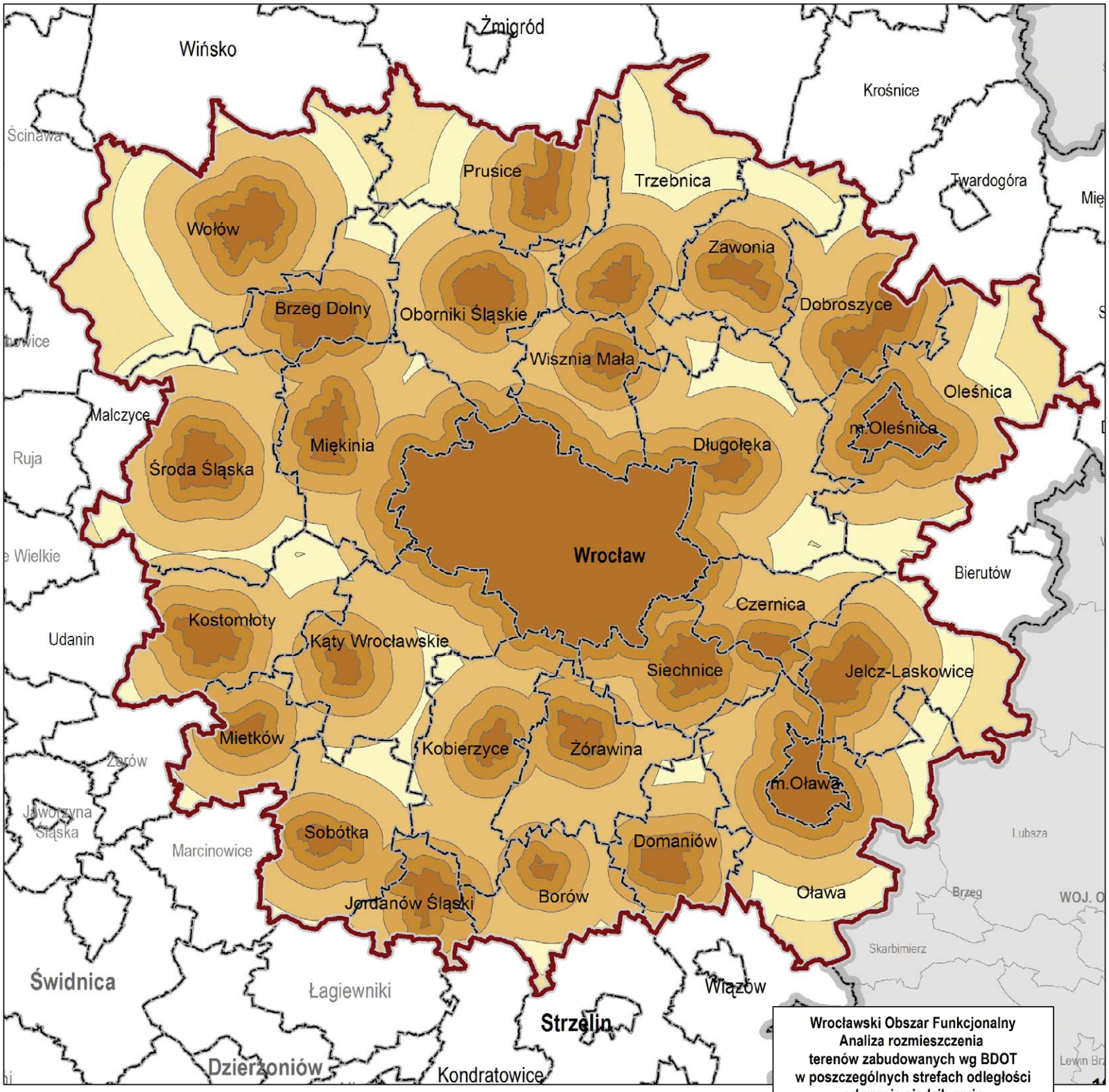
MAPA 15. Udział terenów zabudowy mieszkaniowej w powierzchni terenów zabudowanych w danej strefie odległości od dróg wojewódzkich.



Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych BDOT

Jeżeli weźmiemy pod uwagę udział powierzchni terenów mieszkaniowych w stosunku do całej powierzchni terenów zabudowanych (z wyłączeniem terenów infrastruktury komunikacyjnej) to sytuacja dla dróg wojewódzkich wygląda trochę odmiennie niż w przypadku dróg krajowych. Co ciekawe, w tym przypadku najniższy odsetek zajmują one w pasie od 1 do 3 km od dróg wojewódzkich – 69,99 %. Niewiele wyższy wskaźnik ma zabudowa mieszkaniowa w bezpośrednim sąsiedztwie ww. dróg – 70,95% [Mapa 15.]. Natomiast najwyższy udział zabudowy mieszkaniowej w terenach zabudowanych występuje na terenach położonych w odległości od 3 do 6 km od dróg wojewódzkich – 80,43%. Świadczyć to może o tym, iż w sąsiedztwie tych dróg w większym stopniu lokalizowana jest zabudowa związana z usługami i produkcją.

MAPA 16. Udział terenów zabudowy mieszkaniowej w powierzchni całkowitej danej strefy odległości od siedzib władz gminnych.



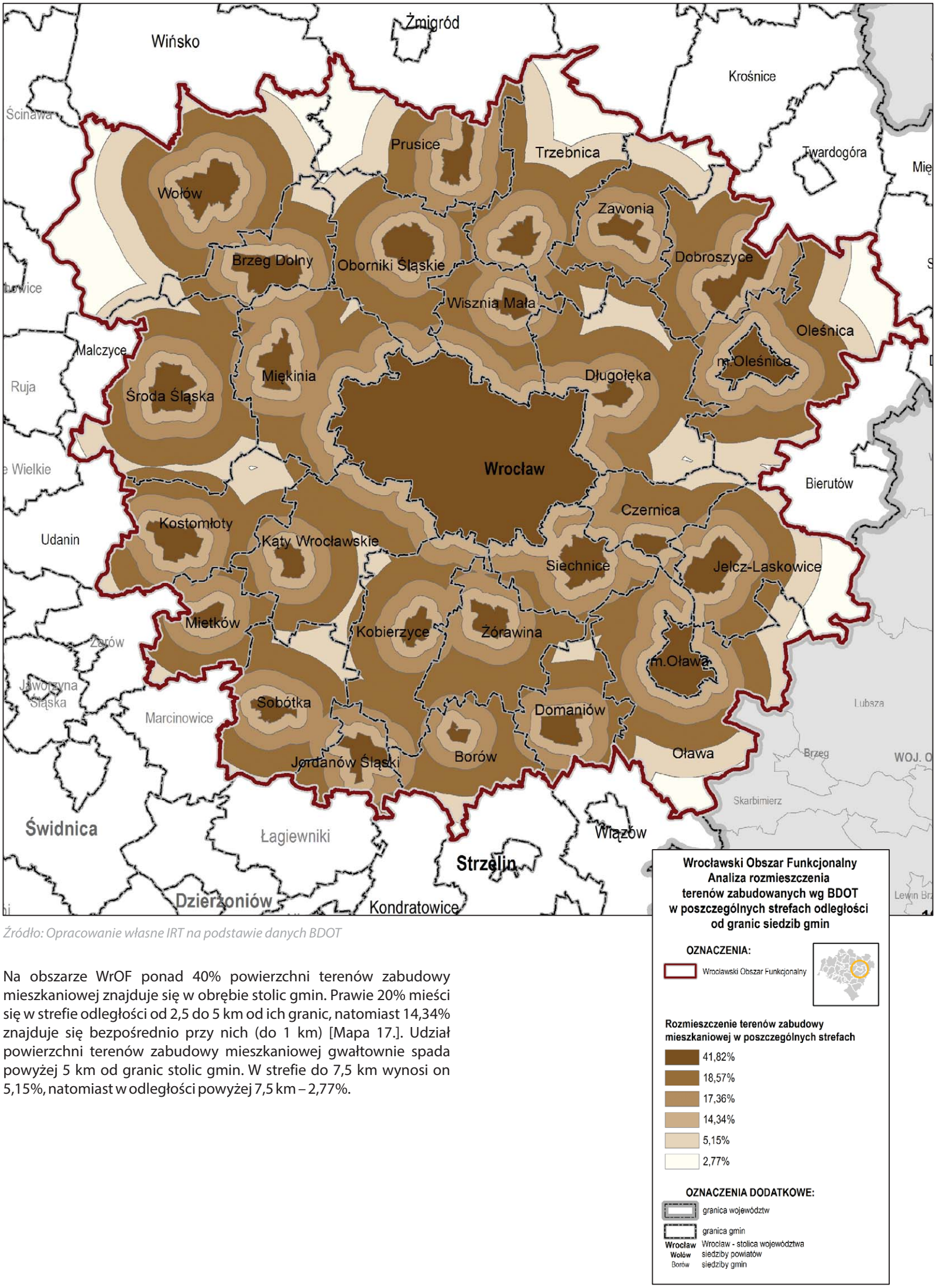
Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych BDOT

Charakterystyka terenów zabudowy mieszkaniowej w odniesieniu do siedzib gmin.

W polu badań znalazły się również analizy dotyczące rozmieszczenia zabudowy mieszkaniowej pod kątem jej usytuowania względem miast oraz miejscowości będących stolicami gmin. Tereny zabudowy mieszkaniowej mają oczywiście najwyższy udział w powierzchni terenów samych stolic gmin – 10,86 %, który zmniejsza się wraz ze wzrostem odległości od ich granic. W ich najbliższym sąsiedztwie wskaźnik ten jest o prawie 2/3 niższy i wynosi 3,79%. Natomiast w odległości między 3 a 6 km. od granic tereny mieszkaniowe zajmują średnio 2,47% [Mapa 16.].

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

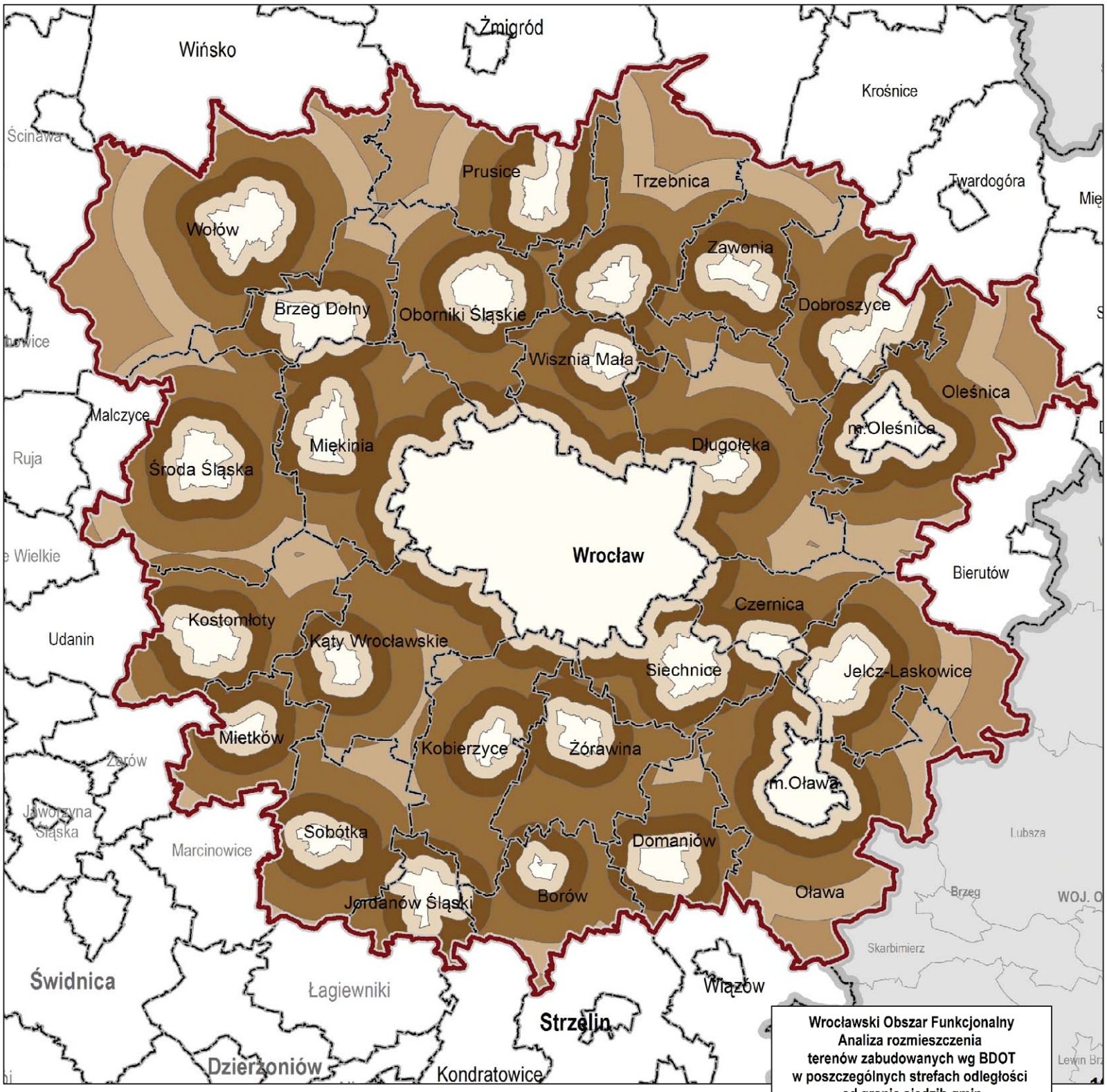
MAPA 17. Rozmieszczenie terenów zabudowy mieszkaniowej w poszczególnych strefach odległości od siedzib władz gminnych.



Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych BDOT

Na obszarze WrOF ponad 40% powierzchni terenów zabudowy mieszkaniowej znajduje się w obrębie stolic gmin. Prawie 20% mieści się w strefie odległości od 2,5 do 5 km od ich granic, natomiast 14,34% znajduje się bezpośrednio przy nich (do 1 km) [Mapa 17.]. Udział powierzchni terenów zabudowy mieszkaniowej gwałtownie spada powyżej 5 km od granic stolic gmin. W strefie do 7,5 km wynosi on 5,15%, natomiast w odległości powyżej 7,5 km – 2,77%.

MAPA 18. Udział terenów zabudowy mieszkaniowej w powierzchni terenów zabudowanych danej strefy odległości od siedzib władz gminnych.

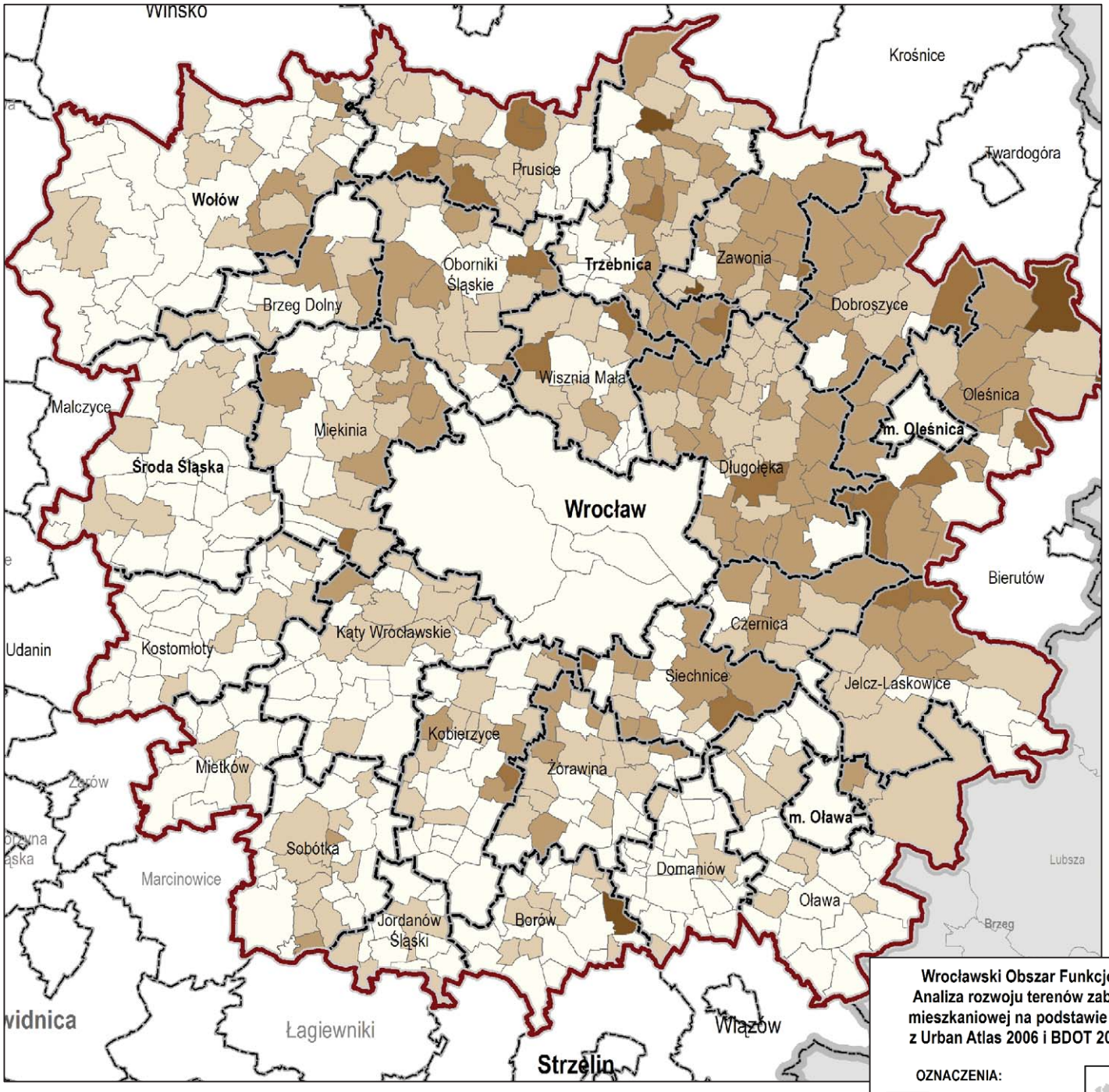


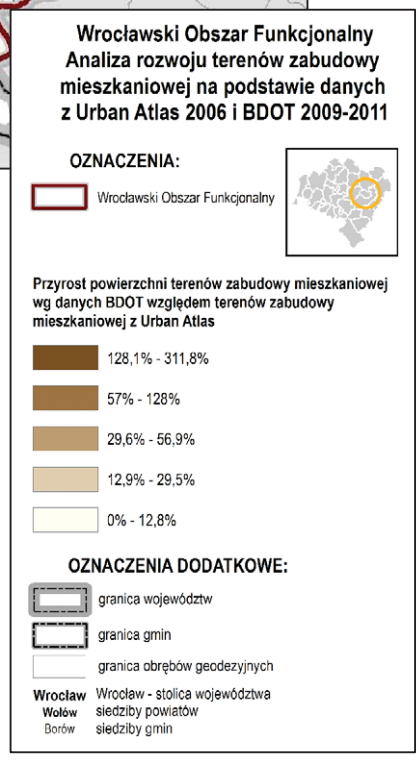
Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych BDOT

W zależności od odległości od stolic gmin zmienia się parametr odzwierciedlający stosunek udziału powierzchni terenów mieszkaniowych do powierzchni pozostałych terenów zabudowanych. Najmniejszy udział w terenach zabudowanych ogółem (z wyłączeniem terenów infrastruktury komunikacyjnej) odnotowuje się w stolicach gmin, gdzie wynosi on 45,65%. Najwyższy wskaźnik w tym względzie mają tereny położone w odległości od 1,5 do 2,5 km od ich granic, aż 80,17% [Mapa 18.].

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

MAPA 19. Wskaźnik zmiany powierzchni terenów zabudowy mieszkaniowej w poszczególnych jednostkach.





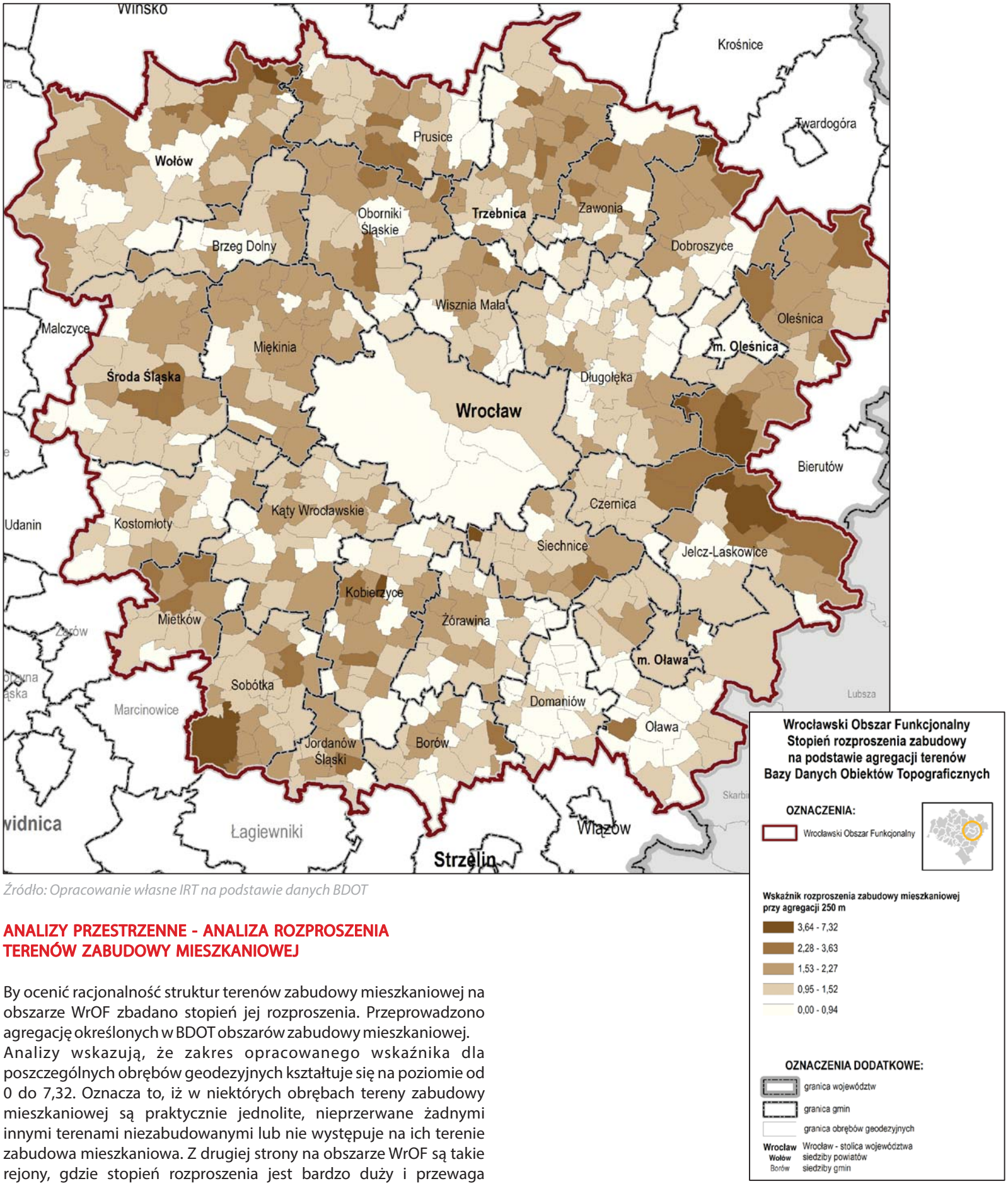
Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych BDOT oraz CORINE Land Cover

ANALIZY PRZESTRZENNE – ANALIZA ROZWOJU TERENÓW ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ

Podjęto próbę oszacowania kierunków rozwoju przestrzennego terenów zabudowy mieszkaniowej. Do przeprowadzenia tej analizy posłużono się danymi dotyczącymi terenów zabudowy mieszkaniowej z BDOT (opracowywanych w latach 2009–2011), które skonfrontowano z zasięgiem terenów mieszkaniowych z CORINE Land Cover (ze stanem aktualności na rok 2006). Ustalono różnicę pomiędzy zasięgiem terenów mieszkaniowych z BDOT oraz CORINE Land Cover. Największe różnice w zasięgu terenów zabudowy mieszkaniowej pomiędzy danymi z BDOT a CORINE Land Cover występują w obrębach geodezyjnych położonych na północ, północny-wschód oraz wschód od Wrocławia. W większości obrębów w gminach Długołęka (24 obręby), Trzebnica (19), Oleśnica (18), Zawonia (14), Dobroszyce (11) oraz Prusice (10) różnica (przyrost) w sumie terenów zabudowy mieszkaniowej wyniosła ponad 25% [Mapa 19.]. Znaczny udział obrębów o podobnej charakterystyce mają ponadto gminy (z reguły położone w sąsiedztwie Wrocławia): Siechnice (9 obrębów), Kobierzyce (8), Miękinia (8), Jelcz-Laskowice (7), Oborniki Śląskie (7) oraz Czernica (5) i Wisznia Mała (5).

Jednak najintensywniejszy przyrost (różnicę) zanotowano dla obrębu Borek Strzeliński w gminie Borów – 311,8% oraz Osada Leśna w gminie wiejskiej Oleśnica – 203,5%. Znaczne różnice pomiędzy 50% a 100% odnotowano dla 7 obrębów w gminach Oleśnica i Trzebnica oraz 5 obrębów w gminie Długołęka [Mapa 19.]. Dla całego obszaru WrOF odnotowano różnicę (przyrost) terenów zabudowy mieszkaniowej pomiędzy BDOT a CORINE Land Cover łącznie o 1 813,5724 ha.

MAPA 20. Wskaźnik rozproszenia terenów zabudowy mieszkaniowej w poszczególnych jednostkach przy agregacji 250m.



Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych BDOT

ANALIZY PRZESTRZENNE - ANALIZA ROZPROSZENIA TERENÓW ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ

By ocenić racjonalność struktur terenów zabudowy mieszkaniowej na obszarze WrOF zbadano stopień jej rozproszenia. Przeprowadzono agregację określonych w BDOT obszarów zabudowy mieszkaniowej.
Analizy wskazują, że zakres opracowanego wskaźnika dla poszczególnych obrębów geodezyjnych kształtuje się na poziomie od 0 do 7,32. Oznacza to, iż w niektórych obrębach tereny zabudowy mieszkaniowej są praktycznie jednolite, nieprzerwane żadnymi innymi terenami niezabudowanymi lub nie występuje na ich terenie zabudowa mieszkaniowa. Z drugiej strony na obszarze WrOF są takie rejony, gdzie stopień rozproszenia jest bardzo duży i przewaga terenów niezabudowanych pomiędzy terenami zabudowy mieszkaniowej jest ponad siedmiokrotna. Najwięcej obrębów geodezyjnych, gdzie wskaźnik poziomu rozproszenia zabudowy przekracza poziom 2 (czyli terenów niezabudowanych pomiędzy terenami mieszkaniowymi jest co najmniej dwa razy więcej) znajduje się na terenie gmin: Wołów (12), Oleśnica (9), Prusice (8), Trzebnica (8), Kobierzyce (6), Zawonia (6), Jelcz-Laskowice (5), Sobótka (5) oraz Środa Śląska (5).
W 12 spośród 28 gmin średni wskaźnik rozproszenia, przyjęty dla obrębów, przekracza wartość 1,5. Największy średni stopnień rozproszenia dotyczy gmin: wiejskiej Oleśnica (1,97), Jelcz-Laskowice (1,9), Wołów (1,72), Dobroszyce (1,65), Siechnice (1,65), Sobótka (1,64), Prusice (1,62), Kobierzyce (1,6) oraz Oborniki Śląskie (1,6). Najbardziej zwarte obszary zabudowy mieszkaniowej zlokalizowane są na terenie Wrocławia (0,69), gminy Domaniów (0,75), miasta Oleśnica (0,87) oraz miasta Oława (0,96) [Mapa 20.].
Można zauważyć, że obręby o najwyższym stopniu rozproszenia terenów zabudowy mieszkaniowej w znacznym stopniu pokrywają się z lokalizacją większych kompleksów leśnych na danym obszarze.

WNIOSKI

Wrocław jest bardzo dominującym ośrodkiem w strukturze Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego. Na jego terenie koncentruje się większość usług oraz znaczna część mieszkalnictwa. Jednak dynamiczne zmiany zachodzą na całym obszarze WrOF. Bardzo intensywny rozwój następuje w strefie podmiejskiej Wrocławia oraz w miastach powiatowych Oleśnica i Oława, które stanowią odrębne gminy miejskie. W strukturze osadniczej wyróżniają się także pozostałe jednostki miejskie, lecz bez wyraźnych różnic pomiędzy miastami powiatowymi a pozostałymi ośrodkami. Zabudowa mieszkaniowa poza Wrocławiem i jego bezpośrednim sąsiedztwem lokuje się przede wszystkim wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich, lecz niekoniecznie w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Stopień rozproszenia zabudowy mieszkaniowej zależy od polityki prowadzonej przez lokalne władze. Największe rozproszenie występuje w strefie podmiejskiej Wrocławia pomiędzy terenami najbliżej położonymi przy granicach Wrocławia a terenami typowo rolniczymi.

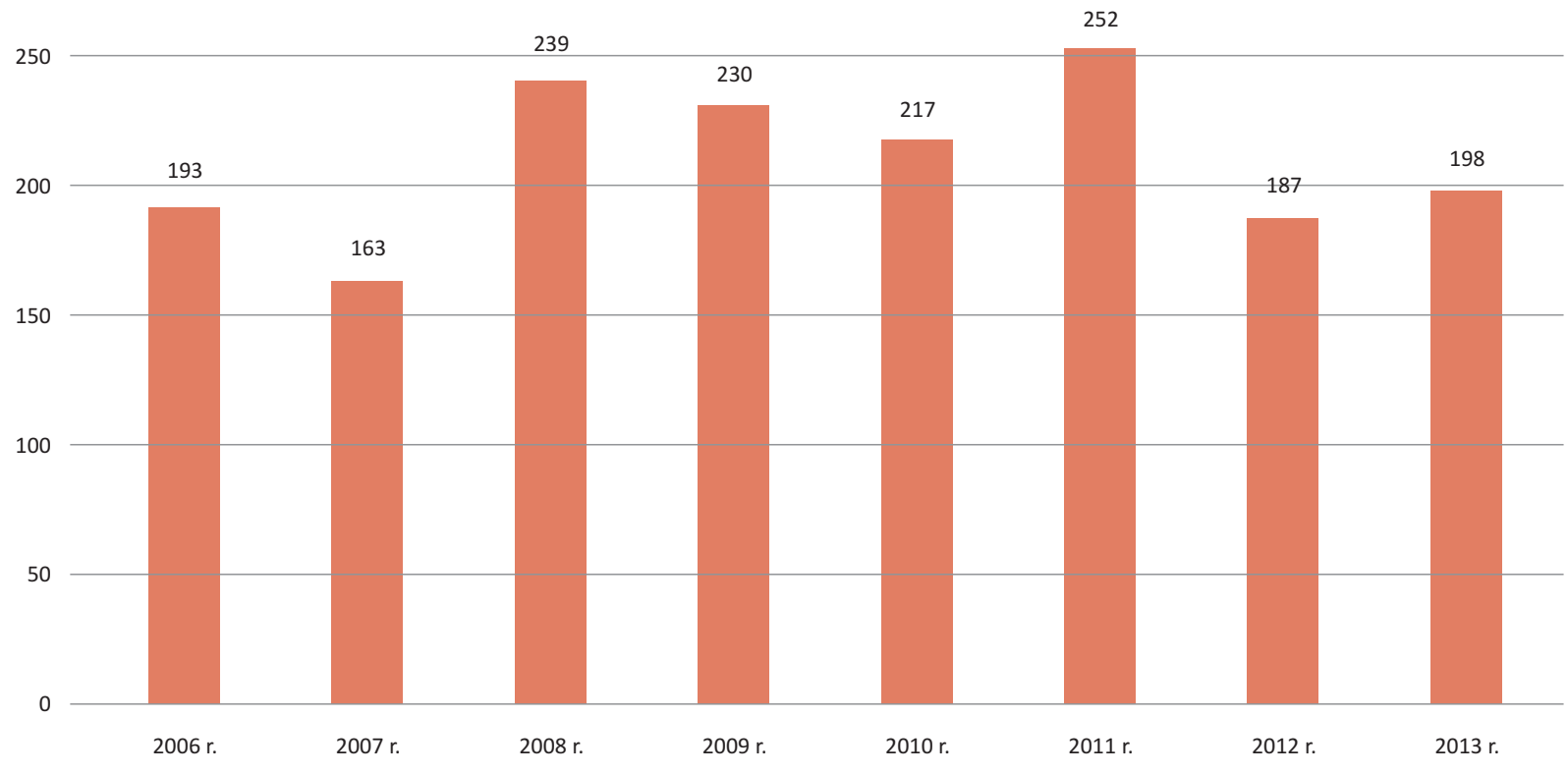
USŁUGI KOMERCYJNE

WSTĘP

W zakresie usług komercyjnych dla obszaru WrOF przeanalizowano dane statystyczne odnoszące się do obiektów handlowych i turystycznych, a także do liczby podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON prowadzących działalność gospodarczą w zakresie wybranych usług komercyjnych.

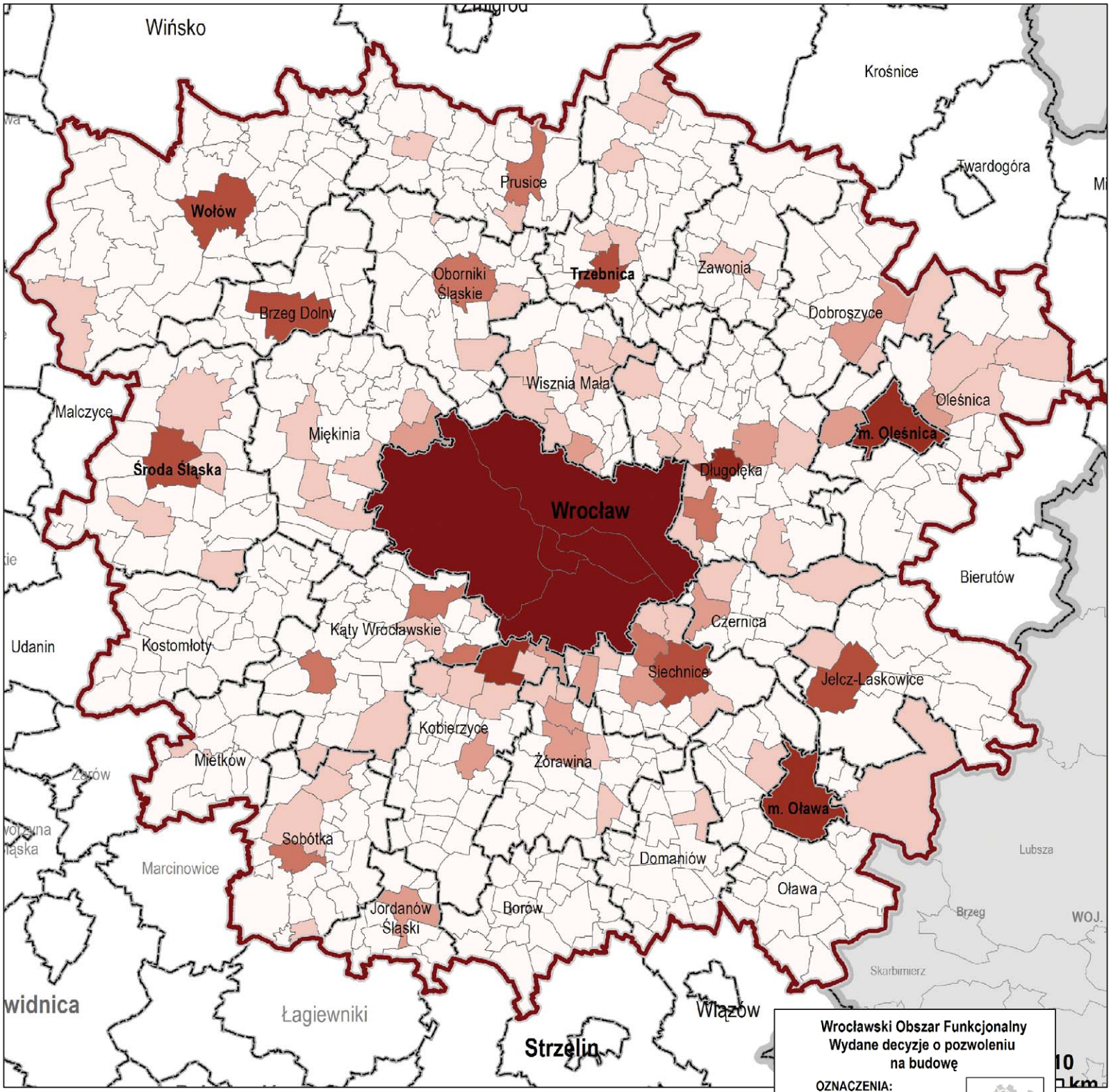
Decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.
W zakresie inwestycji związanych z budynkami usługowymi w okresie 2006–2013 rocznie wydawano około 210 decyzji na budowę budynków usługowych [Wykres 1.]. Pomimo iż najwięcej pozwoleń wydano w roku 2011 – łącznie 252 decyzje, nie można w tym względzie wskazać zdecydowanych różnic.

WYKRES 1. Liczba wydanych decyzji o pozwoleniu na budowę budynków usługowych na obszarze wrof w okresie 2006-2013.



Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych służb architektoniczno-budowlanych udostępnionych przez starostwa powiatowe

MAPA 1. Liczba wydanych decyzji o pozwoleniu na budowę budynków usługowych na obszarze wrof w okresie 2006-2013.



Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych służb architektoniczno-budowlanych udostępnionych przez starostwa powiatowe

Blisko 50 % decyzji o pozwoleniu na budowę budynków usługowych w latach 2006–2013 przyznano dla inwestycji zlokalizowanych na terenie Wrocławia (833). Poza Wrocławiem obszary, dla których najczęściej wydawano pozytywne orzeczenie rozchodzą się promieniście od jego granic, wzdłuż wszystkich dróg krajowych. W tym czasie ponad 25 decyzji wydano dla terenów miasta Oleśnica (43), miasta Oława (42), miejscowości Długołęka (37), miejscowości Bielany Wrocławskie (36) w gminie Kobierzyce oraz dla terenów miasta Trzebnica (26) [Mapa 1.].

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Obiekty handlowe zlokalizowane na obszarze WrOF wg danych GUS.

Z danych GUS wynika, iż na terenie WrOF w 2012 roku znajdowały się łącznie 182 obiekty typu: hipermarket, supermarket, dom handlowy, dom towarowy (sklasyfikowanych wg definicji GUS). Najwięcej podmiotów handlowych znajdowało się w obrębie Wrocławia – 112, co stanowi ponad 60% tego typu obiektów na obszarze całego WrOF. Poza Wrocławiem najwięcej dużych centrów handlowych znajdowało się na terenie miasta Oława (11) oraz na terenie gminy Jelcz-Laskowice (7). W gminie Kobierzyce i Trzebnica takich obiektów było po 6, zaś w Brzegu Dolnym i Wołowie po 5 [Mapa 2.].

MAPA 2. Rozmieszczenie obiektów handlowych w poszczególnych jednostkach wg danych GUS w 2012 r.

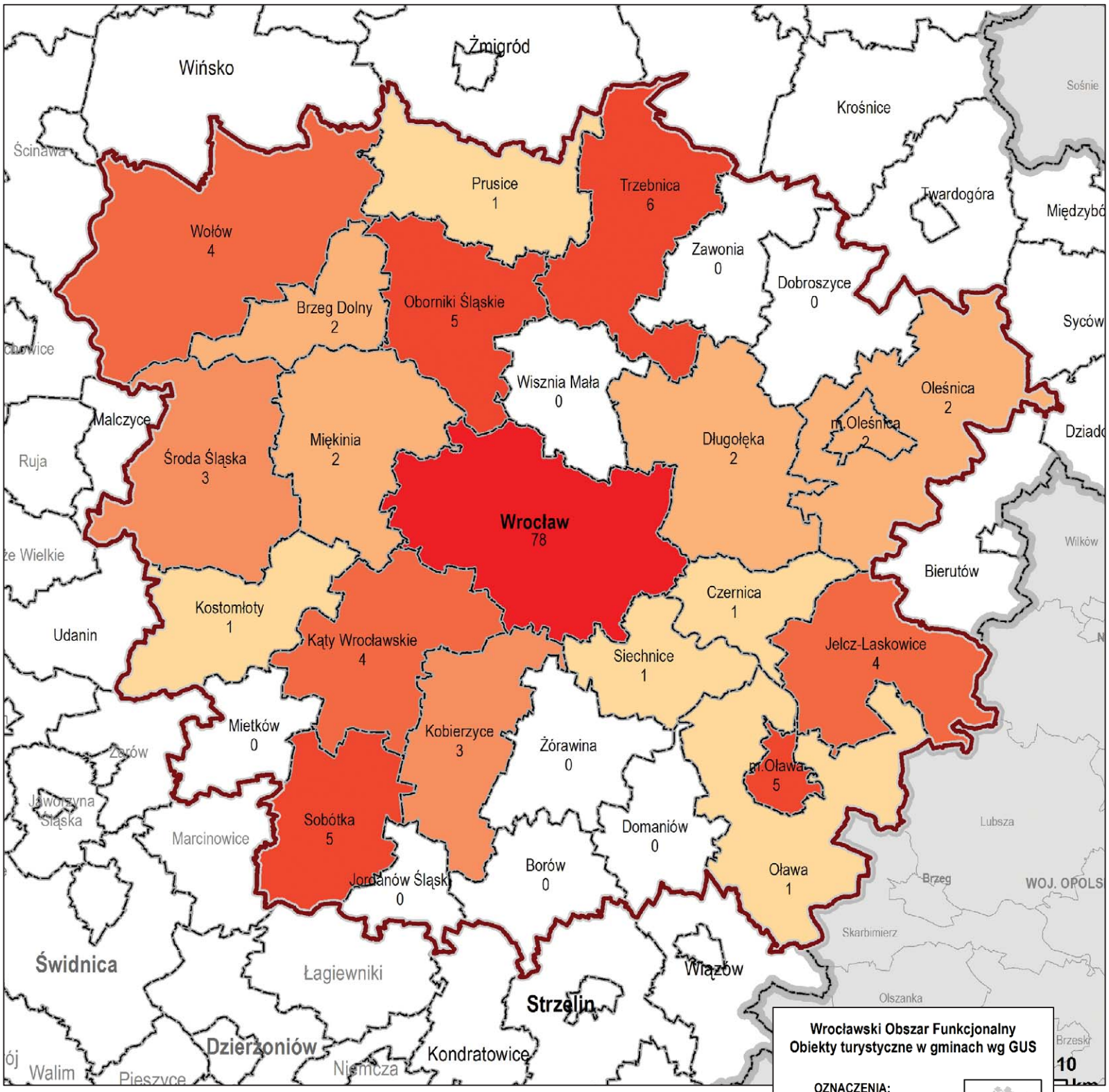


Źródło: Opracowanie własne IRT

Najmniej, po 1 obiekcie, znajdowało się w 2012 r. w gminach Dobroszyce i Żórawina. W dziesięciu na dwadzieścia osiem gmin WrOF obiekty takie w ogóle nie występowały – dotyczyło to przede wszystkim (poza gminą Wisznia Mała) gmin zlokalizowanych na obrzeżach obszaru funkcjonalnego, takich jak: Kostomłoty, Mietków, Jordanów Śląski, Borów, Domaniów, Prusice, Zawonia oraz gminy wiejskie Oława i Oleśnica.

Najwyższy wskaźnik liczby ww. centrów, przypadających na 10 tys. Mieszkańców, odnotowano w 2012 roku w mieście Oława (3,43), gminach: Kobierzyce (3,39), Brzeg Dolny (3,09) oraz Jelcz-Laskowice (3,04). We Wrocławiu wskaźnik ten wynosił wtedy 1,77 obiektu handlowego na 10 tys. mieszkańców. Dla pozostałych gmin, na terenie których znajduje się jednostka miejska (oprócz Kątów Wrocławskich) wskaźnik ten kształtował się na poziomie pomiędzy około 1,5 – 2,5 obiektu na 10 tys. mieszkańców. Dynamika zmian w powyższym zakresie, w badanym okresie 2008–2012, nie była duża. Najwięcej obiektów przybyło we Wrocławiu (39), a następnie 4 w Trzebnicy oraz po 3 w Oławie, gminie Jelcz-Laskowice oraz w gminie Siechnice. Pierwsze obiekty tego typu pojawiły się w tym czasie w gminach Dobroszyce, Miękinia, Czernica, Długołęka, Siechnice oraz Żórawina. W Brzegu Dolnym liczba obiektów handlowych ww. typu spadła z 6 do 5. Wśród dużych obiektów handlowych dominują supermarkety, których udział na terenie WrOF wzrósł z 75,6 % w 2008 r. do 81,3 % w 2012 r. Najmniej było domów towarowych i domów handlowych, dodatkowo ich łączny udział na terenie WrOF spadł z 8,1 % w 2009 r. do 6,0 % w 2012 r.

MAPA 3. Liczba obiektów turystycznych w gminie w 2012 r. wg danych GUS.

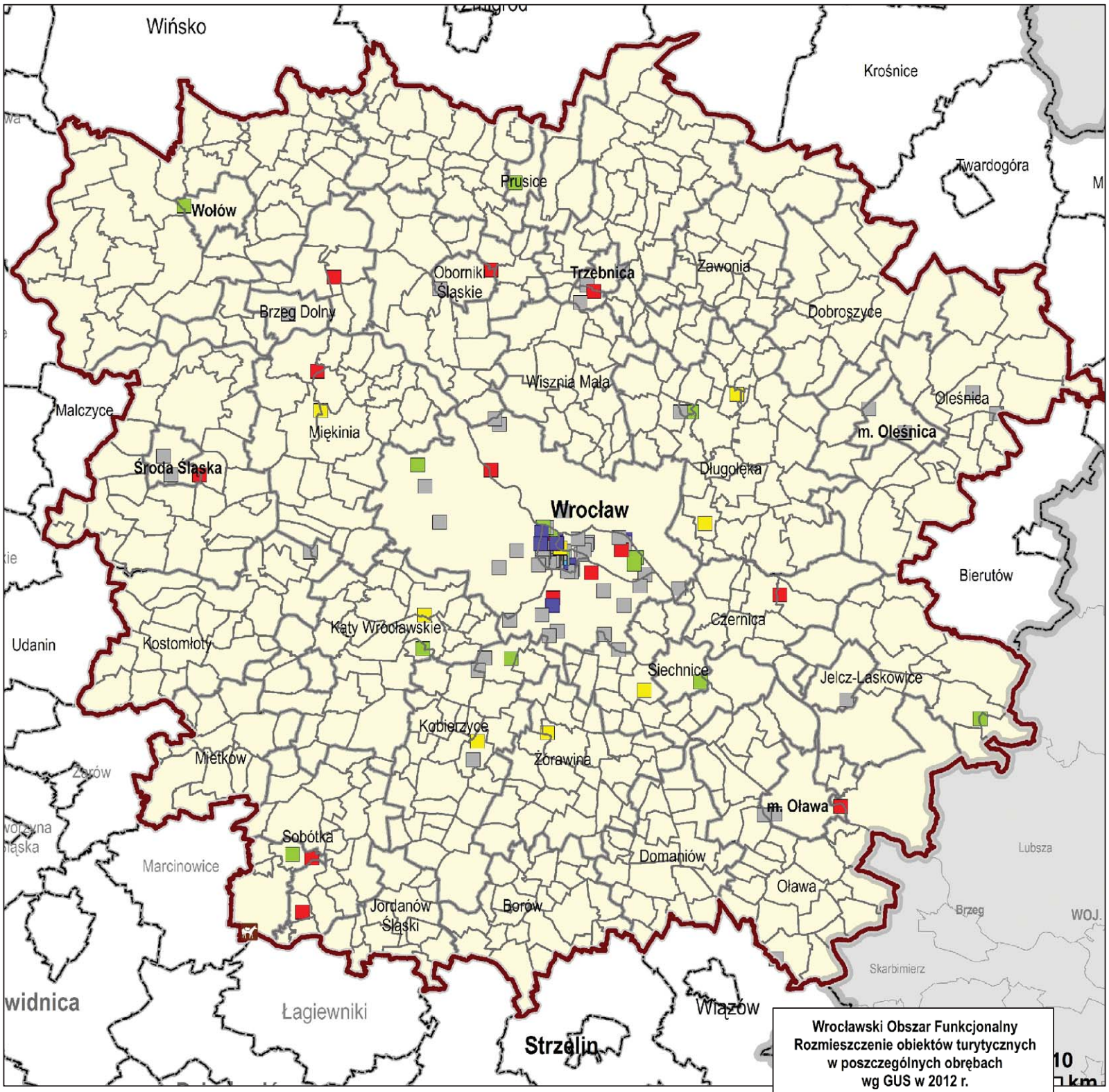


Źródło: Opracowanie własne IRT

Noclegowe obiekty turystyczne zlokalizowane na obszarze WrOF wg danych GUS.

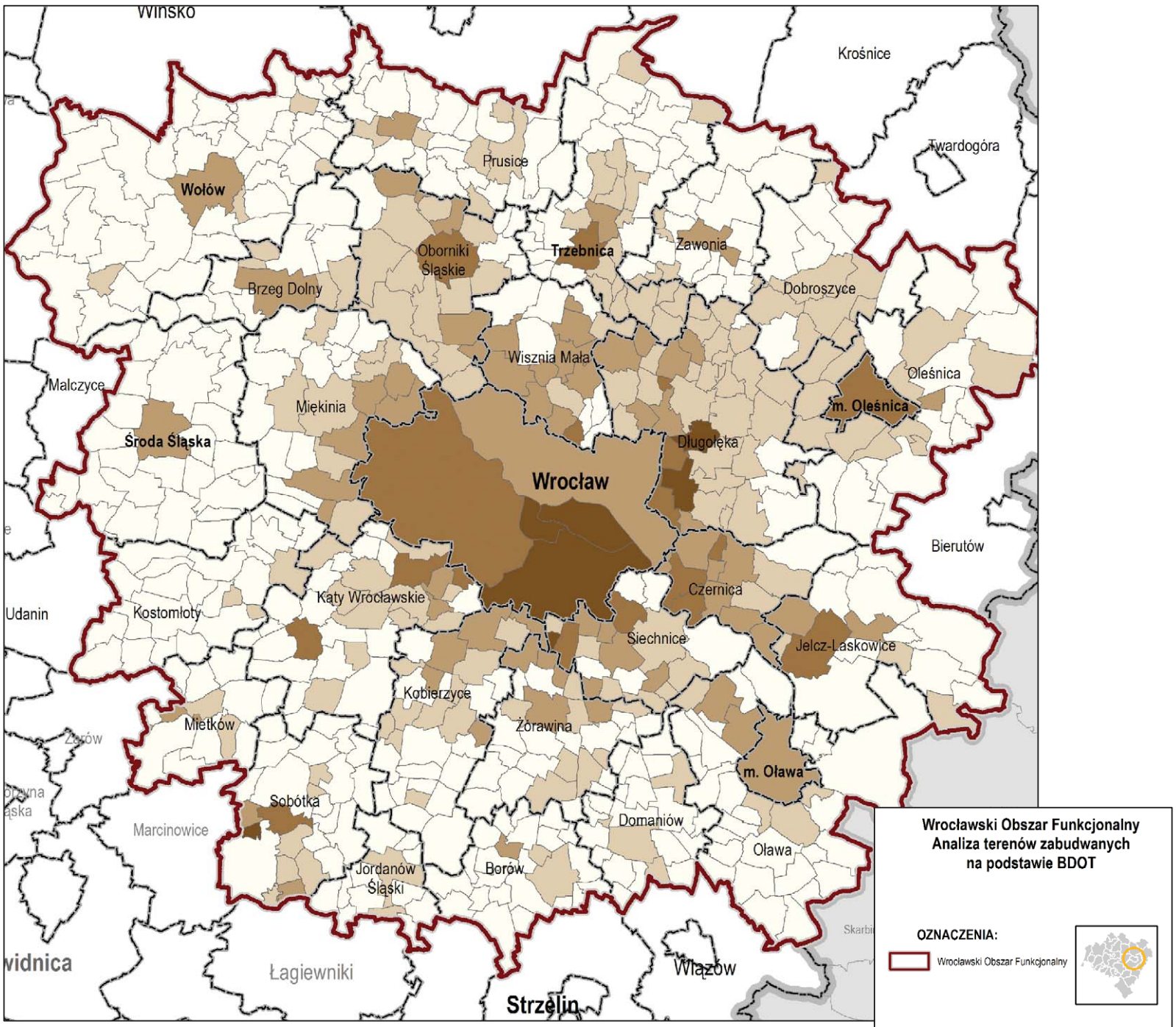
Na terenie WrOF, wg danych GUS, w 2012 r. znajdowały się łącznie 132 noclegowe obiekty turystyczne, z czego prawie 60 % we Wrocławiu (78). Poza Wrocławiem najwięcej tego typu obiektów znajdowało się na terenie gminy Trzebnica (6), miasta Oława (5), gmin Oborniki Śląskie (5) oraz Sobótka (5) [Mapa 3.]. Na terenie ośmiu gmin, w analizowanym roku, w ogóle nie było turystycznych obiektów noclegowych. Były to gminy: Borów, Dobroszyce, Domaniów, Jordanów Śląski, Mietków, Wisznia Mała, Zawonia oraz Żórawina. Ogółem liczba obiektów turystycznych w latach 2008–2012 zwiększyła się niemal o 1/3 (32,0 %).

MAPA 4. Rozmieszczenie obiektów turystycznych w poszczególnych jednostkach w 2012 r. wg rodzaju obiektu wg danych GUS.



Źródło: Opracowanie własne IRT

MAPA 5. Łączna liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON w jednostce w 2012 r.



Wrocławski Obszar Funkcjonalny
Analiza terenów zabudwanych
na podstawie BDOT

OZNACZENIA:

Wrocławski Obszar Funkcjonalny

Udział procentowy powierzchni terenów mieszkaniowych w powierzni ogólnej obrębu

16,7 - 28,0
9,8 - 16,6
5,2 - 9,7
2,5 - 5,1
0,0 - 2,4

OZNACZENIA DODATKOWE:

granica województw
granica gmin
granica obrębów geodezyjnych
Wrocław Wrocław - stolica województwa
Wołów siedziby powiatów
Borów siedziby gmin

Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych GUS

ANALIZY STATYSTYCZNE

Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie regon prowadzące działalność w zakresie wybranych usług komercyjnych

W celu przeprowadzenia bardziej szczegółowej analizy rozmieszczenia usług komercyjnych na obszarze WrOF, zbadano rozmieszczenie podmiotów gospodarczych w poszczególnych obrębach geodezyjnych, zarejesrtowanych w systemie REGON. Do analiz wybrano firmy prowadzące działalność gospodarczą w zakresie istotniejszych usług dla mieszkańców przyporządkowanych do następujących działów gospodarki:

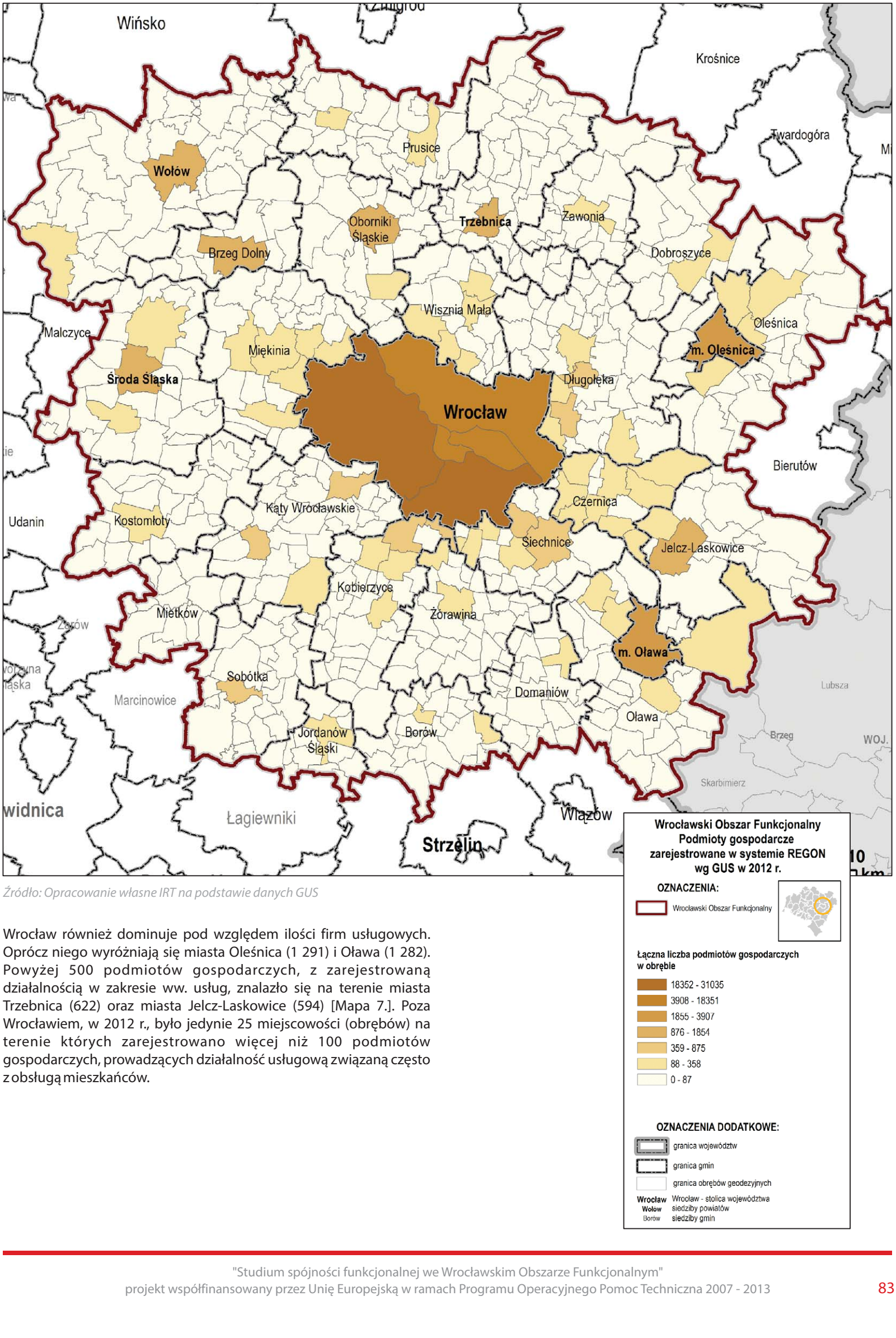
- handel hurtowy i detaliczny,
- magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport,
- zakwaterowanie,
- działalność usługowa związana z wyżywieniem,
- opieka zdrowotna,
- działalność sportowa, rozrywkowa i rekreacyjna,

Według danych GUS w 2012 r. podmioty gospodarcze zarejestrowane były przede wszystkim we Wrocławiu oraz przede wszystkim w odległości 20 km od jego centrum. Pod względem liczby zarejestrowanych podmiotów, poza strefą podmiejską Wrocławia, wyróżniają się ośrodki miejskie oraz stolice gmin wiejskich. Były to miasta Oleśnica (3 907 funkcjonujących podmiotów gospodarczych) i Oława (3 554). Podkreśla to ich charakter – odrębnych gmin miejskich oraz miast powiatowych.

Powyżej 1 000 podmiotów gospodarczych funkcjonowało na terenie miast: Trzebnica (1 854), Jelcz-Laskowice (1 605), Wołów (1 391), Środa Śląska (1 348), Oborniki Śląskie (1 338) oraz Brzeg Dolny (1 128). Poza miastami najwięcej podmiotów gospodarczych zarejestrowanych było w podwrocławskich miejscowościach, 838 w Bielanach Wrocławskich (gmina Kobierzyce), 613 w Smolcu (gmina Kąty Wrocławskie) oraz 610 w Kiełczowie(gmina Długołęka) [Mapa 6.].

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

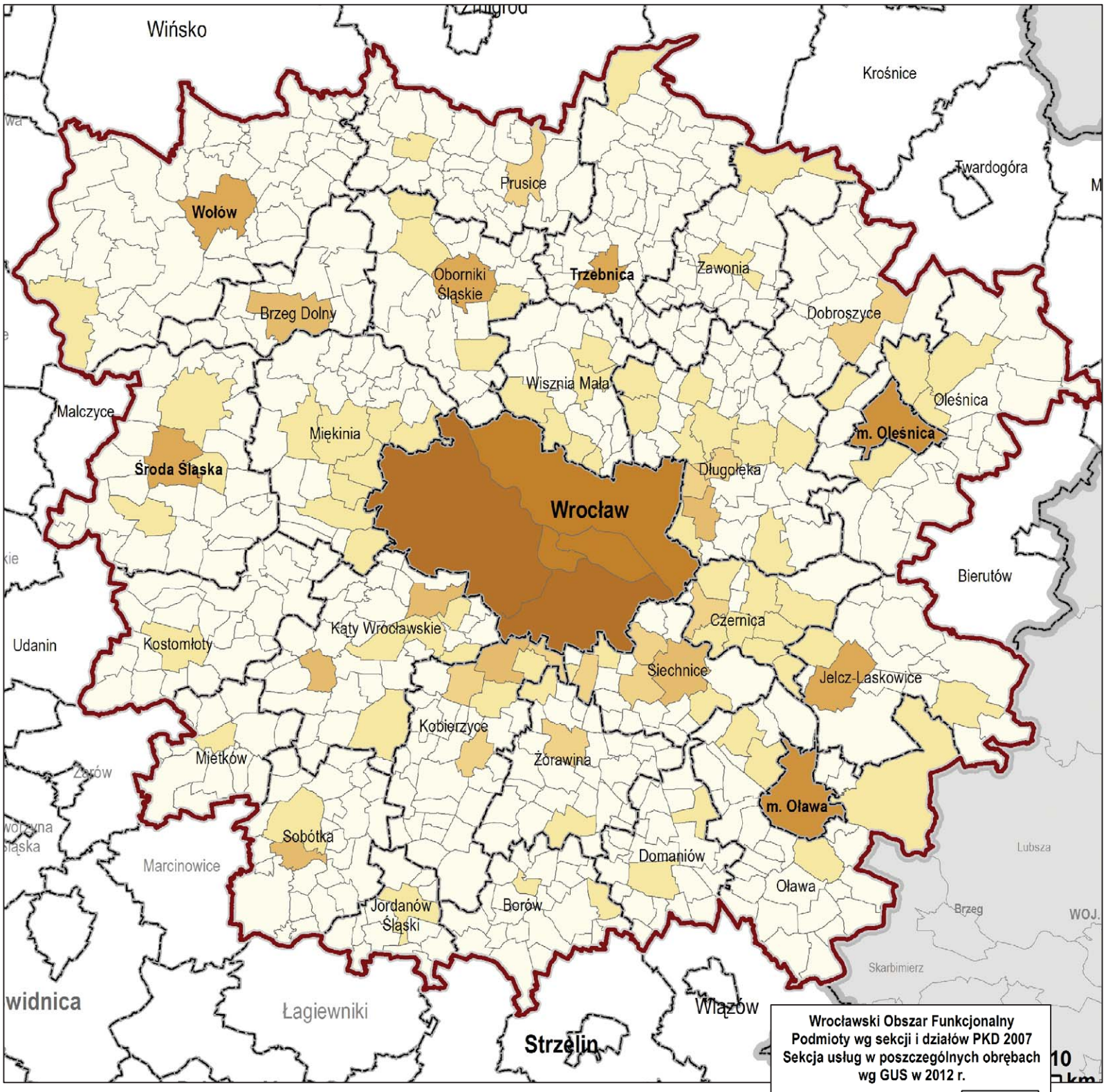
MAPA 6. Łączna liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanychw systemie REGON w jednostce w 2012 r.



Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych GUS

Wrocław również dominuje pod względem ilości firm usługowych. Oprócz niego wyróżniają się miasta Oleśnica (1 291) i Oława (1 282). Powyżej 500 podmiotów gospodarczych, z zarejestrowaną działalnością w zakresie ww. usług, znalazło się na terenie miasta Trzebnica (622) oraz miasta Jelcz-Laskowice (594) [Mapa 7.]. Poza Wrocławiem, w 2012 r., było jedynie 25 miejscowości (obrębów) na terenie których zarejestrowano więcej niż 100 podmiotów gospodarczych, prowadzących działalność usługową związaną często z obsługą mieszkańców.

MAPA 7. Łączna liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanychw systemie REGON w jednostce w wybranych działach sekcji usług w 2012 r.

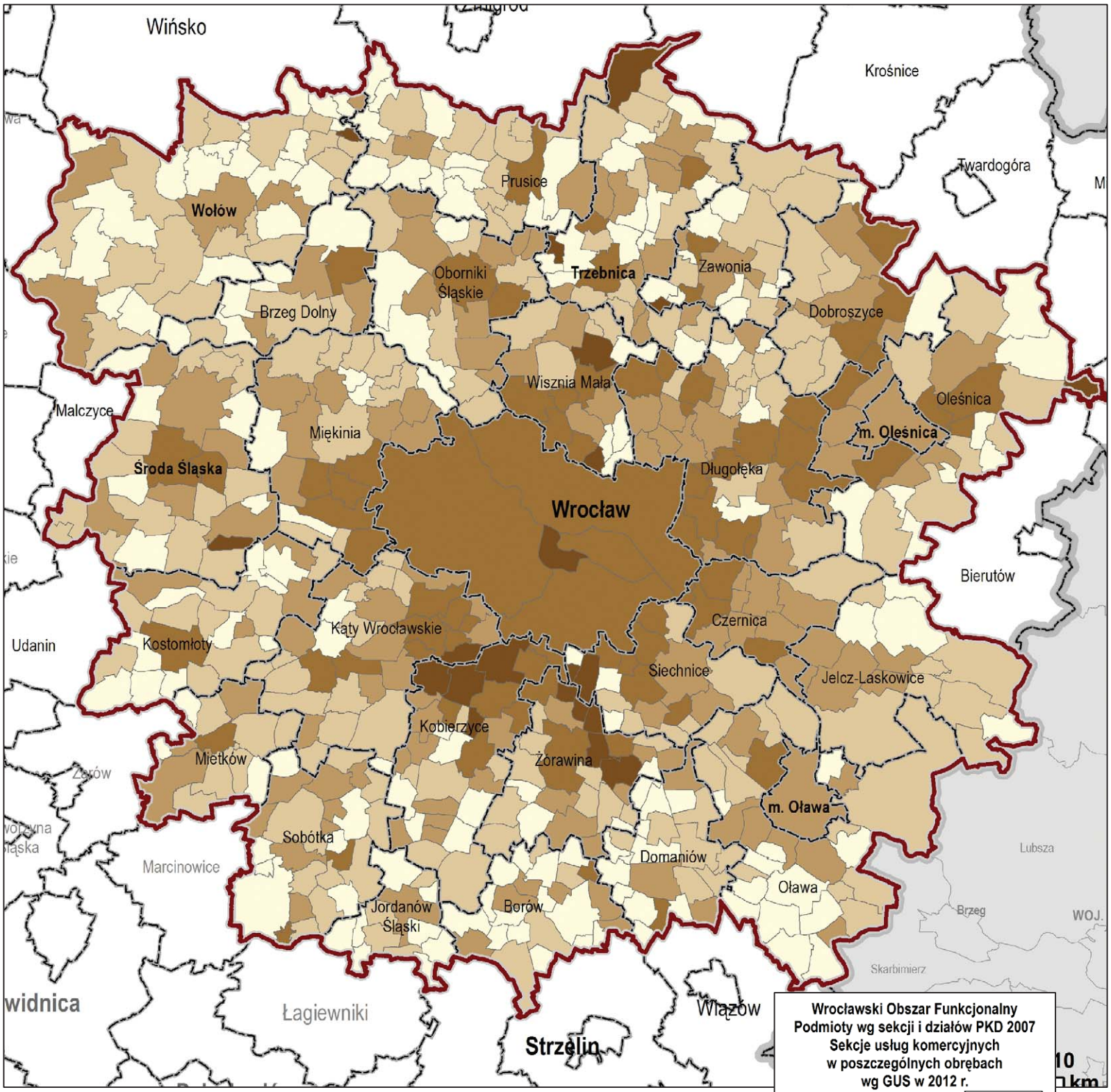


Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych GUS

W obrębie Wrocławia zarejestrowanych było średnio 28,5 podmiotu gospodarczego prowadzącego działalność w zakresie ww. usług na 10 tys. mieszkańców. Natomiast poza nim największa liczba podmiotów w tym zakresie przypadających na 10 tys. mieszkańców koncentruje się w obrębach zlokalizowanych wzdłuż autostrady A4, w okolicach Węzła Bielańskiego oraz Węzła Krajków (Wrocław-Wschód).

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

MAPA 8. Liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanychw systemie REGON w jednostce w wybranych działach sekcji usług w 2012 r. przypadająca na 10 tys. mieszkańców.



Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych GUS

Na obszarze powiatu wrocławskiego znajdowało się około 55 % z obrębów, na terenie których przypada ponad 500 ww. podmiotów gospodarczych na 10 tys. mieszkańców. Można także zauważyć, że w miejscowościach położonych na wschód od Wrocławia jest mniej zarejestrowanych podmiotów o analizowanym profilu działalności w stosunku do liczby ludności [Mapa 8.].

MAPA 9. Liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanychw systemie REGON w jednostce w wybranych działach usług podstawowych w 2012 r. przypadająca na 10 tys. mieszkańców.

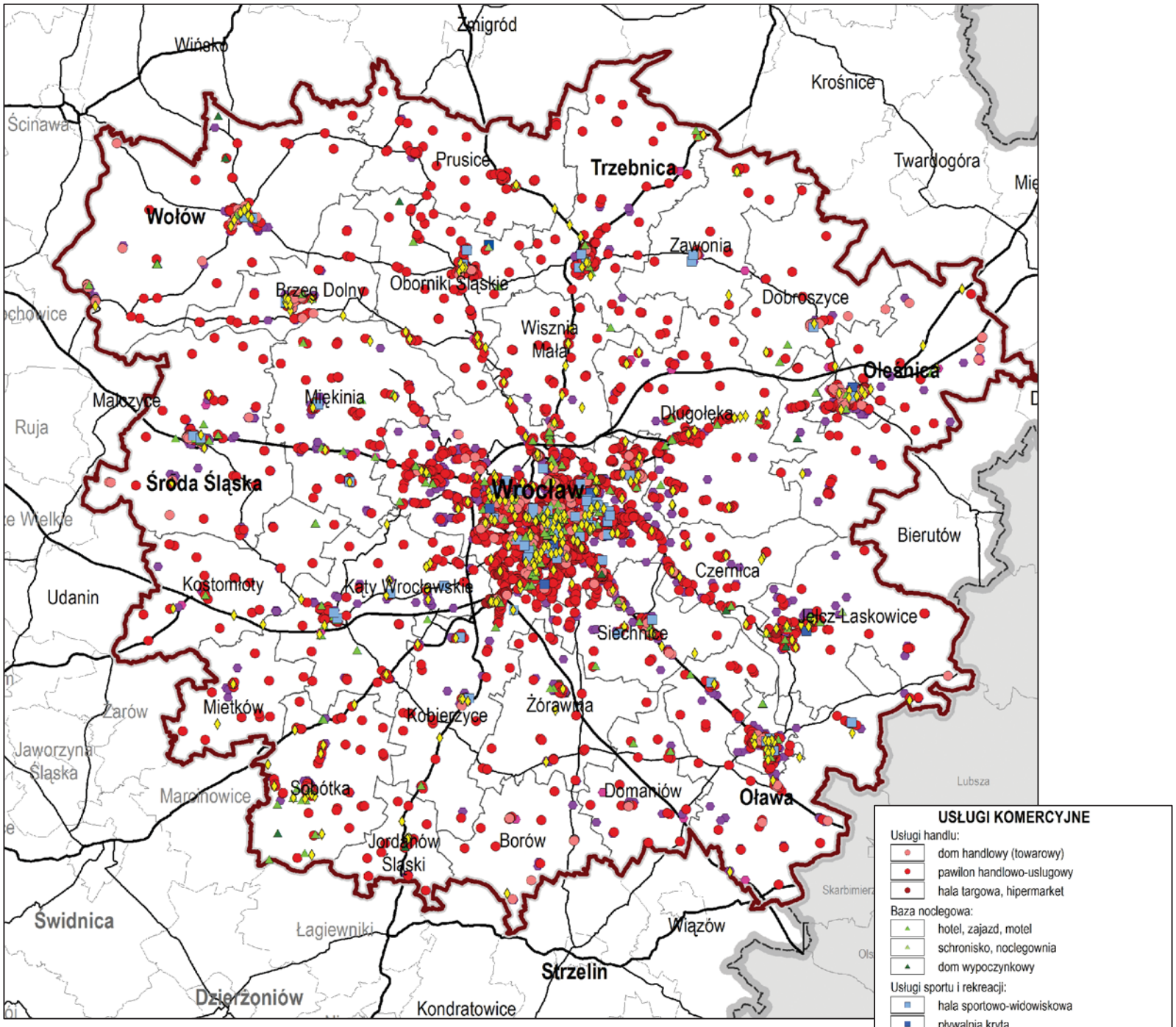


Źródło: Opracowanie własne IRT na podstawie danych GUS

W celu ustalenia stopnia wyposażenia terenów w najbardziej podstawowe usługi dla ludności, analizę podmiotów gospodarczych zawężono do firm prowadzących działalność w zakresie: handlu detalicznego, wyżywienia, opieki zdrowotnej oraz sportu, rozrywki i rekreacji. Podobnie, jak w poprzednich zestawieniach, podmioty gospodarcze (w liczbie bezwzględnej) działające w ww. zakresie zlokalizowane są głównie we Wrocławiu oraz gminach sąsiednich. Natomiast w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców, najlepiej wypadają miejscowości położone jak najbliżej granic miasta Wrocławia [Mapa. 9.].

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

MAPA 10. Rozmieszczenie usług komercyjnych w podziale na grupy.



USŁUGI KOMERCYJNE

Usługi handlu:
- dom handlowy (towarowy)
- pawilon handlowo-usługowy
- hala targowa, hipermarket

Baza noclegowa:
- hotel, zajazd, motel
- schronisko, noclegownia
- dom wypoczynkowy

Usługi sportu i rekreacji:
- hala sportowo-widowiskowa
- pływalnia kryta

Usługi gastronomii:
- zakład gastronomiczny

Usługi rzemiosła:
- warsztat remontowo-naprawczy

Usługi inne:
- stacja paliw
- lecznica zwierząt
- kino

OZNACZENIA DODATKOWE:
- granica WrOF
- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- granica gmin
- granica województw

Wrocław – Wrocław - stolica województwa
Wołów – siedziby powiatów
Borów – siedziby gmin

Źródło: Opracowanie własne IRT

ANALIZY PRZESTRZENNE NA PODSTAWIE BDOT

Z punktu widzenia tworzenia wytycznych rozwoju Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego bardzo istotna była analiza rozmieszczenia usług komercyjnych. Źródłem danych do analiz była Baza Danych Obiektów Topograficznych, na podstawie której do usług komercyjnych zakwalifikowano [Mapa 10.]:

- usługi handlu, w skład których weszły: domy handlowe (towarowe); hale targowe, hipermarkety; pawilony handlowo-usługowe
- usługi gastronomii – zakłady gastronomiczne, m. in.: restauracje, kawiarnie, bary, stołówki, pizzerie, gospody
- baza noclegowa – hotele, zajazdy, motele, schroniska, noclegownie, domy wypoczynkowe
- usługi sportu i rekreacji – hale sportowo-widowiskowe, pływalnie kryte
- usługi rzemiosła – warsztaty remontowo-naprawcze, m. in.: warsztaty samochodowe, stacje kontroli pojazdów, zakłady wulkanizacyjne, zakłady stolarskie
- usługi inne – stacje paliw, lecznice zwierząt, kina, niezakwalifikowane do powyższych grup

Celem badania była ocena Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego pod kątem wyposażenia w usługi komercyjne, a przede wszystkim rozpoznanie miejsc ich koncentracji, z uwzględnieniem rodzajów tych usług, a także próba odpowiedzi na pytanie, jaki wpływ na lokalizacje usług komercyjnych mają główne ciągi komunikacyjne. Dla rozpoznania miejsc najlepiej i najsłabiej wyposażonych w usługi komercyjne zastosowano analizy wskaźnikowe, natomiast analizy przestrzenne posłużyły do wyznaczenia stref atrakcyjnych dla lokalizacji usług.

ANALIZY WSKAŹNIKOWE ROZMIESZCZENIA USŁUG

Analizę obszaru WrOF pod kątem rozmieszczenia obiektów usług komercyjnych oraz wyposażenia gmin i obrębów w te obiekty dokonano dla następujących grup usług komercyjnych:

- usługi komercyjne ogółem, w skład których weszły usługi wymienione poniżej oraz usługi inne,
- usługi handlu,
- usługi gastronomii,
- baza noclegowa,
- usługi sportu i rekreacji,
- usługi rzemiosła.

Parametrami, które zbadano były:

- liczba obiektów usługowych danej grupy na 1000 mieszkańców,
- udział powierzchni obiektów usługowych danej grupy na powierzchnię gminy lub obrębu,
- wyposażenie zabudowy mieszkaniowej w usługi komercyjne ogółem (tabela 1).

Jednostkami objętymi badaniem były gminy i obręby wchodzące w skład Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.

TABELA 1. Grupy usług komercyjnych objęte badaniem oraz typy analiz przeprowadzonych w gminach i obrębach WrOF.

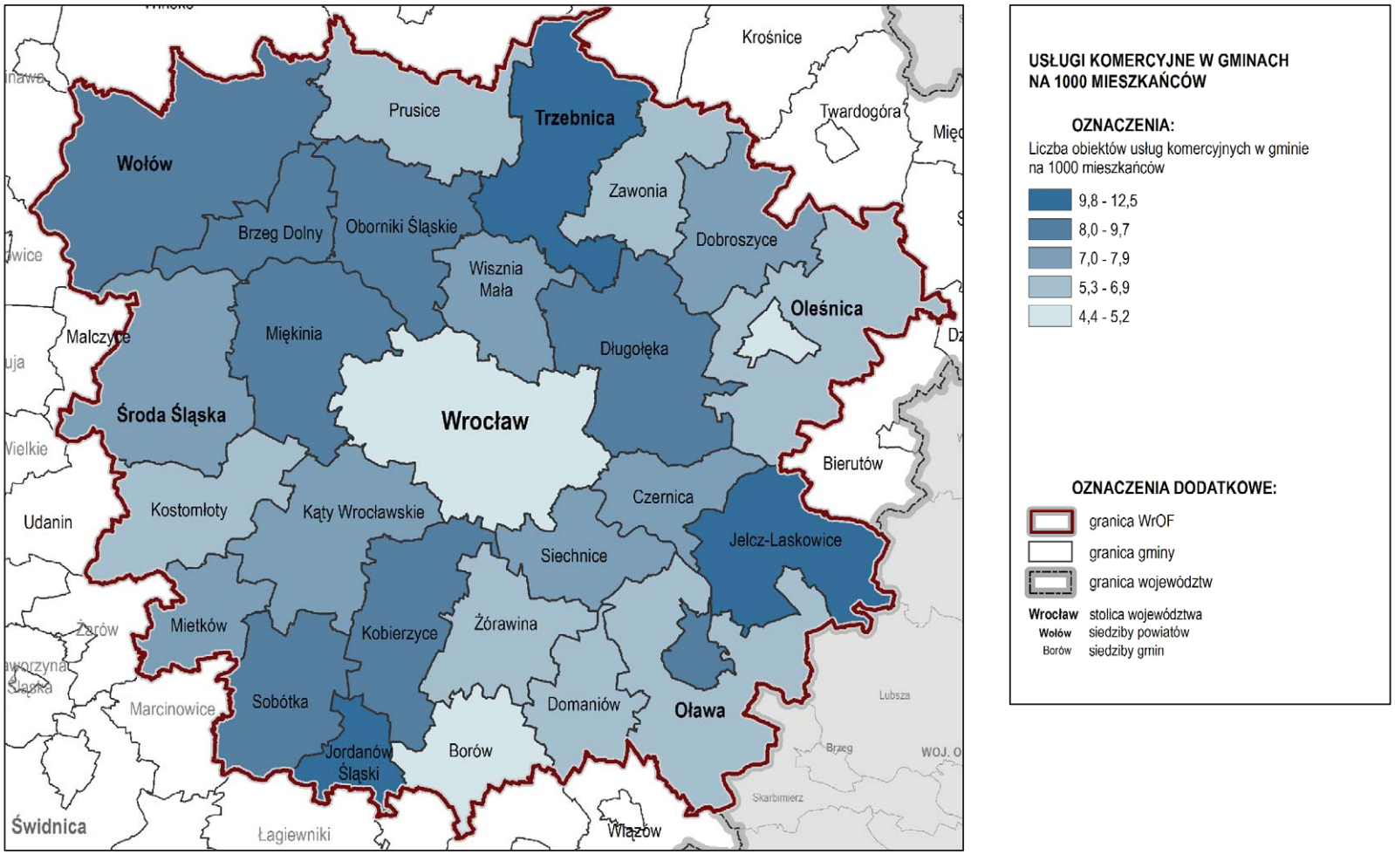
Analiza / Grupa usług	Rozmieszczenie obiektów usługowych ze względu na:		Wyposażenie zabudowy mieszkaniowej w usługi komercyjne
	liczbę obiektów usługowych danej grupy na 1000 mieszkańców	udział powierzchni obiektów usługowych danej grupy w powierzchni gminy lub obrębu	
ogółem	x	x	x
usługi handlu	x	x	
usługi gastronomii	x	x	
baza noclegowa	x	x	
usługi sportu i rekreacji	x	x	
usługi rzemiosła	x	x	

Źródło: Opracowanie własne IRT

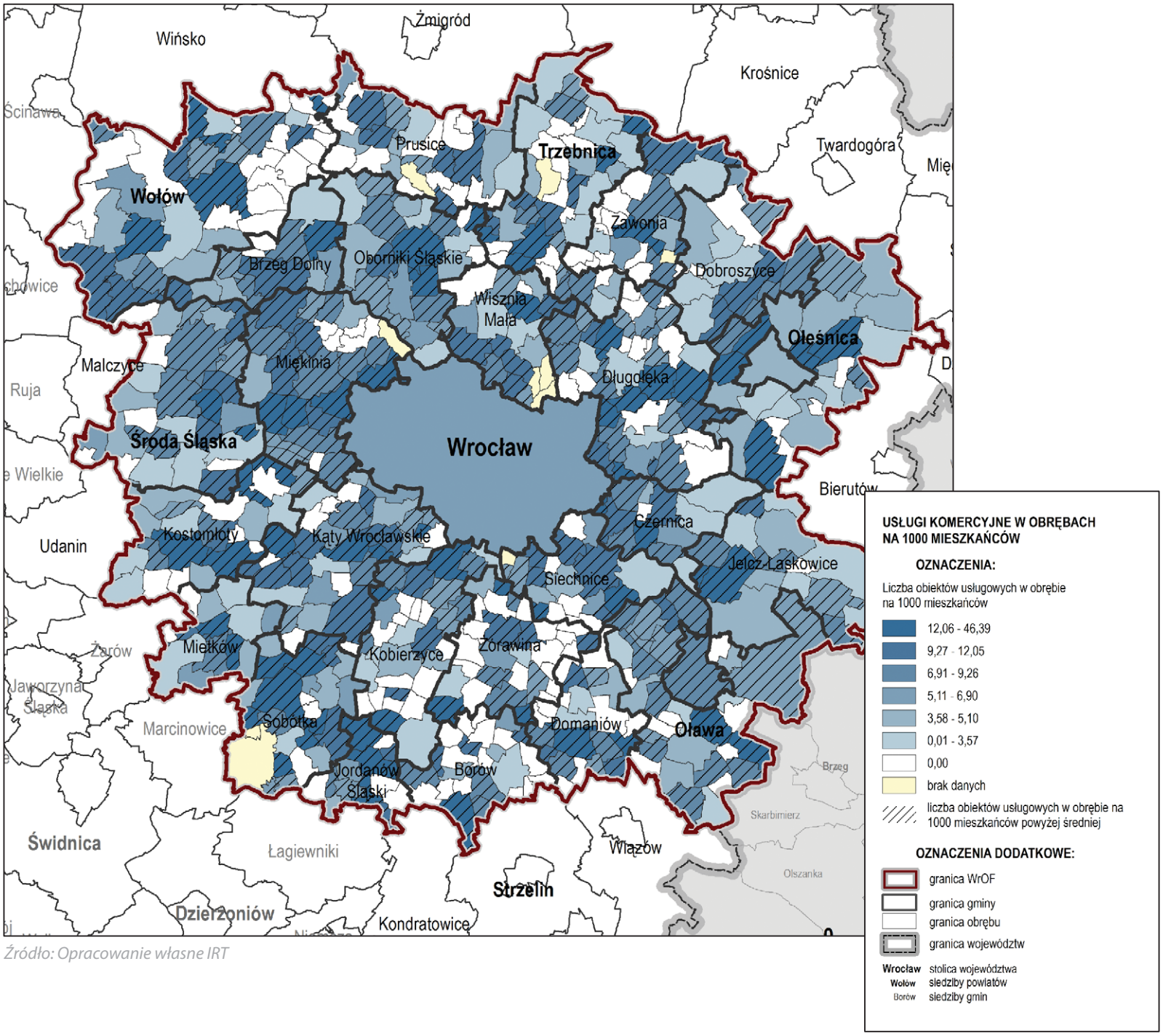
Rozmieszczenie obiektów usługowych w gminach i obrębach WrOF w przeliczeniu na 1000 mieszkańców

Badanie obszaru objętego analizą pod względem rozmieszczenia liczby obiektów usługowych w gminach i obrębach w przeliczeniu na 1000 mieszkańców miało posłużyć wskazaniu obrębów o najlepszym i najgorszym rozkładzie (rozproszeniu) usług.

MAPA 11. Liczba obiektów usługowych w gminach na 1000 mieszkańców



MAPA 12. Liczba obiektów usługowych w obrębach na 1000 mieszkańców.



Źródło: Opracowanie własne IRT

Usługi komercyjne ogółem

W 11 na 28 gmin, wchodzących w skład analizowanego obszaru, wskaźnik liczby obiektów usługowych na 1000 mieszkańców osiągnął wartość powyżej średniej, wynoszącej 7,9. Najwyższe wartości wskaźnika odnotowano w gminach: Jordanów Śląski (12,5), Jelcz-Laskowice (12,2), Trzebnica (11,5). Nieco niższe w pasie gmin położonych na północny-zachód od Wrocławia: Miękinia, Oborniki Śląskie, Brzeg Dolny, Wołów, a także Kobierzyce, Sobótka, Długołęka oraz gminie miejskiej Oława. Słabo w porównaniu do ww. gmin wypadły: Wrocław, Borów oraz gmina miejska Oleśnica, w których na 1000 mieszkańców przypada ok. 4-5 obiektów usług komercyjnych. Niewielka liczba obiektów usługowych na mieszkańca wymusza większą mobilność [Mapa 11.].W 264 na 630 analizowanych obrębów (42%) wskaźnik liczby obiektów usługowych na 1000 mieszkańców osiągnął wartość powyżej średniej, wynoszącej 5,80. Najwyższe wartości parametru odnotowano w 73 obrębach (12%), przy czym wskaźnik powyżej 40 miały jedynie 3 obręby: Wojnarowie (gmina Sobótka – 46,39), Mleczna (gmina Jordanów Śląski – 45,45) oraz Brzezimierz (gmina Domaniów – 44,12). Wysoką liczbę obiektów usługowych na 1000 mieszkańców można odnotować wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich [Mapa 12.].

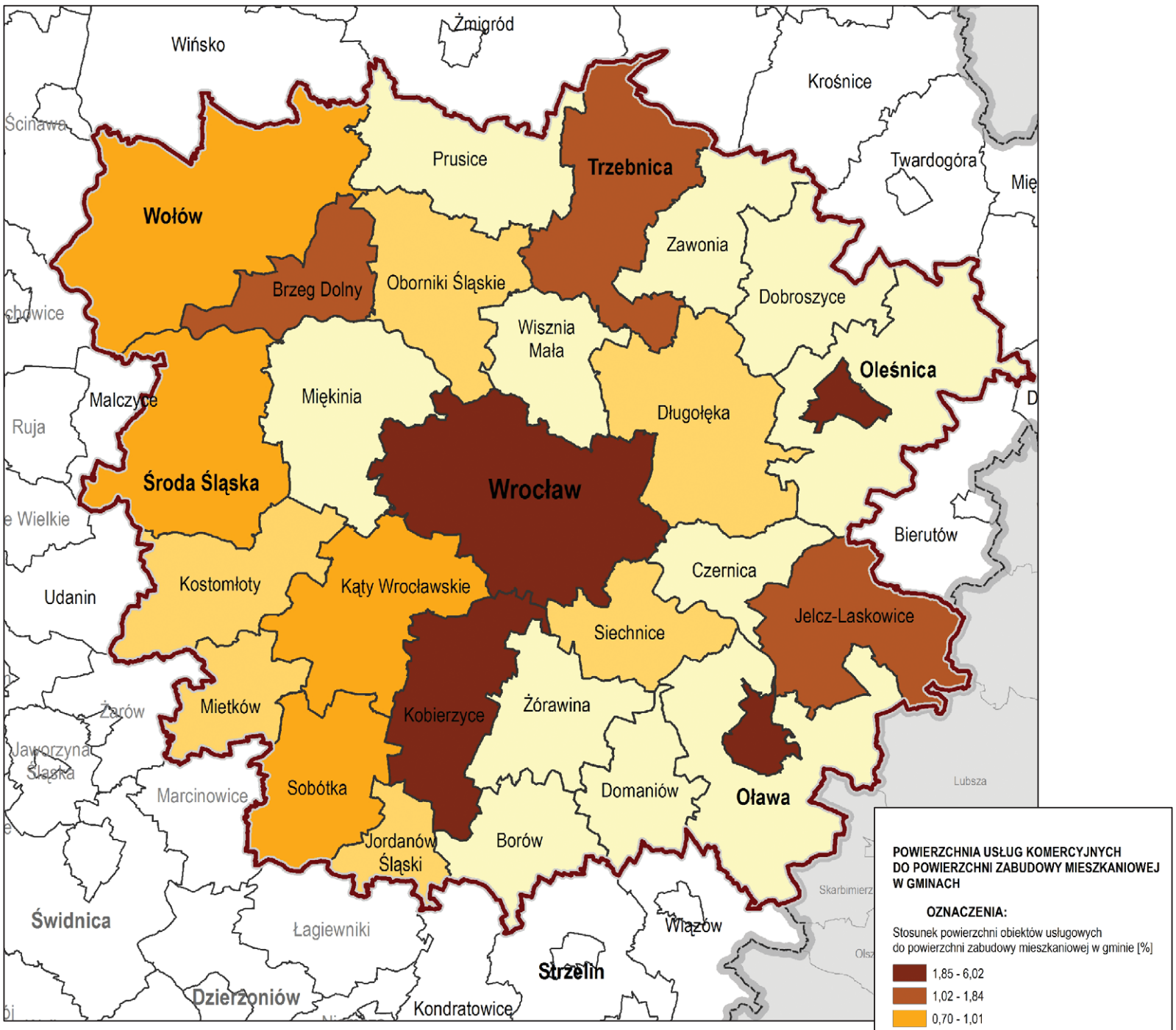
Usługi handlu

Wśród gmin o wartościach wskaźnika powyżej średniej znalazły się gminy położone na północ od Wrocławia: Trzebnica, Oborniki Śląskie, Brzeg Dolny, Wołów, Prusice, wzdłuż drogi krajowej nr 8: Jordanów Śląski, Kobierzyce, a także Jelcz-Laskowice, Oława, Długołęka oraz Dobroszyce. Najsłabiej wypadły gminy: Oleśnica, Żórawina, Borów oraz Wrocław.

Podsumowanie

Analiza liczby obiektów usługowych na 1000 mieszkańców pokazała, że obiekty usługowe najczęściej zlokalizowane są wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych oraz w strefie podmiejskiej (szczególnie dobrze widać tą sytuację na mapach rozmieszczenia obiektów usługowych ogółem oraz obiektów usług rzemiosła). W przypadku obiektów sportu i rekreacji widoczne jest także ich skupienie wzdłuż doliny Odry. Zauważyć można również inną prawidłowość, a mianowicie im większa liczba obiektów przypadająca na mieszkańców, tym większe zróżnicowanie typów obiektów – tym samym szerszy wybór powiązany z lepszą dostępnością. Mniejsza liczba obiektów wymusza większą mobilność mieszkańców w celu poszukiwania odpowiednich obiektów usługowych w sąsiednich obrębach lub gminach.

MAPA 13. Powierzchnia usług komercyjnych do powierzchni zabudowy mieszkaniowej w gminach.



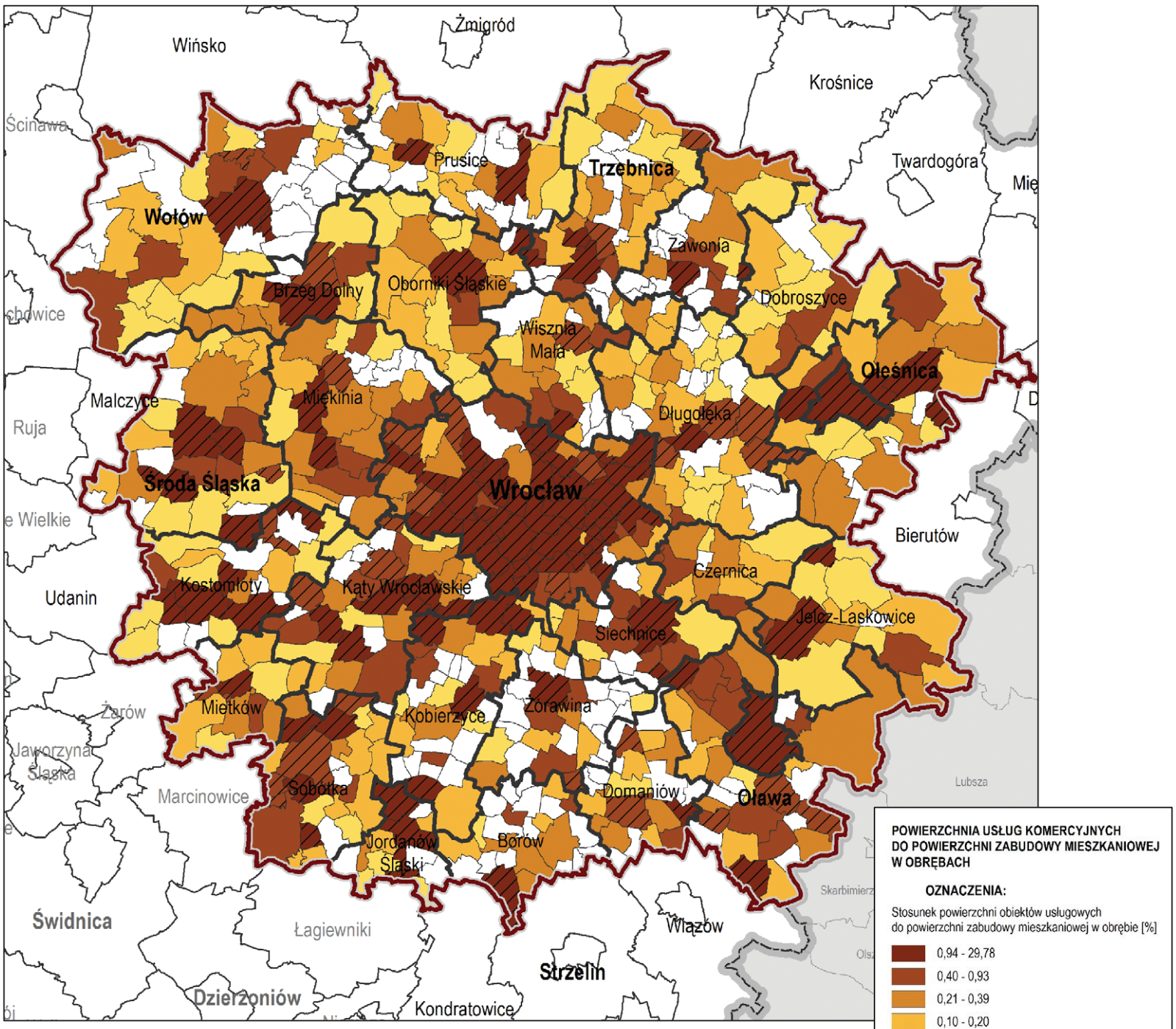
Źródło: Opracowanie własne IRT

WYPOSAŻENIE ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ W OBIEKTY USŁUGOWE

Parametr udziału powierzchni usług komercyjnych do powierzchni zabudowy mieszkaniowej pozwolił wyznaczyć gminy i obręby o najlepszym i najsłabszym wyposażeniu zabudowy mieszkaniowej w usługi. Analiza gmin pod tym kątem wykazała największe wartości wskaźnika w gminie Kobierzyce (6,02%) oraz miastach: Oleśnica (5,06%), Oława (4,57%) i Wrocław (4,29%). We Wrocławiu i gminie Kobierzyce jest to spowodowane m. in. wysokim udziałem powierzchni obiektów handlowych. Dobrym wyposażeniem w usługi charakteryzowała się również zabudowa mieszkaniowa w gminach usytuowanych na zachód i północny zachód od Wrocławia.
Najmniejsze wartości wskaźnika (poniżej 0,42%) wystąpiły w gminach: Dobroszyce, Czernica, Żórawina, Borów, Zawonia, Domaniów, gmina wiejska Oleśnica, Wisznia Mała, Prusice, Miękinia oraz gmina wiejska Oława [Mapa 13.].

Pod względem wyposażenia zabudowy mieszkaniowej w usługi zdecydowanie najlepiej wypadły obręby: Bielany Wrocławskie (gmina Kobierzyce) oraz Popowice (gmina Wrocław) z wartościami wynoszącymi powyżej 25%. Wysokie wartości parametru odnotowuje w obrębach Wrocławia, siedzibach gmin oraz wzdłuż głównych tras komunikacyjnych.

MAPA 14. Powierzchnia usług komercyjnych do powierzchni zabudowy mieszkaniowej w obrębach.



Źródło: Opracowanie własne IRT

Analizy przestrzenne rozmieszczenia usług

W ramach analiz przestrzennych rozmieszczenia usług przeprowadzono trzy analizy:

- rozmieszczenia obiektów usługowych w strefach od dróg krajowych,
- rozmieszczenia obiektów usługowych w strefach od dróg wojewódzkich,
- rozmieszczenia obiektów usługowych w siedzibach gmin oraz w strefach wokół nich.

Każdą z nich rozpatrzono pod względem udziału liczby i powierzchni obiektów usługowych ogółem w danej strefie.

Dla dróg krajowych i wojewódzkich przyjęto następujące strefy (określono średnią prędkość dojazdu z drogi krajowej lub wojewódzkiej do obiektu usługowego na poziomie 40km/h):

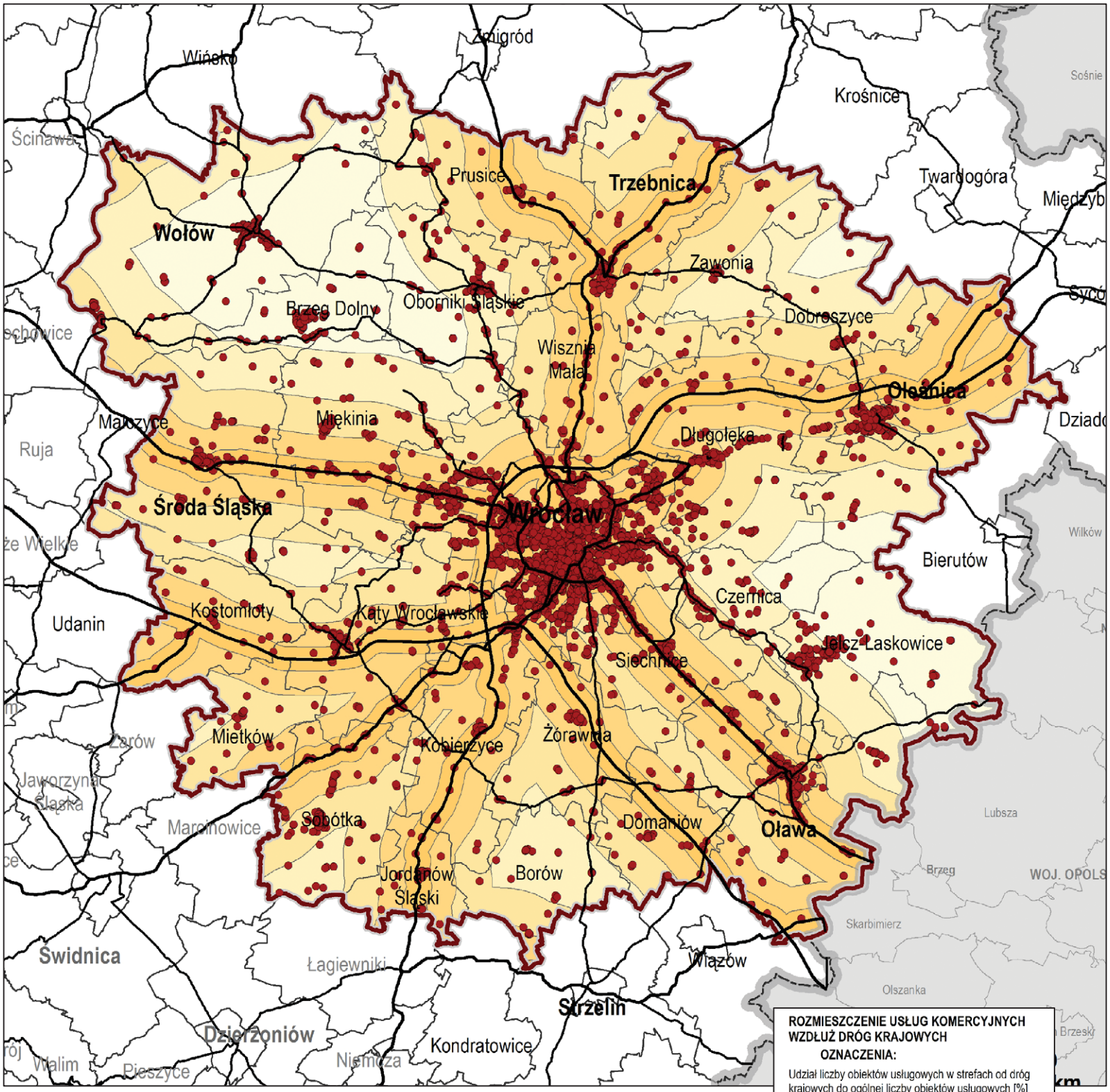
- 1 strefa – 0 – 1 km – czas dojazdu do 1,5 min.,
- 2 strefa – 1 – 3 km – czas dojazdu od 1,5 do 4,5 min.,
- 3 strefa – 3 – 6 km – czas dojazdu od 4,5 do 9 min.,
- 4 strefa – 6 – 10 km – czas dojazdu od 9 m do 15 min,
- 5 strefa – powyżej 10 km – czas dojazdu powyżej 15 min.

Dla siedzib gmin przyjęto następujące strefy (przy doborze stref kierowano się średnią odległością siedzib gminnych od siebie, wynoszącą ok. 7,5 km):

- 1 strefa – siedziba gminy,
- 2 strefa – siedziba gminy – 1 km,
- 3 strefa – 1 – 2,5 km,
- 4 strefa – 2,5 – 5 km,
- 5 strefa – 5 – 7,5 km,
- 6 strefa – powyżej 7,5 km.

Celem analizy była odpowiedź na pytanie, jaki wpływ na rozmieszczenie usług komercyjnych ma sąsiedztwo dróg oraz w jakim zakresie i jakich grupy obiektów usługowych to dotyczy.

MAPA 15. Rozmieszczenie obiektów usługowych w strefach od dróg krajowych ze względu na liczbę.



Źródło: Opracowanie własne IRT

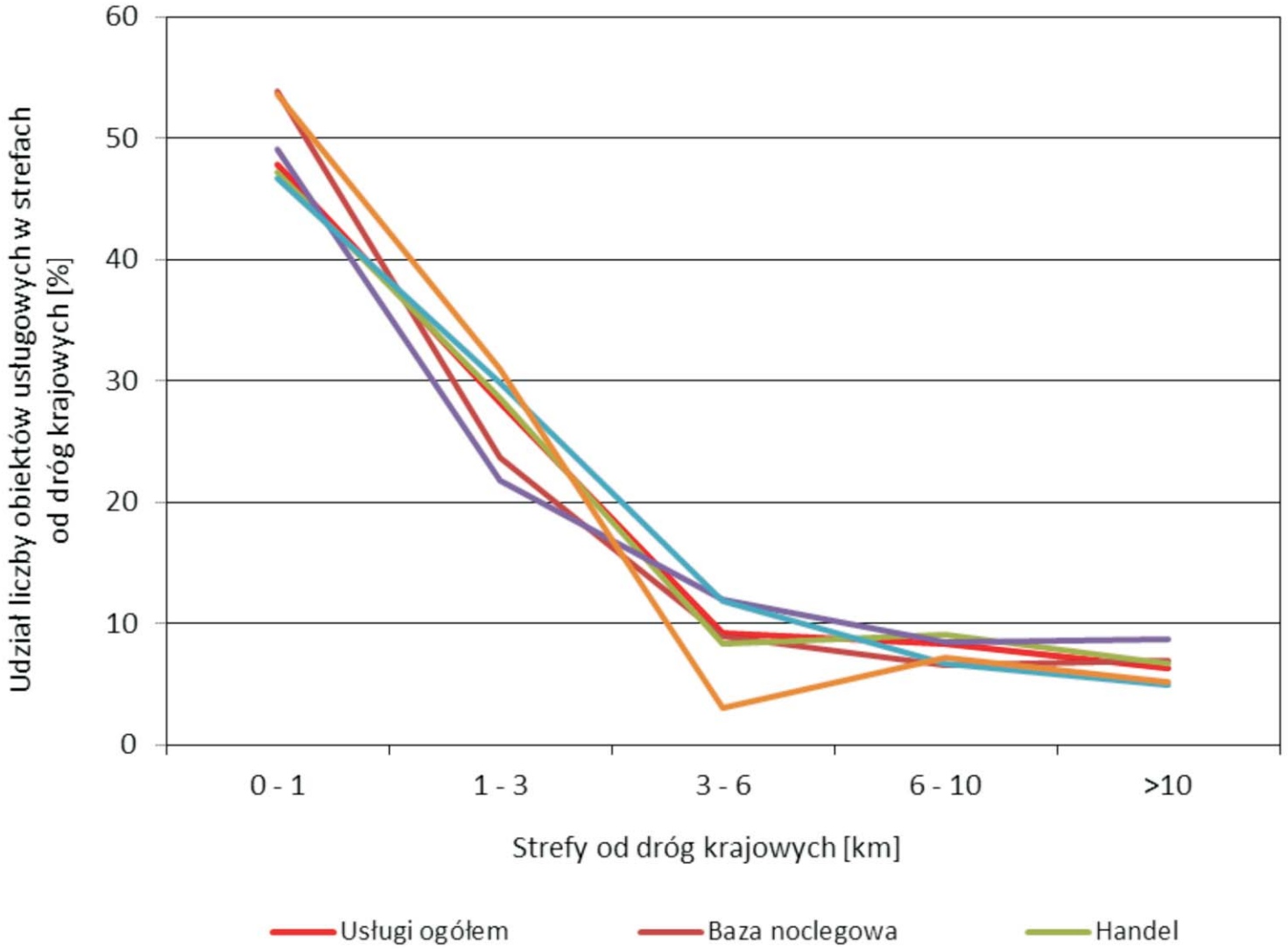
ROZMIESZCZENIE OBIEKTÓW USŁUGOWYCH W STREFACH OD DRÓG KRAJOWYCH

Rozmieszczenie obiektów usługowych w strefach od dróg krajowych ze względu na liczbę

Badanie rozmieszczenia obiektów usługowych w strefach od dróg krajowych wykazało silne zależności sytuowania obiektów usługowych w sąsiedztwie dróg krajowych. W strefie do 1 km od dróg krajowych jest zlokalizowane 48% wszystkich obiektów usługowych. Duży odsetek obiektów, bo wynoszący 28% skupia się strefie w odległości od 1 do 3 km. Z powyższego wynika, że 76% obiektów usługowych zlokalizowanych jest w odległości do 3 km od osi dróg krajowych, czyli czas dojazdu do nich samochodem wynosi do 4,5 min. Z czego można wywnioskować, że jest to optymalny czas dostępu do obiektu usługowego. W pozostałych strefach udział liczby obiektów był niewielki i wyniósł średnio około 7,5%.

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

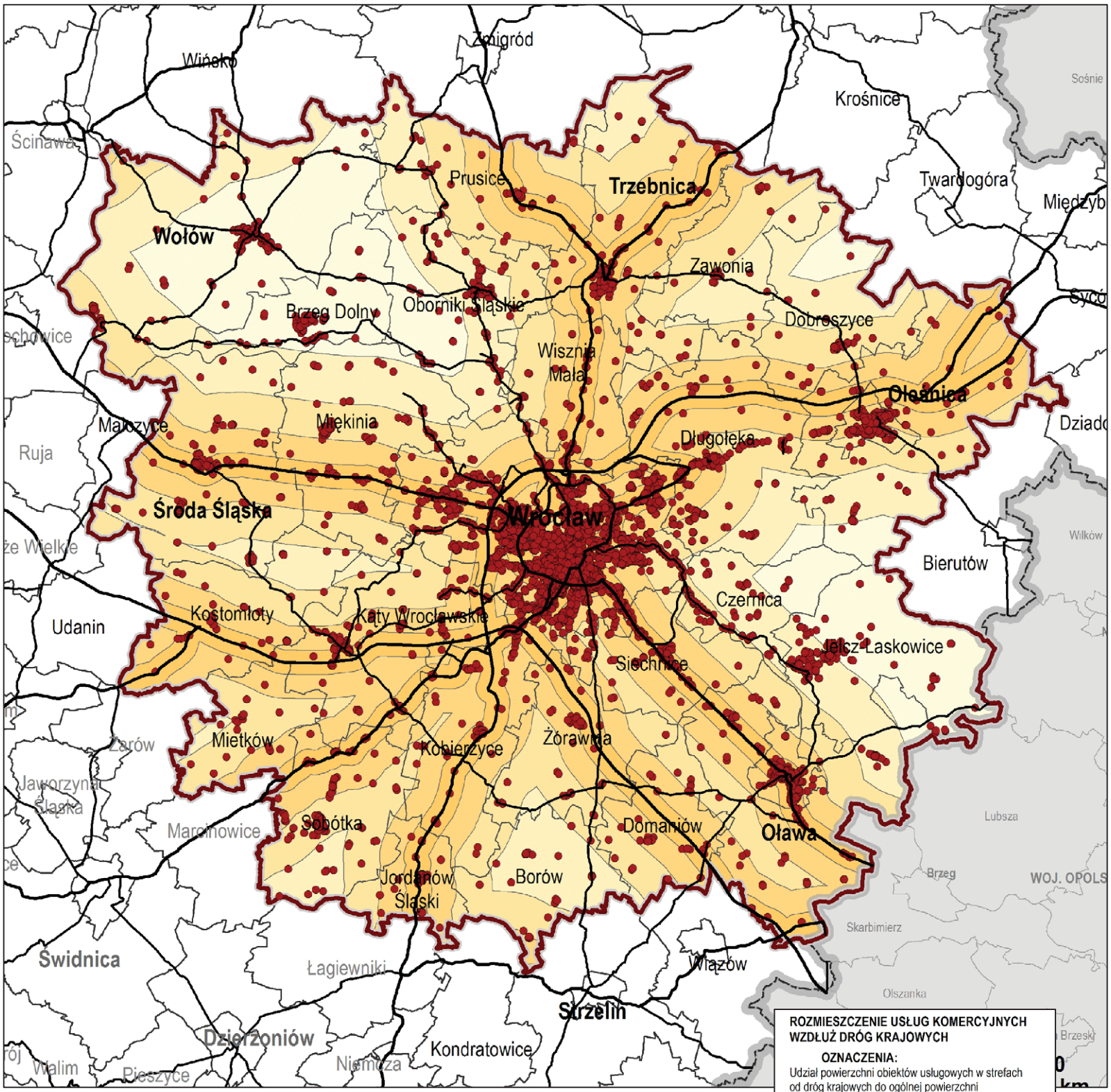
WYKRES 2. Rozmieszczenie grup obiektów usługowych w strefach od dróg krajowych ze względu na liczbę.



Źródło: Opracowanie własne IRT

W przypadku poszczególnych typów obiektów usługowych trend był zbliżony do zjawiska dla usług ogółem: w pierwszej strefie znajduje się średnio 50% obiektów, w drugiej – 27%, a w pozostałych trzy strefach łącznie – ok. 23%. Dla czwartej i piątej strefy odległości od dróg udział liczby obiektów usługowych każdej grupy nie zawsze maleje z większą odległość od drogi krajowej przestaje mieć wpływ na liczbę obiektów usługowych (Wykres 2.).

MAPA 16. Rozmieszczenie obiektów usługowych w strefach od dróg krajowych ze względu na powierzchnię.



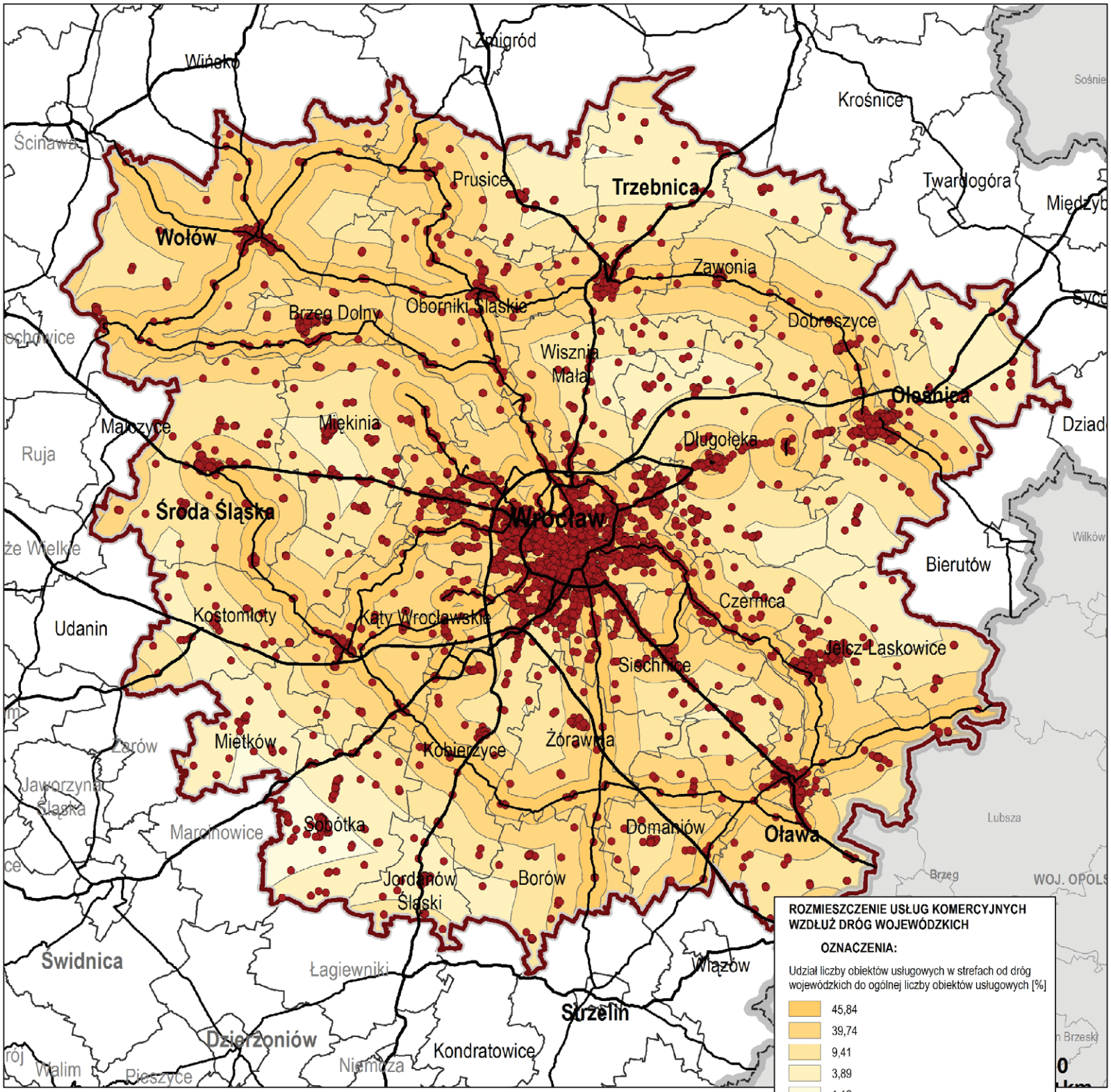
Źródło: Opracowanie własne IRT

Rozmieszczenie obiektów usługowych w strefach od dróg krajowych ze względu na powierzchnię

Analiza rozmieszczenia obiektów usługowych w strefach od dróg krajowych ze względu na powierzchnię wykazała podobne zależności jak analiza rozmieszczenia liczby obiektów usługowych w danej strefie od dróg krajowych. W pierwszej strefie od dróg krajowych znalazło się 63% powierzchni usługowych, natomiast w drugiej – 23%. W pozostałych trzech strefach udział powierzchni wyniósł łącznie jedynie 14%. Widać tutaj wyraźnie, że lokalizacja większych obiektów usługowych jeszcze bardziej związana jest z sąsiedztwem dróg krajowych [Mapa 16.].

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

MAPA 17. Rozmieszczenie obiektów usługowych w strefach od dróg wojewódzkich ze względu na liczbę.



Źródło: Opracowanie własne IRT

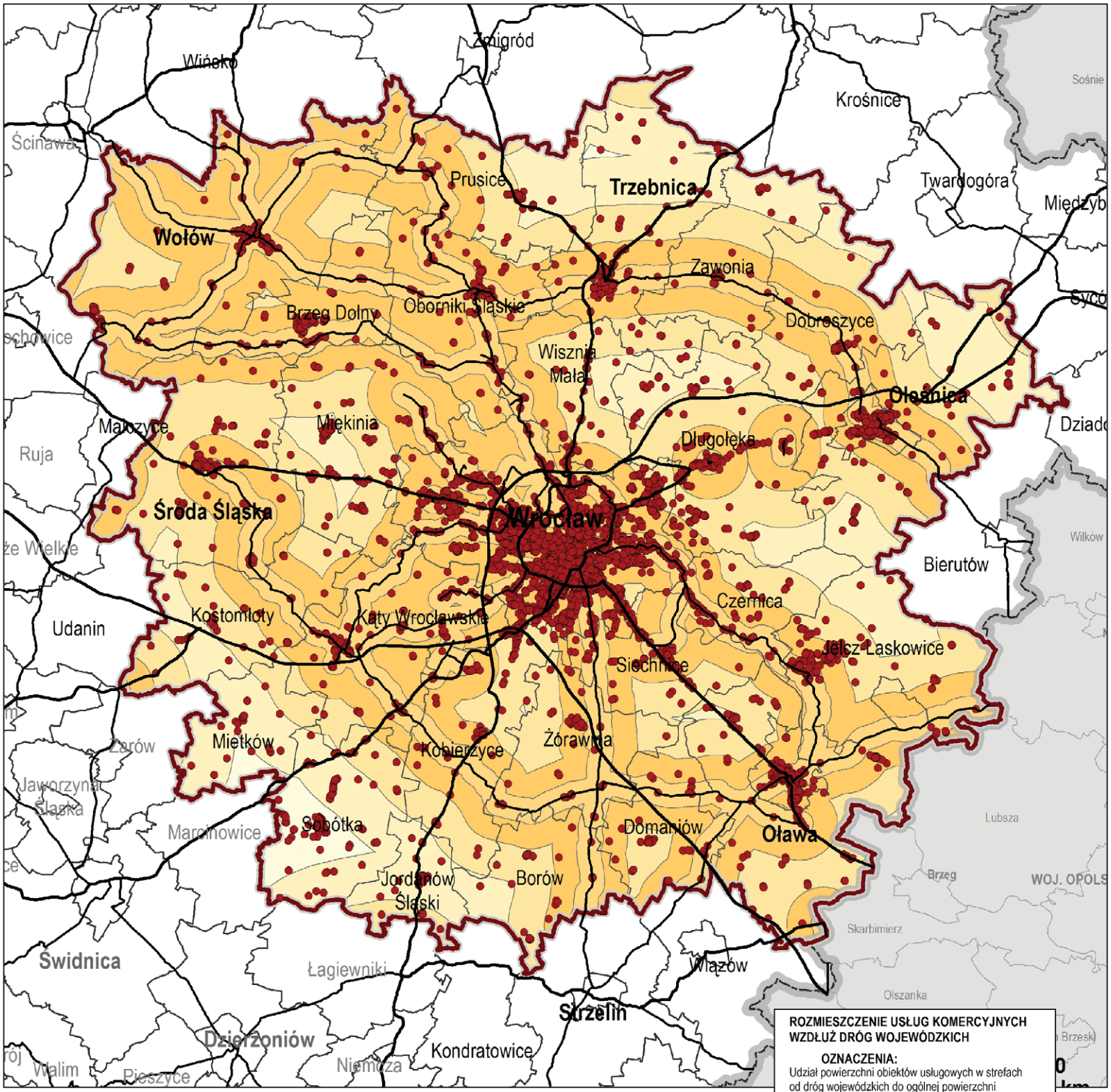
ROZMIESZCZENIE OBIEKTÓW USŁUGOWYCH W STREFACH OD DRÓG WOJEWÓDZKICH

Rozmieszczenie obiektów usługowych w strefach od dróg wojewódzkich ze względu na liczbę

Jeszcze silniejsze powiązanie pomiędzy lokalizacją obiektów usługowych a przebiegiem dróg występuje w odniesieniu do dróg wojewódzkich. Dominujący jest tu udział liczby obiektów usługowych w pierwszych dwóch strefach: w strefie do 1 km – 46%, strefie od 1 do 3 km – 40%. Natomiast powyżej 3 km udział liczby obiektów był niewielki i wyniósł tylko 14% (9% – w strefie od 3 do 6 km, 4% – w strefie od 6 do 10 km, 1% – w strefie powyżej 10 km). Ogólna prawidłowość rozmieszczenia obiektów usługowych jest więc taka sama, jak w przypadku rozmieszczenia usług w strefach od dróg krajowych: im dalej od dróg wojewódzkich, tym bardziej zmniejsza się udział liczby obiektów w danej strefie [Mapa 17.].

W przypadku udziału liczby poszczególnych grup obiektów usługowych w strefach od dróg wojewódzkich sytuacja przedstawia się podobnie: w pierwszej strefie znalazło się średnio 45% obiektów, w drugiej – 40%, a w pozostałych trzech strefach łącznie – 15%.

MAPA 18. Rozmieszczenie obiektów usługowych w strefach od dróg wojewódzkich ze względu na powierzchnię.



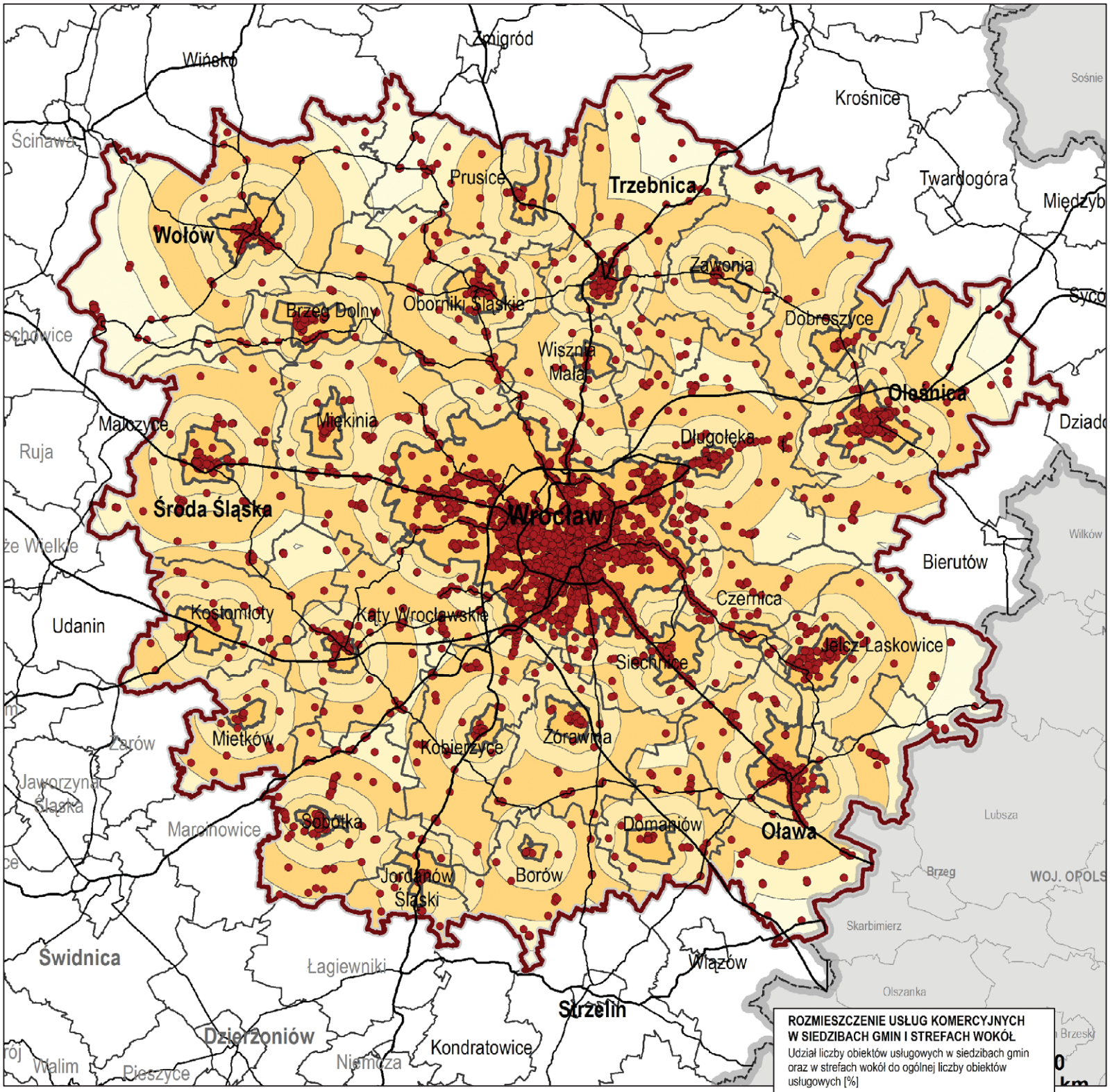
Źródło: Opracowanie własne IRT

Rozmieszczenie obiektów usługowych w strefach od dróg wojewódzkich ze względu na powierzchnię

Wyniki analiz udziałów powierzchni obiektów usługowych ogółem w strefach od dróg wojewódzkich różniły się od tych dotyczących udziałów liczby obiektów usługowych. Wartości w pierwszej i drugiej strefie były prawie jednakowe i wyniosły: 44% (strefa 0 – 1 km), 45% (strefa 1 – 3 km). W trzech pozostałych strefach udział powierzchni obiektów był zdecydowanie mniejszy i plasował się na poziomie 11% [Mapa 18.].

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

MAPA 19. Rozmieszczenie obiektów usługowych w siedzibach gmin i w strefach wokół nich ze względu na liczbę.



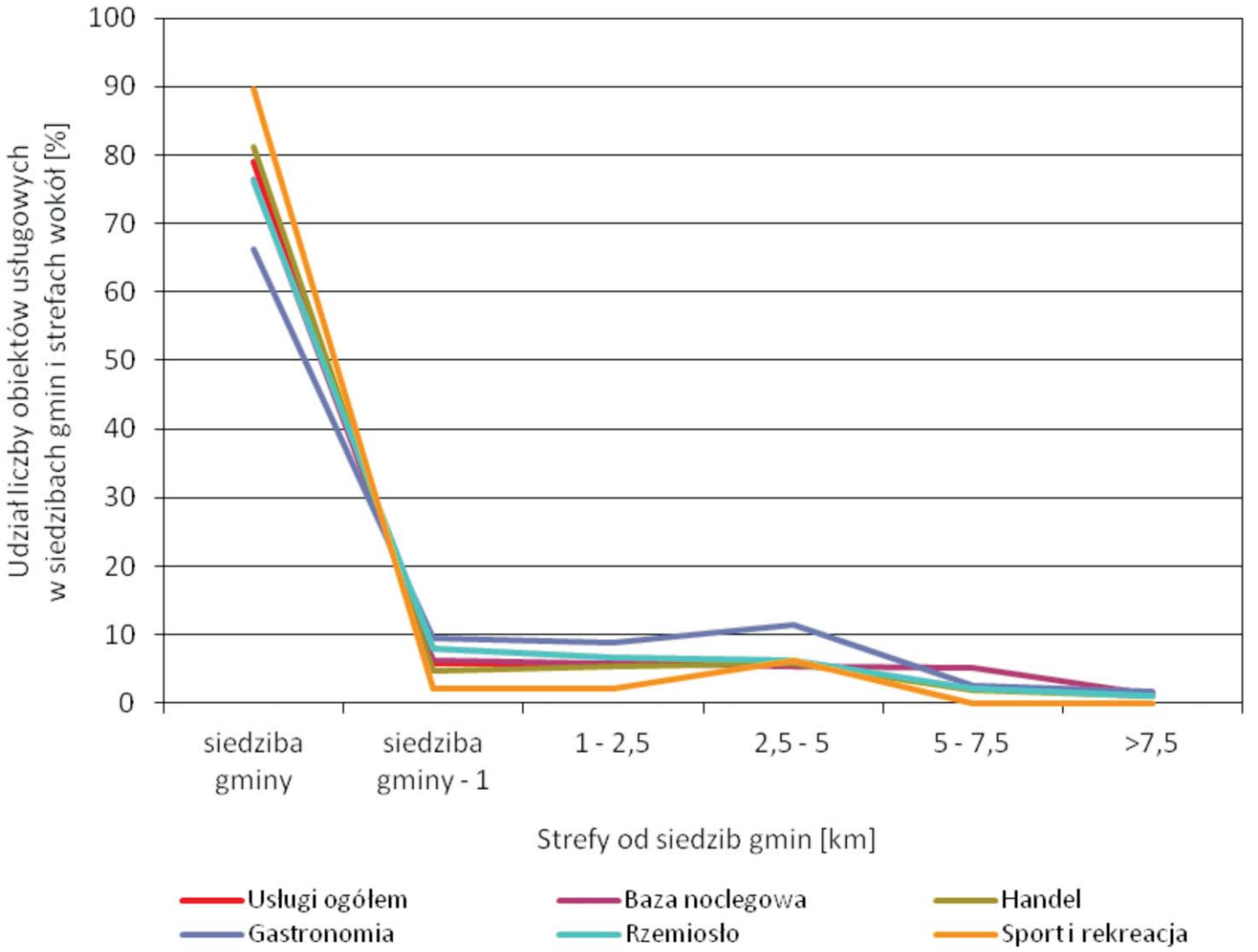
Źródło: Opracowanie własne IRT

ROZMIESZCZENIE OBIEKTÓW USŁUGOWYCH W SIEDZIBACH GMIN I W STREFACH WOKÓŁ NICH

Rozmieszczenie obiektów usługowych w siedzibach gmin i w strefach wokół nich ze względu na liczbę

Analiza rozmieszczenia obiektów usługowych względem siedzib gmin wykazała, że dominuje tutaj lokalizacja w samych siedzibach gmin, której udział wyniósł 79%. W strefach od granic siedzib gmin do 7,5 km znalazło się 20% obiektów usługowych. Udział pozostałych obiektów usługowych w strefach powyżej 7,5 km osiągnął wartość jedynie 1% [Mapa 19.].

WYKRES 3. Rozmieszczenie grup obiektów usługowych w siedzibach gmin i w strefach wokół nich ze względu na liczbę.

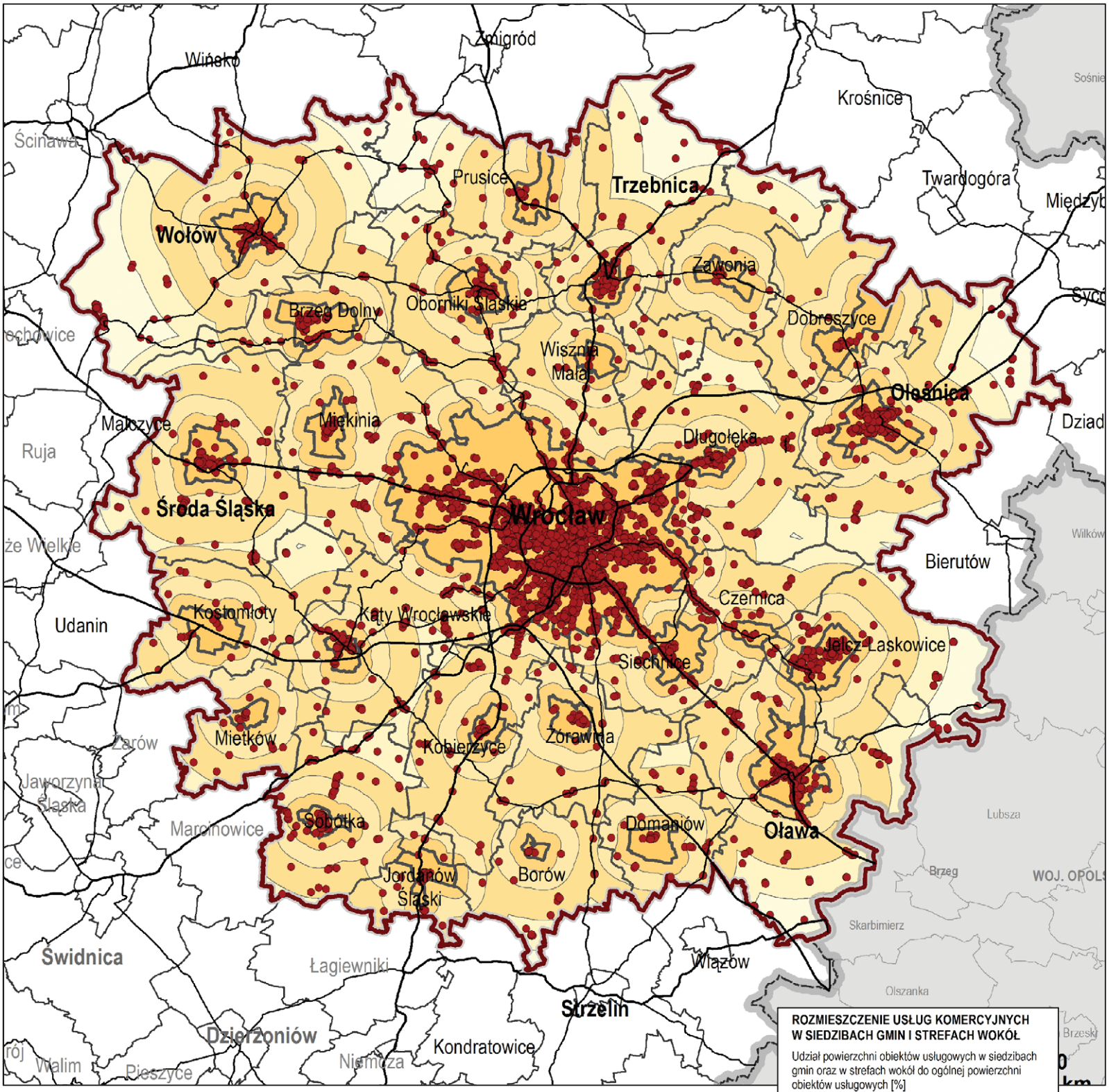


Źródło: Opracowanie własne IRT

Analiza poszczególnych grup obiektów usługowych wykazała zbliżone wartości wskaźników do udziału liczby obiektów usługowych ogółem. W pierwszej strefie wartości udziałów oscylowały pomiędzy 90% dla usług sportu i rekreacji, a 66% dla usług gastronomii (średnia wartość wyniosła 78%). Pozostałe strefy miały zdecydowanie mniejsze znaczenie dla lokalizowania usług. W strefie od 2,5 do 5 km od granic siedzib gmin nieznacznie wzrósł udział liczby obiektów handlowych (1%), gastronomii (2%) oraz sportu rekreacji (4%), w porównaniu do strefy od 1 do 2,5 km – odległość od siedziby gminy miała tu niewielkie znaczenie (Wykres 3.).

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

MAPA 19. Rozmieszczenie obiektów usługowych w siedzibach gmin i w strefach wokół nich ze względu na liczbę.



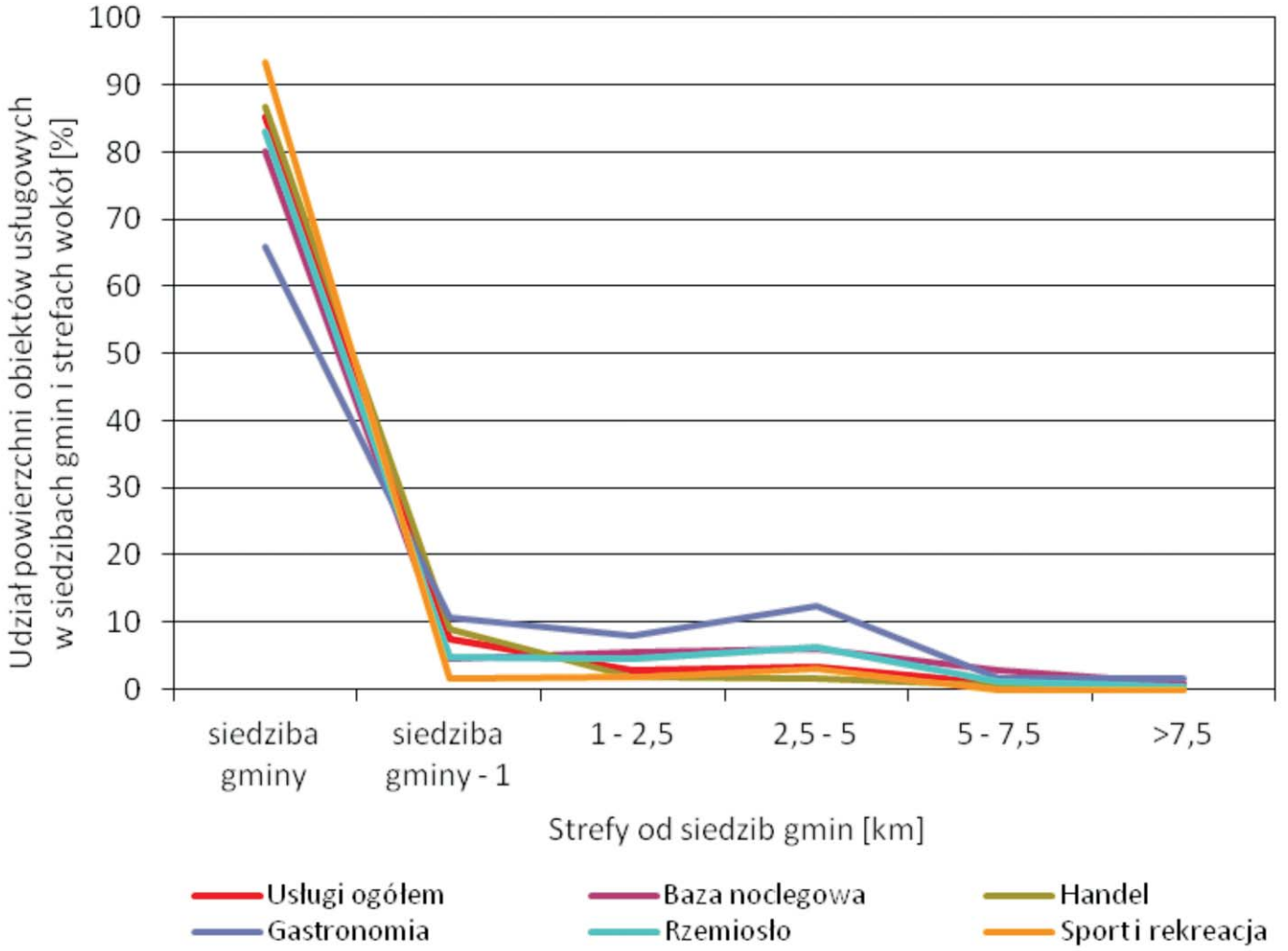
Źródło: Opracowanie własne IRT

Rozmieszczenie obiektów usługowych w siedzibach gmin i w strefach wokół nich ze względu na powierzchnię

Udziały powierzchni obiektów usługowych w siedzibach gmin i w strefach wokół wyglądały podobnie jak udziały liczby obiektów usługowych. W siedzibach gmin skupiło się 85,21% powierzchni wszystkich obiektów usługowych WrOF. Mniejsze wartości osiągnęły kolejno strefy:

- od granicy siedziby gminy do 1 km – 7,61%,
- od 1 do 2,5 km – 2,73%,
- od 2,5 do 5 km – 3,24%,
- od 5 do 7,5 km – 0,83%,
- powyżej 7,5 km – 0,37%. (mapa 104)

WYKRES 4. Rozmieszczenie grup obiektów usługowych w siedzibach gmin i w strefach wokół nich ze względu na powierzchnię.



Źródło: Opracowanie własne IRT

Jak pokazuje wykres 13 każda z grup obiektów usługowych najwyższy wskaźnik osiągnęła w siedzibie gminy, w kolejnych strefach wartości spadły i były na poziomie od 2% (usługi sportu i rekreacji) do 11% (usługi gastronomii).

PODSUMOWANIE

Z przeprowadzonych analiz wynika, iż przebieg dróg krajowych i wojewódzkich ma silny wpływ na rozmieszczenie obiektów usług komercyjnych. Najwyższe skupienie tego rodzaju zarówno pod względem liczby, jak i ich powierzchni występuje w strefach do 3 km od ww. dróg. Wraz ze wzrostem odległości od dróg wartości wskaźników dla obiektów usługowych znacząco się obniżają.

Najlepiej wyposażone w usługi komercyjne są obręby posiadające status siedzib gmin. Poza granicami obrębów stanowiących siedzib gmin udziały obiektów usługowych oraz udział ich powierzchni łącznej są niewielkie, nieznaczące.

Obszar WrOF jest bardzo zróżnicowany pod względem struktury osadniczej i poziomu rozwoju przestrzennego, zarówno jeśli chodzi o mieszkalnictwo, jak i usługi. Wrocław jako główny ośrodek obszaru determinuje rozwój pozostałych terenów, które rozwijają się w sposób niezależny. Widoczny jest brak koordynacji rozwoju poszczególnych rejonów WrOF, który następuje nierównomiernie przy występowaniu podobnych uwarunkowań.

Z wyjątkiem Oleśnicy i Oławy brakuje ośrodków równoważących strukturę osadniczą WrOF. W części północno-zachodniej obszaru widać rolę ośrodków Wołów i Brzeg Dolnych, jednak rozbicie wyposażenia w usługi na te dwa miasta powoduje zmniejszenie potencjału tego rejonu oraz obniżenie rangi tych miast jako ośrodków usługowych. W południowo-zachodniej części WrOF nie ma takiego ośrodka, który dysponowałby odpowiednim potencjałem mieszkaniowym i usługowym dla obsługi tego rejonu. Zlokalizowane tu miasta Kąty Wrocławskie oraz Sobótka nie mają tak silnego oddziaływania na tereny je otaczające i nie zapewniają obsługi na oczekiwanym poziomie.

Na obszarze WrOF najdynamiczniej rozwija się Wrocław wraz z gminami ościennymi. Przestrzenny rozwój aglomeracji wrocławskiej następuję na kierunku wschodnim – w oparciu od drogi krajowe nr 8 oraz nr 94.

Koncentracja usług komercyjnych następuje wzdłuż najważniejszych korytarzy komunikacyjnych (drogach krajowych i wojewódzkich) oraz na terenie miejskich jednostek osadniczych.

Dla lepszego zobrazowania zjawisk zachodzących na obszarze WrOF należałoby przeprowadzić analizy z wyłączeniem Wrocławia.

DIAGNOZA PROBLEMOWA NA PODSTAWIE SWOT

Określenie wytycznych dla rozwoju mieszkalnictwa i usług we WrOF wymaga zidentyfikowania problemów dotyczących tych zagadnień. Pomocna w ich identyfikacji jest wykonana w ramach projektu przez Instytut Rozwoju Terytorialnego syntetyczna analiza SWOT. Analiza została opracowana we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego, co zwiększa jej wartość jako narzędzia obiektywnie określającego silne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia dla obszaru tematycznego mieszkalnictwa i usług.

Aby na podstawie wykonanej w ramach projektu analizy SWOT określić kierunki działania niezbędne jest przeanalizowanie powodów z jakich wynikają słabe strony i zagrożenia. Bez ich identyfikacji nie jest możliwe zaplanowanie działań zaradczych. Dopiero po określeniu głównych powodów występowania zagrożeń możliwe będzie zarysowanie wytycznych rozwoju mieszkalnictwa
i ośrodków usługowych na obszarze WrOF.

Ponadto, zagłębiając się w przeprowadzoną analizę SWOT, można określić zależności przyczynowo – skutkowe pomiędzy jej elementami. Poniższą analizę wykonano na podstawie badania tematyki mieszkalnictwa i usług, przeprowadzonych ankiet oraz szeregu konsultacji i warsztatów projektowych z jednostkami samorządu terytorialnego.

SŁABE STRONY

Geneza ich występowania

Przeprowadzona w ramach projektu analiza SWOT wskazuje, że najwyższą wagę przyporządkowano słabej stronie określonej jako „Monokultura/monofunkcja obszarów mieszkaniowych: brak wyposażenia w usługi podstawowe i ponadpodstawowe: handel, gastronomię, rzemiosło, placówki oświaty i wychowania, opieki zdrowotnej, sportu i rekreacji, niski poziom wyposażenia terenów mieszkaniowych w infrastrukturę drogową, brak przestrzeni publicznych służących integracji społeczności, w tym obszary zieleni, osiedla zamknięte we Wrocławiu i w strefie podmiejskiej miasta".

Opis tego czynnika skupia się na aspektach wyposażenia terenów mieszkaniowych we wszelkie pozamieszkaniowe elementy struktury funkcjonalno - przestrzennej (usługowe, społeczne, rekreacyjne, komunikacyjne). Wspomina również o sposobie kształtowania terenów mieszkaniowych (osiedla zamknięte).

Warto zwrócić uwagę, że odpowiedź na pytanie o powody występowania tej słabej strony jest częściowo zawarta w samej analizie SWOT, w formie innych opisanych w niej czynników:

- „rozproszona zabudowa i chaos architektoniczny", z czego zaś bezpośrednio wynika kolejny wskazany czynnik w ramach słabych stron: „wysokie koszty uzbrojenia terenu i obsługi komunikacyjnej terenów mieszkaniowych",
- „brak zintegrowanego planowania rozwoju, w tym niski poziom współpracy z Wrocławiem",

Z powyższych czynników w oczywisty sposób wynika kolejna, wskazana w SWOT słaba strona „niewielka ilość właściwie przygotowanych terenów inwestycyjnych".

Część określonych w SWOT słabych stron można więc ułożyć w ciąg przyczynowo – skutkowy: *przy rozproszonej zabudowie i braku zintegrowanego planowania, dysponujące ograniczonymi budżetami jednostki samorządu terytorialnego nie są w stanie właściwie przygotować terenów inwestycyjnych. Rozproszona zabudowa powoduje też nieracjonalny wzrost kosztów uzbrojenia terenów. Dodatkowym elementem wzmacniającym negatywne oddziaływanie słabych stron jest brak integracji polityk przestrzennych gmin we WrOF.*

Przyczyn rozproszenia zabudowy można upatrywać w wadliwie działającym systemie planowania przestrzennego w Polsce, generującym przeznaczanie coraz większych obszarów pod zabudowę, które to tereny nigdy nie zostaną zabudowane. Ilość planowanych obszarów zabudowy w wielu studiach gmin na obszarze WrOF wielokrotnie przekracza chłonność demograficzną tego terenu (dr. Adam Kowalewski, Raport o ekonomicznych stratach i społecznych kosztach niekontrolowanej urbanizacji w Polsce, 2013). System planowania należy w tym wypadku rozumieć szeroko – w powiązaniu z ustawami podatkowymi, nieruchomościowymi, deweloperskimi. Należy jednak mieć na uwadze, że polski system pozostawia gminom dużą swobodę w zakresie prowadzenia polityki przestrzennej. Brak etapowania przeznaczania terenów pod zabudowę w studiach gmin i planach miejscowych powoduje rozlewanie się zabudowy. Pomimo, że pośrednio za taki stan rzeczy jest odpowiedzialny krajowy system planowania, bezpośrednie decyzje zapadają na szczeblu gminnym.

Z tego powodu samorządy z obszaru WrOF mogą wpływać na ograniczenie słabej strony jaką jest rozlewanie się zabudowy i ograniczać negatywne efekty tego zjawiska. Podobnych powodów można upatrywać w słabej stronie określonej jako „brak wyposażenia w usługi podstawowe i ponadpodstawowe". Wynika ona z jednej strony z trudności z nasyceniem usługami rozległych terenów ekstensywnej zabudowy mieszkaniowej (wynik rozlewania się zabudowy). Z drugiej strony, jest efektem zapisów planów miejscowych, które wielu przypadkach nie przewidują kreowania zwartych przestrzennie ośrodków usługowych, które pozwoliłyby na obsługę nowopowstajacych terenów mieszkaniowych. Na ten problem zwrócono szczególnie uwagę w części studium spójności poświęconej wytycznym dla węzłów usługowych na obszarze Powiatu Wrocławskiego.

Osobnym problemem jest słaba strona określona jako „brak zintegrowanego planowania rozwoju" w obszarze WrOF. Podobnie jak w przypadku opisanych wcześniej słabych stron związanych z rozlewaniem się zabudowy, wynika ona pośrednio z wad systemu prawnego. W tym wypadku –
z braku ustawy metropolitalnej określającej zasady współpracy i wzmacniającej rolę obszarów metropolitalnych w strukturze administracyjnej państwa. Jednak w gestii jednostek samorządu terytorialnego odpowiedzialnych za prowadzenie polityk przestrzennych pozostaje możliwość zacieśnienia współpracy w zakresie zarządzania obszarem WrOF. Jednym z elementów tego procesu może być właśnie studium spójności i wynikające z niego wytyczne (uzgodnione i skonsultowane
z JST). Z wytycznych określonych w niniejszej analizie mogą z kolei wynikać wnioski przydatne dla dalszych prac nad dokumentami dotyczącymi Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Przeprowadzenie zintegrowanych inwestycji mających związek z aspektami mieszkalnictwa, usług, ale także innych poruszanych w dokumencie – środowiska i transportu publicznego, wymaga bowiem przeanalizowania ich w skali całego obszaru WrOF. Jedynie bazując na całościowej analizie badanego obszaru możliwe jest przeprowadzenie inwestycji faktycznie zintegrowanych terytorialnie
i realizujących główne kierunki rozwoju obszaru metropolitalnego. Ich realizacja wymaga ponadto akceptacji i porozumienia co do tych kierunków przez uczestniczące w inwestycjach jednostki samorządu terytorialnego (co jest zresztą obligatoryjnym warunkiem realizacji ZITów).

ZAGROŻENIA

Geneza ich występowania

Połowa punktów określających wagę zagrożeń w analizie SWOT została przyporządkowana czynnikom określonym jako „brak zintegrowanego zarządzania obszarem WrOF" oraz
„brak współpracy pomiędzy poszczególnymi jednostkami i szczeblami samorządowymi". Oba dotyczą zagrożenia związanego z niską kulturą zarządzania tym obszarem, wynikającą z braku silnej struktury odpowiedzialnej za prowadzenie spójnej polityki dla całego terenu WrOF. Jak wspomniano powyżej, wynika to z braku ustawy

metropolitalnej, ale także z wciąż zbyt małego lub nieproporcjonalnego zaangażowania poszczególnych JST w ten proces. Jest to szczególnie niepokojące na chwilę przed wprowadzeniem nowego narzędzia finansowania w postaci ZIT (w okresie finansowania UE 2014-2020), wymagającego partnerstwa tych jednostek w celu uzyskania dofinansowania projektów.

Jako bardzo istotny element zostało też określone zagrożenie „ograniczony dostęp do usług – oświatowych, zdrowotnych, finansowych, infrastruktury sportowo-rekreacyjnej oraz ograniczony dostęp do infrastruktury technicznej i komunikacyjnej". Można do tego dodać doskwierający mieszkańcom ograniczony dostęp do miejsc spotkań i terenów publicznych, na co wskazują przeprowadzone w ramach prac nad „Studium spójności..." badania ankietowe na próbie ok. 3000 mieszkańców WrOF przeprowadzone we współpracy instytutu badawczego IPC, Biura Rozwoju Wrocławia i Politechniki Wrocławskiej. Wymienione funkcje wchodzą w zakres problematyki ośrodków usługowych. Większość z nich to usługi publiczne (jedynie usługi finansowe i w pewnym zakresie oświata, usługi zdrowia i sport oraz rekreacja mogą wchodzić w zakres usług komercyjnych takich jak prywatne szkoły językowe, gabinety medyczne, komercyjne ośrodki sportowe). Określenie słabej dostępności do nich jako zagrożenie wynika więc w znacznym stopniu ze słabości działań władz publicznych (w niektórych przypadkach nie dotyczy to wyłącznie władz samorządowych, jak to jest np. w przypadku złej sytuacji w służbie zdrowia). Powodów takiego stanu rzeczy można też jednak upatrywać w prowadzonej polityce przestrzennej gmin (np. wspomniane wcześniej zaburzenie proporcji w przeznaczaniu terenów pod usługi i mieszkalnictwo na niekorzyść usług). Także rozproszenie zabudowy może powodować trudności w nasyceniu terenów zabudowy mieszkaniowej w odpowiednim zakresie usługami oświaty, zdrowia, komunikacji, sportu i rekreacji, a nawet usługami komercyjnymi. Szczególnie brak tych ostatnich (komercyjnych), które w gospodarce rynkowej powinny szybko reagować na pojawienie się popytu w postaci mieszkańców nowych terenów zabudowy mieszkaniowej, może sugerować, że problem nie wynika wyłącznie z faktu, że we WrOF powstało wiele nowych osiedli mieszkaniowych. Przyczyn należy więc upatrywać w braku opłacalności lokalizowania usług w niektórych obszarach WrOF z powodu ich struktury osadniczej (np. właśnie nadmiernego rozproszenia nowej zabudowy lub słabej ich obsługi komunikacyjnej).

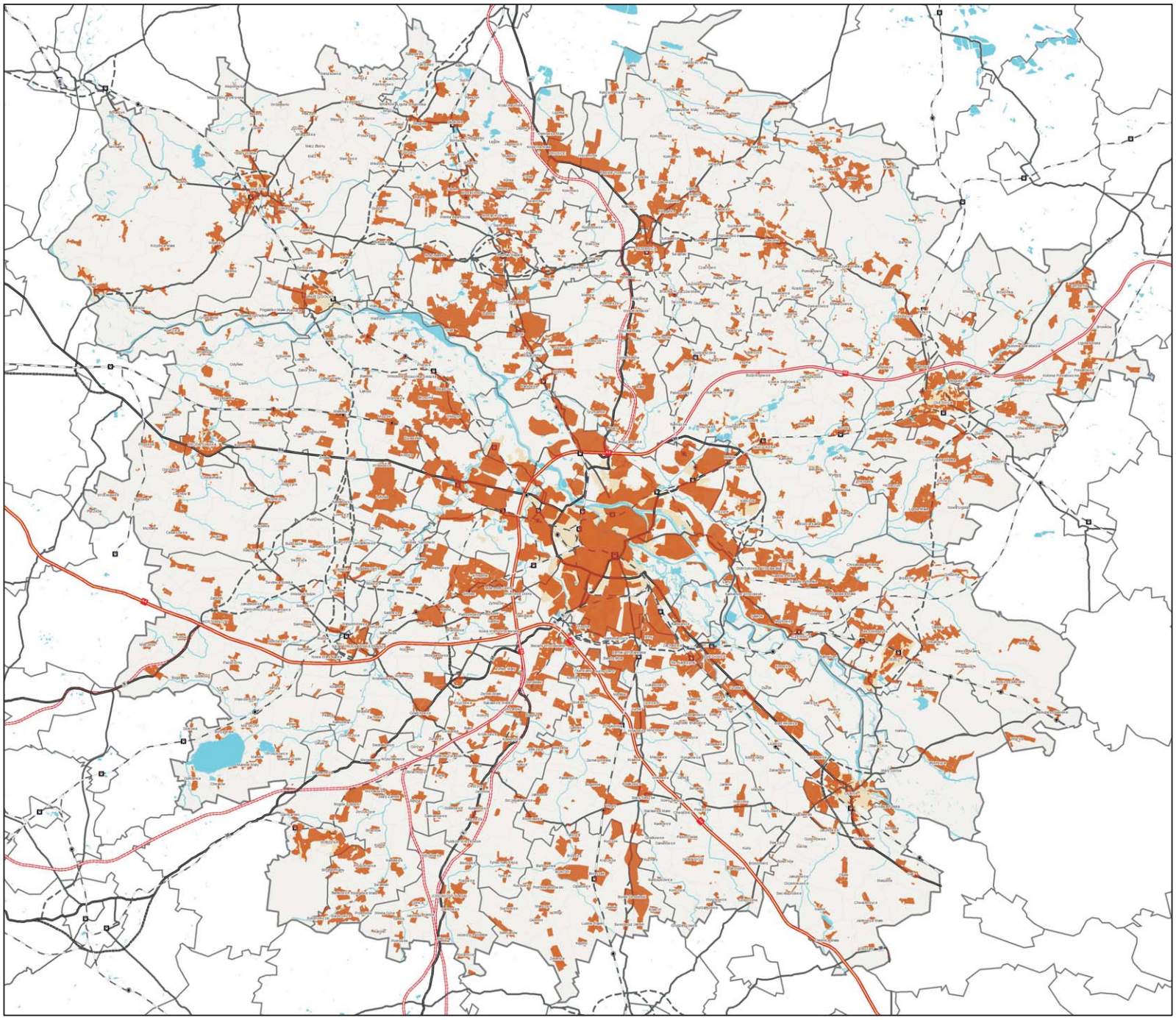
Osobną grupą czynników określonych w SWOT jako zagrożenia są czynniki niezależne lub mało zależne od JST. Należą do nich "nasilenie się negatywnych zjawisk demograficznych, starzenie się społeczeństwa – brak wsparcia dla rodzin ze strony państwa", ograniczenia rozwoju terenów mieszkaniowo-usługowych związane z występowaniem terenów prawnie chronionych oraz „bariery dla rozwoju przestrzennego w postaci inwestycji przygotowywanych w oparciu o specustawy lub decyzje lokalizacyjne". Wszystkie te trzy czynniki wynikają głównie z polityki prowadzonej przez państwo (demografia, przepisy prawa na poziomie krajowym i międzynarodowym). Z podobnymi problemami borykają się wszystkie inne obszary metropolitalne w kraju, więc duży wpływ na ograniczenie ich negatywnych skutków we WrOF będzie miało wzmacnianie silnych stron i wykorzystywanie szans. W tym wypadku szczególnie istotna staje się współpraca jednostek samorządu terytorialnego z WrOF w celu zwiększania konkurencyjności tego obszaru w stosunku do innych metropolii w Polsce. Kreowanie atrakcyjnej oferty mieszkaniowej i usługowej, miejsc pracy, czyli wzmacnianie silnych stron WrOFu, może pomóc złagodzić w/w negatywne czynniki na które JST nie mają wpływu.

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

DIAGNOZA I ANALIZY SŁUŻĄCE WSKAZANIU WYTYCZNYCH LOKALIZACJI FUNKCJI MIESZKANIOWEJ

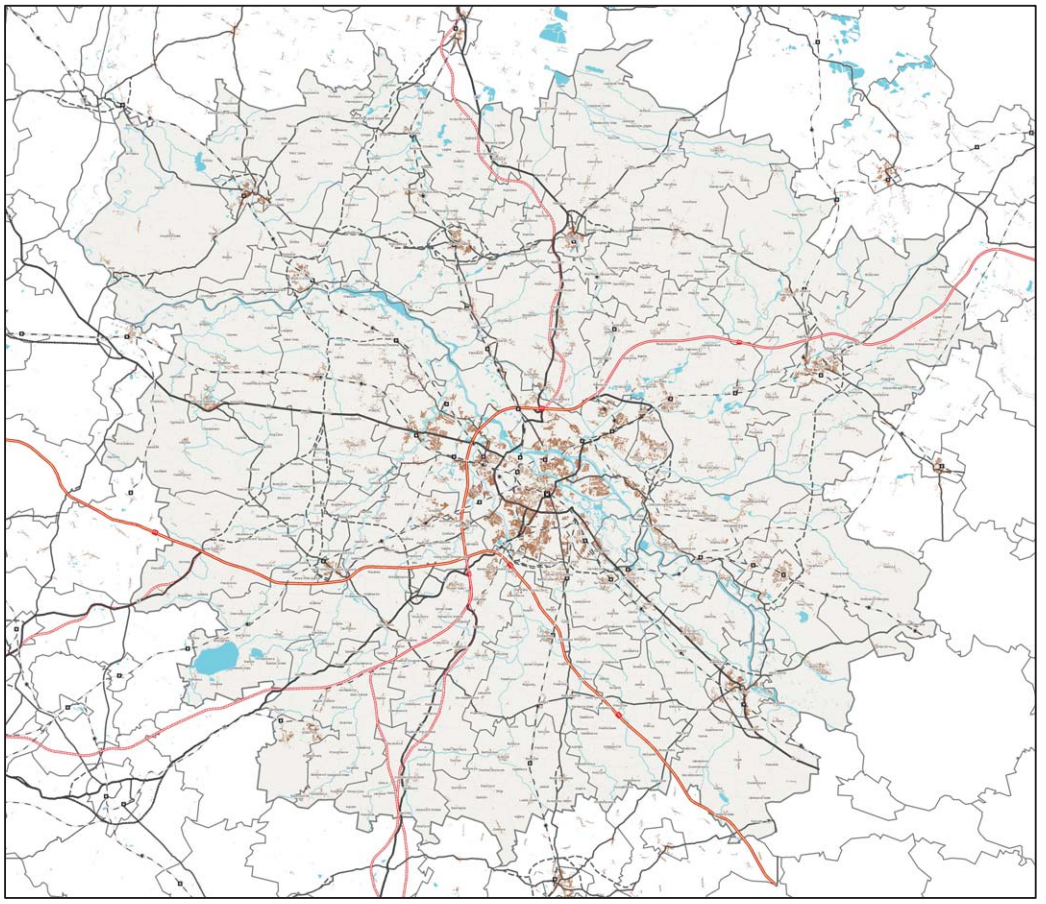
ANALIZA POLITYKI PRZESTRZENNEJ PROWADZONEJ PRZEZ GMINY W ZAKRESIE STUDIÓW UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMIN

Rozkład przestrzenny terenów zabudowy mieszkaniowej w suikzp gmin.

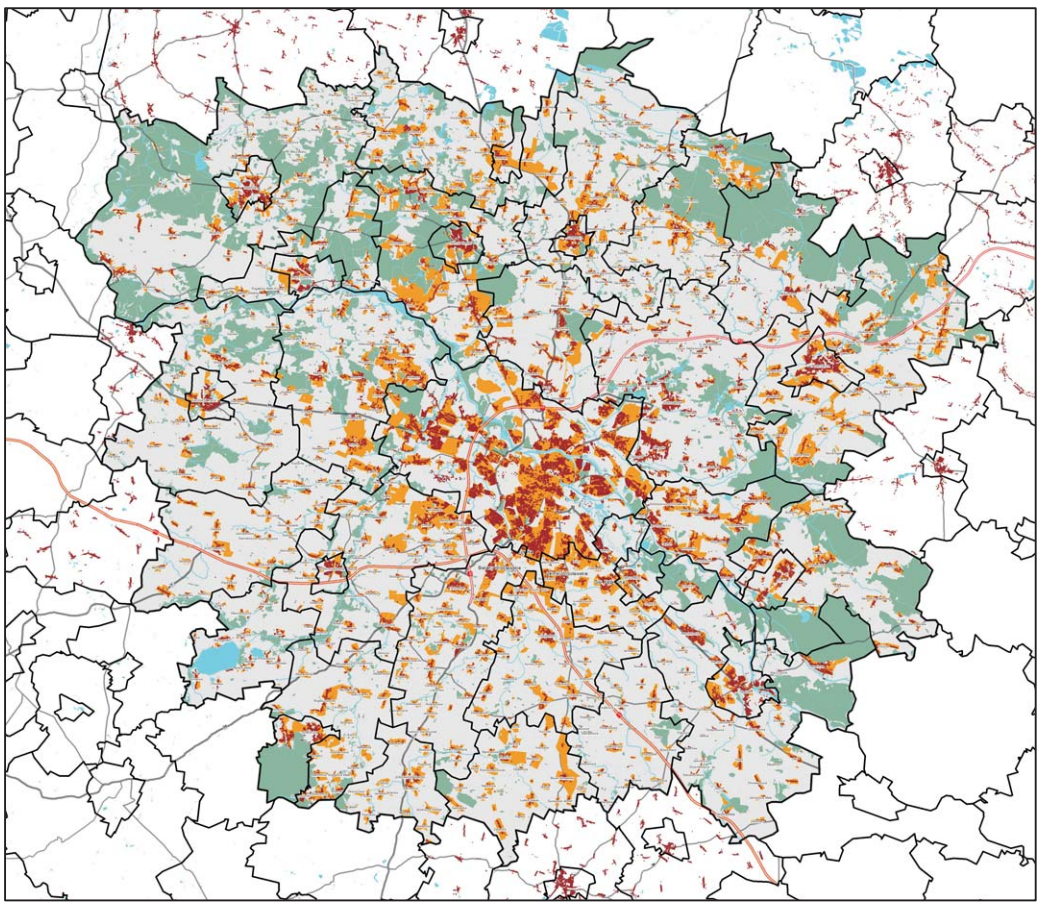


Analizując rozkład przestrzenny zabudowy mieszkaniowej w poszczególnych gminach, który został poruszony w opracowaniu „Analiza polityki rozwoju gmin Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego na podstawie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin" sporządzonym w ramach prac nad projektem przez Instytut Rozwoju Terytorialnego, można zauważyć duże zróżnicowanie w przyjętej polityce lokalnej określonej w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania, Dotyczy to przede wszystkim wielkości obszarów przeznaczanych pod zabudowę mieszkaniową, ale i sposób zapisów łączenia tego typu zabudowy z innymi funkcjami – głównie z zabudową usługową. W nieco odmiennej charakterystyce, w odniesieniu do pozostałych gmin, zostało skonstruowane suikzp dla Wrocławia, konstrukcja studium określa dla całego miasta zespoły urbanistyczne i w ramach danego zespołu o charakterze mieszkaniowym może występować wiele innych przeznaczeń, a obszar zespołu nie odzwierciedla planowanego docelowo całościowego wypełnienia zabudową, a jedynie wskazuje granice konkretnej jednostki urbanistycznej. Bardziej szczegółowe doprecyzowanie rodzaju i charakteru zabudowy następuje na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
W wielu gminach nastawienie na prowadzenie polityki przestrzennej ukierunkowane jest na intensywny rozwój zabudowy mieszkaniowej. Należy mieć jednak na uwadze, że wykorzystanie tego potencjału określonego w studiach gmin będzie miało szansę głównie w gminach bezpośrednio przylegających do Wrocławia, na których wyraźnie widoczne jest zjawisko suburbanizacji, a także w pozostałych ośrodkach miejskich i ich najbliższym otoczeniu, gdzie proces suburbanizacji jest również w pewnej mierze zauważalny. Wielkość terenów przeznaczonych w suikzp gmin w odniesieniu do istniejącej zabudowy zobrazowany został na mapach poniżej.

Zabudowa istniejąca - na podstawie BDOT.



Rozkład przestrzenny terenów zabudowy mieszkaniowej w suikzp gmin w odniesieniu do istniejącej zabudowy mieszkaniowej.



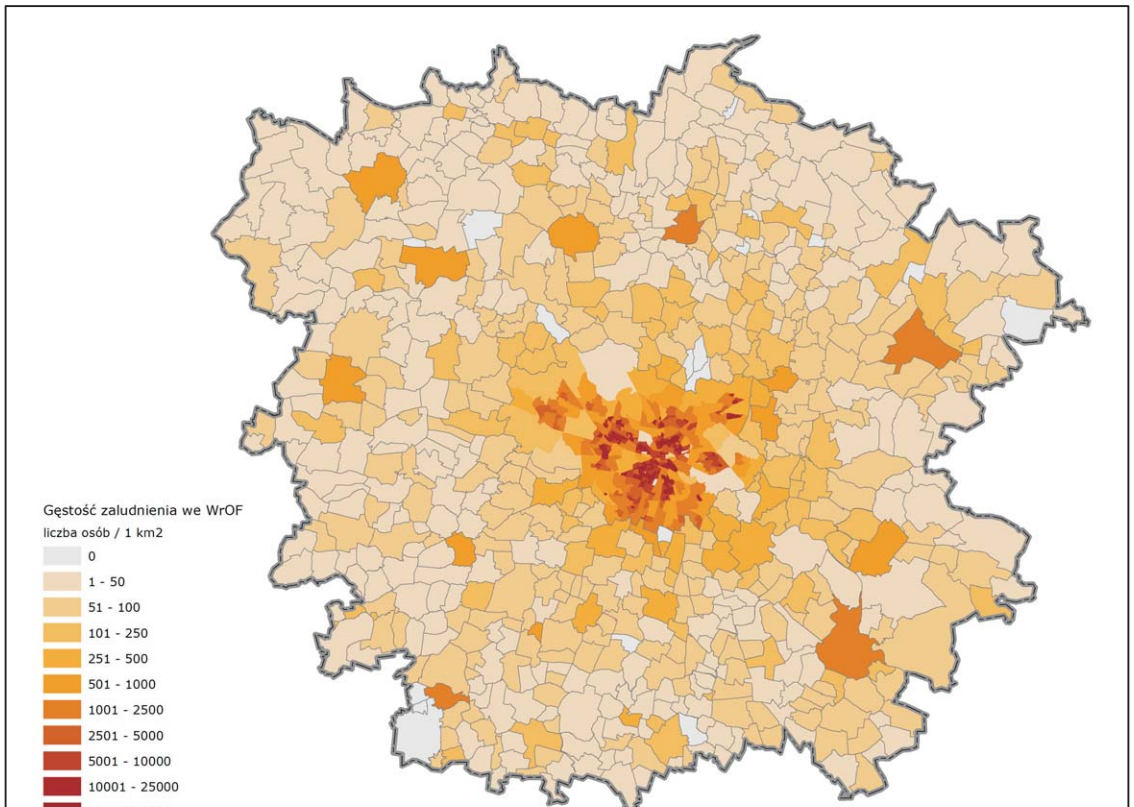
Na obszarze WrOF w oparciu o politykę przyjętą w suikzp stwierdzono, że największy udział terenów mieszkaniowych, mieszkaniowo-usługowych i zagrodowych w stosunku do obszaru gminy planowany jest w gminie miejskiej Oleśnica (31,7%), gminie Czernica (26,3%), gminie Siechnice (24,4%), gminie miejskiej Oława (24,2%) oraz gminie Oborniki Śląskie (23,8%). Duży udział procentowy terenów mieszkaniowych mają również gminy w bliskim sąsiedztwie Wrocławia tj. Miękinia, Kąty Wrocławskie, Żórawina i Kobierzyce. O ile w gminach miejskich jak i sąsiadujących z Wrocławiem istnieje szansa realnego wypełnienia terenów zabudową w długoletnim procesie osiedlania się, to takie gminy jak np. Borów budzić mogą pewne wątpliwości czy taka wielkość zostanie kiedykolwiek skonsumowana przez przyszłe inwestycje mieszkaniowe. Natomiast w przypadku realizacji planów miejscowych o dużej powierzchni, z dominacją funkcji mieszkaniowej, może doprowadzić to do niekontrolowanego rozlewania się zabudowy. Powyższe winno być zweryfikowane na etapie wytycznych dla tworzenia nowych obszarów pod zabudowę mieszkaniową.

ANALIZY DO WYTYCZNYCH DOTYCZĄCE UWARUNKOWAŃ DLA RZECZYWISTYCH KIERUNKÓW ROZWOJU OBSZARÓW MIESZKANIOWYCH

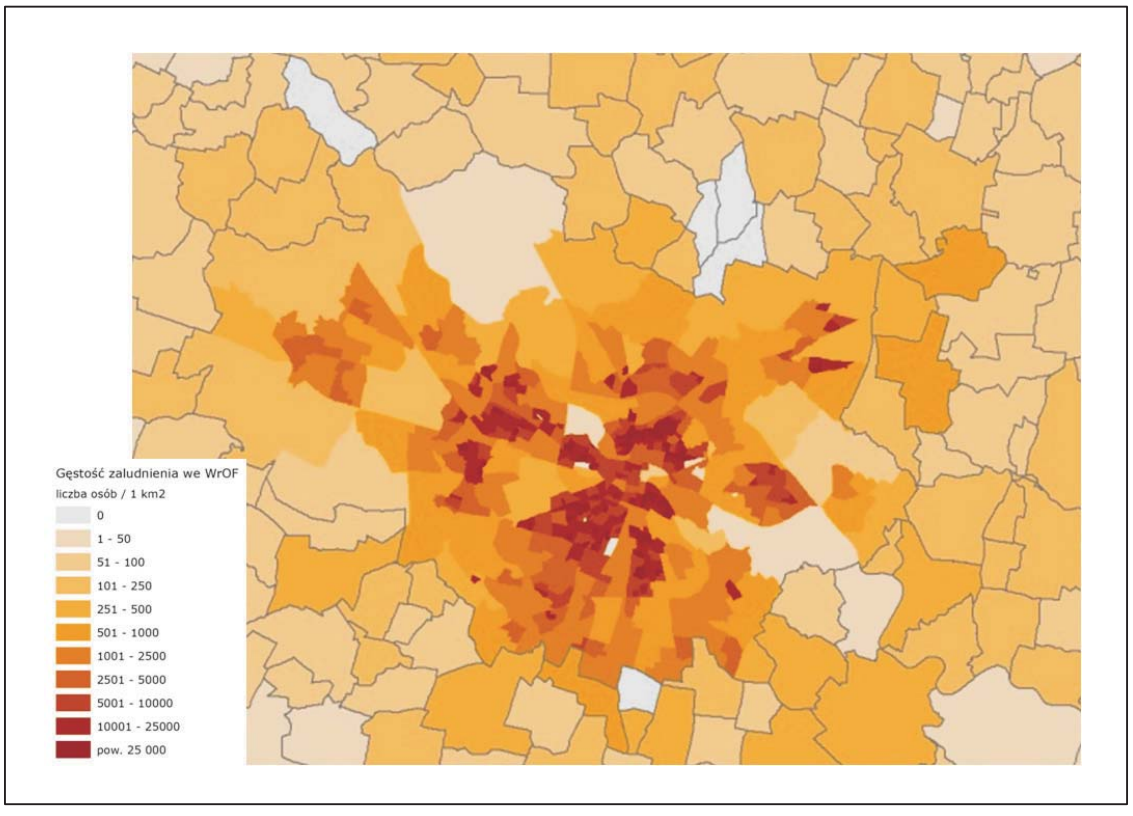
Wskaźniki i tendencje demograficzne

Na obszarze WrOF mamy do czynienia z dużym zróżnicowaniem gęstości zaludnienia. Analizując dane przedstawione w opracowaniu sporządzonym w ramach projektu przez Instytut Rozwoju terytorialnego„Analiza uwarunkowań i rozwoju osadnictwa w zakresie mieszkalnictwa i usług" oraz dane w zakresie demografii opracowane przez Biuro Rozwoju Wrocławia wyraźnie widać, że miasto Wrocław, jest najgęściej zaludnione (szczgólnie na Starym Mieście, gdzie wskaźnik zaludnienia wynosi 7577 osób/km^2). Dużą gęstością wyróżniają się pozostałe miasta: Oleśnica, Trzebnica, Sobótka i Oława, gdzie przekroczona jest wartość 1000 mieszkańców na 1km^2. Najmniejszą gęstość z ośrodków miejskich posiadają Prusice – 200 mieszkańców na 1km^2. Z 627 jednostek osadniczych w 101 jednostkach wartość przekracza 100 mieszkańców na 1km^2 i aż 64 z tych 101 przypada na bezpośrednie sąsiedztwo z Wrocławiem. Wyraźnie kreuje się obszar o większym zaludnieniu wokół Wrocławia i wzdłuż Odry po wschodniej stronie od Wrocławia.

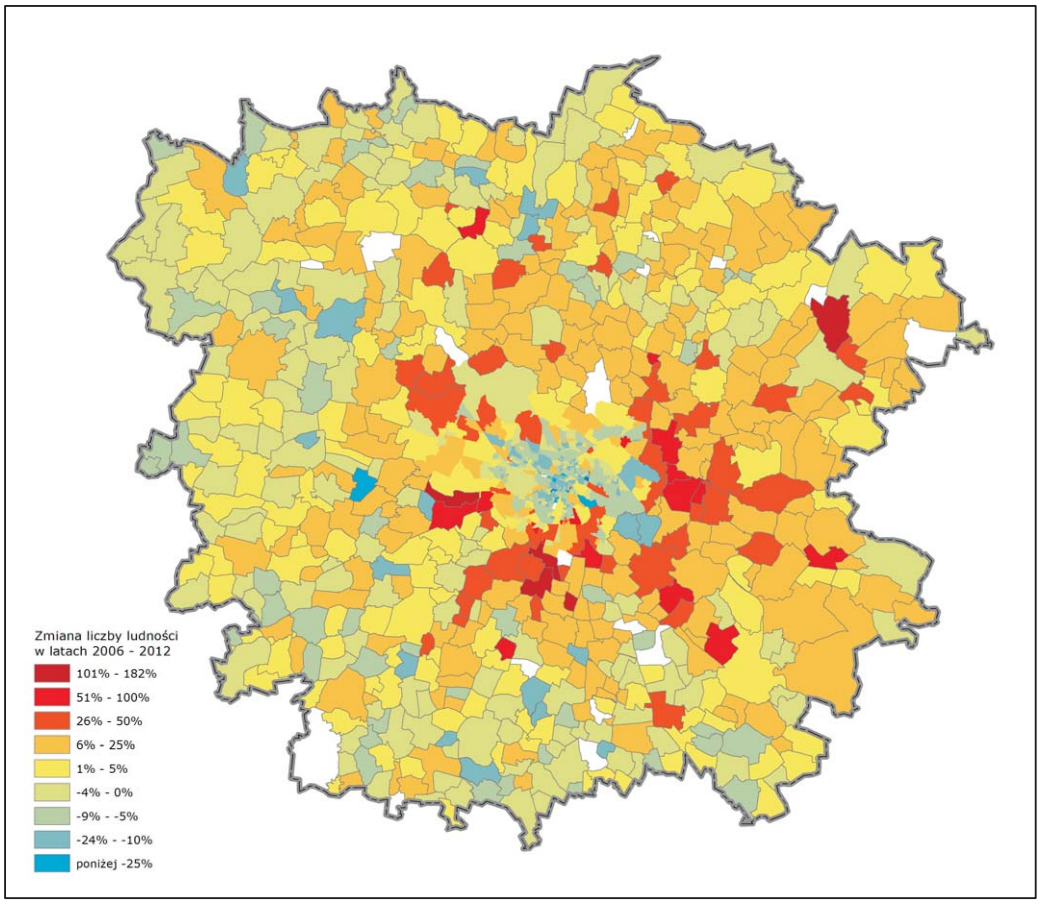
Gęstość zaludnienia we WrOF.



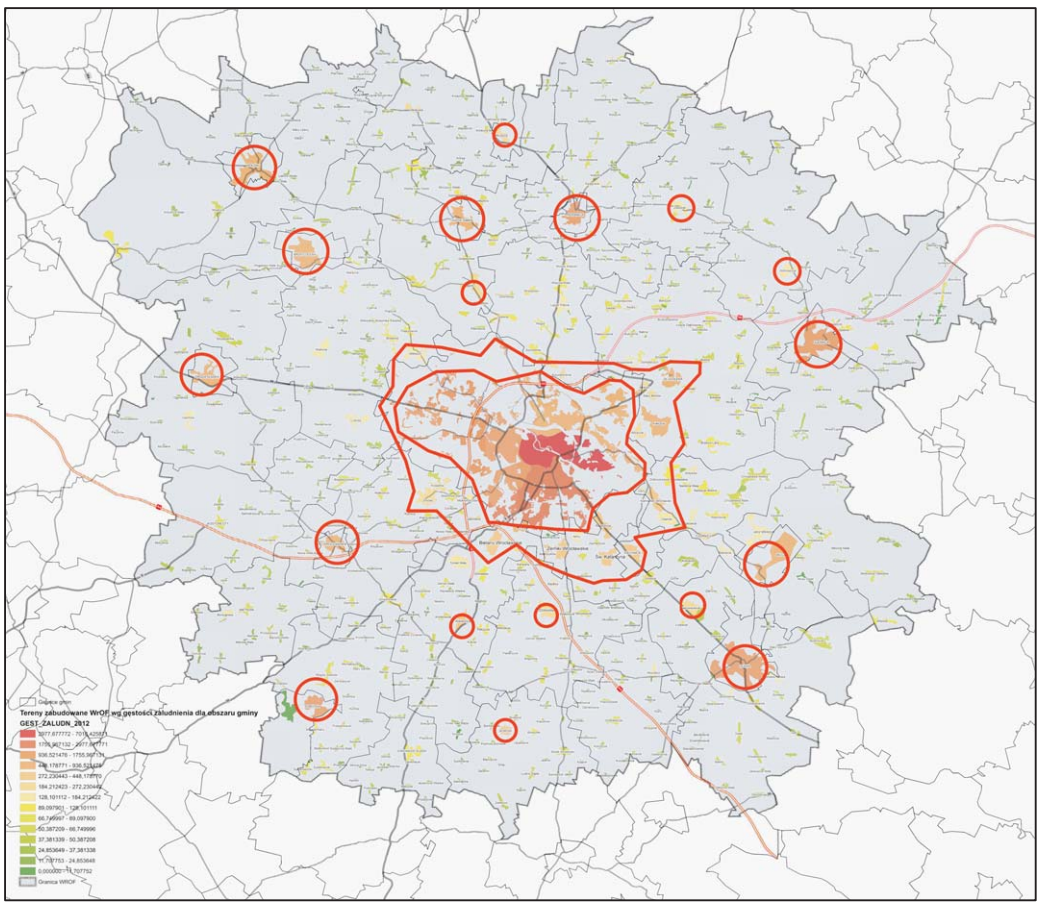
Gęstość zaludnienia we WrOF - Wrocław z podziałem na rejony statystyczne wraz z najbliższym sąsiedztwem.



Zmiana liczby ludności we WrOF w latach 2006-2012 - gminy wg obrębów oraz Wrocław z podziałem na rejony statystyczne.



Tereny zurbanizowane o wysokim wskaźniku zaludnienia.



W zakresie zmian liczby ludności na uwagę zasługuje fakt, że przyrosty liczby mieszkańców nastąpiły przede wszystkich w sąsiedztwie Wrocławia w kierunku wschodnim i południowym. Tendencje wyludniania widać przede wszystkim w oddaleniu od Wrocławia – na północnym zachodzie i południu. Wrocław utrzymuje się na poziomie minimalnego przyrostu – z tendencją do zmniejszania się liczby ludności w centralnej części miasta i śródmieścia, a znaczącego przyrostu w części południowej, północno-zachodniej i południowo-wschodniej. Istotnym jest fakt, że pomimo występowania wokół Wrocławia dynamicznego procesu suburbanizacji, to we Wrocławiu nadal utrzymuje się minimalny przyrost mieszkańców na stabilnym poziomie.

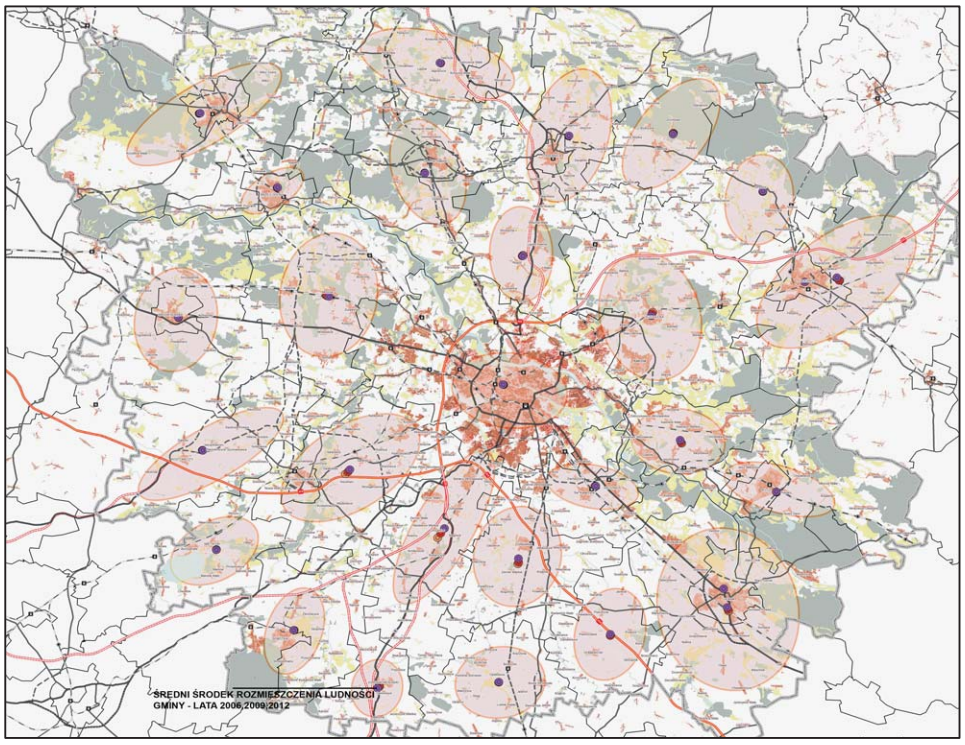
Procesy suburbanizacyjne podwrocławskich wsi, widoczne we wskaźnikach demograficznych, powinny być ważnym elementem w kreowaniu odpowiedniej polityki przestrzennej w zakresie mieszkalnictwa, ale i dostępności do usług oraz obsługi komunikacyjnej, w szczególności transportu publicznego.

Trend rozkładu przestrzennego ludności w gminach

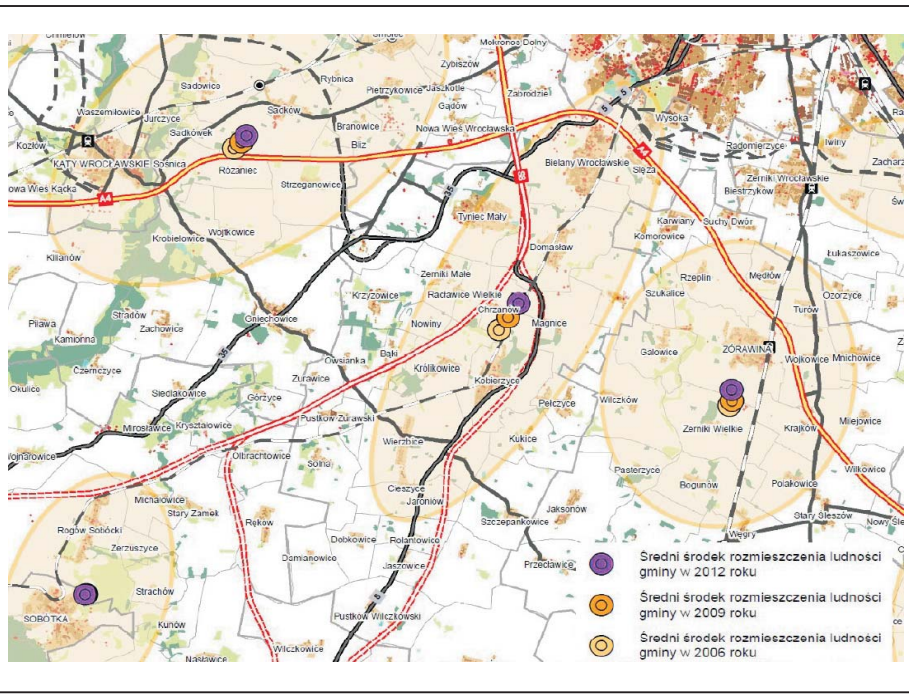
Na potrzeby analizy rozwoju mieszkalnictwa opracowano analizę trendu rozkładu przestrzennego ludności w gminach z wykorzystaniem elips odchylenia standardowego od średniego środka.

Dysponując liczbą ludności z lat 2006, 2009 i 2012 w poszczególnych miejscowościach, przeanalizowano lokalizację średniego centrum rozmieszczenia ludności w gminach (punktu ciężkości mieszkalnictwa w każdej gminie). Porównując lokalizację punktów ciężkości w kolejnych latach, można zaobserwować kierunkowy trend zmiany rozmieszczenia ludności w każdej z gmin. Najsilniejsza prawidłowość kierunkowa w zakresie zmiany rozmieszczenia ludności we WrOF wystąpiła w gminach: Kąty Wrocławskie, Kobierzyce i Żórawina. Wyraża się ona w silnym przesunięciu środka ciężkości mieszkalnictwa w kierunku miasta Wrocławia, co związane jest z dynamicznym rozwojem nowej zabudowy mieszkaniowej na styku wymienionych gmin z Wrocławiem.

Trend rozkładu przestrzennego ludności w gminach WrOF.



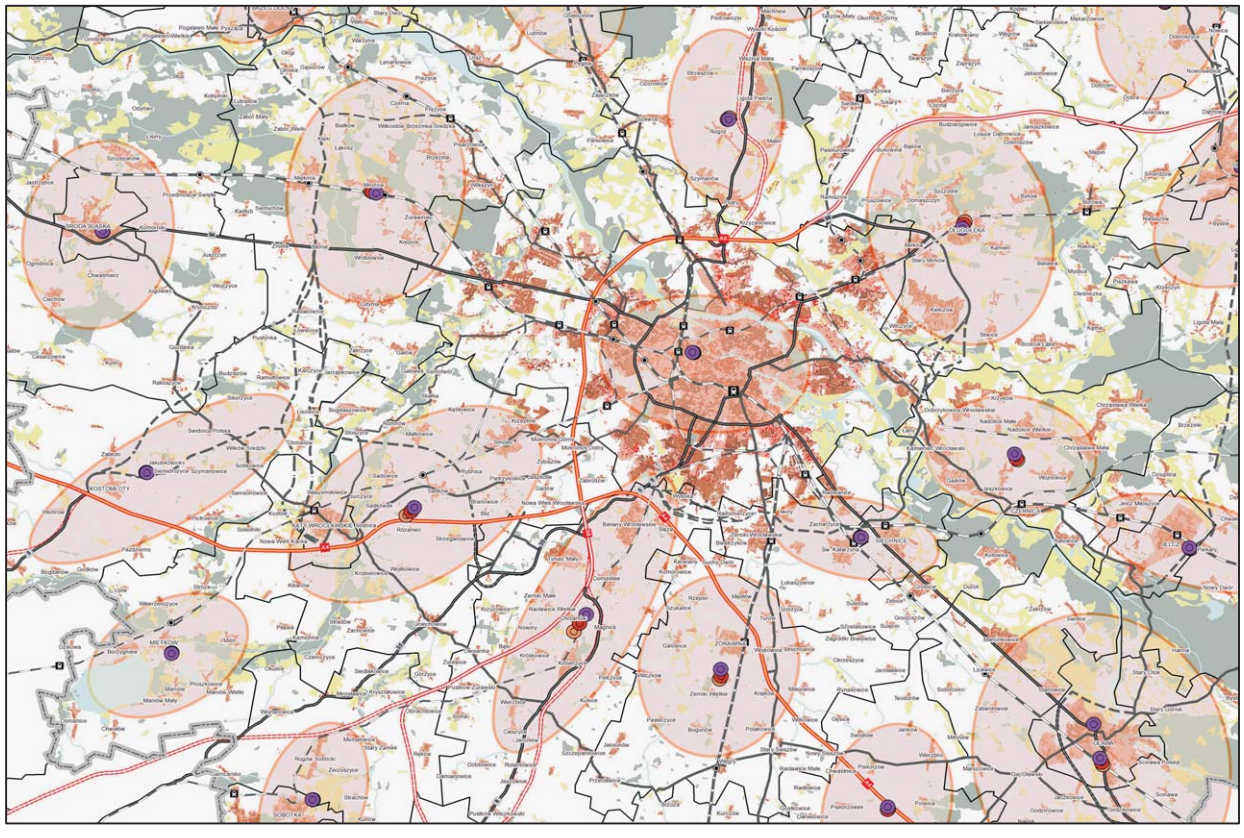
Kierunkowe przesynięcie środka ciężkości mieszkalnictwa w kierunku miasta Wrocław dla wybranych gmin



W analizie wykorzystano również elipsy odchylenia standardowego, które obrazują trend rozkładu przestrzennego ludności na obszarze WrOF w 2012 roku. Elipsy wygenerowane zostały automatycznie za pomocą narzędzia GIS, które mierzy orientację i kierunek rozkładu danych względem średniego środka. W zasięgu elipsy wygenerowanej dla każdej gminy znajduje się 68% ludności tej gminy. Wielkość elipsy pozwala ocenić stopień skupienia ludności na obszarze danej gminy. Mniejsza elipsa oznacza większą koncentrację mieszkalnictwa wokół średniego środka.

Im większa elipsa – tym większe rozproszenie ludności. Na podstawie kształtu elipsy możemy ocenić układ przestrzenny mieszkalnictwa w danej gminie. Elipsy zbliżone do okręgu oznaczają układ koncentryczny – skupiony wokół średniego środka mieszkalnictwa. Taki układ występuje np. w gminie Jordanów Śląski. Elipsy o kształcie wrzecionowatym wskazują na układ pasmowy związany najczęściej z ciągami komunikacyjnymi, naturalnymi barierami rozwoju mieszkalnictwa oraz silnym oddziaływaniem Wrocławia. Tego typu układ jest szczególnie widoczny w przypadku gmin leżących na południowy zachód od Wrocławia – Kostomłoty, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce.

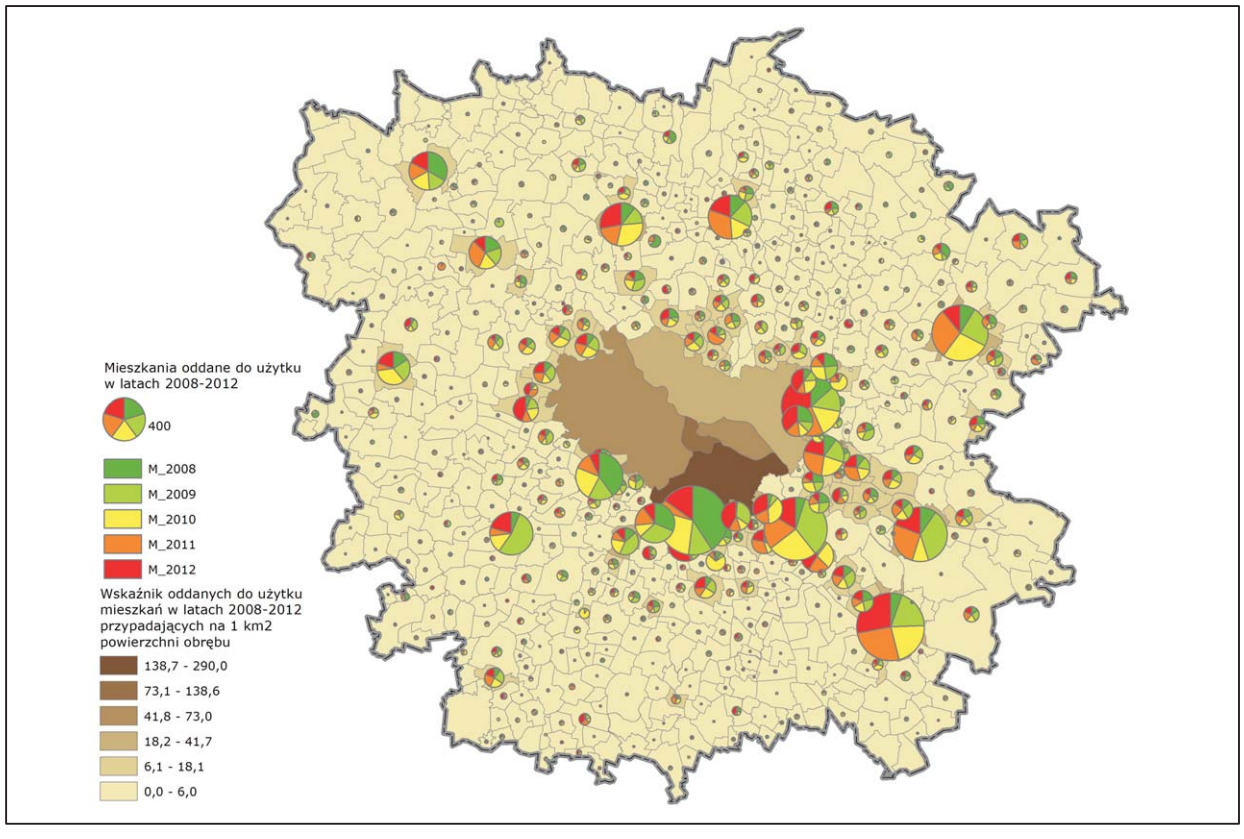
Trend rozkładu przestrzennego ludności w gminach WrOF - zbliżenie na Wrocław i gminy sąsiednie.



Liczba mieszkań oddanych do użytku

Analiza struktury osadniczej i jej dynamiki rozwoju określona została między innymi poprzez przyrosty liczby mieszkań oddawanych do odbioru w latach 2008-2012 dla poszczególnych obrębów geodezyjnych i Wrocławia. Wśród łącznie oddanych 43177 we WrOF mieszkań w samym Wrocławiu oddano ok. 25000 mieszkań (stanowi to 60% całości odbiorów).

Rozkład ilości mieszkań oddanych do użytku w latach 2008-2012 - w gminach WrOF wokół Wrocławia.

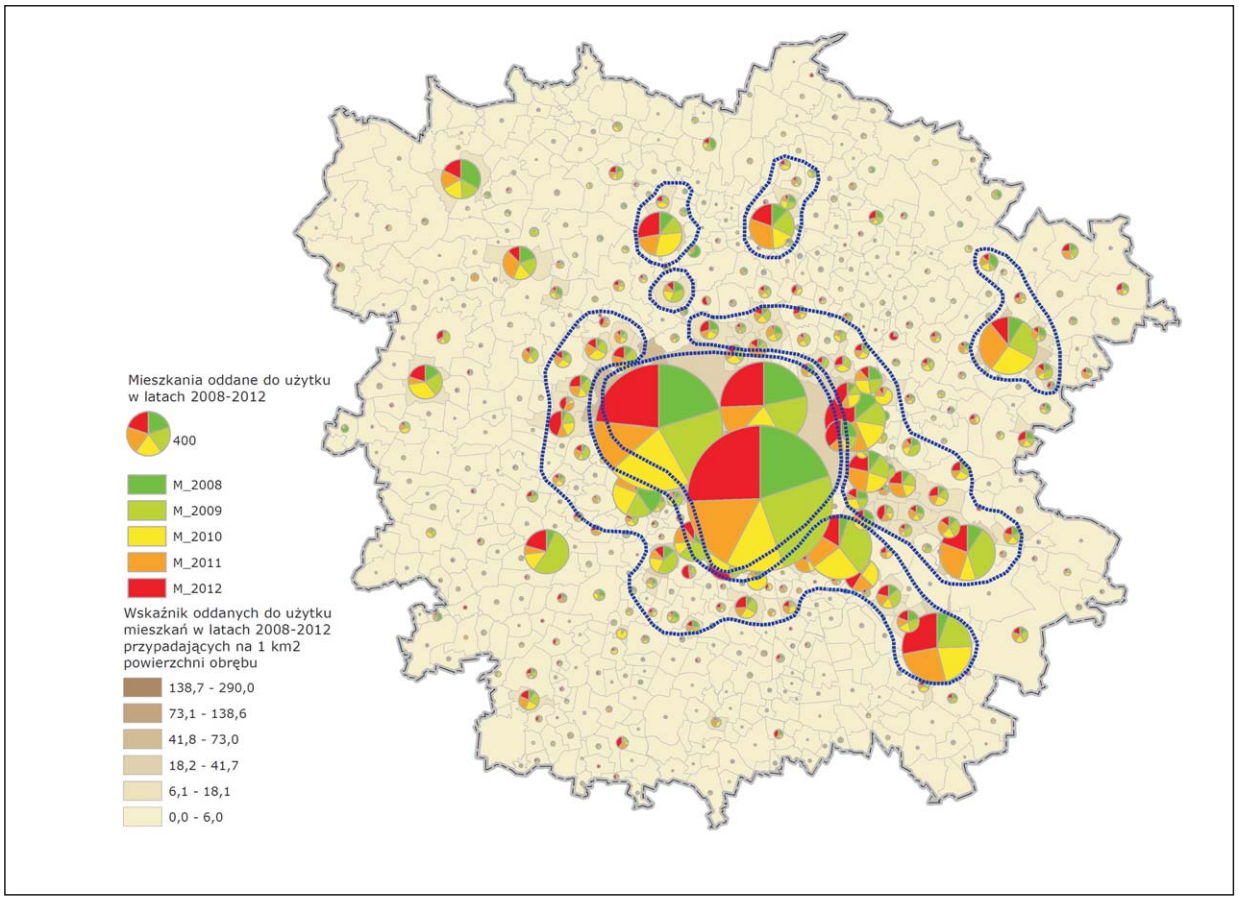


Korzystnie statystyka ta wygląda również dla gminy Długołęka, Siechnice, Kobierzyce, gdzie odbiory mieszkań sięgały blisko wartości 2000. Powyżej 1000 mieszkań oddanych zostało również w gminie Kąty Wrocławskie, Czernica oraz gminie miejskiej Oława.

Kreuje się wyraźnie dla takich podwrocławskich gmin jak Długołęka, Czernica, Siechnice, Żórawina, Kobierzyce, Kąty Wrocławskie, Miękinia, Oborniki Śląskie, Wisznia Mała (25,3% wszystkich oddanych mieszkań na terenie WrOF) szansa na istotny rozwój budowlany i demograficzny, ale jednocześnie ze wskazaniem na postępujący proces suburbanizacji zewnętrznej, ponieważ wielu z nowych mieszkańców tych gmin to dawni wrocławianie.

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

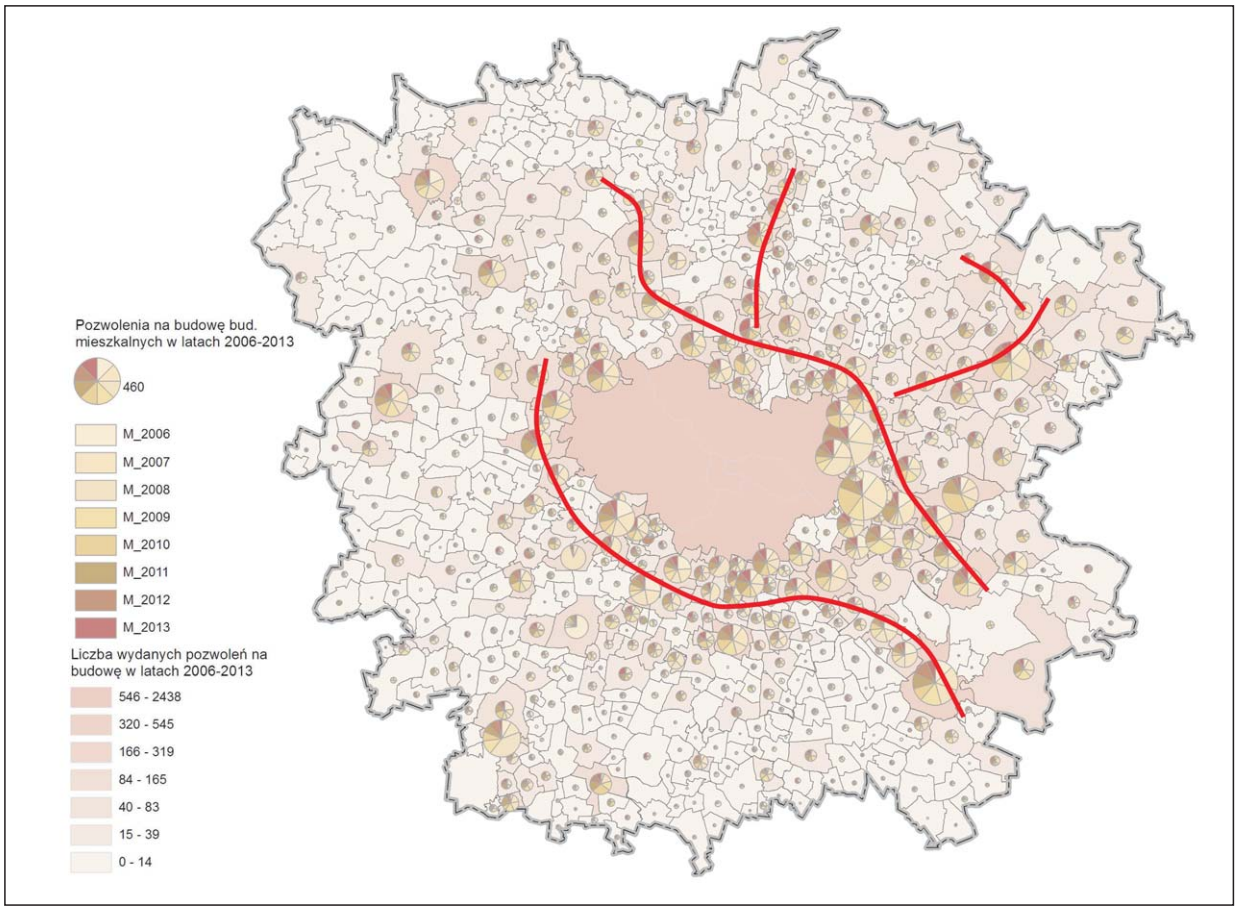
Rozkład ilości mieszkań oddanych do użytku w latach 2008-2012 - w gminach WrOF z uwzględnieniem Wrocławia.



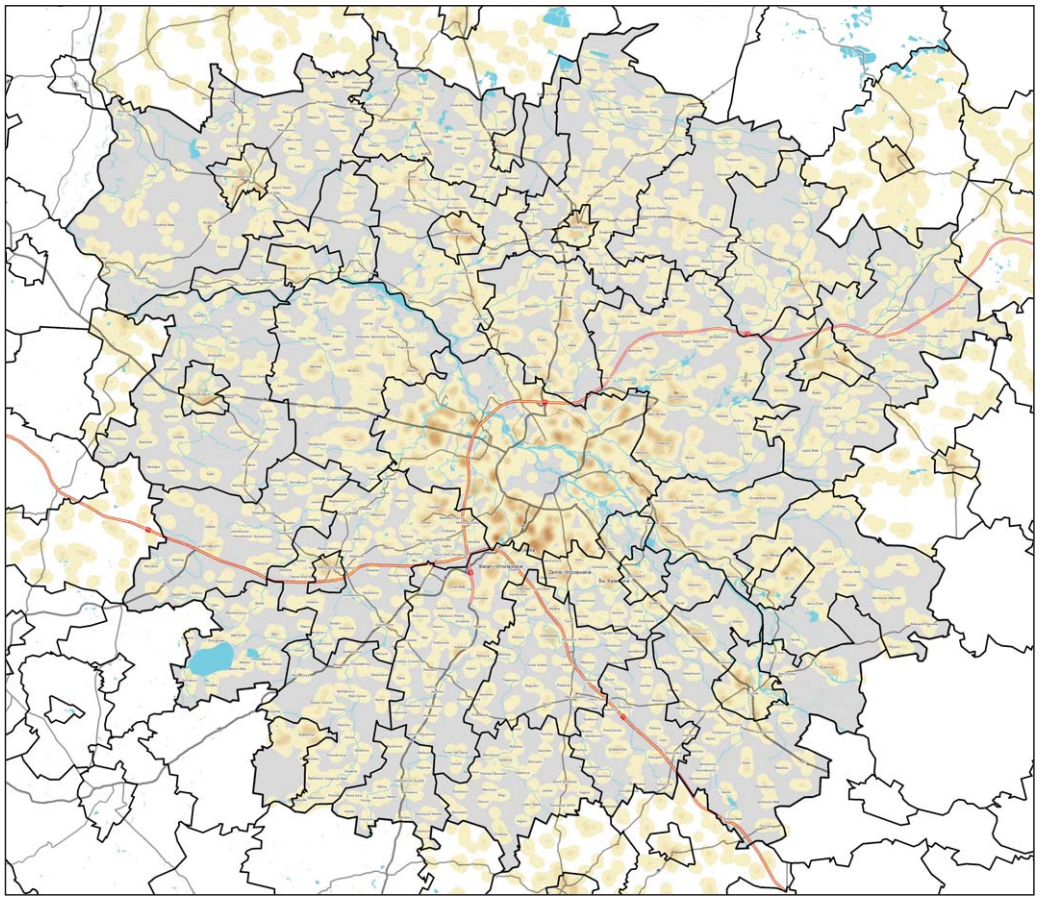
Rozkład przestrzenny wydanych pozwoleń na budowę

Kolejnym elementem określającym tendencje rozwojowe struktur osadniczych w obszarze WrOF jest rozkład i liczba wydawanych pozwoleń na budowę. Dla badanego obszaru przeanalizowano wydane decyzje w latach 2006-2013. Zasięg przestrzenny, mimo że zbliżony do rozkładu ilości mieszkań oddanych do użytku to jednak jest w nieco większym zasięgu widoczny w skali WrOF. Należy wziąć pod uwagę takie elementy jak to, że decyzja o pozwoleniu na budowę może być wydana na wiele mieszkań znajdujących się na jednej działce budowlanej, a w przypadku odbioru mieszkań rozpatruje się każdy lokal osobno. Mimo to widać tendencję rozwojową obszarów zabudowy gmin wokół Wrocławia oraz przesunięcie tego trendu w stronę wschodnią oraz północno-wschodnią. Obszary te tworzą charakterystyczne pasma.

Rozkład wydanych pozwoleń na budowę w latach 2006-2013 - w gminach WrOF wokół Wrocławia.



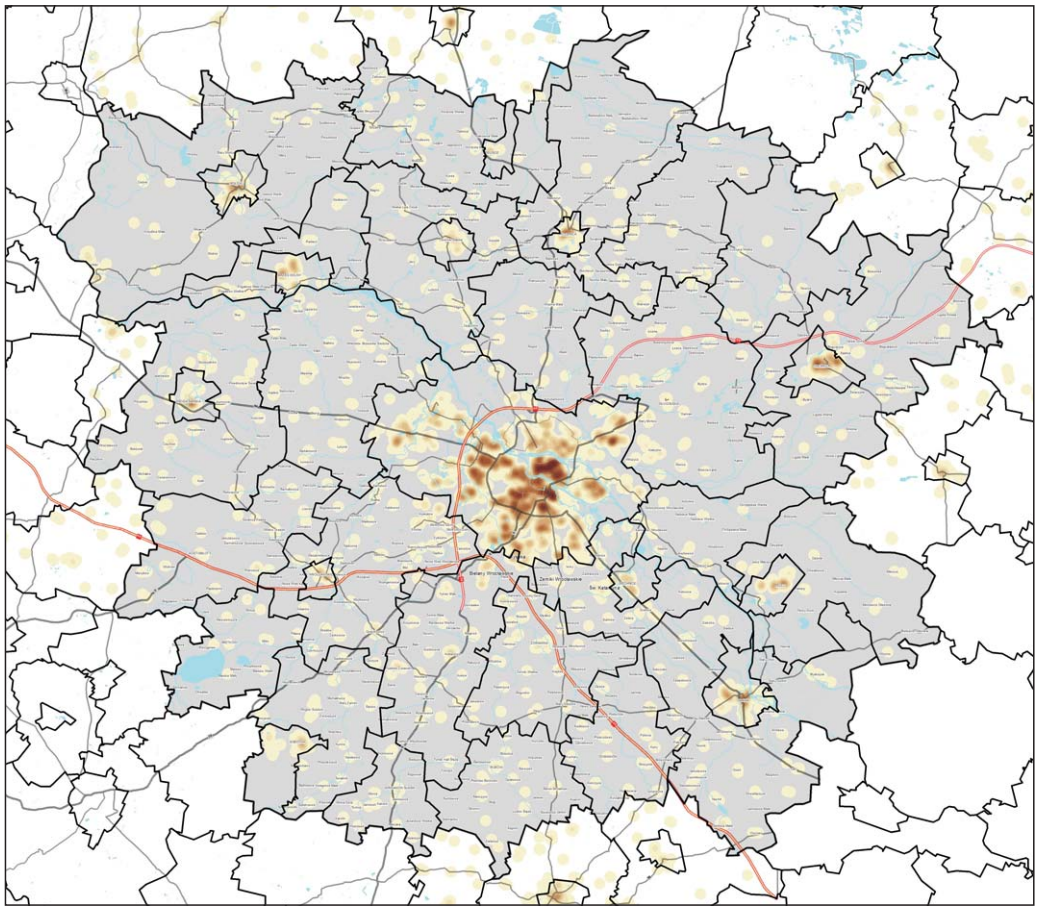
Rozkład gęstości istniejącej zabudowy jednorodzinnej.



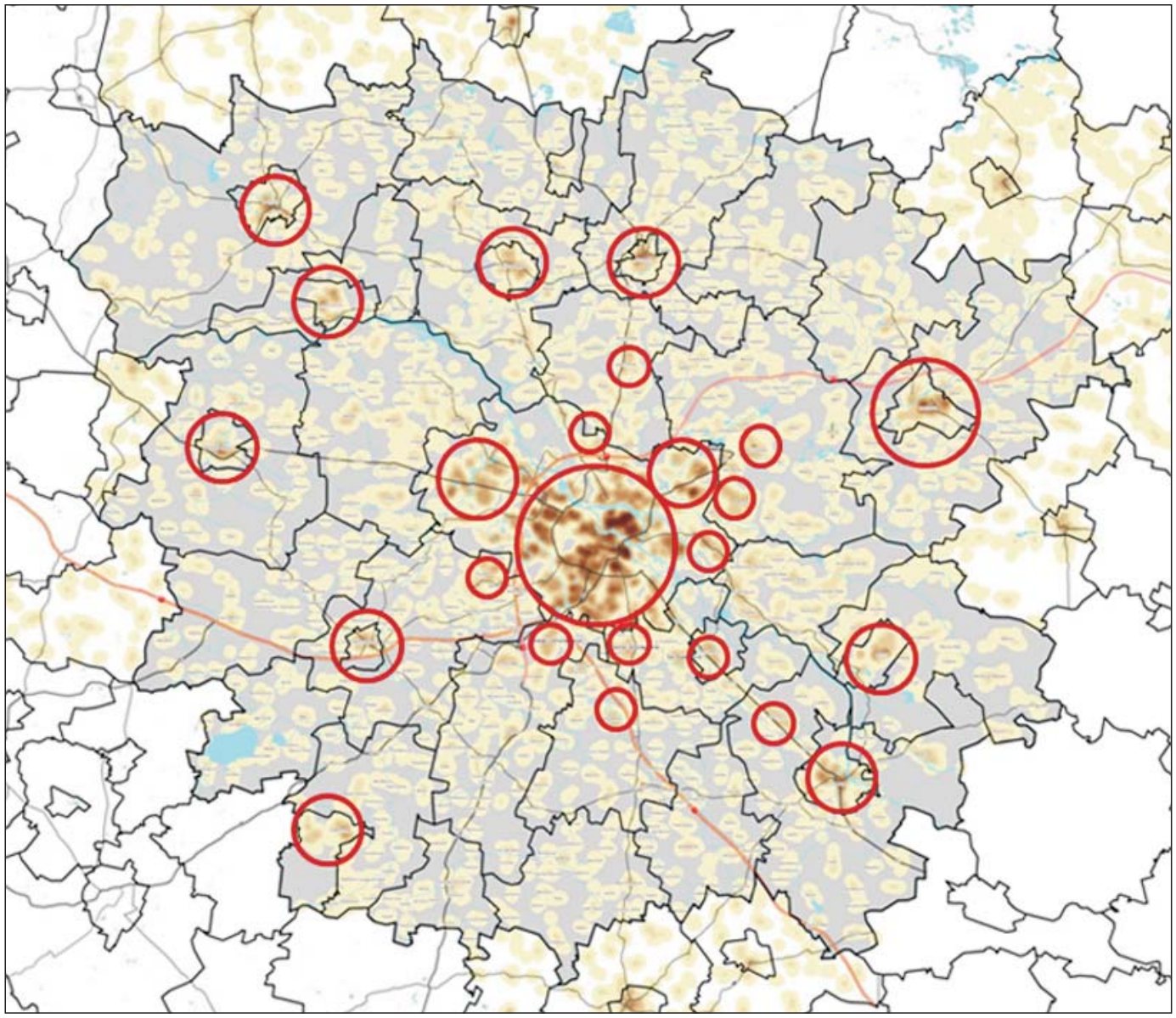
Rozkład przestrzenny istniejącej zabudowy mieszkaniowej

Do analiz dla określenia rzeczywistego potencjału gmin wygenerowano również mapy rozkładu gęstości zabudowy na podstawie BDOT dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej oraz łącznie dla tych dwóch typów zabudowy. Przyjęto oprócz parametru powierzchni zabudowy na danej przestrzeni również parametr ilości kondygnacji, co urealniło wskaźnik gęstości. Zauważyć można silne zaznaczenie się dzielnic Wrocławia, ośrodków satelickich, ale także strefy wschodniej i południowej od Wrocławia. Gęstość istniejącej zabudowy mieszkaniowej już obecnie obrazuje większe koncentracje, które mogą mieć wskazania do rozwoju nie tylko dalszej zabudowy mieszkaniowej, ale przede wszystkich zdiagnozowania potrzeby wykreowania ośrodków usługowych lub wskazania korzystnych powiązań z innymi ośrodkami.

Rozkład gęstości istniejącej zabudowy wielorodzinnej.



Rozkład gęstości zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej w gminach WrOF - główne koncentracje.



Analiza trendu rynku nieruchomości gruntowych przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową pod kątem rozwoju terenów we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym

W ramach roboczych spotkań Biura Rozwoju Wrocławia i Instytutu Rozwoju Terytorialnego zauważono potrzebę sporządzenia materiału opisującego rynek transakcji nieruchomości gruntowych dla WrOF. W ramach prac nad projektem sporządzone zostało przez eksperta zewnętrznego Instytutu Rozwoju Terytorialnego opracowanie pt. „Analizy rynku gruntów inwestycyjnych wraz z ocena dynamiki zmian na terenie WrOF" związane z analizą gruntów inwestycyjnych na podstawie transakcji sprzedaży nieruchomości gmin z wyłączeniem Wrocławia, które szeroko omawia zagadnienia rynku oraz transakcji gruntowych. Co nie było zaskoczeniem najwyższe łączne wartości nieruchomości dla zabudowy mieszkaniowej osiągnęły gminy wokół samego Wrocławia – w szczególności w kierunku północno-wschodnim, wschodnim, południowo-wschodnim i południowym. W zakresie cen jednostkowych za 1m^2 dominują nieruchomości z gminy Kąty Wrocławskie oraz Kobierzyce (ok. 200zł), a także gminy gdzie wartość przekraczała 100zł – tj. miasto Oława i Oleśnica, gminy Żórawina, Długołęka i Czernica. Najniższe wartości za m^2 odnotowano w gminach Domaniów, Prusice oraz Dobroszyce (ok. 30zł). Najwięcej nieruchomości pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną było przedmiotem transakcji w gminach powiatu wrocławskiego położone w sąsiedztwie Wrocławia oraz gmina Oleśnica.

Powyższa analiza wykazała, że rynek nieruchomości zdominowany jest przede wszystkim przez gminy sąsiadujące z Wrocławiem w północno-wschodniej części, południowo-wschodniej i południowej.

BADANIE ZWARTOŚCI WEWNĘTRZNYCH STRUKTUR TERENÓW MIESZKANIOWYCH ORAZ ICH OBECNY ROZWÓJ

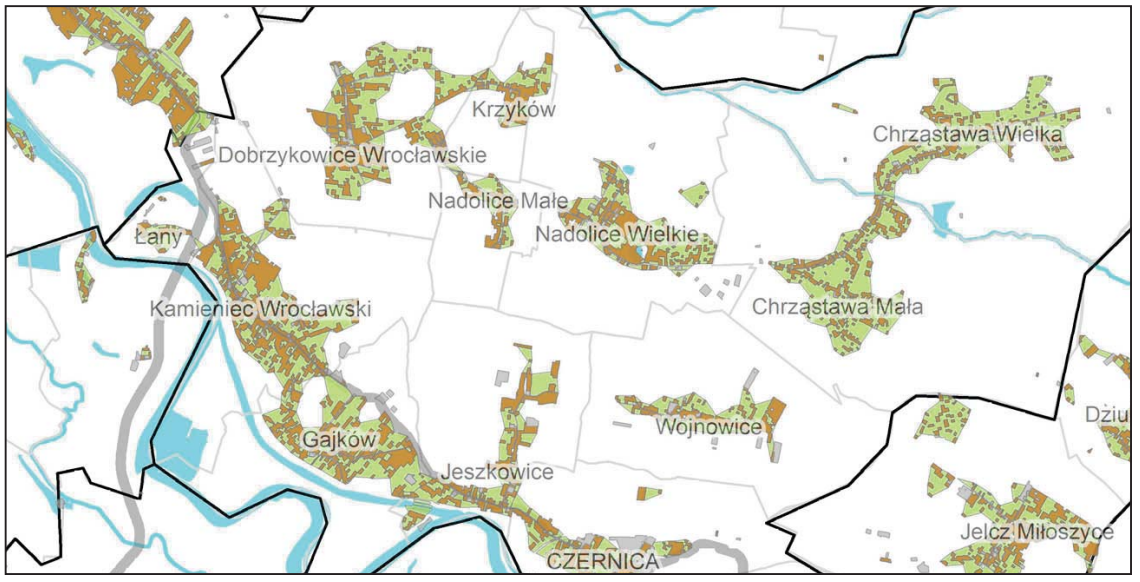
W ramach tematu mieszkalnictwa i usług podczas warsztatów projektowych z udziałem Instytutu Rozwoju Terytorialnego oraz Biura Rozwoju Wrocławia wskazano problem zwartości zabudowy wewnętrznych struktur mieszkaniowych we WrOF oraz wyraźną potrzebę przeanalizowania powyższego zjawiska. Mając to na uwadze w ramach projektu Instytut Rozwoju Terytorialnego sporządził opracowanie „Analiza uwarunkowań i rozwoju osadnictwa w zakresie mieszkalnictwa i usług" poruszające powyższą tematykę. Materiał ten był cennym źródłem dalszych analiz oraz wytycznych nad kierunkami rozwoju układu sieci osadniczej i zwartości jej struktury.

Na terenie WrOF jak i w całej Polsce mamy do czynienia z procesem suburbanizacji, który to jest naturalnym procesem na pewnym etapie rozwoju struktur osadniczych. Jednakże pewną niekorzystną wynikową tego procesu jest tzw. rozlewanie się zabudowy (tzw. urban sprawl). Nie tylko miejscowości podwrocławskie są narażone na ten proces, ale wiele miejscowości również z gmin bardziej odległych od ośrodka centralnego. Należy również dostrzec zjawisko suburbanizacji wewnętrznej, która również zauważalna jest w granicach administracyjnych np. miasta Wrocławia. Ten niekorzystny proces wynika niestety w dużej mierze od wielu lat z wadliwego systemu planowania przestrzennego w Polsce. Działania planistyczne gmin w zakresie suikzp oraz mpzp związane często ze społecznie wymuszonym nadmiernym liberalnym podejściem w gospodarowaniu nieruchomościami oraz niemożność prowadzenia skutecznej polityki etapowania lub warunkowania w procedurze tworzenia planów miejscowych, doprowadziły niejednokrotnie do nadmiernego przekształcania w planach miejscowych dużych areałów gruntu na tereny mieszkaniowe. Tereny te zwykle posiadają problemy z dostarczeniem odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej i technicznej , a jeżeli to nastąpi to koszty tych inwestycji ze strony jst są potężne – często nieadekwatne to liczby mieszkańców w danej nowo powstałej strukturze.

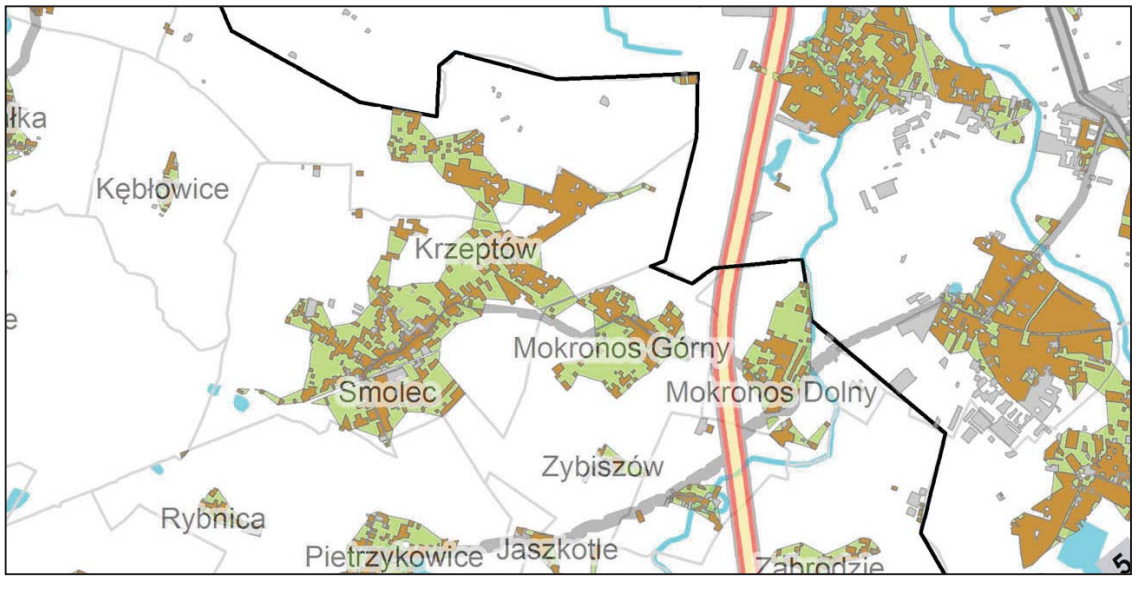
W granicach WrOF można zauważyć, że praktycznie wszystkie rozbudowujące się miejscowości powstają na historycznym rdzeniu dawnej miejscowości, jednak w wielu z nich bardzo szybko następuje odizolowanie się nowej zabudowy od istniejącej miejscowości i tworzenie nowego zespołu w pewnym oddaleniu. Z tego względu wiele atrakcyjnych, dobrze skomunikowanych działek jeszcze niezabudowanych wewnątrz wsi pozostaje nadal niezainwestowanych. Natomiast nowo powstające zespoły zabudowy, które w przypadku terenów wiejskich, w dużej mierze są budowane indywidualnie, przez lata są strukturami bardziej przypadkowymi – częściej uwarunkowanymi losowym zabudowaniem części działek, niewiele mającym wspólnego z pierwotnymi założeniami urbanistycznymi.

Poniżej przedstawiono wewnętrzne struktury oraz przyrosty zabudowy dla przykładowych obszarów – wizualizując dane przestrzenne przygotowane na potrzeby projektu przez Instytut Rozwoju Terytorialnego w ramach opracowania pt. „Analiza uwarunkowań i rozwoju osadnictwa w zakresie mieszkalnictwa i usług".

Wewnętrzna struktura zabudowy mieszkaniowej (kolor zielony - przestrzeń pomiędzy istniejącą zabudową) - rejon gminy Czernica.

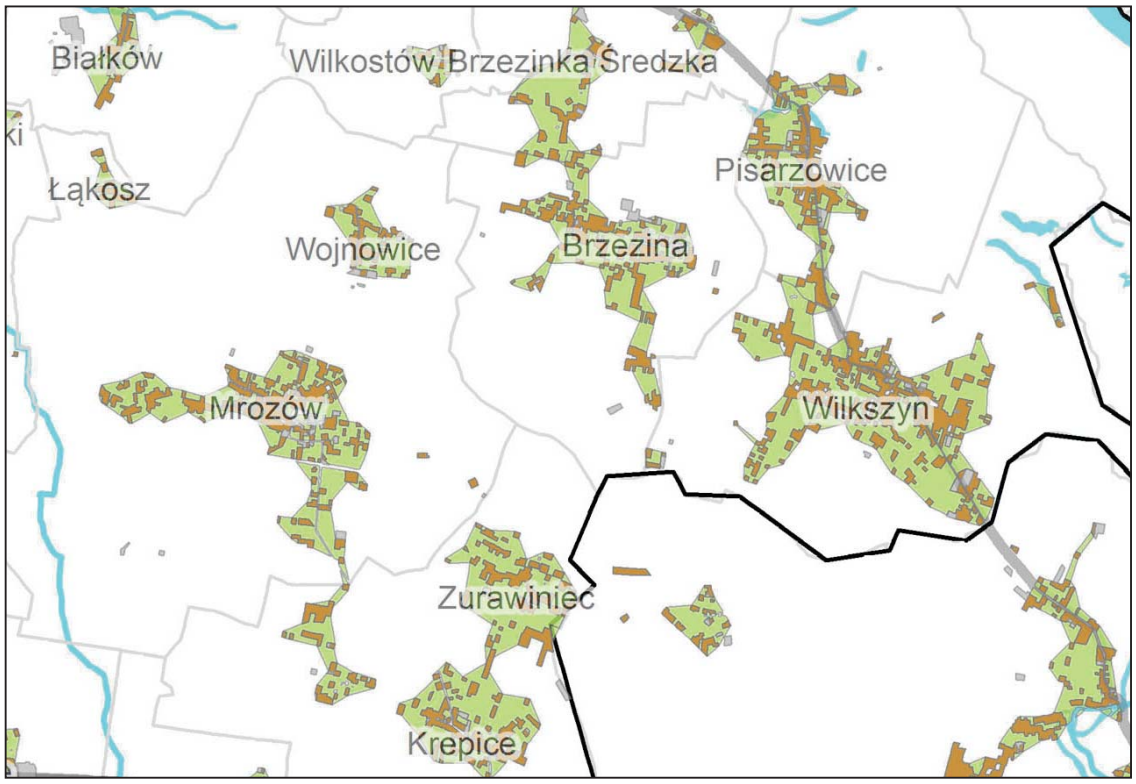


Wewnętrzna struktura zabudowy mieszkaniowej (kolor zielony - przestrzeń pomiędzy istniejącą zabudową) - rejon gminy Kąty Wrocławskie i Wrocławia.

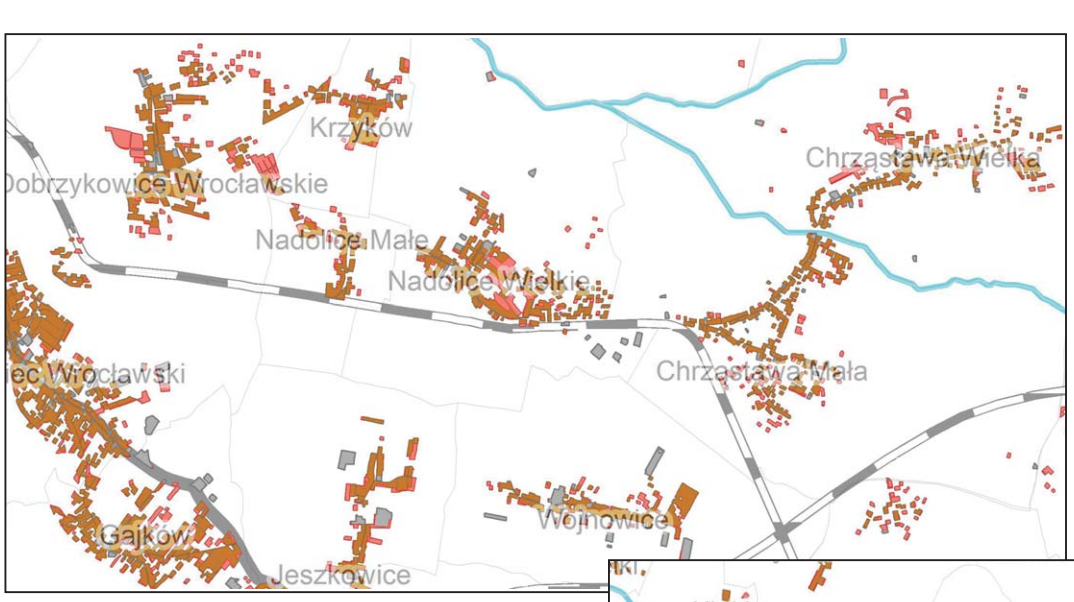


"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

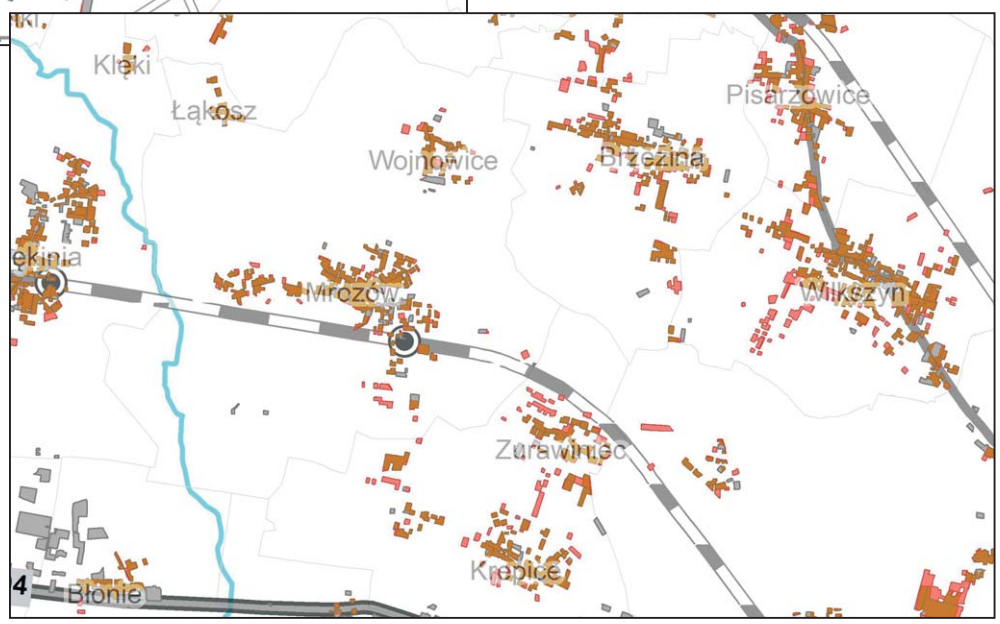
Wewnętrzna struktura zabudowy mieszkaniowej (kolor zielony - przestrzeń pomiędzy istniejącą zabudową) - rejon gminy Miękinia.



Badając strukturę wewnętrzną zabudowy mieszkaniowej należałoby wskazać jak kształtują się przyrosty zabudowy, które w zależności od atrakcyjności inwestycyjnej w danych obrębach geodezyjnych są znacząco różne. Przyrost zabudowy w związku z dostępnością danych obejmował lata 2006-2011. Oprócz istotnych różnic w przyrostach dla poszczególnych jednostek osadniczych niepokojące jest potwierdzenie faktu rozrastania się struktur zabudowy na zewnątrz rdzennych miejscowości i w ich oddaleniu oraz przy jednoczesnym znacznym rozproszeniu budynków.



Przyrost zabudowy w latach 2006-2011 (kolor czerwony) - rejon gminy Czernica.



Przyrost zabudowy w latach 2006-2011 (kolor czerwony) - rejon gminy Miękina na styku z Wrocławiem.

Przeanalizowano również **formy rozwijających się układów urbanistycznych** zabudowy mieszkaniowej. Analizowany obszar z racji różnorodności uwarunkowań przestrzennych, historycznych i społecznych posiada bardzo zróżnicowany charakter zabudowy zarówno w miastach jak i na terenach wiejskich. W tym miejscu należy przede wszystkim podkreślić niepokojące zjawisko, powtarzalne w wielu miejscowościach, związane z kreowaniem się form rozproszonej zabudowy oraz oddalonej od rdzenia osiedl i wsi. Tego rodzaju rozwój przestrzenny może w przyszłości doprowadzić do zatarcia historycznych układów urbanistycznych zwartych struktur osiedleńczych, które były kreowane niejednokrotnie przez dziesiątki lub setki lat na danym terenie. Zauważalne jest również zjawisko, zwłaszcza w bliskiej strefie suburbialnej Wrocławia, tworzenia się typu zabudowy tzw. kompaktowej na niewielkich działkach - w tym szeregowej. Ten ostatni typ zabudowy, które często ma charakter typowo miejski zwykle towarzyszy obrębom poddanym silniejszemu procesowi suburbanizacji.

Poniżej przedstawione zostały wybrane przykłady nowych form zabudowy w rejonie WrOF, nad którymi docelowo wskazane byłoby prowadzić analizy rozwoju i kompozycyjne, a także poszukiwanie sposobów na kreowanie odpowiedniej obsługi infrastrukturą usługową, która przeważnie jest na niewystarczającym poziomie. Działania na rzecz spójnych układów struktur osiedleńczych powinny ograniczać niekontrolowane rozproszenie zabudowy oraz czynniki prowadzące do zatracenia wartości rdzennej miejscowości na rzecz intensywnej nowej zabudowy o odmiennym charakterze.

Rozwój zabudowy – miejscowość Karwiany, na południe od granic Wrocławia.



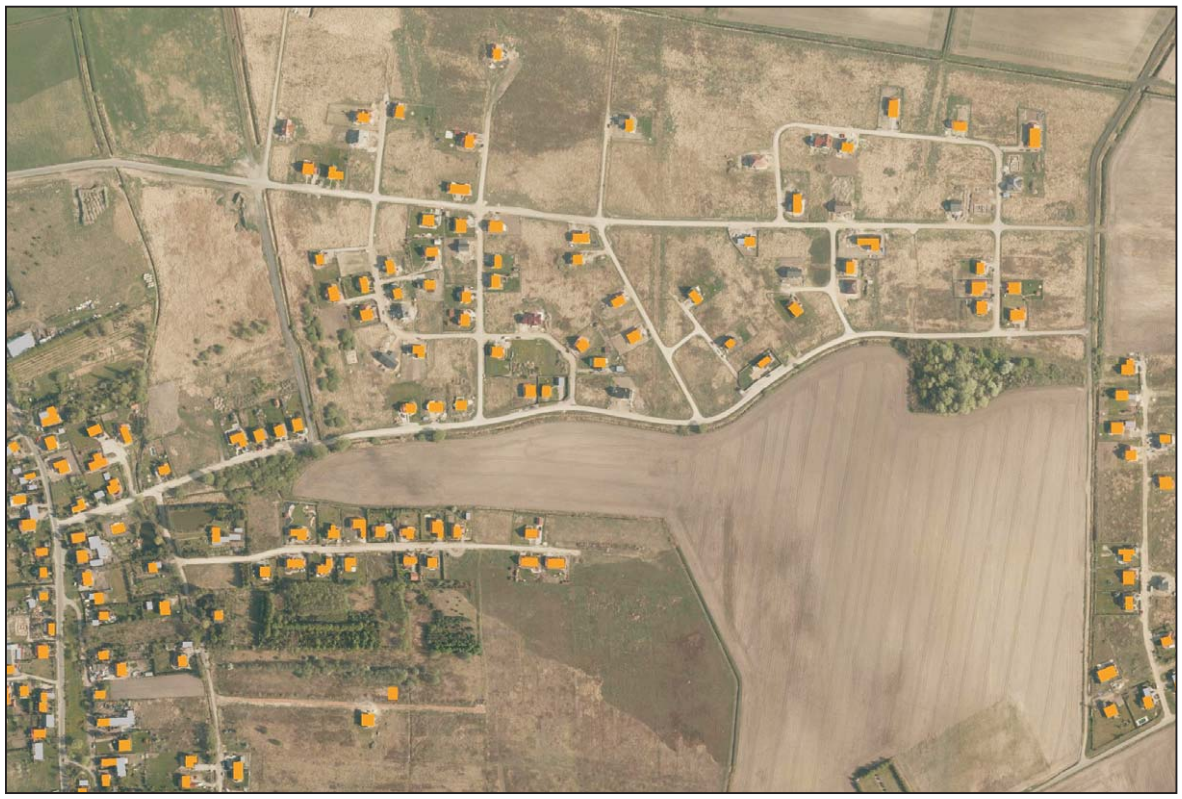
Rozwój zabudowy – miejscowości Smolec i Krzeptów, w pobliżu styku z południowo-zachodnią granicą Wrocławia.



Rozwój zabudowy – miejscowość Dobrzykowice, osiedle zabudowy szeregowej, w pobliżu wschodniej granicy Wrocławia.



Rozwój zabudowy jednorodzinnej – miejscowość Dobrzykowice.

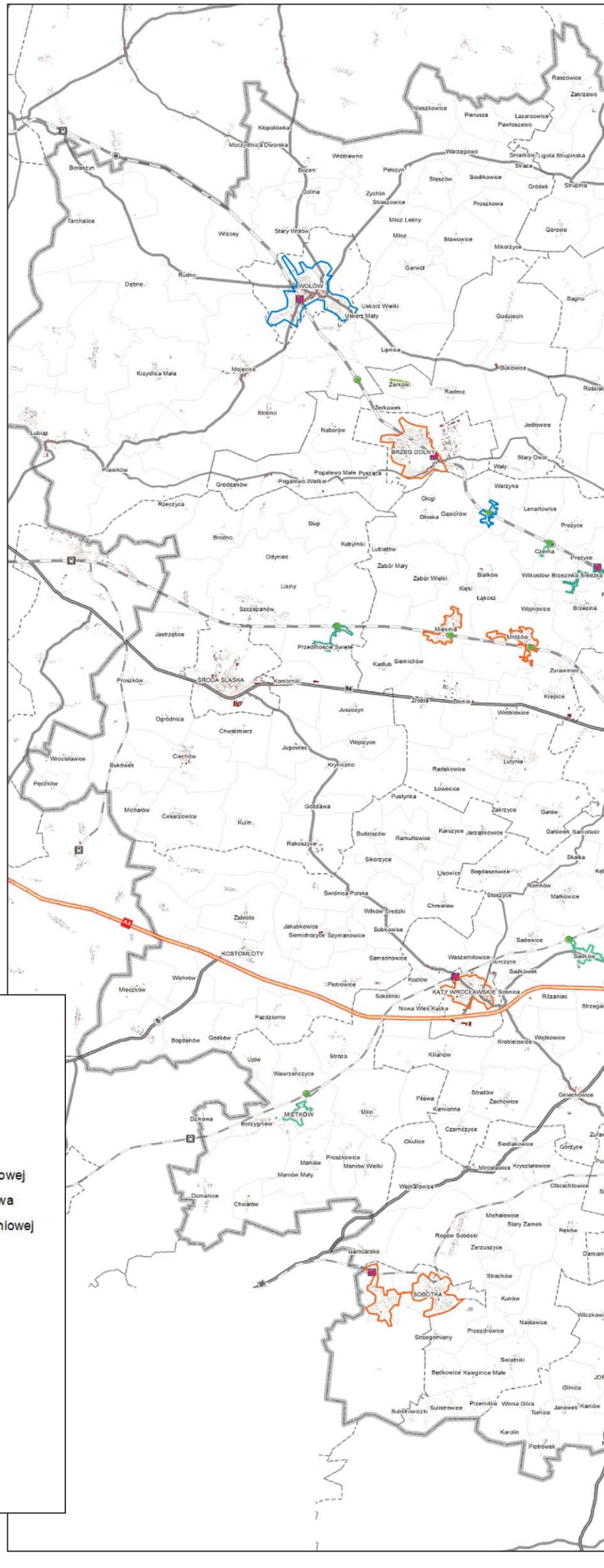


ANALIZA TERENÓW MIESZKANIOWYCH W ODNIESIENIU DO LOKALIZACJI PRZYSTANKÓW I STACJI KOLEJOWYCH

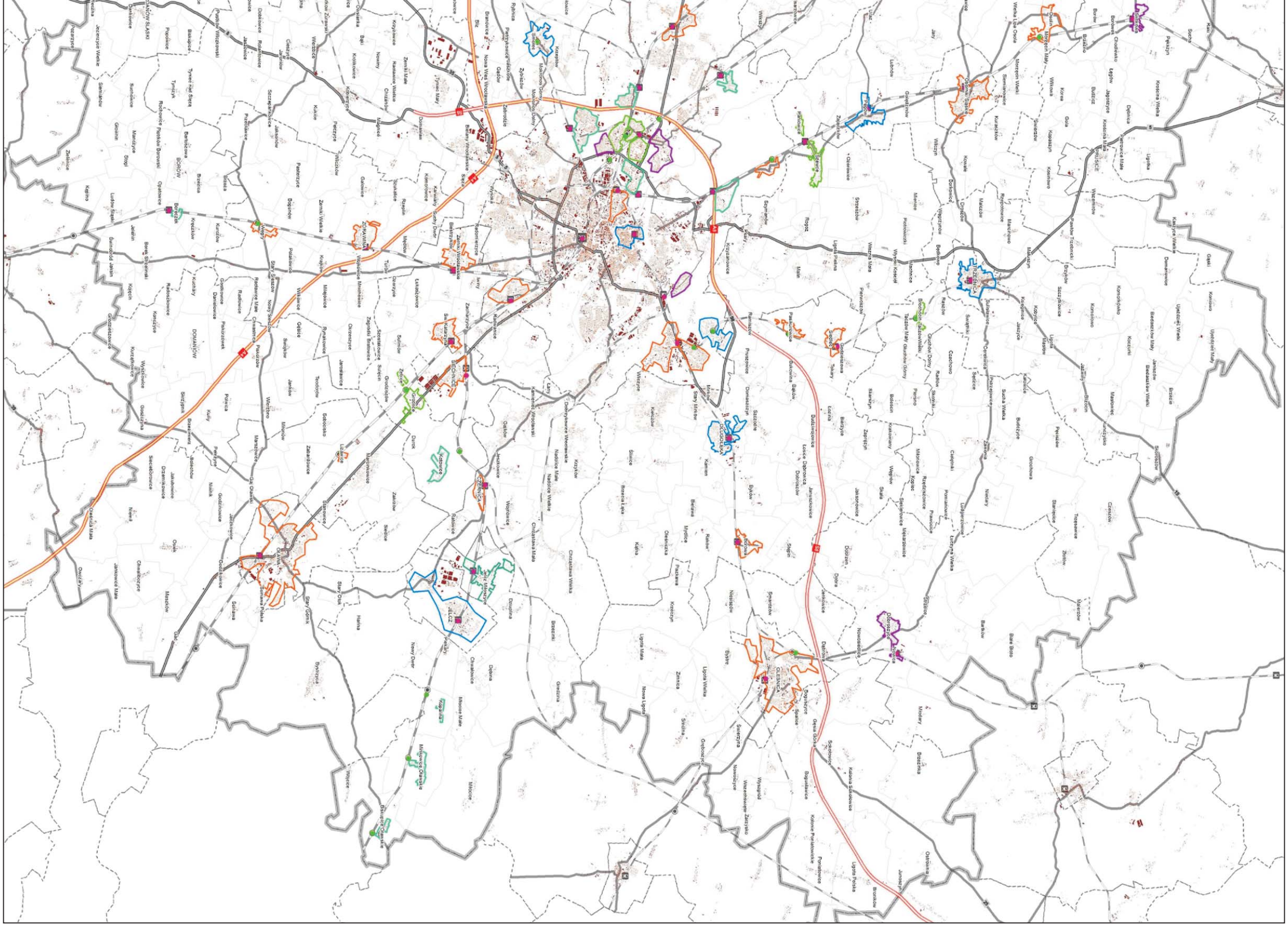
Na obszarze WrOF, na podstawie dostępnego materiału odnośnie lokalizacji przystanków i stacji kolejowych, sporządzono analizę określającą w jakim powiązaniu znajduje się najbliższa jednostka osadnicza w stosunku do przystanku lub stacji PKP. Dla 67 lokalizacji przystanków zdiagnozowano 7 rodzajów lokalizacji zabudowy mieszkaniowej w odniesieniu do tych przystanków i stacji kolejowych:

1 - zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana wokół przystanku PKP
2 - zabudowa mieszkaniowa oddalona od przystanku PKP
3 - zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana na styku z przystankiem PKP
4 - przystanek PKP pomiędzy miejscowościami lub osiedlami
5 - przystanek PKP przy skrzyżowaniu dróg oddalony od zabudowy mieszkaniowej
6 - inna zabudowa wokół przystanku PKP, który oddalony jest od mieszkalnictwa
7 - przystanek PKP w historycznej wsi oddalony od nowej zabudowy mieszkaniowej

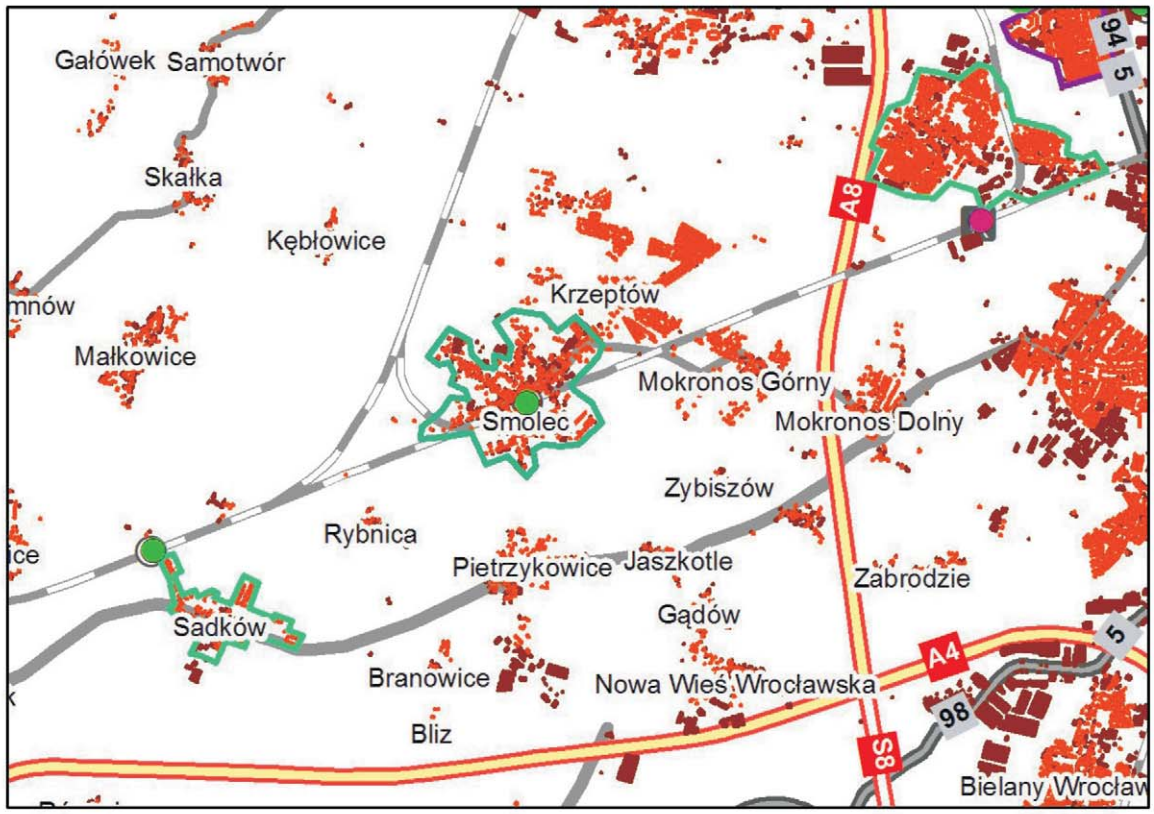
Analiza terenów mieszkaniowych w odniesieniu do lokalizacji przystanków i stacji kolejowych.

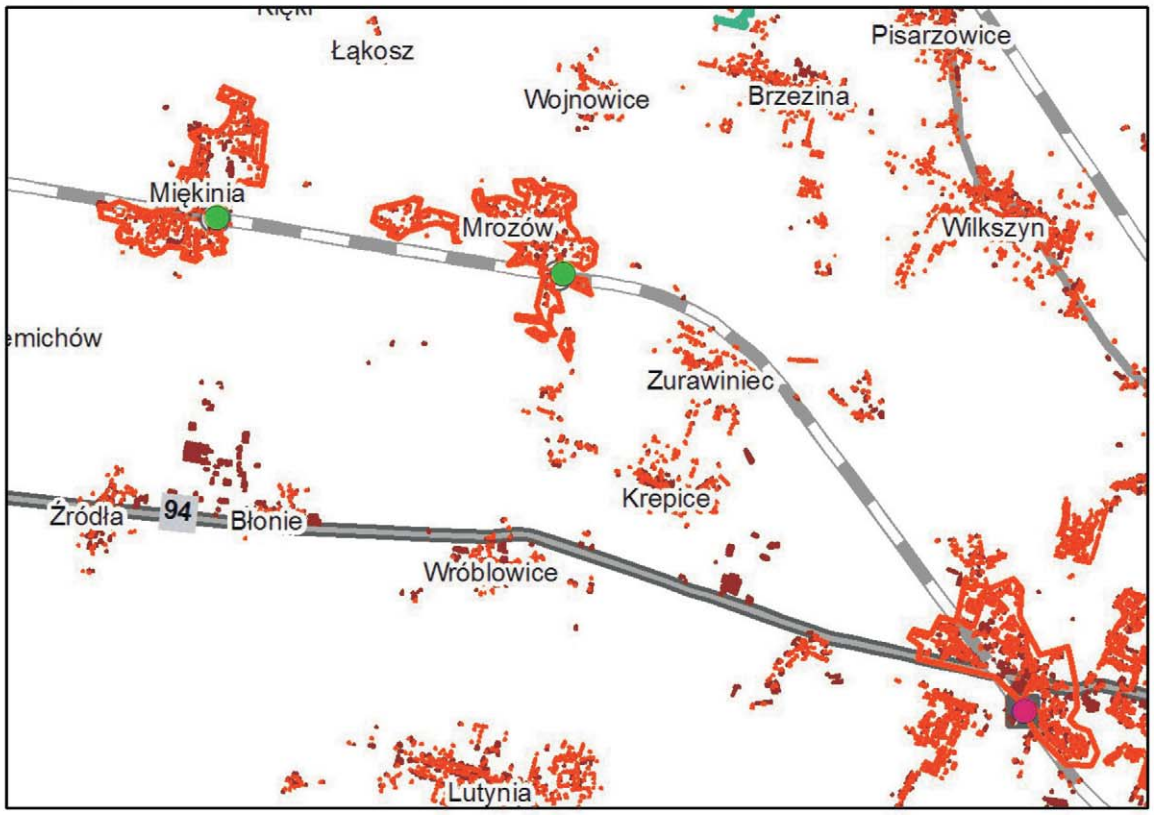


- stacje_kolejowe
- przystanki
- 1 - zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana wokół przystanku pkp
- 2 - zabudowa mieszkaniowa oddalona od przystanku pkp
- 3 - zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana na styku z przystankiem pkp
- 4 – przystanek pkp pomiędzy miejscowościami lub osiedlami
- 5 - przystanek pkp przy skrzyżowaniu dróg oddalony od zabudowy mieszkaniowej
- 6 - inna zabudowa wokół przystanku pkp, który oddalony jest od mieszkalnictwa
- 7 – przystanek pkp w historycznej wsi oddalony od nowej zabudowy mieszkaniowej
- BDOT - budynki mieszkalne
- BDOT - budynki
- dworzec
- przystanek
- stacja
- Linie kolejowe o znaczeniu międzynarodowym
- Pozostałe linie kolejowe
- Granice gmin
- Obręby geodezyjne
- Granica WROF

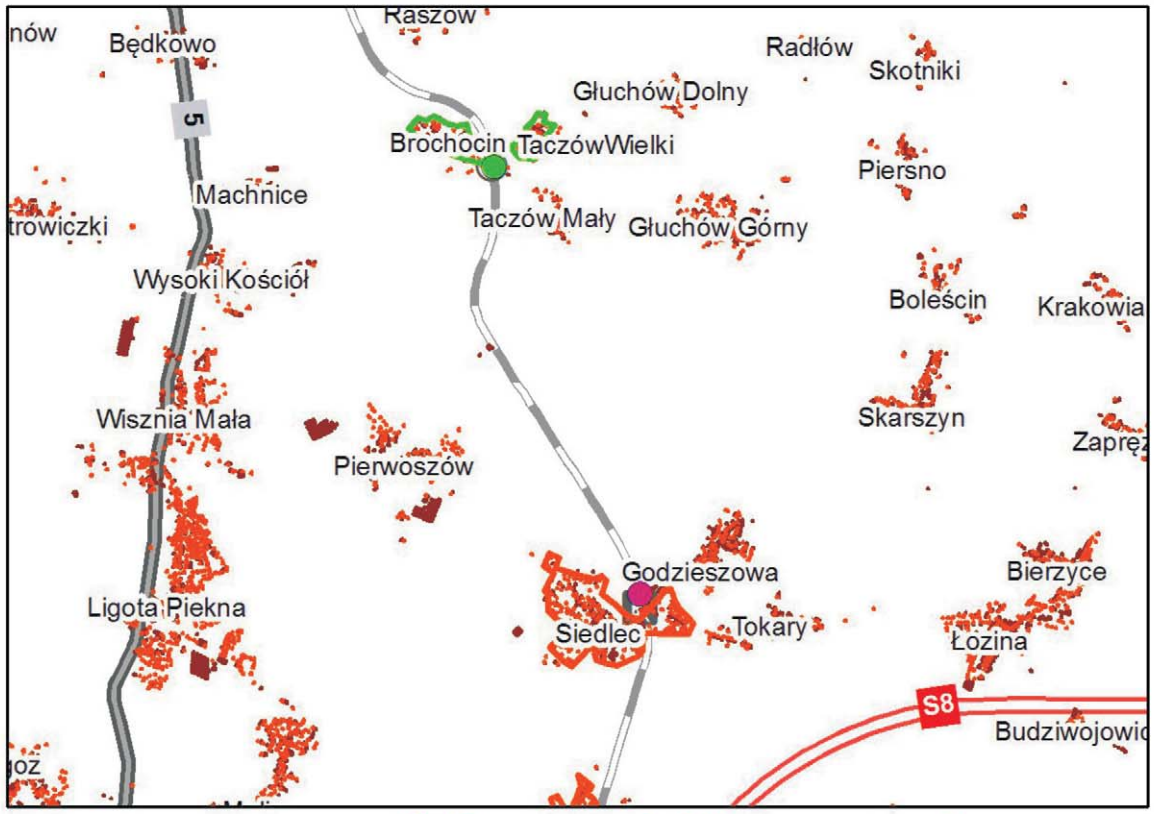


POMOC TECHNICZNA

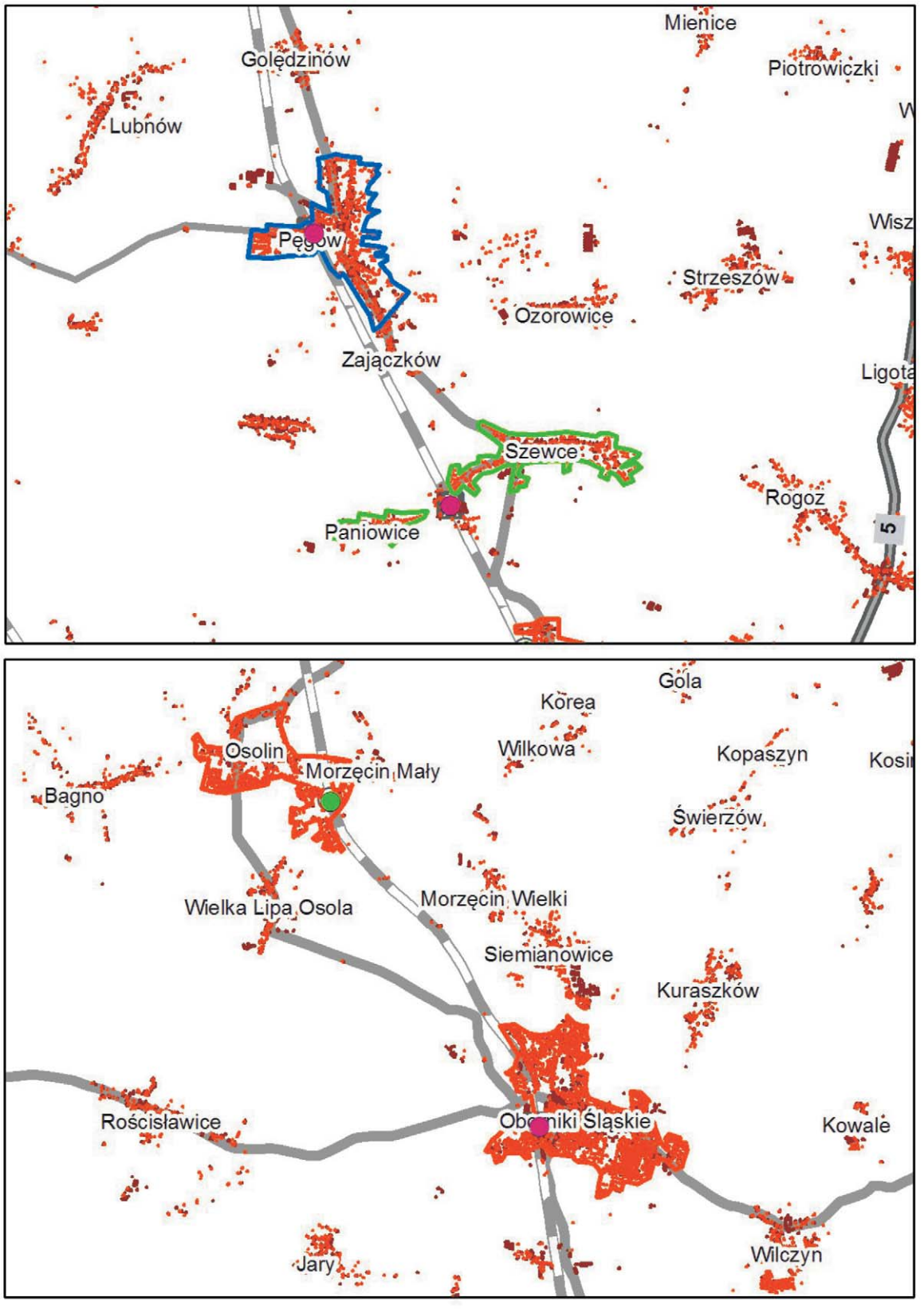




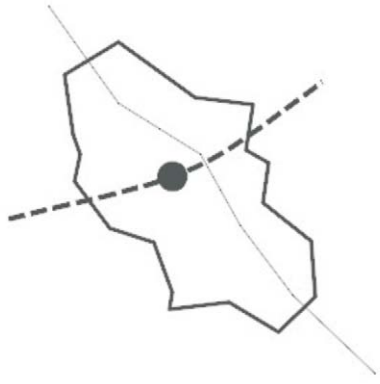
- stacje_kolejowe
- przystanki
- 1 - zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana wokół przystanku pkp
- 2 - zabudowa mieszkaniowa oddalona od przystanku pkp
- 3 - zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana na styku z przystankiem pkp
- 4 – przystanek pkp pomiędzy miejscowościami lub osiedlami
- 5 - przystanek pkp przy skrzyżowaniu dróg oddalony od zabudowy mieszkaniowej
- 6 - inna zabudowa wokół przystanku pkp, który oddalony jest od mieszkalnictwa
- 7 – przystanek pkp w historycznej wsi oddalony od nowej zabudowy mieszkaniowej
- BDOT - budynki mieszkalne
- BDOT - budynki



- stacje_kolejowe
- przystanki
- 1 - zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana wokół przystanku pkp
- 2 - zabudowa mieszkaniowa oddalona od przystanku pkp
- 3 - zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana na styku z przystankiem pkp
- 4 – przystanek pkp pomiędzy miejscowościami lub osiedlami
- 5 - przystanek pkp przy skrzyżowaniu dróg oddalony od zabudowy mieszkaniowej
- 6 - inna zabudowa wokół przystanku pkp, który oddalony jest od mieszkalnictwa
- 7 – przystanek pkp w historycznej wsi oddalony od nowej zabudowy mieszkaniowej
- BDOT - budynki mieszkalne
- BDOT - budynki

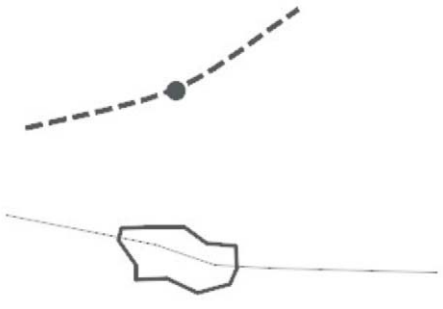

Mienice
Golędzinów
Piotrowiczki
Lubnów
Pęgów
Strzeszów
Ozorowice
Zajączków
Szewce
Rogoz
Paniowice
5
Gola
Korea
Osolin
Wilkowa
Kopaszyn
Morzęcin Mały
Bagno
Świerzów
Wielka Lipa Osola
Morzęcin Wielki
Siemianowice
Kuraszków
Rościsławice
Kowale
Jary
Wilczyn
stacje_kolejowe
przystanki
1 - zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana wokół przystanku pkp
2 - zabudowa mieszkaniowa oddalona od przystanku pkp
3 - zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana na styku z przystankiem pkp
4 – przystanek pkp pomiędzy miejscowościami lub osiedlami
5 - przystanek pkp przy skrzyżowaniu dróg oddalony od zabudowy mieszkaniowej
6 - inna zabudowa wokół przystanku pkp, który oddalony jest od mieszkalnictwa
7 – przystanek pkp w historycznej wsi oddalony od nowej zabudowy mieszkaniowej
BDOT - budynki mieszkalne
BDOT - budynki

Każda z lokalizacji będzie docelowo wymagać indywidualnego podejścia i sporządzenia koncepcji funkcjonalno - przestrzennej. Jednak dla powyższych rodzajów lokalizacji można określić ogólne wytyczne dla sposobów integracji przystanków kolejowych z sąsiadującą zabudową mieszkaniową:



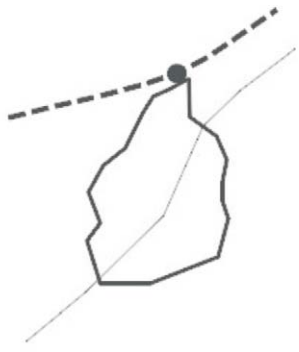
Ad. 1 – zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana wokół przystanku kolejowego

Należy dążyć do poprawy dostępności przystanku z terenów zabudowy mieszkaniowej. W przypadku stacji kolejowej wyposażonej w budynki należy rozważyć nasycenie ich funkcjami aktywizującymi to miejsce.



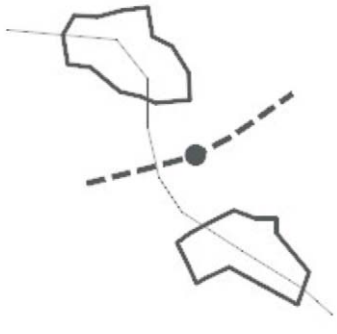
Ad. 2 - zabudowa mieszkaniowa oddalona od przystanku kolejowego

Należy wzmocnić lub wykreować powiązania komunikacyjne z terenami zabudowy mieszkaniowej (komunikacja piesza, rowerowa, kołowa, w tym również komunikacja publiczna). Szczególny nacisk należy położyć na wyposażenie stacji/przystanku w bezpieczny i wygodny parking P+R. W przypadku stacji kolejowej wyposażonej w budynki należy rozważyć nasycenie ich funkcjami nie wymagającymi bezpośredniego kontaktu z terenami zabudowy mieszkaniowej. Na poziomie polityki przestrzennej gminy można rozważyć wykreowanie rozwoju zabudowy mieszkaniowej w rejonie stacji.



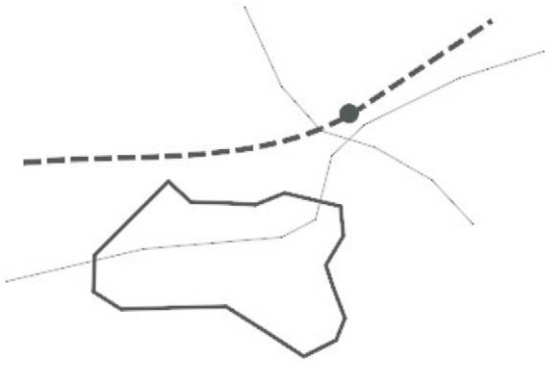
Ad. 3 - zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana na styku z przystankiem kolejowym

W zależności od przypadku należy rozważyć dalszy rozwój terenów mieszkaniowych wokół przystanku kolejowego lub przeniesienie stacji bliżej środka ciężkości istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej. Należy dążyć do poprawy dostępności przystanku z terenów zabudowy mieszkaniowej. W przypadku stacji kolejowej wyposażonej w budynki należy rozważyć nasycenie ich funkcjami aktywizującymi to miejsce



Ad. 4 – przystanek kolejowy pomiędzy miejscowościami lub osiedlami

W zależności od przypadku należy rozważyć scalenie tkanki urbanistycznej miejscowości w celu zbliżenia terenów mieszkaniowych do stacji kolejowej. Drugą możliwością jest przeniesienie przystanku bliżej środka ciężkości istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej. W zależności od zastosowanego modelu, należy rozważyć nasycenie budynków stacji kolejowej odpowiednimi funkcjami.



Ad. 5 – przystanek kolejowy przy skrzyżowaniu dróg oddalony od zabudowy mieszkaniowej

Należy wzmocnić lub wykreować powiązania komunikacyjne z terenami zabudowy mieszkaniowej (komunikacja piesza, rowerowa, kołowa, w tym również komunikacja publiczna). Szczególny nacisk należy położyć na wyposażenie stacji/przystanku w bezpieczny i wygodny parking P+R. W przypadku stacji kolejowej wyposażonej w budynki należy rozważyć nasycenie ich funkcjami nie wymagającymi bezpośredniego kontaktu z terenami zabudowy mieszkaniowej, ale wykorzystującymi potencjał skrzyżowania dróg, jako miejsca węzłowego. Na poziomie polityki przestrzennej gminy można rozważyć wykreowanie rozwoju zabudowy mieszkaniowej w rejonie stacji.



Ad. 6 - inna zabudowa wokół przystanku kolejowego, który oddalony jest od mieszkalnictwa

Należy dążyć do poprawy dostępności przystanku z okolicznych terenów zurbanizowanych. Jednocześnie należy wzmocnić lub wykreować powiązania komunikacyjne z terenami zabudowy mieszkaniowej (komunikacja piesza, rowerowa, kołowa, w tym również komunikacja publiczna). Szczególny nacisk należy położyć na wyposażenie stacji/przystanku w bezpieczny i wygodny parking P+R. W przypadku stacji kolejowej wyposażonej w budynki należy rozważyć nasycenie ich przeznaczeniami nie wymagającymi bezpośredniego kontaktu z terenami zabudowy mieszkaniowej, ale wykorzystującymi funkcję otaczających je terenów i stanowiących dopełnienie ich oferty funkcjonalnej.



Ad. 7 – przystanek kolejowy w historycznej wsi oddalony od nowej zabudowy mieszkaniowej

Należy rozważyć lokalizację dodatkowego przystanku w rejonie nowej zabudowy lub przeniesienie przystanku bliżej środka ciężkości terenów rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej. Niezależnie od modelu postępowania jaki zostanie przyjęty, w przypadku stacji kolejowej wyposażonej w budynki należy rozważyć nasycenie ich funkcjami aktywizującymi to miejsce.

W tabeli, która została zamieszczona w pełnej wersji opracowania „Wytyczne programowo – przestrzenne lokalizacji funkcji mieszkaniowych i centrów usługowych” przedstawiono zestawienie 67 lokalizacji przystanków, dla których zdiagnozowano 7 rodzajów lokalizacji zabudowy mieszkaniowej w odniesieniu do tych przystanków i stacji kolejowych. Wskazane 7 rodzajów relacji nie zawsze mogło być jednoznacznie określone ze względu na położenie zabudowy w odniesieniu do kolei bądź jej złożone struktury przestrzenne. Należy mieć więc na uwadze, że materiał został sporządzony po części w oparciu o subiektywną ocenę. Może więc służyć jako element pomocniczy przy kreowaniu polityki przestrzennej oraz dalszej pracy przy szczegółowych projektach dla konkretnych lokalizacji i poszukiwania integracji terenów zabudowanych z siecią kolejową.

Biorąc pod uwagę ilość przystanków, na których jest możliwość korzystania lub wykreowania korzystnych powiązań szynową komunikacją zbiorową oraz przestrzenny układ wielu wsi dający perspektywy na zbliżenie się w stronę kolei lub wykreowanie korzystnego połączenia kołowego lub pieszego oraz miejsc typu Park&Ride należy zastanowić się nad spójną strategią aktywizacji tego rodzaju transportu we WrOF. W przypadku konkurencyjnych już zrealizowanych lub przeznaczonych do realizacji ważnych tras komunikacji kołowej w randze krajowej czy wojewódzkiej z pewnością będzie to ciężkie zadanie i nie we wszystkich gminach ekonomicznie i czasowo uzasadnione dla mieszkańców. Jednak racjonalnym byłoby prowadzenie rozmów z przewoźnikami, wykorzystanie na ten cel dostępnych funduszy unijnych, wprowadzanie w pełni funkcjonalnych biletów aglomeracyjnych zachęcających docelowo mieszkańców do ograniczenia konieczności korzystania z transportu indywidualnego na rzecz kolei. Dobrym przykładem na terenie WrOF w zakresie rozwoju i korzystania z kolei jest gmina Oborniki Śląskie oraz Miękinia. Oprócz kształtowania rozwoju zabudowy z możliwością łatwiejszego dostępu do przystanków warto również rozważyć w skali WrOF ewentualne przesunięcia istniejących przystanków lub budowę nowych w miejscach intensywnego rozwoju zabudowy mieszkaniowej – wskazaniem do takiego działania może być linia kolejowa przy nowym osiedlu w Smolcu.

Mając na uwadze powyższe, należałoby zastanowić się nad spójną strategią rozwoju transportu kolejowego we WrOF - pomimo kapitałochłonności tego rodzaju przedsięwzięć.

ANALIZA ANKIET PRZEPROWADZONYCH WŚRÓD MIESZKAŃCÓW NA POTRZEBY MIESZKALNICTWA

W zakresie mieszkalnictwa zostały przeprowadzone ankiety w systemie CAWI. Ze względu na niską reprezentatywność ankiet oraz niewielki zakres tematyczny w związku z mieszkalnictwem można je potraktować jako materiał wyłącznie poglądowy. Główny wniosek z badania to preferencja co do wyboru rodzaju zabudowy, w której chcieliby mieszkać badani. Znacząco przewagę głosów (43,9%) zdobył rodzaj zabudowy - dom jednorodzinny w otoczeniu podobnych budynków (osiedle lub wieś).



KONSULTACJE I WARSZTATY Z EKSPERTAMI I PRZEDSTAWICIELAMI POSZCZEGÓLNYCH JEDNOSTEK SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

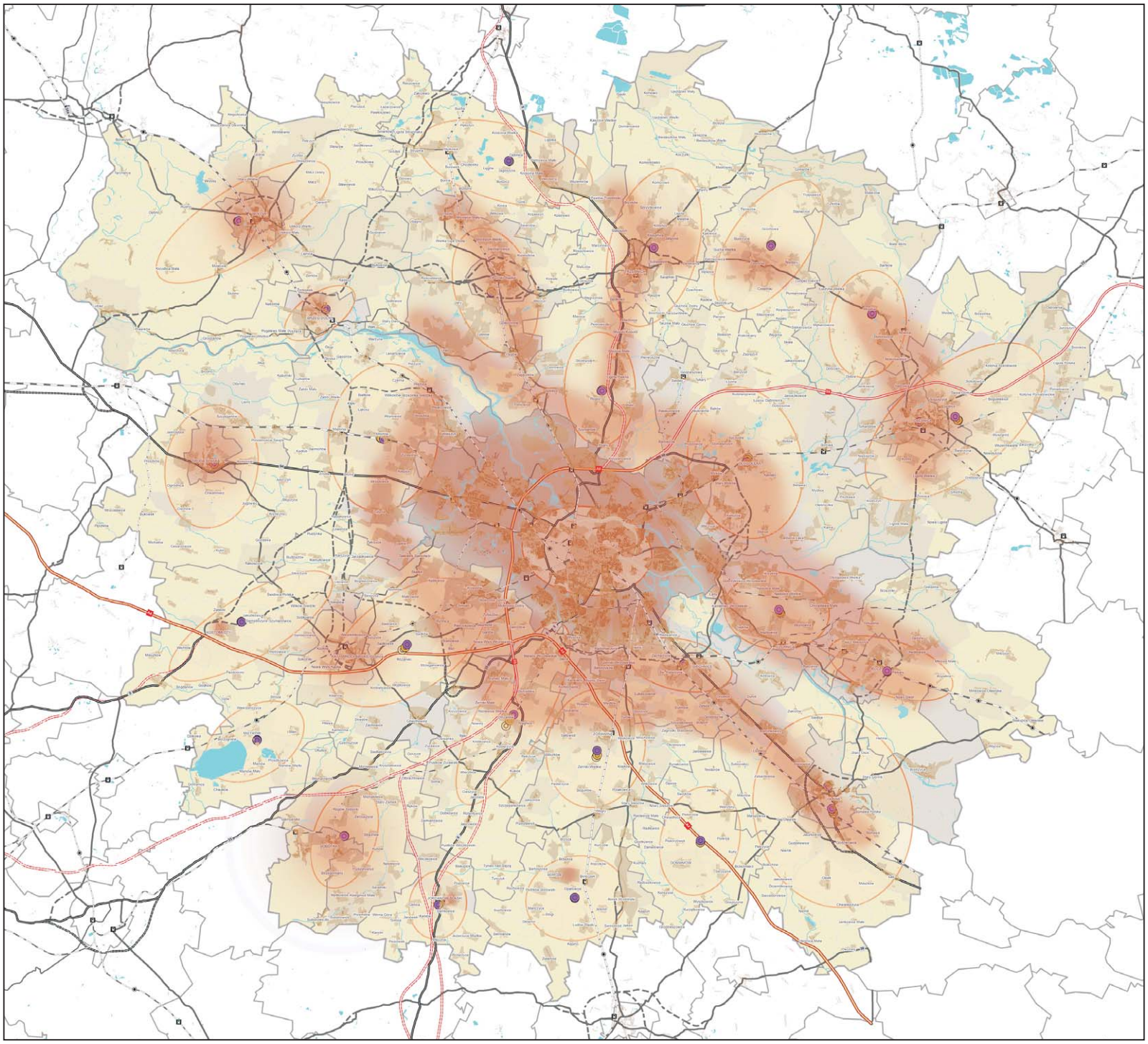
Podczas projektu odbyło się szereg konsultacji społecznych z przedstawicielami gmin oraz warsztaty planistyczne, na których omawiane były zagadnienia związane z mieszkalnictwem. Jedno ze spotkań, które odbyło się w formie warsztatowej, dotyczyło spójności funkcjonalnej na stykach gmin terenu WrOF. Spotkanie to ukazało wiele obszarów problemowych, przeważnie na styku Wrocławia i gmin sąsiadujących z nim. W miarę oddalania się do granic WrOF problematyczne styki malały z racji mniejszego zainwestowania i styków gmin związanych zwykle z przestrzenią rolniczą oraz elementami przyrodniczymi na granicach gmin. Między innymi ukazał się również problem styków istniejących lub potencjalnych wewnątrz struktury osiedleńczej danych gmin. Dla zabudowy mieszkaniowej zwracano uwagę na problemy istniejące jak i potencjalne (np. zapisy w suikzp) związane ze stykiem zabudowy mieszkaniowej i aktywności gospodarczych. Problem ten dotyczył zarówno styków granic administracyjnych gmin jak i wewnętrznych struktur zabudowy.

WYTYCZNE LOKALIZACJI FUNKCJI MIESZKANIOWYCH

WYTYCZNE DLA KREOWANIA SPÓJNEJ POLITYKI PRZESTRZENNEJ W ZAKRESIE ROZWOJU FUNKCJI MIESZKANIOWEJ ORAZ WSKAZANIE GŁÓWNYCH STREF ROZWOJU TERENÓW MIESZKANIOWYCH WE WrOF

Sporządzone analizy związane z obszarem opracowania oraz badanie struktur wewnętrznych zabudowy mieszkaniowej jak i styków na granicach gmin wskazują na zróżnicowanie w poziomie dynamiki rozwoju struktur osiedleńczych oraz infrastruktury je obsługującej. Trendy demograficzne związane z przyrostem lub zmniejszaniem się liczby mieszkańców w poszczególnych obrębach wskaźniki takie jak liczba oddanych do użytku mieszkań oraz liczba i rozkład wydawanych pozwoleń na budowę oraz preferencje mieszkańców kreują ideę **I strefy intensywnego rozwoju terenów mieszkaniowych** związaną z miastem Wrocław oraz z gminami będącymi w sąsiedztwie Wrocławia – na północny-wschód, wschód, południe i południowy-wschód wraz z przesunięciem wzdłuż Odry, a także miastami satelitarnymi wokół Wrocławia, miejscowościami będącymi siedzibami gmin i ich najbliższym otoczeniem. Kolejna **II strefa stabilnego rozwoju terenów mieszkaniowych** - o mniejszym stopniu rozwoju - wyznaczona została w obszarze przede wszystkim związanym z gminami sąsiadującymi bezpośrednio z Wrocławiem od strony południowo-zachodniej, zachodniej i północnej. Trzecia strefa określona została jako **III strefa potencjalnego rozwoju terenów mieszkaniowych** - dotyczy gmin oddalonych od Wrocławia i głównie takich gdzie w dużej mierze dominuje rolnictwo, a struktury mieszkaniowe rozwijają się w różnym stopniu z przewagą mniej dynamicznego wzrostu – w zależności od położenia względem stolicy regionu, mniejszych miast WrOF, uwarunkowań przyrodniczych i preferencji mieszkańców.

Główne obszary rozwoju zabudowy mieszkaniowej.



"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Mając na uwadze powyższy podział na III strefy rozwojowe, **„strefę"** należy rozumieć, jako obszar rozwoju, który nie oznacza wymogu rozwoju struktur mieszkaniowych w równym stopniu oraz uznano, w wyniku prac warsztatowych nad zagadnieniem, że nie powinien być na sztywno przyjętą granicą ze względu na zmienną dynamikę rozwoju zabudowy mieszkaniowej i różnorodność uwarunkowań w poszczególnych lokalizacjach. Obszar ten wskazuje jedynie na potencjał rozwojowy i z nim związane niewątpliwe korzyści w wymiarze demograficznym, społecznym i ekonomicznym, ale także i problemy z np. nieuniknionymi procesami suburbanizacji i możliwym zjawisku „rozlewania zabudowy" mieszkaniowej, problemami transportu zbiorowego i indywidualnego, antropopresją na tereny związane ze środowiskiem przyrodniczym, oddziaływaniem na przestrzeń rolniczą oraz możliwe konflikty społeczno-przestrzenne – zarówno wewnątrz struktur osiedleńczych jak i na stykach gmin. Zakłada się, że w ramach stref rozwoju problemy te będą minimalizowane nie tylko poprzez działania wewnątrz jednostek samorządu terytorialnego, ale również wspólnie na stykach tych jednostek. Dopuszcza się przenikanie tych trzech stref na ich granicach jeżeli na przestrzeni czasu na bieżąco prowadzone obserwacje wyraźnie wskażą na zmieniający się charakter danej struktury osiedleńczej.

I strefa intensywnego rozwoju terenów mieszkaniowych

Obejmuje obszar gmin znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie Wrocławia na północny-wschód, wschód, południowych-wschód i południe, obszar z lekkim przesunięciem na południowy-wschód wzdłuż pasma Odry, miasto Wrocław, a także miasta satelitarne wokół Wrocławia, miejscowości będące siedzibami gmin i ich najbliższe otoczenie. Na przedmiotowym obszarze wskazane jest, aby dążyć do:

- uzupełniania nową zabudową niezabudowanych przestrzeni wewnątrz już istniejących układów zabudowy miasta i wsi, niebędących terenami cennymi przyrodniczo lub o walorach krajobrazowych, celem ograniczania procesu „urban sprawl" – rozlewania zabudowy
- rozwoju obszarów zabudowy mieszkaniowej poza rdzennymi częściami dawnych miast i wsi uwzględniając uwarunkowania krajobrazu kulturowego i przyrodnicze oraz możliwości racjonalnych powiązań infrastrukturalnych
- w miejscowościach lub osiedlach mieszkaniowych gdzie istnieje cenny historycznie i przestrzennie dawny układ urbanistyczny należy kreować rozwój zabudowy w sposób niezacierający dawnego układu, a w przypadku ekspansji na tereny w bezpośrednim sąsiedztwie nowa zabudowa mieszkaniowa nie powinna istotnie odbiegać od skali i formy tego układu
- okresowego monitorowania zjawisk demograficznych i procesów inwestycyjnych związanych z mocno zintensyfikowanym procesem suburbanizacji w obszarze strefy celem dopasowania struktury funkcjonalno-przestrzennej do zmieniających się uwarunkowań
- w miarę możliwości ograniczenia rozwoju zabudowy na obszarach i pasmach terenów jeszcze nie zabudowanych, a mających szansę na kontynuację powiązań przyrodniczych niejednokrotnie przebiegających przez kilka gmin
- kontynuację na terenach gmin bezpośrednio sąsiadujących z Wrocławiem obszarów „zielonych klinów" istniejących i zaplanowanych w SUIKZP miasta Wrocławia, a jeżeli jest to już niemożliwe to ograniczenie dogęszczania zabudowy w tych obszarach
- objęcia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego całości terenów o potencjalnej realnej możliwości rozwoju zabudowy mieszkaniowej, co doprowadzi do zminimalizowania wydania dla jednostkowych inwestycji decyzji o warunkach zabudowy oraz przyspieszy procesy inwestycyjne
- lokalizowania w miarę możliwości planowanej zabudowy mieszkaniowej w pobliżu dostępu do komunikacji zbiorowej, a w przypadku braku tego rodzaju komunikacji przeprowadzenia analiz możliwości wprowadzenia nowych połączeń komunikacyjnych w ramach partnerstwa międzygminnego lub podmiotów prywatnych
- wykorzystania potencjału istniejącej infrastruktury kolejowej w pobliżu zespołów istniejącej lub planowanej zabudowy mieszkaniowej
- sukcesywnego realizowania programów rewitalizacji na terenie Wrocławia i pozostałych gmin miejskich w ramach zespołów mieszkaniowych oraz obszarów mających predyspozycje do przekształcenia się w obszary mieszkaniowe lub mieszkaniowo-usługowe
- tworzenia gminnych ofert inwestycyjnych dla gruntów komunalnych ze zdefiniowaną polityką przestrzenną dla rozwoju danego obszaru lub z założeniami programowo-przestrzennymi gwarantującymi dalszy kontrolowany rozwój terenów we władaniu nowych właścicieli
- intensywnych działań na rzecz skanalizowania wszystkich obszarów związanych z dynamicznym rozwojem zabudowy mieszkaniowej
- ograniczenia powstawania grodzonych osiedli mieszkaniowych
- monitorowania polityk przestrzennych na stykach gmin w celu minimalizowania potencjalnych konfliktów w zakresie przeznaczeń dla terenów oraz formy i gabarytów docelowej zabudowy, a także prowadzenie działań na rzecz wypracowania spójnego standardu zapisu w planach miejscowych i studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin
- monitorowania ewentualnych konfliktów przestrzennych w sferze społecznej oraz próby podjęcia badań nad zachowaniami społecznymi na obszarach istniejących jak i rozwijających się jednostek osadniczych, które to działania mogą mieć w przyszłości zastosowanie między innymi w kreowaniu zrównoważonej polityki przestrzennej gmin

II strefa stabilnego rozwoju terenów mieszkaniowych

Obejmuje obszar gmin znajdujących się przede wszystkim w bezpośrednim sąsiedztwie Wrocławia od strony południowo-zachodniej, zachodniej, północno-zachodniej i północnej.

Na przedmiotowym obszarze wskazane jest, aby dążyć do:

- uzupełniania nową zabudową niezabudowanych przestrzeni wewnątrz już istniejących układów zabudowy miasta i wsi, niebędących terenami cennymi przyrodniczo lub o walorach krajobrazowych, celem ograniczania procesu „urban sprawl" – rozlewania zabudowy
- rozwoju obszarów zabudowy mieszkaniowej poza rdzennymi częściami dawnych miast i wsi uwzględniając uwarunkowania krajobrazu kulturowego i przyrodnicze oraz możliwości racjonalnych powiązań infrastrukturalnych
- w miejscowościach lub osiedlach mieszkaniowych gdzie istnieje cenny historycznie i przestrzennie dawny układ urbanistyczny należy kreować rozwój zabudowy w sposób niezacierający dawnego układu, a w przypadku ekspansji na tereny w bezpośrednim sąsiedztwie nowa zabudowa mieszkaniowa nie powinna istotnie odbiegać od skali i formy tego układu
- w miarę możliwości ograniczenia rozwoju zabudowy na obszarach i pasmach terenów jeszcze nie zabudowanych, a mających szansę na kontynuację powiązań przyrodniczych niejednokrotnie przebiegających przez kilka gmin
- kontynuację na terenach gmin bezpośrednio sąsiadujących z Wrocławiem obszarów „zielonych klinów" istniejących i zaplanowanych w SUIKZP miasta Wrocławia, a jeżeli jest to już niemożliwe to ograniczenie dogęszczania zabudowy w tych obszarach
- tworzenie wstępnych analiz lub prognoz finansowych przed rozpoczęciem prac planistycznych, które pozwolą na urealnienie możliwości budżetowych na realizację infrastruktury technicznej i komunikacyjnej obsługujących planowane docelowo zespoły zabudowy mieszkaniowej
- obejmowania sukcesywnie miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego terenów o potencjalnej realnej możliwości rozwoju zabudowy mieszkaniowej, co doprowadzi do zminimalizowania wydania dla jednostkowych inwestycji decyzji o warunkach zabudowy oraz przyspieszy procesy inwestycyjne

- lokalizowania w miarę możliwości planowanej zabudowy mieszkaniowej w pobliżu dostępu do komunikacji zbiorowej, a w przypadku braku tego rodzaju komunikacji przeprowadzenia analiz możliwości wprowadzenia nowych połączeń komunikacyjnych w ramach partnerstwa międzygminnego lub podmiotów prywatnych
- wykorzystania potencjału istniejącej infrastruktury kolejowej w pobliżu zespołów istniejącej lub planowanej zabudowy mieszkaniowej
- tworzenia gminnych ofert inwestycyjnych dla gruntów komunalnych ze zdefiniowaną polityką przestrzenną dla rozwoju danego obszaru lub z założeniami programowo-przestrzennymi gwarantującymi dalszy kontrolowany rozwój terenów we władaniu nowych właścicieli
- sukcesywnych działań na rzecz skanalizowania wszystkich obszarów związanych z dynamicznym rozwojem zabudowy mieszkaniowej
- ograniczenia powstawania grodzonych osiedli mieszkaniowych
- monitorowania polityk przestrzennych na stykach gmin w celu minimalizowania potencjalnych konfliktów w zakresie przeznaczeń dla terenów oraz formy i gabarytów docelowej zabudowy, a także prowadzenie działań na rzecz wypracowania spójnego standardu zapisu w planach miejscowych i studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin
- monitorowania ewentualnych konfliktów przestrzennych w sferze społecznej oraz próby podjęcia badań nad zachowaniami społecznymi na obszarach istniejących jak i rozwijających się jednostek osadniczych, które to działania mogą mieć w przyszłości zastosowanie między innymi w kreowaniu zrównoważonej polityki przestrzennej gmin

III strefa potencjalnego rozwoju terenów mieszkaniowych
Obejmuje obszar gmin oddalonych od Wrocławia i głównie takich, gdzie w dużej mierze dominuje rolnictwo, a struktury mieszkaniowe rozwijają się w różnym stopniu z przewagą mniej dynamicznego wzrostu. Na przedmiotowym obszarze wskazane jest, aby dążyć do:

- w przypadku rozwoju obszarów zabudowy mieszkaniowej poza rdzennymi częściami dawnych wsi wskazane byłoby przeanalizować celowość takiego działania, a w przypadku jego dopuszczenia prowadzić działania planistyczne i inwestycyjne z uwzględnieniem uwarunkowań krajobrazu kulturowego i przyrodniczych
- uzupełniania nową zabudową niezabudowanych przestrzeni wewnątrz już istniejących układów zabudowy miasta i wsi, niebędących terenami cennymi przyrodniczo lub o walorach krajobrazowych, celem ograniczania procesu „urban sprawl" – rozlewania zabudowy
- w miejscowościach lub osiedlach mieszkaniowych gdzie istnieje cenny historycznie i przestrzennie dawny układ urbanistyczny należy kreować rozwój zabudowy w sposób niezacierający dawnego układu, a w przypadku ekspansji na tereny w bezpośrednim sąsiedztwie nowa zabudowa mieszkaniowa nie powinna istotnie odbiegać od skali i formy tego układu
- ograniczenia rozwoju zabudowy na obszarach i pasmach terenów jeszcze nie zabudowanych, a mających szansę na kontynuację powiązań przyrodniczych niejednokrotnie przebiegających przez kilka gmin
- przeanalizowania przed rozpoczęciem prac planistycznych wartościowych gleb na potencjalnym obszarze do zainwestowania
- ograniczenia wpływu rozwoju zabudowy mieszkaniowej na działalność związaną z przestrzenią rolniczą
- tworzenie wstępnych analiz lub prognoz finansowych przed rozpoczęciem prac planistycznych, które pozwolą na urealnienie możliwości budżetowych na realizację infrastruktury technicznej i komunikacyjnej obsługujących planowane docelowo zespoły zabudowy mieszkaniowej
- obejmowania sukcesywnie miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego terenów o potencjalnej realnej możliwości rozwoju zabudowy mieszkaniowej, co doprowadzi do zminimalizowania wydania dla jednostkowych inwestycji decyzji o warunkach zabudowy oraz przyspieszy procesy inwestycyjne
- wykorzystania potencjału istniejącej infrastruktury kolejowej w pobliżu zespołów istniejącej lub planowanej zabudowy mieszkaniowej
- w miarę możliwości do działań nakierowanych na rzecz skanalizowania obszarów związanych z rozwojem zabudowy mieszkaniowej
- ograniczenia powstawania grodzonych osiedli mieszkaniowych
- monitorowania polityk przestrzennych na stykach gmin w celu minimalizowania potencjalnych konfliktów w zakresie przeznaczeń dla terenów oraz formy i gabarytów docelowej zabudowy, a także prowadzenie działań na rzecz wypracowania spójnego standardu zapisu w planach miejscowych i studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin
- monitorowania ewentualnych konfliktów przestrzennych w sferze społecznej na obszarach istniejących jak i rozwijających się jednostek osadniczych.

WYTYCZNE DLA OGRANICZANIA ZJAWISKA „ROZLEWANIA" ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ

Problem „Urban sprawl" związany z rozlewaniem zabudowy mieszkaniowej często towarzyszący zwykle procesowi suburbanizacji na terenie WrOF jest zauważalny w różnej skali i nie jest związany wyłącznie ze strefą suburbialną w bezpośrednim sąsiedztwie Wrocławia, ale dotyczy również pozostałych obszarów. Jest to wynik między innymi nienajlepszego systemu planowania przestrzennego w Polsce oraz reakcja na dynamiczny rozwój rynku nieruchomości mieszkaniowych we Wrocławiu i regionie w ostatnich latach oraz uwarunkowania społeczno-gospodarcze, co niewątpliwie mogło mieć pośredni wpływ na polityki przestrzennej prowadzone w poszczególnych gminach.
Z tego względu w ramach działań ograniczających zjawisko „urban sprawl"wskazane jest dążenie do:

- prowadzenia polityki przestrzennej w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania w sposób urealniający potencjał inwestycyjny gminy poprzez ograniczenie wyznaczania terenów niemających w dłuższym okresie czasu szans na rozwój zabudowy mieszkaniowej oraz doprowadzenie infrastruktury komunikacyjnej i technicznej, a także weryfikację już wyznaczonych terenów na cele mieszkaniowe pod kątem możliwości rozwoju i uzupełniania istniejącej zabudowy
- z racji sytuacji, że polskie ustawodawstwo nie przewiduje możliwości etapowania realizacji ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wskazane jest, aby przed każdym przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu dla dużego obszaru, przeanalizować sukcesywne sporządzanie kilku planów w dłuższym okresie czasu, przy czym pierwsze przystąpienie byłoby związane z bezpośrednim sąsiedztwem już zainwestowanej struktury osadniczej
- zachęta dla inwestorów ze strony jednostek samorządu terytorialnego do uzupełniania nową zabudową mieszkaniową wolnych przestrzeni w ramach istniejących zespołów zabudowy np. poprzez uświadamianie przyszłym inwestorom indywidualnym korzyści z łatwiejszego dostępu do infrastruktury technicznej, dostępu do utwardzonej drogi publicznej, bliższego dostępu do komunikacji zbiorowej i usług oraz promowania walorów rdzennego obszaru wsi i osiedli
- działań zmierzających do wykreowania przestrzeni dla centrów usługowych, które mogą być elementem przyciągającym mieszkaniowe inwestycje indywidualne oraz deweloperskie i ich rozwój w ramach bardziej zwartej struktury zabudowy.

WYTYCZNE DLA MOŻLIWOŚCI UZUPEŁNIENIA ISTNIEJĄCYCH UKŁADÓW URBANISTYCZNYCH NOWĄ ZABUDOWĄ MIESZKANIOWĄ

Badanie dotyczące wewnętrznych struktur zabudowy mieszkaniowej ukazało, że praktycznie we wszystkich miejscowościach jest możliwość racjonalnego uzupełniania terenów pomiędzy już istniejącą zabudową.

W związku z tym należałoby dążyć do kreowania w taki sposób polityki przestrzennej gminy, aby zachęcać do inwestowania w nieruchomości najbardziej atrakcyjne wewnątrz zespołów zabudowy lub ich bezpośrednim sąsiedztwie, które posiadają bezpośredni dostęp do utwardzonej drogi publicznej i możliwością przyłączy infrastrukturalnych bez dodatkowych dużych kosztów. Jest to niezaprzeczalny zysk zarówno dla inwestora jak i gminy.

Działania gmin mogą w tym zakresie skupić się również na analizie własnościowych zasobów gminnych istniejących nieruchomości niezabudowanych wewnątrz zespołów zabudowy oraz na tej podstawie przygotowywać komunalne oferty przestrzenne. W przypadku posiadania gminnych nieużywanych zasób budynkowych (co na większą skalę może zadziałać we miastach) warto przeanalizować również przygotowanie programu sukcesywnego przygotowywania tego typu oferty na rynku nieruchomości np. jako obiekty do remontu albo jako zrewitalizowane przez samorząd i wystawione na sprzedaż lub wynajem jako gotowy produkt mieszkaniowy.

Dążenie do realizacji działań rewitalizacyjnych na obszarach zabudowy mieszkaniowej, w szczególności w tkance miejskiej, powinno być jednym z istotnych działań samorządów gminnych we współpracy z mieszkańcami i lokalnymi podmiotami gospodarczymi, warto jednak również przy tym zagadnieniu zwrócić uwagę na nieco inną niszę dla rozwoju zabudowy mieszkaniowej w powiązaniu z usługami związaną z terenami poprzemysłowymi oraz dawnymi gospodarstwami wiejskimi. Mając na uwadze powyższe wskazane również jest prowadzenie polityki w sposób umożliwiający przekształcanie obiektów poprzemysłowych na lofty mieszkaniowe (częściej na terenach miejskich) czy też rewitalizację dawnych zabudowań pofolwarcznych na terenach wsi. Samorząd może takie działania wspierać poprzez lokalne programy rewitalizacji, programy odnowy wsi, a przy wprowadzaniu odpowiednich przeznaczeń w planach miejscowych dopuszczać tego typu obiekty również na zabudowę mieszkaniową. Niejednokrotnie są to miejsca, które przy odpowiednio poprowadzonym procesie inwestycyjnym mogą wykreować dobry wizerunek dla całej miejscowości lub osiedla i zapoczątkować dyfuzję tego typu przekształceń na pozostał część zespołu zabudowy wymagającego zmian. Należy również zauważyć, iż często tego typu obiekty można połączyć z funkcją usługową, która jeśli posiada dobrą lokalizację i potencjał ludnościowy może być początkiem kreowania ośrodka usługowego dla miejscowości, osiedla, gminy a nawet większego obszaru. Niezmiernie ważne jest przy realizacji powyższego działań, aby wypracować spójną politykę współpracy ze służbami konserwatorskimi ze względu na to, że tkanka poprzemysłowa czy też zabudowa pofolwarczna zwykle objęte są uwarunkowaniami związanymi ze strefami ochrony konserwatorskiej, gminną ewidencją zabytków lub rejestrem zabytków co jednak nie stoi w sprzeczności z kreowaniem nowego programu funkcjonalno-przestrzennego dla zabudowy z poszanowaniem dla dziedzictwa kulturowego. Z tego względu wskazane byłoby docelowo dla WrOF, np. w ramach wspólnego programu międzygminnego, przeprowadzić analizę tego typu obiektów w gminach oraz określić ich potencjał funkcjonalny i lokalizacyjny oraz uwarunkowania konserwatorskie.

WYTYCZNE DLA ROZWOJU I PRZEKSZTAŁCANIA TERENÓW POD KĄTEM ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ

1) Na obszarach głównie poza gminami miejskimi

W czasach koniunktury niejednokrotnie dostosowywano suikzp do nowych potrzeb rynkowych gdzie wyznaczano olbrzymie obszary pod lokalizację zabudowy mieszkaniowej, co miało wkrótce przełożenie na kształt i rozmiary miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz ich charakter – często z dominacją wyłącznie zabudowy mieszkaniowej. Obecnie rynek nieruchomości jest bardziej stabilny i przewidywalny z tego też względu wskazane byłoby:

- w projektach planów miejscowych, na obszarach gdzie nie przewidywany jest dynamiczny rozwój zabudowy mieszkaniowej, dążenie do nie skupiania się wyłącznie na przeznaczaniu terenów pod zabudowę mieszkaniową, ale również pod różnego rodzaju przeznaczenia związane z działalnością gospodarczą, ponieważ poza niewielkimi podatkami od nieruchomości mieszkaniowej oraz jednorazową rentę planistyczną lub brak jej opłaty gmina ponosi tak naprawdę niewspółmiernie duże koszty związane z budową infrastruktury technicznej i drogowej, a podatki te przez długi czas nie pokrywają tych kosztów.
- przed przystąpieniem do planu miejscowego wykonać wstępną prognozę finansową zysków i docelowych kosztów dla gminy
- dostosowywanie zapisów obowiązujących planów do oczekiwań potencjalnych inwestorów związanych z działalnością gospodarczą, mając na uwadze wykorzystanie uwarunkowań i walorów danego regionu, co pozwoli na przygotowanie odpowiedniej oferty przestrzennej, przy czym należy mieć na uwadze, że interes inwestorów nie może kolidować ze strukturami mieszkaniowymi zarówno w gminie jak i na styku z gminami sąsiednimi
- zminimalizowanie wydawania decyzji o warunkach zabudowy dla pojedynczych inwestycji mieszkaniowych i braku wymogów zgodności ze suikzp, ponieważ generuje to duży nieład przestrzenny, a zwłaszcza w przypadku wydawanych decyzji na zabudowę zagrodową – siedliskową z odstępstwem dobrego sąsiedztwa, która w praktyce, po przepisaniu własności przez rolnika na nowego inwestora niejednokrotnie nie ma nic wspólnego z działalnością rolniczą
- sukcesywne wdrażanie działań w zakresie programów odnowy wsi
- prowadzenie monitoringu spójności planowania przestrzennego i współpracy w tym zakresie w ramach gmin WrOF
- monitoring wpływu i powiązań rozwoju struktur osiedleńczych z przestrzenią rolniczą, krajobrazem, infrastrukturą techniczną

2) Na obszarach głównie gmin miejskich wskazane jest, aby dążyć do:

- prowadzenia monitoringu przekształceń struktur zabudowy mieszkaniowej w mieście,
- rozpoczęcia lub kontynuacji działań związanych z lokalnym programami rewitalizacji,
- rozpoczęcia lub kontynuowania polityki mieszkaniowej w ramach programu mieszkaniowego,
- określenie dla miasta, dzielnic lub osiedli obszarów rozwojowych w zakresie mieszkalnictwa.

DIAGNOZA, ANALIZY I WYTYCZNE DLA LOKALIZACJI CENTRÓW USŁUGOWYCH

W ostatnich latach nastąpiły znaczne przekształcenia ośrodków usługowych w obszarze WrOF. Wynikające z przeprowadzonych w ramach studium spójności analiz zmian demograficznych, w tym migracji polegających na wyprowadzaniu się mieszkańców Wrocławia poza miasto i osiedlaniu się ich tuż za jego granicami, spowodowały przekształcenia podwrocławskich miejscowości. Nagły i często niekontrolowany rozwój przestrzenny terenów mieszkaniowych nie szedł w parze z adekwatnym rozwojem obsługujących je ośrodków usługowych. W efekcie kilkadziesiąt wsi wokół Wrocławia oraz większych ośrodków miejskich we WrOF zmieniło swoje układy przestrzenne. Zatarciu uległy struktury wsi ulicowych, owalnicowych, wielodrożnicowych, zamieniając je w rozlewające się osiedla mieszkaniowe o zaburzonych elementach kompozycji:

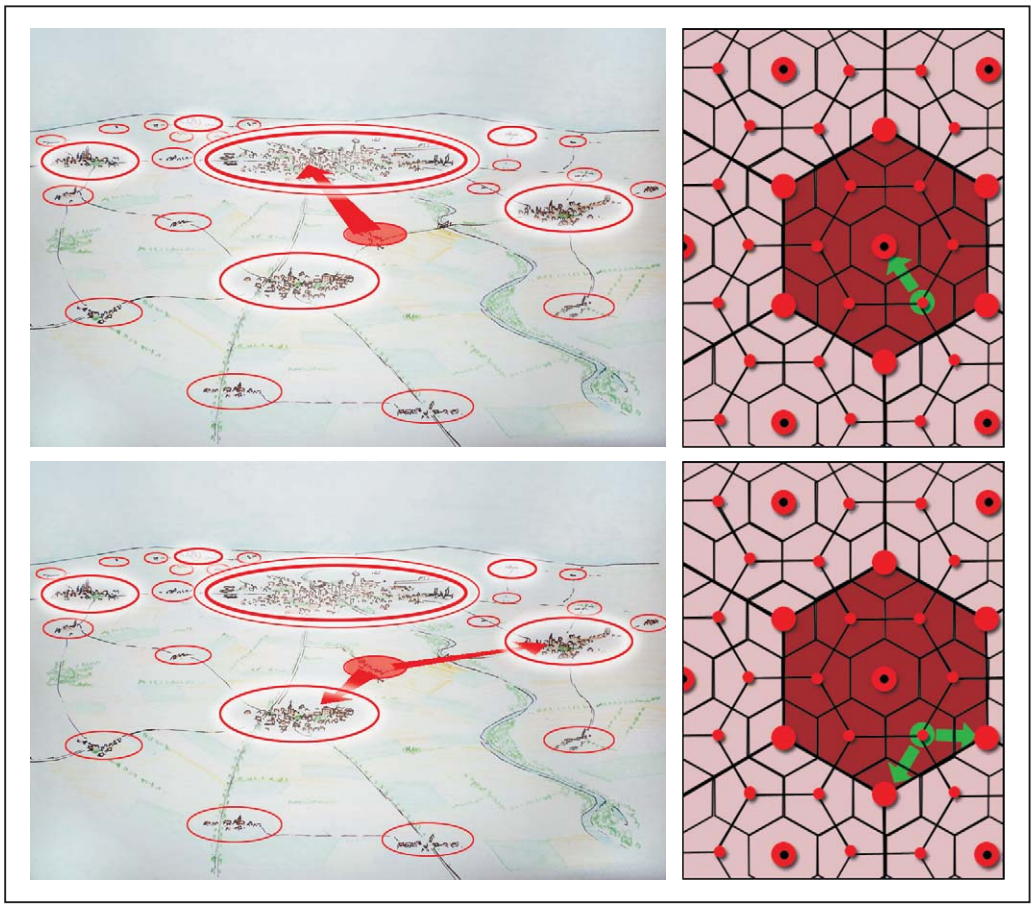
- niekonsekwentnym układem geometrycznym,
- zachwianą hierarchią ważności elementów,
- chaotycznym tworzywem,
- zatartymi granicami miejscowości i ich części składowych.

Taki proces nie ominął też dawnych wsi leżących dziś w granicach Wrocławia, na obrzeżach miasta. Genezy tego procesu należy upatrywać w ekonomii - poszukiwanie tańszych nieruchomości pod zabudowę. Z przeprowadzonej w ramach studium spójności analizy rynku nieruchomości we WrOF wynika, że ceny nieruchomości są wyraźnie powiązane z czasem dojazdu do centrum Wrocławia. To zaś powoduje, że tańsze nieruchomości, na które jest popyt, znajdują się często w miejscach trudniej dostępnych, słabo obsługiwanych komunikacją publiczną. W efekcie wzmaga się proces rozlewania zabudowy. Rozrzedzona struktura zabudowy, wymagająca poruszania się samochodem, nie sprzyja powstawaniu ośrodków usługowych o zwartej strukturze, znajdujących się w strefie dojścia pieszego od terenów mieszkaniowych. Ośrodki takie mogłyby stanowić hierarchicznie ważne punkty miejscowości, skupiające ofertę usługowo – rekreacyjną miejscowości. Taki proces ograniczałby niepotrzebne ruchy komunikacyjne mieszkańców podwrocławskich suburbiów i wspomagałby identyfikowanie się z nowym miejscem zamieszkania (umożliwiając w pewnym stopniu ograniczenie dawnych przyzwyczajeń do korzystania z niektórych usług we Wrocławiu).

Indywidualna obsługa komunikacyjna rozrzedzonej struktury zabudowy w podmiejskich osiedlach mieszkaniowych i jednocześnie brak odpowiedniego nasycenia ich usługami wzmacnia rolę ośrodków usługowych wyspecjalizowanych, obsługujących większe obszary WrOF (np. wyspecjalizowane w handlu detalicznym część Bielan Wrocławskich, rejon Długołęki czy duże centra handlowe we Wrocławiu). Z jednej strony specjalizacja ośrodków usługowych jest nieunikniona i wynika ze zmian zachowań społecznych związanych z rosnącym znaczeniem zachowań sieciowych (społeczeństwo sieciowe). Społeczeństwa, w którym sieć relacji powstaje na zasadzie swobodnego dostępu do możliwości uczestniczenia w różnych aktywnościach, których nie ogranicza przestrzeń[1]. Z drugiej strony nadal część aktywności może odbywać się w powiązaniu z miejscem zamieszkania. Wskazują na to między innymi badania opinii mieszkańców WrOF jakie odbyły się w ramach projektu. Badania potwierdzają wyrażaną przez lokalne społeczności potrzebę wyposażenia najbliższej okolicy w takie elementy jak przestrzenie publiczne (miejsca spotkań), tereny rekreacyjne, kultury gastronomii, handlu i usług. Z powyższego wynika więc, że optymalnym modelem postępowania wobec problemu przekształcania form ośrodków usługowych jest działanie uwzględniające oba te czynniki. Klasyczne zachowania, bazujące na odległości w przestrzeni jako wyznaczniku dostępności usług (szczególnie podstawowych) warto połączyć z zachowaniami wynikającymi z funkcjonowania społeczeństwa sieciowego (budowanie własnych sieci połączeń, często krótkotrwałych, niezależnych od pokonywanej przestrzeni, ale związane z czasem jej pokonywania). Relacje klasyczne wymagają wzmacniania ośrodków usługowych związanych z terenami zurbanizowanymi, obsługujących je i będących miejscami centralnymi. Relacje sieciowe natomiast generują powstawanie ośrodków wyspecjalizowanych, dobrze skomunikowanych, ale niekoniecznie w bezpośredniej bliskości terenów mieszkaniowych.

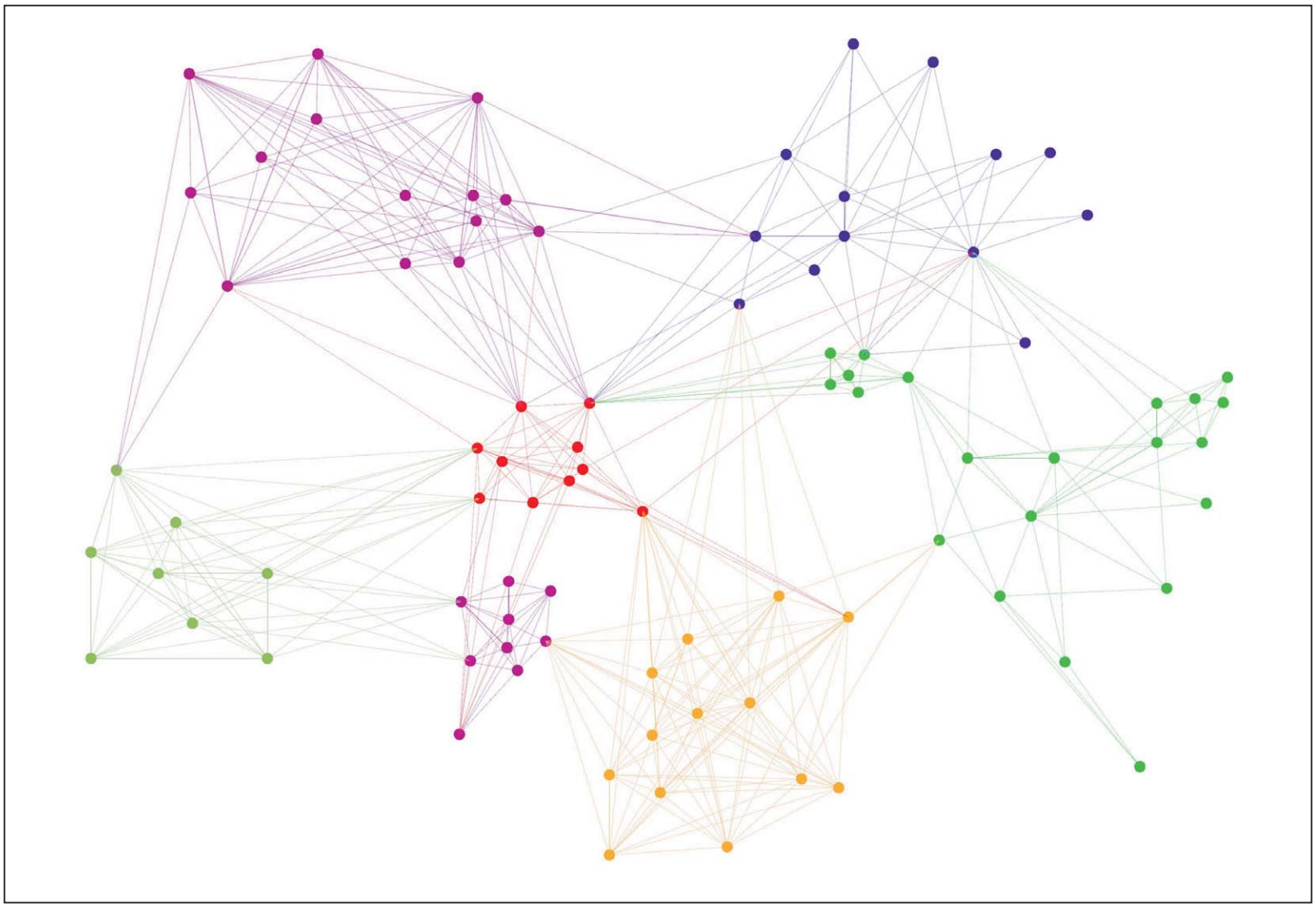
[1] Manuel Castells, *Rise of the network society,* 1996

Rysunki zestawione z odpowiadającymi im schematami obrazują przykładowe klasyczne relacje hierarchiczne, związane z teorią ośrodków centralnych (ośrodki obsługują przynależne im ośrodki niższego rzędu).



"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Schemat obrazujący relacje sieciowe (krótkotrwałe, generujące specjalizację ośrodków na grupy odbiorców, słabiej związane z odległością do ośrodka usługowego niż relacje hierarchiczne).



Innym aspektem powierzchniochłonnego, rozlewnia się struktur osadniczych jest zrastanie się miejscowości. Wiele miejscowości rozrosło się do rozmiarów, które powodują, że zatarły się ich granice z miejscowościami sąsiednimi (np. Wilszyn i Pisarzowice, Brzezina i Brzezinka Średzka, Krępice i Żórawiniec, Smolec, Krzeptów oraz Mokronos Górny, Nowa Wieś Wrocławska i Gądów, Wysoka i wrocławskie osiedle Ołtaszyn, Żerniki Wrocławskie i Biestrzyków, Kamieniec Wrocławski i Gajków, Kiełczów i Wilczyce, Szczodre i Domaszczyn, Ligota Piękna i Wisznia Mała, Szymanów i Psary). Podobnie stało się w przypadku niektórych ośrodków usługowych i terenów aktywności gospodarczej, które zrosły się z sąsiednimi miejscowościami. W miejscach, w których takie sytuacje występują wewnątrz obszarów gmin, relacje te mogą być świadomie kreowane i w razie potrzeby łagodzone działaniami planistycznymi (np. zszywanie struktur zabudowy, lub przeciwnie – separowanie ich pasami zieleni).

Trudniejsza sytuacja występuje w przypadku, gdy tego typu sytuacje zachodzą na granicach gmin (lub są kreowane zapisami obowiązujących studiów i planów miejscowych). Wymaga to koordynacji kierunków planowania przestrzennego w jednostkach samorządu terytorialnego z obszaru WrOF.

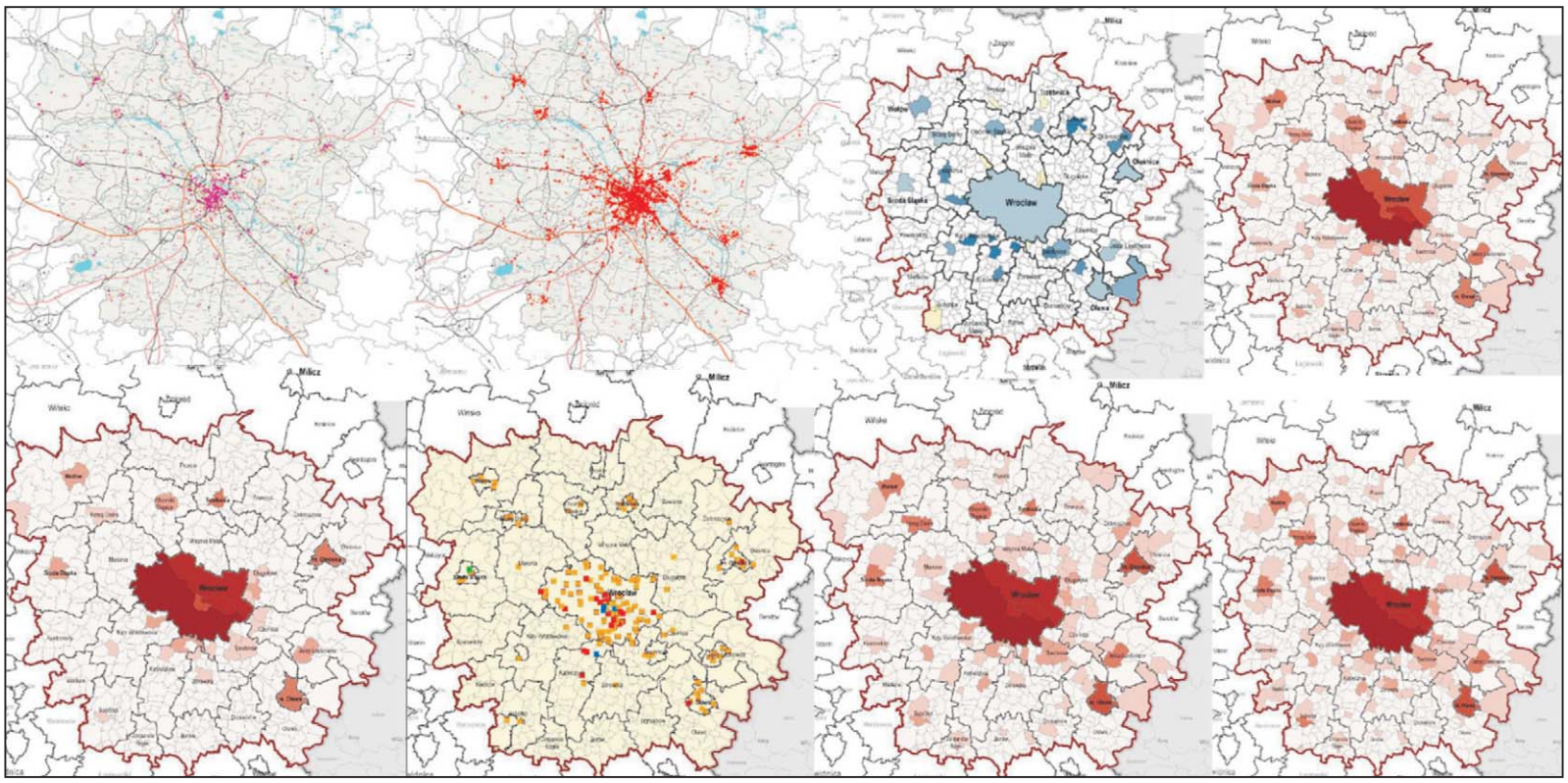
Opisane powyżej aspekty dotyczące lokalizacji, specjalizacji oraz form ośrodków usługowych stanowią szkielet dalszych analiz dotyczących ośrodków usługowych we WrOF.

LOKALIZACJA OŚRODKÓW USŁUGOWYCH

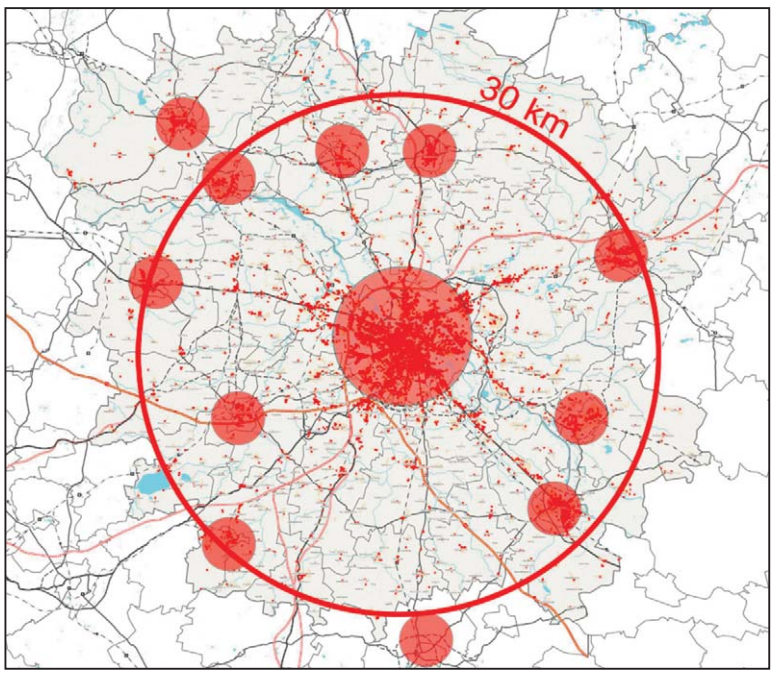
Rozkład przestrzenny i hierarchia ośrodków usługowych we WrOF w największym uproszczeniu są pochodną nakładania się na siebie dwóch trendów, dwóch modeli. Jednym z nich jest wciąż wyraźnie zarysowujący się klasyczny, opisany przez Waltera Christallera[2], model hierarchiczny zwany teorią ośrodków centralnych. Analizując rozkład przestrzenny różnych aspektów funkcjonowania ośrodków usługowych we WrOF nadal można dostrzec wyraźny podział na ośrodek centralny – Wrocław oraz pierścień wyróżniających się ośrodków satelitarnych (Oleśnica, Jelcz – Laskowice, Oława, Strzelin (poza WrOF), Sobótka, Kąty Wrocławskie, Brzeg Dolny (wraz z ciążącym do Wrocławia Wołowem), Oborniki Śląskie, Trzebnica). Ośrodki te obsługują ograniczone przestrzennie obszary, co zresztą potwierdziły nie tylko wykonane analizy, ale też przeprowadzone na potrzeby projektu badania ankietowe na próbie blisko 3000 respondentów z obszaru WrOF i Strzelina. Dobrym przykładem potwierdzającym ten model są mieszkańcy Prusic i Zawonii, którzy deklarują w większości robienie tygodniowych zakupów w Trzebnicy, nie zaś w większym, ale jednak bardziej odległym, Wrocławiu. Podobnie mieszkańcy Kostomłotów robią zakupy tygodniowe w Kątach Wrocławskich, a Borowa – w Strzelnie, który jako ośrodek usługowy wyższego rzędu obsługuje część obszaru WrOF. Podobnie rzecz się ma z usługami gastronomii i wieloma innymi (wynikom ankiet została poświęcona inna część„Studium spójności...").

[2]Walter Christaller, *Die Zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Vorbereitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*, Jena, 1933

Wybrane analizy wskazujące na duży potencjał usługowy historycznych ośrodków satelitarnych Wrocławia. Analizy (wykonane w ramach „Analizy uwarunkowań rozwoju osadnictwa w zakresie mieszkalnictwa i usług" przez Instytut Rozwoju Terytorialnego na podstawie danych z GUS, REGON, BDOT) dotyczą - od lewej na górze – usług publicznych, budynków o funkcji usługowej, usług sportu, usług rekreacji i rozrywki, ochrony zdrowia, sklepów wielkopowierzchniowych, handlu detalicznego i gastronomii).



Satelitarne ośrodki o dużym potencjale oddalone od Wrocławia o ok. 30 km.



Utrzymywanie się silnych ośrodków usługowych w ramach miast satelitarnych, pomimo wielu zmian jakie zachodzą w strukturze ośrodków usługowych we WrOF w ostatnich latach, wynika dużej mierze z ich odległości od Wrocławia (ok. 30 km). Ta odległość zapewnia możliwość zachowania pewnej samodzielności ośrodka usługowego i obszaru, który obsługuje. W postrzeganiu klientów tych ośrodków odległy Wrocław w wielu aspektach nie jest dla nich konkurencyjny.

Przestrzenne przedstawienie lokalizacji ośrodków usługowych wyraźnie wskazuje na brak ośrodka w zewnętrznym pierścieniu pomiędzy Oławą a Sobótką. Obszar tej części WrOF jest obsługiwany przez ośrodek usługowy jaki stanowi Strzelin. Wskazują też na to badania ankietowe przeprowadzone w ramach studium spójności oraz konsultacje z JST. Z powyższego wynika, że w celu integracji terytorialnej WrOF w zakresie lokalizacji ośrodków usługowych należy wziąć pod uwagę zacieśnienie współpracy ze Strzelinem.

Powyższe analizy wyraźnie pokazują wciąż mocno zarysowany historycznie ukształtowany pierścień satelitarnych ośrodków usługowych. Jednak zmiany struktury osadniczej jakie zaszły na badanym obszarze w ostatnich latach spowodowały, że wykształciły się, albo są w trakcie wykształcania, nowe, silne ośrodki usługowe, położone tuż za granicą Wrocławia. Niezależnie od specjalizacji i formy jaką te ośrodki wykształciły (te aspekty omówiono w dalszych analizach), lokalizują się one w pasie terenu w odległości od 10 do kilkunastu kilometrów od ścisłego centrum Wrocławia. Część z nich związana jest z procesem suburbanizacji (obsługując rozrastające się miejscowości pod Wrocławiem – np. Smolec lub Kamieniec Wrocławski). Potwierdzają to przytoczone w analitycznej części opracowania dane demograficzne. Potwierdzają to także inne opracowania zajmujące się przedmiotową problematyką, na przykład Projekt Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla WrOF, w którym podkreśla się trend wielkiego napływu mieszkańców z miasta do podwrocławskich gmin, gdzie największe dysproporcje występowały w gminach Siechnice, gdzie na 1 osobę ze wsi przypadało prawie 9 osób z miast oraz Czernica - około 7 osób (Źródło: Bank Danych Lokalnych).

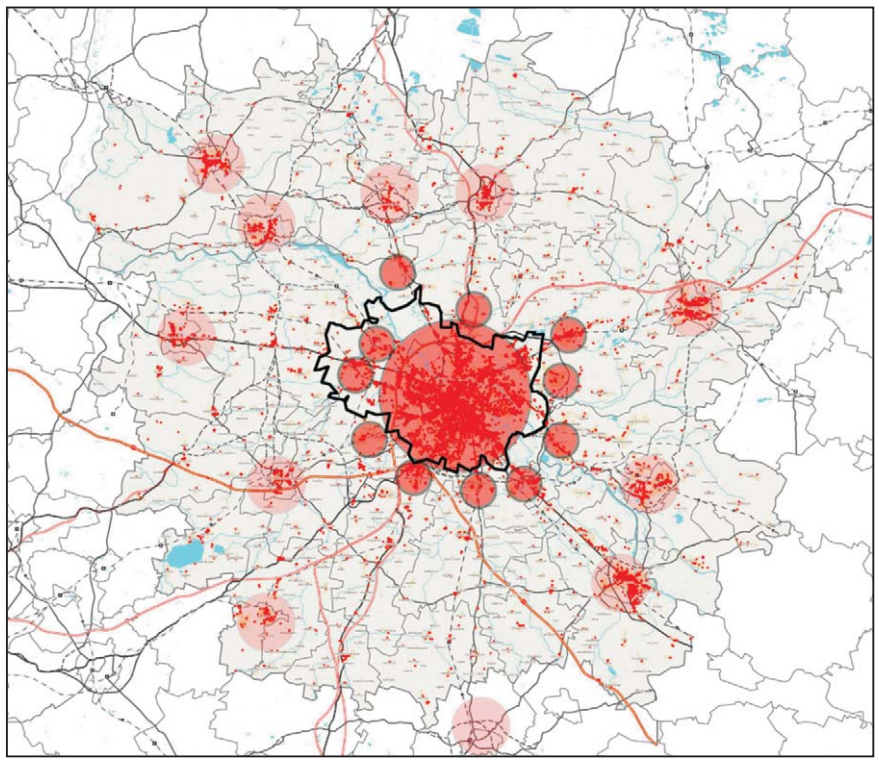
Niekiedy jednak ośrodki usługowe zlokalizowane we wspomnianym pasie nie są związane z obsługą konkretnej miejscowości, ale ich lokalizacja wynika z dobrej dostępności komunikacyjnej (przypadek Centrum Bielany lub centrum usługowo – handlowego w rejonie Długołęki). W tym wypadku często następuje ich specjalizacja. Może ona wystąpić w sytuacji, gdy dzięki dobrej dostępności komunikacyjnej obsługują duży obszar. Ośrodki zlokalizowane w nowopowstającym ringu stykającym się z Wrocławiem w kilku przypadkach nie są więc wynikiem klasycznej hierarchii ośrodków usługowych (obsługujących przypisane im obszary), ale zyskującej na znaczeniu sieciowości społeczeństwa, która ma coraz większy wpływ na urbanistykę w skali WrOF. Specjalizacja ośrodków usługowych zlokalizowanych przy węzłach komunikacyjnych jest więc odpowiedzią na potrzeby społeczeństwa sieciowego. Tego typu ośrodki są dużo bardziej podatne na zmiany lokalizacji niż ośrodki ściśle związane z poszczególnymi miejscowościami.

Ośrodki usługowe mające genezę hierarchiczną i sieciową nakładają się na siebie kreując nowy rozkład przestrzenny usług na badanym obszarze. Najbardziej widocznym w przestrzeni trendem jest kreowanie się nowego pierścienia silnych ośrodków usługowych wokół Wrocławia.

Rozkład przestrzenny ośrodków usługowych we WrOF jest mocno związany z rozwojem mieszkalnictwa. W ramach wytycznych dla mieszkalnictwa obszar WrOF podzielono na III strefy: I strefę intensywnego rozwoju terenów mieszkaniowych, II strefę stabilnego rozwoju (o nieco mniejszej intensywności) oraz III strefę potencjalnego rozwoju terenów mieszkaniowych. Najsilniejsze ośrodki usługowe, o największej ilości obiektów usługowych i wydanych pozwoleń na budowę na obiekty usługowe (poza Wrocławiem oraz jego historycznymi miastami satelitarnymi) kształtują się w I strefie, czyli we Wrocławiu i w pasie stykającym się z tym miastem od strony północno wschodniej, przez wschód aż po południowe i południowo – zachodnie granice. Wyróżniające się ośrodki usługowe w I strefie intensywnego rozwoju w obszarze stykającym się z Wrocławiem to (od północnego- wschodu i wschodu i południa): Długołęka, Kiełczów, Kamieniec Wrocławski, Siechnice (ze Świętą Katarzyną i Radwanicami), Żerniki Wrocławskie, Bielany Wrocławskie, następnie obszar nieco rozrzedzonej infrastruktury usługowej w rejonie Mokronosa i Smolca. W tym rejonie pas silnych ośrodków usługowych zostaje przerwany terenem lotniska oraz Doliną Bystrzycy.

W opisanej w ramach wytycznych dla mieszkalnictwa w II strefie stabilnego rozwoju (tereny stykające się z Wrocławiem na zachód i północ od miasta) również nastąpił wzrost znaczenia ośrodków usługowych. Wzrost liczby mieszkańców takich miejscowości jak Lutynia, Krępice, Wilkszyn, Pęgów, Psary spowodował pewne ożywienie usług obsługujących te miejscowości. Jednak nie jest to wzrost porównywalny z wcześniej opisanymi miejscowościami na południowych i zachodnich obrzeżach Wrocławia (trendy te dobrze obrazuje przedstawiona poniżej mapa obiektów usługowych (BDOT).

Co istotne, analiza rozkładu przestrzennego istniejących obiektów usługowych wskazuje, że strefa w której występują silne ośrodki usługowe na zachód od centrum Wrocławia kształtuje się nie tak jak w przypadku wschodu i południa – tuż za granicami administracyjnymi miasta – ale wewnątrz miasta. Pas silnych ośrodków usługowych wykształca się więc w rejonie osiedli Leśnica, Złotniki, Stabłowice. Zapewne właśnie ta konkurencja w postaci pasa ośrodków wewnątrzmiejskich jest powodem wolniejszego wzrostu ośrodków położnych na zachód od granicy administracyjnej Wrocławia. Na północy Wrocławia wyróżniają się ośrodki w rejonie Pęgowa oraz w miejscowościach w sąsiedztwie drogi krajowej nr 5 (rejon Psarów, Ligoty, Wiszni).



Aspekt przestrzenny wytycznych kierunkowych dla centrów usługowych we WroF bazuje na opisanych powyżej trendach:

- dominującej roli Wrocławia,
- coraz silniej zarysowującym się nowym pierścieniem ośrodków usługowych wokół miasta, który ma mocne podstawy w uwarunkowaniach związanych z kierunkami rozwoju mieszkalnictwa oraz dodatkowo wzmacniają go coraz silniejsze relacje sieciowe,
- konsekwentnie wyróżniającym się pierścieniem ośrodków usługowych na który składają się miasta satelitarne Wrocławia.

W ramach wytycznych lokalizacji dla ośrodków usługowych należy dążyć do uporządkowania i wzmocnienia w/w układu poprzez:

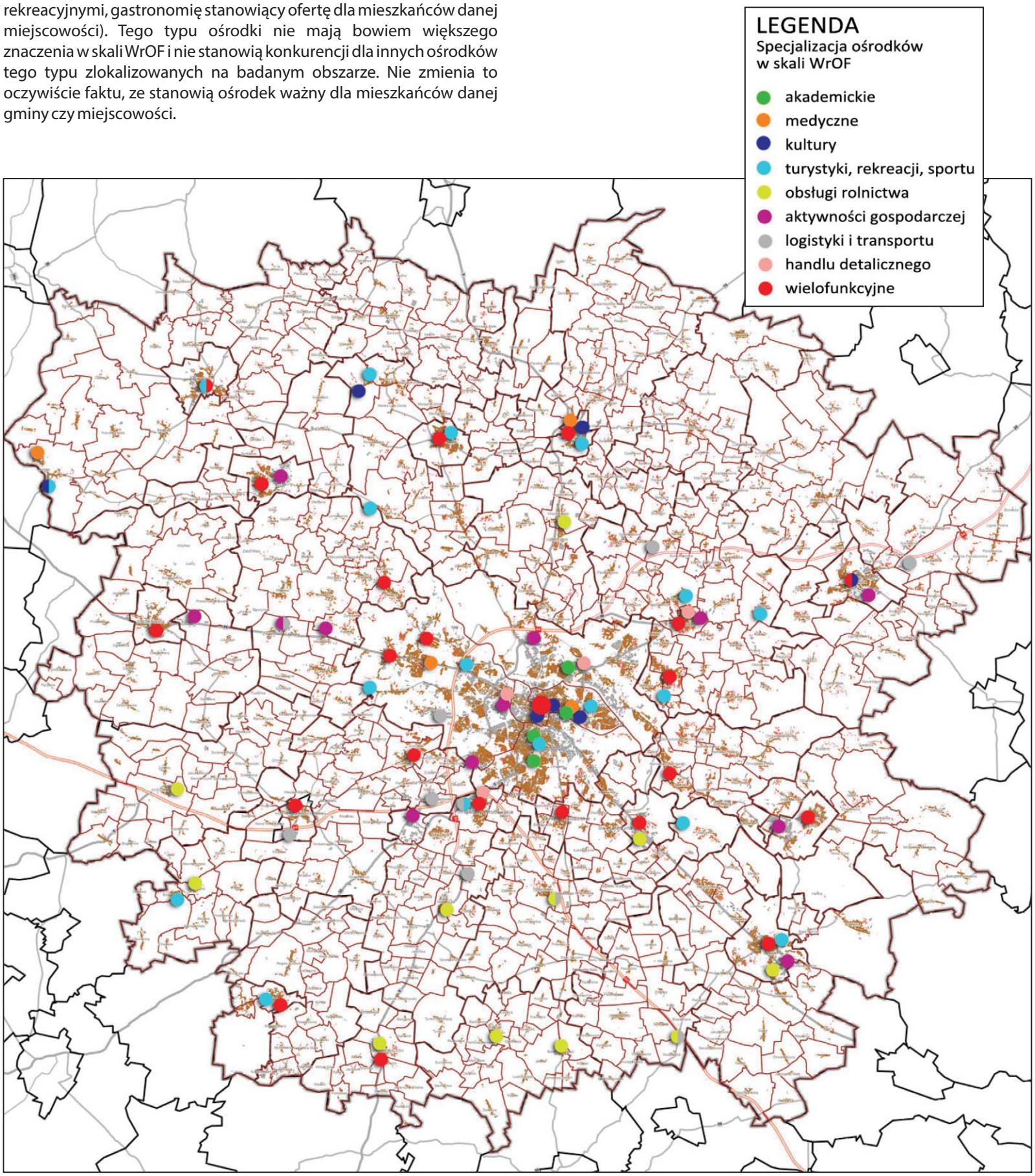
- wyznaczanie nowych i regulowanie istniejących układów terenów usługowych w planach miejscowych w ośrodkach będących w fazie wzrostu,
- skorelowanie przestrzenne rozwoju ośrodków usługowych z rozwojem terenów mieszkaniowych,
- wspieranie rozwoju tych ośrodków, które mogą spowodować ograniczanie rozlewania się zabudowy poprzez ich atrakcyjność (i co za tym idzie – skupianie zabudowy w bezpośrednim ich sąsiedztwie),
- wzmacnianie znaczenia ośrodków usługowych poprzez lokalizowanie w ich obrębie usług publicznych,
- poprawa obsługi komunikacyjnej ośrodków usługowych z Wrocławiem,
- wzmacnianie powiązań ośrodków usługowych z obszarem, który obsługują lub z głównym szkieletem komunikacyjnym WrOF (w przypadku ośrodków wyspecjalizowanych, o znaczeniu dla całego badanego obszaru),
- dążenie do integracji przestrzennej ośrodków, skupiania zabudowy usługowej w celu:
  a) wygenerowania konkurencji i tym samym podnoszenia jakości usług w ramach poszczególnych ośrodków,
  b) kreowania centralnych przestrzeni publicznych (miejsc spotkań),
  c) ułatwienia obsługi ośrodków usługowych komunikacją publiczną.

SPECJALIZACJA OŚRODKÓW USŁUGOWYCH

Wytyczne kierunkowe dla specjalizacji ośrodków usługowych we WrOF zostały opracowane w oparciu o analizy wykonane w ramach studium spójności oraz skonsultowane z jednostkami samorządu terytorialnego pod kątem planów rozwoju poszczególnych gmin (studia, strategie, plany miejscowe). Na tej podstawie sporządzono mapę wytycznych obrazującą predyspozycje do specjalizacji poszczególnych ośrodków usługowych. Poniższe wytyczne ograniczają się do specjalizacji ośrodków usługowych istotnych w skali WroF. Pominięto więc ośrodki specjalizujące się, ale obsługujące obszar np. jednej gminy (np. ośrodek turystyki, rekreacji i sportu wyposażony w przyszkolny basen, park miejski z urządzeniami rekreacyjnymi, gastronomię stanowiący ofertę dla mieszkańców danej miejscowości). Tego typu ośrodki nie mają bowiem większego znaczenia w skali WrOF i nie stanowią konkurencji dla innych ośrodków tego typu zlokalizowanych na badanym obszarze. Nie zmienia to oczywiście faktu, ze stanowią ośrodek ważny dla mieszkańców danej gminy czy miejscowości.

Do celów opracowania przyjęto podział na następujące specjalizacje ośrodków:

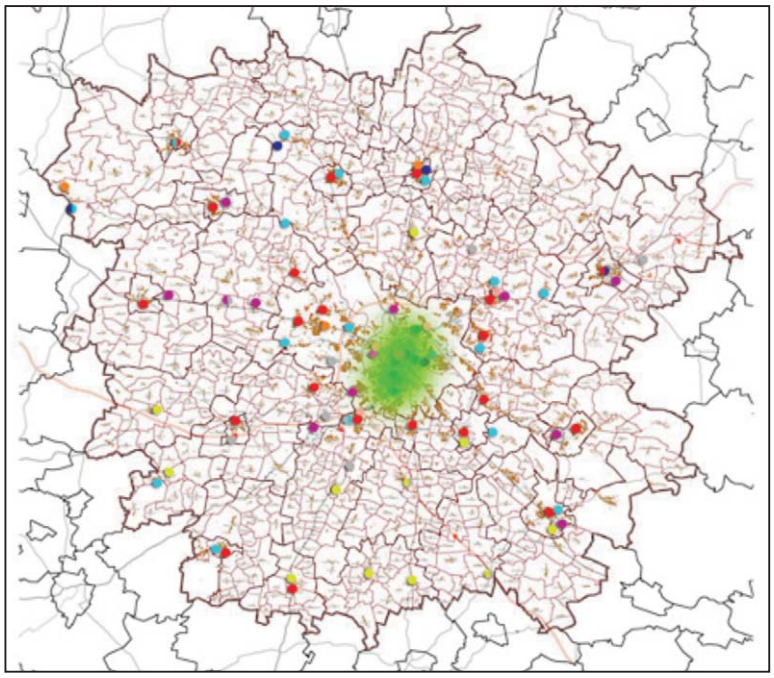
- ośrodki akademickie,
- ośrodki medyczne,
- ośrodki kultury,
- ośrodki turystyki, rekreacji i sportu,
- ośrodki obsługi rolnictwa,
- ośrodki usługowe aktywności gospodarczej,
- ośrodki logistyki i transportu,
- ośrodki handlu detalicznego,
- ośrodki wielofunkcyjne.



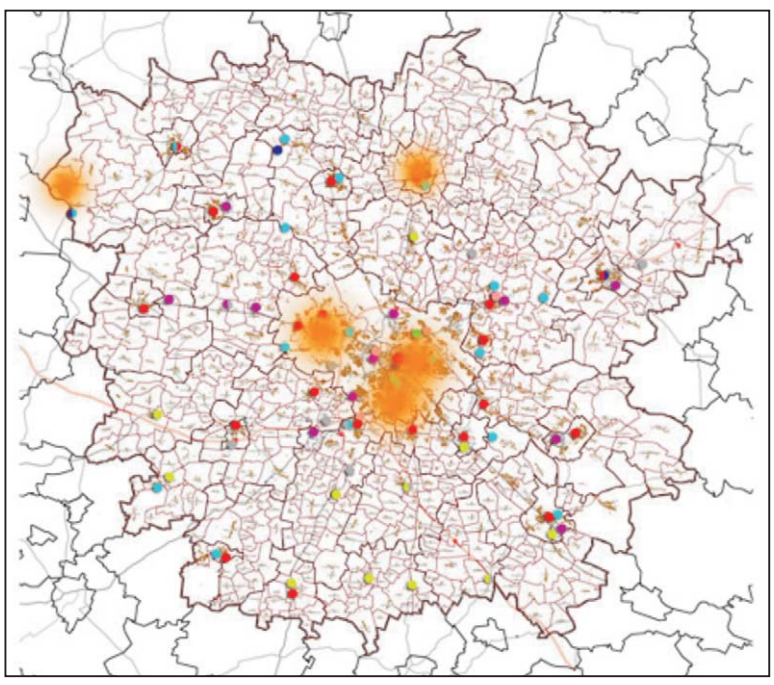
"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Wytyczne dotyczące predyspozycji do specjalizacji ośrodków w ujęciu przestrzennym wynikają ze specyficznych wymagań poszczególnych specjalizacji, ale także z możliwości obsługi komunikacyjnej ośrodków.

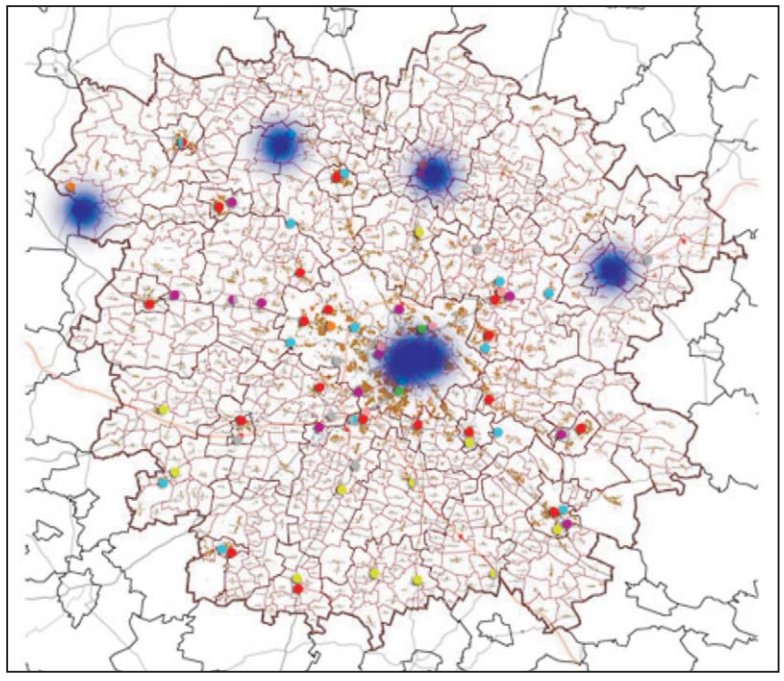
Ośrodki akademickie, skupiające kampusy wyższych uczelni, są zlokalizowane we Wrocławiu. Uczelnie w Polsce zwykle nie wykształcają kampusów poza największymi miastami. Ten trend ma zastosowanie we WroF.



Ośrodki medyczne są zlokalizowane w centrum Wrocławia (historycznie), oraz na obrzeżu miasta, w rejonie dużych tras komunikacyjnych (kompleks na Borowskiej i Kosmonautów) w przypadku kreujących się jeszcze ośrodków. Ośrodki w tym wypadku rozumie się jako kompleksy usług medycznych publicznych „obrastające" obiektami prywatnymi (gabinety, kliniki itp.). Ponadto w większym oddaleniu od Wrocławia są zlokalizowane ośrodki medyczne charakteryzujące się znacznym stopniem specjalizacji, co daje im możliwość niezależnego funkcjonowania (np. szpital (oddział transplantologii) w Trzebnicy, szpital psychiatryczny w Lubiążu) i rozwoju. Proponuje się wzmacnianie wskazanych ośrodków poprzez prowadzenie polityki przestrzennej umożliwiającej ich rozwój oraz poprzez inwestycje publiczne.

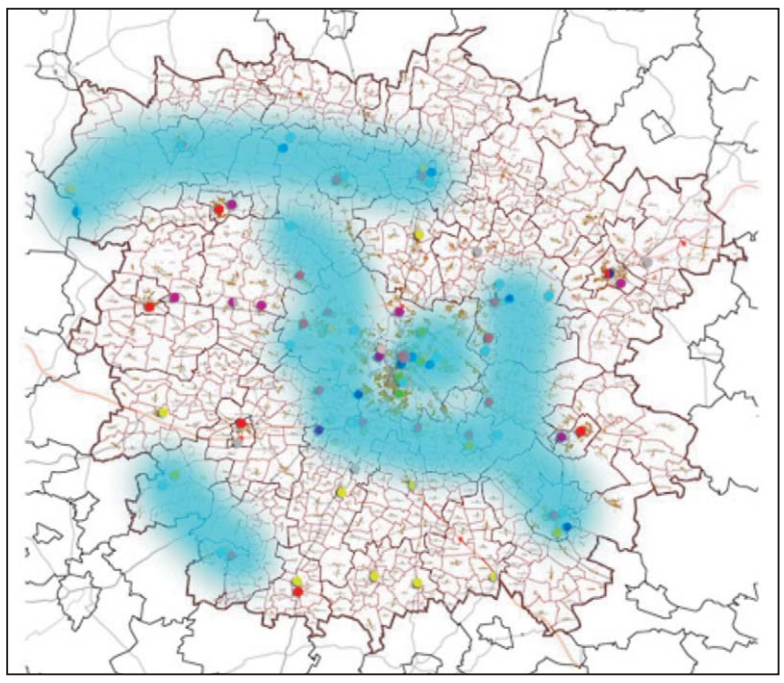


Ośrodki kultury z racji różnorodności swojego charakteru mają większą niż poprzednie możliwość rozwoju w układzie policentrycznym. Poza obszarem Wrocławia, w którym ośrodki te związane są z takimi kompleksami jak Ostrów Tumski, obiekty kultury na Starym Mieście, Hala Ludowa, istnieje możliwość rozwoju tej specjalizacji w oparciu o inne duże ośrodki miejskie WrOF - Oleśnicę, Trzebnicę, Lubiąż (np. w oparciu o dziedzictwo zespołów obiektów sakralnych).

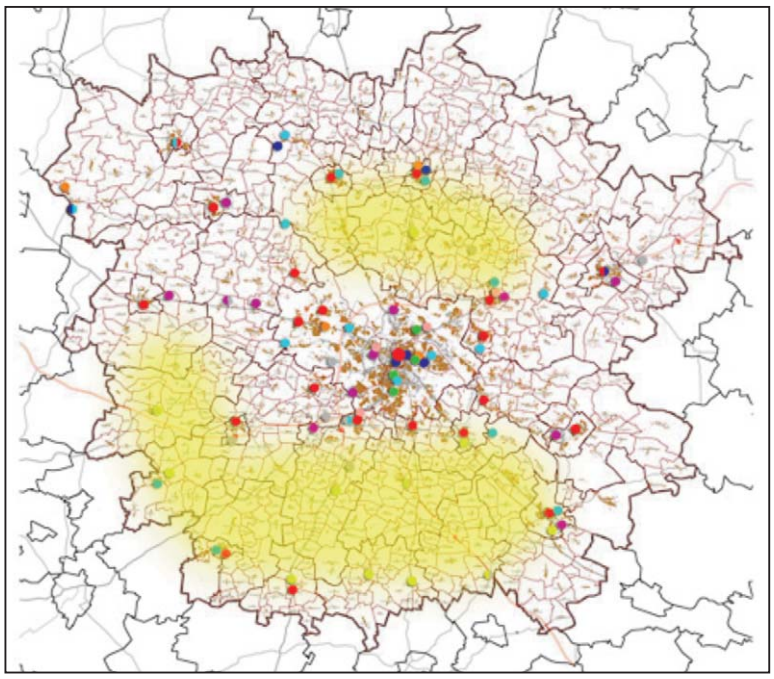


Ośrodki turystyki, rekreacji i sportu zawdzięczają swój rozkład przestrzenny trzem głównym czynnikom:

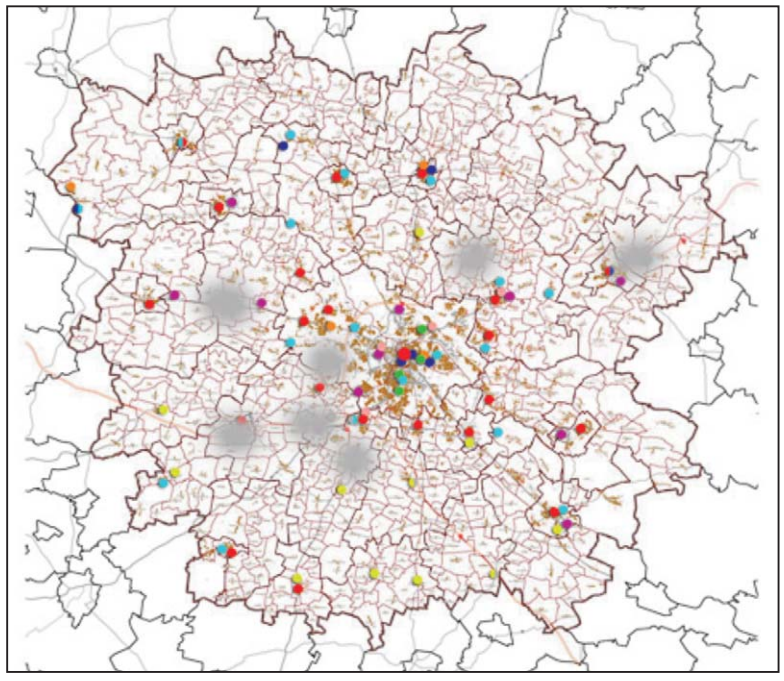
- lokalizacji atrakcji przyrodniczych (czynnik mocno usztywniający ich możliwości rozwoju, ale jednocześnie dający szansę na aktywizację gospodarczą kilku obszarów WrOF, nawet w przy-padku słabego ich skomunikowania),
- lokalizacji atrakcji turystycznych stanowiących materialne elementy dziedzictwa kulturowego,
- w przypadku braku powyższych uwarunkowań - planowa-nym lub istniejącym inwestycjom w infrastrukturę sporto-wo-rekreacyjną (aquaparki, parki rozrywki – np. w przy-padku Wrocławia, Bielan).



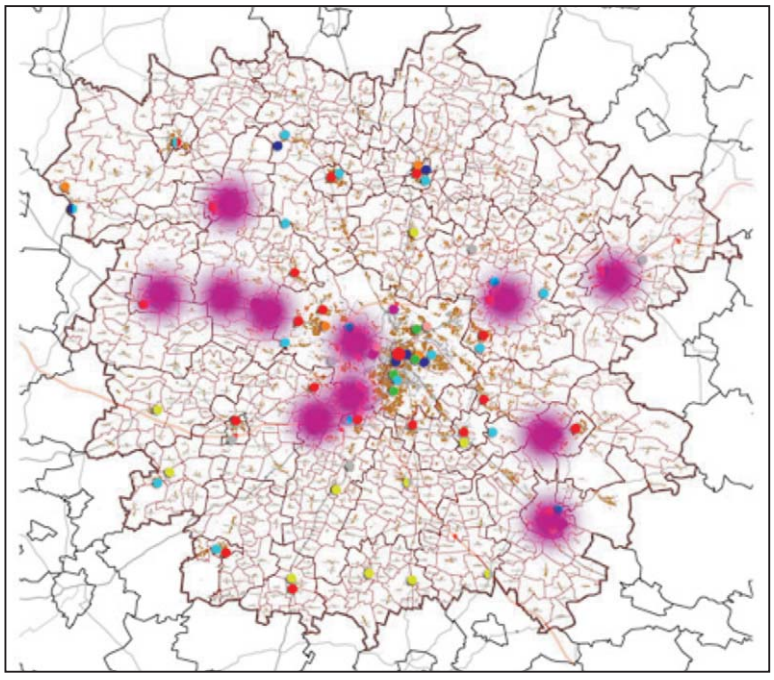
Ośrodki obsługi rolnictwa proponowane są do skupienia na terenach rolniczych, na których nie występują duże ośrodki miejskie mogące wykształcić inne specjalizacje funkcji usługowej.



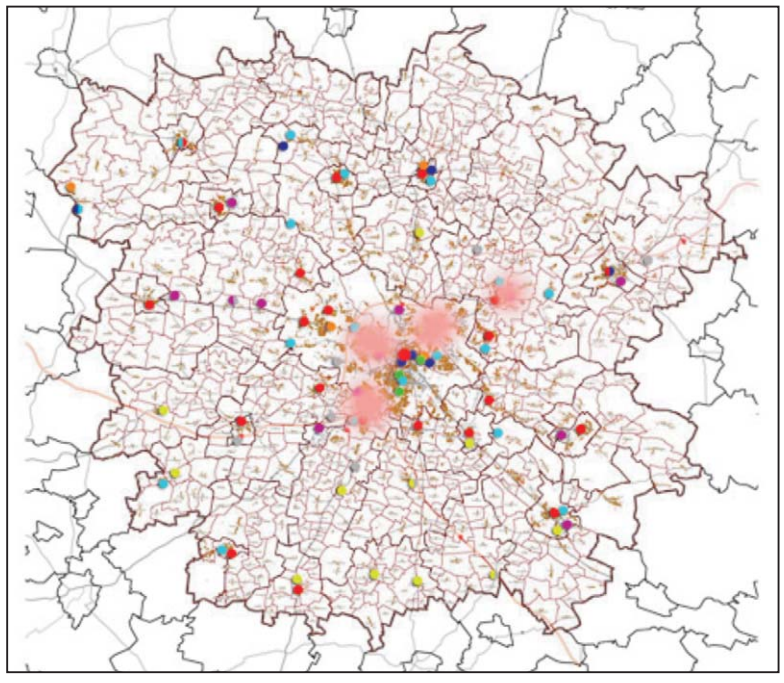
Ośrodki logistyki i transportu powinny być lokalizowane w rejonie węzłów autostradowych (rejon Kątów Wrocławskich, Bielan, AOW, głównych tras wylotowych z WrOF). Powierzchniochłonność tej specjalizacji ośrodków usługowych wymaga skorelowania wytycznych dotyczących ich rozwoju z zapisami studiów gmin.



Ośrodki usługowe aktywności gospodarczej, specjalizujące się w obsłudze np. produkcji, powinny wykształcać się w powiązaniu z terenami aktywności. Te zaś w obszarze WrOF skupiają się w kilku obszarach , w zasięgu specjalnych stref ekonomicznych i w obszarach dobrze skomunikowanych (np. w rejonie Środy Śląskiej, Wróblowic w Oleśnicy, Bielan, Długołęki, Kątów Wrocławskich, Jelcza, Oławy, węzłów autostradowych).

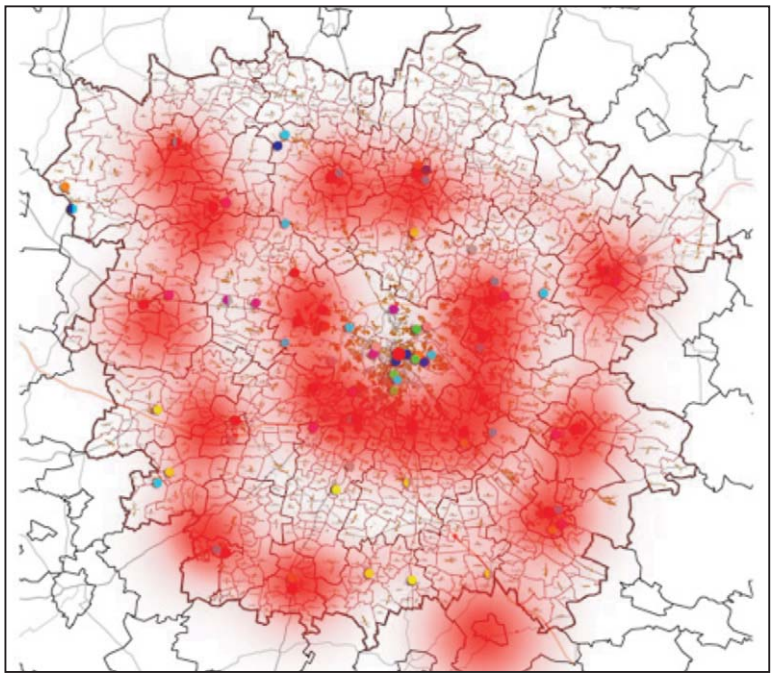


Ośrodki handlu detalicznego, których specjalizacja w tej funkcji wyróżnia się w skali badanego obszaru nie są liczne, ale stanowią magnes przyciągający klientów z całego WrOF. W zależności od lokalizacji, obsługi komunikacyjnej i otoczenia przyjmują różne formy. Skupiają się w rejonie środka ciężkości WrOF, co ma związek z koncentrycznym układem komunikacyjnym na tym obszarze



"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Ośrodki wielofunkcyjne poza Wrocławiem są zlokalizowane w większych miejscowościach WrOF - obsługują określone obszary dla których dana miejscowość jest ośrodkiem centralnym (np. Oleśnica, Oława, Wołów, Kąty Wrocławskie...). Ich rozkład przestrzenny z grubsza pokrywa się z opisanymi wcześniej dwoma pierścieniami ośrodków usługowych wokół Wrocławia.



Powyższe wytyczne dotyczące lokalizacji ośrodków predestynowanych do danej specjalizacji zostały przedstawione w odniesieniu do przestrzeni (wyraźnie rysują się pasma, skupiska ośrodków, zależności przestrzenne między nimi). Takie przestrzenne przedstawienie wytycznych może stanowić sugestię dla JST co do kierunków ewentualnej specjalizacji ośrodków.

W ramach opracowania wytycznych dla specjalizacji ośrodków usługowych pozyskano informacje od JST na temat zamierzeń gmin dotyczących tej tematyki. Wynika z niej, że część gmin nie planuje żadnej ich specjalizacji. Oznacza to zazwyczaj skupienie się w planach samorządu na wielofunkcyjności w rozwoju głównego (czasem kilku głównych) ośrodków usługowych na terenie gminy.

Z pozyskanych informacji wynika, że co do zasady planowane przez gminy specjalizacje ośrodków usługowych pokrywają się ze specjalizacjami wynikającymi z analiz sporządzonych w ramach studium spójności. Pewne różnice wynikają jedynie z postrzegania skali tych ośrodków (część ośrodków w gminach nie stanowi istotnej oferty w skali WrOF np. z powodu trudnego dojazdu, lub znacznie silniejszej konkurencji).

Rozkład przestrzenny odpowiedzi z JST na zapytanie o specjalizację ośrodków usługowych wskazuje na raczej większe zainteresowanie tym aspektem gmin oddalonych od Wrocławia.

W szczególności są to mniejsze z satelitów, nie będące ponadlokalnymi ośrodkami usługowymi (wg. klasyfikacji ESPON) (Kąty Wrocławskie, Mietków, Sobótka) lub ponadloklne, ale nieco bardziej oddalone od Wrocławia (np. Wołów). Rozkład zainteresowania gmin tematyką specjalizacji ośrodków pokrywa się z wagą tego problemu dla przyszłości ich rozwoju. Ośrodki oddalone od Wrocławia, obsługujące większe obszary nie mogą swojego rozwoju opierać o skokowy przyrost mieszkańców (tak jak to jest w przypadku ośrodków na styku z Wrocławiem). Gminy te mają więc alternatywę – pozostawić rozwój ośrodków usługowych na obecnym etapie albo rozwijać je w oparciu o specjalizację stanowiącą atraktor przyciągający klientów z całego obszaru WrOF.

FORMY OŚRODKÓW USŁUGOWYCH

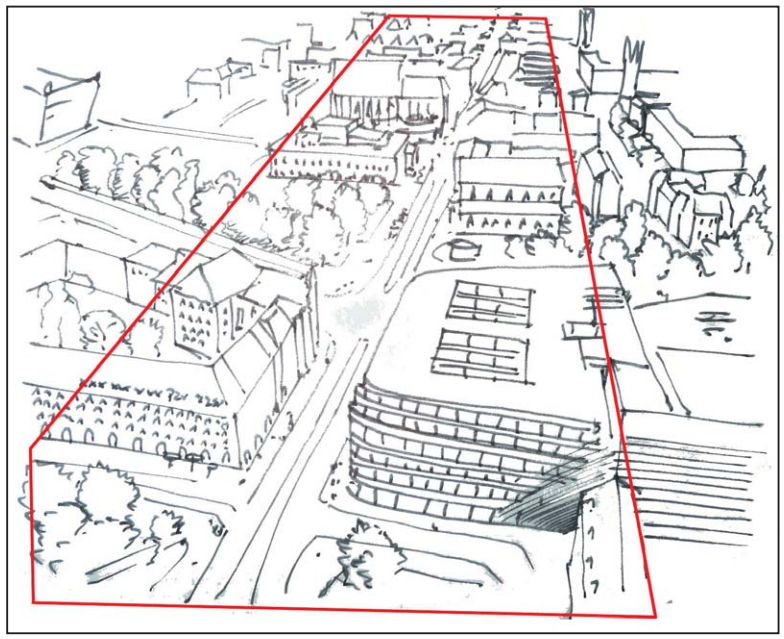
Z przeprowadzonych w ramach projektu ankiet i konsultacji społecznych wynika, że przestrzeń związana z ośrodkami usługowymi jest postrzegana także jako miejsce spotkań, identyfikuje się ją z funkcją reprezentacyjną, a nawet wypoczynkową (miejsce spacerów z rodziną, spędzania wolnego czasu). Analizując ośrodki usługowe we WrOF należy więc postrzegać je nie tylko pod kątem obszaru oddziaływania, lokalizacji i specjalizacji, ale także formy jaką przyjmują. Forma decyduje o tym, czy dany ośrodek jest postrzegany jako miejsce centralne miejscowości. Forma powinna iść w parze z rangą ośrodka, nadążać za jego rozwojem funkcjonalnym, a co za tym idzie - za rozwojem całej miejscowości. Poza ośrodkami usługowymi wielofunkcyjnymi obsługującymi poszczególne miejscowości i ich otoczenie inne formy przyjmują ośrodki wyspecjalizowane nie związane bezpośrednio z terenami mieszkaniowymi.

W ramach opracowania "Wytycznych dla węzłów usługowych w obszarze Powiatu Wrocławskiego" (stanowiącego część „Studium spójności..."), zwrócono uwagę na takie aspekty węzłów usługowych jak wpływ usług na jakość życia, dążenie do spójności terytorialnej usług i kreowanie usług w sposób odpowiadający na potrzeby mieszkańców. Problematyka form ośrodków usługowych dotyczy właśnie tych aspektów. Forma ośrodka, wpływa na sposób w jaki korzystają z niego użytkownicy oraz jak się w nim czują. Jest więc kluczowa, dla tematyki ośrodków usługowych, obok poruszonych wcześniej kwestii rozmieszczenia ośrodków oraz ich specjalizacji.

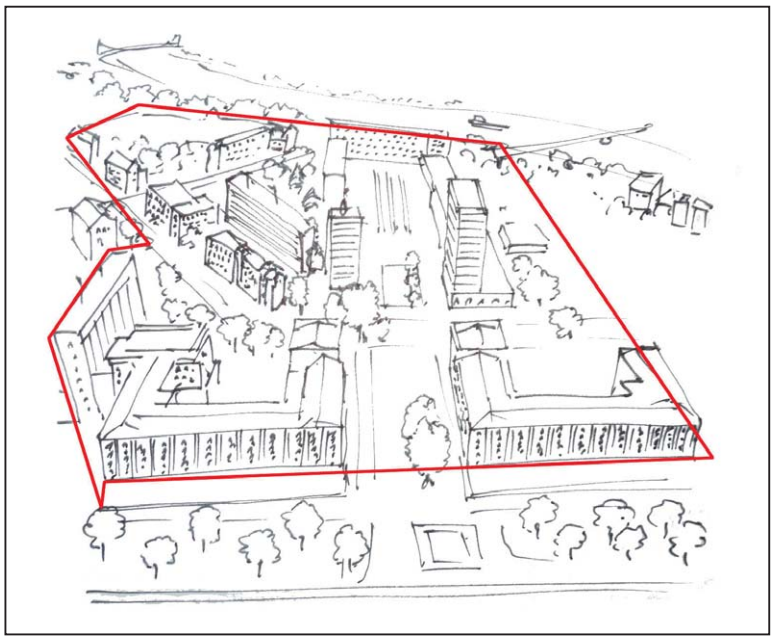
Po analizie obszaru WrOF pod kątem istniejących form ośrodków usługowych podzielono je na potrzeby „Studium spójności..." na następujące rodzaje:

Ośrodek wielkomiejski

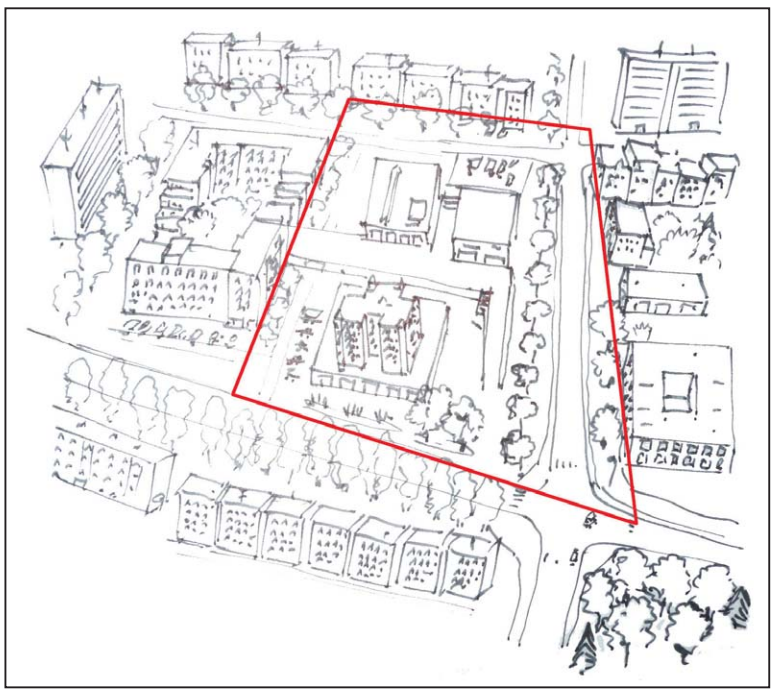
Związany z dziedzictwem kulturowym, architektonicznym i urbanistycznym największych ośrodków miejskich. Poza pełnionymi funkcjami (reprezentacyjną, handlową, biznesową, wypoczynkową) stanowi miejsce symboliczne, punkt odniesienia dla reszty miasta, a nawet regionu. Ośrodki wielkomiejskie mogą mieć różny charakter (historyzujący, nowoczesny). Mogą skupiać się przy placach rynkowych, w historycznej tkance, lub wzdłuż głównych ulic handlowych. Odróżniają się od innych form ośrodków swoją różnorodnością i wysokim standardem.



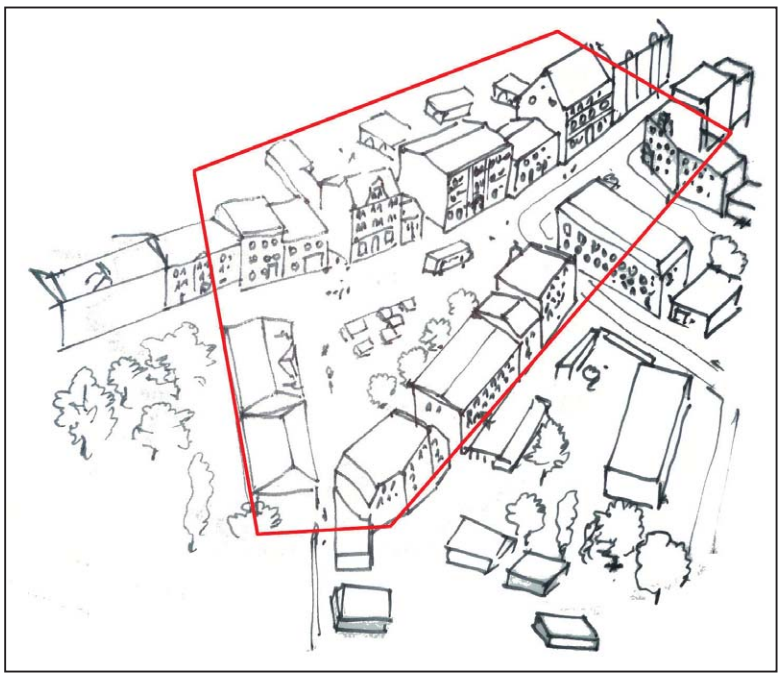
Ośrodek specjalistyczny
Ośrodek, którego forma wynika bezpośrednio z pełnionej przez niego funkcji (np. akademicki, biznesowy, kultury, medyczny). Jego lokalizacja nie musi być związana z największymi miastami, chociaż często taka relacja ma miejsce.



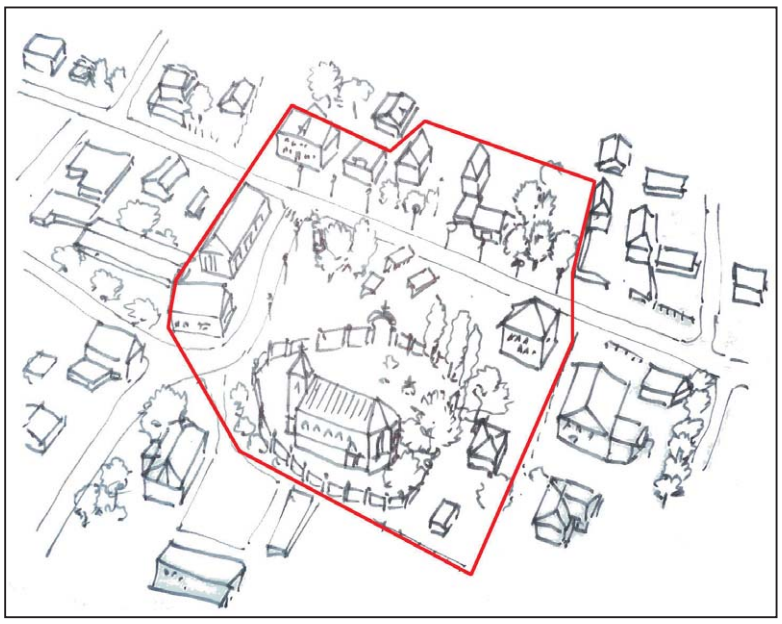
Ośrodek osiedlowy
Zazwyczaj wielofunkcyjny ośrodek stanowiący centralny punkt większej całości urbanistycznej. W przypadku miast są to osiedla. Ośrodki osiedlowe stanowią miejsce szczególne dla lokalnej społeczności, zazwyczaj są dobrze skomunikowane. Ich rangę zwiększają często zlokalizowane w ramach nich obiekty usług publicznych (np. szkoła, poczta, przedszkole, przychodnia).



Ośrodek małomiasteczkowy
Jest dla małego miasta tym, czym dla dużych miast ośrodki wielkomiejskie. Wielofunkcyjnym miejscem spotkań lokalnej społeczności, najważniejszym punktem odniesienia w przestrzeni, wizytówką miejscowości i miejscem z nią utożsamianym. Ośrodki małomiasteczkowe kreują się w miejscowościach o wyższym potencjale, dominujących na danym obszarze. Charakteryzują się skupieniem zabudowy i mnogością funkcji generującą konkurencję. Ośrodek małomiasteczkowy może mieć różny charakter i układ (np. plac rynkowy, ulica handlowa).

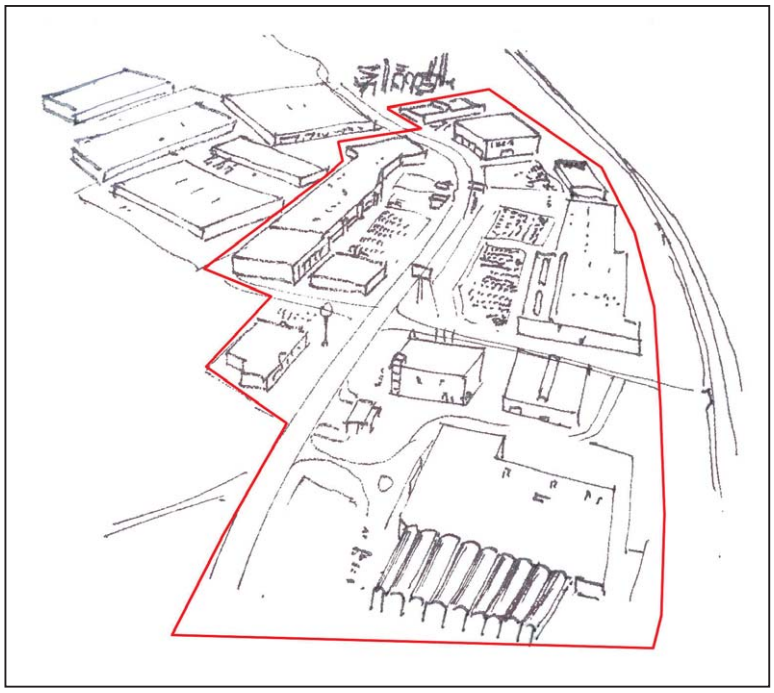


Ośrodek wielkopowierzchniowy
Forma ośrodka występująca w większości przypadków w miejscach dobrze skomunikowanych, często w strefach podmiejskich. Powierzchniochłonne ośrodki wielkopowierzchniowe charakteryzują się przestrzenią zewnętrzną przystosowaną dla potrzeb ruchu samochodów (skala zabudowy, układ budynków, rozbudowana komunikacja, skala informacji przestrzennej, reklam). W przypadku ośrodków o specjalizacji handlu detalicznego wnętrza obiektów często naśladują przestrzenie publiczne (rynki, pasaże, uliczki handlowe, parki). Zabudowa ma proste formy upodabniające ją do magazynowych. Jest dostosowana do obsługi jak największej liczby klientów. W przypadku innej specjalizacji - zwykle ich forma podporządkowuje się ściśle funkcji jakiej mają służyć.

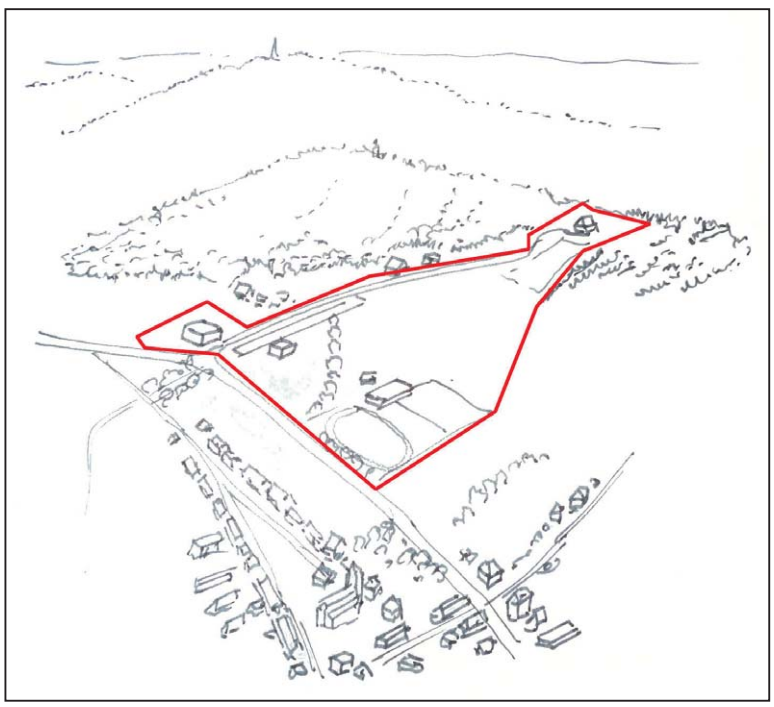


"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Ośrodek wiejski
Najliczniej występująca forma ośrodka na obszarze WrOF. Skupiający usługi we wsiach, stanowiący cel codziennych zakupów, miejsce spotkań, centralny plac, skrzyżowanie, fragment głównej ulicy. Często poza funkcjami handlową, usługową jest też powiązany z funkcją sakralną. Jest podkreślony w przestrzeni wsi zabudową o dominującej skali. Często stanowi jedyną w miejscowości przestrzeń publiczną nasyconą małą architekturą.



Ośrodek rozproszony / ekstensywny
Forma tego typu ośrodków jest związana z ich specjalizacją. Zazwyczaj są to ośrodki sportowo – rekreacyjne (kompleksy tego typu usług wymagają dużych przestrzeni), ale rozproszoną formę przyjmują także np. ośrodki usługowe o funkcji medycznej (szpitale, zespoły laboratoriów badawczych) i ośrodki biznesowe (zespoły budynków biurowych niewymagające lokalizacji w centrach miast, rozproszone na terenach zielonych).

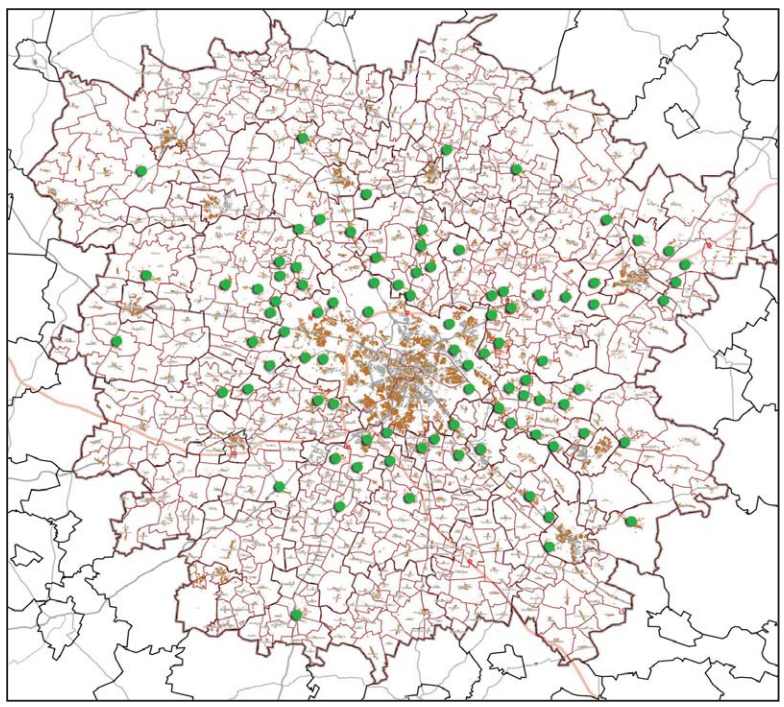


Powyższe formy ośrodków usługowych mogą mieć różny charakter i kształt, które decydują o ich odmienności i rozpoznawalności. Tego typu decyzje zapadają jednak już na poziomie polityk przestrzennych gmin (w planach miejscowych).
Przyjęty podział na kilka rodzajów form ośrodków częściowo wiąże się z ich specjalizacją. I tak np. ośrodki akademickie i medyczne przyjmują zazwyczaj formę ośrodków specjalistycznych lub rozproszonych. Większą różnorodność form przyjmują ośrodki handlu detalicznego. Mogą one przyjąć formę ośrodka wielkopowierzchniowego, osiedlowego, małomiasteczkowego.
Integracja przestrzenna ośrodków ma także wpływ na dostępność usług (dostępność w rozumieniu relacji między popytem a podażą) i ogranicza potrzebę inwestowania w infrastrukturę komunikacyjną.

WYTYCZNE KIERUNKOWE DOTYCZĄCE ZMIAN FORM OŚRODKÓW USŁUGOWYCH

W celu określenia wytycznych kierunkowych dotyczących zmian form ośrodków usługowych przeprowadzono analizę, której efektem było wskazanie ośrodków predestynowanych do jej zmiany. Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji oraz badania w oparciu o dane z BDOT możliwe było wskazanie miejscowości, których struktura zabudowy ulega najintensywniejszym przekształceniom. W analizie pominięto miasta na terenie WrOF, jako naturalnie predestynowane do utrzymania swoich form ośrodków usługowych (małomiasteczkowych i wielkomiejskich). Skupiła się natomiast na mniejszych miejscowościach, w szczególności wsiach otaczających miasta, w obszarach objętych procesem suburbanizacji. Na tej podstawie wybrano grupę miejscowości wyróżniających się szybkim rozwojem terytorialnym. Bazując na analizach wykonanych w ramach „Wytycznych dla węzłów usługowych na obszarze Powiatu Wrocławskiego" Politechniki Wrocławskiej, uznano, że miejscowości te mogą być zagrożone zatarciem form ośrodków usługowych przy jednoczesnym wzroście liczby mieszkańców oraz brakiem planowania nowej formy dla tych ośrodków. Jak bowiem wynika z powyższych analiz dla obszaru priorytetowego starostwa, plany miejscowe obejmujące swoim obszarem szybko rozrastające się struktury zabudowy, bardzo często nie przewidują kreowania adekwatnych form ośrodków usługowych.

Wynik inwentaryzacji ośrodków o formie wiejskiej – ośrodki usługowe najbardziej zagrożone zatarciem swojej formy w związku z dynamicznymi zmianami struktury zabudowy wskazanych miejscowości.



- Ośrodki usługowe wiejskie zagrożone zatarciem swojej formy w związku z dynamiczną zmianą struktury zabudowy miejscowości.

OKREŚLENIE POTENCJAŁU OŚRODKÓW

Kolejnym etapem było przeprowadzenie analizy potencjału rozwojowego poszczególnych ośrodków usługowych bazując na danych z BDOT. Ośrodki stanowiące największe skupiska budynków usługowych przeanalizowano pod kątem ich potencjału do dalszego rozwoju (biorąc pod uwagę czynniki ekonomiczne świadczące o zainteresowaniu inwestorów takie jak ceny nieruchomości mieszkaniowych i usługowych). Przeanalizowano je także pod kątem dodatkowych czynników, które mogą wpływać na predyspozycje miejscowości do wykształcenia się silnej formy ośrodka usługowego (np. lokalizacja siedziby gminy powodująca mocniejszą identyfikację danej miejscowości z miejscem centralnym i wydane pozwolenia na budowę na budynki usługowe).
W poniższej tabeli do wybranych na podstawie inwentaryzacji miejscowości z największymi skupiskami zabudowy usługowej przyporządkowano dane mówiące o ich potencjale rozwojowym.

OKREŚLENIE POTENCJAŁU OŚRODKÓW											
Ośrodek	Łącznie	Średnia cena m^2 powierzchni analizowanych nieruchomości wg. obrębów (transakcje 2006-2012) powyżej 80 zł *	Średnia cena m^2 powierzchni przeznaczonych pod zab. mieszk. wg. obrębów (transakcje 2006-2012) powyżej 90 zł *	Średnia cena m^2 powierzchni przeznaczonych pod zab. mieszk. jednorodzinną wg. obrębów (transakcje 2006-2012) powyżej 90 zł *	Średnia cena m^2 powierzchni przeznaczonych pod zab. usługową wg. obrębów (transakcje 2006-2012) powyżej 90 zł *	Łączna wartość nieruchomości pod zab. mieszkaniową wielorodzinną wg. gmin (transakcje 2006-2012) powyżej 1 mln 500 tys. *	Czasowa dostępność drogowa obrębów z obszaru WrOF od centrum Wrocławia wg. obrebów (do 30 min.) *	Łączna wartość wszystkich wybranych do analiz nieruchomości wg. obręgów (transakcje 2006-2012) powyżej 50 mln. *	Łączna wartość nieruchomości przeznaczonych pod zab. mieszkaniową wg. obręgów (transakcje 2006-2012) powyżej 50 mln. *	Siedziba gminy *	Liczba wydanych pozwoleń na budowę obiektów usługowych (lata 2006-2013) powyżej 12 *
Bielany Wrocławskie (gm. Kobierzyce)	8	1	1	1	1	1	1	1	1		1
Długołęka	7	1	1	1	1	1	1			1	1
Dobrzykowice (gm. Czernica)	3			1				1	1		
Kamieniec Wrocławski (gm. Czernica)	4	1	1	1	1			1			
Kiełczów (gm. Długołęka)	8	1	1	1	1	1	1	1	1		1
Kobierzyce	7	1	1	1	1	1	1			1	
Krępice (gm. Miękinia)	2							1	1		
Mirków (gm. Długołęka)	6	1	1	1	1	1	1				
Radwanice (gm. Siechnice)	6	1	1	1	1	1	1				1
Siechnice	9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Smolec (z Krzeptowem) (gm. Kąty Wrocławskie)	8	1	1	1	1	1	1	1	1		1
Wilkszyn (gm. Miękinia)	2						1	1			
Żerniki Wrocławskie (z Biestrzykowem) (gm. Siechnice)	8	1	1	1	1	1	1	1		1	

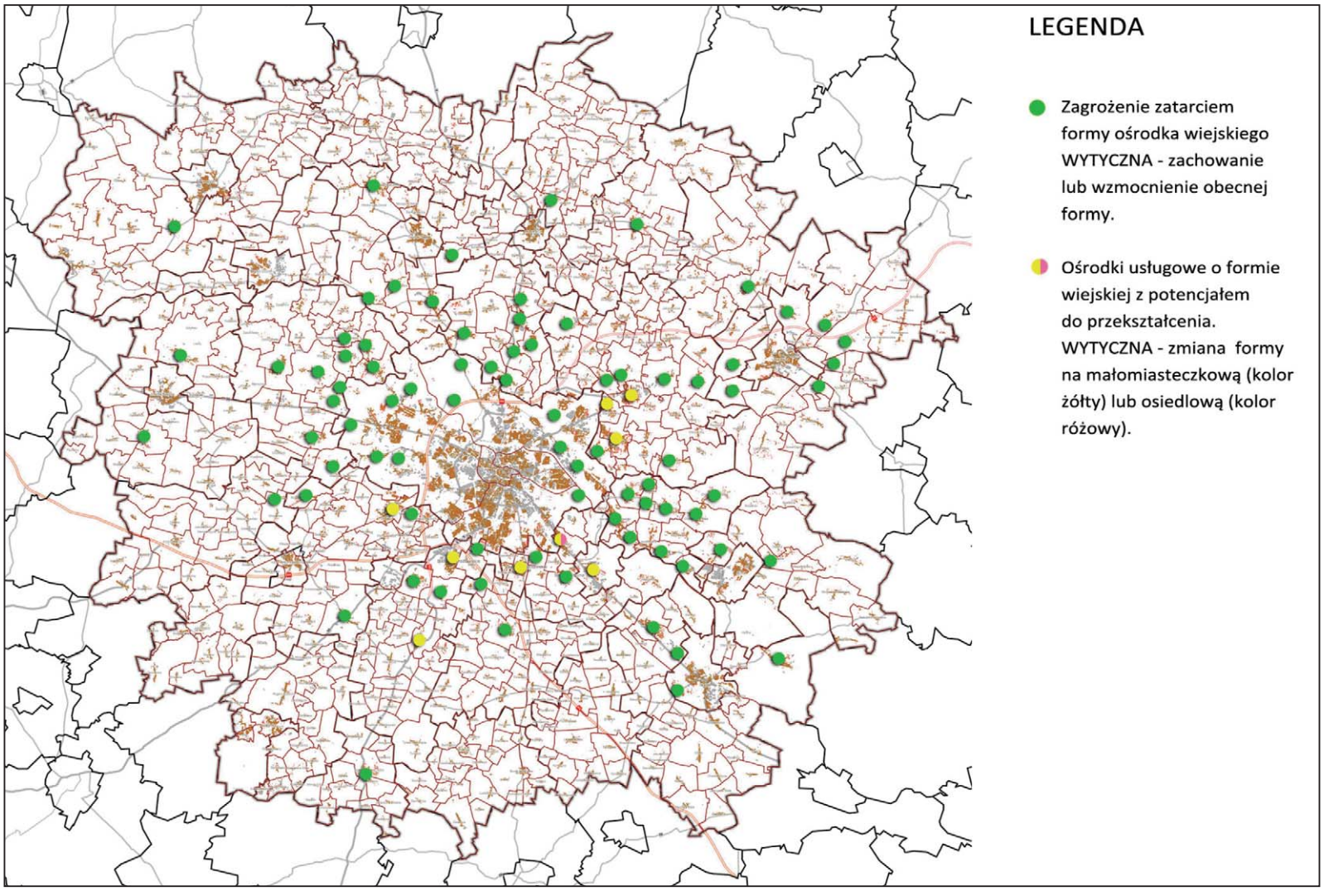
*Dane na podstawie sporządzonej w ramach „Studium spójności..."„Analizy rynku gruntów inwestycyjnych wraz z oceną dynamiki zmian na terenie WrOF".

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Z analizy wynika, że ośrodkami usługowymi o formie wiejskiej, zlokalizowanymi w miejscowościach o największym potencjale rozwojowym są Bielany Wrocławskie, Długołęka, Kiełczów, Kobierzyce, Mirków, Radwanice, Siechnice, Smolec, Żerniki Wrocławskie. Spośród nich jedynie Siechnice i w ograniczonym stopniu Radwanice (mpzp Radwanice Osiedle) świadomie kreują adekwatny do potencjału miejscowości nowy ośrodek usługowy w małomiasteczkowej formie. W związku z tym proponowaną wytyczną kierunkową dla w/w ośrodków usługowych jest dążenie do zmiany formy na bardziej odpowiadająca randze jaką faktycznie pełnią.

PRZEKSZTAŁCENIA FORM OŚRDOKÓW USŁUGOWYCH (wskazane świadome interwencje urbanistyczne)		
OŚRODEK	**OBECNA FORMA OŚRODKA**	**KIERUNEK PRZEKSZTAŁCENIA**
Bielany Wrocławskie	wiejski	małomiasteczkowy
Długołęka	wiejski	małomiasteczkowy
Dobrzykowice	wiejski	wiejski
Kamieniec Wrocławski	wiejski	wiejski
Kiełczów	wiejski	małomiasteczkowy
Kobierzyce	wiejski	małomiasteczkowy
Krępice	wiejski	wiejski
Mirków	wiejski	małomiasteczkowy
Radwanice	wiejski	małomiasteczkowy / osiedlowy
Siechnice	w trakcie przekształcania	małomiasteczkowy
Smolec (z Krzeptowem)	wiejski	małomiasteczkowy
Wilkszyn	wiejski	wiejski
Żerniki Wrocławskie (z Biestrzykowem)	wiejski	małomiasteczkowy

Rozmieszczenie ośrodków z potencjałem do zmiany formy w zestawieniu z ośrodkami wiejskimi wskazanymi do zachowania formy.



Z przeprowadzonych w ramach „Studium spójności...” badań wykonanych dla obszaru Powiatu Wrocławskiego w ramach „Wytycznych dla lokalizacji węzłów usługowych na obszarze powiatu wrocławskiego” wykonanych przez zespół Politechniki Wrocławskiej wynika, że nowej zabudowie towarzyszy proporcjonalny wzrost ilości usług. Jednocześnie z przeprowadzonych ankiet wśród mieszkańców WrOF wynika, że ilość i jakość usług (szczególnie na terenach podmiejskiej suburbanizacji) często nie jest przez nich dobrze oceniania. Tą pozorną rozbieżność badań ankietowych od statystycznych można wytłumaczyć jako efekt słabości świadomego kształtowania systemu ośrodków usługowych, a szczególności ich form. W skali poszczególnych miejscowości nie tworzą one często zintegrowanych przestrzennie ośrodków, miejsc z którymi integrować się będzie lokalna społeczność. Oddalone od siebie punkty usługowe na rozległych terenach rozlewającej się zabudowy nie konkurują ze sobą, nie tworzą wartości dodanej w postaci wielofunkcyjnych ośrodków usługowych.

Sugerowane w studium spójności świadome generowanie konkurencji w ramach ośrodków usługowych poprzez ich integrowanie przestrzenne ma także na celu wykreowanie wzrostu konkurencji na tych obszarach (skupienie usług - większa konkurencja - lepsza oferta dla klientów). Wzrost konkurencji (szczególnie na obszarach podmiejskiej suburbanizacji) powinien równoważyć relacje między popytem a podażą. W efekcie oznaczać to będzie zwiększenie dostępności do usług dla mieszkańców tych obszarów. Taki proces ograniczy potrzebę inwestowania w infrastrukturę komunikacyjną w celu zwiększenia dostępności usług, ponieważ będą one w zasięgu klienta. Dopiero integracja przestrzenna ośrodków sprawi, że zauważalny w statystykach wzrost ilości usług na terenach ekspansji terytorialnej nowej zabudowy mieszkaniowej będzie odczuwalny jako satysfakcjonująca oferta przez okolicznych mieszkańców.

Wytyczne kierunkowe dotyczące zmian form ośrodków usługowych mają na celu podjęcie działań zmierzających do świadomego ich kształtowania. Proponowany kierunek działań opiera się na tezie, że za częściowo niekontrolowanym rozwojem zabudowy mieszkaniowej na obrzeżach miejscowości powinny iść działania zmierzające do kreowania/rewitalizacji ich centrów. Mają one na celu:

- wzmocnienie ekonomiczne zdegradowanych centrów,
- stworzenie lub odtworzenie hierarchii ważności elementów kompozycyjnych,
- zdefiniowanie przyszłej formy ośrodka w planach, tak, aby lokalne ośrodki usługowe stanowiły punkt odniesienia w przestrzeni,
- skupianie zabudowy wokół centrów w związku z ich atrakcyjnością (bogaty program usług komercyjnych i społecznych, miejsce spotkań),
- ograniczenie procesu rozlewania się zabudowy,
- skupienie usług w rejonie centrum, a co za tym idzie – wygenerowanie konkurencji i podniesienie jakości usług (alternatywa dla zakupów codziennych we Wrocławiu, na której potrzebę powstania wskazali mieszkańcy w przeprowadzonych badaniach opinii publicznej),
- ograniczenie zbędnych ruchów komunikacyjnych do Wrocławia,
- kreowanie miejsc, z którymi mogłyby identyfikować się nowopowstające społeczności rozrastających się miejscowości.

Jak wskazują przeprowadzone badania opinii wśród mieszkańców WrOF, powstanie miejsca spotkań i pojawienie się konkurencji powodującej wzrost jakości usług w miejscu zamieszkania powoduje zmianę przyzwyczajeń konsumenckich (rezygnacja z części oferty usługowej Wrocławia na rzecz lokalnej).

W stosunku do pozostałych wskazanych w analizie ośrodków zagrożonych zatarciem formy, wskazane jest dążenie do zachowania lub odbudowy ich formy jako ośrodka wiejskiego. Podobna potrzeba zachodzi w części dawnych wsi włączonych w granice administracyjne Wrocławia. Wiele z nich w studium Wrocławia określono jako zespoły urbanistyczne „sielskie”, w których dąży się między innymi do „utrzymania i rozwoju lokalnego ośrodka usługowego (...) obejmującego centralne elementy dawnych wsi”.

Jak wynika z powyższych analiz, rozkład przestrzenny ośrodków usługowych z predyspozycjami do zmiany formy pokrywa się z I strefą intensywnego rozwoju terenów mieszkaniowych wyznaczoną w ramach kierunków rozwoju mieszkalnictwa. Natomiast niedostateczny potencjał miejscowości do wygenerowania zmiany formy ośrodka usługowego w II strefie stabilnego rozwoju terenów mieszkaniowych, przy jednoczesnym rozlewaniu się zabudowy na tym obszarze, może prowadzić do potrzeby powstawania ośrodków wyspecjalizowanych, obsługujących większe ale bardziej ekstensywnie zagospodarowane, obszary zabudowy mieszkaniowej o rozrzedzonej strukturze. Taki proces wymaga jednak położenia w przyszłości większego nacisku na rozwój infrastruktury komunikacyjnej. Polityka Wrocławia dotycząca kształtowania form ośrodków usługowych jest natomiast ściśle powiązana z podziałem miasta na typy zespołów urbanistycznych. I tak np. w zespołach urbanistycznych śródmiejskich dąży się do wzmacniania ośrodków usługowych o charakterze wielkomiejskim, a w zespołach urbanistycznych „sielskich” do wzmacniania kompozycji i utrzymania lokalnych, wiejskich, ośrodków usługowych. Podobnie jednak jak to ma miejsce w miejscowościach podwrocławskich, występuje problem z utrzymaniem formy niektórych hierarchicznie ważnych lokalnych ośrodków usługowych (np. zmiana formy centrum Kleciny zdominowanej funkcją komunikacyjną, czy trudności z odtworzeniem centrum małomiasteczkowego Brochowa wzmacniana brakiem planu miejscowego dla tego obszaru).

Należy podkreślić, że dynamiczna sytuacja dotycząca zmian struktury osadniczej we WrOF powoduje potrzebę elastycznego podejścia do przekształcania formy ośrodków usługowych. Rozrastające się miejscowości wymagają monitorowania nie tylko pod kątem potrzeb rozbudowy ich ośrodków usługowych w celu zapewnienia odpowiedniego nasycenia usługami, ale przekształcania form ośrodków.

Powyższe rozważania dotyczące wytycznych dla form ośrodków usługowych we WrOF na poziomie polityk przestrzennych prowadzonych przez gminy powinny być rozwinięte o kolejne płaszczyzny. Na etapie sporządzania planów miejscowych zostaną podjęte decyzje o tym czy lokalne ośrodki usługowe powinny być kreowane w historycznym centrum danej miejscowości, czy też środek ciężkości danej miejscowości przesunął się w inne miejsce i bardziej praktyczne będzie wykreowanie go w nowej lokalizacji.

POLITYKA PRZESTRZENNA GMIN NA GRANICACH JEDNOSTEK ADMINISTRACYJNYCH

Z przeprowadzonej analizy SWOT wynika, że w ramach tematu mieszkalnictwa i usług, po stronie słabych stron, znajduje się „brak zintegrowanego planowania rozwoju obszarów na styku różnych jednostek administracyjnych”. W szczególności odnosi się to do rodzajów zagospodarowania, układów drogowych oraz sieci uzbrojenia technicznego. W związku z tym zostały przeanalizowane pasy terenów sąsiadujące z granicami administracyjnymi gmin wchodzących w skład WrOF.

Inwentaryzacja sąsiedztwa granic administracyjnych opierała się o:

- analizę polityk przestrzennych gmin (zestawienie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego),
- analizę wybranych planów miejscowych,
- konsultacje społeczne z przedstawicielami gmin zorganizowane w ramach projektu (warsztaty i konsultacje indywidualne).

Z graficznej analizy problemów na stykach gmin wynika, że większość obszarów konfliktowych skupia się na granicy Wrocławia z gminami otaczającymi miasto oraz pomiędzy tymi gminami.

Rozkład przestrzenny obszarów konfliktowych wynika w największym stopniu to z gęstości sieci osadniczej. Intensywna struktura osadnicza generuje większe prawdopodobieństwo wystąpienia konfliktów funkcjonalnych wewnątrz gmin. Jeszcze większe prawdopodobieństwo wystąpienia konfliktu występuje na granicach z gminami sąsiednimi. Na stykach występują problemy z utrzymaniem ciągłości planowania inwestycji liniowych i rodzajów przeznaczenia terenu. Pogranicza gmin bardziej oddalonych od Wrocławia stanowią w większości przypadków tereny rolne i lasy, co zmniejsza prawdo-

podobieństwo powstawania tego typu konfliktów. Chociaż i tam się one pojawiają.
Wśród wskazanych obszarów problemowych zostały wyodrębnione nie tylko styki gmin z istniejącymi już konfliktami przestrzennymi, ale także potencjalnie zagrożone takimi konfliktami.
Są to tereny jeszcze nie zainwestowane, ale w planach miejscowych lub w studiach przeznaczone na funkcje mogące takie konflikty generować. Osobną wskazaną grupą problemów na stykach gmin jest problem zachowania ciągłości. W wielu przypadkach dotyczy on projektowanych w studiach gmin pasmowych układów terenów zielonych, rekreacyjnych - wykraczających poza granicę jednej gminy.
Ostatnim z przeanalizowanych problemów na stykach gmin są potencjalne konflikty nie wynikające bezpośrednio z kierunków określonych w dokumentach planistycznych gmin (mpzp, studia), ale z planowanych inwestycji, których powstanie może wpłynąć na wprowadzenie niekorzystnych zmian w tych dokumentach.

Rodzaje przeanalizowanych problemów na stykach gmin.

- **Konflikty istniejące**
- **Konflikty potencjalne**
- **Potrzeba zachowania ciągłości**
- **Inwestycje mogące wpłynąć na konfliktowe zmiany planów gmin**

Tematyka niespójności w planowaniu systemu transportowego została opisana w rozdziale poświęconym temu zagadnieniu. Z tego powodu analiza styków gmin nie przedstawia całej problematyki konfliktów na ich granicach. Ogranicza się do problematyki związanej z funkcjami przeznaczenia terenów.
Wskazane obszary problemowe na stykach JST we WrOF dobrze ilustrują szerszy problem braku koordynacji rozwoju obszarów metropolitalnych w Polsce. Z przeprowadzonej analizy wyraźnie wynika, że problemy ze spójnością planowania na stykach gmin skupiają się na granicach z największym miastem – w tym wypadku Wrocławiem. Uzasadnia to podejmowanie kroków w celu stworzenia ram prawnych i organizacyjnych służących koordynacji i rozwoju tych obszarów.
Poza analizą polityk przestrzennych gmin, w celu wskazania pełnego zakresu problemów na granicach gmin we WrOF, przeprowadzono konsultacje z przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego z tego obszaru. Na podstawie warsztatów planistycznych oraz dwukrotnie przeprowadzonej ankiety uzupełniono pakiet wskazanych problemów o elementy wskazane przez gminy. Dzięki informacjom pozyskanym podczas konsultacji, możliwe było uwzględnienie informacji o wprowadzonych zmianach w gminnych opracowaniach planistycznych, co pozwoliło w kilku punktach dokonać korekty wcześniej wskazanych problemów.
Ponadto pozyskane od JST informacje wskazały na kolejną istotną grupę problemów.
Są to konflikty wynikające z braku koordynacji polityk przestrzennych prowadzonych przez poszczególne gminy, których skutki nie są co prawda widoczne w rejonie granic administracyjnych samorządów, ale w ich głębi. Do tego typu konfliktów należą zgłoszone przez gminy problemy takie jak np.:

- problem obciążenia miasta Oława ruchem tranzytowym do Jelcza Laskowic,
- przeciążone skrzyżowanie w Pietrzykowicach związane z ruchem tranzytowym między Wrocławiem i gminą Kobierzyce,
- potencjalny konflikt związany z transportem kruszyw przez gminę Jelcz, z obszarów ich wydobycia w gminach sąsiednich.

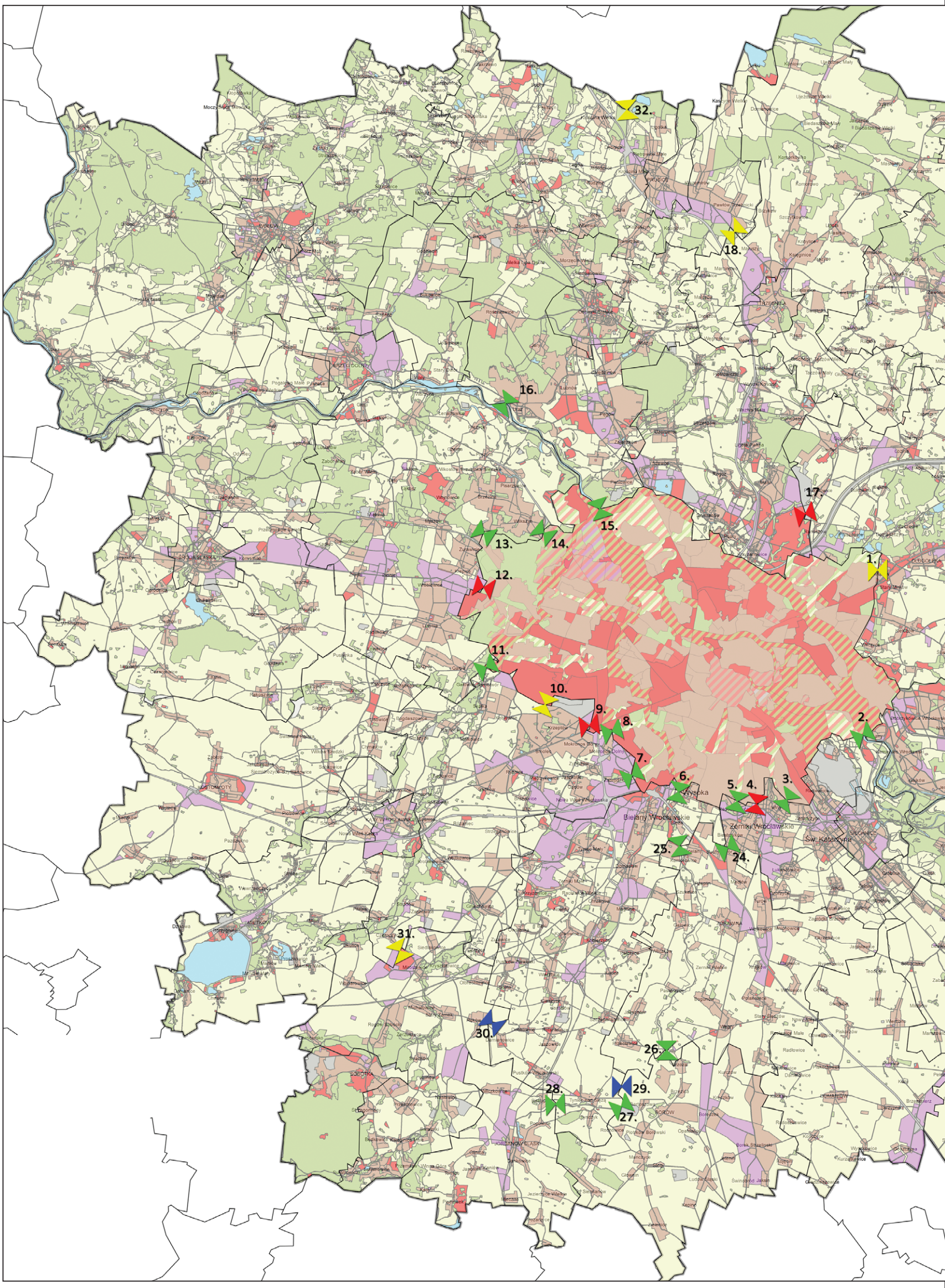
Szczegółowy opis obszarów problemowych na granicach gmin WrOF znajduje się w pełnej wersji opracowania „Wytyczne programowo – przestrzenne lokalizacji funkcji mieszkaniowych i centrów usługowych".

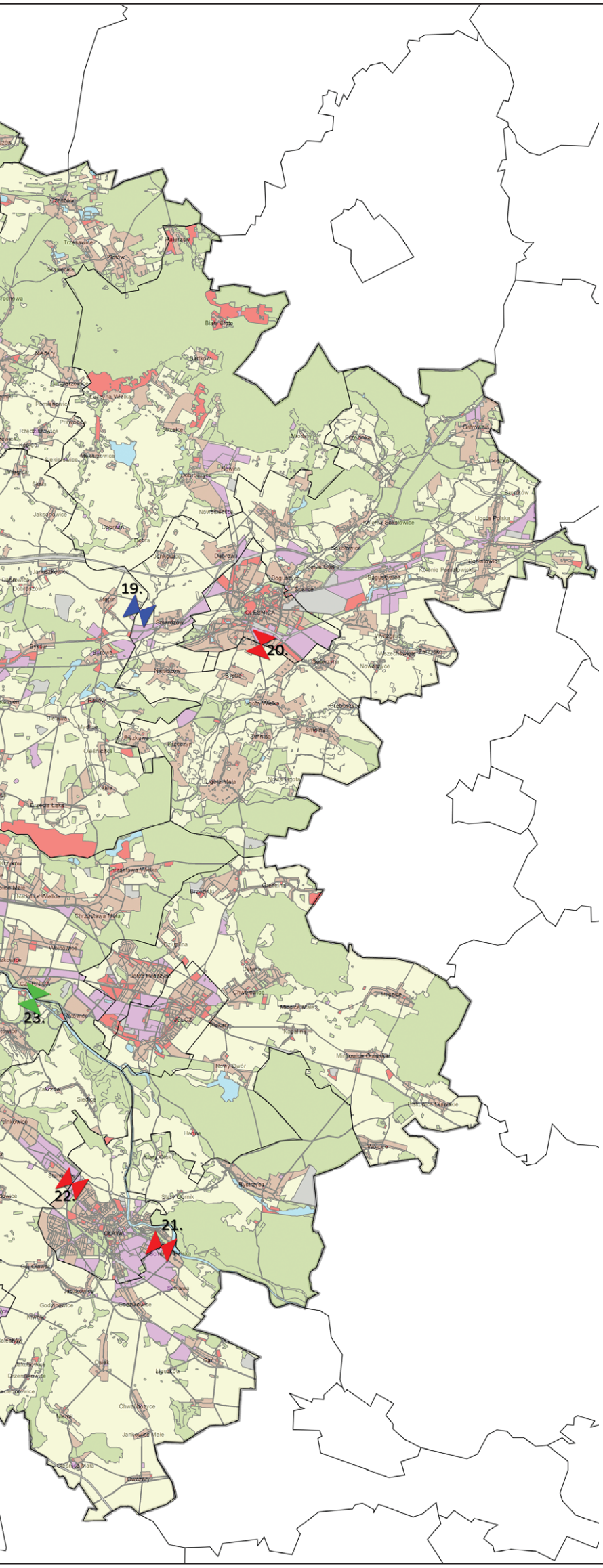
Jak wynika z zestawienia 32 konfliktów na stykach JST szczegółowo opisanych w pełnej wersji opracowania , w obszarze WrOF, można je podzielić na trzy powtarzające się problemy.

1. Najliczniejszą grupa 17 konfliktów dotyczy problematyki zachowania ciągłości. W 15 przypadkach chodzi o zachowanie ciągłości terenów zielonych i rekreacyjnych (np. wzdłuż cieków wodnych). W dwóch – o zachowanie ciągłości układów geometrycznych zrastających się struktur osadniczych na granicach gmin.
2. Druga grupa tematów, występująca w 9 punktach styków gmin, dotyczy konfliktowego sąsiedztwa funkcji aktywności gospodarczej (produkcja, magazyny, place składowe, bazy sprzętowe itp.) z funkcją mieszkaniową.
3. W trzech punktach WrOF występuje konflikt związany z planami sytuowania ferm wiatrowych na stykach gmin (obawy związane odległością ferm od zlokalizowanych w sąsiedniej gminie terenów mieszkaniowych).

Poza powyższymi grupami występuje 5 konfliktów innego typu.
Sytuacja w której problemy na stykach JST można podzielić na kilka powtarzających się rodzajów skłania do wniosku, że przynajmniej w niektórych przypadkach warto wziąć pod uwagę podjęcie działań mających na celu opracowanie wspólnych dla całego WrOF strategii postępowania. Wypracowanie modelowych rozwiązań dla pewnych rodzajów konfliktów ułatwi ich rozwiązywanie na stykach gmin i wzmocni spójność terytorialną WroF.

Rozmieszczenie obszarów problemowych na granicach gmin WrOF.





LEGENDA

- Problematyka zachowania ciągłości w planowaniu
- Problematyka konfliktowego sąsiedztwa funkcji
- Problematyka ferm wiatrowych
- Inne problemy

USŁUGI PUBLICZNE

WSTĘP

Zmiana modelu życia, która dokonała się w ostatnim czasie jest w dużej mierze związana ze wzrostem oczekiwań i wymagań mieszkańców odnoszących się do sposobu zamieszkiwania, oraz różnorodnością i odmiennością tych potrzeb. Dzisiejsza świadomość społeczna jest inna niż kilkanaście lat temu co przekłada się na oczekiwania klientów, którzy dziś mogą wybierać w coraz bardziej zróżnicowanych ofertach mieszkaniowych oferowanych na rynku przez deweloperów. Dostępność, jakość oraz program bazy usług publicznych znacząco wpływa na jakość życia mieszkańców i powinien korelować ze strukturą demograficzną na danym obszarze zamieszkiwania. Analiza rozmieszczenia istniejących typów usług publicznych oraz ich dostępności dla mieszkańców we WrOF w szczególności uwidoczniła ich braki w nowych, silnie rozwijających się podwrocławskich osiedlach mieszkaniowych. Wyposażenie tych osiedli w odpowiedni program usług w tym usług publicznych oraz ich odpowiednia dyslokacja w rozwijających się strukturach osadniczych jest kluczowym czynnikiem decydującym o jakości zamieszkiwania oraz ma znaczący wpływ na integrację społeczną w danym miejscu. Odpowiednia ingerencja w rozwijające się struktury osadnicze powinna doprowadzić do wykształcenia się w nich wysokiej jakości bazy usług publicznych, która będzie posiadać pewne cechy zależne przede wszystkim od wielkości danej struktury, jej lokalizacji oraz profilu społecznego. Baza ta powinna wykorzystywać lokalne uwarunkowania - społeczne, historyczne czy przyrodnicze wspierając tym specjalizację danej miejscowości.

Usługi publiczne – definicje

Definicja usług publicznych nie istnieje w polskim prawodawstwie, próby definiowania ich występują w pracach naukowych, literaturze branżowej, artykułach prasowych czy portalach internetowych. Poniżej przytoczonych jest kilka najbardziej popularnych definicji usług publicznych, odnalezionych na stronach internetowych oraz w literaturze branżowej, a także w podobnych projektach dotyczących tej sfery usług, realizowanych w różnych obszarach Polski.

Usługi publiczne – usługi świadczone przez administrację publiczną obywatelom bezpośrednio (w ramach sektora publicznego) lub poprzez finansowanie podmiotów prywatnych zapewniających daną usługę. Termin ten wiąże się z pojęciem, wyrażanej w demokratycznych wyborach zgody społecznej, która przewiduje, że pewne usługi przysługują wszystkim bez względu na dochód. Obszar usług publicznych obejmuje szeroki zakres aktywności ze strony jednostek samorządu terytorialnego, przybierając różnorodne formy organizacyjne. Usługi świadczone są m.in. przez jednostki budżetowe (np. urzędy), zakłady budżetowe, gospodarstwa pomocnicze, spółki prawa handlowego.
Źródło: http://pl.wikipedia.org/wiki/Us%C5%82ugi_publiczne

Usługi publiczne obejmują dobra publiczne, w odniesieniu do których niemożliwe jest wykluczenie kogokolwiek z korzystania z nich. Są to dobra, od których oczekujemy określonej jakości - niezależnie od liczby osób z nich korzystających (każdy nowy konsument nie narusza uprawnień pozostałych). Doskonalenie zarządzania usługami publicznymi dokonuje się poprzez zwiększanie powszechnej dostępności oraz poprawę jakości usług świadczonych przez jednostki administracji publicznej. Powszechna dostępność oraz poprawa jakości jest efektem sprawnego zarządzania usługami przez jednostki administracji publicznej, które dbają o zapewnienie warunków do efektywnej ich realizacji, bazując na zdefiniowanych standardach ich realizacji oraz określonym rynku usługodawców.
Źródło: http://pri.dobrepraktyki.pl/drukarz.php?co=opisy&id_opisu=4

„Dobrym punktem wyjścia do definiowania **usług publicznych** jest rozpatrzenie ich zdolności do realizowania interesu publicznego mimo tego, że termin ten wypełniany jest różną treścią. Przykładowo w koncepcji tradycyjnego zarządzania publicznego (Old Public Management) podkreśla się uprawnienie wybieralnych polityków do jego zdefiniowania i zawarcia w aktach prawnych. Interes publiczny postrzegany jest jako służenie wyższym celom i reprezentowanie interesów obywateli. Natomiast w nowym zarządzaniu publicznym (New Public Management) interes ten pojmowany jest jako zagregowany interes członków społeczeństwa odzwierciedlony w interesach zwycięskiej koalicji. Z kolei w koncepcji służby publicznej (New Public Service) interes publiczny jest rezultatem dialogu społecznego i oznacza podzielane wartości oraz wspólne interesy obywateli. [Denhardt, Denhardt 2003, s. 65-81; Rosenbloom 1993, s. 8-9; Kożuch 2004, s. 79-80]."
Monografie i Studia Instytutu Spraw Publicznych Uniwersytetu Jagiellońskiego, USŁUGI PUBLICZNE ORGANIZACJA I ZARZĄDZANIE, Redakcja naukowa: Barbara Kożuch, Antoni Kożuch, Kraków 2011, Źródło:http://149.156.173.214/pliki/e-monografie/monografia-8.pdf

W uproszczeniu można powiedzieć, że do grupy usług publicznych zaliczamy usługi świadczone przez instytucje publiczne dla mieszkańców, którym dostęp do nich przysługuje bez względu na dochód, a zapewnienie jego jest obowiązkiem państwa. Usługi te świadczone są m.in. przez jednostki budżetowe, ale mogą być także świadczone przez sektor prywatny wspierane finansowo ze środków publicznych.
W grupie usług publicznych wyróżnić można ich poszczególne rodzaje takie jak:

- usługi zdrowia (żłobki, placówki opieki zdrowotnej, szpitale itp.);
- edukacji (przedszkola, szkoły podstawowe i gimnazja, szkoły ponadpodstawowe);
- usługi społeczne (domy kultury, biblioteki, świetlice, kluby i inne);
- usługi administracji (urzędy administracji, instytucje, urzędy skarbowe i inne);
- usługi bezpieczeństwa (komendy policji, jednostki straży pożarnej, jednostki wojskowe);
- usługi techniczne (transport, gospodarka wodna i kanalizacyjna, gospodarka odpadami, zaopatrzenie w energię, usługi cmentarne, zieleń publiczna).

Obowiązki oraz warunki świadczenia poszczególnych rodzajów usług publicznych regulują przepisy ustaw, m.in.:

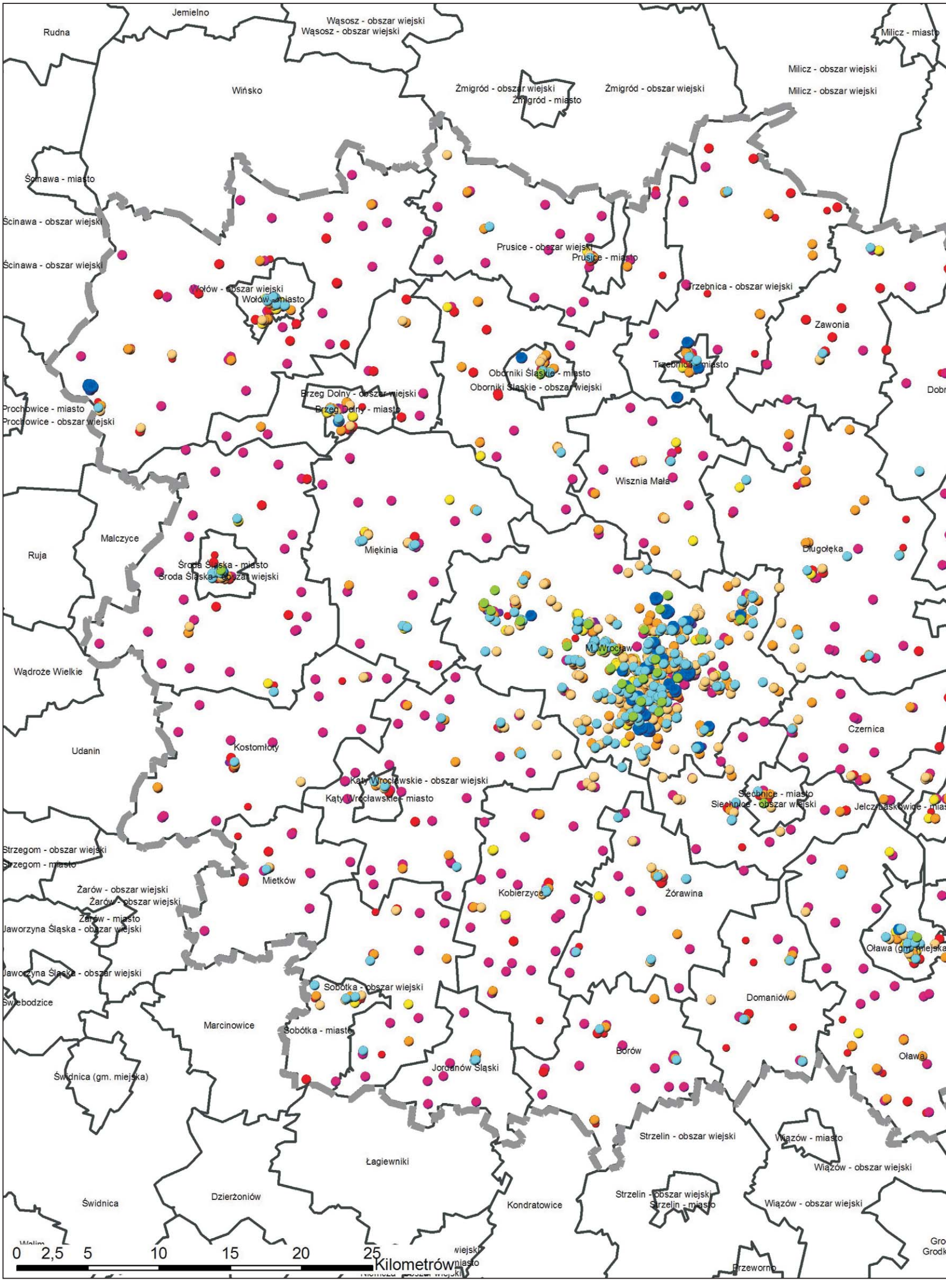
- ustawa z dnia 4 lutego 2011 r. o opiece nad dziećmi do lat 3 (Dz. U. Nr 45 poz. 235, z późn. zm.);
- ustawa z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych (Dz. U. 2004 nr 210 poz. 2135, z późn. zm.);
- ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. 1991 nr 95 poz. 425, z późn. zm.);
- ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 594, z późn. zm.);
- ustawa z dnia 6 września 2004 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. 2001 r. nr 112 poz. 1198);
- ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (Dz. U. 1997 nr 54 poz. 348) i inne.

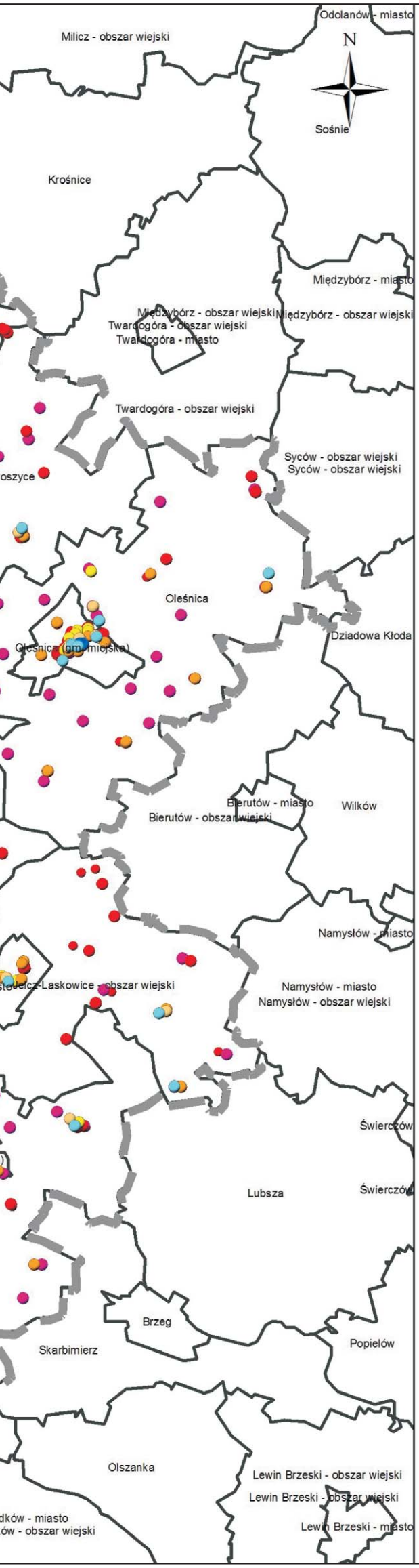
W ramach prac nad określeniem wytycznych dla lokalizacji usług publicznych we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym przeprowadzono analizy przestrzenne w oparciu o dane zgromadzone głównie w Bazie Danych Obiektów Topograficznych (BDOT) – wg stanu na 2011 r. Dla potrzeb dalszych prac analitycznych poszczególne rodzaje usług publicznych zostały ograniczone oraz pogrupowane w sposób przedstawiony w Tabeli. Zaproponowany podział został dostosowany do możliwości wykreowania lub wzbogacania przez nie centrów usługowych lub ośrodków specjalistycznych. Rozkład wszystkich obiektów zawartych w bazie danych dotyczących usług publicznych w podziale na poszczególne ich rodzaje obrazuje poniżej przedstawiona Mapa nr 1. Dodatkowo zbiór tych samych punktów pozbawiony kryterium rodzaju zestawiono z mapą gęstości zaludnienia w gminach WrOF - Mapa nr 2.

TABELA: Podział usług publicznych w Bazie Danych Obiektów Topograficznych (BDOT) gmin Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego.

RODZAJ USŁUGI PUBLICZNEJ	RODZAJ OBIEKTU	TYPY OBIEKTÓW USŁUG PUBLICZNYCH WYSTĘPUJĄCYCH WE WrOF *(na podst. BDOT)*
USŁUGI OCHRONY ZDROWIA	Placówki opiekuńczo-wychowawcze	Żłobek, zespół żłobkowy i żłobkowo-przedszkolny, przedszkole, przedszkole integracyjne
	Placówki ambulatoryjnej opieki zdrowotnej	Laboratorium diagnostyczne, centrum medycyny i rehabilitacji, centrum położnicze, centrum stomatologii, ośrodki medycyny pracy, centrum zdrowia psychicznego, niepubliczny zakład opieki zdrowotnej, gminny ośrodek zdrowia, jednostka ratownictwa medycznego, klinika stomatologiczno-lekarska, centrum dializ, poradnia specjalistyczna, ośrodek profilaktyki i lecznictwa, praktyka lekarza rodzinnego, ośrodek chirurgii małoinwazyjnej, oddział pulmonologiczny, ośrodek okulistyki klinicznej, ośrodek profilaktyki i rehabilitacji, ośrodek rehabilitacyjno-edukacyjny dla dzieci niepełnosprawnych, pogotowie ratunkowe, poradnia gruźlicy i chorób płuc, poradnia psychologiczno-pedagogiczna, pracownia protetyczna, przychodnia zdrowia psychicznego i uzależnień, centrum krwiodawstwa i krwiolecznictwa, zakład ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, poradnia terapeutyczna, środowiskowy dom samopomocy, zakład opieki zdrowotnej, zespół klasztorno-szpitalny, zespół lecznictwa ambulatoryjnego
	Szpitale	Szpital powiatowy, powiatowy zespół szpitali, szpital wojewódzki, wojewódzki szpital dla nerwowo i psychicznie chorych, szpital kliniczny, hospicjum, centrum chorób serca, wojewódzki szpital specjalistyczny
USŁUGI EDUKACJI	Szkoły podstawowe	Szkoła podstawowa, zespół szkół, zespół szkolno-przedszkolny, chrześcijańska szkoła podstawowa, katolicka podstawowa, sportowa szkoła podstawowa, ośrodek szkolno-wychowawczy, społeczna szkołą podstawowa
	Szkoły gimnazjalne	Gimnazjum, gimnazjum w zespole szkół, gimnazjum sportowe
	Szkoły ponadgimnazjalne	Biblioteka, gminny dom kultury, świetlica wiejska, archiwum, ośrodek edukacji, gminne centrum kultury, świetlica środowiskowa, dom współpracy partnerskiej, klub profilaktyki środowiskowej, miejski dom kultury, centrum kultury sportu i rekreacji, klub osiedlowy, dom weselny, ośrodek kultury chrześcijańskiej, klub seniora, studenckie centrum kultury muzycznej, instytut kultury miasta, dom działkowca, klub rolnika i inne
USŁUGI SPOŁECZNE	Biblioteki, domy kultury, świetlice,	Szkoła podstawowa, zespół szkół, zespół szkolno-przedszkolny, chrześcijańska szkoła podstawowa, katolicka podstawowa, sportowa szkoła podstawowa, ośrodek szkolno-wychowawczy, społeczna szkołą podstawowa
USŁUGI ADMINISTRACJI	Urzędy i instytucje publiczne	Urząd gminy, urząd miasta, leśnictwo, dom pomocy społecznej, powiatowy urząd pracy, nadleśnictwo, sąd rejonowy, stacja sanitarno-epidemiologiczna, urząd skarbowy, zarząd dróg, prokuratura rejonowa, starostwo powiatowe, urząd stanu cywilnego, zakład ubezpieczeń społecznych, agencja restrukturyzacji i modernizacji rolnictwa, ratusz, powiatowy inspektorat weterynarii, leśniczówka
USŁUGI BEZPIECZEŃSTWA	Policja	Komenda powiatowa policji, posterunek policji, komenda regionalna, rewir dzielnicowych, komisariat policji, policyjna izba dziecka
	Straż pożarna	Ochotnicza straż pożarna, komenda powiatowa straży pożarnej, zakładowa służba ratownicza, jednostka ratowniczo-gaśnicza, komenda wojewódzka straży pożarnej, wieża obserwacyjna

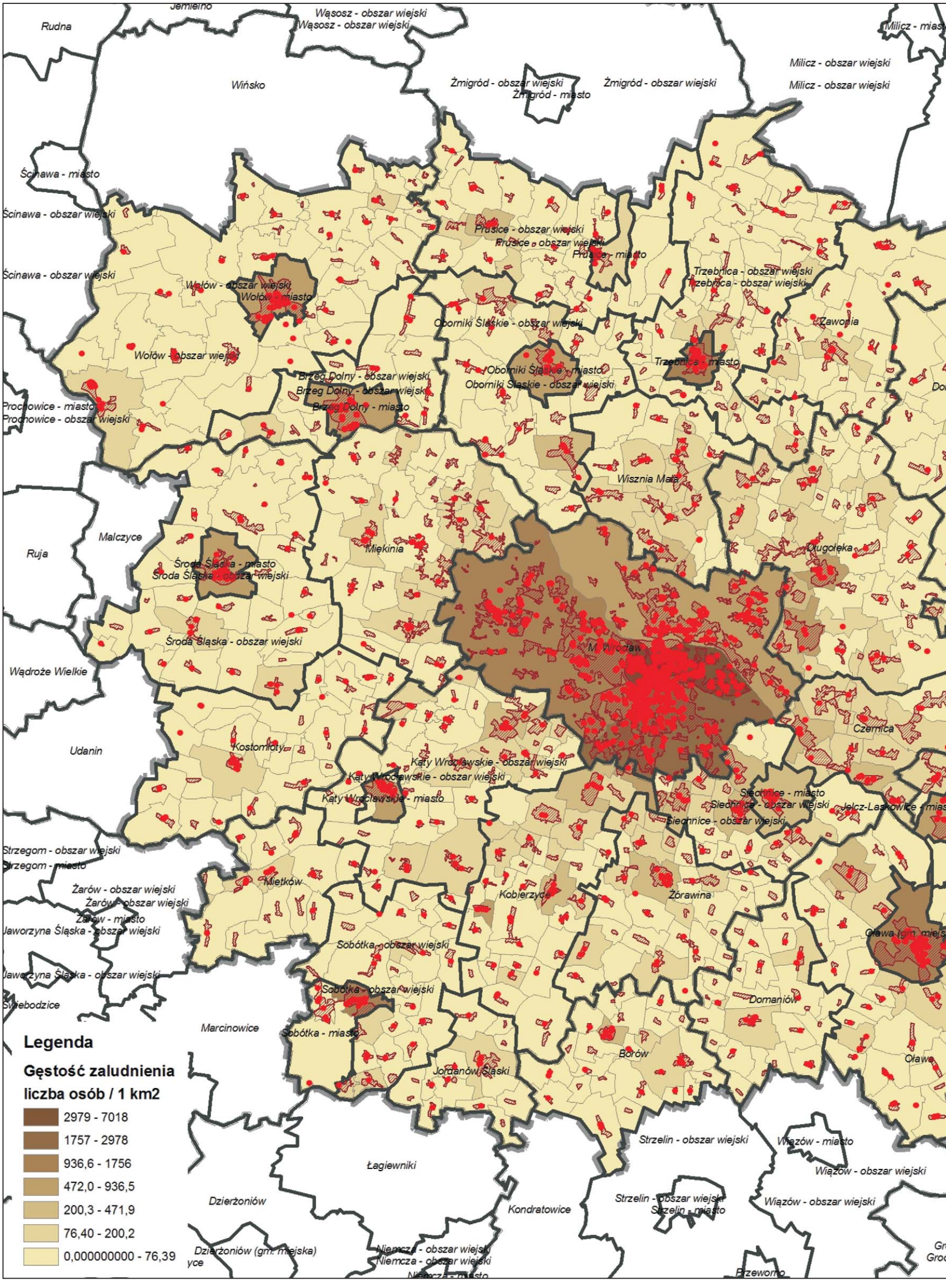
MAPA 1. Rozmieszczenie poszczególnych rodzajów usług publicznych we WrOF (źródło: BDOT 2011 r.).

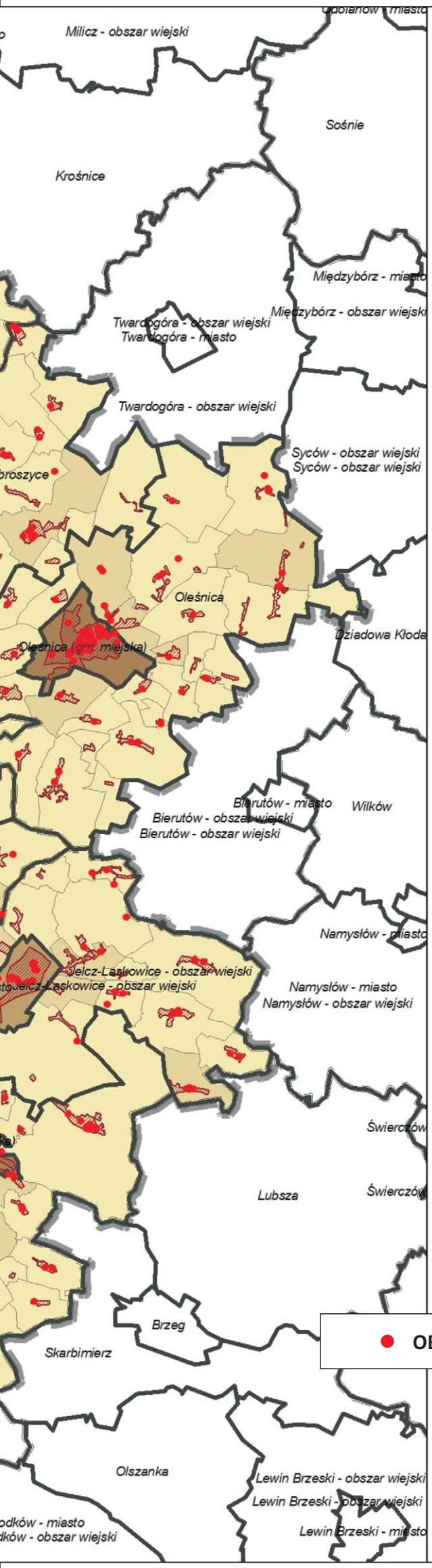




- ŻŁOBKI
- PLACÓWKI OPIEKI MEDYCZNEJ
- SZPITALE
- PRZEDSZKOLA
- SZKOŁY PODSTAWOWE I GIMNAZJA
- SZKOŁY PONADPODSTAWOWE
- URZĘDY ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ
- USŁUGI SPOŁECZNE
- JEDNOSTKI STRAŻY POŻARNEJ
- JEDNOSTKI POLICJI

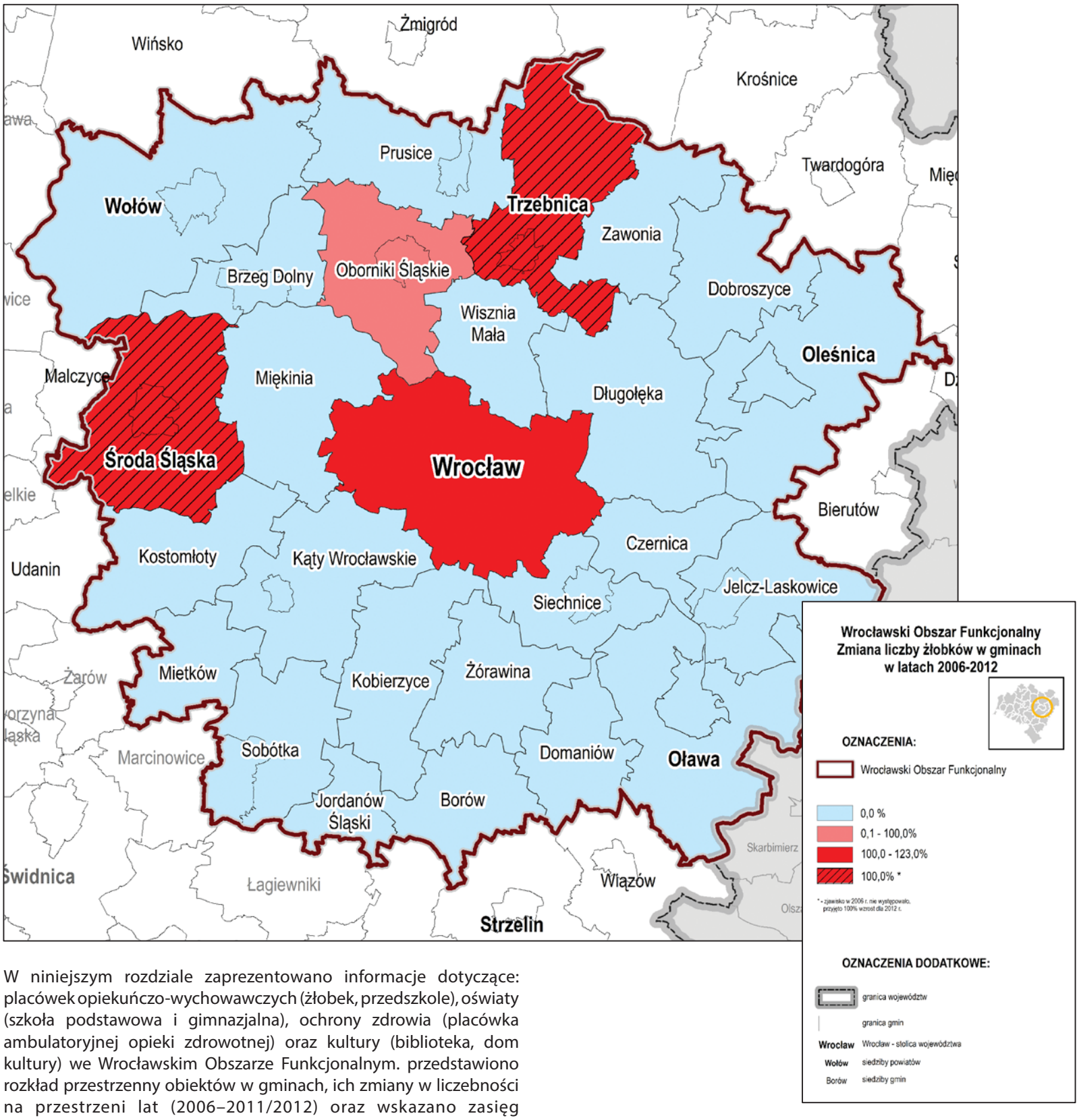
MAPA 2. Sieć usług publicznych na tle gęstości zaludbienia we WrOF.





● **OBIEKTY NALEŻĄCE DO SIECI USŁUG PUBLICZNYCH**

MAPA 3. Zmiana liczby żłobków w gminach (lata 2006 – 2012) (na podstawie danych GUS).



W niniejszym rozdziale zaprezentowano informacje dotyczące: placówek opiekuńczo-wychowawczych (żłobek, przedszkole), oświaty (szkoła podstawowa i gimnazjalna), ochrony zdrowia (placówka ambulatoryjnej opieki zdrowotnej) oraz kultury (biblioteka, dom kultury) we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym. przedstawiono rozkład przestrzenny obiektów w gminach, ich zmiany w liczebności na przestrzeni lat (2006–2011/2012) oraz wskazano zasięg przestrzenny obwodów szkolnych wraz z liczbą uczniów oraz liczbą uczniów spoza obwodów. Analizy z zakresu usług publicznych wykonano w oparciu o: Bazę Danych Obiektów Topograficznych –BDOT (stan na 2010 r.), Bank Danych Lokalnych – Główny Urząd Statystyczny (stan na 2006–2012), dane pozyskane z gmin Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego – WrOF (stan na 2006–2013).

Żłobki, przedszkola, szkoły podstawowe i gimnazjalne

Całkowita liczba żłobków w województwie (2011 r.) wyniosła 56 z czego ponad połowa przypadła na gminę m. Wrocław (29), ponadto żłobki zlokalizowane są jeszcze w 4 gminach WrOF, tj.: Oborniki Śląskie (2), Trzebnica (1), Środa Śląska (1), m. Oława (1). W wymienionych gminach (z wyjątkiem m. Oleśnica) na przestrzeni lat 2006–2011 odnotowano wzrost liczby żłobków [Mapa: Zmiana liczby żłobków w gminach (lata 2006–2012)].

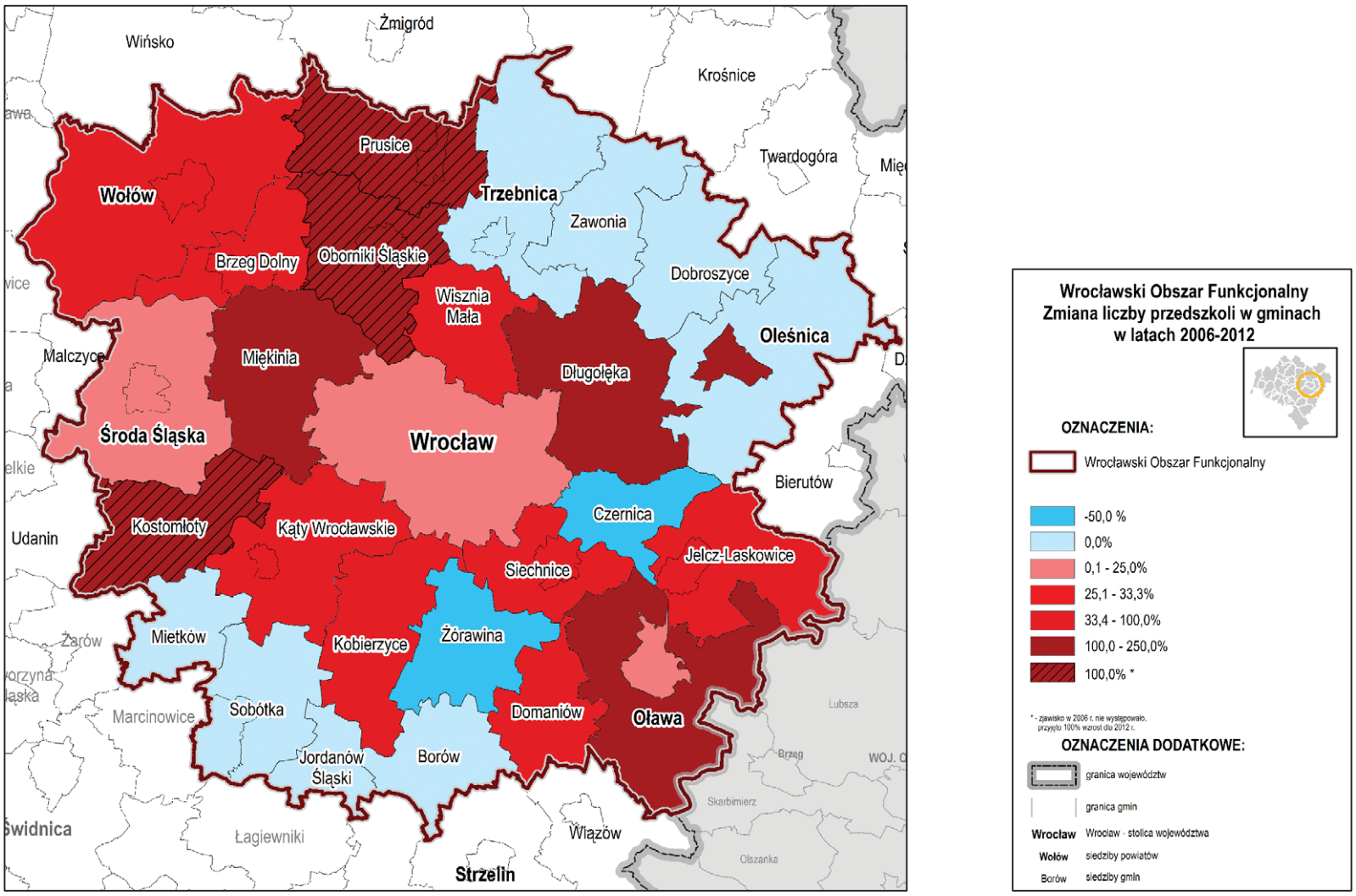
Na obszarze Dolnego Śląska w 2012 r. zlokalizowanych było 608 obiektów przedszkolnych, średnią dla WrOF (8) przekroczyły jedynie dwie gminy: m. Wrocław (136) i m. Oleśnica (12). W latach 2006–2012 spadek liczby przedszkoli odnotowano w gminach Żórawina i Czernica (2012 r. – 1). W gminach: Trzebnica, Zawonia, Dobroszyce, Oleśnica – gm. wiejska, Mietków, Sobótka, Jordanów Śląski, Borów liczba przedszkoli nie zmieniła się, natomiast w pozostałych wystąpił wzrost [Mapa: Zmiana liczby przedszkoli w gminach (lata 2006 – 2012)].

Liczba szkół podstawowych (2012 r.) w województwie wyniosła 711 i w porównaniu z 2006 r. zwiększyła się w gminach: Wrocław (90) i miasto Oleśnica (7), a zmalała w gminach: Długołęka (9), Oława (7), Jelcz-Laskowice (6), miasto Oława (5), Sobótka (5) Środa Śląska (4), Wisznia Mała (4), Miękinia (3), Domaniów (3) [Mapa: Zmiana liczby szkół podstawowych w gminach (lata 2006 – 2012)].

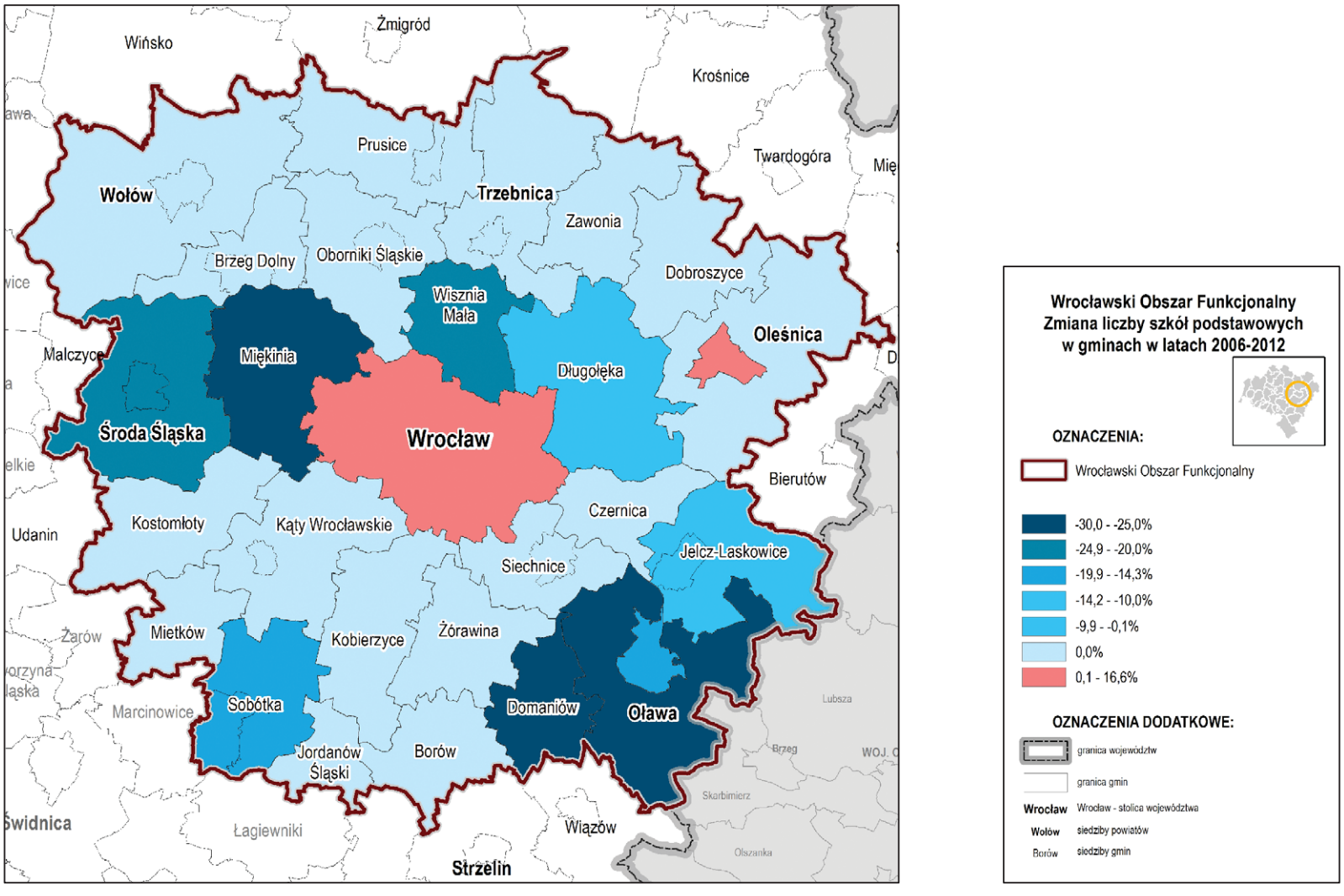
Liczba szkół gimnazjalnych w 2012 r. na Dolnym Śląsku stanowiła 385, ich wzrost w latach 2006-2012 wystąpił w gminach: Wołów (7), Brzeg Dolny (3) i miasto Oleśnica (5), natomiast spadek w gminach: Wrocław (74), Prusice (1), Sobótka (2) i Oława (1) – gm. wiejska [Mapa: Zmiana liczby szkół gimnazjalnych w gminach (lata 2006 – 2012)].

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

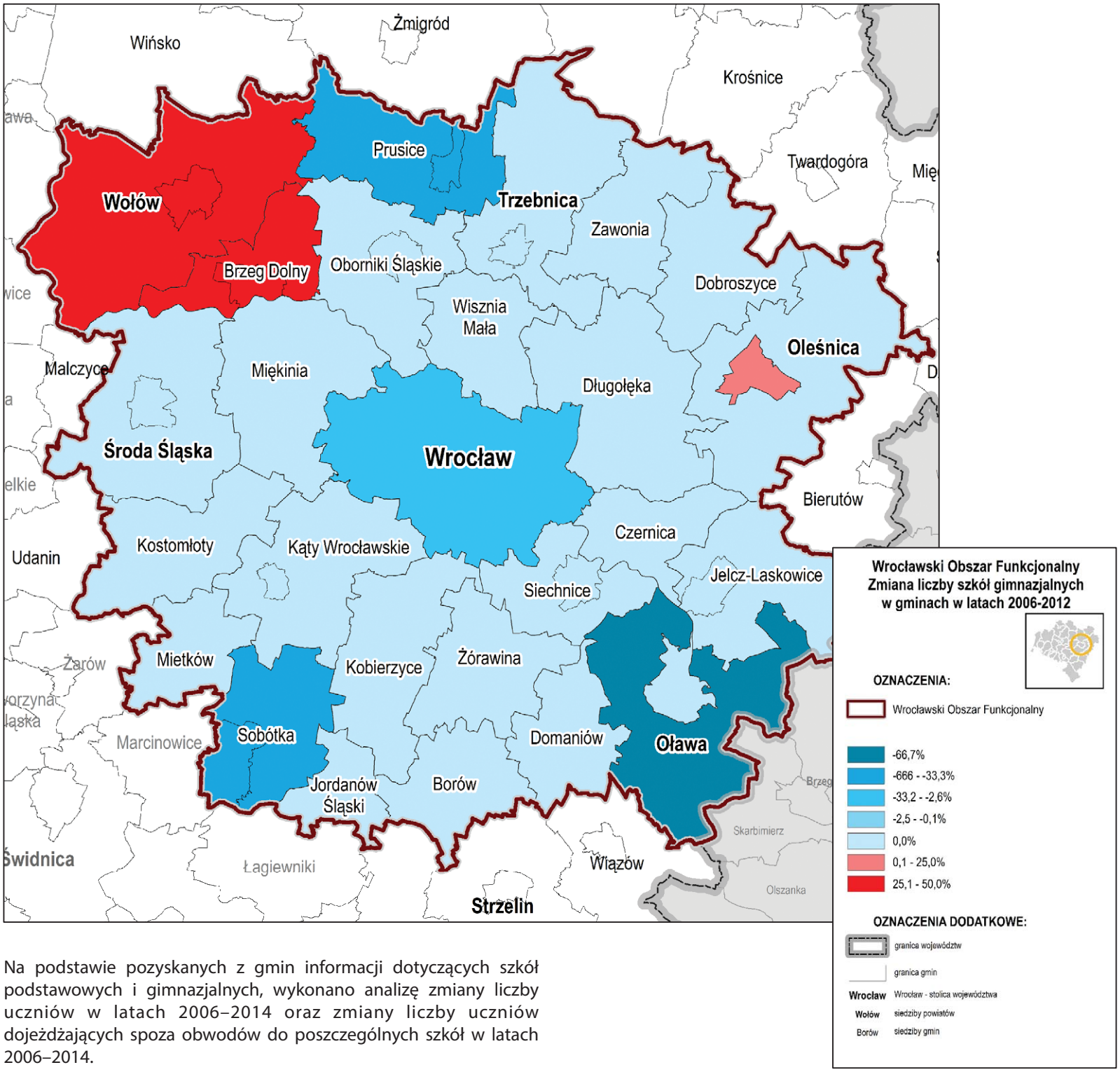
MAPA 4. Zmiana liczby przedszkoli w gminach (lata 2006 – 2012) (na podstawie danych GUS.)



MAPA 5. Zmiana liczby szkół podstawowych w gminach (lata 2006 – 2012) (na podstawie danych GUS).



MAPA 6. Zmiana liczby szkół gimnazjalnych w gminach (lata 2006 – 2012) (na podstawie danych GUS).



Na podstawie pozyskanych z gmin informacji dotyczących szkół podstawowych i gimnazjalnych, wykonano analizę zmiany liczby uczniów w latach 2006–2014 oraz zmiany liczby uczniów dojeżdżających spoza obwodów do poszczególnych szkół w latach 2006–2014.

Największa zmiana liczby uczniów (wzrost $\geqslant$ 50%) wystąpiła w następujących obwodach: Szkoła Podstawowa im. Św. Jadwigi Śląskiej w Żernikach Wrocławskich (124,4%), Szkoła Podstawowa w Marcinkowicach (115,2%), Szkoła Podstawowa w Kiełczowie (86,4%), Szkoła Podstawowa w Tyńcu Małym (66,7%), Szkoła Podstawowa im. Maratończyków Polskich w Miłoszycach (65,2%), ZSP w Smolcu (56,2%), Szkoła Podstawowa w Szewcach (50%).

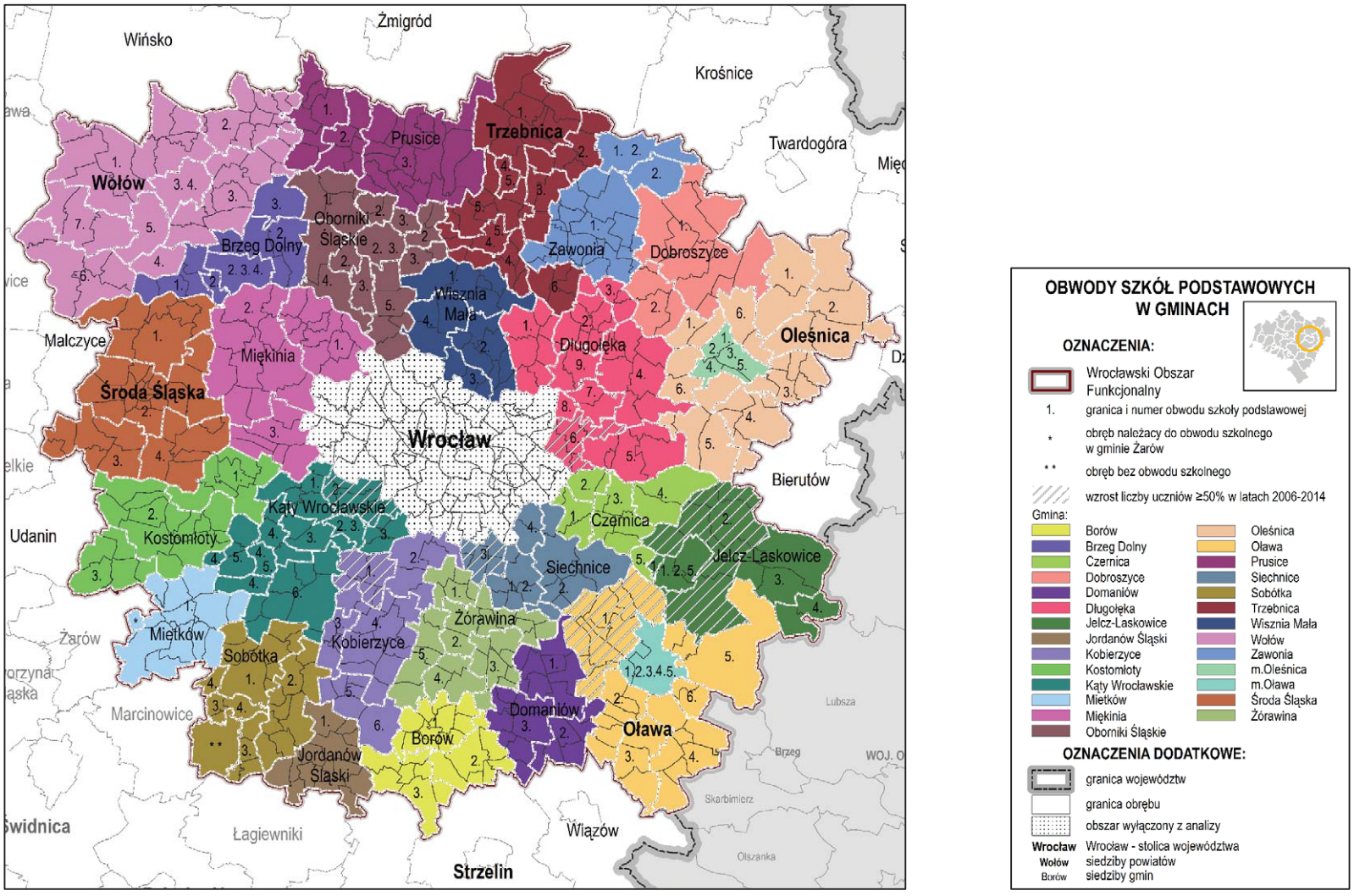
Na przestrzeni lat 2006–2014 nastąpił wzrost (≥ 100%) liczby uczniów uczęszczających do szkół podstawowych spoza obwodów szkolnych, tj.: SP w Tyńcu Małym (2800%), SP z o. przedszkolnym im. Jana Pawła II w Rzeplinie (1200%), SP w Psarach (840%), SP im. Piastów Śląskich w ZS w Chrząstawie Wielkiej (600%), SP im. Królowej Jadwigi w Warzęgowie (400%), SP Nr 8 im. Noblistów Polskich w Oleśnicy, SP w Pustkowie Żurawskim (200%), Publiczna SP w Minkowicach Oławskich (183,3%), SP w Ciechowie (183,3%), Zespół Szkół - Szkoła Podstawowa im. H. Sienkiewicza w Prusicach (160%), SP w Borowej (142,9%), SP Nr 2 w Obornikach Śląskich (135,7%), SP im. Noblistów Polskich w Brzeziej Łące (135,3%), SP nr 1 w Wołowie (133,3%), SP w Mirkowie (131,8%), SP w Mietkowie (130%), SP im. Kazimierza Górskiego w Zespole Szkół w Łozinie (125%), SP w Siedlcu (106%).

Wzrost liczby uczniów w gimnazjach, w latach 2006–2014 nastąpił w: Gimnazjum w Wilczycach (42,9%), Publicznym Gimnazjum Nr 1 w Czernicy (27,7%), Zespole Szkół - Publicznym Gimnazjum im. H. Sienkiewicza w Prusicach (7,3%), Gimnazjum w Bielanach Wrocławskich (0,5%).

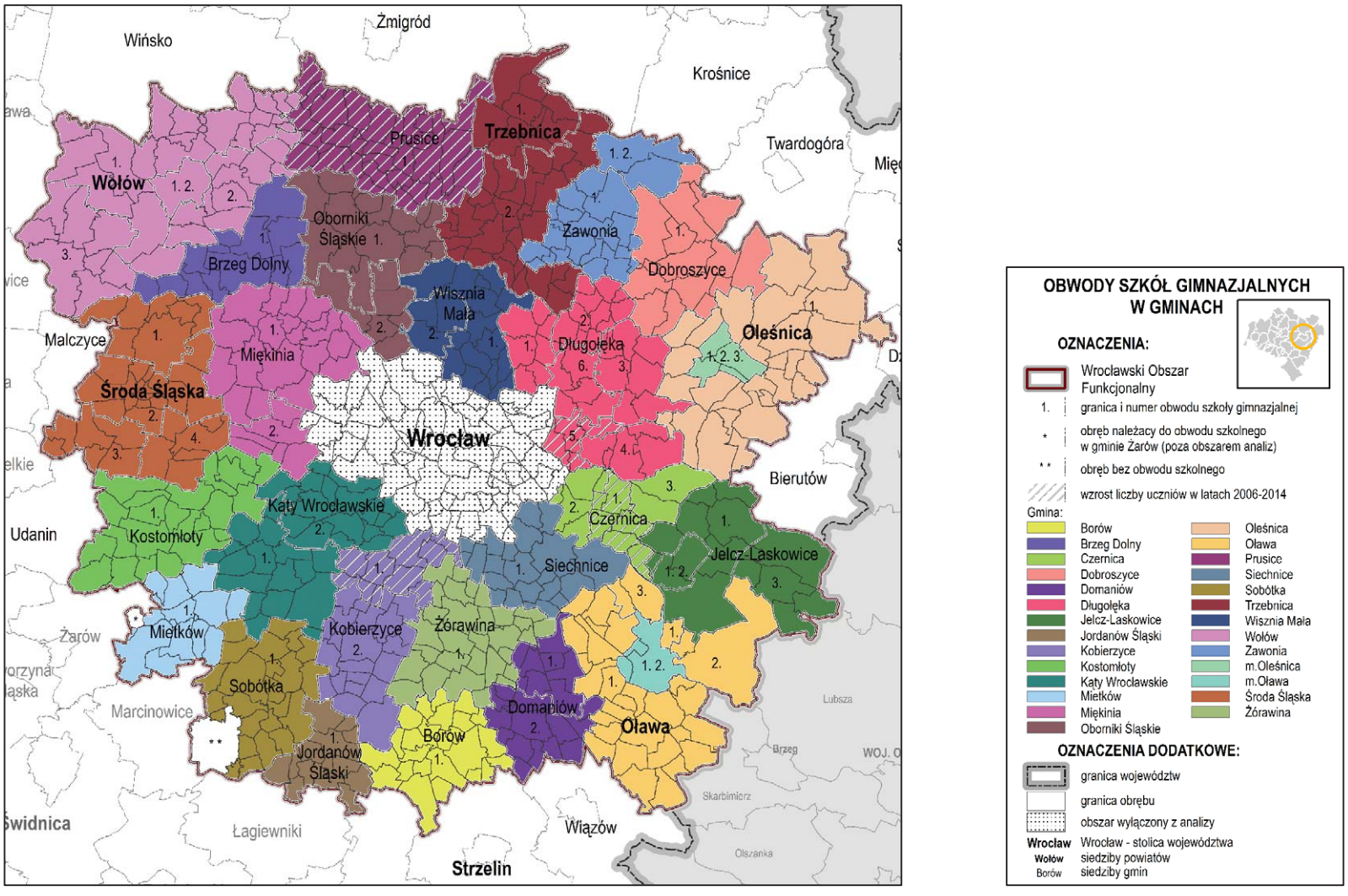
Na przestrzeni lat 2006–2014 nastąpił wzrost (≥ 100%) liczby uczniów uczęszczających do szkół gimnazjalnych spoza obwodów szkolnych, tj.: Gimnazjum w Kobierzycach (400%), Gimnazjum w Ciechowie (366,7%), Publiczne Gimnazjum w Borowej (275%), Gimnazjum Publiczne nr 2 w Wołowie (210%), Publiczne Gimnazjum nr 1 Brzeg Dolny (187,5%),Publiczne Gimnazjum Nr 2 w Jelczu-Laskowicach (169%), Publiczne Gimnazjum nr 1 im. ks. J. Twardowskiego w Wołowie (160%), Gimnazjum nr 1 im. Książąt Oleśnickich w Oleśnicy (140,8%), Gimnazjum w Siechnicach (115,8%), Publiczne Gimnazjum Nr 1 w Czernicy (100%), Gimnazjum w Szczepanowie (100%).

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

MAPA 7. Zasięg obwodów szkół podstawowych.



MAPA 8. Zasięg obwodów szkół gimnazjalnych.



Odsetek dzieci objętych opieką żłobkową i przedszkolną dla obszaru WrOF wynosi 69,4% i jest niższy od średniej dla województwa (78,3%). Dostępność do żłobków i przedszkoli ma wpływ na rozwój dziecka (kompensacja ewentualnych nierówności w rozwoju) oraz możliwość aktywnego uczestnictwa rodziców w życiu zawodowym. Najlepsze warunki opieki nad dziećmi występują w gminach (stan na 2012 r.): Długołęka (69,4%), Kobierzyce (69,7%), Jelcz-Laskowice (71,2%), Kąty Wrocławskie (74,6%), Kostomłoty (78,7%), Wołów (79,7%), Oborniki Śląskie (80,3%), Brzeg Dolny (81,2%), Trzebnica (82,8%), Oleśnica (85,1%), Oława (87,7%), Środa Śląska (90,3%), Siechnice (96,4%), Wrocław (97,5%). Najgorzej pod względem zapewnienia opieki wypada Oleśnica z wynikiem 34,4% czyli o 35% mniej niż średnia dla WrOF [Tabela: Odsetek dzieci objętych opieką w żłobkach i przedszkolach (2006 – 2012)].

Odsetek dzieci objętych opieką w żłobkach i przedszkolach (2006 – 2012) (na podstawie danych GUS).

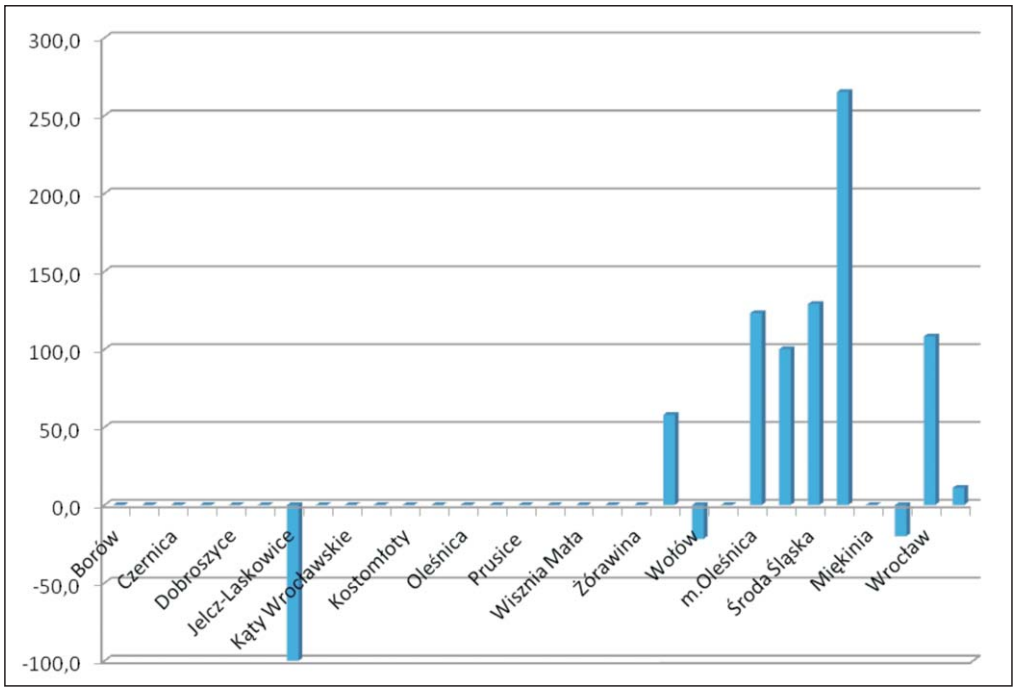
JEDNOSTKA TERYTORIALNA	ROK						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
DOLNOŚLĄSKIE	62,6	63,5	67,7	72,7	73,0	76,6	78,3
Oleśnica	21,6	24,4	24,6	34,7	36,9	40,3	34,4
Zawonia	39,2	35,1	34,1	43,2	38,1	36,4	44,6
Wisznia Mała	43,7	40,5	59,2	50,3	53,6	57,7	49,0
Mietków	62,3	64,9	67,2	71,8	59,9	54,6	53,2
Oława	34,0	32,7	37,3	45,0	53,0	58,2	56,5
Żórawina	56,0	59,4	61,6	67,0	59,5	61,5	56,9
Jordanów Śląski	33,7	33,9	22,5	42,7	50,8	64,0	58,2
Dobroszyce	44,2	41,7	53,4	65,2	57,7	61,5	58,6
Czernica	51,3	51,1	32,0	43,8	30,0	48,4	59,0
Prusice	25,1	26,2	37,8	53,8	46,9	57,6	59,4
Borów	42,6	42,6	54,7	63,6	64,1	66,0	61,5
Sobótka	50,6	56,8	58,0	62,8	60,3	64,8	61,7
Domaniów	43,0	40,0	47,0	59,9	68,2	76,1	68,1
Miękinia	47,5	39,1	50,3	56,4	50,9	53,7	68,2
WrOF	53,1	52,7	57,8	64,9	61,2	67,6	69,4
Długołęka	43,0	44,6	54,3	71,8	61,5	64,9	69,4
Kobierzyce	45,3	45,1	64,1	67,4	62,1	61,2	69,7
Jelcz-Laskowice	61,6	59,7	55,9	67,2	64,8	63,7	71,2
Kąty Wrocławskie	58,8	59,4	60,3	56,9	61,3	71,9	74,6
Kostomłoty	38,0	36,7	55,8	71,9	61,8	70,1	78,7
Wołów	64,6	61,4	67,3	71,2	77,2	73,8	79,7
Oborniki Śląskie	66,4	68,3	78,4	80,0	62,0	77,2	80,3
Brzeg Dolny	61,9	67,6	71,8	74,8	75,7	78,7	81,2
Trzebnica	59,5	57,0	61,2	63,5	66,2	78,1	82,8
m. Oleśnica	66,6	68,3	72,1	81,7	78,8	80,3	85,1
m. Oława	83,4	84,6	82,0	81,1	76,3	87,7	87,7
Środa Śląska	72,4	73,1	80,7	83,3	84,1	88,7	90,3
Siechnice	74,0	73,1	70,4	78,6	40,6	88,9	96,4
Wrocław	84,2	83,3	88,4	90,6	92,7	94,3	97,5

Średnia dla województwa
Średnia dla WrOF
Wartość poniżej średniej
Wartość powyżej średniej

W przypadku odsetka dzieci objętych opieką żłobkową (stan na 2012 r.), najlepiej na tle średniej dla WrOF, która wynosi 3% (średnia dla województwa 6,6%) wypadają gminy: Wołów (3,6%), Siechnice (4,1%), m. Oleśnica (5,8%), Środa Śląska (7,1%), Trzebnica (8,4%), Miękinia (8,9%), m. Oława (10,4%), Wrocław (15,2%), Oborniki Śląskie (16,1%). Wśród gmin spadek odsetka dzieci objętych opieką żłobkową w latach 2006–2012 roku odnotowano w gminach: Jelcz-Laskowice (100%), Wołów (-21,7%) i m. Oława (-20%) [Wykres: Zmiana odsetka dzieci objętych opieką żłobkową w latach 2006-2012 i tabela: Odsetek dzieci objętych opieką w żłobkach (2006–2012)].

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Zmiana odsetka dzieci objętych opieką żłobkową w latach 2006-2012 (na podstawie danych GUS).



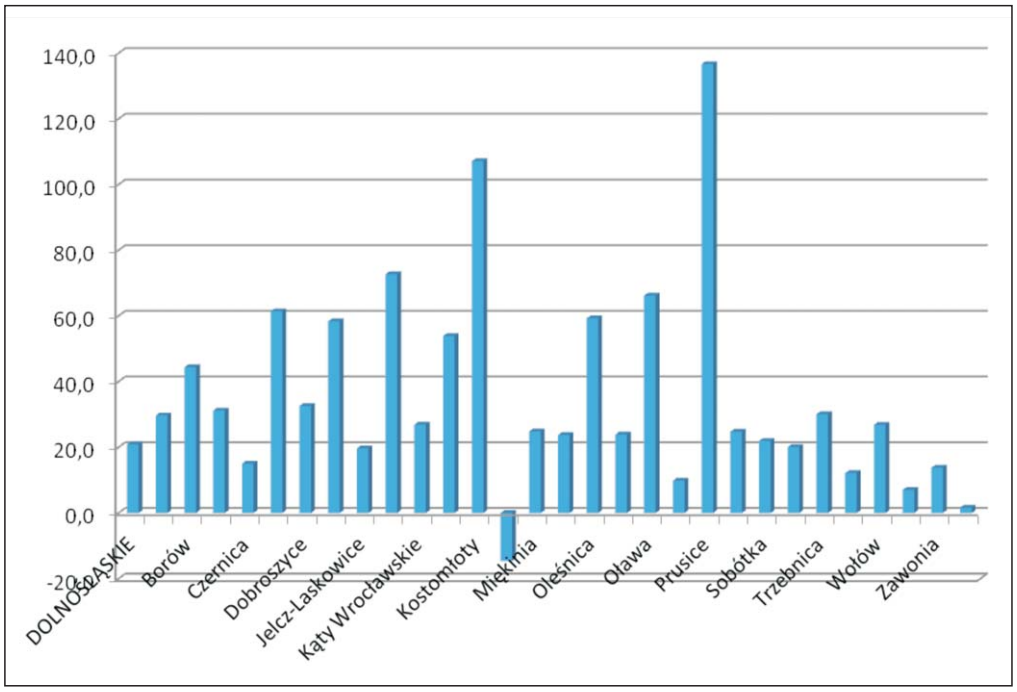
Odsetek dzieci objętych opieką w żłobkach (2006 – 2012) (na podstawie danych GUS).

JEDNOSTKA TERYTORIALNA	ROK						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
DOLNOŚLĄSKIE	3,3	3,4	4,1	4,3	4,5	5,3	6,6
Oleśnica	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zawonia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Wisznia Mała	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Mietków	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Oława	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Żórawina	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Jordanów Śląski	2,1	2,6	2,1	2,5	2,3	0,0	0,0
Dobroszyce	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Czernica	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Prusice	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Borów	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sobótka	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Domaniów	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Miękinia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
WrOF	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Długołęka	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kobierzyce	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Jelcz-Laskowice	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kąty Wrocławskie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kostomłoty	1,9	1,8	1,8	1,8	1,9	2,2	3,0
Wołów	4,6	4,0	4,3	3,5	3,6	3,5	3,6
Oborniki Śląskie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,1
Brzeg Dolny	2,6	2,6	2,3	2,2	2,0	2,3	5,8
Trzebnica	3,1	2,8	6,3	6,5	10,7	6,9	7,1
m. Oleśnica	2,3	2,1	2,4	2,5	3,0	5,9	8,4
m. Oława	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,9
Środa Śląska	13,0	10,9	0,0	0,0	0,0	9,1	10,4
Siechnice	7,3	7,4	8,2	9,6	10,3	12,3	15,2
Wrocław	14,5	13,9	17,1	15,3	13,4	15,6	16,1

Średnia dla województwa
Średnia dla WrOF
Wartość poniżej średniej
Wartość powyżej średniej

Najwyższy odsetek dzieci objętych opieką przedszkolną, przewyższając tym samym średnią dla obszaru WrOF, 66,4%, osiągają gminy: Domaniów (68,1%), Długołęka (69,4%), Kobierzyce (69,7%), Jelcz-Laskowice (71,2%), Trzebnica (74,4%), Kąty Wrocławskie (74,6%), Wołów (76,1%), m. Oława (77,3%), Kostomłoty (78,7%), m. Oleśnica (79,3%), Brzeg Dolny (81,2%), Wrocław (82,3%), Środa Śląska (83,2%), Siechnice (92,3%). Spadek liczby dzieci objętych opieką przedszkolną w latach 2006-2012 wystąpił w gminie Mietków o 14,6% [Wykres: Zmiana odsetka dzieci objętych opieką przedszkolną w latach 2006-2012 i tabela: Odsetek dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym w wieku 3 – 6 lat (2006 – 2012)].

Zmiana odsetka dzieci objętych opieką przedszkolną w latach 2006-2012 (na podstawie danych GUS).



Odsetek dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym w wieku 3-5 lat (2006 – 2012) (na podstawie danych GUS).

JEDNOSTKA TERYTORIALNA	ROK						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
DOLNOŚLĄSKIE	59,3	60,1	63,6	68,4	68,5	71,3	71,7
Oleśnica	21,6	24,4	24,6	34,7	36,9	40,3	34,4
Zawonia	39,2	35,1	34,1	43,2	38,1	36,4	44,6
Wisznia Mała	43,7	40,5	59,2	50,3	53,6	57,7	49,0
Mietków	62,3	64,9	67,2	71,8	59,9	54,6	53,2
Oława	34,0	32,7	37,3	45,0	53,0	58,2	56,5
Żórawina	56,0	59,4	61,6	67,0	59,5	61,5	56,9
Jordanów Śląski	33,7	33,9	22,5	42,7	50,8	64,0	58,2
Dobroszyce	44,2	41,7	53,4	65,2	57,7	61,5	58,6
Czernica	51,3	51,1	32,0	43,8	30,0	48,4	59,0
Prusice	47,5	39,1	50,3	56,4	50,9	53,7	59,3
Borów	25,1	26,2	37,8	53,8	46,9	57,6	59,4
Sobótka	42,6	42,6	54,7	63,6	64,1	66,0	61,5
Domaniów	50,6	56,8	58,0	62,8	60,3	64,8	61,7
Miękinia	51,9	54,4	61,3	64,7	48,6	61,6	64,2
WrOF	51,2	50,6	56,0	63,1	59,3	65,4	66,4
Długołęka	43,0	40,0	47,0	59,9	68,2	76,1	68,1
Kobierzyce	43,0	44,6	54,3	71,8	61,5	64,9	69,4
Jelcz-Laskowice	45,3	45,1	64,1	67,4	62,1	61,2	69,7
Kąty Wrocławskie	59,5	57,1	53,8	64,7	62,5	63,7	71,2
Kostomłoty	57,2	54,9	58,8	61,0	63,2	72,2	74,4
Wołów	58,8	59,4	60,3	56,9	61,3	71,9	74,6
Oborniki Śląskie	60,0	57,4	63,0	67,7	73,6	70,3	76,1
Brzeg Dolny	70,4	73,7	82,0	81,1	76,3	78,6	77,3
Trzebnica	38,0	36,7	55,8	71,9	61,8	70,1	78,7
m. Oleśnica	64,0	65,7	69,8	79,5	76,8	78,0	79,3
m. Oława	61,9	67,6	71,8	74,8	75,7	78,7	81,2
Środa Śląska	76,9	75,9	80,2	81,0	82,4	82,0	82,3
Siechnice	69,3	70,3	74,4	76,8	73,4	81,8	83,2
Wrocław	74,0	73,1	70,4	78,6	40,6	88,9	92,3

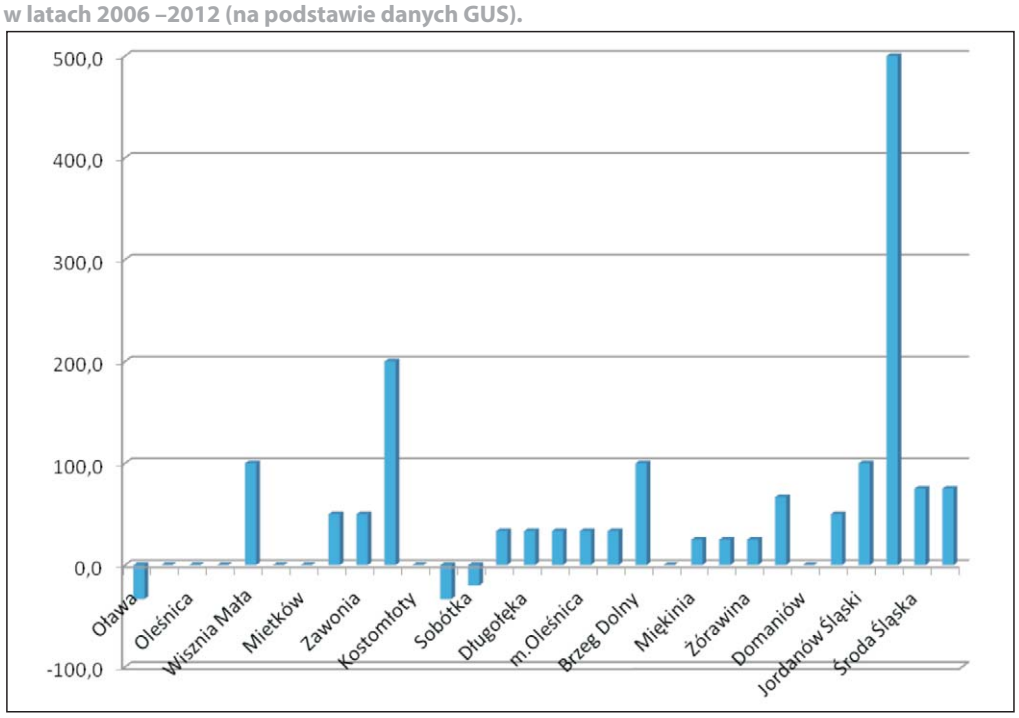
Średnia dla województwa
Średnia dla WrOF
Wartość poniżej średniej
Wartość powyżej średniej

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Ochrona zdrowia

Wskaźnik dotyczący ilości placówek ambulatoryjnej opieki zdrowotnej w przeliczeniu na 10 tys. ludności, odzwierciedla dostępność obywateli do punktów opieki medycznej, a co za tym idzie stanowi o standardzie życia i poczuciu bezpieczeństwa mieszkańców. W zestawieniu ze średnią dla obszaru WrOF (4) najlepsze warunki z zakresu ochrony zdrowia występują w gminach: Wrocław (7), Środa Śląska (7), m. Oława (6), Kobierzyce (6), Jordanów Śląski (6), Domaniów (6), Żórawina (5), Oborniki Śląskie (5), Miękinia (5), Kąty Wrocławskie (5), Wołów (4), Sobótka (4), m. Oleśnica (4), Jelcz-Laskowice (4), Długołęka (4), Brzeg Dolny (4), Borów (4). Najgorzej pod względem dostępu do placówek ambulatoryjnych wypadają gminy: Oleśnica (2), Oława (2), Prusice (2), Wisznia Mała (2), Czernica (2). Spadek liczby placówek na 10 tys. mieszkańców w latach 2006-2012 odnotowano w gminach: Borów (-33,3%), Oława (-33,3%), Sobótka (-20%), na stałym poziomie utrzymuje się w gminach: Czernica, Oleśnica, Prusice, Dobroszyce, Mietków, Katy Wrocławski i Domaniów, a w pozostałych nastąpił wzrost [Wykres: Zmiana liczby placówek ambulatoryjnej opieki zdrowotnej na 10 tys. ludności w lata 2006–2012 i tabel: Placówki ambulatoryjnej opieki zdrowotnej na 10 tys. ludności (2006–2012)].

Zmiana liczby placówek ambulatoryjnej opieki zdrowotnej na 10 tys. ludności w latach 2006 –2012 (na podstawie danych GUS).



Placówki ambulatoryjnej opieki zdrowotnej na 10 tys. ludności (2006 – 2012) (na podstawie danych GUS).

JEDNOSTKA TERYTORIALNA	ROK						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
DOLNOŚLĄSKIE	3	3	4	4	4	5	5
Oleśnica	2	3	3	3	3	2	2
Zawonia	2	2	2	3	2	2	2
Wisznia Mała	3	2	2	2	2	2	2
Mietków	2	2	2	2	2	2	2
Oława	1	1	2	2	2	2	2
Żórawina	3	3	3	3	3	3	3
Jordanów Śląski	0	3	3	3	3	4	3
Dobroszyce	3	3	3	3	3	3	3
Czernica	1	1	2	2	2	3	3
Prusice	2	1	1	2	2	3	3
Borów	2	2	4	4	4	3	3
Sobótka	3	3	3	4	3	4	4
Domaniów	6	0	4	4	4	4	4
Miękinia	2	2	2	2	3	4	4
WrOF	3	3	3	3	3	3	4
Długołęka	3	4	4	4	4	3	4
Kobierzyce	3	3	2	4	4	4	4
Jelcz-Laskowice	5	5	3	4	2	5	4
Kąty Wrocławskie	3	3	4	4	3	4	4
Kostomłoty	5	4	4	5	4	5	5
Wołów	4	4	4	4	4	5	5
Oborniki Śląskie	4	3	5	4	4	5	5
Brzeg Dolny	4	2	5	5	4	5	5
Trzebnica	6	6	6	6	6	6	6
m. Oleśnica	3	7	7	7	6	6	6
m. Oława	1	1	3	3	2	5	6
Środa Śląska	4	4	4	5	5	6	6
Siechnice	4	4	4	6	6	7	7
Wrocław	4	4	4	5	5	6	7

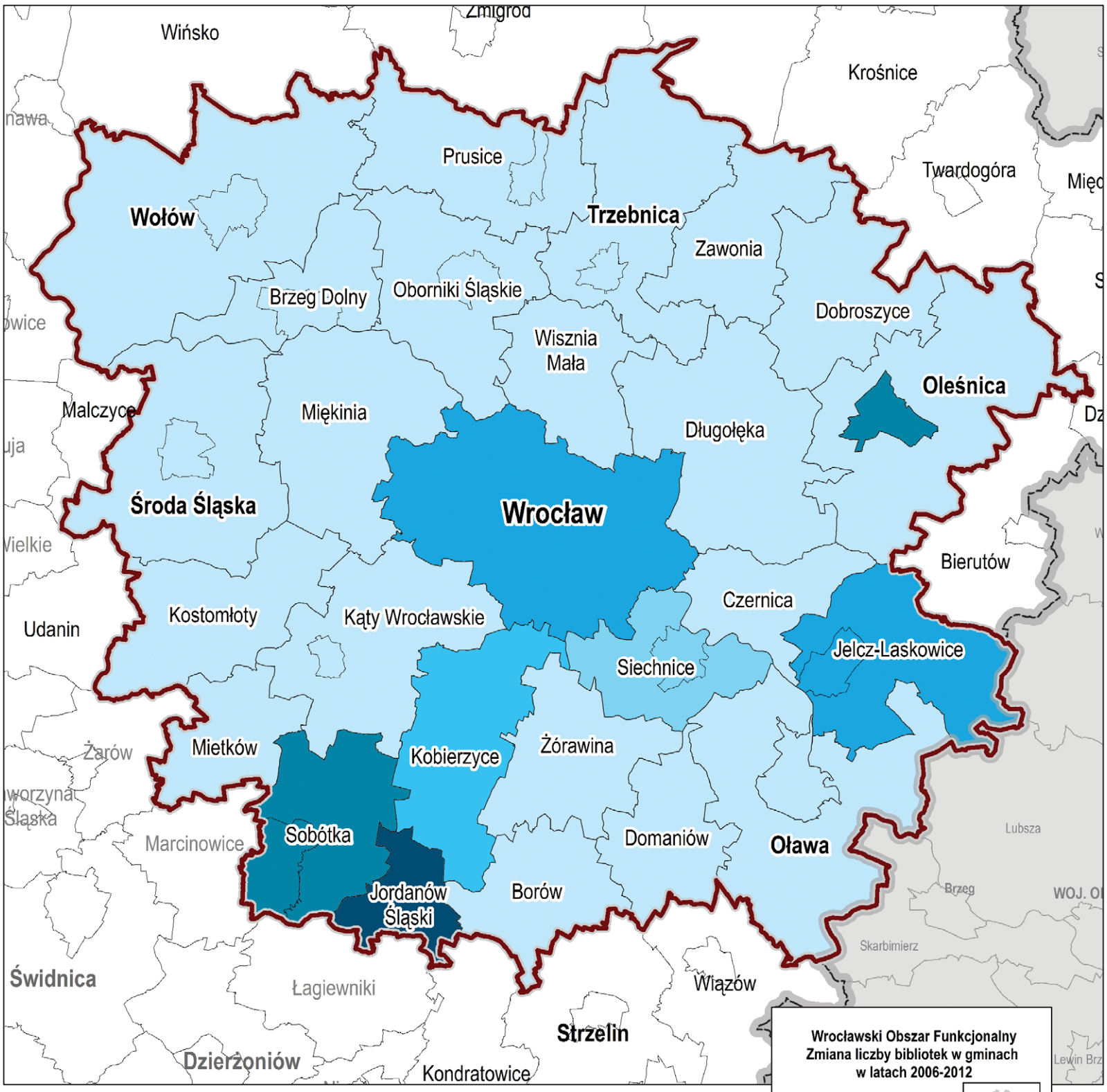
Średnia dla województwa

Średnia dla WrOF

Wartość poniżej średniej

Wartość powyżej średniej

Zmiana liczby bibliotek w gminach (lata 2006 – 2012) (na podstawie danych GUS).

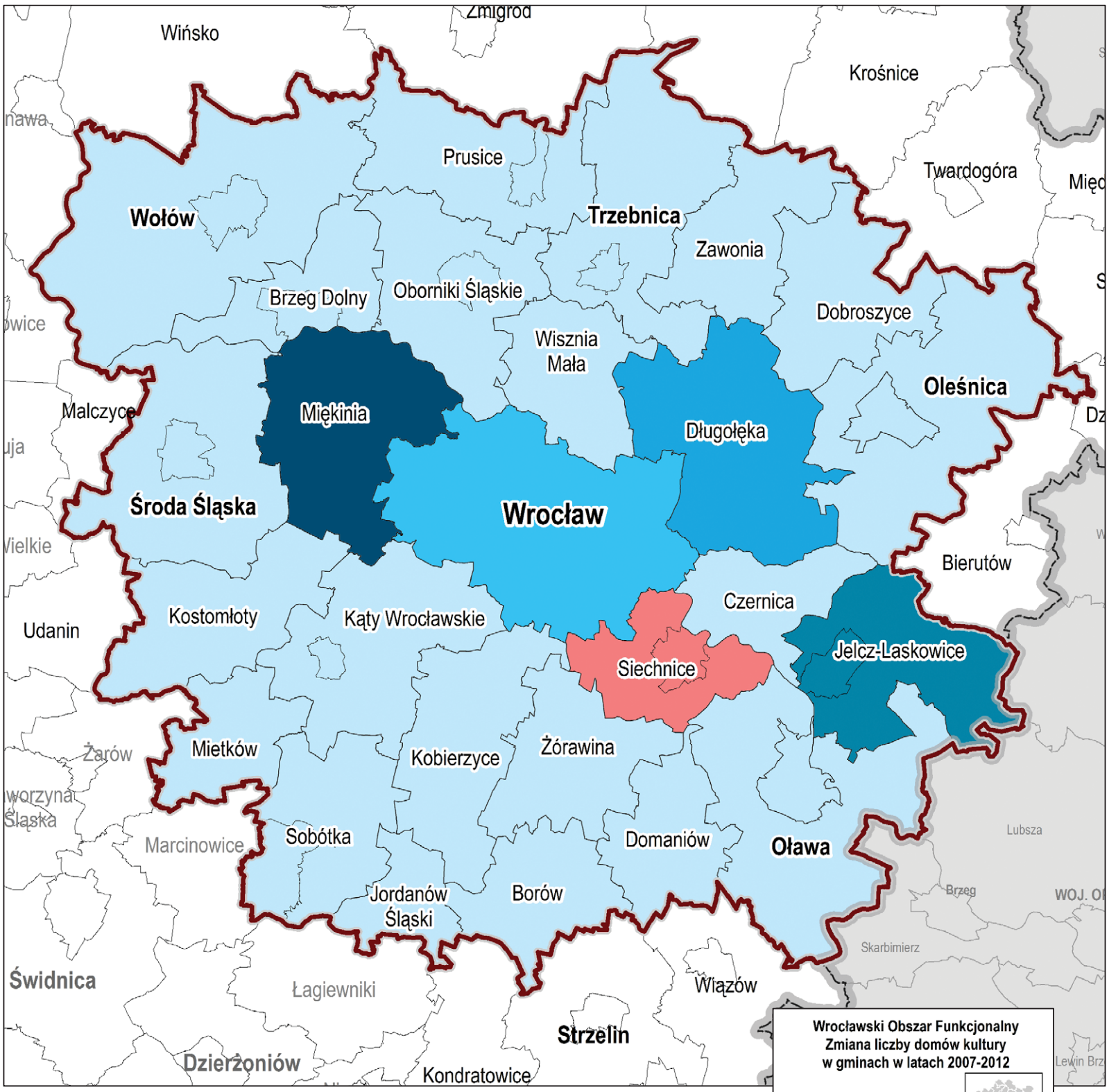


Kultura

Największa koncentracja bibliotek (2012 r.) występuje w gminach: Wrocław (45), Siechnice (5), Długołęka (10), Oława (7), Środa Śląska (6), Czernica (6), Siechnice (6), Wołów (5) i Kobierzyce (5). Są to wartości równe i przekraczające średnią dla WrOF (5). W okresie 2006–2012 nastąpił spadek liczby bibliotek w gminach (2012 r.): Siechnice (6), Kobierzyce (5), Wrocław (45), Jelcz-Laskowice (4), miasto Oleśnica (3), Sobótka (3), Jordanów Śląski (0), natomiast w pozostałych gminach stan się nie zmienił [Map: Zmiana liczby bibliotek w gminach (lata 2006 – 2012)]. W przypadku domów kultury największa koncentracja (2012 r.) występuje w gminach: Wrocław (12), Siechnice (5), Długołęka (5), m. Oława (2) i m. Oleśnica (2) – średnia dla WrOF (2). Liczba ich wzrosła jedynie w gm. Siechnice (2012 r. – 5) natomiast w gminach: Wrocław (12), Długołęka (5), Jelcz-Laskowice (1) i Miękinia (0) odnotowano ich spadek, w pozostałych gminach WrOF stan liczebny tych placówek się nie zmienił [Mapa: Zmiana liczby domów kultury w gminach (lata 2006 – 2012)].

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Zmiana liczby domów kultury w gminach (lata 2006 – 2012) (na podstawie danych GUS).



Wskaźnik dotyczący liczby imprez kulturalnych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców świadczy o ich dostępności i możliwości rozwoju społeczeństwa. W zestawieniu ze średnią dla obszaru WrOF (7) największą ofertą kulturalną w 2012 r. charakteryzują się gminy: Oborniki Śląskie (51,4), m. Oleśnica (30,4), Zawonia (13,1), Dobroszyce (11), Brzeg Dolny (7,4). W gminach: Borów, Czernica, Jordanów Śląski, Miękinia, Oława – zgodnie z danymi GUS, imprez kulturalnych nie odnotowano. Spadek liczby imprez kulturalnych na 1000 mieszkańców w 2007–2012 odnotowano w gminach: Oleśnica (-0,1), Brzeg Dolny (-0,5), Wrocław (-0,6), Żórawina (-1,0), Miękinia (-1,4), Katy Wrocławskie (-1,5), Dobroszyce (-2,3), Długołęka (-3,2), Siechnice (-3,5), Mietków (-3,9), Trzebnica (-4,5), Domaniów (-4,6), Środa Śląska (-5,3), Prusice (-5,4), Wisznia Mała (-16,5) [Tabela 7].

TABELA 7. Liczba imprez na 1000 mieszkańców (2006 – 2012).

JEDNOSTKA TERYTORIALNA	ROK						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Borów	-	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0
Czernica	-	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0
Jordanów Śląski	-	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0
Miękinia	-	1,4	-	0,0	-	0,0	0,0
Oława	-	0,0	-	0,0	-	0,0	0,0
Wrocław	-	2,8	-	2,1	-	1,1	1,2
Prusice	-	5,2	-	1,9	-	6,5	1,7
Jelcz-Laskowice	-	0,5	-	1,2	-	1,3	2,1
Środa Śląska	-	6,7	-	18,5	-	4,5	2,2
Mietków	-	6,2	-	17,6	-	2,6	2,3
Żórawina	-	3,5	-	3,7	-	4,0	2,5
Kobierzyce	-	3,7	-	4,1	-	2,2	3,7
Długołęka	-	6,9	-	4,8	-	3,7	3,7
Oława	-	2,1	-	2,4	-	3,6	4,6
Siechnice	-	9,9	-	11,5	-	5,0	4,6
Sobótka	-	1,1	-	2,0	-	3,4	4,6
DOLNOŚLĄSKIE	-	4,9	-	6,2	-	5,0	5,0
Wołów	-	4,5	-	5,0	-	6,3	5,0
Trzebnica	-	22,5	-	9,7	-	4,9	6,0
Kąty Wrocławskie	-	7,8	-	5,6	-	6,3	6,3
Wisznia Mała	-	12,4	-	7,0	-	7,5	6,5
Kostomłoty	-	2,3	-	4,6	-	5,0	6,7
Domaniów	-	11,3	-	7,9	-	28,3	6,7
Oleśnica	-	7,0	-	13,2	-	7,0	6,9
WrOF	-	6,9	-	7,6	-	8,5	7,0
Brzeg Dolny	-	7,9	-	10,8	-	7,7	7,4
Dobroszyce	-	13,3	-	14,7	-	11,3	11,0
Zawonia	-	8,9	-	12,5	-	13,7	13,1
Oleśnica	-	35,8	-	37,1	-	37,0	30,4
Oborniki Śląskie	-	5,4	-	12,0	-	60,1	51,4

Średnia dla województwa
Średnia dla WrOF
Wartość poniżej średniej
Wartość powyżej średniej

Wnioski

Największa koncentracja usług publicznych występuje w miastach. W latach 2006–2012 w siedemnastu gminach z obszaru WrOF wystąpił wzrost liczby przedszkoli. Jednocześnie spadek liczby dzieci uczęszczających do szkół podstawowych i gimnazjalnych skutkował zmniejszeniem się liczby placówek edukacyjnych w części gmin. W większości gmin dostępność do punktów opieki medycznej jest porównywalna ze średnią dla WrOF lub wyższa, co przekłada się na wyższy standard życia i poczucie bezpieczeństwa mieszkańców. Największa koncentracja placówek opieki zdrowotnej występuje w miastach; najwięcej porad lekarskich, tj. powyżej 100 000 udzielono w miastach: Wrocław, Oleśnica, Oława, Środa Śląska, Jelcz-Laskowice, Wołów i Brzeg Dolny. W okresie 2006–2012 w części gmin wystąpił spadek liczby bibliotek i domów kultury (z wyjątkiem Siechnic), co może mieć związek ze zwiększeniem dostępu do technologii informacyjno-komunikacyjnych.

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

ANALIZY PRZESTRZENNE DLA OKREŚLENIA WYTYCZNYCH DLA LOKALIZACJI USŁUG PUBLICZNYCH

Dla potrzeb określenia wytycznych lokalizacyjnych dla centrów usług publicznych przeprowadzono analizy z wykorzystaniem obiektów zgromadzonych w Bazie Danych Obiektów Topograficznych wg stanu na rok 2011:

- Analiza gęstości występowania obiektów usług publicznych we WrOF;
- Analiza z wykorzystaniem elips odchylenia standardowego od średniego środka we WrOF;
- Analiza dostępności poszczególnych obiektów usług publicznych we WrOF;
- Analiza obszarów dynamicznie rozwijających się we WrOF.

Przy analizie obszarów dynamicznie rozwijających się posłużono się danymi oraz opracowaniami sporządzonymi w ramach działania nr 2 przez Instytut Rozwoju Terytorialnego oraz wynikami badań ankietowych przeprowadzonych przez IPC Instytut Badawczy:

- „Delimitacja Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego" - marzec 2014;
- „Analiza polityk rozwoju gmin";
- „Analiza uwarunkowań rozwoju osadnictwa w zakresie mieszkalnictwa i usług" - czerwiec 2014 r.;
- „Analiza rynku gruntów inwestycyjnych wraz z oceną dynamiki zmian na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego" - autor Beata Warczewska, Wrocław 2014 r.;
- „Raport z badań ilościowych" - autor IPC Instytut Badawczy, grudzień 2014 r.

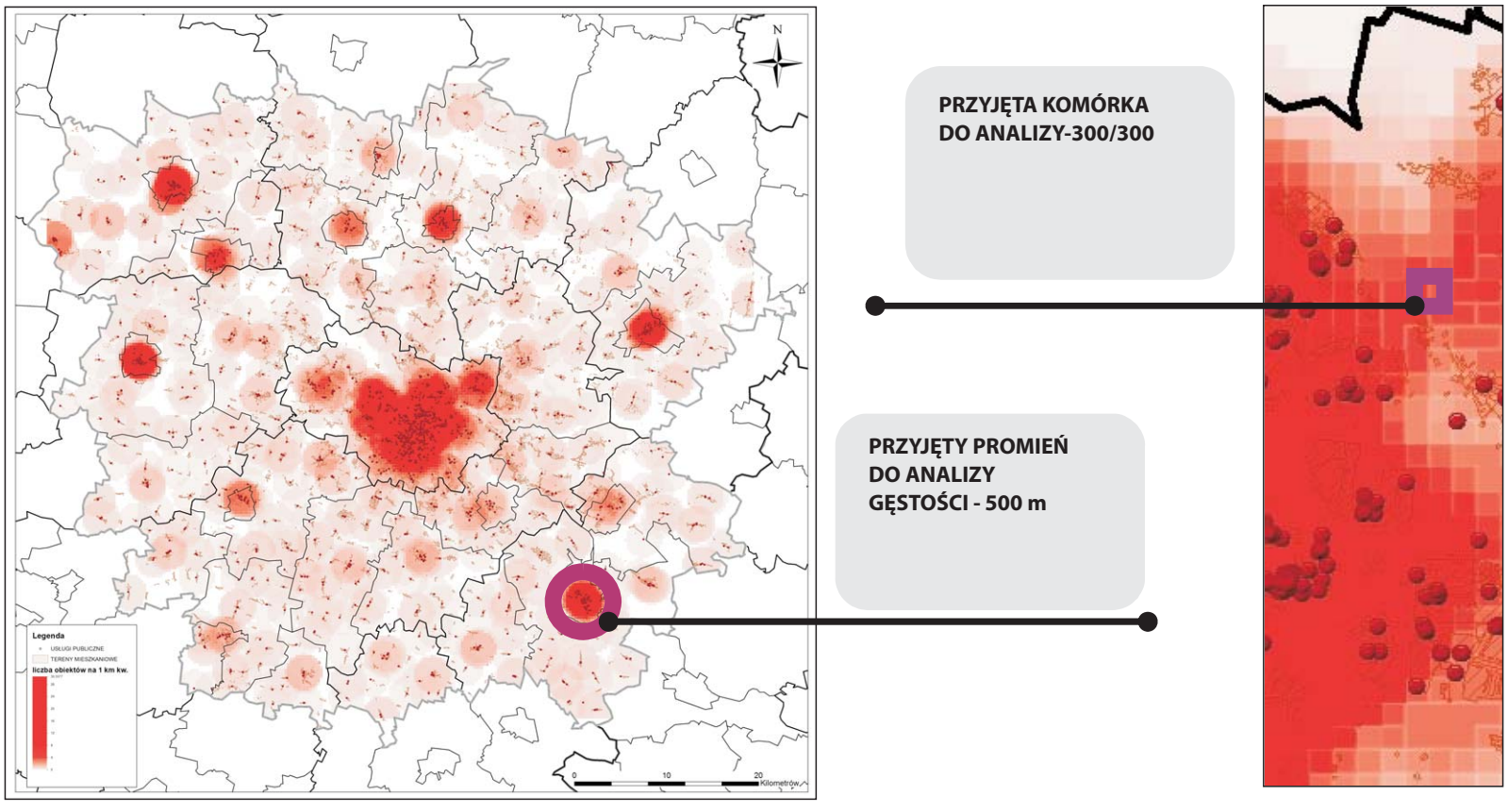
W ramach analiz dotyczących rozmieszczenia usług edukacji opierano się także na informacjach zawartych w „Raporcie końcowym dotyczącym usprawnienia systemu edukacji przedszkolnej w ramach Aglomeracji Wrocławskiej w oparciu o model wspólnych działań jednostek samorządowych" sporządzonym w ramach Programu dla Europy Środkowej współfinansowanym ze środków ERDF na zlecenie Gminy Wrocław (wykonawca EU - CONSULT Sp. z.o.o. - grudzień 2013 r.).

METODOLOGIA

Gęstość sieci usług publicznych w gminach WROF

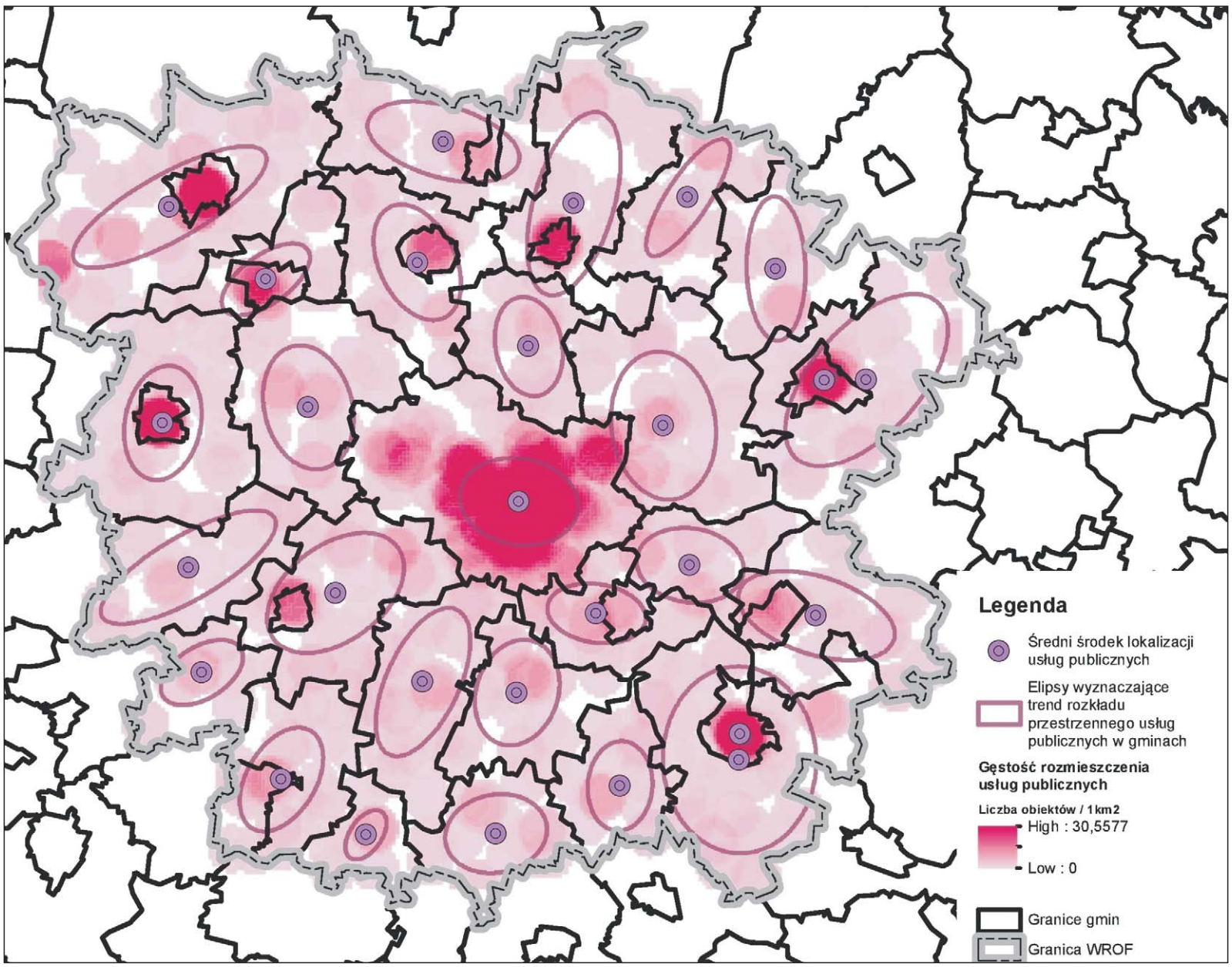
Gęstość sieci usług publicznych została zbadana na podstawie określenia ilości występowania wszystkich punktów (usług publicznych) w przyjętym od każdego z nich promieniu 500 m. Efektem tego jest mapa, obrazująca rozmieszczenie wszystkich obiektów usług publicznych na tle gęstości ich występowania na 1 km kw. Na tej podstawie można wstępnie wskazać obszary słabo nasycone usługami publicznymi oraz ośrodki silnie w nie wyposażone w stosunku do ich ogólnej liczby. Wyraźnie widać wysokie nasycenie obiektów usług publicznych w środku obszaru czyli we Wrocławiu oraz w miastach: Środa Śląska, Wołów, Brzeg Dolny, Oborniki Śląskie, Trzebnica, Oleśnica, Oława oraz Kąty Wrocławskie. W mniejszym stopniu nasycenie występuje w Kostomłotach, Sobótce, Kobierzycach, Żórawinie, Siechnicach, Jelczu-Laskowicach, Długołęce oraz Prusicach. W dalszych rozdziałach niniejszego opracowania została zbadana gęstość występowania poszczególnych rodzajów usług publicznych wg przyjętego wcześniej podziału.

Analiza z wykorzystaniem elips odchylenia standardowego od średniego środka we WROF.



Na podstawie wykonanej wcześniej analizy gęstości sieci usług publicznych, w zestawieniu z liczbą ludności z lat 2006, 2009 i 2012 w poszczególnych miejscowościach, przeanalizowano lokalizację średniego centrum rozmieszczenia ludności w gminach wyznaczając punkt ciężkości dla mieszkalnictwa, usług oraz usług publicznych w każdej gminie. Porównując lokalizację punktów ciężkości w kolejnych latach, można zaobserwować kierunkowy trend zmiany rozmieszczenia ludności w każdej z gmin, który najsilniej wystąpił w gminach: Kąty Wrocławskie, Kobierzyce i Żórawina. Wyraża się on w silnym przesunięciu środka ciężkości mieszkalnictwa w kierunku miasta Wrocławia, co związane jest z dynamicznym rozwojem nowej zabudowy mieszkaniowej na styku wymienionych gmin z miastem Wrocław. W analizie wykorzystano elipsy odchylenia standardowego, które obrazują trend rozkładu przestrzennego ludności na obszarze WrOF w latach 2006- 2012 (Mapa nr 3). Elipsy wygenerowane zostały automatycznie (za pomocą narzędzia GIS), które mierzy orientację i kierunek rozkładu danych względem średniego środka. W zasięgu elipsy wygenerowanej dla każdej gminy znajduje się 68% ludności tej gminy.

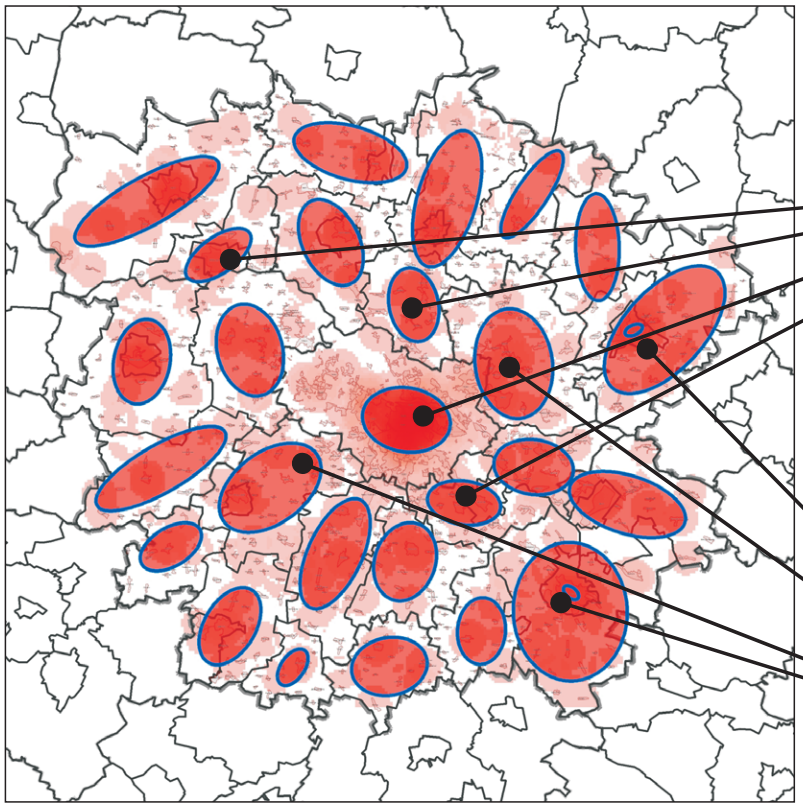
MAPA nr 3. Średni środek lokalizacji ośrodków usług publicznych w gminach WrOF.



Wielkość elipsy pozwala ocenić stopień skupienia ludności na obszarze danej gminy. Mniejsza elipsa oznacza większą koncentrację mieszkalnictwa oraz usług wokół średniego środka. Im większa elipsa – tym większe rozproszenie ludności. Na podstawie kształtu elipsy możemy ocenić układ przestrzenny mieszkalnictwa w danej gminie. Elipsy zbliżone do okręgu oznaczają układ koncentryczny – skupiony wokół średniego środka mieszkalnictwa. Taki układ występuje np. w gminie Jordanów Śląski. Elipsy o kształcie wrzecionowatym wskazują na układ pasmowy związany najczęściej z ciągami komunikacyjnymi, naturalnymi barierami rozwoju mieszkalnictwa oraz silnym oddziaływaniem Wrocławia. Tego typu układ jest szczególnie widoczny w przypadku gmin leżących na południowy zachód od Wrocławia – Kostomłoty, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce.

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

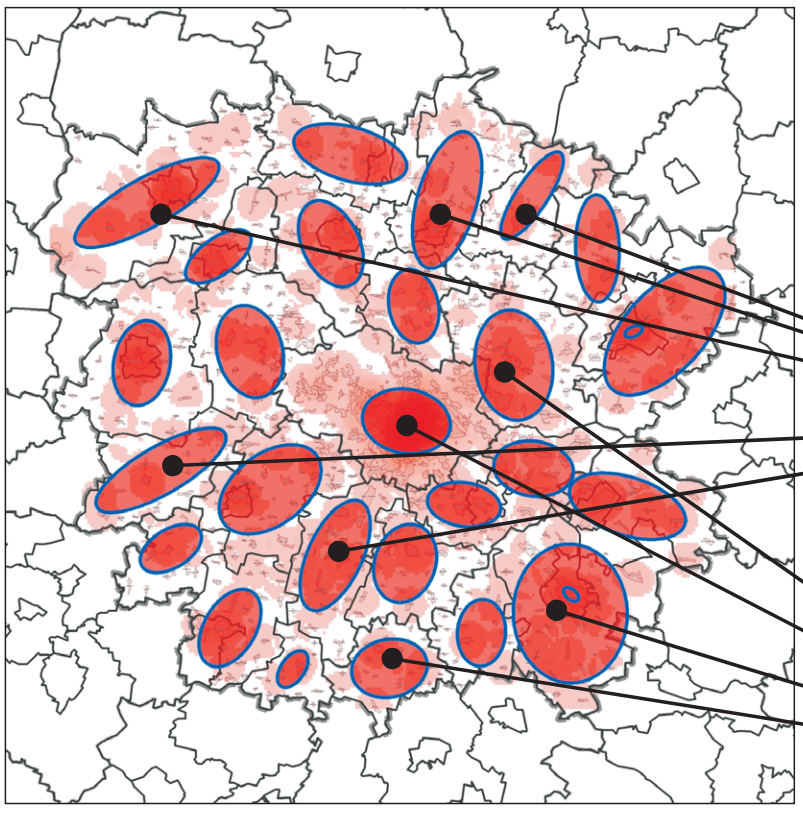
Ocena stopnia skupienia wg wielkości elipsy.



MNIEJSZA ELIPSA - WIĘKSZA KONCENTRACJA MIESZKALNICTWA ORAZ USŁUG PUBLICZNYCH WOKÓŁ ŚREDNIEGO OŚRODKA

WIĘKSZA ELIPSA - WIĘKSZE ROZPROSZENIE LUDNOŚCI

Ocena stopnia skupienia wg kształtu elipsy.



ELIPSY O KSZTAŁCIE WRZECIONOWATYM WSKAZUJĄ NA UKŁAD PASMOWY ZWIĄZANY NAJCZĘŚCIEJ Z CIAGAMI KOMUNIKACYJNYMI, NATURALNYMI BARIERAMI ROZWOJU MIESZKALNICTWA LUB SILNYM ODDZIAŁYWANIEM WROCŁAWIA

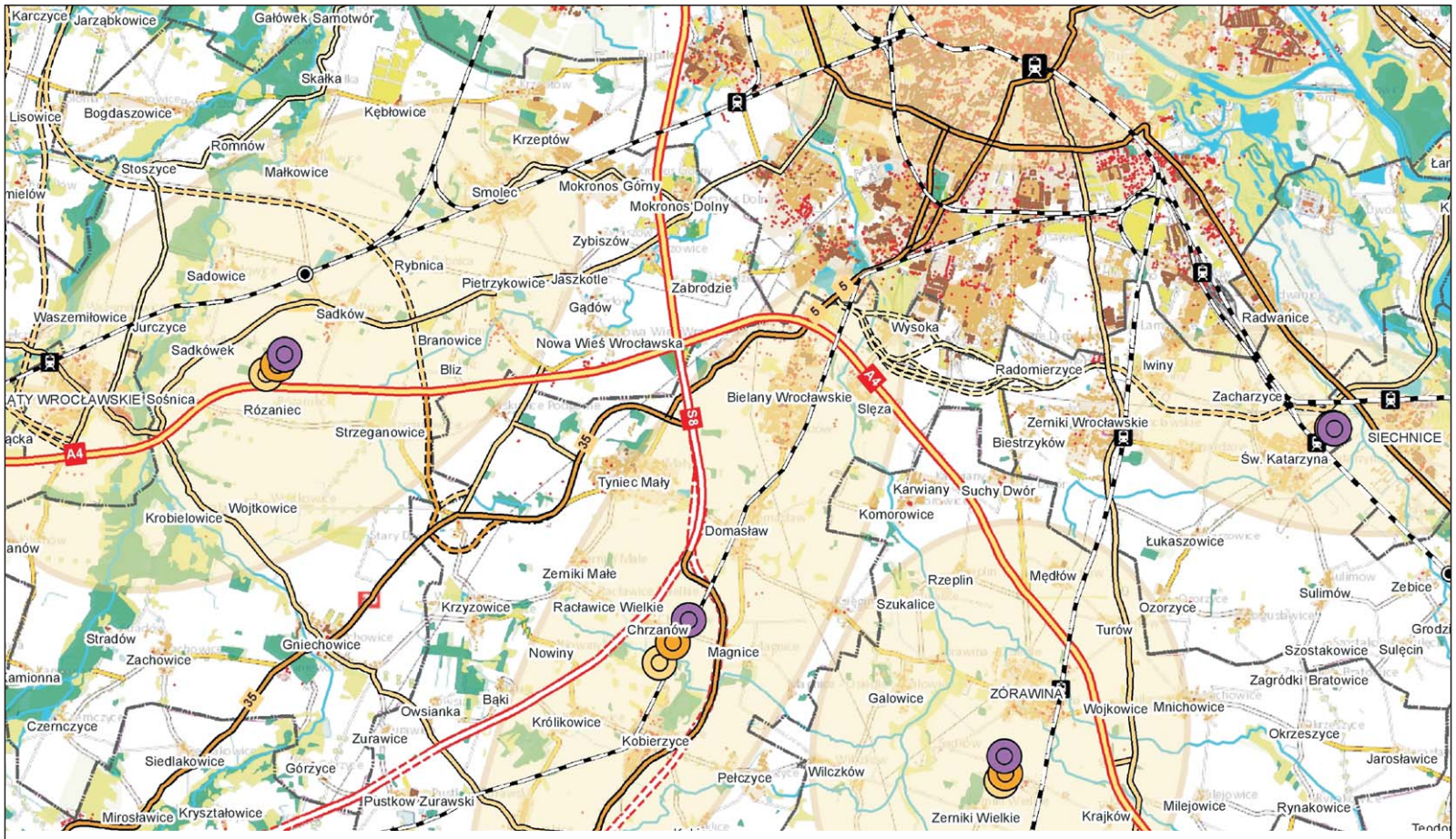
ELIPSY ZBLIZONE DO OKRĘGU OZNACZAJĄ UKŁAD KONCENTRYCZNY - SKUPIONY WOKÓŁ ŚREDNIEGO ŚRODKA USŁUG PUBLICZNYCH

Średni środek lokalizacji usług publicznych wyznaczony został na podstawie analiz rozmieszczenia ludności na przestrzeni 6 lat. Na Mapie nr 4 przedstawiono fragment WrOF, w którym nastąpiło najsilniejsze przesunięcie środka rozmieszczenia ludności w tym okresie – Kąty Wrocławskie, Kobierzyce i Żórawina.

Na ciążenie tych miejscowości w kierunku Wrocławia silny wpływ mają zapoczątkowane procesy suburbanizacji oraz eksurbanizacji, lokalizacja miejsc pracy mieszkańców podwrocławskich miejscowości, a także szeroka i zróżnicowana oferta pracy oraz kształcenia na różnych poziomach. W trochę mniejszym stopniu wpływ mogą mieć także: lokalizacja silnego ośrodka usługowego jakim stały się Bielany Wrocławskie, podłączenie do IV Paneuropejskiego korytarza Transportowego, którego elementem jest zlokalizowana w tym obszarze autostrada A4, szeroka oferta wrocławskiej sieci usług komercyjnych i publicznych (usługi kultury, edukacji, handlu, sportu i rekreacji, rozrywki, zdrowia oraz usług specjalistycznych) w stosunku do oferty lokalnych ośrodków usługowych.

Jeśli na przesunięcie średniego środka rozmieszczenia ludności w gminach rzeczywiście wpływ mają częste kontakty mieszkańców tych gmin z Wrocławiem z powodów wymienionych powyżej, oznacza to, że proces ten w dalszym stopniu może postępować. W szczególności może stać się to w gminach o dodatnim wskaźniku przyrostu ludności, oraz w gminach gdzie występuje największa ilość wszystkich czynników wymienionych powyżej. Takim przypadkiem jest np. gmina Kobierzyce.

MAPA 4. Przesunięcie średniego środka rozmieszczenia ludności w latach 2006-2012 w gminach: Kąty Wrocławskie, Kobierzyce i Żórawina.



KIERUNEK PRZESUNIĘCIA ŚREDNIEGO ŚRODKA ROZMIESZCZENIA LUDNOŚCI W LATACH 2006-2012

Średni środek rozmieszczenia ludności gminy w 2012 roku

Średni środek rozmieszczenia ludności gminy w 2009 roku

Średni środek rozmieszczenia ludności gminy w 2006 roku

Granica WROF

Granice gmin

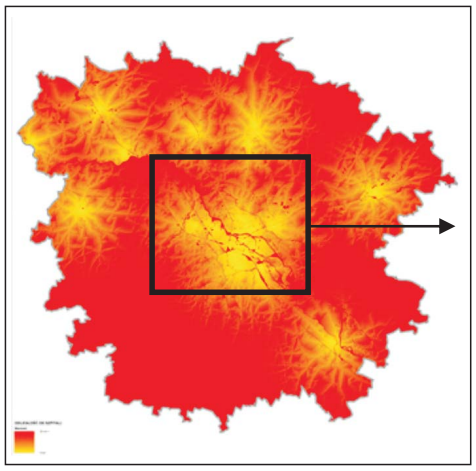
Analiza dostępności poszczególnych rodzajów obiektów usług publicznych we WROF.

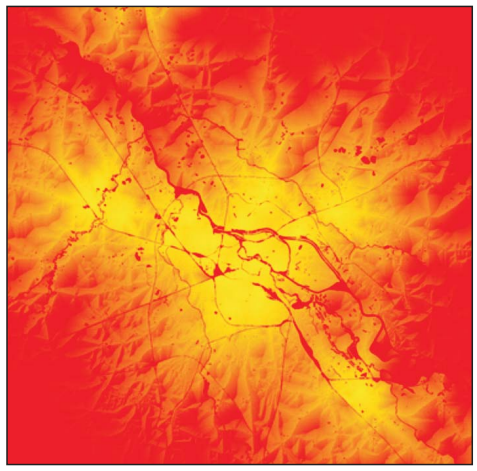
Łatwy oraz szybki dostęp jest jednym z kluczowych czynników decydującym o jakości danej usługi. Jego rola rośnie jeśli skupimy swoją uwagę tylko na usługach publicznych takich jak np. szpitale, placówki zdrowia lub jednostki straży pożarnej i policji, które w pierwszym stopniu powinny posiadać możliwość szybkiej dostępności względem obszarów zamieszkiwania. Aby zbadać tą zależność przeprowadzono analizy dla każdego rodzaju badanej sieci usług. Analiza dostępności poszczególnych rodzajów obiektów usług publicznych we WrOF została wykonana w oparciu
o rastrowe mapy dystansu, na których została określona odległość od punktów definiujących konkretne rodzaje usług publicznych na podstawie wcześniej zdefiniowanej sieci dróg i ciągów pieszych. Zastosowana metoda nie odnosi się do rodzaju środka transportu ani do czasu osiągnięcia celu jakim są przedmiotowe usługi publiczne, obrazuje wyłącznie odległość uwzględniając elementy zdefiniowane jako zapewniające oraz utrudniające przemieszczanie się do zadanego celu. Dla oceny dostępności do poszczególnych rodzajów usług publicznych zostały wykorzystane następujące dane:

- zgeneralizowane obszary istniejącej zabudowy mieszkaniowej;
- punkty odpowiadające poszczególnym obiektów usług publicznych;
- sieć dróg i ciągów pieszych;
- sieć linii kolejowych;
- cieki oraz zbiorniki wodne.

W oparciu o przedmiotowe dane zdefiniowano bariery przestrzenne takie jak: rzeki, ważniejsze cieki wodne i zbiorniki wodne, linie kolejowe, autostrady oraz drogi ekspresowe. Następnie określono pożądany dystans od punktów odpowiadającym poszczególnym rodzajom obiektów usług publicznych, a następnie „zbudowano" mapę przemieszczania się do tych obiektów po sieci dróg niższej klasy oraz ciągach pieszych. Każdej komórce przypisana została wartość odpowiadająca odległości do najbliższego obiektu w jej sąsiedztwie. Przyjęto następujące odległości dla poszczególnych rodzajów usług publicznych: 3 km od żłobków, przedszkoli, szkół podstawowych, 4 km dla gimnazjów, 8 km i 20 km dla szpitali oraz 3 km dla wszystkich pozostałych rodzajów usług. Przyjęte odległości od obiektów edukacji wynikają z przepisów ustawy o systemie oświaty, które mówią, że droga dziecka z domu do szkoły nie może być dłuższa niż 3 km dla uczniów klas I – IV i 4 km dla uczniów klas V – VI.

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013





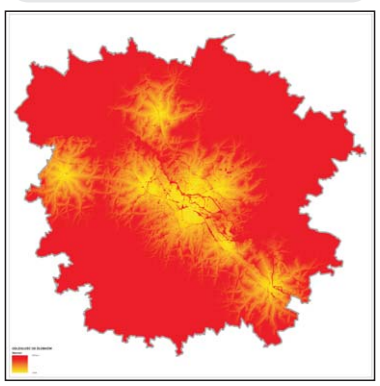


OBSZARY POZA BADANYM ZASIĘGIEM BADANEJ GRUPY USŁUG POBLICZNYCH

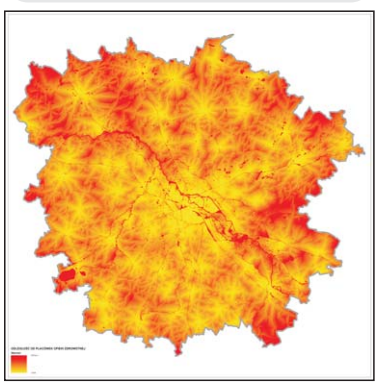
OBSZARY W BARDZO DOBRYM ZASIĘGU BADANEJ GRUPY USŁUG PUBLICZNYCH

Przedstawione poniżej wizualizacje dystansu od poszczególnych rodzajów usług publicznych pozwalają w szybki sposób wyłonić rodzaj sieci usług lepiej i gorzej dostępnych dla mieszkańców WrOF. Przyjęta gradacja od koloru czerwonego, który przypisany jest obszarom całkowicie położonym poza badanym zasięgiem oraz barierom przestrzennym, do koloru żółtego przypisanego obszarom o najlepszej dostępności pozwala szybko oszacować która sieć usług publicznych jest gęsta, a która najrzadsza. Do najsłabiej wyposażonych rodzajów sieci usług publicznych pod względem liczby obiektów zaliczono sieć żłobków i szpitali. Szpitale pełnią rolę ponadlokalną, ich liczba oraz lokalizacja często wynika z dawnego podziału administracyjnego na 49 województw. Ponadto są to obiekty specjalistyczne obsługujące dużą liczbę pacjentów w stosunku do innych obiektów zaliczanych do grupy usług publicznych, a ich lokalizacja jest uzależniona od większej liczby czynników i zmiennych niż w przypadku lokalizowania placówek opieki ambulatoryjnej.

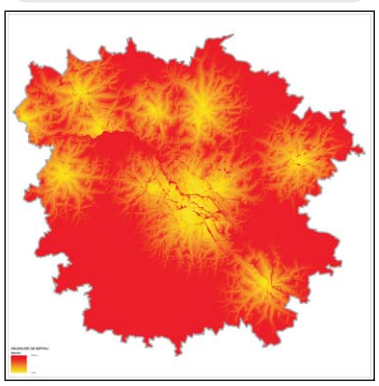
ŻŁOBKI



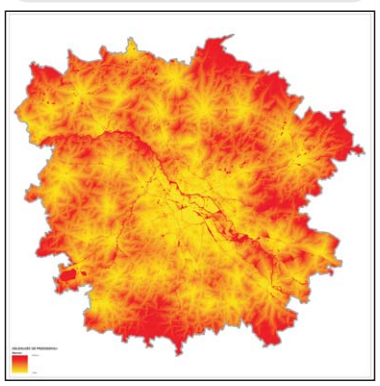
PLACÓWKI OPIEKI ZDROWOTNEJ



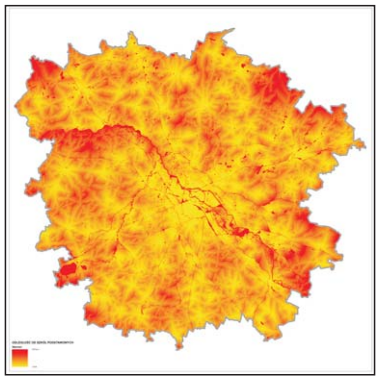
SZPITALE



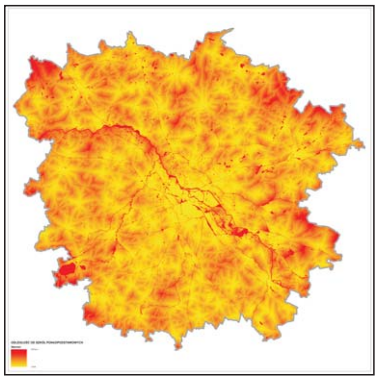
PRZEDSZKOLA



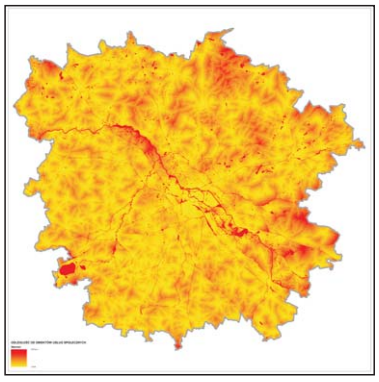
SZKOŁY PODSTAWOWE I GIMNAZJA



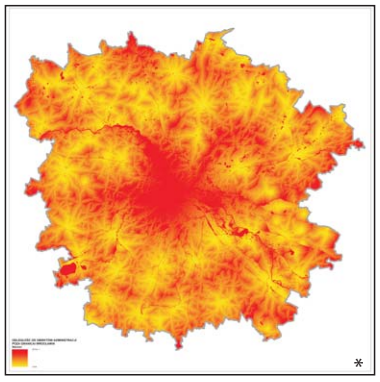
SZKOŁY PONADPODSTAWOWE



USŁUGI SPOŁECZNE

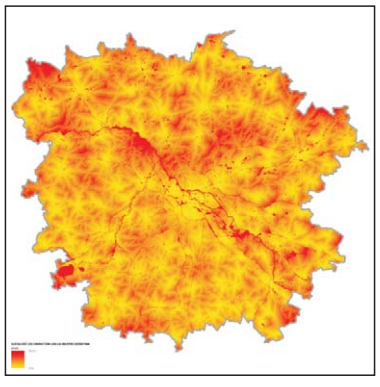


ADMINISTRACJA



*

USŁUGI BEZPIECZEŃSTWA



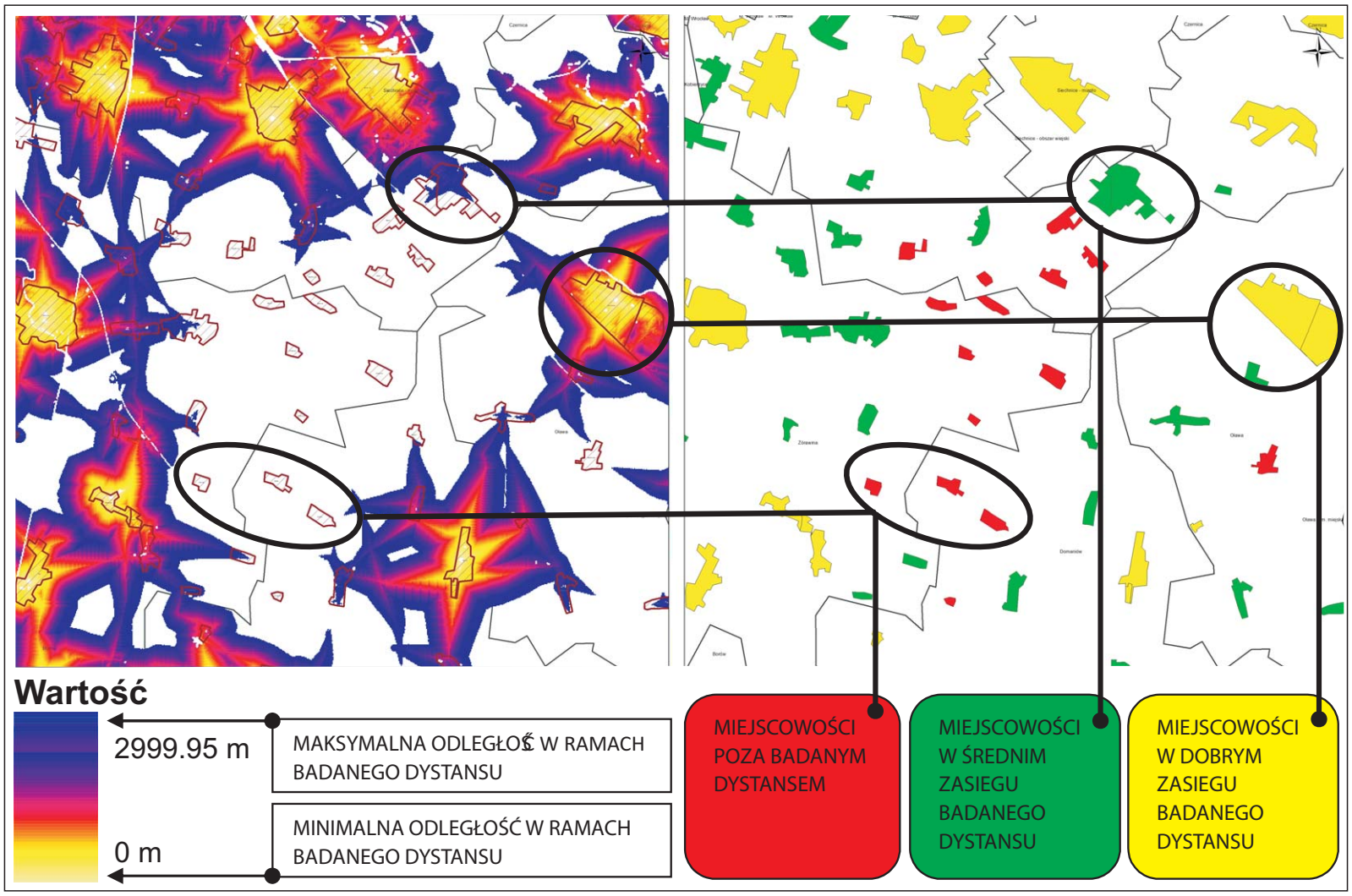


OBSZARY POZA BADANYM ZASIĘGIEM BADANEJ GRUPY USŁUG POBLICZNYCH

OBSZARY W BARDZO DOBRYM ZASIĘGU BADANEJ GRUPY USŁUG PUBLICZNYCH

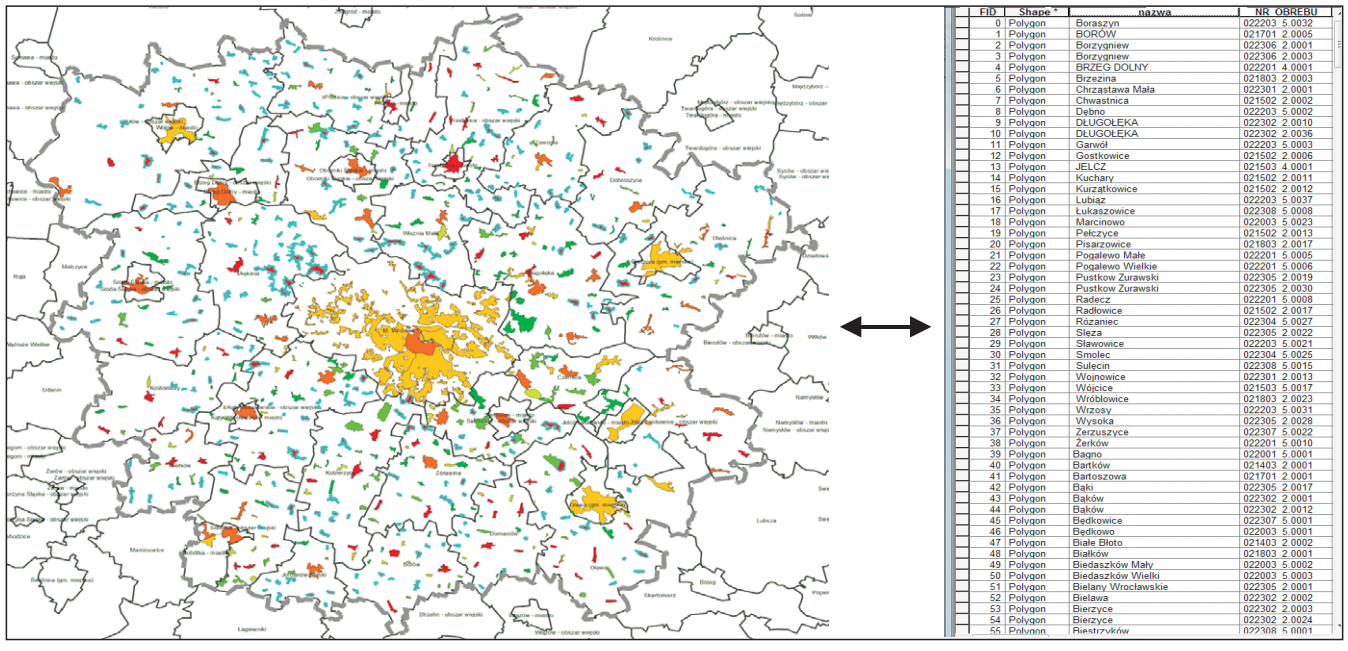
*PREZENTOWANY RYSUNEK NIE ZAWIERA OBIEKTÓW USŁUG ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ W OBSZARZE WROCŁAWIA

W następnym etapie, wykorzystując stworzone mapy dystansu, przeanalizowano położenie obszarów zabudowy mieszkaniowej w stosunku do założonych odległości dla poszczególnych rodzajów usług. Obszary zabudowy mieszkaniowej przejęły wartości przypisane poszczególnym komórkom map dystansu – wartość minimalną, maksymalną oraz średnią wartość uzyskaną na podstawie wszystkich wartości występujących w ich obszarze. Poniżej, po lewej stronie przedstawiono fragment mapy dystansu dla szkół podstawowych w zestawieniu z obszarami zabudowanymi, natomiast po prawej stronie widać trójstopniową gradację miejscowości, zbudowaną na podstawie wartości średniej odległości, pobranych z mapy dystansu dla analizowanej grupy usług. Kolor czerwony identyfikuje obszary położone całkowicie poza określonym zasięgiem od analizowanej sieci usług. Kolorem zielonym wyróżniono obszary położone częściowo w zasięgu badanego dystansu – w tzw. średnim zasięgu, natomiast kolor żółty przypisany jest obszarom w dobrym lub bardzo dobrym zasięgu od badanej sieci usług. W zależności od stopnia przyjętej gradacji możemy analizować mniej lub bardziej szczegółowo położenie poszczególnych obszarów zabudowy mieszkaniowej od konkretnych obiektów usług publicznych.



Na podstawie pobranych wartości z mapy dystansu, można łatwo wyselekcjonować grupę miejscowości, które całkowicie są położone poza przyjętymi, badanymi odległościami od danej grupy usług. W dalszych rozdziałach przedstawione są analizy dostępności przeprowadzone dla wybranych rodzajów sieci usług publicznych takich jak: przedszkola, placówki zdrowia i szpitale, szkoły podstawowe oraz gimnazja, usługi społeczne, usługi administracji oraz usługi bezpieczeństwa.

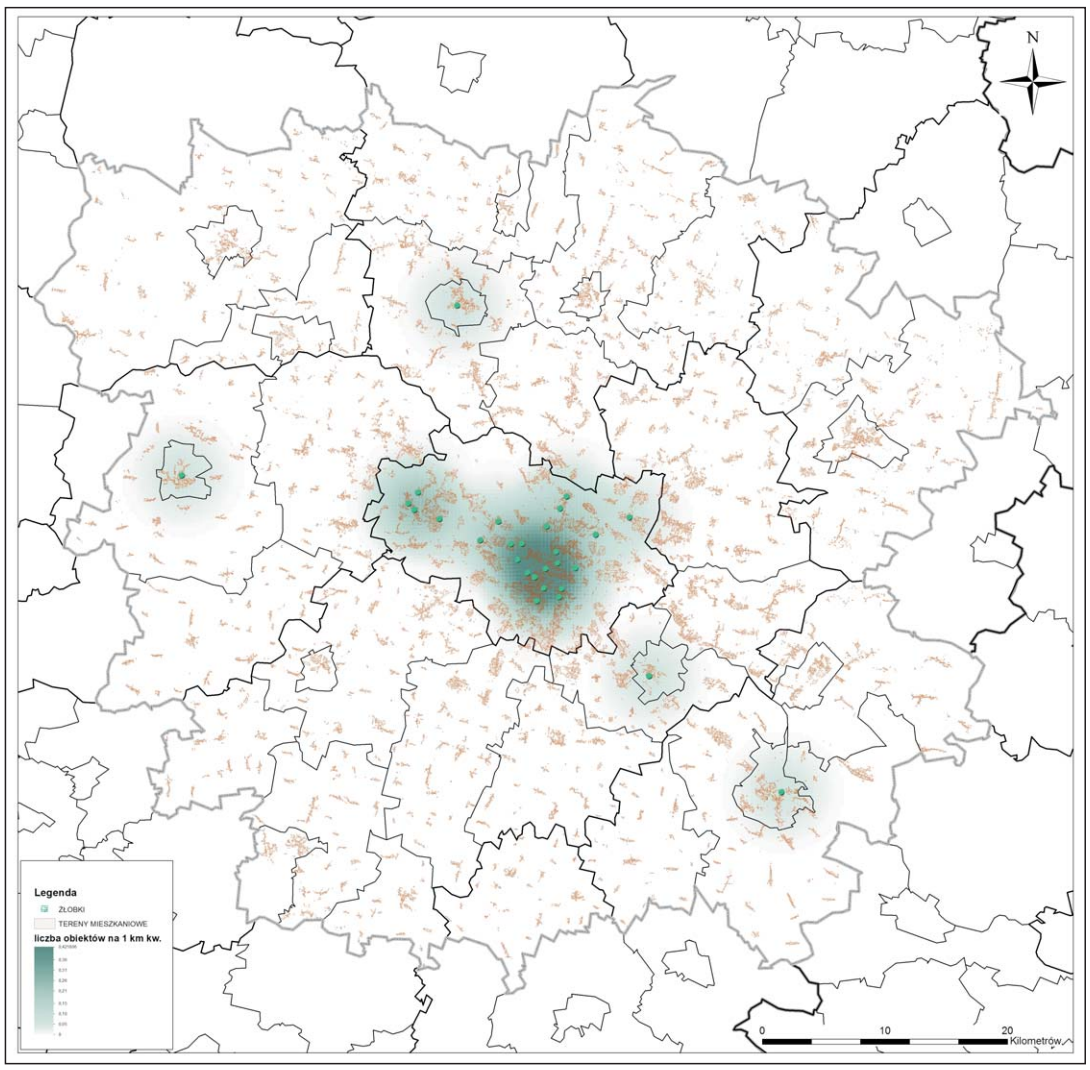
Selekcja miejscowości położonych poza zasięgiem danej grupy usług publicznych.



FID	Shape *	nazwa	NR_OBREBU
0	Polygon	Boraszyn	022203_5.0032
1	Polygon	BORÓW	021701_2.0005
2	Polygon	Borzygniew	022306_2.0001
3	Polygon	Borzygniew	022306_2.0003
4	Polygon	BRZEG DOLNY	022201_4.0001
5	Polygon	Brzezina	021803_2.0003
6	Polygon	Chrzastawa Mała	022301_2.0001
7	Polygon	Chwastnica	021502_2.0002
8	Polygon	Dębno	022203_5.0002
9	Polygon	DŁUGOŁĘKA	022302_2.0010
10	Polygon	DŁUGOŁĘKA	022302_2.0036
11	Polygon	Garwół	022203_5.0003
12	Polygon	Gostkowice	021502_2.0006
13	Polygon	JELCZ	021503_4.0001
14	Polygon	Kucharzy	021502_2.0011
15	Polygon	Kurzatkowice	021502_2.0012
16	Polygon	Lubiąż	022203_5.0037
17	Polygon	Łukaszowice	022308_5.0008
18	Polygon	Marcinowo	022003_5.0023
19	Polygon	Pełczyce	021502_2.0013
20	Polygon	Pisarzowice	021803_2.0017
21	Polygon	Pogalewo Małe	022201_5.0005
22	Polygon	Pogalewo Wielkie	022201_5.0006
23	Polygon	Pustkow Zurawski	022305_2.0019
24	Polygon	Pustkow Zurawski	022305_2.0030
25	Polygon	Radecz	022201_5.0008
26	Polygon	Radłowice	021502_2.0017
27	Polygon	Różaniec	022304_5.0027
28	Polygon	Sięza	022305_2.0022
29	Polygon	Sławowice	022203_5.0021
30	Polygon	Smolec	022304_5.0025
31	Polygon	Sulęcin	022308_5.0015
32	Polygon	Wojnowice	022301_2.0013
33	Polygon	Wójcice	021503_5.0017
34	Polygon	Wróblowice	021803_2.0023
35	Polygon	Wrzosy	022203_5.0031
36	Polygon	Wysoka	022305_2.0028
37	Polygon	Żerzuszyce	022307_5.0022
38	Polygon	Żerków	022201_5.0010
39	Polygon	Bagno	022001_5.0001
40	Polygon	Bartków	021403_2.0001
41	Polygon	Bartoszowa	021701_2.0001
42	Polygon	Bąki	022305_2.0017
43	Polygon	Bąków	022302_2.0001
44	Polygon	Bąków	022302_2.0012
45	Polygon	Będkowice	022307_5.0001
46	Polygon	Będkowo	022003_5.0001
47	Polygon	Białe Błoto	021403_2.0002
48	Polygon	Białków	021803_2.0001
49	Polygon	Biedaszków Mały	022003_5.0002
50	Polygon	Biedaszków Wielki	022003_5.0003
51	Polygon	Bielany Wrocławskie	022305_2.0001
52	Polygon	Bielawa	022302_2.0002
53	Polygon	Bierzyce	022302_2.0003
54	Polygon	Bierzyce	022302_2.0024
55	Polygon	Biestrzyków	022308_5.0001

Placówki opiekuńczo-wychowawcze – placówki opieki żłobkowej. Świadczenie opieki nad dziećmi do lat 3 zaczyna odgrywać coraz ważniejszą rolę w kształtowaniu się nowych standardów życia społeczno-gospodarczego. Coraz więcej kobiet w niedługim czasie po urodzeniu dziecka wraca do pracy lub chciałoby do niej wrócić. Powrót ten jest jednak często uzależniony od dostępności żłobka w okolicy zamieszkania lub miejsca pracy i oczywiście od znalezienia w nim wolnego miejsca. Opierając się na analizach uwarunkowań rozwoju osadnictwa przeprowadzonych w przedmiotowym zakresie w opracowaniu wykonanym przez IRT, nie trudno zauważyć skromną ilość żłobków w stosunku do masy zabudowy mieszkaniowej w szczególności w południowo-zachodnim oraz północno-wschodnim obszarze WrOF. Większa część żłobków zlokalizowanych we WrOF przypada na Wrocław, jest to 29 żłobków i liczba ta ciągle rośnie. Wzrost liczby żłobków odnotowano także w gminach Oborniki Śląskie i Trzebnica. Alternatywą dla powierzenia opieki nad dzieckiem placówkom publicznym są żłobki niepubliczne lub możliwość powierzenia tej opieki wynajętym opiekunom. Ostatnie regulacje prawne, których celem jest polepszenie standardów, form oraz dostępności do placówek opieki żłobkowej, otworzyły szereg możliwości dla łatwiejszego organizowania tych placówek, dając większe pole do działania w tym zakresie przedsiębiorcom prywatnym. Na mocy zmian wprowadzonych w 2011 roku do ustawy o opiece nad dziećmi do lat 3, wyznaczono cztery formy opieki nad dziećmi: żłobki, kluby dziecięce, dziennego opiekuna i niani. Zmieniły się także wymagania dotyczące warunków lokalowych i sanitarnych, które zostały złagodzone dla nowo powstających placówek. Efektem tego jest wiele powstających żłobków i przedszkoli prywatnych, które uzupełniają i wspierają istniejącą już bazę żłóbków. Nowe placówki mogą teraz organizować swoje działalności w różnych formach zabudowy, np.: domach jednorodzinnych, parterach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej. Trend ten jest już widoczny w nowych osiedlach zabudowy mieszkaniowej zasiedlanych przez rodziny posiadające już dzieci lub w przyszłości będące je posiadać, tworząc tym popyt na usługi opieki nad nimi. Pozytywnym rozwiązaniem wydaje się także łączenie placówek opieki żłobkowej z placówkami opieki przedszkolnej w ramach jednego przedsięwzięcia inwestycyjnego. Taka „fuzja" mogłaby przyczynić się do poprawy funkcjonowania tych dwóch poziomów opieki, pozwalając na bardziej elastyczne zarządzanie powstałą placówką oraz umożliwiając rodzicom powierzenie opieki nad dzieckiem na dłuższy okres, bez potrzeby zmiany lokalizacji dowozu dziecka do innej placówki po zakończeniu okresu opieki w żłobku. Opisywane powyżej zmiany legislacyjne przyczyniły się w znacznym stopniu do poprawy sytuacji na rynku usług żłobkowych dając możliwości komercjalizacji tej grupy usług publicznych. Powstało wiele nowych placówek prywatnych oraz publicznych, które niestety nie są objęte wspólnym rejestrem co utrudnia monitorowanie stanu istniejącej sieci w stosunku do struktury demograficznej w danej miejscowości.

MAPA NR 5. Lokalizacja żłobków wraz z 3 km strefą odległości na tle gęstości ich rozmieszczenia na 1 km kw. we WrOF.



DANE ZA ROK 2011 R.:
ŻŁOBKI SĄ ZLOKALIZOWANE W 5 GMINACH:
WROCŁAW
OBORNIKI ŚLĄSKIE
TRZEBNICA
ŚRODA ŚLĄSKA
M. OŁAWA

56 - CAŁKOWITA LICZBA ŻŁOBKÓW W CAŁYM WOJEWÓDZTWIE
29 – LICZBA ŻŁOBKÓW WE WROCŁAWIU

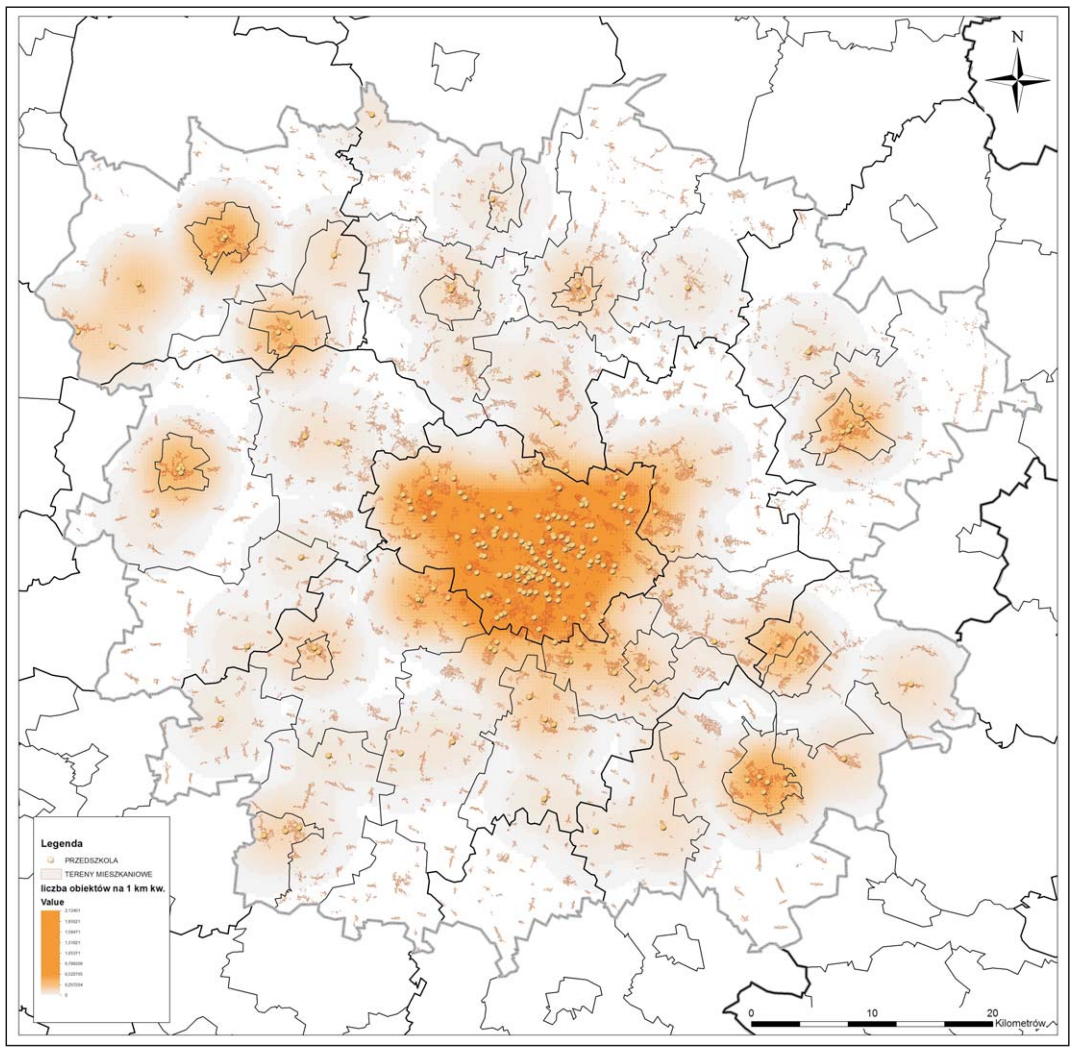
W LATACH 2006-2012 :
NAJWIĘKSZY PRZYROST ŻŁOBKÓW ODNOTOWANO W 3 GMINACH:
WROCŁAW
TRZEBNICA
OBORNIKI ŚLĄSKIE

DANE ZA ROK 2013 R.:
ODESTEK DZECI OBJĘTYCH OPIEKĄ ŻŁOBKOWĄ:
ŚREDNIA DLA WrOF – 3,0 %
- NAJWYŻSZY ODSETEK W GMINACH:
WOŁÓW (3,6%), SIECHNICE (4,1%), M. OLEŚNICA (5,8%), ŚRODA ŚLĄSKA (7,1%), Trzebnica (8,4%), MIĘKINIA (8,9%), M. OŁAWA (10,4%), WROCŁAW (15,2%), OBORNIKI ŚLĄSKIE (16,1%)

Oceniając ilość obiektów żłobkowych w bazie danych (BDOT) stwierdzono niedostateczną ich ilość w stosunku do rzeczywistej sytuacji panującej na rynku usług żłobkowych. W ostatnich latach powstało wiele placówek prywatnych zarówno we Wrocławiu jak i w jego okolicach, a także w innych, oddalonych od Wrocławia miejscowościach WrOF. Jak wspomniano powyżej, obiekty te nie są ewidencjonowane na poziomie Bazy Obiektów Topograficznych ani żadnym innym zbiorze, który mógłby posłużyć do uzupełnienia danych odpowiadających sieci obiektów żłobkowych. Na tej podstawie sieć żłobków wyłączono z dalszych analiz dotyczących dostępności do tych obiektów ze względu na ich wynik, który jest rozbieżny ze stanem faktycznym przedmiotowej sieci. Ze względu na podobną specyfikę działalności obiektów żłobkowych do działalności przedszkoli, wnioski oraz proponowane rozwiązania dla poprawy sytuacji w ramach tej grupy usług zostały połączone dla obu grup w następnym rozdziale dotyczącym placówek opieki przedszkolnej.

Placówki opiekuńczo-wychowawcze – placówki opieki przedszkolnej. Sieć przedszkoli powinna być ściśle związana z obszarami zabudowy mieszkaniowej, a ich rozmieszczenie powinno odpowiadać istniejącej strukturze społecznej oraz potrzebom mieszkańców. Przedszkole jest pierwszym etapem w życiu dziecka, w którym rozpoczyna swoją edukację i nawiązuje pierwsze kontakty z rówieśnikami. Edukacja przedszkolna rozpoczyna się w wieku 3 lat i dla dzieci w wieku od 3 do 4 lat jest dobrowolna. Placówki przedszkolne mogą być organizowane w różnych formach: przedszkola publiczne, przedszkola niepubliczne, oddziały przedszkolne w szkołach podstawowych, punkty przedszkolne (publiczne i niepubliczne), zespoły wychowania przedszkolnego i inne. Po zmianach przepisów od roku 2014 obowiązkowe roczne wychowanie przedszkolne obejmuje dzieci 5-letnie. Zgodnie z przepisami ustawy o systemie oświaty, organizowanie i prowadzenie przedszkoli publicznych i zapewnienie w nich bezpłatnych zajęć w czasie nie krótszym niż 5 godzin dziennie należy do zadań własnych gminy. Jeżeli droga dziecka do przedszkola przekracza 3 km, obowiązkiem gminy jest zapewnienie bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu dziecka albo zwrot kosztów przejazdu dziecka i opiekuna środkami komunikacji publicznej, jeżeli dowożenie zapewniają rodzice. Przedmiotowa ustawa nakłada także inne obowiązki dotyczące prowadzenia placówek przedszkolnych, organizacji w nich zajęć oraz wymagania w zakresie warunków lokalowych (dotyczące m.in. powierzchni przypadającej na każde dziecko).

MAPA nr 6. Lokalizacja przedszkoli na tle gęstości ich rozmieszczenia na 1 km kw. we WrOF.

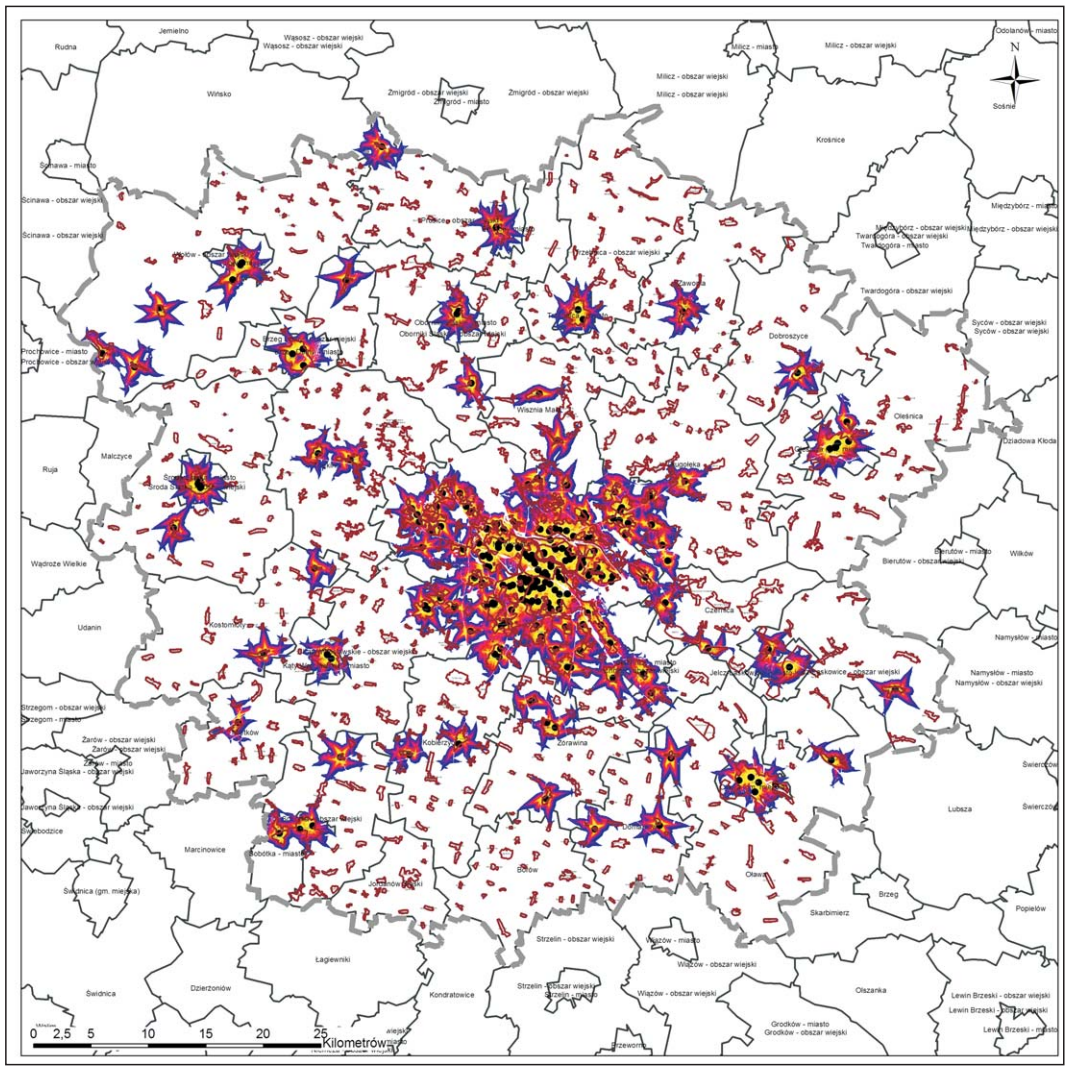


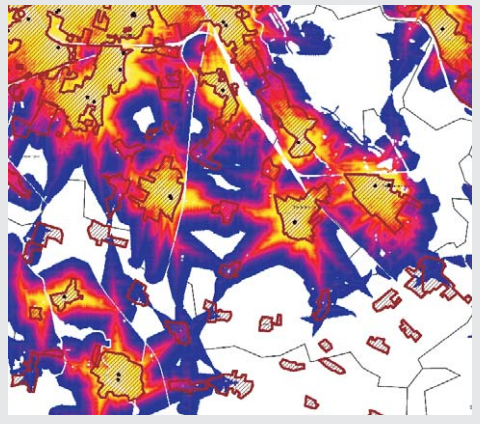
W LATACH 2006-2012 :
ODESTEK DZECI OBJĘTYCH OPIEKĄ PRZEDSZKOLNĄ:
ŚREDNIA DLA WrOF – 66,4 %

- NAJWYŻSZY ODSETEK DZECI OBJĘTYCH OPIEKĄ PRZEDSZKOLNĄ W GMINACH: DOMANIÓW (68,1%), DŁUGOŁĘKA (69,4%), KOBIERZYCE (69,7%), JELCZ-LASKOWICE (71,2%), TRZEBNICA (74,4%), KĄTY WROCŁAWSKIE (74,6%), WOŁÓW (76,1%), M. OŁAWA (77,3%), KOSTOMŁOTY (78,7%), M. OLEŚNICA (79,3%), BRZEG DOLNY (81,2%), WROCŁAW (82,3%), ŚRODA ŚLĄSKA (83,2%), SIECHNICE (92,3)

- SPADEK LICZBY DZIECI OBJĘTYCH OPIEKĄ PRZDSZKOLNĄ WYSTĄPIŁ W GMINE MIETKÓW TRZEBNICA, ZAWONIA, DOBROSZYCE, OLEŚNICA – GM. WIEJSKA, MIETKÓW, SOBÓTKA, JORDANÓW ŚLĄSKI, BORÓW

Największe skupienie obiektów przedszkolnych we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym przypada na Wrocław oraz miejscowości zlokalizowane wokół niego (oddalone średnio około 30 km), od strony wschodniej Środa Śląska oraz Kąty Wrocławskie, po stronie północnej: Trzebnica, Oborniki Śląskie, Brzeg Dolny oraz Wołów, po stronie wschodniej: Oleśnica, Jelcz Laskowice i Oława. Wyraźnie zagęszczone są także obszary położone w niedalekiej odległości od południowo-wschodniej granicy Wrocławia w gminach takich jak: Długołęka, Siechnice, Żórawina, Kobierzyce oraz Kąty Wrocławskie. Ta koncentracja związana jest z procesami suburbanizacji i pokazuje zależność pomiędzy tworzeniem się nowych osiedli mieszkaniowych oraz potrzebami ich mieszkańców, na które natychmiast reagują prywatni przedsiębiorcy często wyprzedzając działania samorządów w tym zakresie. Większość nowych przedszkoli zlokalizowanych w sąsiedztwie Wrocławia to inicjatywy prywatne organizowane w różnych formach zabudowy oraz często w sąsiedztwie różnych innych działalności. Przepisy w/w ustawy stanowią także, że przedszkola są obowiązane do prowadzenia zajęć rozwijających sprawność fizyczną dzieci poprzez zapewnienie udziału w zajęciach ruchowych, grach i zabawach. Nie ma natomiast obowiązku prawnego wyposażenia placówek przedszkolnych we własny plac zabaw lub boisko sportowe, często placówki te zmuszone są do korzystania ze znajdujących się w pobliżu terenów sportowo-rekreacyjnych. Problem ten dotyczy w szczególności placówek lokowanych w ścisłym centrum miasta, które nie mają możliwości terenowych dla stworzenia odpowiedniego placu zabaw dla dzieci, jednak przy odpowiednich rozwiązaniach technicznych miejsca takie mogą być organizowane np. na częściach tarasowych danego obiektu czy np. na jego dachu. Jest to wyjście z sytuacji dla obszarów silnie zurbanizowanych.

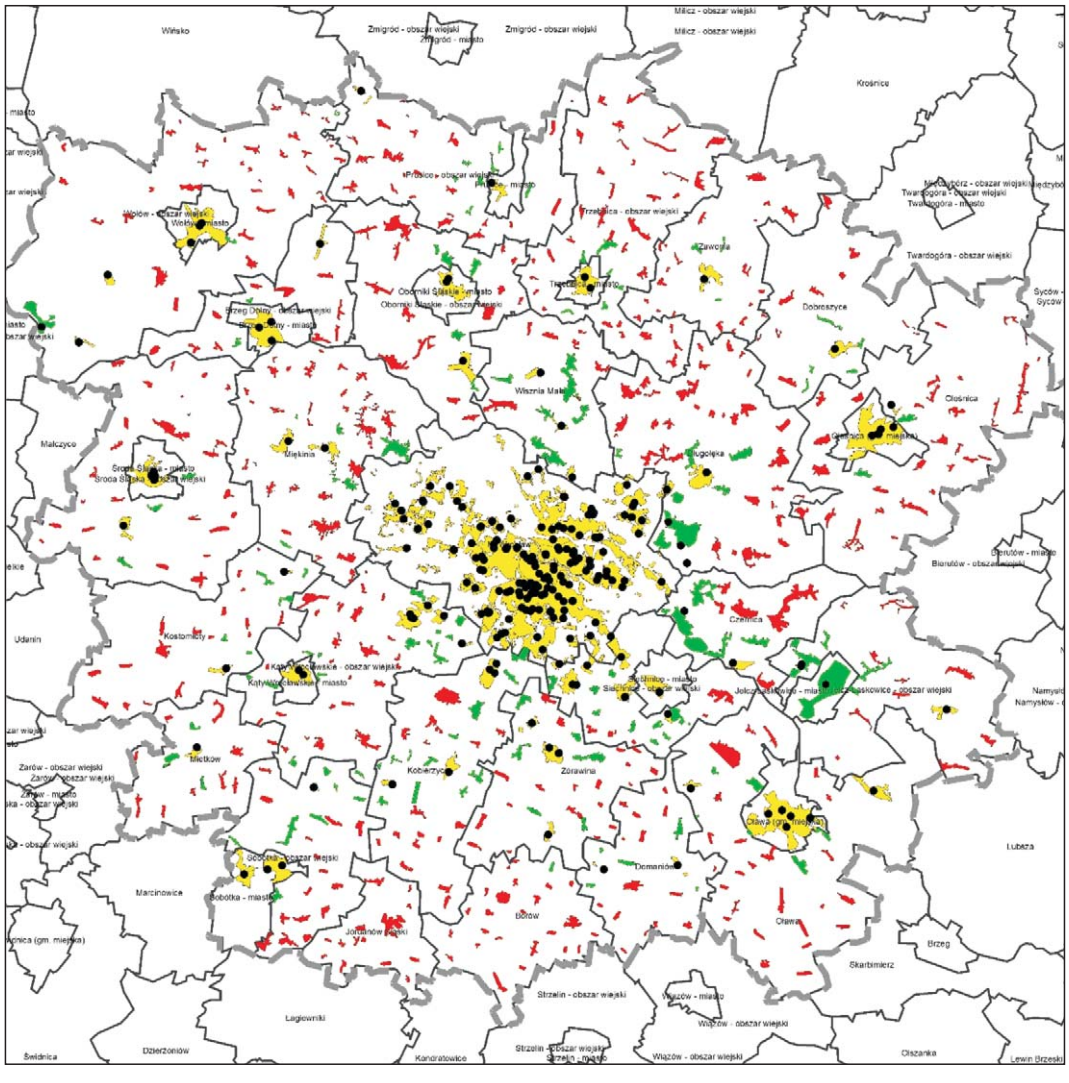




Wartość

2999.95 m

0 m



489 MIEJSCOWOŚCI
POZA ZASIEGIEM
BADANEGO DYSTANSU

142 MIEJSCOWOŚCI
W ŚREDNIM ZASIĘGU
BADANEGO DYSTANSU

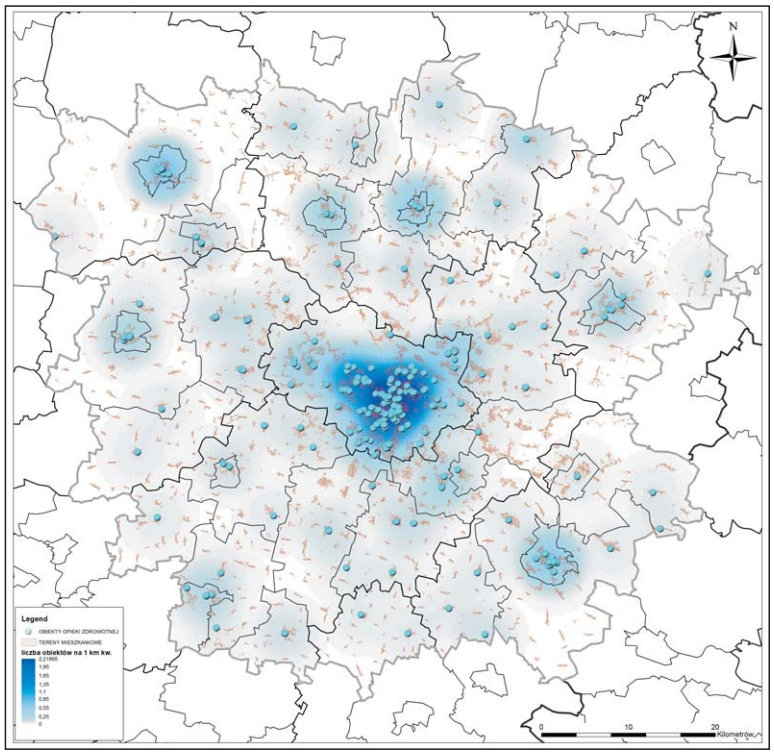
72 MIEJSCOWOŚCI
W DOBRYM I BARDZO
DOBRYM ZASIĘGU
BADANEGO DYSTANSU

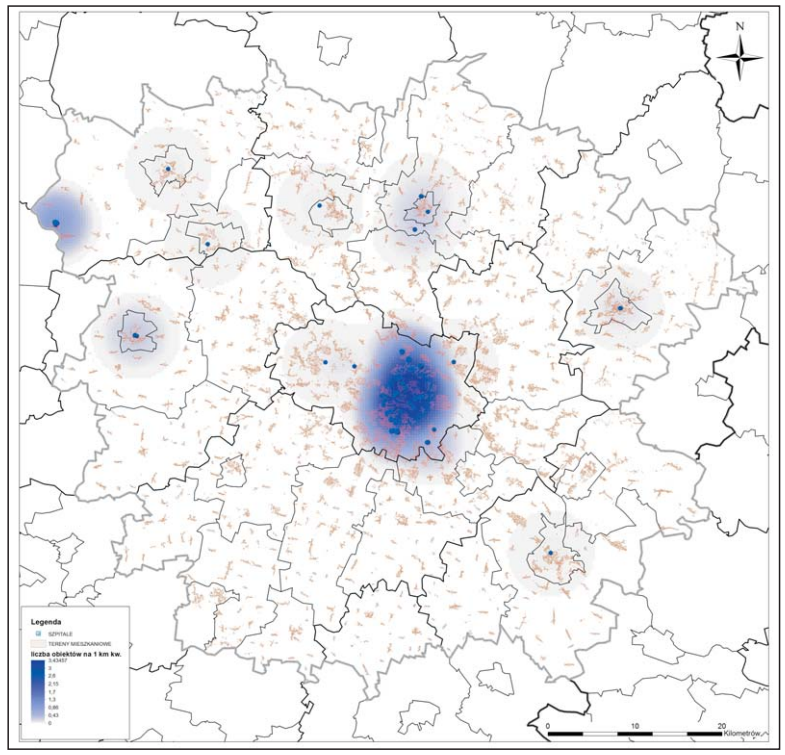
Usługi ochrony zdrowia – placówki opieki zdrowotnej oraz szpitale.

Obecna sieć publicznych szpitali i niektórych placówek zdrowia często nie odpowiada rzeczywistemu popytowi na usługi medyczne występującym w danym obszarze zamieszkiwania. Rozmieszczenie tych usług wynika w znacznym stopniu z dawnego podziału terytorialnego, placówki te zlokalizowane są w większości we Wrocławiu – dawnej stolicy województwa oraz w dzisiejszych miastach powiatowych. Sytuacja na rynku usług medycznych ulega zmianom podobnym do tych zaobserwowanych przy analizowaniu sieci usług przedszkolnych czy żłobkowych. Obok stale rozwijającej się sieci gabinetów stomatologicznych powstają prywatne kliniki zdrowia, szkoły rodzenia, a także specjalistyczne szpitale. Badając sieć usług publicznych pod kątem ich lokalizacji we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym w kontekście wyposażenia w nie obszarów zabudowy mieszkaniowej, można postawić tezę, że obiekty szpitalne nie są elementem, który mógłby dopełniać pakiet usług podstawowych. Pełnią one rolę ponadregionalną, a ich rozmieszczenie oraz zasięg oddziaływania powinny być analizowane w szerszym zakresie przestrzennym np. w skali Województwa. Lokalizowanie obiektów szpitalnych powinno korelować z obszarami zamieszkiwania jednak nie koniecznie w bezpośrednim ich sąsiedztwie. Z uwagi na czynniki niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania szpitala takie jak: odpowiednia powierzchnia terenu, bardzo dobra lokalizacja względem sieci transportowej, sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej odgrywa tutaj drugorzędną rolę. Również w drugą stronę, sąsiedztwo szpitala dla osiedli mieszkaniowych nie jest niezbędne dla prawidłowego ich funkcjonowania, aczkolwiek przy zachowaniu odpowiednich warunków technicznych nie musi być uciążliwe. Mniejsze formy placówek opieki zdrowotnej takie jak m.in. przychodnie zdrowia czy specjalistyczne gabinety lekarskie mogą bardziej elastycznie wkomponować się w struktury mieszkaniowe oraz współ-tworzyć centra usługowe które je obsługują.

Analiza gęstości sieci placówek opieki zdrowotnej oraz szpitali we WrOF.

MAPY nr 5 i 6. Lokalizacja placówek opieki zdrowotnej oraz szpitali na tle gęstości ich rozmieszczenia na 1 km kw. we WrOF.

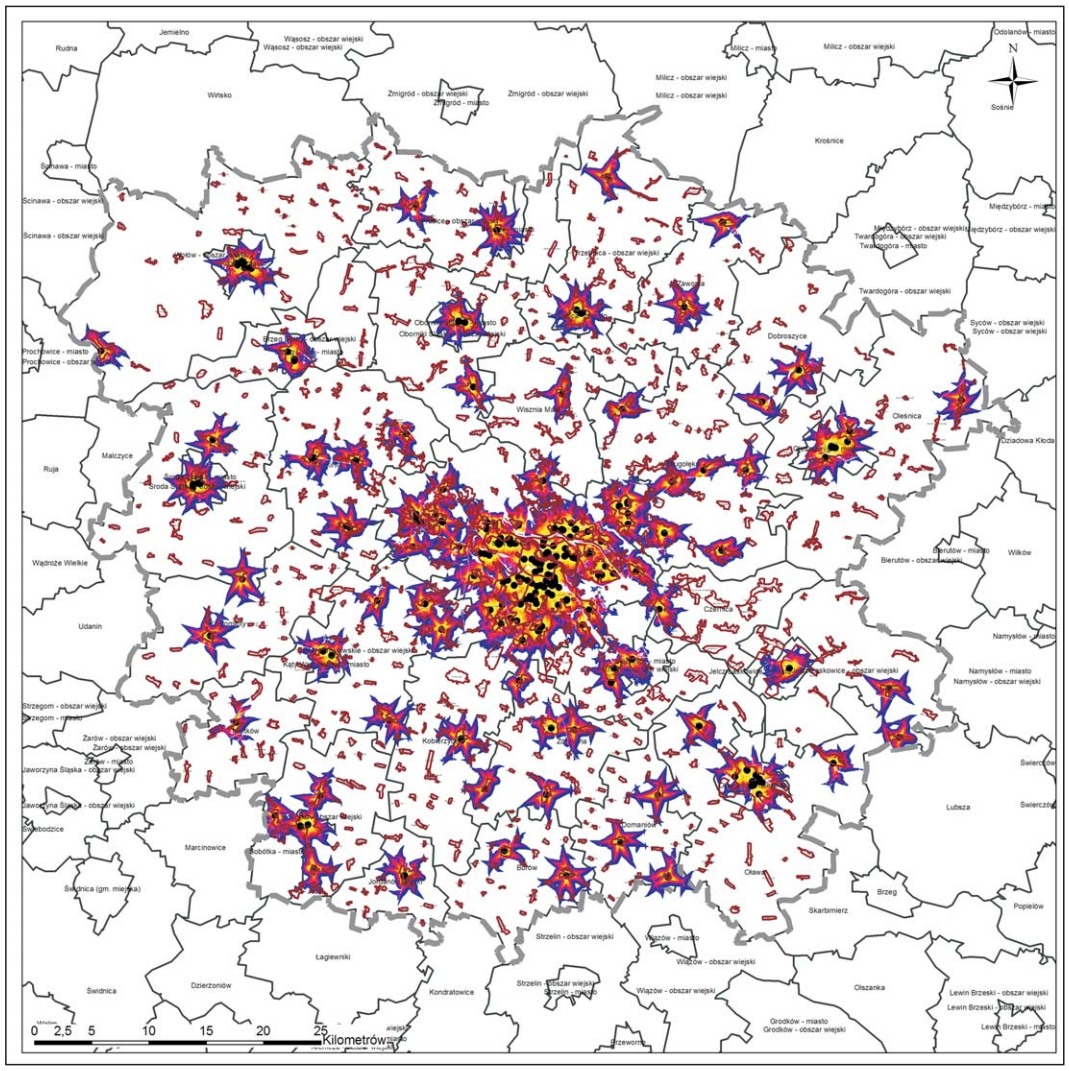


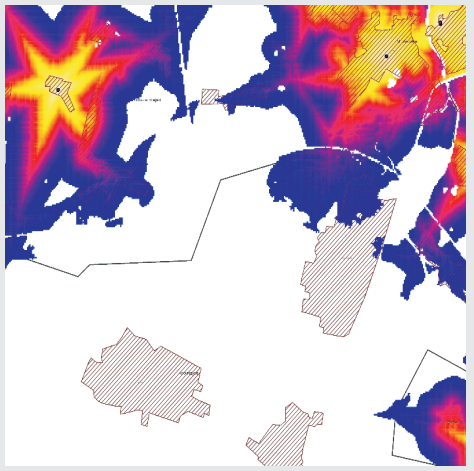


Gęstość sieci placówek zdrowotnych jest oczywiście większa w stosunku do sieci szpitali, jednak obie sieci posiadają wspólne cechy dotyczące rozmieszczenia swoich obiektów. Większość z nich naturalnie zlokalizowana jest we Wrocławiu – placówki opieki zdrowotnej rozmieszczone są bardziej równomiernie w jego obszarze, natomiast większość obiektów szpitalnych przesunięta jest w kierunku wschodnim. Rozkład badanych usług w obszarze WrOF jest podobny do rozmieszczenia obiektów należących do sieci obiektów przedszkolnych, jednak mniej wyraźnie zaznacza się przy granicach Wrocławia w stosunku do przedszkoli. Taka sytuacja może wynikać z wolniejszego przyrostu usług opieki zdrowotnej wynikającego w dużym stopniu obwarowań formalno-prawnych dotyczących lokalizowania oraz późniejszego prowadzenia placówek zdrowia. Lokalizacja oraz wybór specjalizacji, którą będzie zajmować się dana placówka zdrowia, powinna być poprzedzona m.in. analizą struktury demograficznej. Szansą dla rozwoju sieci placówek medycznych jest ich ukierunkowanie się na potrzeby mieszkańców panujące na danym terenie w połączeniu z wysoką jakością obsługi. Dostępność do opisywanych placówek zdrowia powinna być zapewniona na poziomie osiedla mieszkaniowego (lekarz pierwszego kontaktu, przychodnia lekarska, gabinety dentystyczne i inne). Niestety prawidłowe rozplanowanie obiektów sieci usług opieki zdrowotnej utrudnia brak wspólnego rejestru dla tych placówek zarówno publicznych i nie-publicznych, Dodatkowo na stan funkcjonowania przedmiotowej sieci usług przekłada się ciągle niedoskonała organizacja systemu opieki zdrowotnej na poziomie rządowym oraz wykorzystywanie tego faktu do celów politycznych.

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Analiza dostępności sieci placówek opieki zdrowotnej– badany zasięg 3 km.

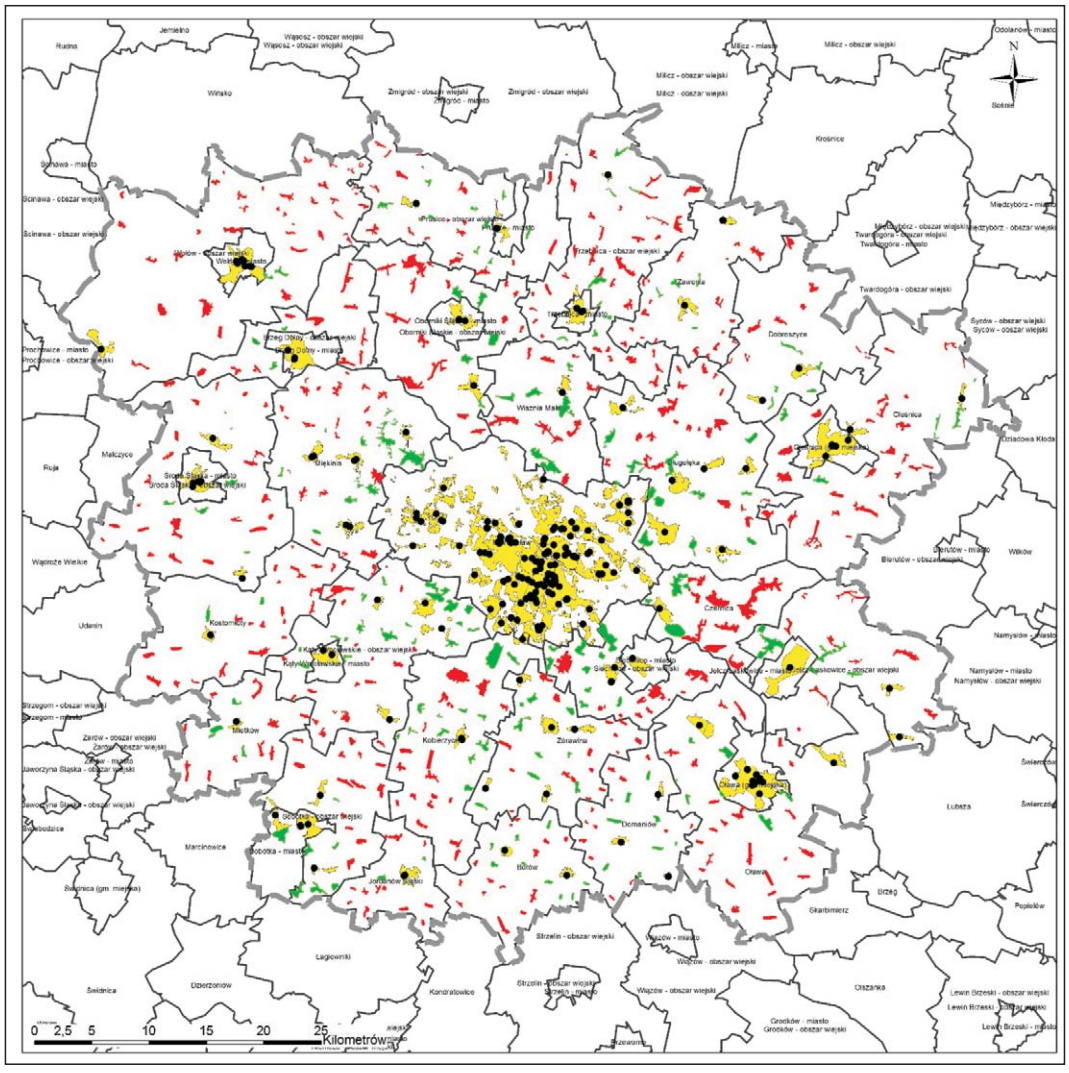




Wartość

2999.95 m

0 m

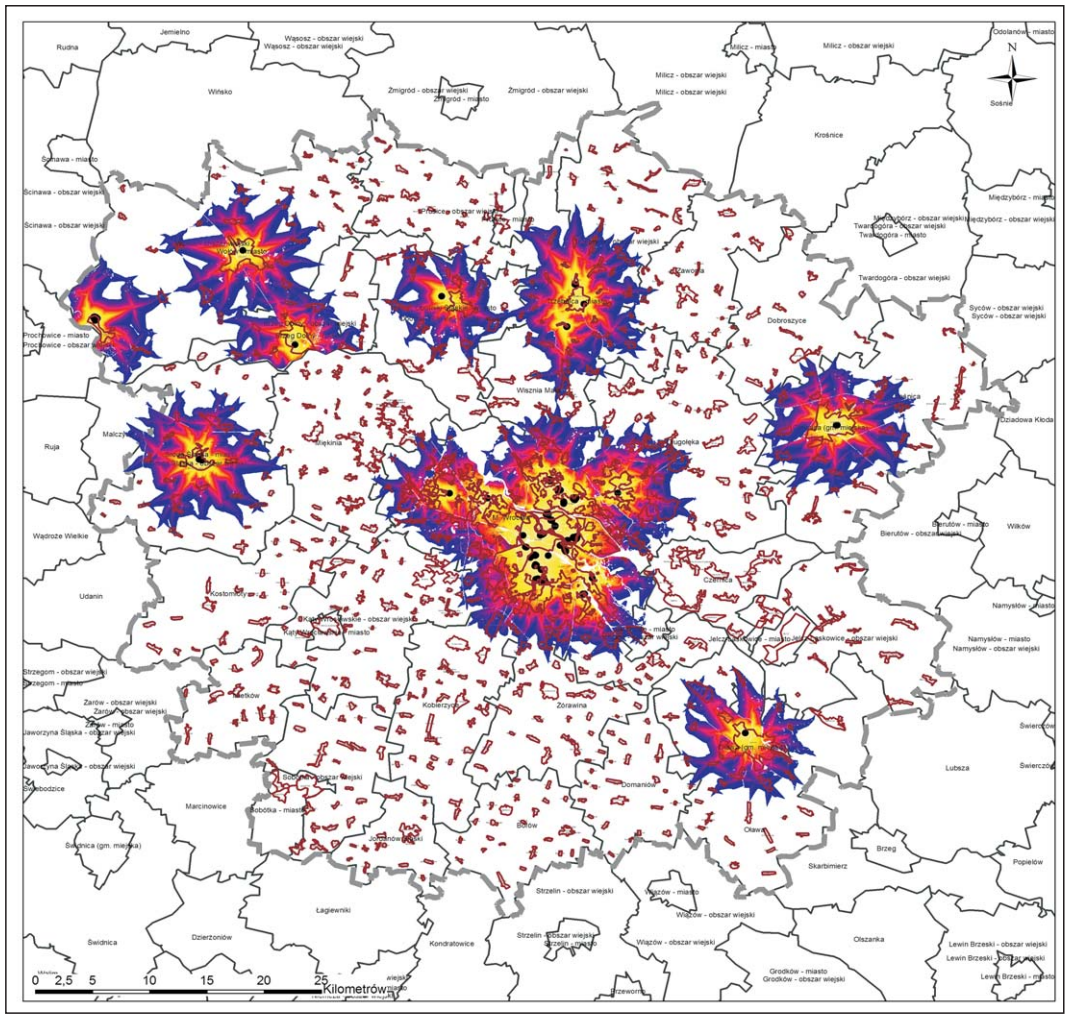


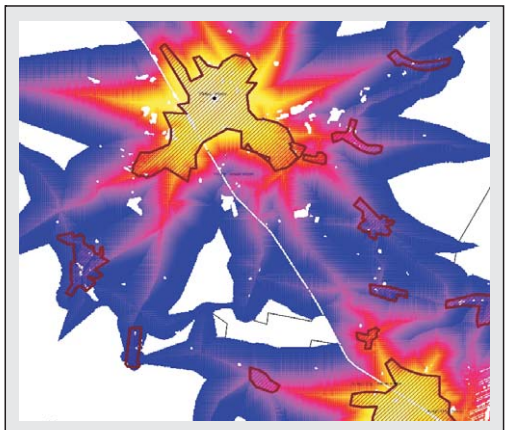
436 MIEJSCOWOŚCI
POZA ZASIEGIEM
BADANEGO DYSTANSU

188 MIEJSCOWOŚCI
W ŚREDNIM ZASIĘGU
BADANEGO DYSTANSU

79 MIEJSCOWOŚCI
W DOBRYM I BARDZO
DOBRYM ZASIĘGU
BADANEGO DYSTANSU

Analiza dostępności szpitali we WrOF– badany zasięg 8 km i 20 km.

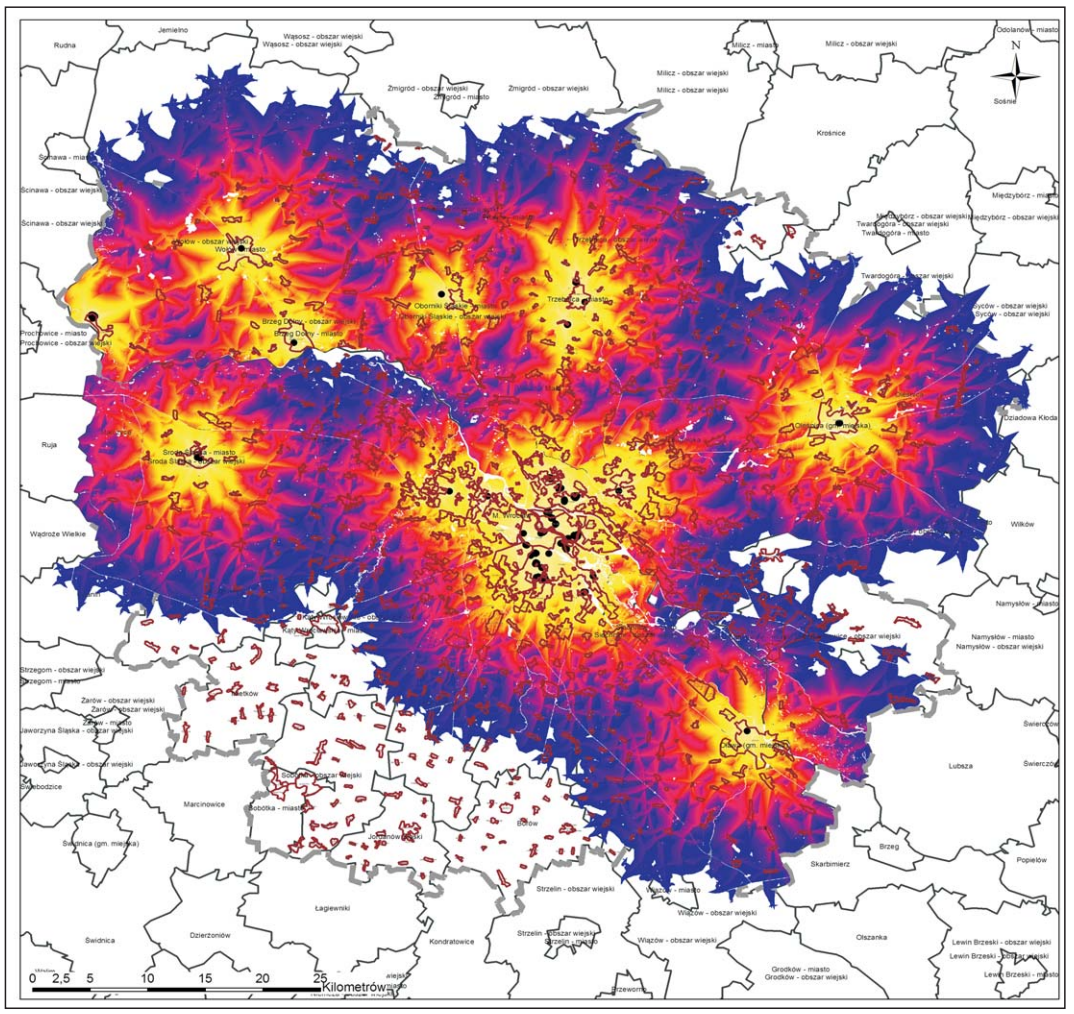


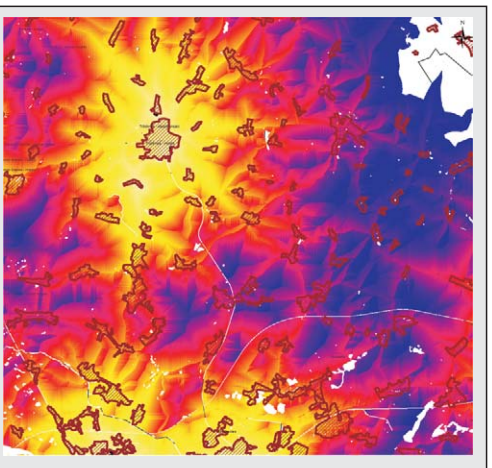


Wartość

7999.95 m

0 m





Wartość

19999.95 m

0 m

Prezentowane powyżej analizy dostępności dla szpitali zostały przeprowadzone dla dwóch dystansów – 8 km i 20 km, powiększonych w stosunku do przyjętych odległości dla innych rodzajów usług publicznych ze względu na specyfikę oraz ponadregionalny zakres działania tych obiektów. Analiza dystansu dla 20 km prawie pokryła swoim zasięgiem cały WrOF pozostawiając poza nim tylko miejscowości zlokalizowane w południowej jego części. Mietków, Sobótka, Jordanów i Borów położone całkowicie poza badanym zasięgiem są obsługiwane przez placówki szpitalne zlokalizowane poza obszarem WrOF.

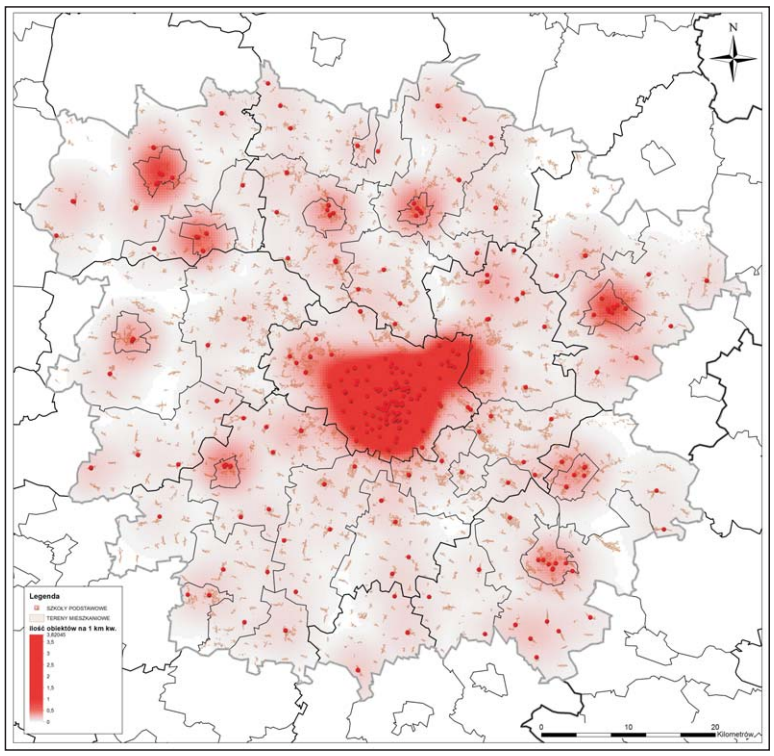
"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

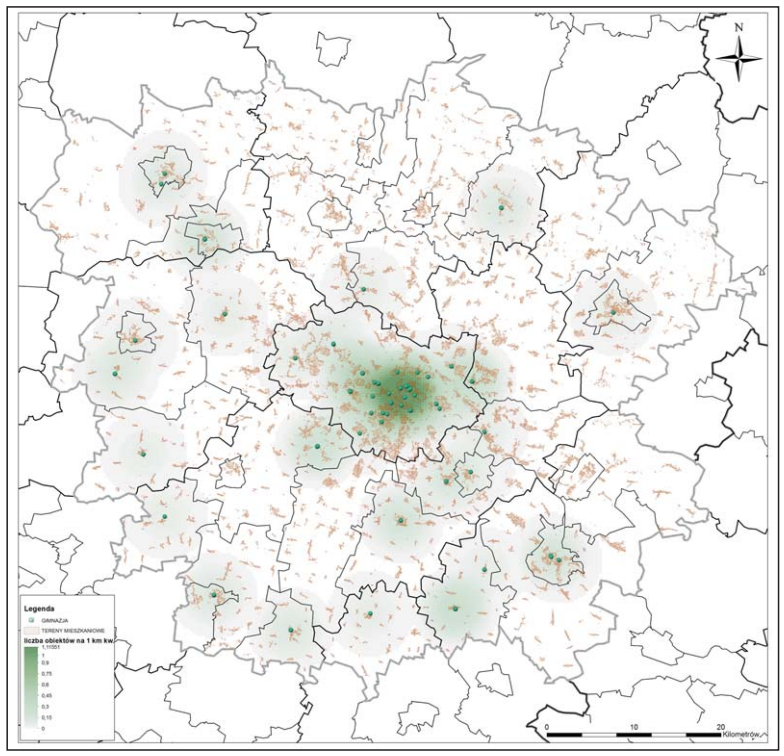
Usługi edukacji – szkoły podstawowe i gimnazja.

Prowadzenie placówek oświaty jest jednym z priorytetowych zadań realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Obowiązkowym zadaniem własnym gminy jest zakładanie i prowadzenie obok opisywanych wcześniej publicznych przedszkoli - szkół podstawowych oraz gimnazjów. Gmina jako organ prowadzący szkoły ma obowiązek: zapewnienia właściwych warunków działania szkół, w tym bezpiecznych i higienicznych warunków nauki, wychowania i opieki, wykonywania remontów oraz zadań inwestycyjnych, zapewnienia obsługi administracyjnej, finansowej i organizacyjnej, wyposażenia w pomoce dydaktyczne i sprzęt niezbędny do pełnej realizacji, programów nauczania, wychowania i innych zadań statutowych szkół. Wg ustawy o systemie oświaty, szkoły dzielą się na publiczne czyli finansowane z budżetu państwa oferujące bezpłatną naukę, oraz szkoły niepubliczne do których należą m.in.: szkoły społeczne, szkoły związków wyznaniowych lub szkoły prywatne. Działalność tych drugich może być finansowana z opłat wnoszonych przez rodziców uczniów tam uczęszczających lub z innych źródeł.

Analiza gęstości sieci szkół podstawowych oraz gimnazjów we WROF.

MAPY nr 6 i 7. Lokalizacja szkół podstawowych oraz gimnazjów na tle gęstości ich rozmieszczenia na 1 km kw. we WrOF.

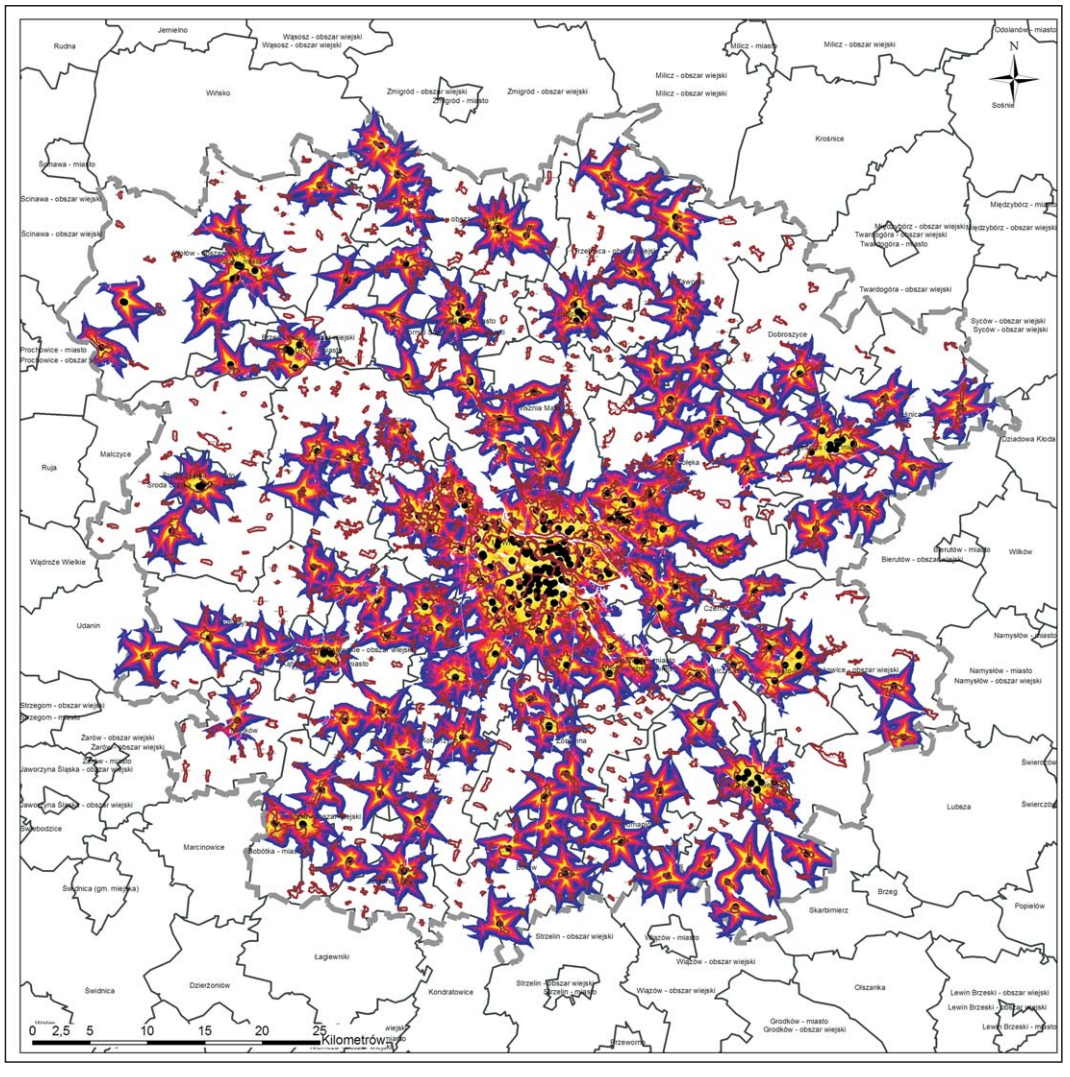


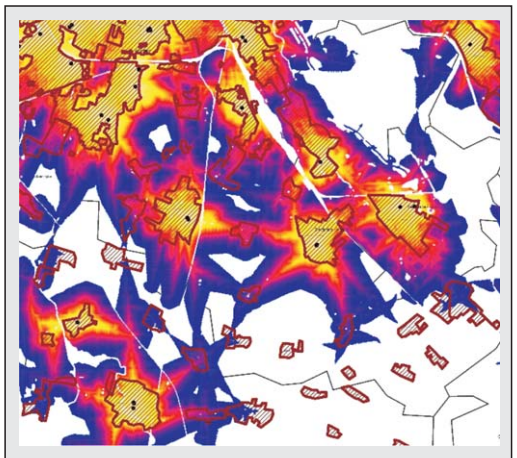


Przeprowadzone analizy w przedmiotowym zakresie wykazały dobry poziom nasycenia szkołami podstawowymi całego WrOF, natomiast w odniesieniu do sieci gimnazjów jako samodzielnych placówek, uwidoczniły luki w jego północno-wschodniej oraz południowo-zachodniej części. Wynika to z faktu łączenia obu poziomów nauczania w ramach jednej placówki dydaktycznej. Sytuacja taka ma miejsce w odniesieniu do szkół podstawowych zlokalizowanych w północno-wschodniej części WrOF, w których również zlokalizowane są gimnazja obok szkół podstawowych. W granicach Wrocławia widoczne jest większe nasycenie szkołami podstawowymi w jego wschodniej części natomiast gimnazja lokalizują się bardziej w jego centrum.

Prezentowane dalej analizy dostępności opierają się na połączonych zbiorach danych - szkół podstawowych oraz gimnazjów, ograniczając zasięg dla tej sieci usług do 4 km wynikający z przywoływanych wcześniej przepisów. Szkoły podstawowe oraz gimnazja w większym stopniu niż przedszkola wymagają odpowiedniej powierzchni terenu oraz zaangażowania większych środków dla prowadzenia swoich działalności z uwagi na różnicę chociażby w ilości poziomów nauczania czy opieki, a co za tym idzie - ilości oddziałów żłobkowych w stosunku do ilości klas szkolnych. Na rynku usług edukacji pojawiają się także szkoły eksperymentalne oparte na alternatywnych programach nauczania, które wykorzystują niestandardowe przestrzenie dla prowadzenia swojej działalności.

Analiza dostępności sieci szkół podstawowych i gimnazjów we WrOF – badany zasięg 4 km.

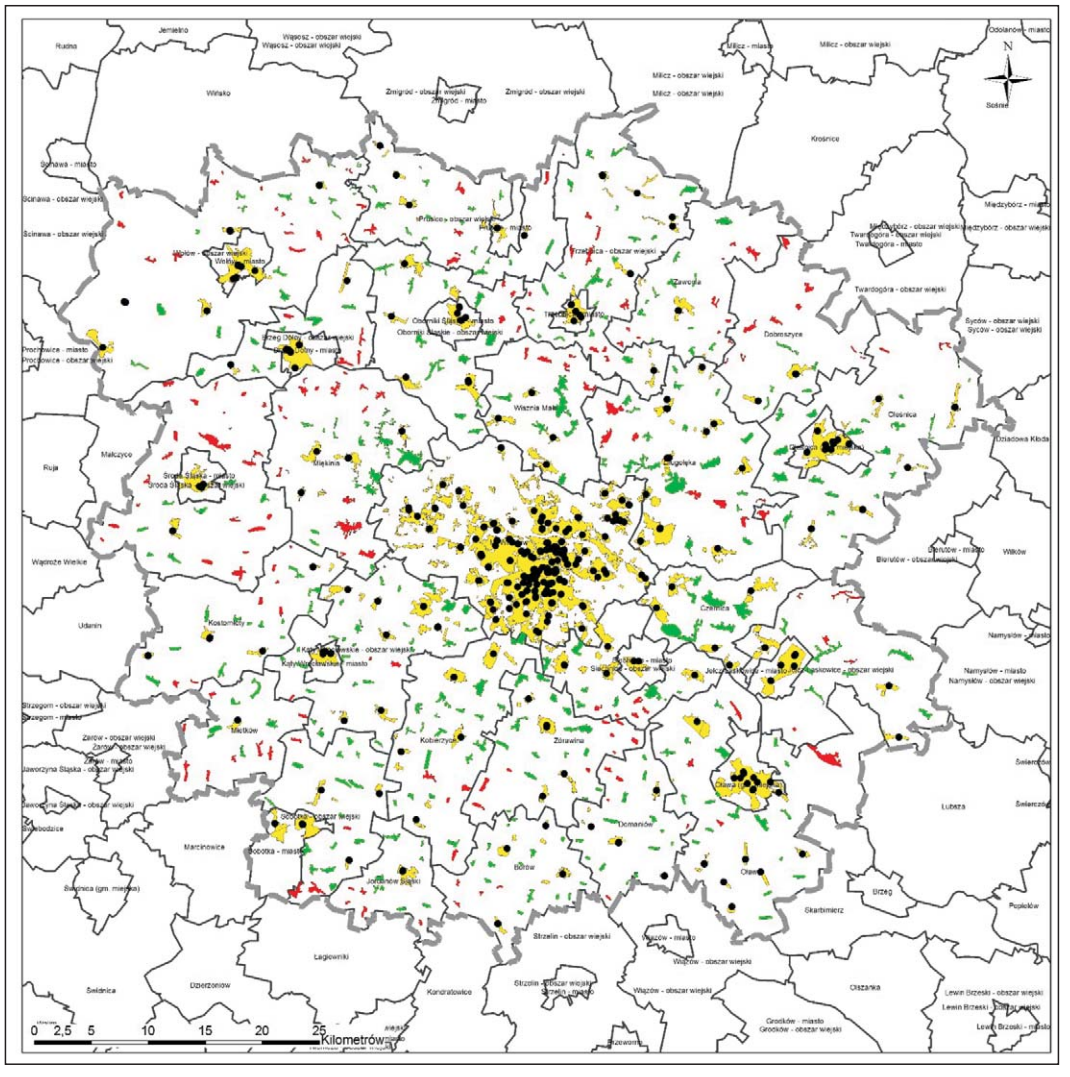




Wartość

3999.95 m

0 m



178 MIEJSCOWOŚCI
POZA ZASIEGIEM
BADANEGO DYSTANSU

341 MIEJSCOWOŚCI
W ŚREDNIM ZASIĘGU
BADANEGO DYSTANSU

184 MIEJSCOWOŚCI
W DOBRYM I BARDZO
DOBRYM ZASIĘGU
BADANEGO DYSTANSU

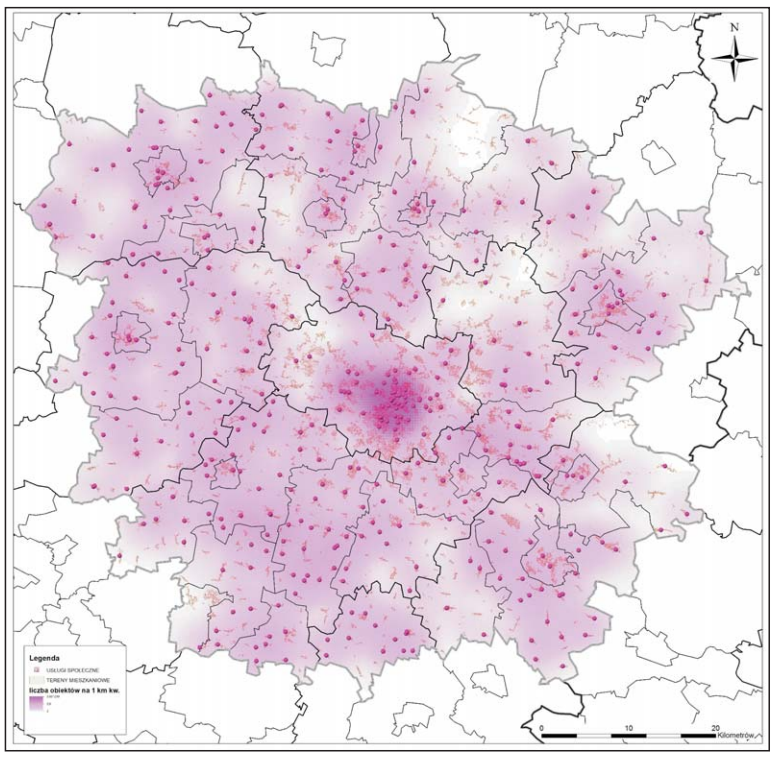
"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

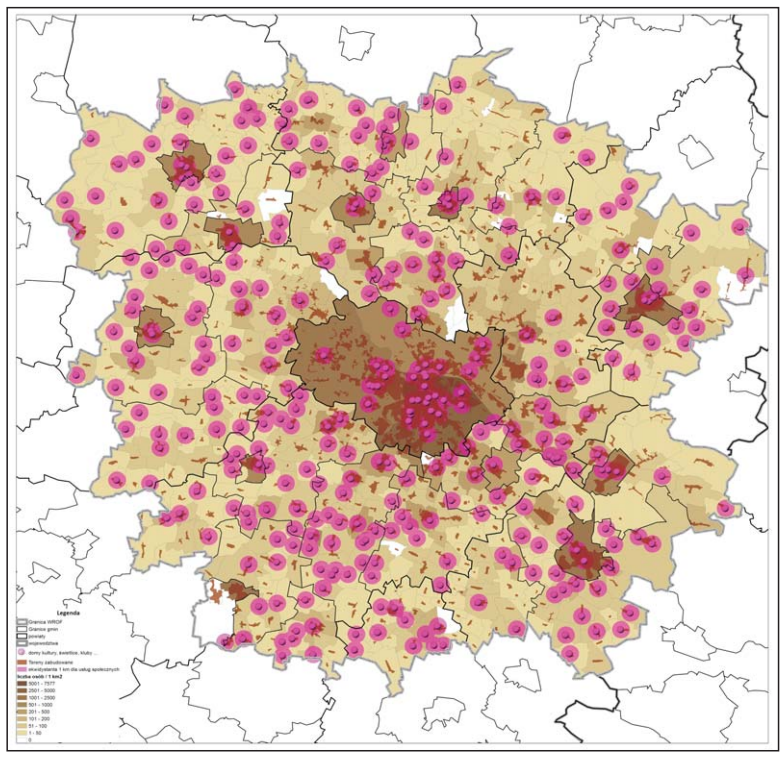
Usługi społeczne.

Usługi społeczne w ramach niniejszego opracowania obejmują różne obiekty zawarte w Bazie Danych Obiektów Topograficznych. Biorąc pod uwagę wszystkie działalności począwszy od bibliotek, świetlic gminnych po kluby seniora można zauważyć w miarę jednorodne rozmieszczenie ich we WrOF z przewagą rejonów zachodnich. Badany rodzaj sieci należy do najbardziej rozwiniętej spośród wszystkich analizowanych. Funkcjonowanie placówek usług społecznych służy mieszkańcom dla zaspokojenia potrzeb w sferze nie tylko kultury i wzajemnych relacji sąsiedzkich, ale także realizacji swoich pasji. W gminnych bibliotekach, świetlicach czy klubach często organizowane są projekty wspierające działalność lokalnych artystów lub rzemieślników, liczne konkursy czy spotkania integrujące. To wszystko wpływa na jakość życia społecznego w danej miejscowości i integruje ich mieszkańców. Z uwagi na charakter prowadzonych działalności usługi tego typu powinny być ściśle związane z obszarami zamieszkiwania oraz powinny być zlokalizowane w zasięgu pieszego dojścia do nich. Poniżej, obok mapy gęstości sieci usług społecznych przedstawiono rozmieszczenie domów kultury, świetlic, klubów i innych podobnych placówek, określając kilometrową ekwidystantę od każdego obiektu na tle mapy gęstości zaludnienia. Prezentowana mapa uwidoczniła lepsze rozmieszczenie obiektów po zachodniej stronie Wrocławia oraz braki w obszarach północno oraz południowo-wschodnich. Organizowanie placówek usług społecznych nie wymaga dużych nakładów pracy czy poniesienia wysokich kosztów, placówki tego typu mogą być łączone np. z bibliotekami lub placówkami edukacyjnymi partycypując w kosztach utrzymania pomieszczeń czy ich wynajmu.

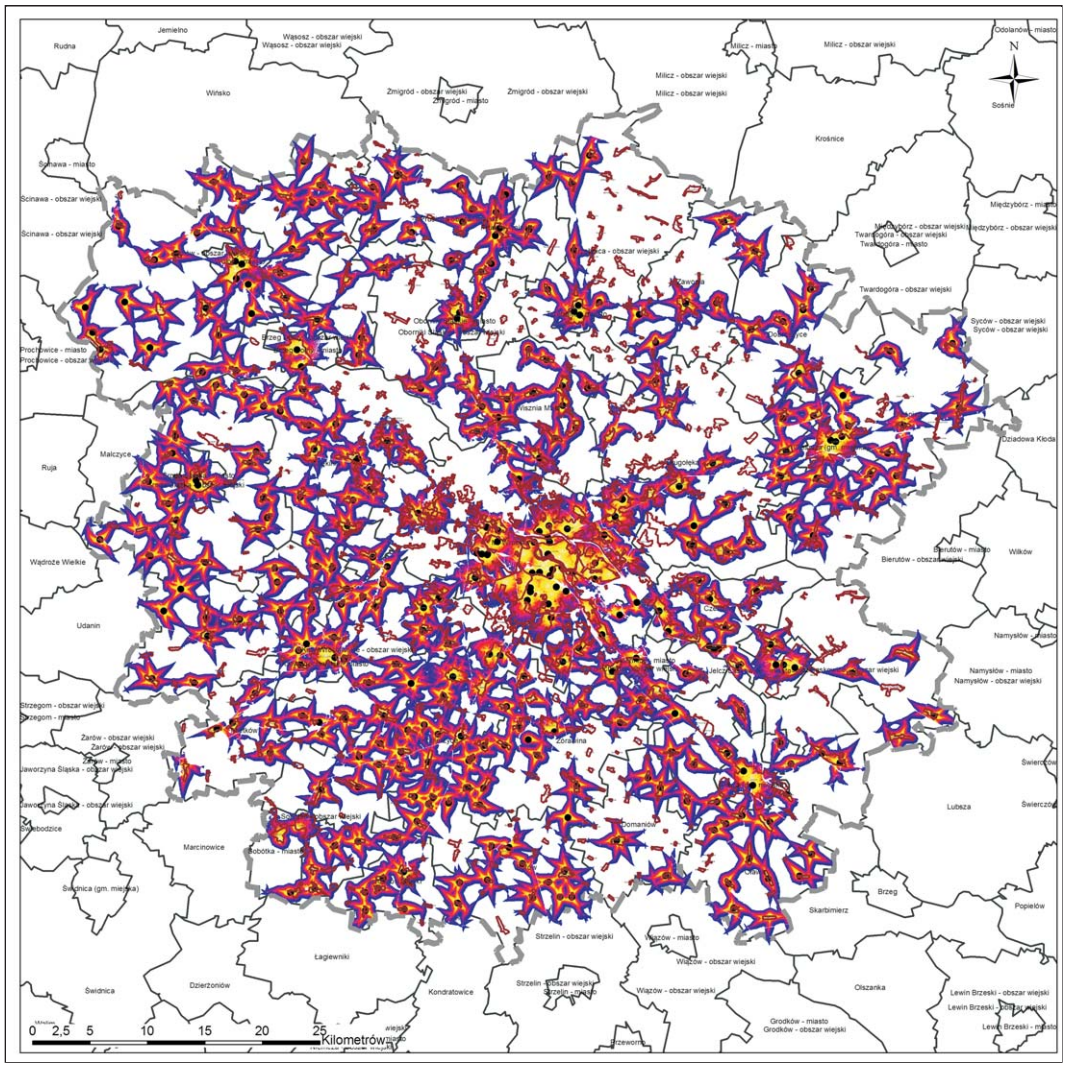
Analiza gęstości sieci usług społecznych we WROF

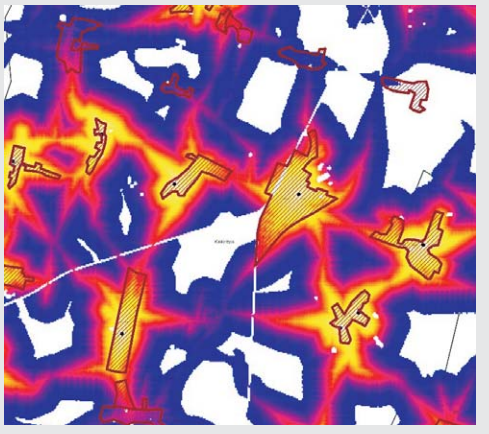
MAPY nr 7 i 8. Po lewej stronie – mapa lokalizacji usług społecznych na tle gęstości ich rozmieszczenia na 1 km kw. we WrOF oraz po prawej stronie - mapa rozmieszczenia domów kultury, świetlic, klubów wraz z 1 km strefą odległości na tle mapy gęstości zaludnienia.





Analiza dostępności sieci szkół podstawowych i gimnazjów we WrOF – badany zasięg 4 km.

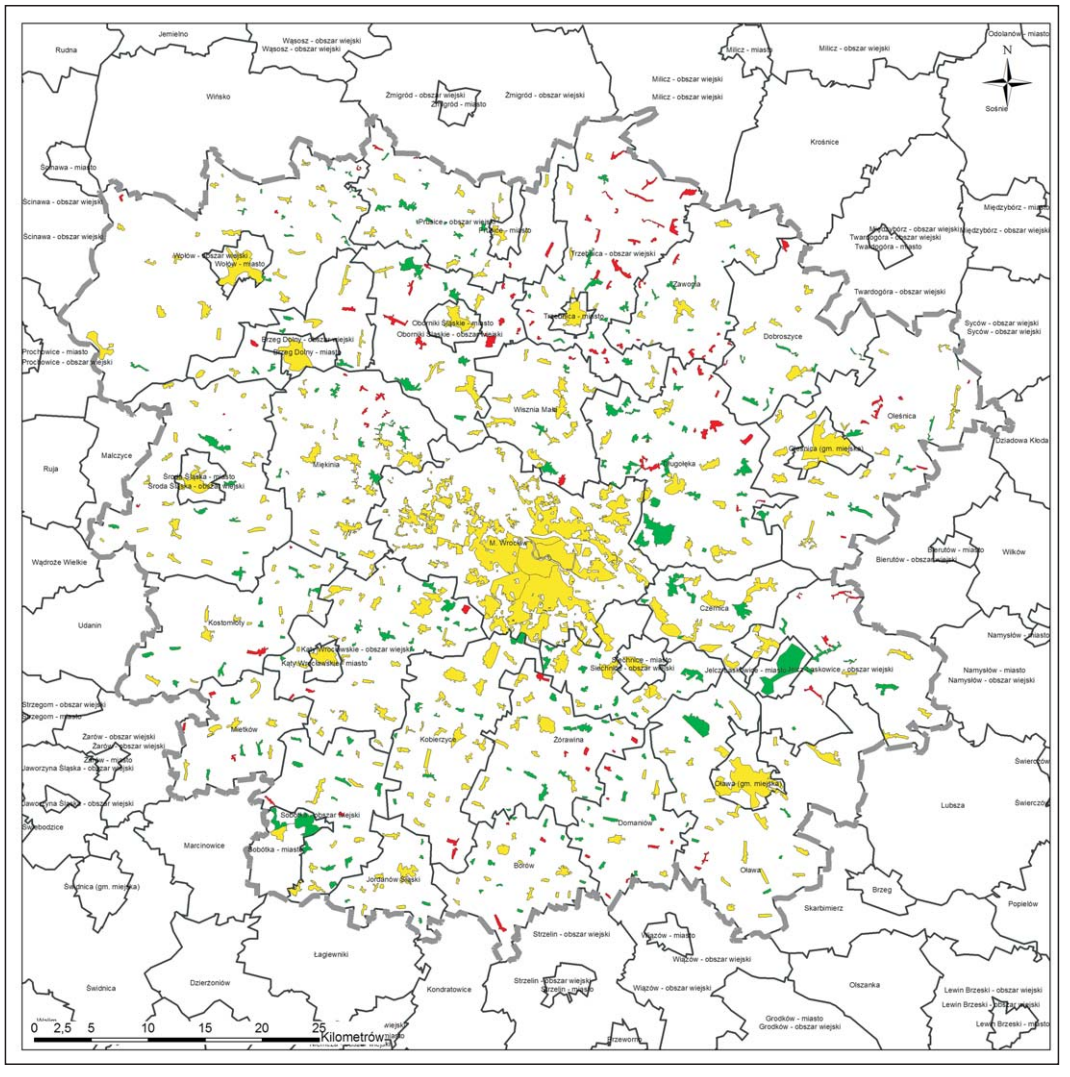




Wartość

2999.95 m

0 m



123 MIEJSCOWOŚCI
POZA ZASIEGIEM
BADANEGO DYSTANSU

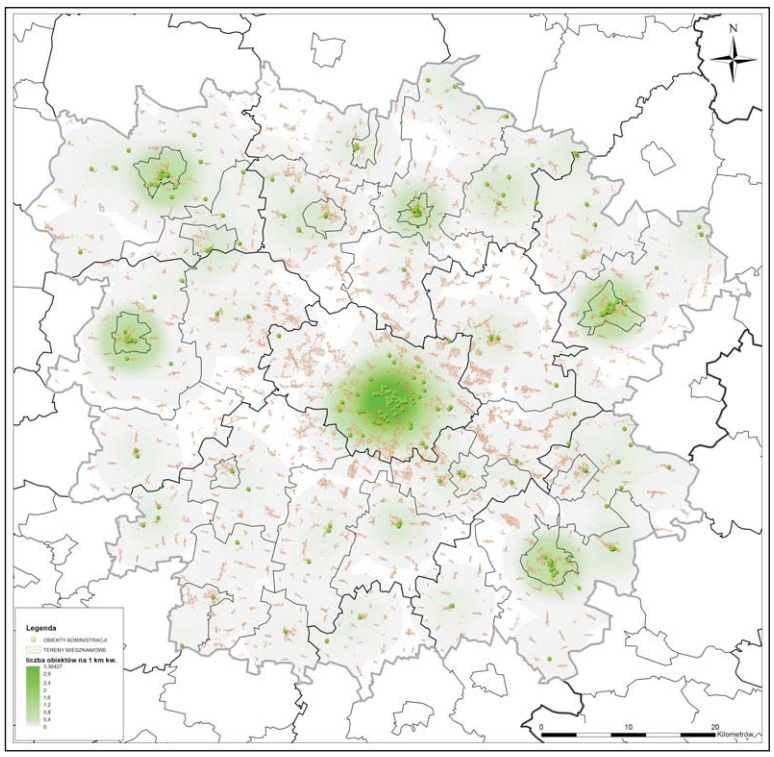
242 MIEJSCOWOŚCI
W ŚREDNIM ZASIĘGU
BADANEGO DYSTANSU

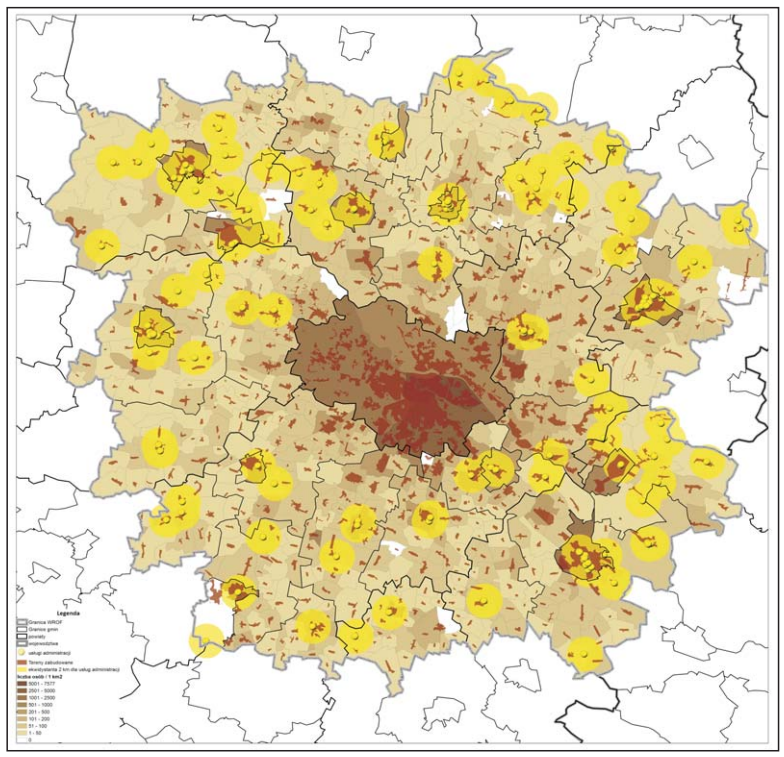
337 MIEJSCOWOŚCI
W DOBRYM I BARDZO
DOBRYM ZASIĘGU
BADANEGO DYSTANSU

Usługi administracji.
Rozmieszczenie obiektów instytucji publicznych wynika bezpośrednio z podziału terytorialnego Kraju i związane jest z hierarchią miejscowości ustalonej na podstawie tego podziału. Instytucje szczebla samorządu województwa zlokalizowane są w stolicy Województwa Dolnośląskiego, we Wrocławiu, dodatkowo z racji pełnienia przez Wrocław funkcji miasta powiatowego także swoje miejsce muszą posiadać w nim instytucje powiatowe. Miastami powiatowymi we WrOF obok Wrocławia są także: Wołów, Trzebnica, Oleśnica, Środa Śląska i Oława i w tych miastach ulokowane są siedziby urzędów powiatowych. Obok w/w urzędów szczebla wojewódzkiego i powiatowego liczną grupę tworzą instytucje na poziomie szczebla gminnego. Obok siedzib przedstawicieli władz różnego szczebla w skład sieci usług administracji wchodzą także sądy, prokuratury, urzędy skarbowe, siedziby ZUS, nadleśnictwa, urzędy pracy czy ośrodki pomocy społecznej i inne. Lokalizacja siedzib urzędów administracji publicznej (w szczególności będących siedzibami władz) nie jest przypadkowa, opiera się zwykle na zasadzie starannego ulokowania tych obiektów w centralnej części historycznej struktury osadniczej danej miejscowości lub w jej innym równie reprezentacyjnym miejscu. Zwykle jest to rynek, park lub także główna ulica czy promenada miejska. Lokalizacja obiektów w ramach badanej sieci zależna jest m.in. od opisanych powyżej czynników przez co należy do struktur najmniej podatnych na modyfikacje. Jednak zdarzają się przypadki nowych lokalizacji dla siedzib urzędów gminnych czego przykładem może być nowy budynek Urzędu Miasta w Siechnicach.

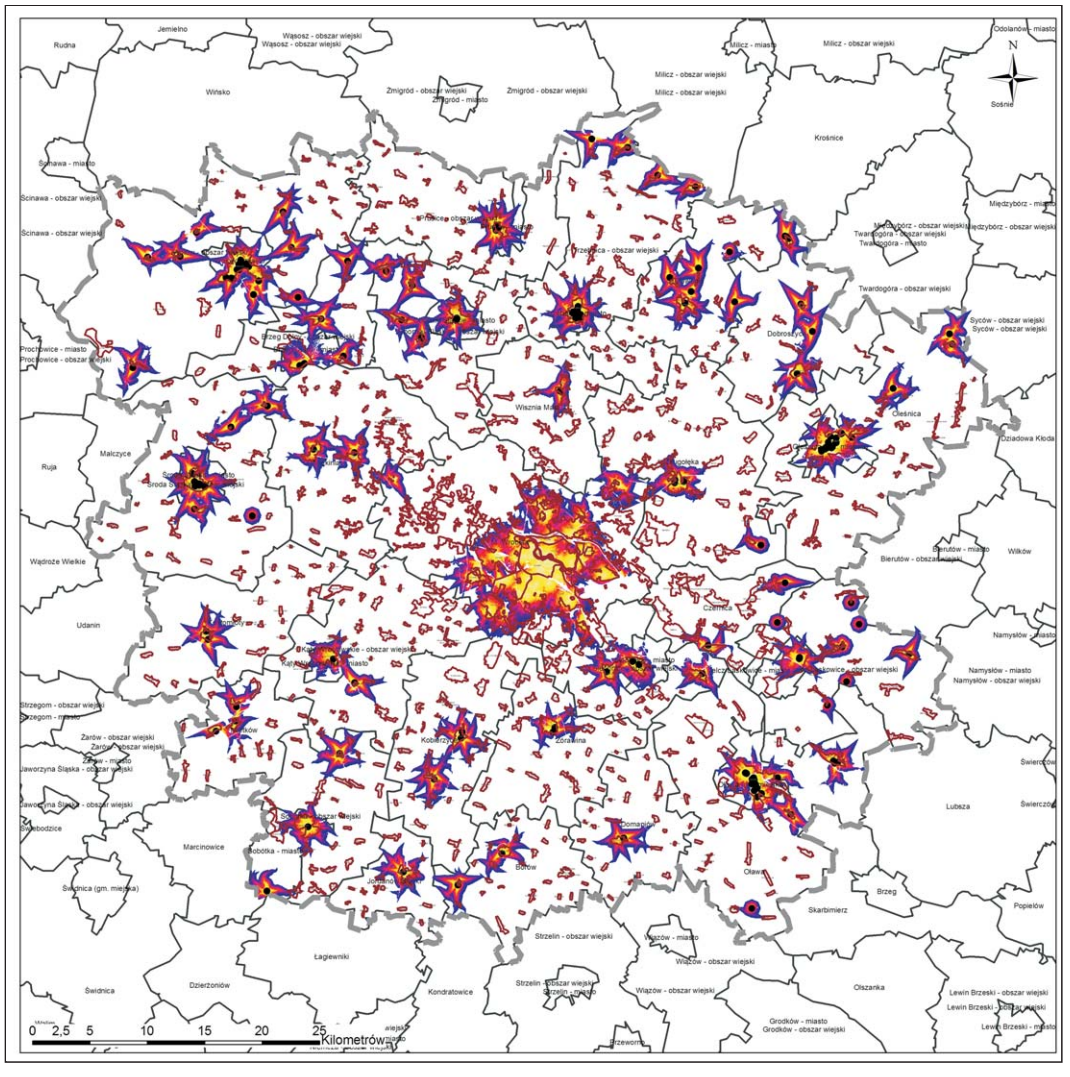
Analiza gęstości sieci usług administracji we WROF

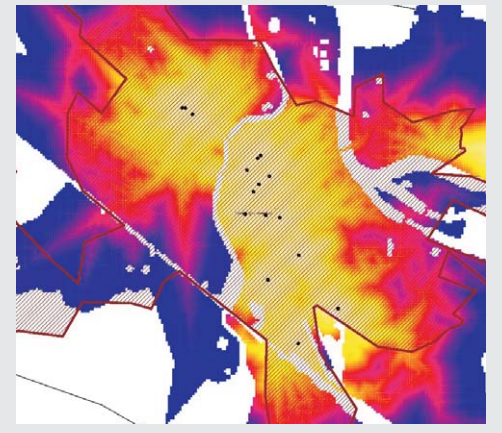
MAPY nr 9 i 10. Po lewej stronie – mapa lokalizacji usług administracji na tle gęstości ich rozmieszczenia na 1 km kw. we WrOForaz po prawej stronie - mapa rozmieszczenia tych obiektów (z wyłączeniem Wrocławia) z przyjętą 2 km strefą odległości na tle mapy gęstości zaludnienia.





Analiza dostępności sieci szkół podstawowych i gimnazjów we WrOF – badany zasięg 4 km.

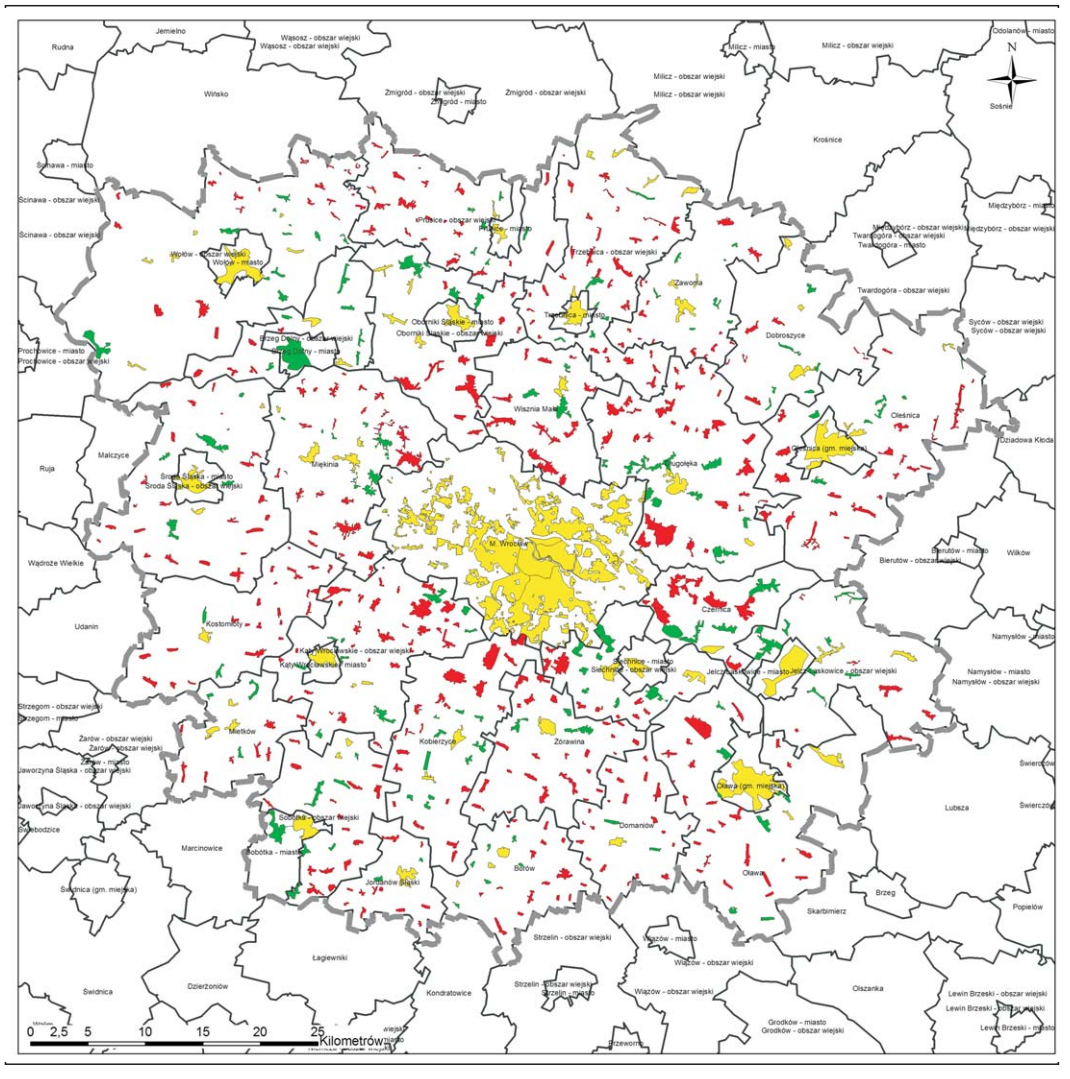




Wartość

2999.95 m

0 m



459 MIEJSCOWOŚCI
POZA ZASIEGIEM
BADANEGO DYSTANSU

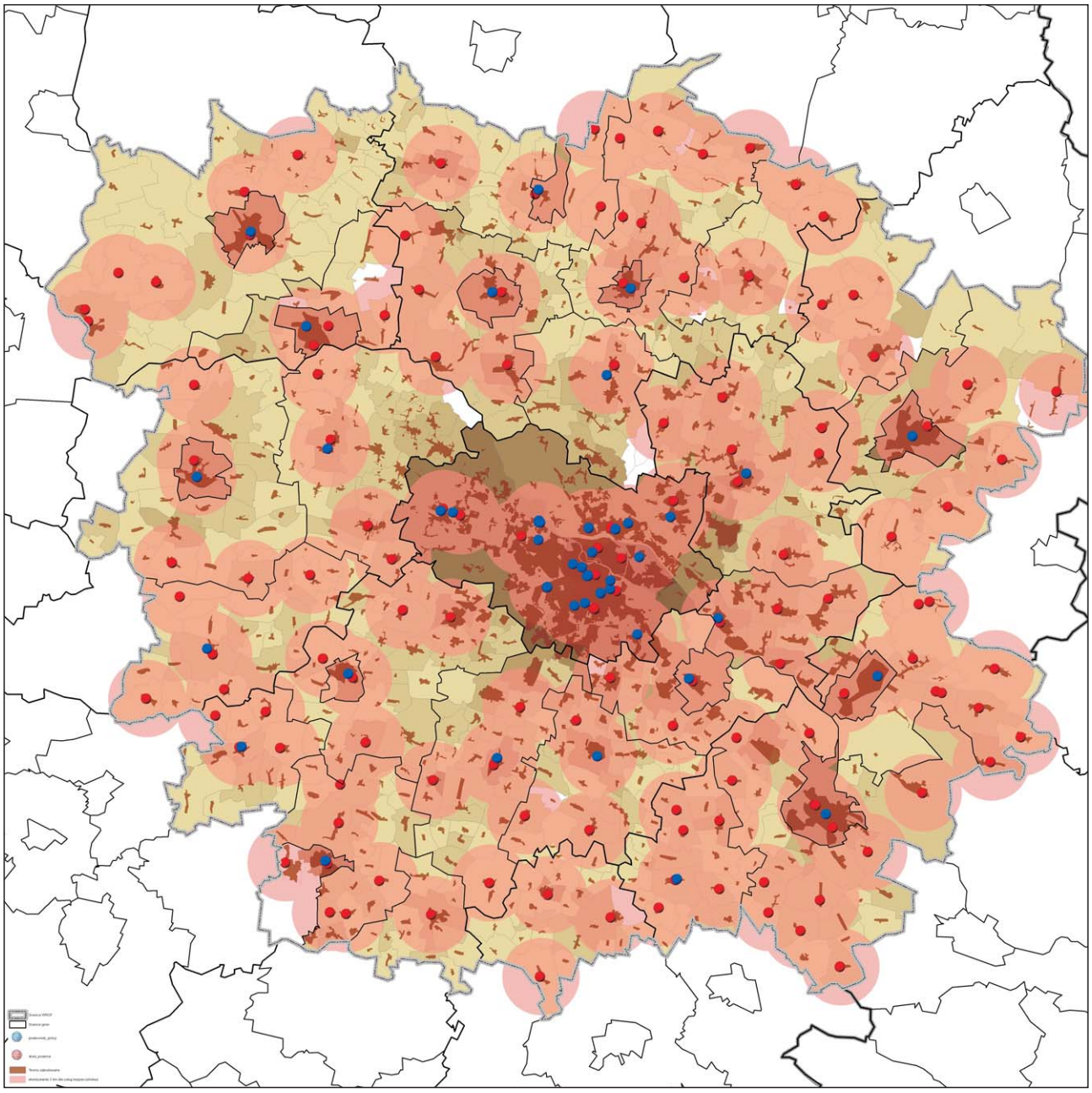
157 MIEJSCOWOŚCI
W ŚREDNIM ZASIĘGU
BADANEGO DYSTANSU

87 MIEJSCOWOŚCI
W DOBRYM I BARDZO
DOBRYM ZASIĘGU
BADANEGO DYSTANSU

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

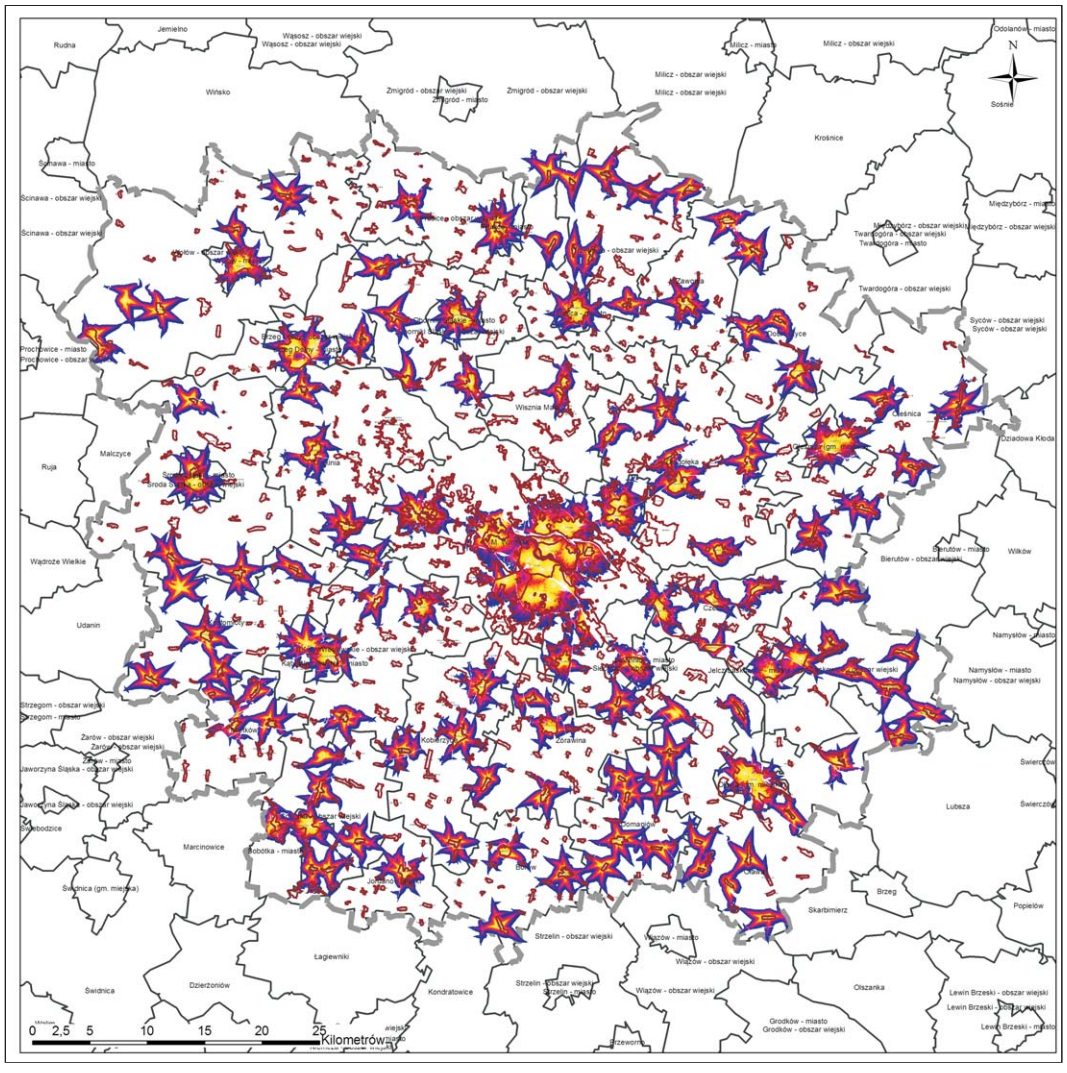
Usługi bezpieczeństwa – jednostki straży pożarnej i policji.
Poczucie bezpieczeństwa to jedna z podstawowych potrzeb warunkująca jakość życia ludzi oraz mająca wpływ na prawidłowy rozwój społeczny. Ustawa o samorządzie gminny nakłada na gminy obowiązek„ zaspakajania zbiorowych potrzeb mieszkańców, w tym do utrzymania porządku publicznego i bezpieczeństwa obywateli oraz ochrony przeciwpowodziowe. Zadania o charakterze ponadgminnym w myśl ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym wykonuje powiat. Działania instytucji w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa dotyczą zapobieganiu występowaniu zagrożeń oraz przeciwdziałaniu skutkom zaistniałych. Sieć usług bezpieczeństwa tworzą różne służby na szczeblach samorządowych lub państwowych oraz innych instytucji współpracujące ze sobą. Ważnym czynnikiem decydującym o prawidłowym funkcjonowaniu przedmiotowych usług jest wspólna integracja oraz odpowiednia obsługa komunikacyjna zapewniająca szybką interwencję w nagłych wypadkach. Badana sieć usług bezpieczeństwa pokrywa w dosyć jednorodny sposób cały WrOF z niewielkimi niedoborami tych placówek w miejscowościach położonych przy granicy z Wrocławiem w szczególności na północy oraz północnym zachodzie. Naturalnie na mocy przepisów każda miejscowość oraz osiedle mieszkaniowe posiada swój rejon obsługi przez służby bezpieczeństwa, jednak zdarza się, że dostępność do niektórych obszarów jest znacznie utrudniona. Przyczyną ograniczonej lub słabej dostępności (także pod względem czasowym) może być brak lub nieodpowiedni stan sieci komunikacyjnej w danym obszarze, okresowo występujące złe warunki pogodowe charakterystyczne dla niektórych obszarów, lub po prostu położenie obszaru w zbytnim oddaleniu od istniejących obszarów mieszkaniowych miast i wsi.

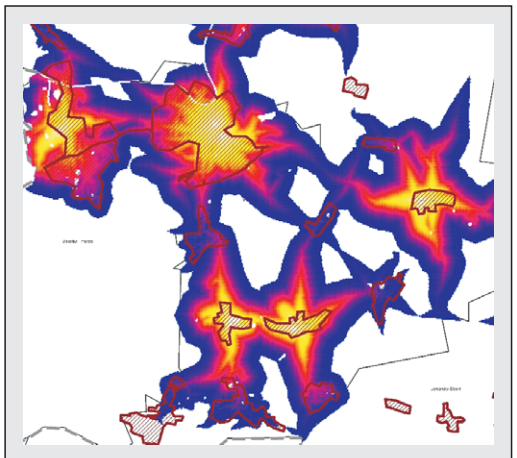
MAPA nr 11. Rozmieszczenie placówek policji i straży pożarnej z przyjętą 3 km strefą odległości na tle mapy gęstości zaludnienia.



Obiekty usług bezpieczeństwa powinny lokalizować swoje siedziby w powiązaniu z najbardziej zaludnionymi obszarami zabudowy, a także w miejscach o wysokim wskaźniku interwencji. Dobrym miejscem są także okolice stacji kolejowych czy rejony węzłów komunikacyjnych przy ważniejszych trasach łączących obszary mieszkaniowe. Dodatkowym elementem może być także wykorzystanie możliwości jakie niesie ze sobą system rzeczny integrujący obszary południowo-wschodnie z północno-zachodnimi obszarami we WrOF.

Analiza dostępności sieci szkół podstawowych i gimnazjów we WrOF – badany zasięg 4 km.

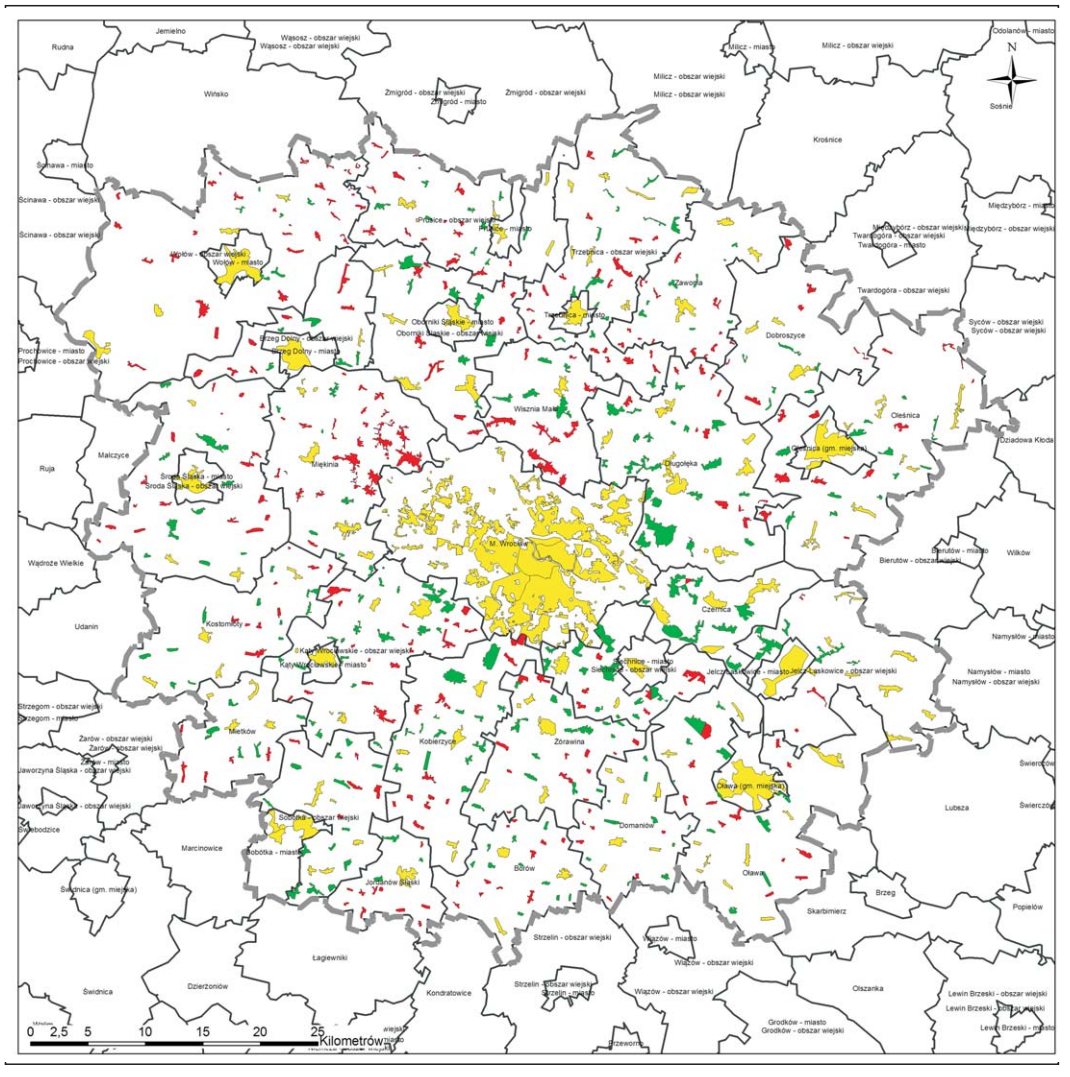




Wartość

2999.95 m

0 m



327 MIEJSCOWOŚCI
POZA ZASIEGIEM
BADANEGO DYSTANSU

229 MIEJSCOWOŚCI
W ŚREDNIM ZASIĘGU
BADANEGO DYSTANSU

147 MIEJSCOWOŚCI
W DOBRYM I BARDZO
DOBRYM ZASIĘGU
BADANEGO DYSTANSU

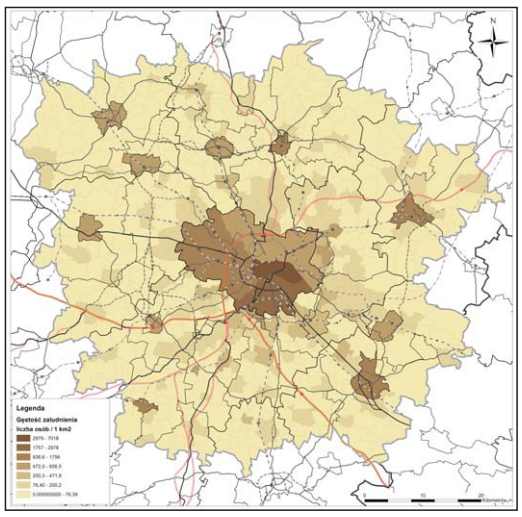
Dynamicznie rozwijające się obszary zabudowy mieszkaniowej we WROF – „gniazda rozwoju".

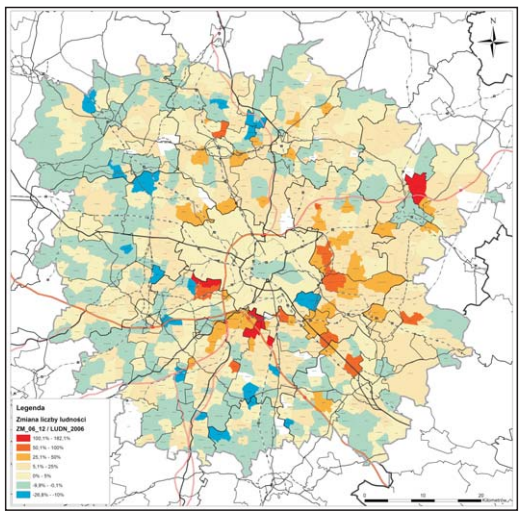
Rozwój nowych oraz wspieranie istniejących ośrodków usług publicznych są ściśle zależne od lokalizacji istniejących terenów mieszkaniowych oraz kierunku ich rozwoju. Niestety często bywa, że rozwój ten jest przypadkowy, a wręcz niepożądany. Lokalizowanie wówczas obiektów usług publicznych w tych miejscach byłoby dodatkowym czynnikiem wspierającym proces rozlewania się zabudowy w miejscach oderwanych od istniejących już struktur zabudowy mieszkaniowej, często pozbawionych pełnego wyposażenia w elementy infrastruktury technicznej oraz komunikacyjnej. Lepszym podejściem jest kreowanie nowych struktur mieszkaniowych poprzez odpowiedni wybór środka ciężkości, dla lokalizacji przyszłego centrum usługowego lub łączenie, dopełnianie czy kontynuacja zabudowy w już wykształconych ośrodkach usługowych. Problemem jest odpowiedni wybór środka ciężkości dla jego zlokalizowania. W wielu przypadkach nowe struktury osadnicze nie posiadają zaplanowanego centrum usługowego co w przyszłości zmusi potencjalnych mieszkańców tych obszarów do korzystania z bazy usług publicznych zlokalizowanych w pobliskich miejscowościach. Należy zaznaczyć, że w dużym stopniu nowe obszary zabudowy mieszkaniowej silnie rozwijające się wokół granic Wrocławia, korzystają z bazy usług zlokalizowanych w pobliskich większych miejscowościach lub we Wrocławiu. Taka sytuacja wpływa negatywnie na prawidłowy rozwój urbanistyczny nowych osiedli, które powinny być wyposażone w odpowiedni program usług w tym usług publicznych, a także generuje zbędne ruchy komunikacyjne. Do wyłonienia obszarów dynamicznie rozwijających, nazywanych także „gniazdami rozwoju", przeanalizowano następujące informacje zawarte w opracowaniu pt.:„Analiza uwarunkowań rozwoju osadnictwa w zakresie usług i mieszkalnictwa" wykonanego przez Instytutu Rozwoju Terytorialnego dla potrzeb niniejszego projektu, t.j.:

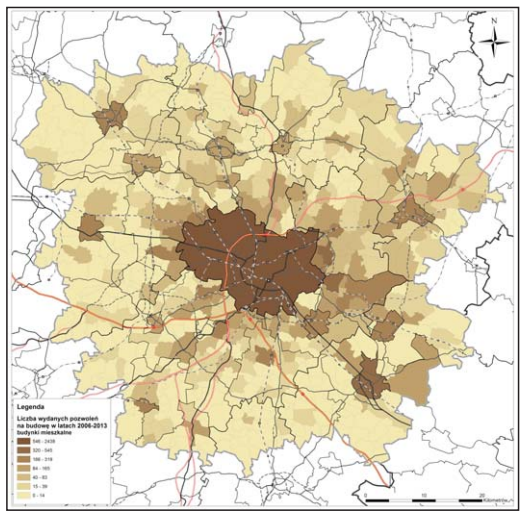
- gęstość zaludnienia na terenie WrOF – liczba mieszkańców na 1 km kw. w 2012 r. ;
- zmianę liczby ludności w latach 2006 / 2012 we WrOF;
- liczbę wydanych pozwoleń na budowę w latach 2006 / 2013 dla budynków mieszkalnych we WrOF;
- zmianę liczby wydanych pozwoleń na budowę we WrOF w stosunku do 2006 r. dla budynków mieszkalnych;
- liczbę wydanych pozwoleń na budowę w latach 2006 / 2013 dla budynków usługowych we WrOF;
- zmianę liczby wydanych pozwoleń na budowę we WrOF w stosunku do 2006 r. dla budynków usługowych;
- liczbę uchwalonych planów miejscowych we WrOF.

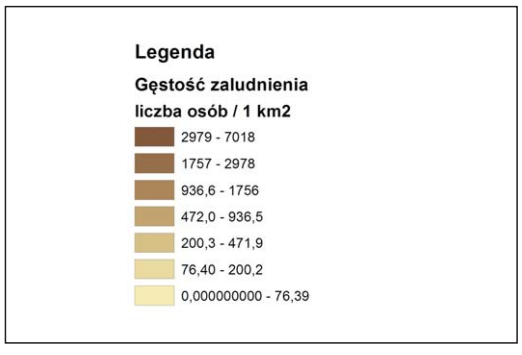
Dodatkowo uzyskane wyniki skonfrontowano z opracowaniem dotyczącym analizy rynku gruntów inwestycyjnych na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego (WrOF) sporządzonym w ramach przedmiotowego projektu przez Instytut Rozwoju Terytorialnego.

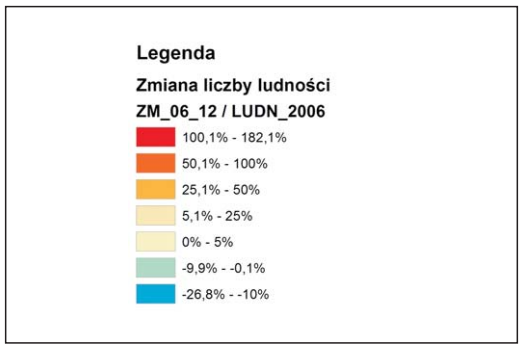
Mapy sporządzone na podstawie danych przekazanych przez Instytut Rozwoju Terytorialnego w związku z realizacją projektu pn.; „Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym".

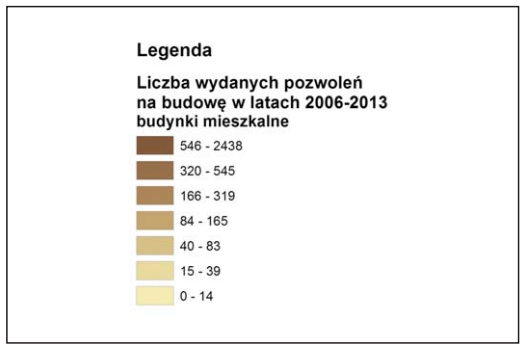


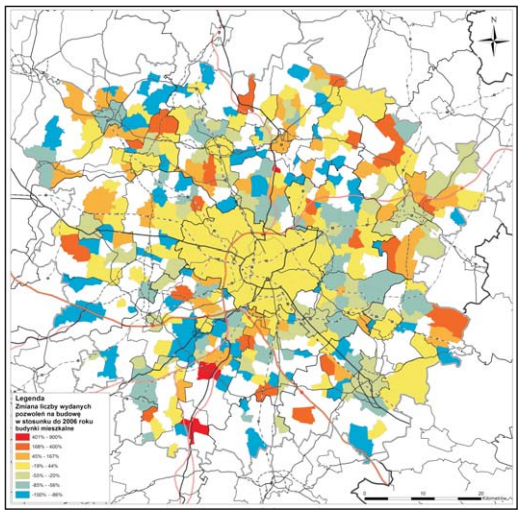




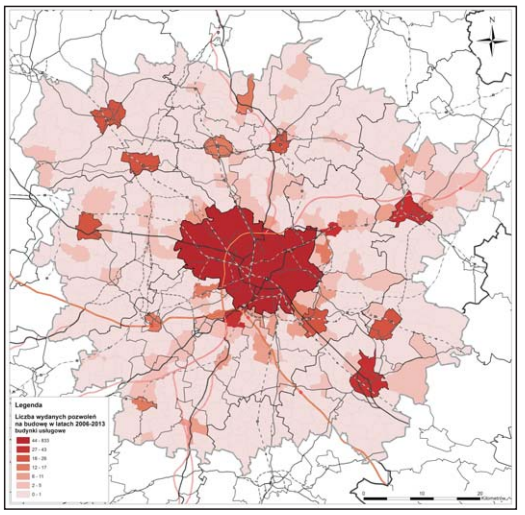




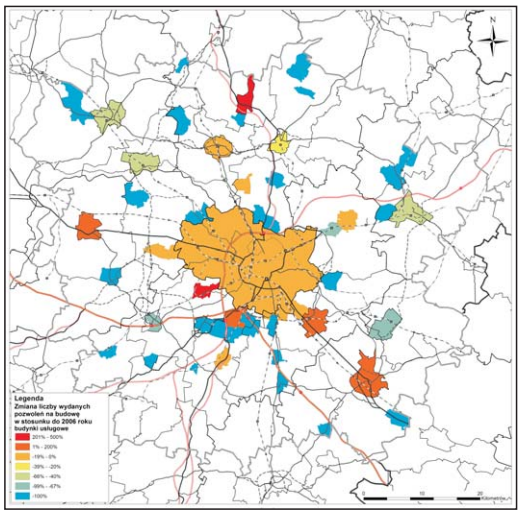




Legenda
Zmiana liczby wydanych pozwoleń na budowę w stosunku do 2006 roku budynki mieszkalne
- 401% - 900%
- 168% - 400%
- 45% - 167%
- -19% - 44%
- -55% - -20%
- -85% - -56%
- -100% - -86%

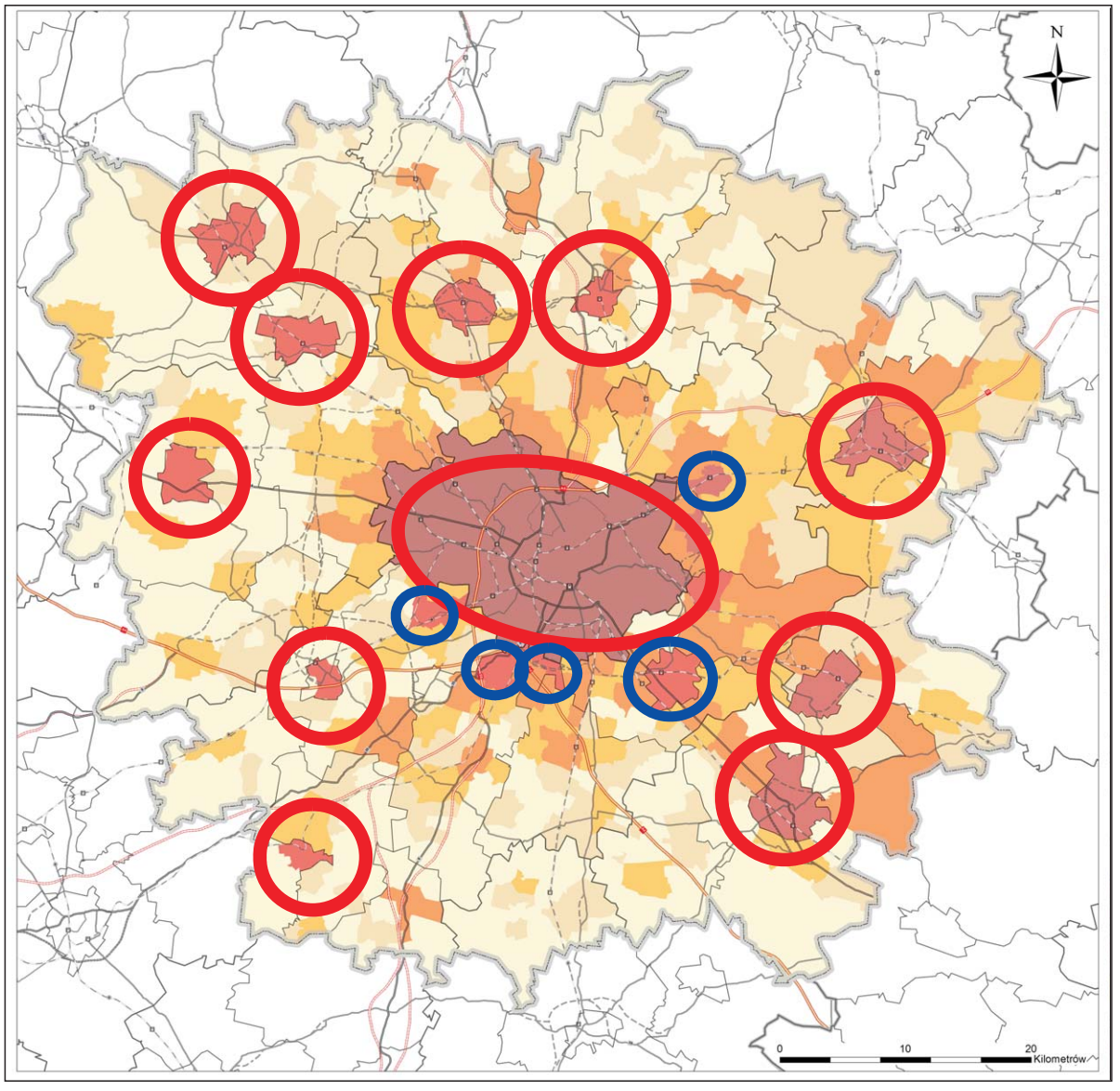


Legenda
Liczba wydanych pozwoleń na budowę w latach 2006-2013 budynki usługowe
- 44 - 833
- 27 - 43
- 18 - 26
- 12 - 17
- 6 - 11
- 2 - 5
- 0 - 1



Legenda
Zmiana liczby wydanych pozwoleń na budowę w stosunku do 2006 roku budynki usługowe
- 201% - 500%
- 1% - 200%
- -19% - 0%
- -39% - -20%
- -66% - -40%
- -99% - -67%
- -100%

MAPA nr 12. Dynamicznie rozwijające się obszary zabudowy mieszkaniowej - „gniazda rozwoju".



WROCŁAW JAKO RDZEŃ WrOF

HISTORYCZNIE UKSZTAŁOTWANE OŚRODKI ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ

NOWO KSZTAŁTUJĄCE SIĘ OŚRODKI ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ

SUMA ANALIZOWANYCH WARTOŚCI
- 5 - 7
- 8 - 9
- 10 - 12
- 13 - 17
- 18 - 21
- 22 - 25
- 26 - 30

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Wskaźniki zawarte w w/w opracowaniach cechują obszary we WrOF pod względem dynamiki ich rozwoju, po ich zsumowaniu powstała powyżej prezentowana mapa wynikowa, która obrazuje najbardziej oraz najmniej aktywne rejony we WrOF. Wokół Wrocławia w dalszej odległości (około 30 / 40 km) wyraźnie widać ukształtowany pierścień przez historyczne ośrodki mieszkaniowe oraz nowe ośrodki powstające na styku z południowym oraz wschodnim obszarem Wrocławia. Identyfikacja tych rejonów pozwala określić kierunki w których w pierwszej kolejności powinna się rozwijać baza usług publicznych – obszary intensywnie zurbanizowane oraz miejsca w których intensyfikują się procesy inwestycyjne.

Powstałe już zespoły oraz osiedla zabudowy mieszkaniowej na styku z Wrocławiem są efektem nieszczelnego, niespójnego oraz wciąż kształtującego się systemu planowania przestrzennego. Brak jest odpowiednich narzędzi na poziomie ustawodawczym, które mogłyby „złagodzić apetyty inwestorów" na realizację swoich zamierzeń w oddaleniu od istniejących struktur urbanistycznych, na terenach, które nie są dostatecznie powiązane z istniejącym systemem komunikacyjnym, systemem sieci infrastruktury technicznej ani nie posiadają dostępu do sieci usług w tym usług publicznych. Częściowo jednak za proces suburbanizacji odpowiedzialne są także samorządy, świadomie kształtujące swoją politykę w zakresie zagospodarowania przestrzennego, a być może zbyt późno reagujące na planowane inicjatywy inwestycyjne w obszarach w których ich rozwój jest niepożądany. Dodatkową przyczyną może być także brak wspólnie wypracowanej, spójnej i wyraźnej wizji rozwoju tych obszarów na poziomie sporządzania Studiów gmin lub na poziomie innych strategicznych dokumentów, mogących być sporządzanych w ramach integracji pomiędzy gminami.

W chwili obecnej proces ten osiągnął stan niemożliwy do zahamowania, a tym samym, w oczywisty sposób trudny do zignorowania w kontekście planowania rozwoju obszarów zabudowy w dokumentach planistycznych. Pozostaje jedynie kontrola tego procesu poprzez świadome kształtowanie nowych struktur mieszkaniowych oraz sterowanie kierunkiem ich rozwoju, m.in. przy pomocy odpowiedniego wyboru miejsca dla lokalizacji ośrodków i centr usługowych oraz ich hierarchizacja.

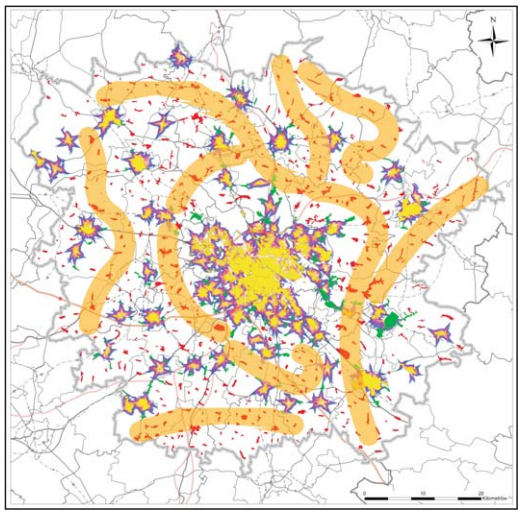
Proces kształtowania się nowych osiedli w obszarach zlokalizowanych przy granicy z Wrocławiem potwierdzają także analizy rynku gruntów inwestycyjnych na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego („Analiza rynku gruntów inwestycyjnych wraz z oceną dynamiki zmian na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego" - autor Beata Warczewska, Wrocław 2014 r.). Zwiększony obrót na rynku nieruchomości najbardziej widoczny jest w obrębach gmin położonych przy granicy z Wrocławiem oraz w miejscowościach: Wołów, Brzeg Dolny, Oborniki Śląskie, Trzebnica, Oleśnica i Oława. Z przeprowadzonych badań wynika także, że cena nieruchomości ma bezpośredni związek z drogową dostępnością czasową Wrocławia. Cena 1 m km. powierzchni większości nieruchomości inwestycyjnych w pobliżu Wrocławia (dla mieszkalnictwa i usług) w dostępie czasowym zawartym w przedziale od 25 do 30 min, osiągały w latach 2006 – 2012 najwyższy poziom, w kolejnej strefie 35 min. zakres cen ulega znacznemu obniżeniu.

Zaznaczyć trzeba, że część transakcji w obszarach przy granicy z Wrocławiem może mieć charakter spekulacyjny nastawiony wyłącznie na zysk wynikający np. z faktu przekształcenia gruntów rolnych na cele budowlane lub wzrostu wartości nieruchomości spowodowanym uzyskaniem dla niej prawa do zabudowy na mocy decyzji o pozwoleniu na budowę lub wskutek uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a nie mający na celu rzeczywistej realizacji inwestycji w danym miejscu.

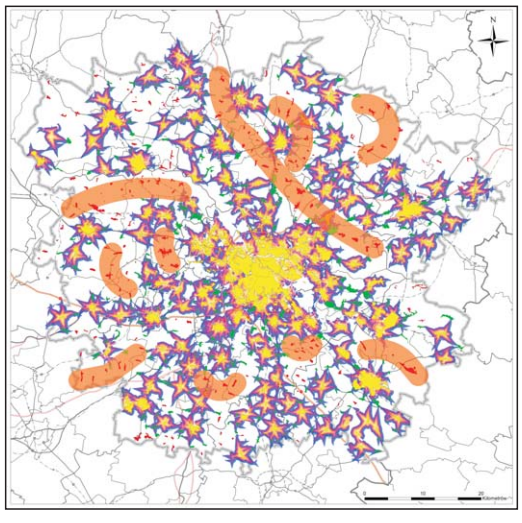
PODSUMOWANIE

Przeprowadzone analizy gęstości oraz dostępności sieci usług publicznych uwidoczniły niedobory we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym w ramach poszczególnych rodzajów usług. Badając dostępność dla każdej grupy wytypowano miejscowości położone poza badanym dystansem i na tej podstawie wytrasowano pasma obszarów zabudowy wskazane do większego nasycenia danym typem usług, nazwane roboczo - pasmami deficytu. Następnie poprzez ich nałożenie wyłoniono kilka pasm w najsłabszym zasięgu wszystkich analizowanych sieci usług publicznych, zestawiając je z dynamicznie rozwijającymi się obszarami zabudowy mieszkaniowej we WrOF, a także z obszarami zabudowy mieszkaniowej zaplanowanej w Studiach gmin. Należy pamiętać, że wykonane analizy odnoszą się do lokalizacji usług publicznych oraz badania dostępności do nich, natomiast nie odnoszą się do liczby miejsc czy stopnia możliwości obsługi przez nie mieszkańców. Biorąc to pod uwagę nie należy przyjmować, że w miejscach określanych jako dobre i bardzo dobre pod względem dostępności lub gęstości występowania danej usługi publicznej, sytuacja nie wymaga poprawy.

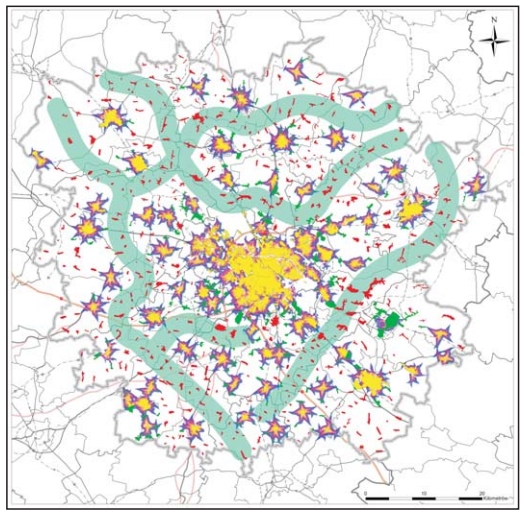
PASMA DEFICYTU W RAMACH SIECI PRZEDSZKOLI

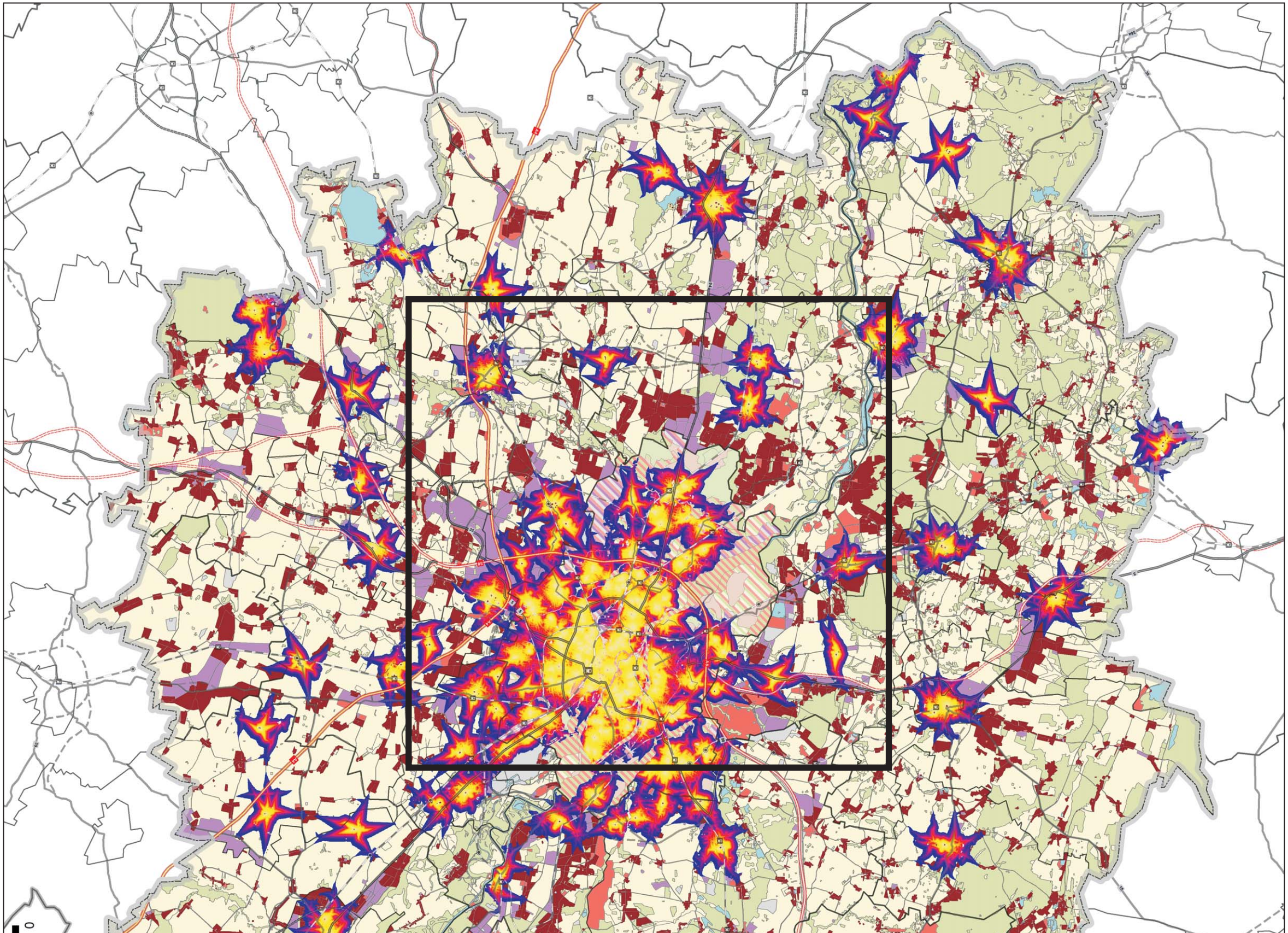


PASMA DEFICYTU W RAMACH SIECI SZKÓŁ PODSTAWOWYCH I GIMNAZJÓW

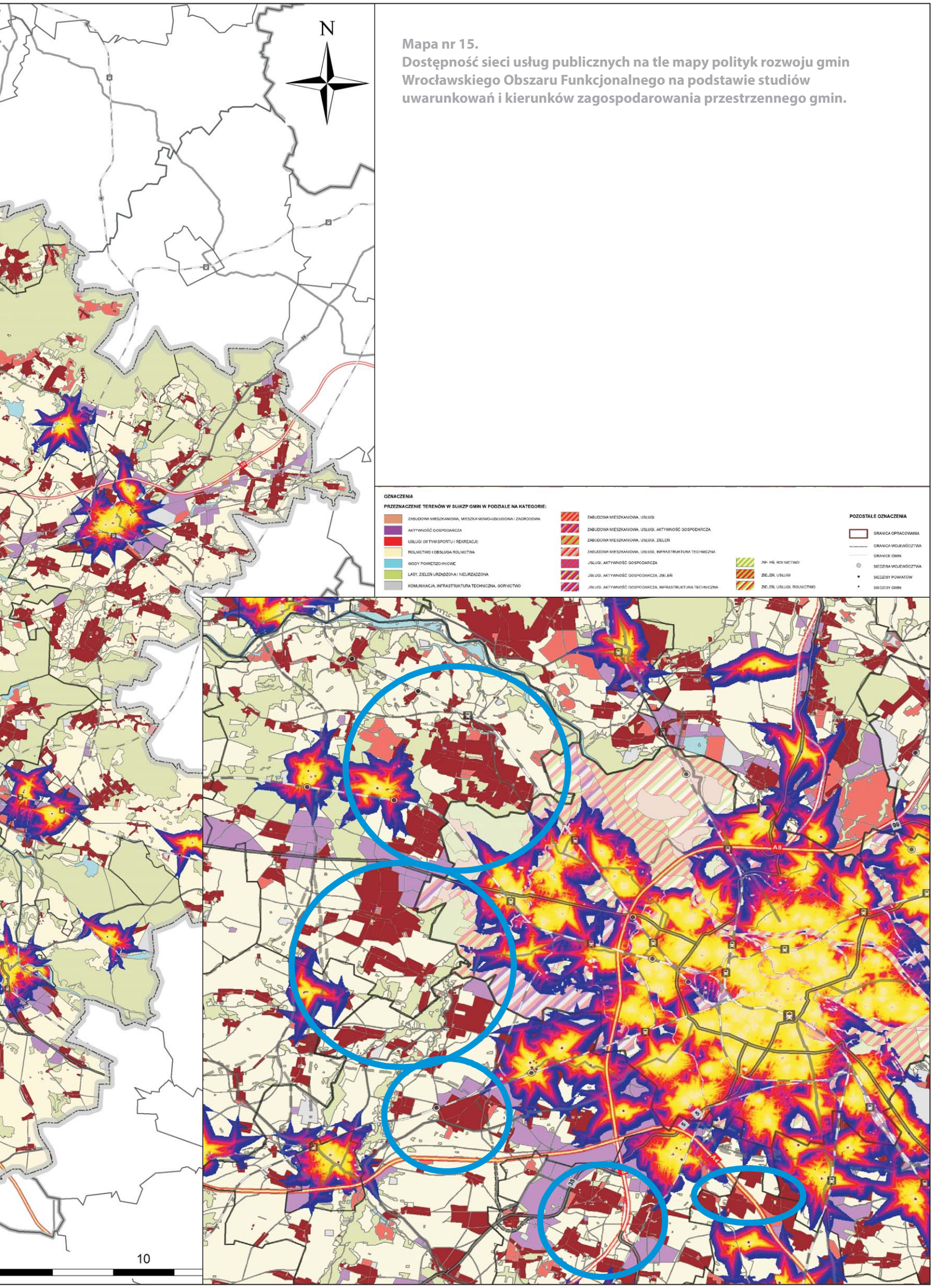


PASMA DEFICYTU W RAMACH SIECI PLACÓEK OPIEKI ZDROWOTNEJ

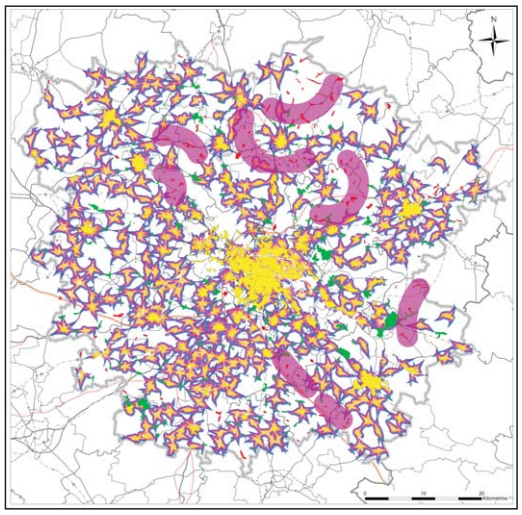




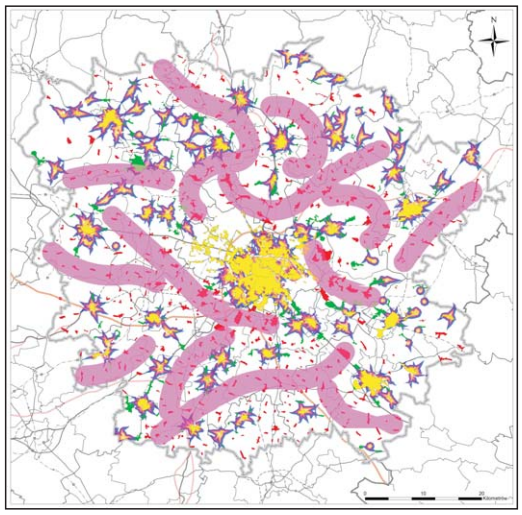
Mapa nr 15.
Dostępność sieci usług publicznych na tle mapy polityk rozwoju gmin Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego na podstawie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin.



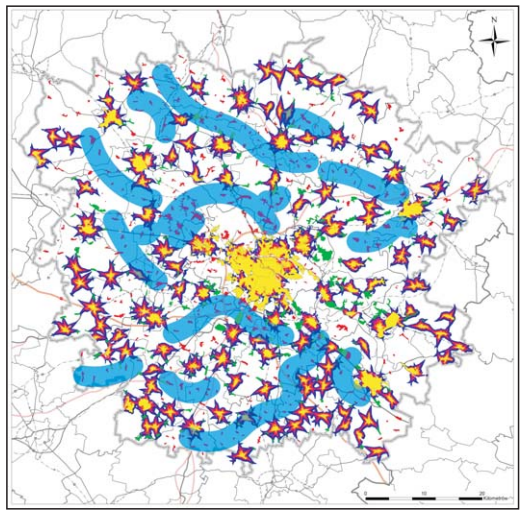
PASMA DEFICYTU W RAMACH SIECI USŁUG SPOŁECZNYCH



PASMA DEFICYTU W RAMACH SIECI USŁUG ADMINISTRACJI

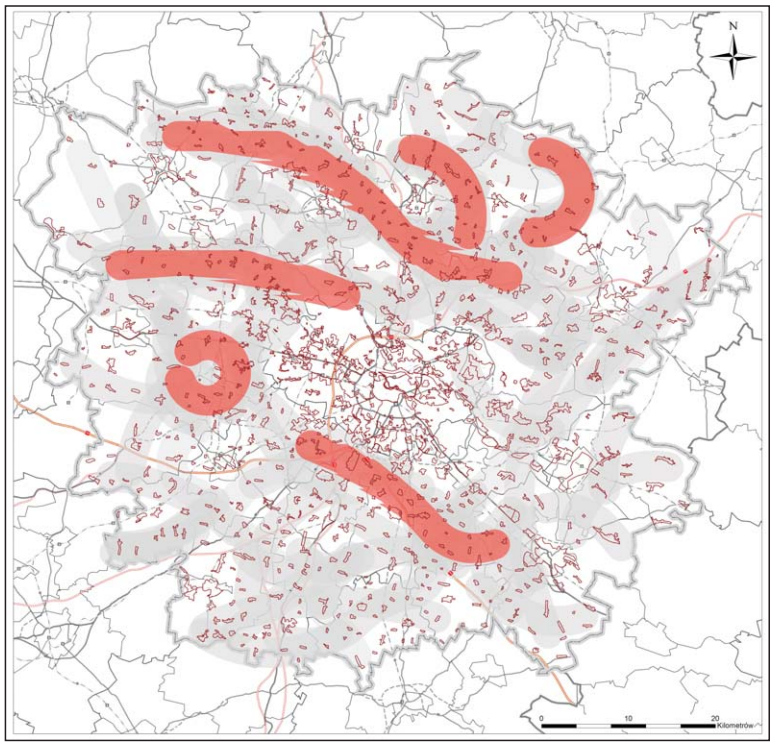


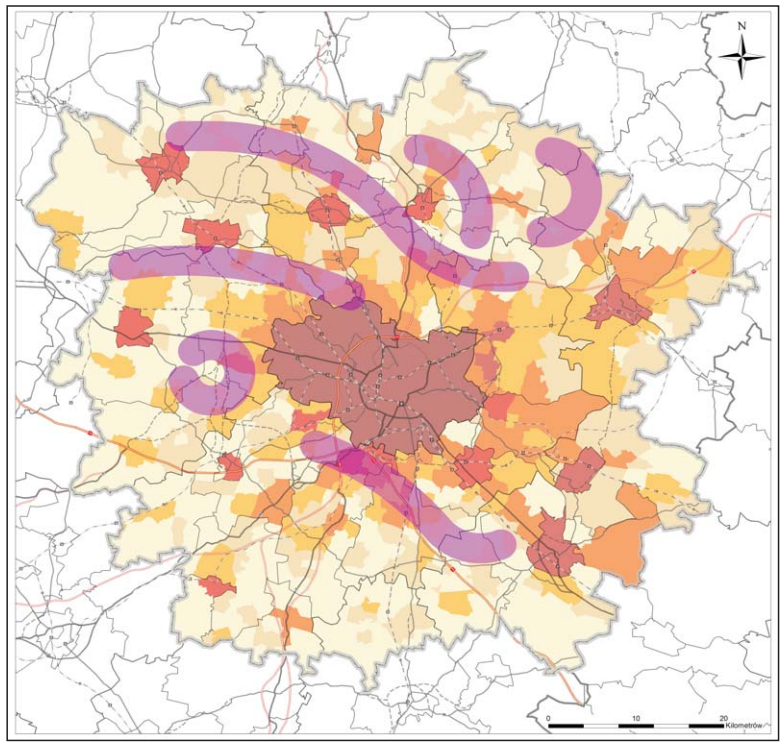
PASMA DEFICYTU W R AMACH SIECI USŁUG BEZPIECZEŃSTWA



Wynikiem nałożenia się wszystkich powyżej prezentowanych pasm deficytu, jest mapa wynikowa pokazująca pasma o najwyższym wskaźniku deficytu w odniesieniu do całej sieci usług publicznych, usytuowanych w większym stopniu w północno-zachodniej części WrOF oraz w drugiej kolejności po stronie zachodniej oraz południowo-zachodniej. Próba zobrazowania braków w sieci usług publicznych w przedstawiony - pasmowy sposób jest tylko składową informacją, uzyskaną na podstawie przeprowadzonych analiz, która obok innych opisywanych wcześniej powinna pomagać w lokalizacji obiektów tej sieci, lecz nie determinować jej rozwoju w tym kształcie.

Mapy nr 13 i 14. Po lewej stronie – mapa lokalizacji pasm o najwyższym wskaźniku deficytu usług publicznych we WrOF, po prawej stronie – główne pasma deficytu na tle mapy dynamicznie rozwijających się obszarów zabudowy mieszkaniowej we WrOF.





Mapa wynikowa obszarów dynamicznie rozwijających się wskazała kolejne miejsca dla wspomagania rozwoju usług publicznych. Dodatkowo wyniki tych analiz skonfrontowano z obszarami zabudowy mieszkaniowej wyznaczonej w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gmin Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego na podstawie danych sporządzonych w ramach opracowania pn.: „Analiza polityk rozwoju gmin Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego na podstawie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin" wykonanego przez Instytut Rozwoju Terytorialnego. Prezentowana poniżej Mapa nr 15 obrazuje tereny zabudowy mieszkaniowej (wyróżnione kolorem brązowym), zaplanowane przez gminy w pasie około 10 - 15 km od granicy Wrocławia, co pokazuje, że proces ten jest świadomą reakcją samorządów na zachowania rynku. Niestety nie w każdym opracowaniu Studium gminy w ślad za planowanymi obszarami zabudowy mieszkaniowej, planowane są ośrodki usługowe, które miałyby wyposażać przyszłe osiedla w usługi podstawowe oraz usługi publiczne. Zapisy w Studiach gmin w przeważającej części są formułowane na ogólnym poziomie dopuszczając w wyznaczonych obszarach obok przeznaczenia mieszkaniowego funkcje usługowe, bez warunków i uzależniania ich realizacji od rozwoju funkcji mieszkaniowej (przyrostu ludności w danym miejscu). Efektem tego jest często niewystarczający poziom wyposażenia w usługi nowych już zrealizowanych osiedli mieszkaniowych lub przypadkowe ich rozmieszczenie bez wykreowania wyraźnego centrum w danym osiedlu - w połączeniu z przestrzeniami publicznymi lub np. terenami zielonym.

Sytuacja ta ma bezpośredni wpływ na jakość zamieszkiwania oraz wpływa także na funkcjonowanie obszarów sąsiednich oraz systemu komunikacyjnego.

WYTYCZNE DLA LOKALIZACJI CENTRÓW USŁUG PUBLICZNYCH.

ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE ZASAD SYTUOWANIA OŚRODKÓW USŁUG PUBLICZNYCH WE WROF.

WYTYCZNE FUNKCJONALNO - PRZESTRZENNE:

- lokalizowanie węzłów usług publicznych:
  - w powiązaniu z istniejącymi, historycznymi układami zabudowy miast i wsi na zasadzie dopełniania ich struktury,
  - w powiązaniu z kierunkami rozwoju osiedli mieszkaniowych,
  - na podstawie istniejących uwarunkowań i prowadzonych prognoz demograficznych,
  - na podstawie analizy potrzeb mieszkańców występujących w danym rejonie;
- wspieranie rozwoju sieci usług publicznych w strefie dynamicznego rozwoju terenów mieszkaniowych zlokalizowanej pomiędzy wrocławiem, a miastami satelitarnymi rozlokowanymi wokół Wrocławia - po stronie północnej: Środa Śląska, Brzeg Dolny, Oborniki Śląskie, Oleśnica, Trzebnica i Wołów oraz po stronie południowej: Jelcz Laskowice, Oława, Żórawina, Kobierzyce i Kąty Wrocławskie;
- wspieranie rozwoju sieci usług publicznych w wyznaczonych trzech strefach intensywnego rozwoju terenów mieszkaniowych w powiązaniu z powstającymi ośrodkami usługowymi – *działanie 4.5 pn.: wytyczne programowo-przestrzenne lokalizacji funkcji mieszkaniowych i centrów usługowych*;
- ustalenie wyraźnej hierarchii ośrodków usługowych na poziomie gminy (np. w ramach zaproponowanego podziału):
  - obsługujących mieszkańców w ramach zaspokajania ich codziennych potrzeb – lokalizacja obiektów na poziomie osiedla mieszkaniowego,
  - realizujących potrzeby wyższego rzędu – centra handlowe, usługi kultury, rozrywki lub usługi sportu i rekreacji,
  - ośrodki specjalistyczne – np. obszary szpitali;
- wspieranie rozwoju sieci usług publicznych w obszarach rozwoju nowych osiedli mieszkaniowych w gminach na styku z granicami wrocławia wg zasad:
  - lokalizowanie obiektów usług publicznych wewnątrz zespołów zabudowy mieszkaniowej,
  - wpomaganie rozwoju centrów usługowych obsługujących klilka niezależnie rowijających się obszarów mieszkaniowych poprzez lokowanie w nich inwestycji związanych z usługami publicznymi,
  - ochrona obszarów cennych przyrodniczo oraz należących do systemu powiązań terenów zielonych we WrOF;
- wyrównywanie poziomu dostępności do poszczególnych typów usług publicznych w poszczególnych w gminach WrOF poprzez:
  - realizowanie inwestycji infrastruktury komunikacyjnej w powiązaniu z ośrodkami usługowymi,
  - organizację połączeń komunikacyjnych pomiędzy obszarami położonymi poza zasięgiem sieci usług - z ośrodkami usługowymi w ramach transportu publicznego,
  - zwiększenie roli mieszkańców w podejmowaniu decyzyji dotyczących przeznaczania środków finansowych w ramach realizowania inwestycji publicznych (np. poprzez „budżet obywatelski");
- wspieranie w pierwszej kolejności najczęściej wykorzystywanych przez mieszkańców rodzajów sieci usług publicznych:
  - placówek opiekuńczo-wychowawczych – sieć żłobków i przedszkoli,
  - placówek opieki zdrowotnej;
- dogęszczanie sieci usług publicznych w pasmach deficytowych zlokalizowanych po północno-zachodniej oraz południowo-zachodniej stronie wrocławia oraz w północnej części WrOF - w oparciu o:
  - istniejące osiedla zabudowy mieszkaniowej,
  - ośrodki dynamicznie rozwijające się,
  - specjalizację ośrodków usługowych;
- łączenie usług publicznych z usługami komercyjnymi oraz ich wspólna organizacja i funkcjonowanie poprzez:
  - przestrzenną integrację - zapewnienie dostępu do wielu rodzajów usług w jednym miejscu,
  - systemową integrację usług publicznych i komer-cyjnych - budowanie wspólnych baz danych, kompatybilne rozwiązania administracyjne i informa-tyczne, otwarte na inne, zewnętrzne systemy i rozwiązania;
  - minimalizowanie kosztów związanych z utrzymywaniem oraz podnoszeniem jakości obsługi placówek usług publicznych na zasadzie wspólnej partcypacji w tych kosztach placówek publicznych oraz prywatnych funkcjonujących w swoim sąsiedztwie;
- kreowanie nowych ośrodków usług publicznych w zasiegu komunikacji zbiorowej, a w przypadku jej braku przeprowadzenie analiz możliwości wprowa-dzenia nowych połączeń komunikacyjnych;
- kreowanie nowych ośrodków usług publicznych w oparciu o minimalizację kosztów dotarcia do nich z obszarów zabudowy mieszkaniowej;
- zapewnienie właściwej ilości miejsc parkingowych dostosowanej do wielkości poszczególnych obiektów usługowych oraz częstotliwości ich odwiedzania;
- wykorzystanie potencjału infrastruktury kolejowej w procesie wyznaczania miejsc dla nowych centrów usługowych komercyjnych oraz publicznych;
- odtwarzanie zdegradowanych ośrodków usługowych poprzez lokalizowanie w ich obszarze obiektów usług publicznych;
- kształtowanie wielofunkcyjnych ośrodków usługowych, zapeniających w jednym miejscu dostepność do różnych rodzajów usług publicznych i komercyjnych.

WYTYCZNE ORGANIZACYJNE:

- zawiązywanie stowarzyszeń lub innych form organizacyjno-prawnych pomiędzy gminami wrof dla kreowania nowych rozwiązań w ramach rozwijania sieci usług publicznych:
  - pozyskiwanie środków finansowych z dostępnych funduszy na poziomie unii europeskiej lub programów rządowych w ramach wspólnych prjektów przyczyniających się do umacniania integralności - wspólna organizacja komunikacji publicznej, wspólne inwestycje infrastrukturalne,
  - tworzenie nowych placówek usług publicznych integrujących mieszkańców sąsiednich gmin lub miejscowości,
  - wspólna promocja lokalnych działalności społecznych w zakresie regionalnych wyrobów, imprez kulturalnych i innych przedsięwzięć - w celu budowania wewnętrznej inegralności społecznej oraz w celu „przyciągania" inwestorów czy wspomagania ruchu turystycznego;

- współpraca pomiędzy gminami położonymi w sąsiedztwie oraz podmiotami prywatnymi w ramach kreowania rozwoju sieci usług publicznych:
  - współtworzenie systemów informatycznych zarządzających daną siecią usług publicznych w powiązaniu z platformami internetowymi umożliwiającymi np. rejestrację do danej placówki, udział w rekrutacji do placówek opiekuńczych oraz edukacyjnych, a także do przekazywania informacji,
  - monitoring popytu panujacego w danej grupie usług publicznych,
  - spójne planowanie przestrzenne na stykach gmin.
- budowa czytelnego i spójnego systemu informacji dotyczącego obiektów publicznych w gmienie;

WYTYCZNE URBANISTYCZNO–ARCHITEKTONICZNE:

- lokalizowanie obiektów usług publicznych z uwzględnieniem historycznej kompozycji urbanistycznej oraz współczesnych układów osiedli zabudowy mieszkaniowej;
- wyposażenie istniejących ośrodków usługowych w elementy przestrzeni publicznych – place, skwery, zieleńce, ciągi piesze (promenady, deptaki miejskie);
- realizacja nowych obiektów usług publicznych w kontekście do lokalnej tradycji budowlanej oraz regionalnej architektury;
- likwidacja barier architektonicznych w istniejących obiektach usług publicznych oraz ergonomiczne projektowanie nowych obiektów;

Założenia dotyczące zasad sytuowania ośrodków usług publicznych w ramach poszczególnych rodzajów usług publicznych we WROF

założenia dotyczące zasad sytuowania usług ochrony zdrowia

- konsolidowanie placówek usług opieki zdrowotnej – tworzenie specjalistycznych ośrodków usług opieki medycznej zapewniających kompleksową obsługę w ramach wszystkich specjalizacji w powiązaniu z usługami wspomagającymi lecznictwo takimi jak: apteki, gabinety rehabilitacji, komory kriogeniczne, groty solne i inne;
- lokalizowanie wielkopowierzchniowych kompleksów szpitalnych oraz innych specjalistycznych ośrodków lecznictwa (klinik, instytutów) w powiązaniu z wyższymi uczelniami medycznymi, ośrodkami badawczo-rozwojowymi, instytutami naukowymi;
- lokalizowanie małych i średnich szpitali - punktów udzielania doraźnej pomocy medycznej;
- kreowanie „lokalnych sanatoriów", „centrów odnowy zdrowia" - w oparciu o lokalne uwarunkowania środowiska przyrodniczego oraz jego zasoby takie jak:
  - wody lecznicze,
  - unikatowy mikroklimat (występujący m.in. w gminach: trzebnica, sobótka, oborniki),
  - naturalnie występujące mikroelementy pochodzące z ziemi (np. borowina) lub z unikatowych roślin,
  - ukształtowanie terenu (ciągi spacerowe, ścieżki zdrowia);
- lokalizowanie nowych obiektów w ramach sieci usług zdrowia w połączeniu z urządzonymi terenami rekreacyjnymi z zielenią wysoką oraz terenami publicznymi wyposażonymi w elementy małej architektury;
- powiązanie lokalizacji nowych ośrodków zdrowia z systemem komunikacyjnym o znaczeniu ponadlokalnym oraz systemem komunikacji publicznej;
- unikanie konfliktów przestrzennych poprzez oddzielanie, separowanie lub izolowanie terenów szpitali od terenów zabudowy mieszkaniowej, a także terenów przemysłowej aktywności gospodarczej;
- tworzenie programów zachęcających lekarzy do podejmowania pracy w małych miejscowosciach.

Założenia dotyczące zasad sytuowania usług edukacji

- monitorowanie stanu sieci usług opieki żłobkowej i przedszkolnej oraz racjonalne planowanie ich rozwoju w oparciu o uwarunkowania oraz prognozy demograficzne;
- lokalizowanie obiektów i ośrodków usług edukacji w powiązaniu z terenami zielonymi lub rekreacyjno-sportowymi;
- powiązanie lokalizacji nowych ośrodków edukacji z lokalnym systemem komunikacyjnym oraz systemem komunikacji publicznej.

Założenia dotyczące zasad sytuowania usług bezpieczeństwa

- tworzenie zintegrowanych centrów ratowniczych umożliwiających podjęcie szybkich i kompleksowych działań ratowniczych - powiązanie jednostek ratownictwa straży pożarnej i policji z jednostkami ratownictwa medycznego oraz ich sytuowanie w bezpośrednim powiązaniu z układem komunikacyjnym o znaczeniu ponadlokalnym;
- zwiększenie wykorzystania potencjału dróg wodnych dla poprawy bezpieczeństywa i szybkiego reagowania w obszarach trudno dostępnych.

ANALIZA RYNKU GRUNTÓW INWESTYCYJNYCH

WSTĘP

Celem opracowania było określenie trendów na rynku gruntów inwestycyjnych wraz ze wskazaniem obszarów o największym popycie na grunty budowlane oraz zdiagnozowanie czynników mających wpływ na wartość nieruchomości na terenie gmin znajdujących się we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym (WrOF). Dokonano ustalenia rozkładu przestrzennego cen nieruchomości inwestycyjnych na obszarze WrOF wraz z oceną dynamiki zmian zachodzących na rynku nieruchomości na tym terenie.. Badania oparto o dane dotyczące obrotu nieruchomościami z obszaru WrOF. Zostały one pozyskane od powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych. Analizie podlegały dane dotyczące transakcji kupna–sprzedaży nieruchomości gruntowych dokonanych w latach 2006-2012.

Z uwagi na zróżnicowany charakter rynku nieruchomości, zarówno pod względem rodzajów nieruchomości, jak i ich specyfiki, ustalono na wstępie, że analizom podlegać będą jedynie nieruchomości niezabudowane, bez rozpoczętych na ich terenie robót budowlanych oraz takie, w cenie których nie są uwzględnione koszty realizacji przyszłych obiektów budowlanych oraz lokali mieszkalnych i usługowych.

Metodologia

Pozyskane od powiatowych jednostek administracyjnych dane wymagały wstępnego uporządkowania, bowiem – w zależności od jednostki administracyjnej – sposób ich zapisu i segregowania był różny. Różna była także staranność ich przygotowania (czasami niewystarczająca!) i zakres gromadzenia. W wyniku przeprowadzonych prac weryfikacyjnych do analiz zakwalifikowano 25 780 transakcji, dotyczących następujących rodzajów nieruchomości:

- przeznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną,
- przeznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną,
- przeznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę mieszkaniową (łącznie jednorodzinna i wielorodzinna),
- przeznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę letniskową,
- przeznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę usługową,
- przeznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę zagrodową,
- przeznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod inną zabudowę,
- przeznaczone pod tereny rolne,
- o nieustalonym zakresie przeznaczenia w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego,
- nie objętych miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Następnie w celu wyeliminowania gruntów potencjalnie nieprzydatnych dla realizacji inwestycji usunięto z listy nieruchomości, których cena jednostkowa 1 m^2 powierzchni nie przekraczała 4,99 zł, w zakresie następującego rodzaju nieruchomości:

- przeznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod inną zabudowę,
- przeznaczone pod tereny rolne,
- o nieustalonym zakresie przeznaczenia,
- nie objętych miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

W ten sposób przyjęto do dalszych badań łącznie 20 627 transakcji.

ANALIZA TRANSAKCJI NIERUCHOMOŚCIAMI.

W przyjętym do analiz zakresie nieruchomości, w latach 2006–2012, największą grupę stanowiły nieruchomości przeznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną (8 777 szt.) następnie o nieustalonym zakresie przeznaczenia (6 647 szt.). Znaczna cześć z badanych transakcji dotyczyła nieruchomości przeznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod użytkowanie rolne (2 534 szt.) [Tabela 1.].

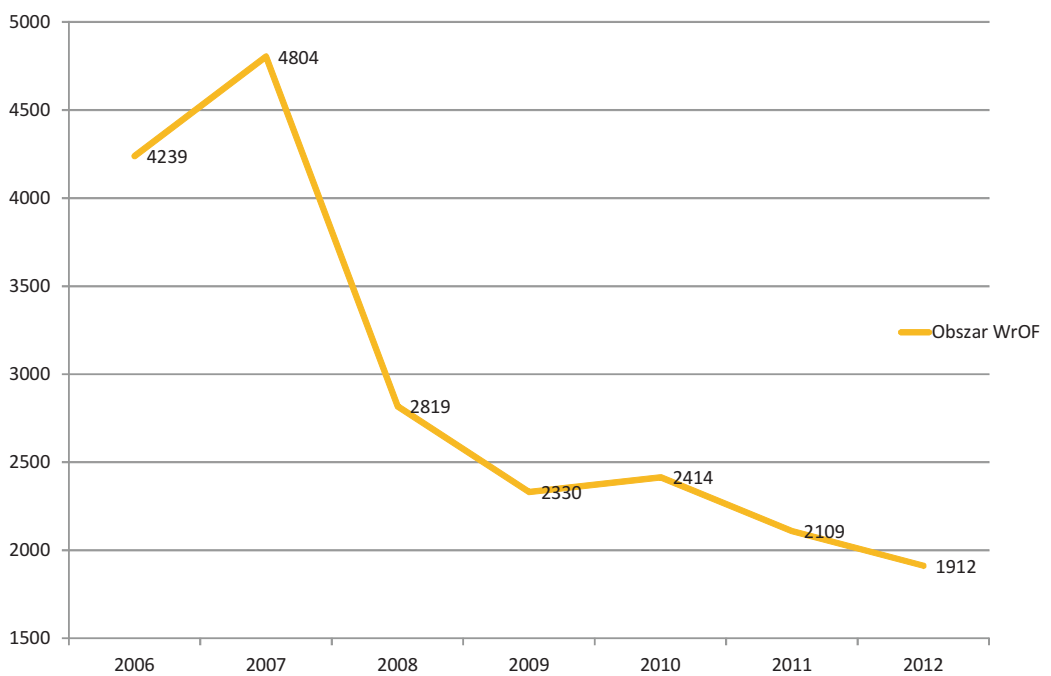
Tabela 1.
Liczba przyjętych do badań transakcji obrotu nieruchomościami na obszarze WrOF, wg przeznaczenia, w latach 2006-2012.

Gmina	Brak planu	Brak danych	Inne przeznaczenie	Zabudowa mieszkaniowa	Zabudowa letniskowa	Zabudowa jednorodzinna	Zabudowa wielorodzinna	Zabudowa Zagrodowa	Tereny rolne	Zabudowa usługowa	Razem
Borów		20							162		182
Brzeg Dolny		6				251	6	1	2	10	276
Czernica		500	36			1033	5	2	66	22	1664
Długołęka		684	49			1376	2	22	276	80	2489
Dobroszyce		152	2			153			27		334
Domaniów	1	14				6			57	1	79
Jelcz-Laskowice	62	206				13			222	1	504
Jordanów Śląski		67	3			88		2	27		187
Kąty Wrocławskie		383	243			470	2	32	319	44	1493
Kobierzyce		218	43			589	28	73	154	40	1145
Kostomłoty		212	2			29	4	2	36		285
m.Oława	20	141				27			170	17	375
m.Oleśnica		9	1			49	1		1	6	67
Miękinia		1417	9			118	2		160	13	1719
Mietków		54	7			54	1	56	48	19	239
Oborniki Śląskie	4	132		41	1	753	6	60	60	29	1086
Oława	21	191				44			142	10	408
Oleśnica		147				957	3	14	191	53	1365
Prusice	81	86		20	3	103		1	6	13	313
Siechnice		304	29			697	13	73	105	36	1257
Sobótka		380	62			257	6	69	96	53	923
Środa Śląska		383	17			70		6	51	3	530
Trzebnica	274	173		7	6	374	6	1	21	28	890
Wisznia Mała	443	244		16		247		1	6	10	967
Wołów		6				350	15	3	12	24	410
Zawonia	63	69		15	4	262		2	5	2	422
Żórawina		449	16			407	3	15	112	16	1018
Obszar WrOF	**969**	**6647**	**519**	**99**	**14**	**8777**	**103**	**435**	**2534**	**530**	**20627**

Źródło:
Opracowanie własne na podstawie danych powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych.

Największa liczba transakcji, wg przyjętych kryteriów, wystąpiła w gminie Długołęka (2 486 szt.). W następnej kolejności w gminach: Miękinia (1 719 szt.), Czernica (1 664 szt.) oraz Kąty Wrocławskie (1 493 szt.). Powyżej 1 000 transakcji, w analizowanym przedziale czasu, odnotowano w gminie wiejskiej Oleśnica (1 365 szt.), gminie Siechnice (1 257 szt.), gminie Kobierzyce (1 145 szt.) i gminie Żórawina (1 018 szt.). Nieco poniżej 1000 transakcji miało miejsce na terenie gmin: Wisznia Mała (967 szt.) i Sobótka (923 szt.). Poza gminą Środa Śląska w pozostałych gminach liczba analizowanych transakcji nie przekroczyła 500. Najmniej odnotowano ich dla gminy Domaniów (79 szt.). Niski wynik dla miasta Oleśnica (67 szt.) nie można odnieść do innych ze względu na brak danych w roku 2006 i 2007. Łączna liczba transakcji zawieranych na obszarze WrOF w latach 2006-2012 była różna. Największą liczbę transakcji zawarto w roku 2007 (4804), nieco mniej w 2006 roku (4239). Liczby te wyraźnie odbiegają od wartości w latach 2008-2012. W 2008 r. dokonano 2819 transakcji, natomiast w 2012 jeszcze mniej, było ich 1912, jest to najmniejsza liczba transakcji w analizowanych latach [Wykres 1.]. Z danych tych można wnioskować, że dynamika obrotu nieruchomościami niezabudo-wanymi na obszarze WrOF znacznie spadła. Z poziomu ponad 4 tys. transakcji w latach 2006-2007 do poziomu niecałych 2 tys. w roku 2012.

Wykres 1. Liczba zawieranych w latach 2006 -2012 transakcji nieruchomościami na obszarze WrOF.

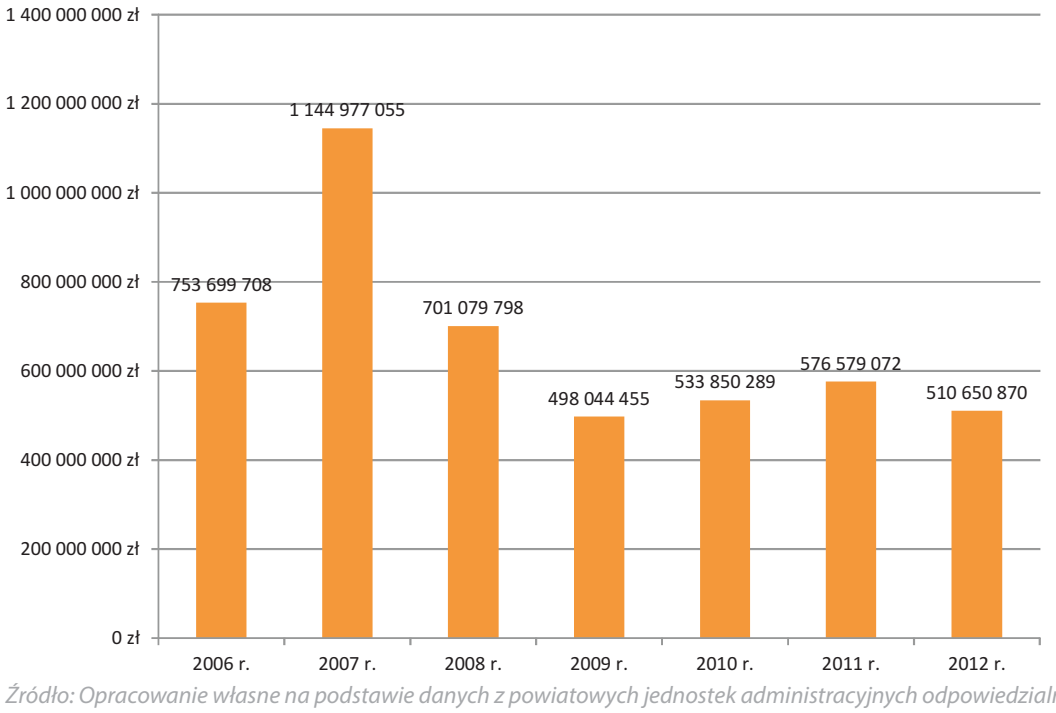


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych oraz przyjętych kryteriów

Najwyższą łączną wartość wszystkich analizowanych transakcji uzyskano w 2007 roku. Była ona wyraźnie wyższa niż w pozostałych latach. Od roku 2009 r. wartość ta ulega niewielkim wahaniom i jest zbliżona do poziomu 500 mln zł [Wykres 2.].

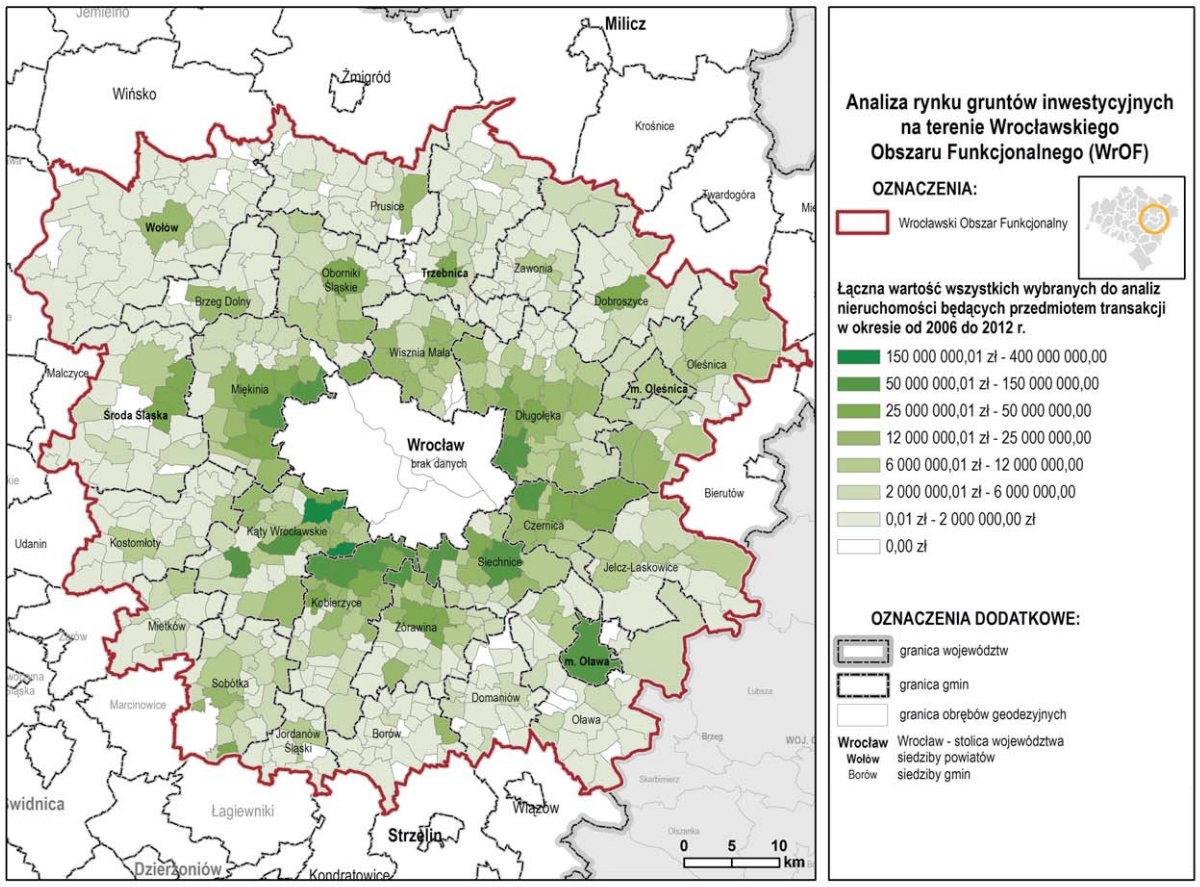
Najwyższy obrót nieruchomościami w analizowanym okresie nastąpił na obszarze obrębów geodezyjnych gmin sąsiadujących z Wrocławiem. Szczególnie w miejscowościach położonych na południe od Wrocławia oraz w mniejszym stopniu na północ od miasta. Pod tym względem wyróżniają się również tereny miast znajdujące się na obszarze WrOF [Rysunek 1.].

Wykres 2. Łączna wartość wszystkich analizowanych transakcji zawieranych w latach 2006 -2012 na obszarze WrOF.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych.

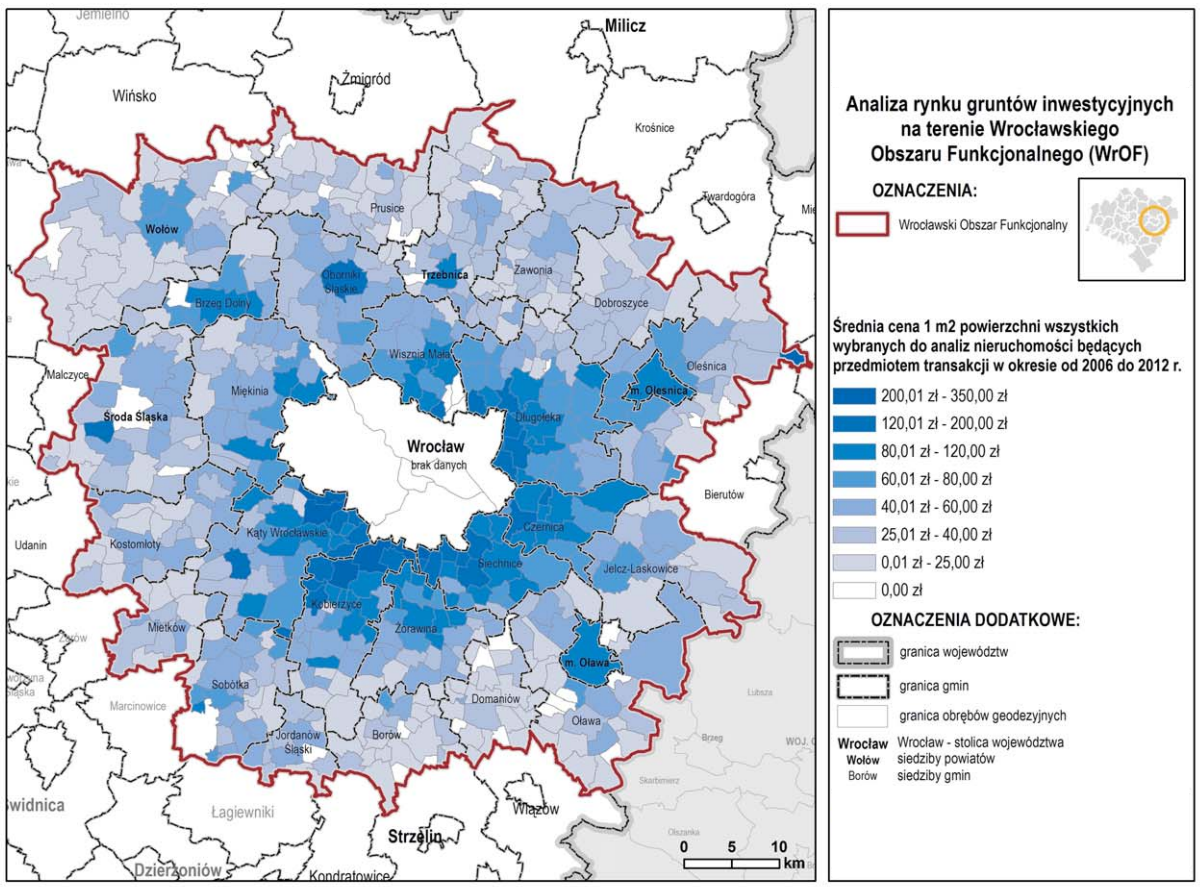
Rysunek 1. Łączna wartość zawartych w okresie 2006-2012 transakcji w obrocie nieruchomościami, wg przyjętych kryteriów, w podziale na gminy WrOF.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Za jeden metr kwadratowy ww. nieruchomości płacono średnio 80,15 zł. Transakcje objęły nieruchomości o łącznej powierzchni 2524,1033 ha, zaś pojedyncza nieruchomość miała średnią wielkość 0,2913 ha. Jeżeli podzielimy łączną wartość wszystkich nieruchomości przez ich całkowitą powierzchnię, to możemy obliczyć średnią cenę jednego metra kwadratowego, która wynosiła na obszarze WrOF 41,62 zł. Również w tym przypadku wyróżnia się strefa podmiejska Wrocławia, a zwłaszcza rejony Węzła Bielańskiego w gminie Kobierzyce oraz tereny gmin Długołęka, Czernica oraz Siechnice [Rysunek 2.].

Rysunek 2. Średnia cena jednostkowa 1 m^2 powierzchni analizowanych nieruchomości wg obrębów obszaru WrOF.

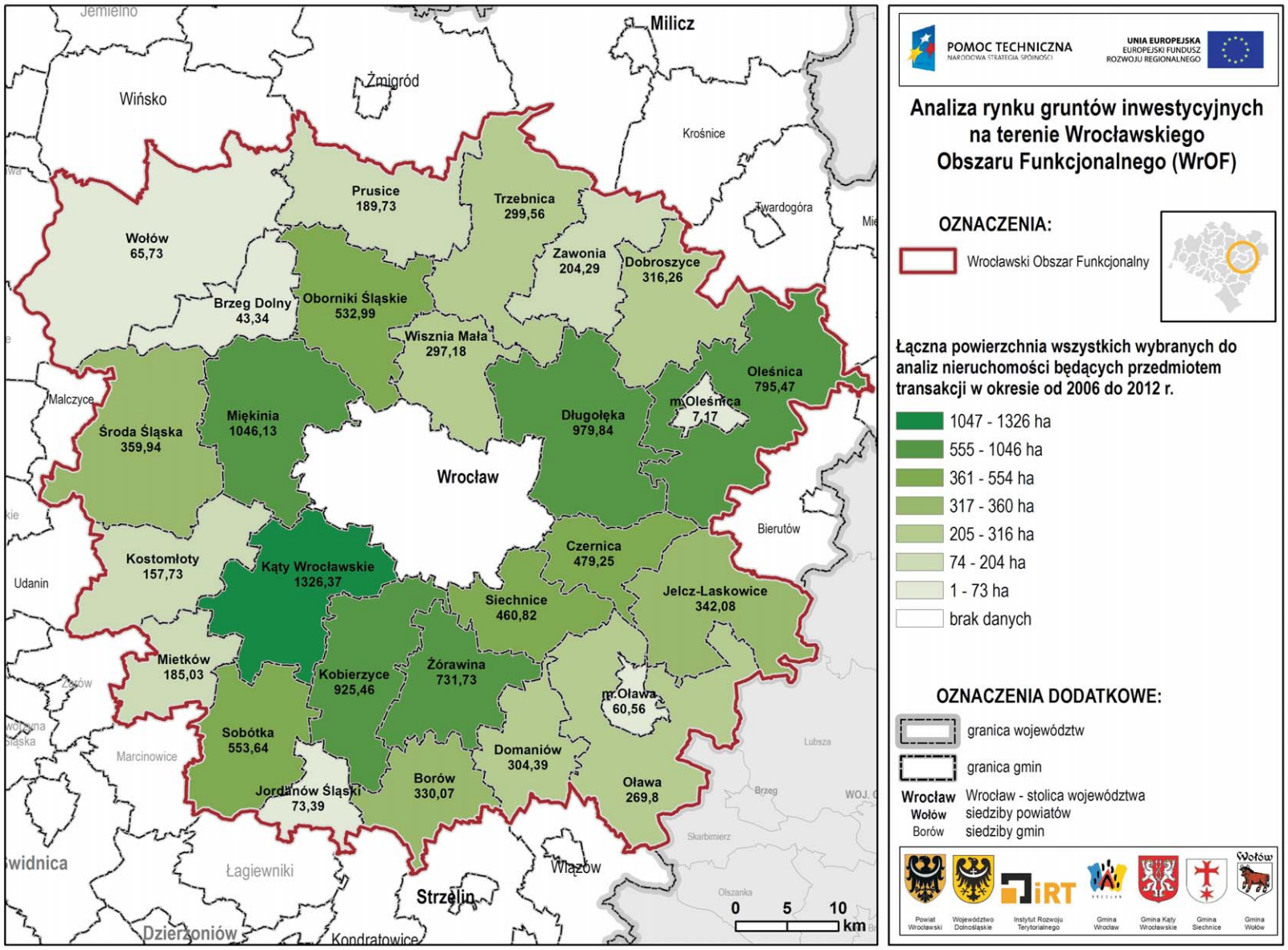


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych.

W badanym okresie łączna powierzchnia analizowanych nieruchomości z obszaru WrOF wyniosła 11 338 ha. Największą powierzchnię łącznie miały nieruchomości z terenu gminy Kąty Wrocławskie (1 326 ha). Około tysiąca hektarów gruntów zmieniło właściciela na terenie gmin Miękinia (1 046 ha), Długołęka (980ha) oraz Kobierzyce (925 ha). Nieruchomości o łącznej powierzchni powyżej 500 ha były przedmiotem transakcji z terenów gmin: Żórawina (732 ha), Sobótka (554 ha) oraz Oborniki Śląskie (533 ha). Najmniejszą łączną powierzchnię miały nieruchomości z terenu miasta Oleśnica (7 ha), nieco większą z gminy Brzeg Dolny (43 ha), miasto Oława (61 ha), gmina Wołów (66 ha) i Jordanów Śląski (73 ha).

Na Rysunku 3. można zauważyć, że wysokie wartości łącznej powierzchni wszystkich transakcji dokonanych w latach 2006–2012 mają na obszarze WrOF gminy graniczące bezpośrednio z Wrocławiem. W zbiorze wysokich wartości wyraźnie wyróżnia się gmina Oleśnica, ale także gmina Sobótka z nieco niższymi wartościami, obie gminy leżą dalej od Wrocławia i nie mają z nim wspólnej granicy.

Rysunek 3. Łączna powierzchnia analizowanych nieruchomości będących przedmiotem transakcji, na obszarze WrOF, w latach 2006 -2012.



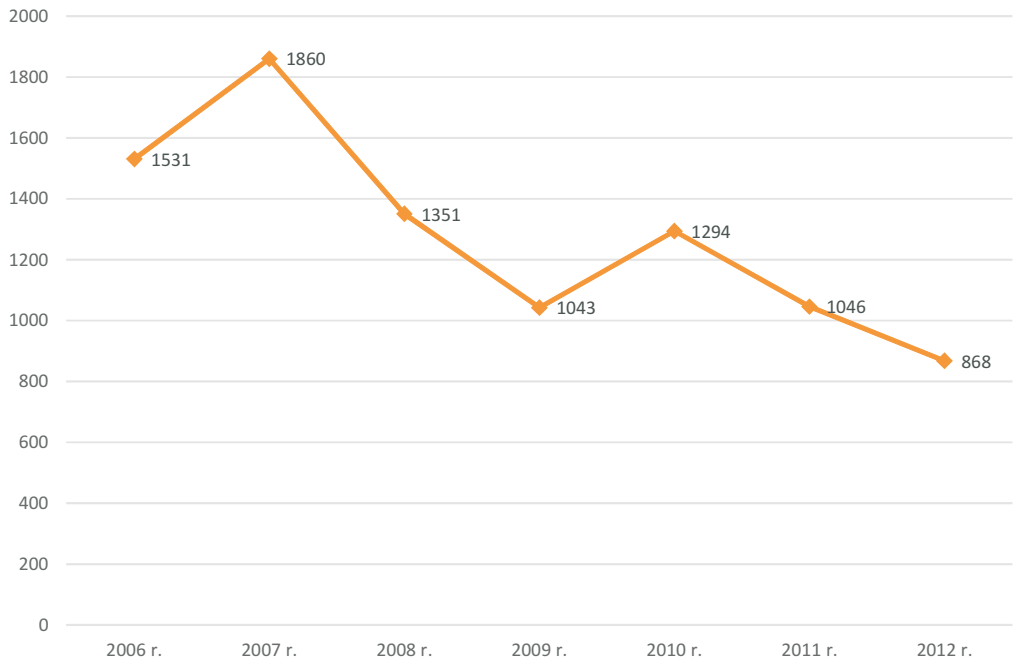
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Transakcje nieruchomościami przeznaczonymi pod zabudowę mieszkaniową.

W grupie analizowanych nieruchomości, przeznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę mieszkaniową, ponad 1000 transakcji dotyczyło nieruchomości położonych na terenie gmin Długołęka (1376) oraz Czernica (1033), natomiast więcej niż 500 na obszarze gminy wiejskiej Oleśnica (954), gminy Oborniki Śląskie (753), gminy Siechnice (697) oraz gminy Kobierzyce (589). Zaledwie 6 tego typu transakcji odnotowano w gminie Domaniów. Również niewiele takich transakcji zanotowano dla obszaru gminy Jelcz-Laskowice (13), miasta Oława (27), gminy Kostomłoty (29) oraz miasta Oleśnica (49) [Tabela 1.].

Największy obrót nieruchomościami przeznaczonymi pod zabudowę mieszkaniową zanotowano w 2007, kiedy to na obszarze WrOF zawarto 1860 transakcji kupna-sprzedaży tego typu nieruchomości. Spadki w obrocie analizowanymi nieruchomościami odnotowano w latach 2008-2009 oraz 2011-2012. Liczba transakcji w ostatnim badanym 2012 roku (868), była prawie dwukrotnie niższa od średniej liczby dla lat 2006 (1531) i 2007 (1860) [Wykres 3.].

Wykres 3. Łączna liczba transakcji na terenie WrOF dotyczących nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

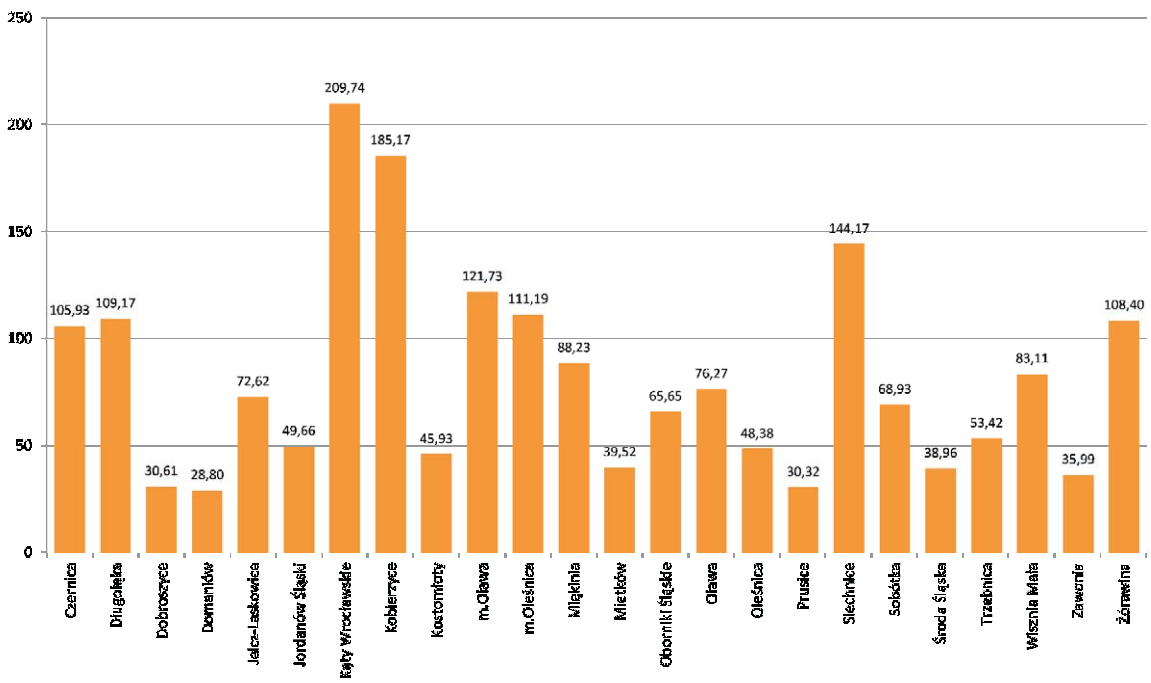
Na terenie całego obszaru WrOF, w zakresie nieruchomości przeznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę mieszkaniową, w latach 2006-2012 zawarto 8979 transakcji, na łączną kwotę przekraczającą 1 mld 400 mln zł.

Pod względem łącznej wartości nieruchomości, będących w obrocie w badanym okresie, dominują gminy z powiatu wrocławskiego. W pięciu na dziewięć gmin łączna kwota transakcji nieruchomościami przeznaczonymi w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę mieszkaniową przekroczyła 100 mln zł. Za ponad 200 mln zł sprzedano nieruchomości z terenów gmin Kobierzyce (250 936 667 zł) oraz Długołęka (219 199 193 zł). Wysoki obrót tego typu nieruchomościami nastąpił także w gminie Siechnice (164 403 146 zł) i Czernica (154 712 076 zł). Najmniejszą kwotę uzyskano za nieruchomości znajdujące się na terenie gminy Jelcz-Laskowice – 1 312 918 zł. .

Warto zauważyć, że na gminy położone w bezpośrednim sąsiedztwie Wrocławia, w okresie 2006-2012 na obszarze całego WrOF, przypada 85,93% łącznej wartości sprzedanych nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową. Gminy sąsiadujące z Wrocławiem uzyskiwały wyraźnie wyższą wartość zawieranych transakcji niż pozostałe gminy. Najwyższe łączne wartości w obrocie nieruchomościami przeznaczonymi pod zabudowę mieszkaniową odnotowano w miejscowościach położonych w najbliższym sąsiedztwie Wrocławia, w szczególności znajdujących się na kierunku północno-wschodnim, wschodnim, południowo-wschodnim i południowym od Wrocławia.

W zakresie cen jednostkowych 1 m^2 sytuacja przedstawia się nieco odmiennie. Wyraźnie dominują nieruchomości z terenu gminy Kąty Wrocławskie (210 zł za 1 m^2), a na drugim miejscu nieruchomości z obszaru gminy Kobierzyce (185 zł za 1 m^2). Wyróżnia się także pod tym względem gmina Siechnice z ceną na poziomie 144 zł za 1 m^2 powierzchni nieruchomości. Także na terenie innych pięciu gmin WrOF średnie ceny 1 m^2 powierzchni nieruchomości przeznaczonej pod zabudowę mieszkaniową przekraczały 100 zł. Zaliczają się do nich miasta Oława i Oleśnica, gminy: Żórawina, Długołęka i Czernica. Wśród nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową najniższe ceny osiągały grunty z terenów gminy Domaniów, Prusice (30 zł/1m^2) oraz Dobroszyce (31 zł/1m^2) [Wykres 4.].

Wykres 4. Średnia cena 1 m^2 powierzchni nieruchomości, przeznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę mieszkaniową, w podziale na gminy, w latach 2006 -2012.

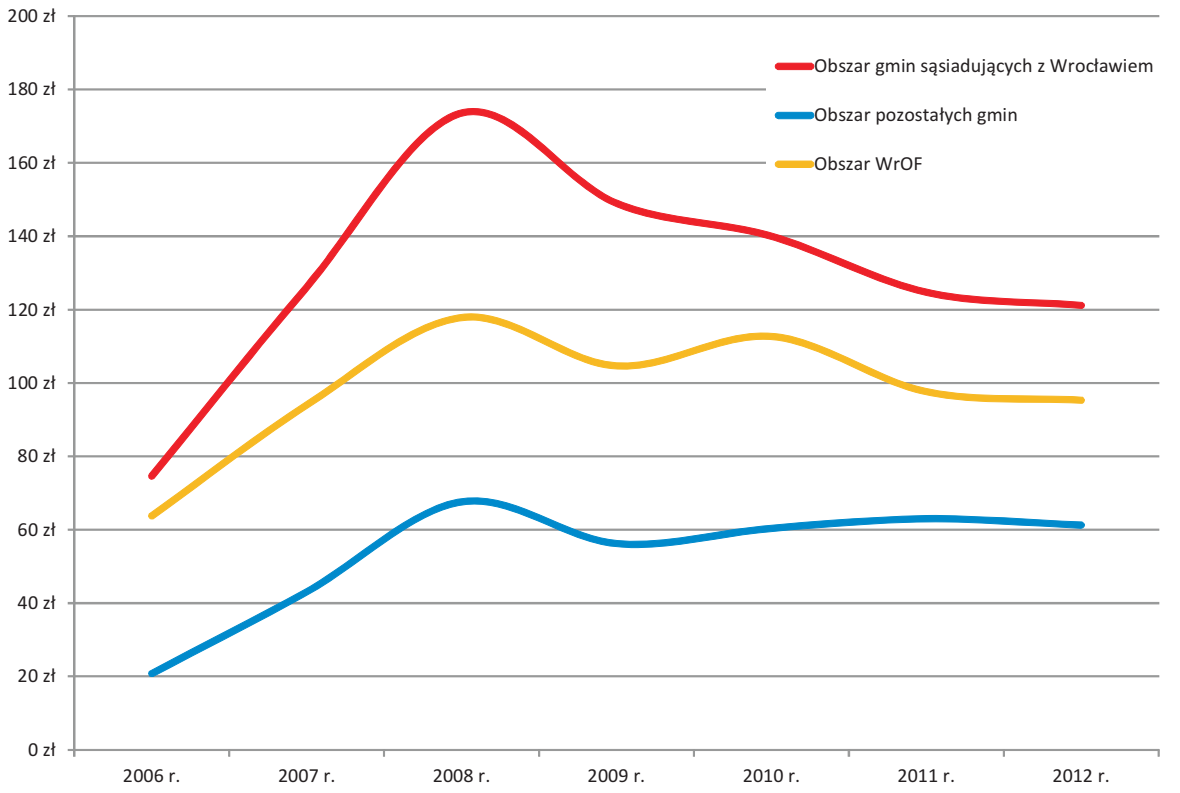


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Jeśli dla obszaru WrOF wyodrębnimy gminy sąsiadujące z Wrocławiem od pozostałych, to wyraźnie widać, że średnia cena 1 m^2 powierzchni nieruchomości przeznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę mieszkaniową jest tu wyższa i od 2007 roku nie spada poniżej wartości 120 zł [Wykres 5].

Warto także zauważyć odmienny trend w analizowanym zakresie dla gmin sąsiadujących z Wrocławiem i pozostałych. Od 2008 roku w grupie gmin sąsiadujących z Wrocławiem wartość 1 m^2 powierzchni analizowanych nieruchomości spada, natomiast w grupie pozostałych gmin od 2009 r nieznacznie rośnie.

Wykres 5. Średnia cena 1 m^2 powierzchni nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową w transakcjach zawartych w okresie 2006-2012, w podziale na grupy gmin sąsiadujących z Wrocławiem i pozostałych.

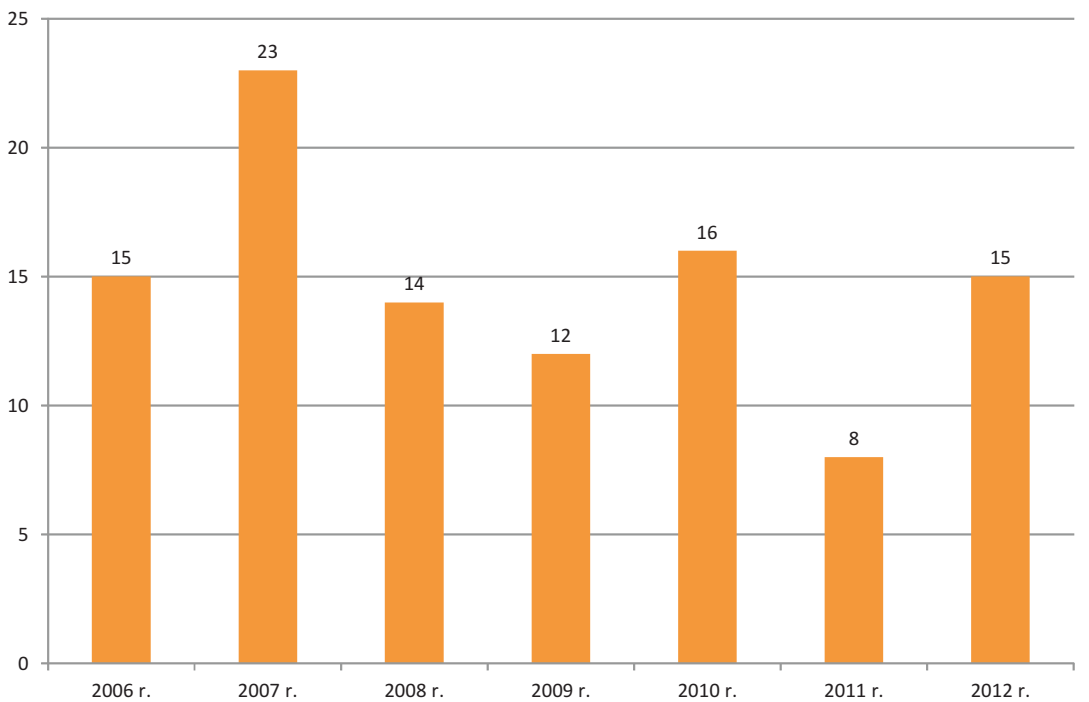


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Transakcje nieruchomościami przeznaczonymi pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną.

Z uzyskanych danych wynika, że na obszarze WrOF w badanym okresie zawarto razem 103 transakcje nieruchomościami przeznaczonymi w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną. Ta niewielka ilość transakcji najprawdopodobniej wynika ze sposobu gromadzenia informacji oraz z faktu, iż większość nieruchomości sprzedawanych było już jako przyszłe lokale mieszkalne wraz z udziałem w gruncie, co nie pozwoliło na ujęcie ich w prowadzonych badaniach. Wyróżnia się tu jedynie rok 2007, kiedy zawarto najwięcej transakcji – 23 [Wykres 6.]. W przypadku nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną nie można wyróżnić zdecydowanego trendu w dynamice zmian dotyczących liczby transakcji. Najmniej z nich, bo jedynie 8 zanotowano w 2011 roku.

Wykres 6. Łączna liczba transakcji nieruchomościami przeznaczonymi pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną na obszarze WrOF.

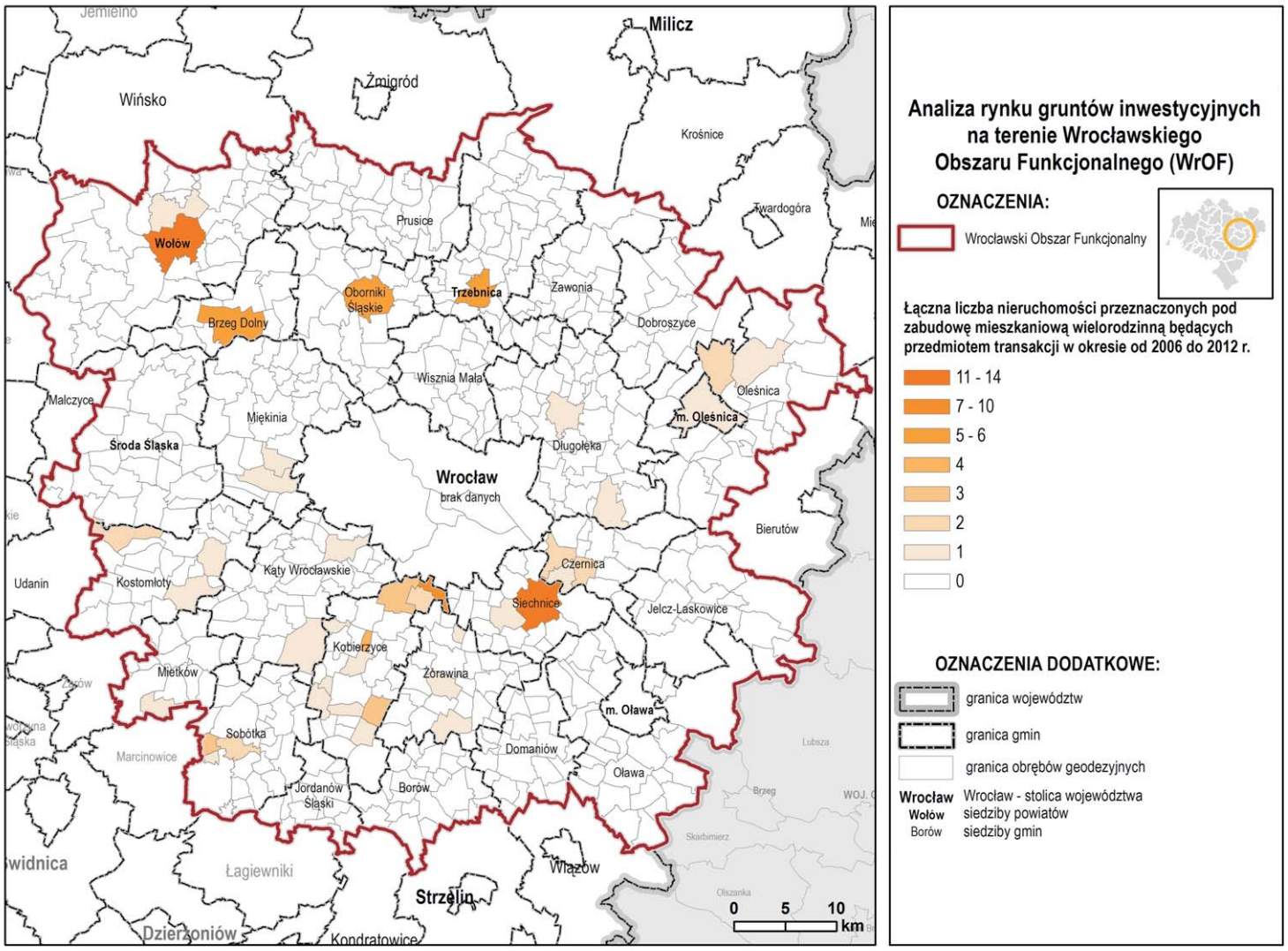


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Transakcje dotyczące nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną skupiły się na obszarach miejskich Wołowa, Brzegu Dolnego, Obornik Śląskich, Trzebnicy, Siechnic oraz Sobótki i Oleśnicy. Poza miastami wyróżniają się obręby położone przy Węźle Bielańskim. Ponadto pojedyncze transakcje odnotowano również dla nieruchomości położonych w obrębach gmin zlokalizowanych wokół Wrocławia: Miękini, Kątów Wrocławskich, Kobierzyc, Siechnic, Czernicy, czy Długołęki [Rysunek 4.].

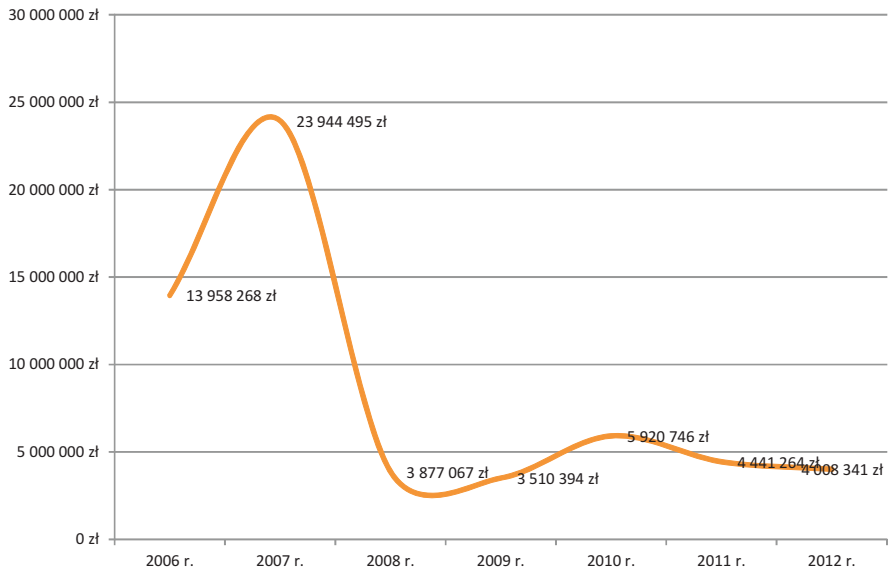
Na obszarze WrOF wartość transakcji tego typu nieruchomościami w badanym okresie wyniosła prawie 60 mln zł. W 2007 roku ich łączna wartość osiągnęła poziom niecałych 24 mln zł, by spaść w kolejnym roku do poziomu niecałych 4 mln zł, a następnie oscylować wokół poziomu 5 mln zł rocznie [Wykres 7.].

Rysunek 4. Łączna liczba transakcji nieruchomościami przeznaczonymi pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Wykres 7. Łączna wartość nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

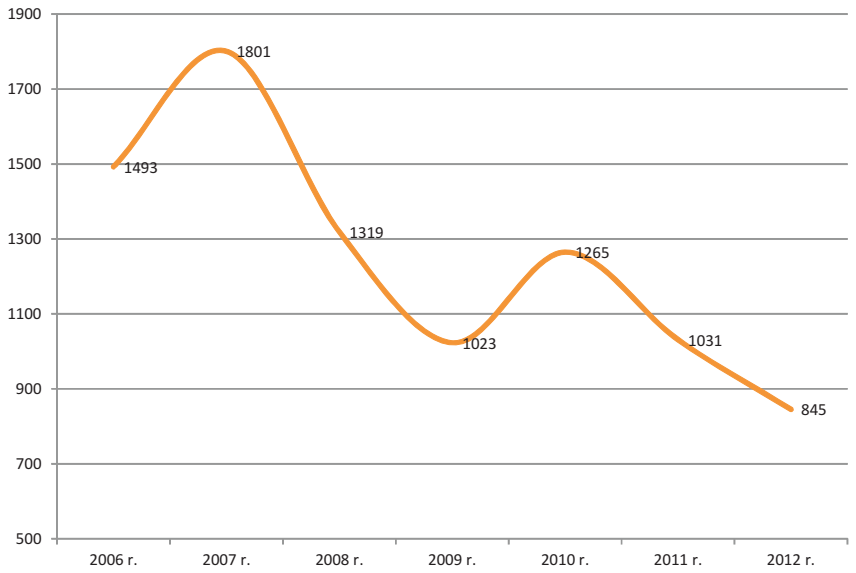
Średnia cena jednego metra kwadratowego powierzchni nieruchomości przeznaczonej pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF wyniosła 149 zł. W poszczególnych latach wahała się ona od 107 zł w 2012 r. do 226 zł w roku 2008. Nieruchomości przeznaczone pod zabudowę wielorodzinną będące przedmiotem obrotu w latach 2006-2012 obejmowały łączną powierzchnię 44 ha. Z czego prawie połowa zmieniła właściciela w roku 2007 (20,11 ha).

Transakcje nieruchomościami przeznaczonymi pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną.

Największą liczbę transakcji dotyczących nieruchomości niezabudowanych odnotowano w stosunku do nieruchomości przeznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną – łącznie 8777 w okresie od 2006 do 2012 roku. Zauważalna jest tendencja spadkowa. Od 2007 roku liczba transakcji dotycząca tych nieruchomości zmalała z 1 801 transakcji do 845. Z jednym tylko wyjątkiem zanotowanym w roku 2010, gdzie nastąpił wzrost do poziomu 1265 transakcji [Wykres 8.].

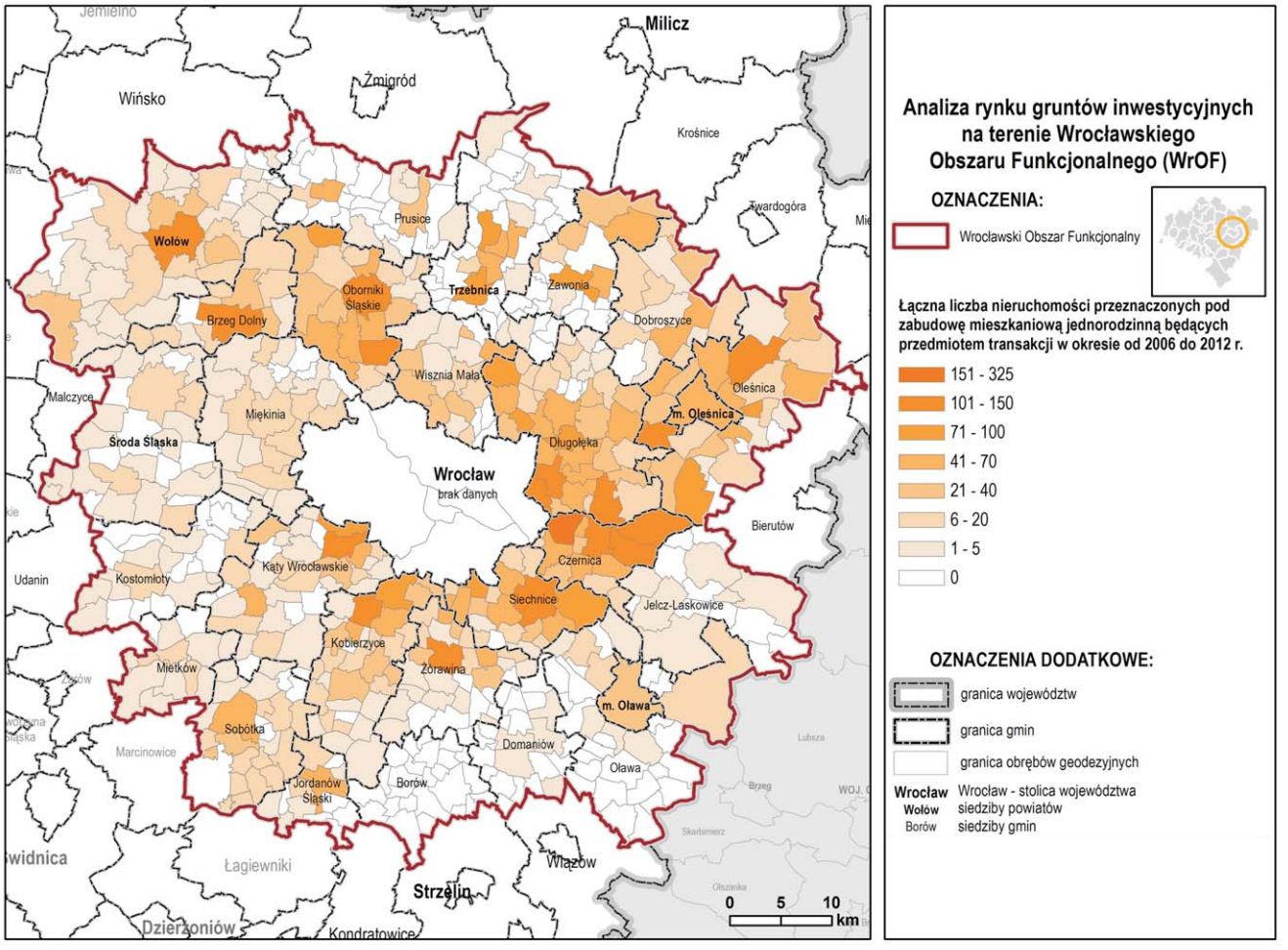
Pod względem liczby transakcji dominują tereny obrębów gmin powiatu wrocławskiego położone w sąsiedztwie Wrocławia oraz gmina Oleśnica. Znaczne zróżnicowanie występowało na terenie obrębów zlokalizowanych na obszarach gmin Trzebnica oraz Zawonia, gdzie w niektórych miejscowościach odnotowano dużą liczbę transakcji a w innych niewielką lub żadną. Najmniej transakcji zawarto w gminach Borów, Domaniów, Oława, Jelcz-Laskowice oraz Prusice [Rysunek 5.].

Wykres 8. Łączna liczba transakcji nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF.



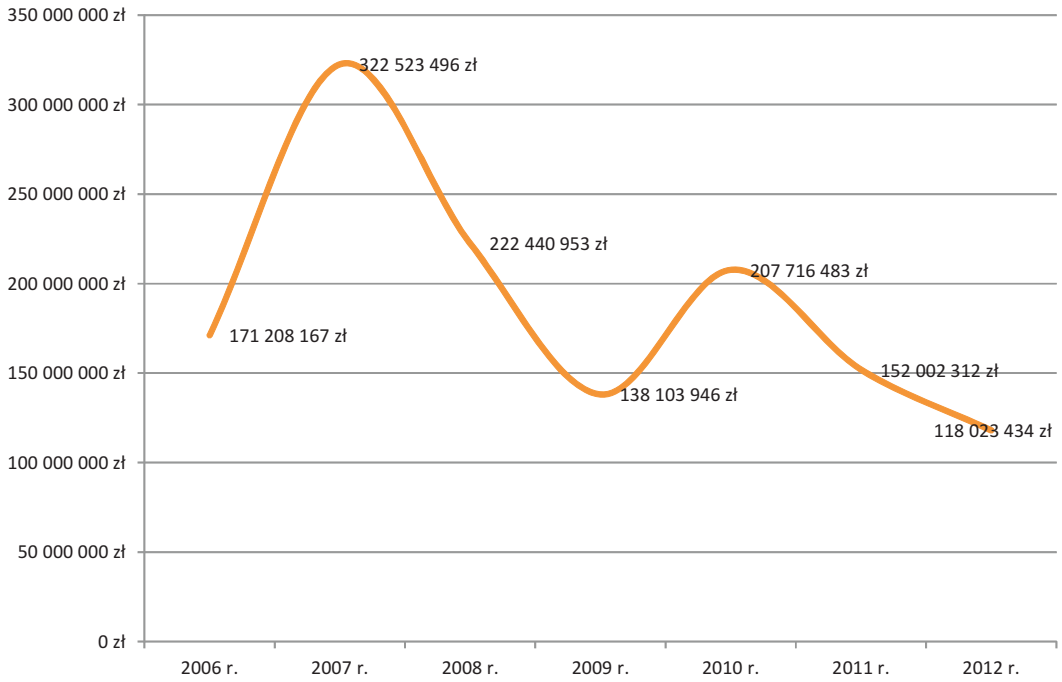
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych.

Rysunek 5. Łączna liczba nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Wykres 9. Łączna wartość nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF.

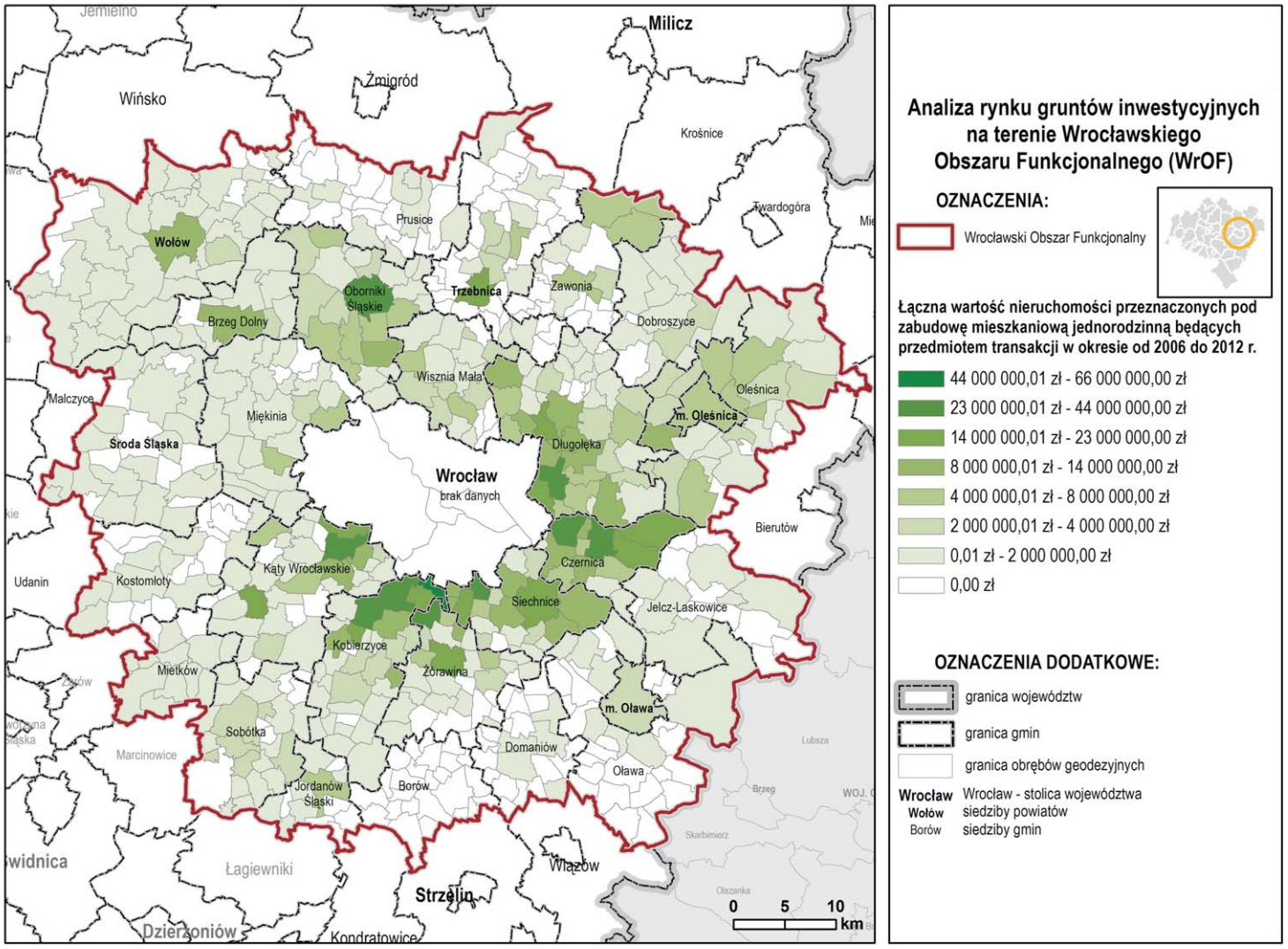


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych.

Na obszarze WrOF w latach 2006-2012 w zakresie nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę jednorodzinną zawarto transakcje o łącznej wartości ponad 1 mld 300 mln zł. Każdego roku odnotowano obrót na łączną kwotę przekraczającą 100 mln zł. Najkorzystniejszy okazał się rok 2007, w którym wartość sprzedanych nieruchomości przekroczyła poziom 320 mln zł [Wykres 9.].

Najwyższą łączną wartość nieruchomości dotyczących analizowanej kategorii uzyskano w obrębach zlokalizowanych najbliżej granic Wrocławia, zwłaszcza na południu i wschodzie od niego. Spośród pozostałych obszarów wyróżniają się tereny miast Oborniki Śląskie, Trzebnica oraz Wołów i Brzeg Dolny [Rysunek 6.].

Rysunek 6. Łączna wartość nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF.

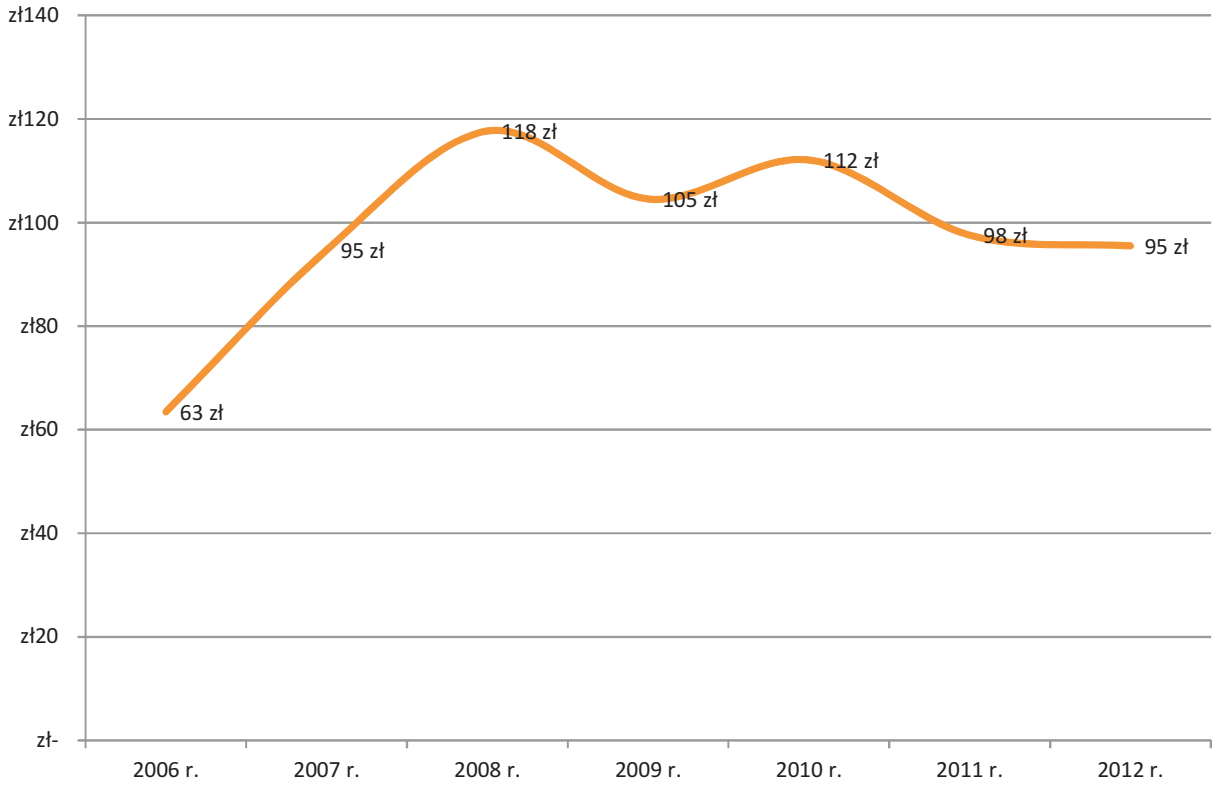


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych.

Cena jednego metra kwadratowego powierzchni nieruchomości przeznaczonej pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną dla całego obszaru WrOF osiągała średnio prawie 100 zł. Najniższa wartość (63 zł) wystąpiła w roku 2006 [Wykres 10.].

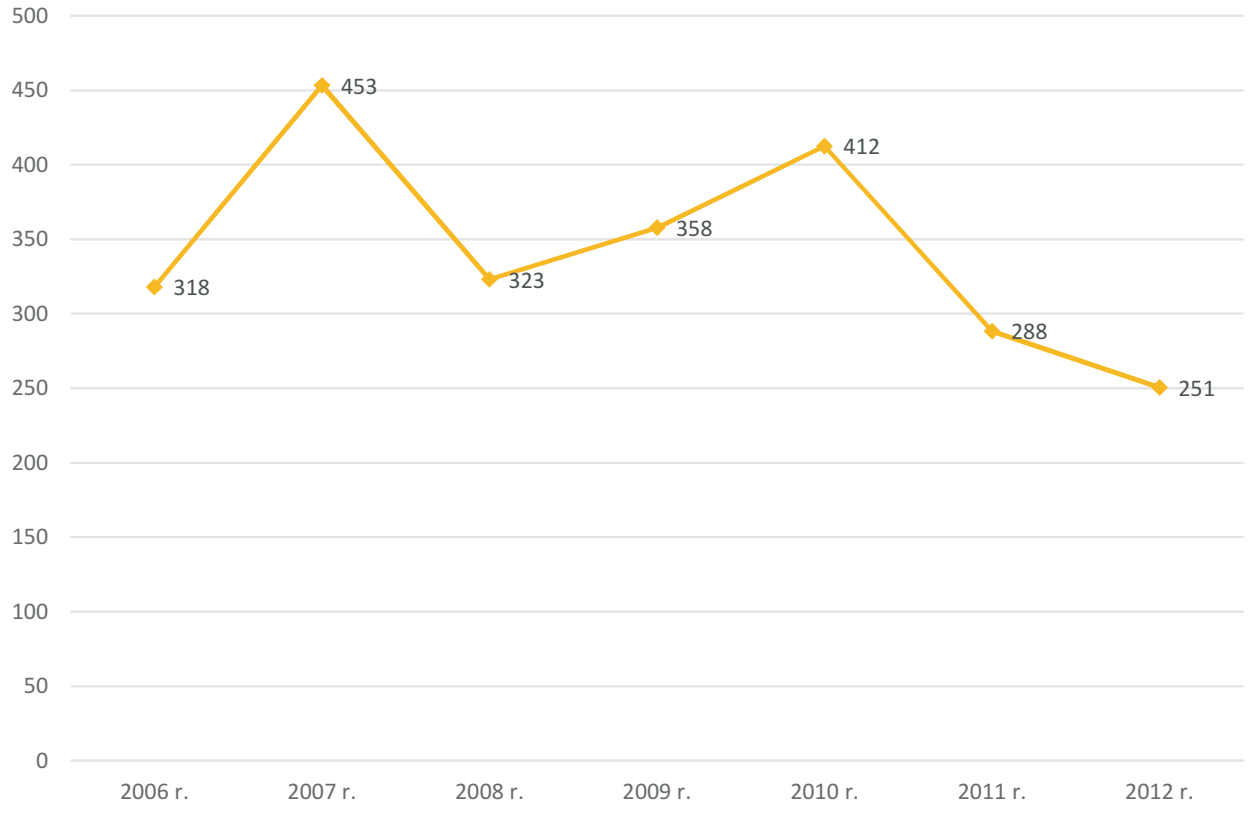
Nieruchomości przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, które podlegały obrotowi w okresie 2006-2012 r., obejmowały łączną powierzchnię 2 403 ha. W analizowanym okresie powierzchnia nieruchomości objętych transakcjami wahała się pomiędzy 251 a 453 ha [Wykres 11.].

Wykres 10. Średnia cena 1 m^2 powierzchni nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

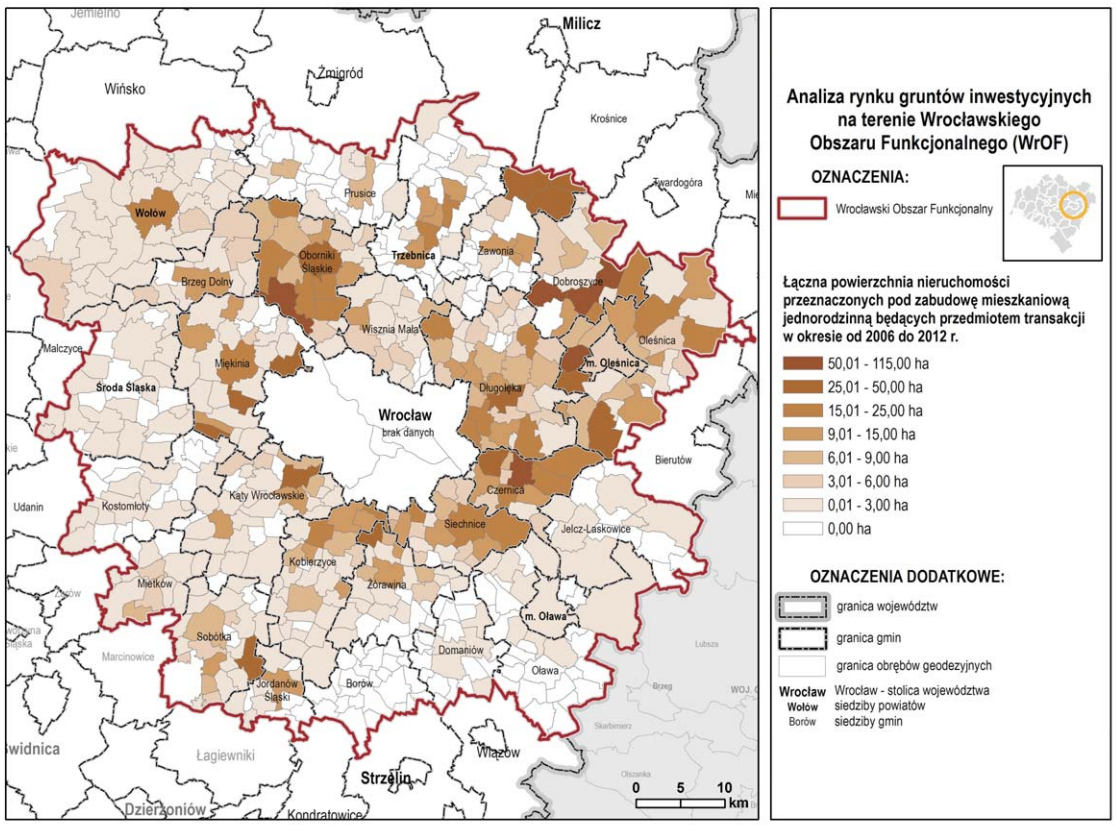
Wykres 11. Łączna powierzchnia nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Łącznie największą powierzchnię tego rodzaju nieruchomości sprzedano we wschodniej i północno-wschodniej części obszaru WrOF oraz na terenie obrębów gminy Oborniki Śląskie, Siechnice i Kobierzyce. Poza tymi rejonami wyróżniają się także obręby z gminy Miękinia, Trzebnica oraz z pogranicza gmin Sobótka i Jordanów Śląski [Rysunek 7.].

Rysunek 7. Łączna powierzchnia nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF.

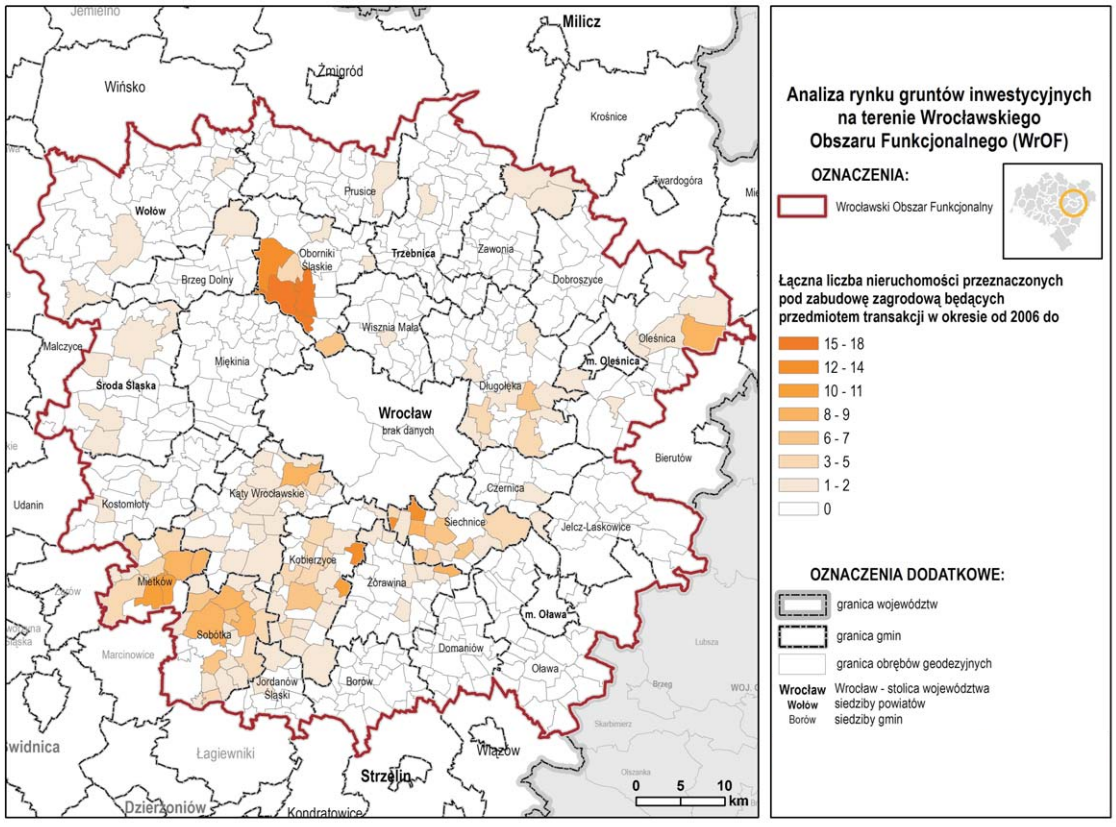


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Transakcje nieruchomościami przeznaczonymi pod zabudowę zagrodową.

Z analizowanych danych wynika, iż na terenie WrOF w latach 2006-2012 zawarto łącznie 435 transakcji dotyczących nieruchomości przeznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę zagrodową. Najwięcej tego typu transakcji (94) miało miejsce w roku 2007. Nieruchomości tego rodzaju były przedmiotem obrotu przede wszystkim na obszarach gmin położonych na południe i południowy zachód od Wrocławia, gdzie dominują grunty rolne o wysokich klasach bonitacyjnych – Siechnice, Kobierzyce, Kąty Wrocławskie, Mirków, Sobótka. Znaczna liczba tego typu transakcji miała miejsce na terenie gminy Oborniki Śląskie, a także gminy Długołęka [Rysunek 8.].

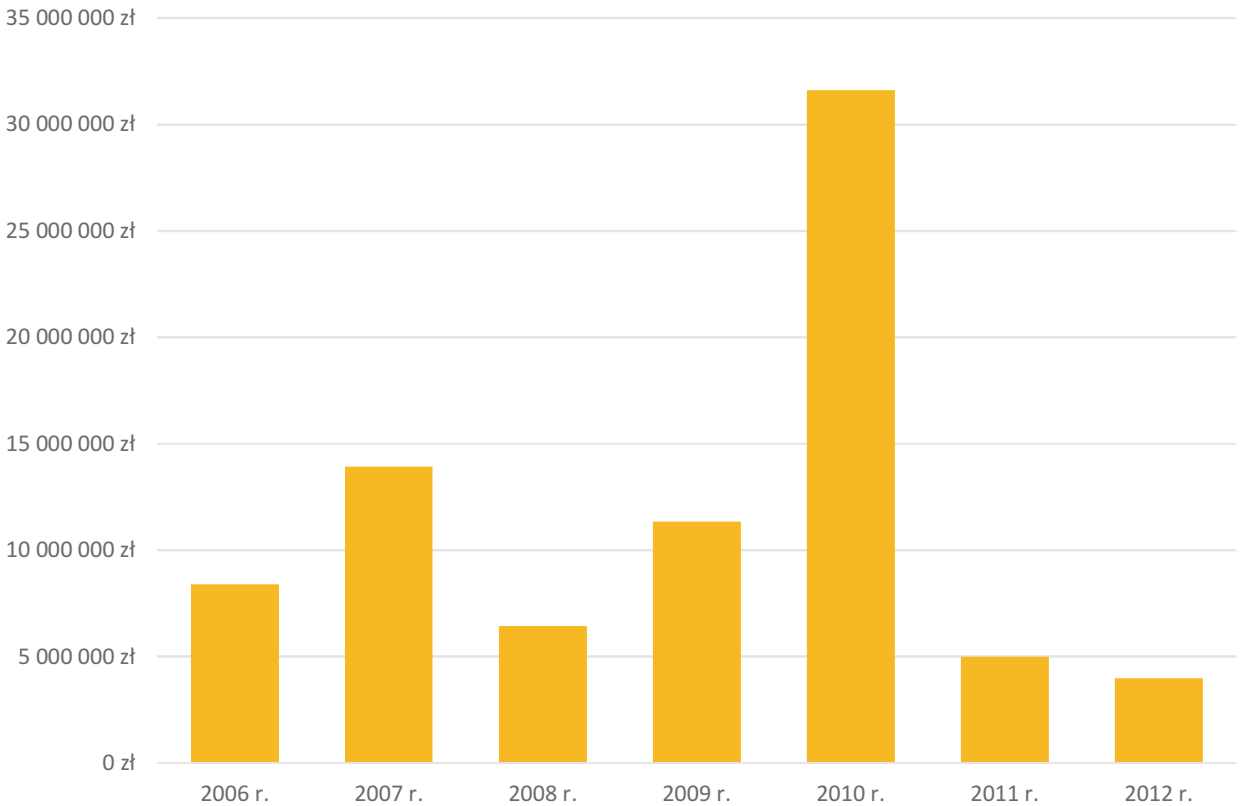
Rysunek 8. Łączna liczba transakcji nieruchomościami przeznaczonymi pod zabudowę zagrodową w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

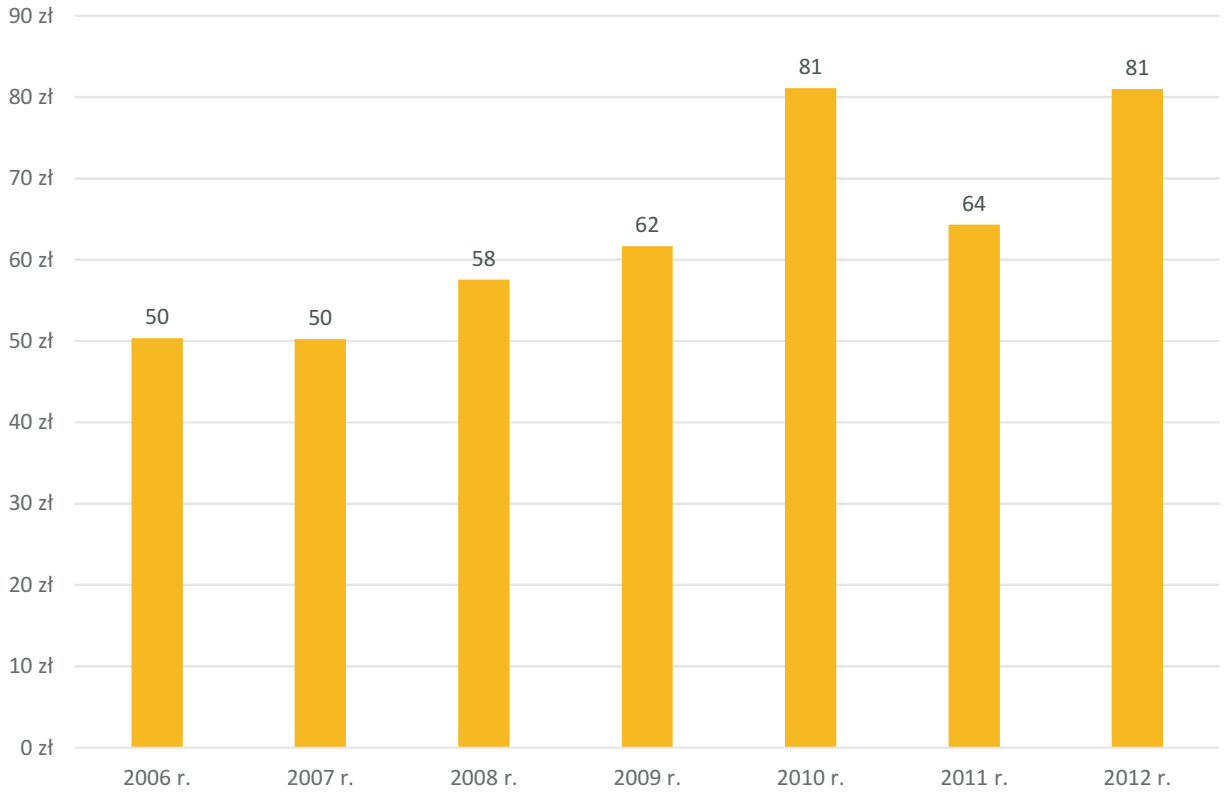
Łączna wartość sprzedanych nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę zagrodową w badanym okresie przekroczyła kwotę 80 mln zł. Za najwyższą łączną kwotę ponad 30 mln zł nieruchomości przeznaczone pod zabudowę zagrodową sprzedano w roku 2010. W pozostałych latach wartość ta kształtowała się pomiędzy około 5 a 15 mln zł, z niewielką tendencją spadkową [Wykres 12.].
Cena jednego metra kwadratowego nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę zagrodową w badanym okresie kształtowała się od 50 do 81 zł, wartość średnia wynosiła 62 zł. Zauważyć można tutaj niewielką tendencję wzrostową [Wykres 13.].
Najwyższe średnie ceny jednego metra kwadratowego takich nieruchomości wystąpiły dla obrębu Szczepanów w gminie Środa Śląska oraz dla obrębów położonych w najbliższym sąsiedztwie granic Wrocławia na terenie gmin Kąty Wrocławskie, Siechnice, Kobierzyce oraz Długołęka [Rysunek 9.].

Wykres 12. Łączna wartość transakcji nieruchomościami przeznaczonymi pod zabudowę zagrodową w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF.



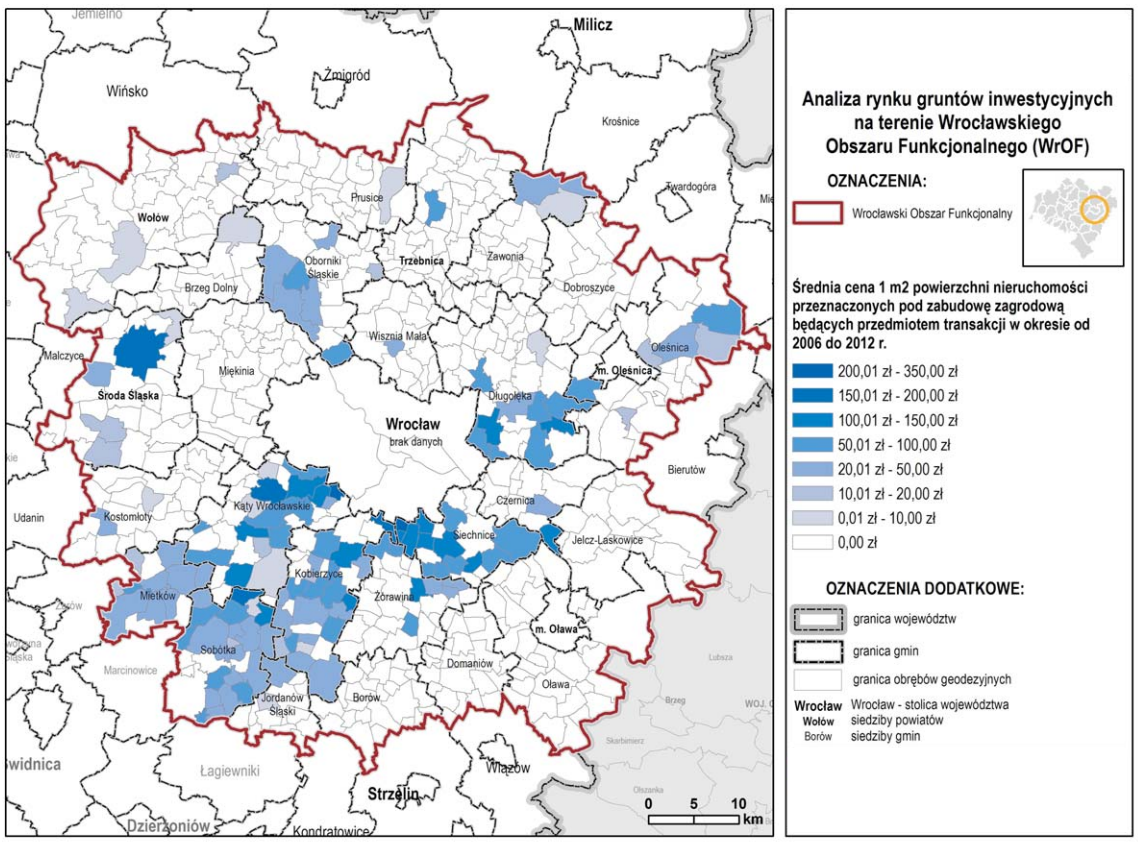
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Wykres 13. Średnia cena 1 m² powierzchni nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę zagrodową w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Rysunek 9. Średnia cena 1 m^2 powierzchni nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę zagrodową będących przedmiotem obrotu w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF.

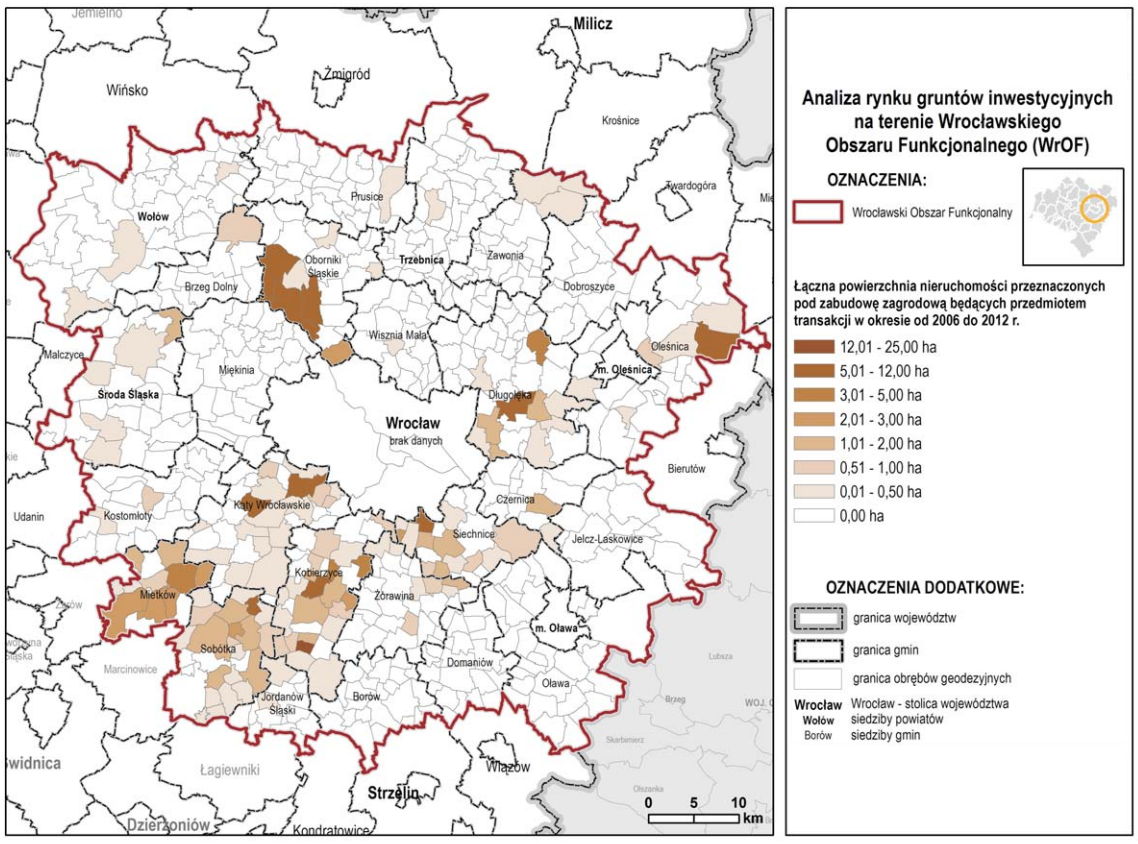


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Obrotem objętych było łącznie około 200 ha gruntów przeznaczonych pod zabudowę zagrodową, z czego 54 ha na terenie gminy Kobierzyce. Ponad 20 ha gruntów pod zabudowę zagrodową sprzedano na terenie gmin: Oborniki Śląskie, Katy Wrocławskie oraz Sobótka. Tego typu transakcje nie wystąpiły w gminach: Jordanów Śląski, Prusice, Trzebnica i Wisznia Mała.

Największa koncentracja obrębów, w których łączna powierzchnia nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę zagrodową była w analizowanym okresie znaczna wystąpiła w kierunku południowo-zachodnim od granic Wrocławia. Nieco mniej takich obrębów koncentruje się na południe od Wrocławia oraz w kierunku południowo-wschodnim. Największą łączną powierzchnię osiągnęły również obręby zlokalizowane na zachód od miasta Oborniki Śląskie [Rysunek 10.].

Rysunek 10. Łączna powierzchnia nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę zagrodową będących przedmiotem obrotu w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF.



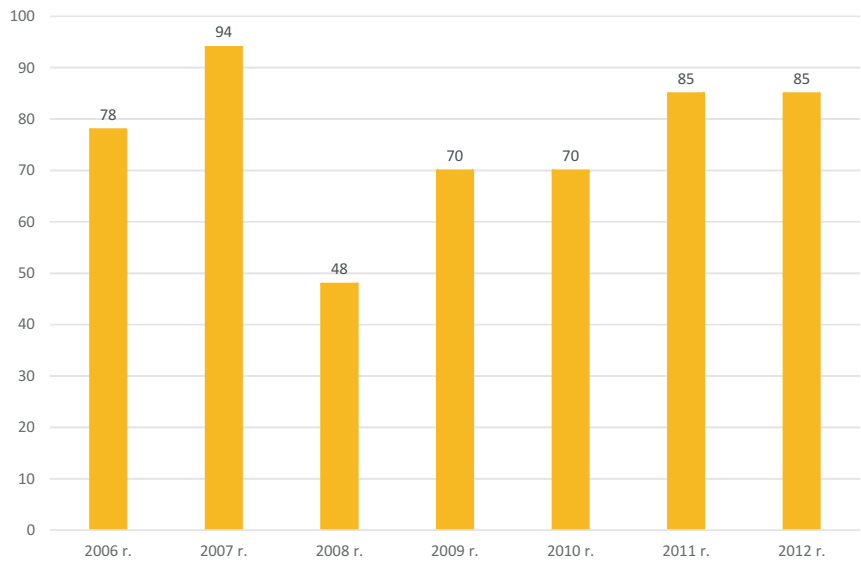
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Transakcje nieruchomościami przeznaczonymi pod zabudowę usługową.

Na terenie WrOF w latach 2006-20012 odnotowano łącznie 530 transakcji dotyczących nieruchomości przeznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę usługową. Warto zauważyć, że największa liczba transakcji (94) wystąpiła w roku 2007, natomiast rok później była najniższa (48). Natomiast w pozostałych latach wartości te mieszczą się w przedziale od 70 do 85 transakcji rocznie [Wykres 14.].

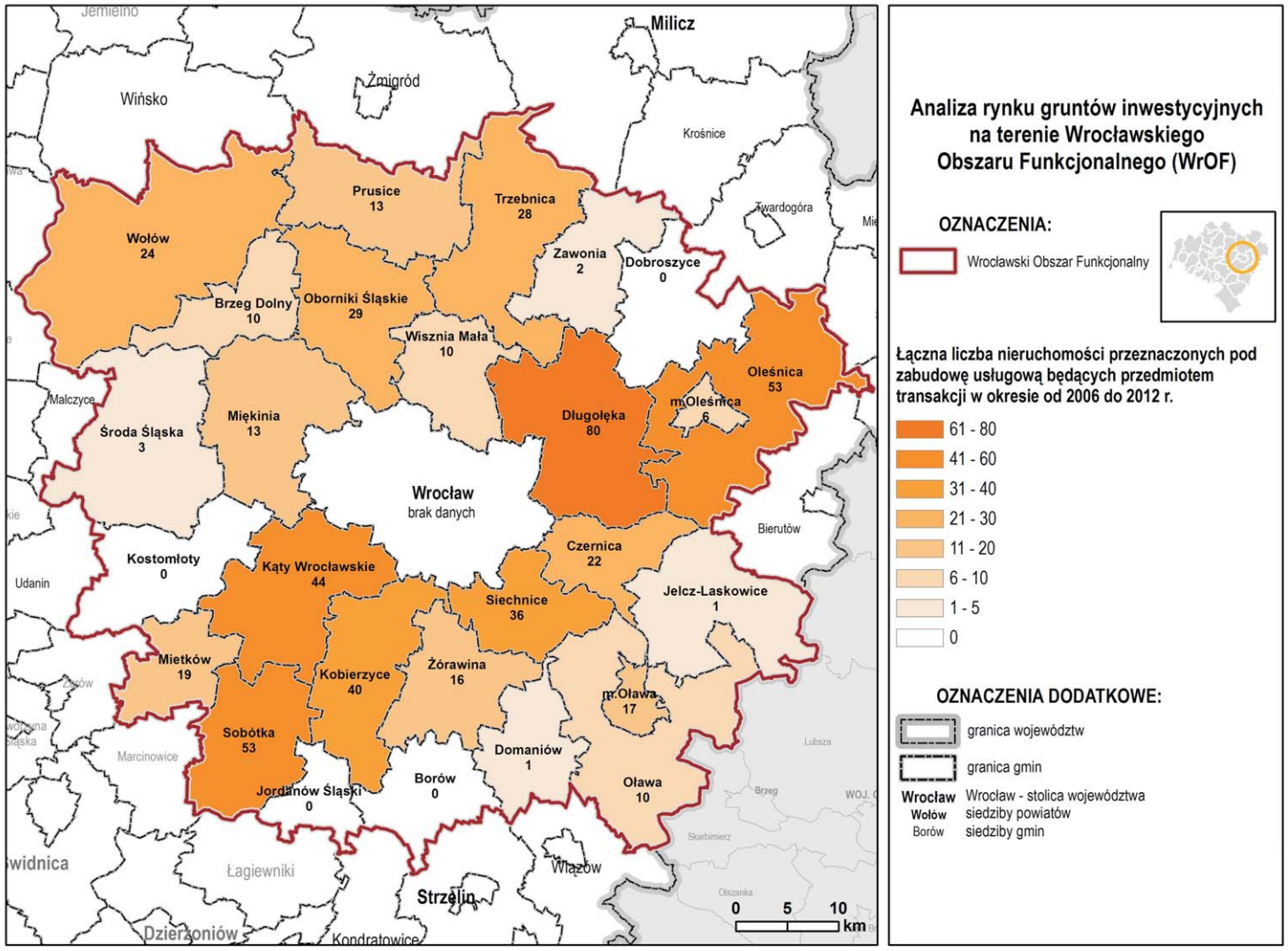
Łączna liczba zawieranych transakcji w badanym przedziale czasu najwyższa była w gminie Długołęka (80). Wyróżniają się także gminy Sobótka (53), Oleśnica (53), Kąty Wrocławskie (44) oraz Kobierzyce (40). Rozmieszczenie przestrzenne najwyższych wartości analizowanego zjawiska układa się względem Wrocławia na kierunku południowy zachód – północny wschód. Tego typu transakcji nie odnotowano w gminach: Borów, Dobroszyce, Kostomłoty oraz Jordanów Śląski [Rysunek 11.].

Wykres 14. Łączna liczba zawieranych transakcji dotyczących nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę usługową w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Rysunek 11. Łączna liczba transakcji dotyczących nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę usługową będących przedmiotem obrotu w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF.



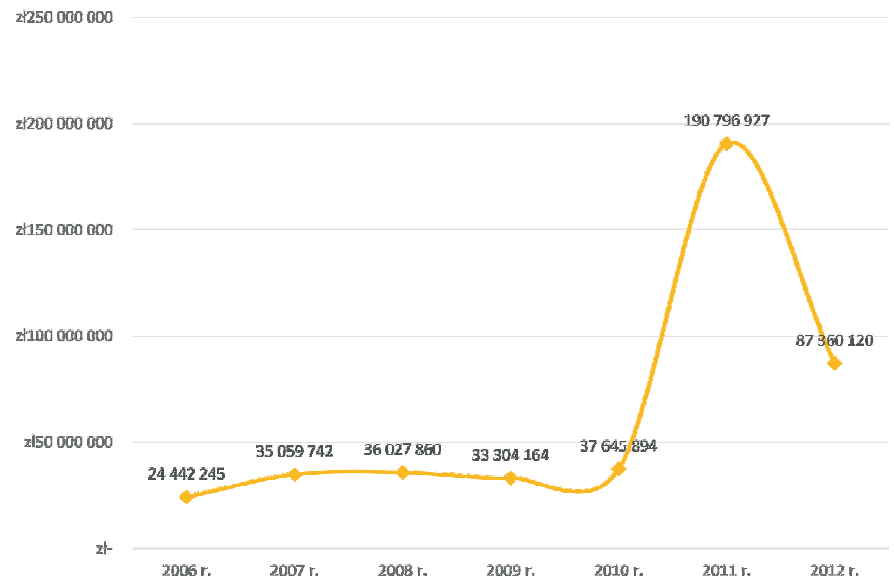
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Łączna wartość analizowanych nieruchomości, będących w obrocie w latach 2006-2012, wyniosła dla całego obszaru WrOF blisko 445 mln zł. Od roku 2006 do 2010 wystąpiły niewielkie wahania roczne tej wartości. Natomiast w roku 2011 zauważono znaczny, pięciokrotny wzrost analizowanych wartości. W kolejnym roku 2012 łączna wartość nieruchomości spadła, ale do poziomu i tak dwukrotnie wyższego niż w latach 2006-2010 [Wykres 15.].

Łączna wartość analizowanych nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę usługową w podziale na gminy była najwyższa w gminie Kąty Wrocławskie (około 185 mln zł). Następnie wysoka wartość wystąpiła w gminie Kobierzyce (około 96 mln zł) oraz gminie Długołęka (około 50 mln zł).

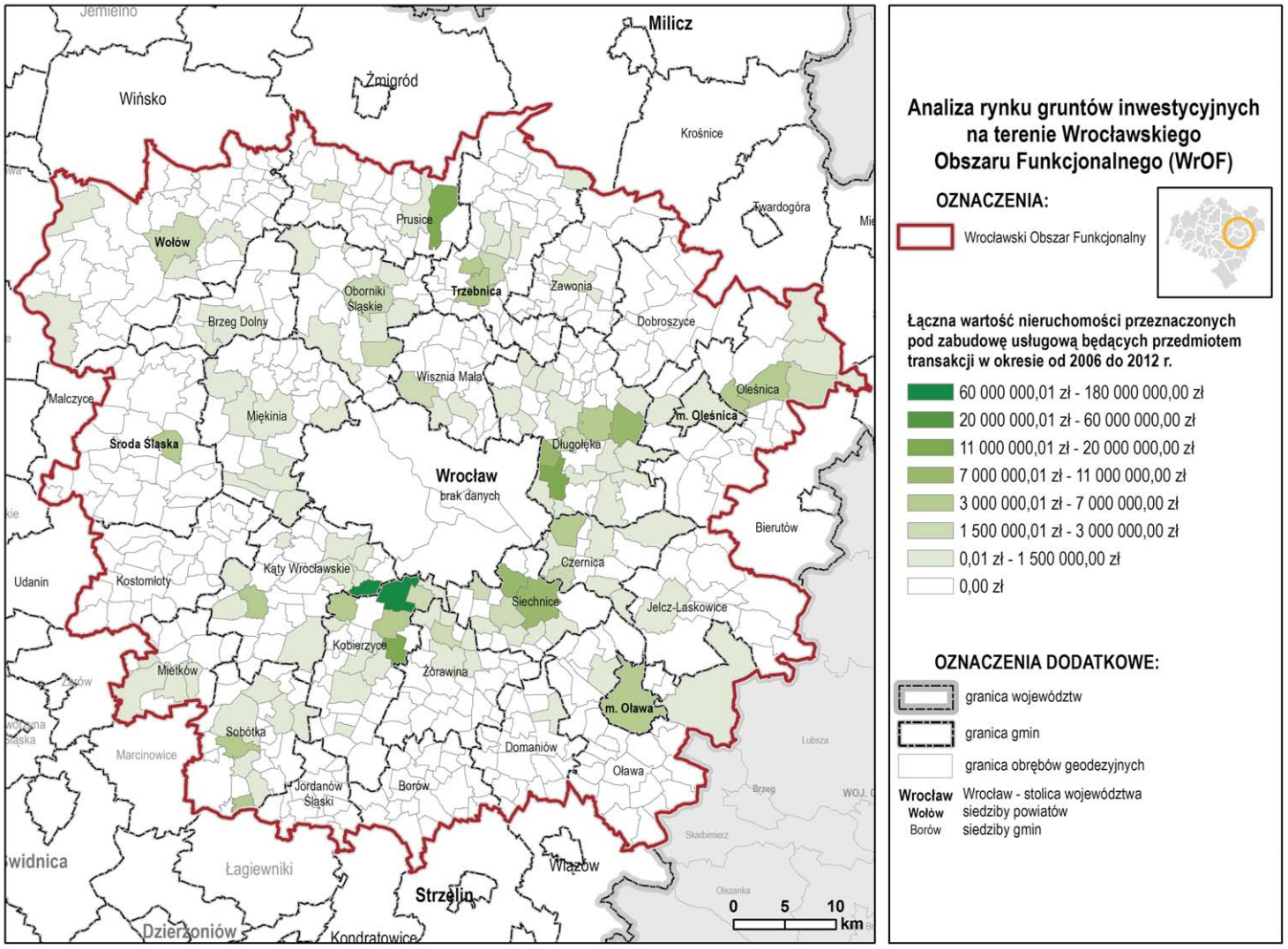
Rozkład przestrzenny analizowanych wartości dla obrębów wskazuje na wyraźne zagęszczenie najwyższych wartości w rejonie Węzła Bielańskiego oraz wzdłuż dróg krajowych S8 (w kierunku Warszawy) oraz nr 94 (w kierunku Opola). Wyższe wartości zauważalne są również w obrębach miast [Rysunek 13.].

Wykres 15. Łączna wartość nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę usługową będących przedmiotem obrotu w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF.



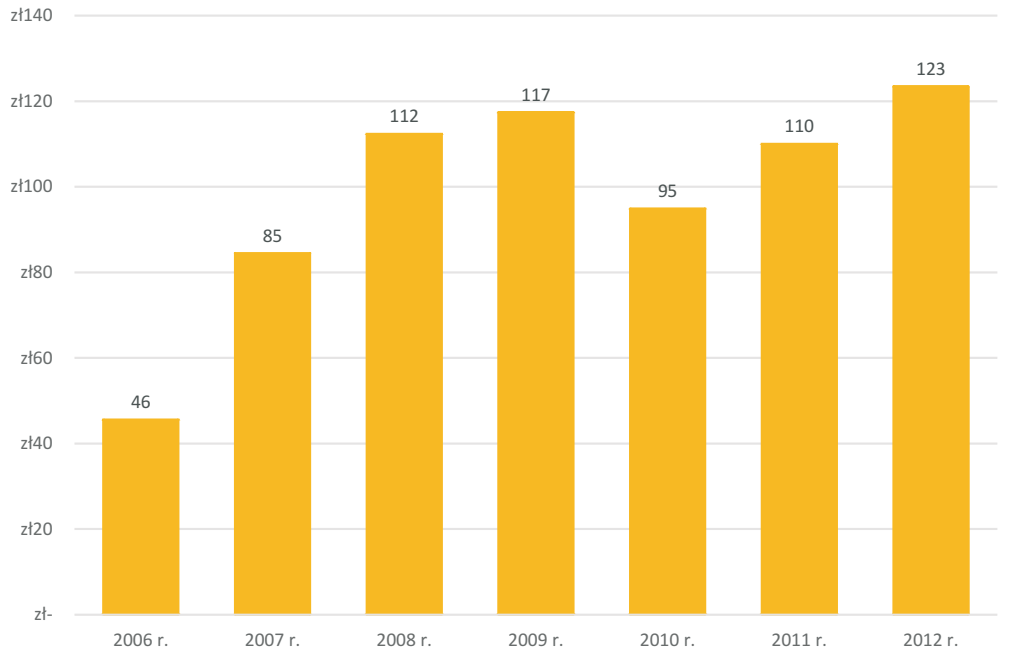
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Rysunek 13. Łączna wartość transakcji dotyczących nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę usługową będących przedmiotem obrotu w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Wykres 16. Średnia cena 1 m² powierzchni nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę usługową będących przedmiotem obrotu w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF.

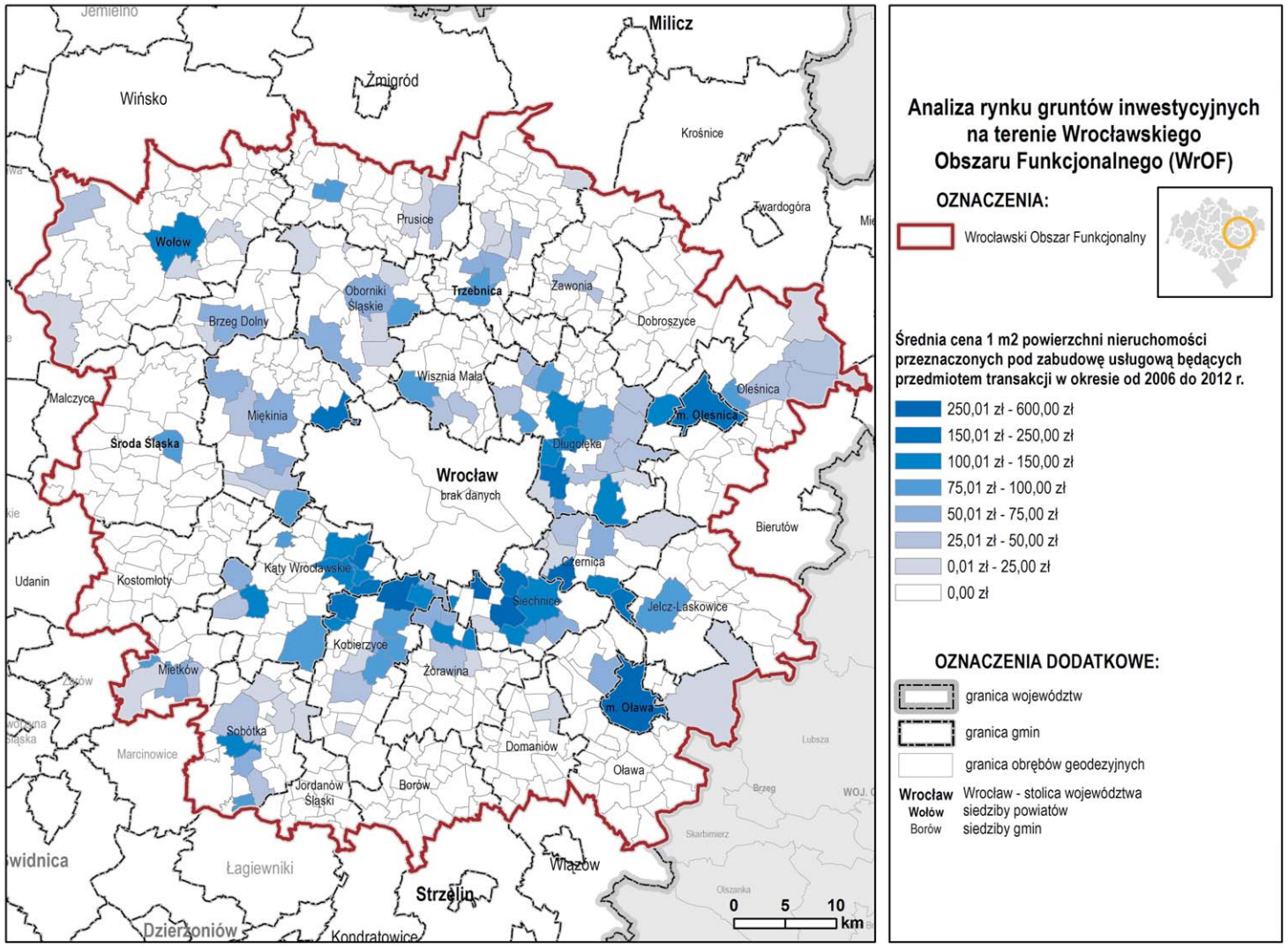


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Średnia cena nieruchomości przeznaczonej pod zabudowę usługową w analizowanym okresie wynosiła 97,41 zł za 1 m² powierzchni. W latach 2006-2009 odnotowano wyraźny wzrost średniej ceny analizowanych nieruchomości. W roku 2010 średnia nieznacznie spadła po czym znowu zaczęła rosnąć, osiągając najwyższą wartość (123 zł za 1 m²) dla całego badanego okresu w roku 2012 [Wykres 16.].

Analizując rozkład przestrzenny najwyższych wartości średnich 1 m² powierzchni nieruchomości widać ich wyraźną koncentrację wokół Wrocławia, a także wzdłuż dróg krajowych. Znaczne rozproszenie najwyższych wartości występuje na północ od granic Wrocławia. W obszarze tym najwyższe wartości wyraźnie skupiają się w obrębach miejskich [Rysunek 14.].

Rysunek 14. Średnia cena 1 m² powierzchni nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę usługową będących przedmiotem obrotu w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF.

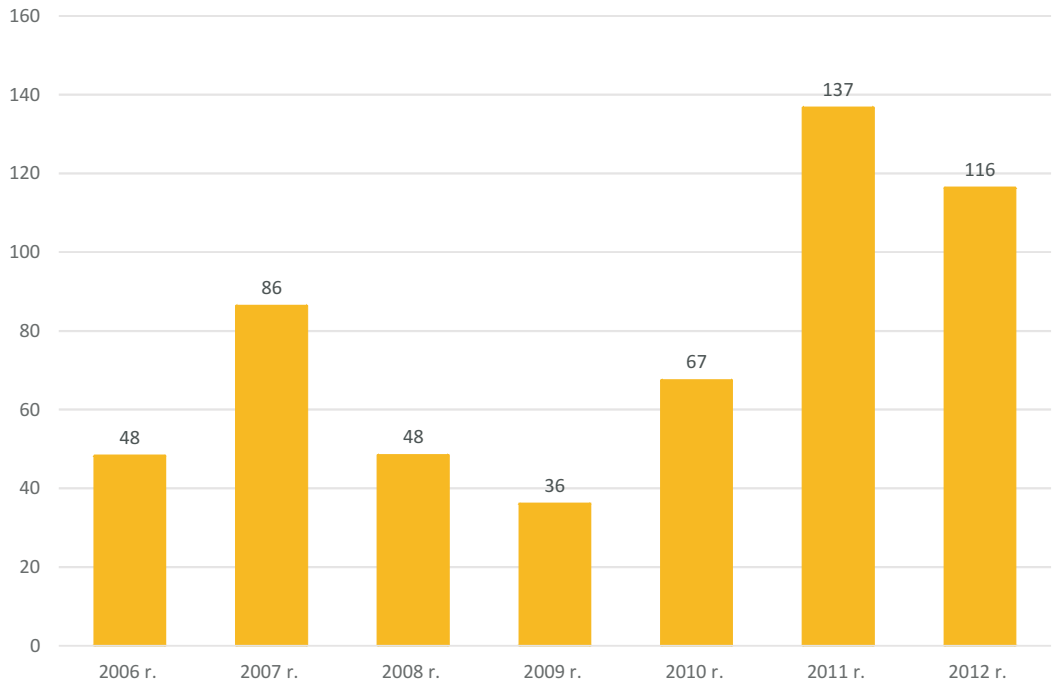


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Łączna powierzchnia analizowanych nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę usługową dla całego obszaru WrOF, w latach 2006-2012, wynosiła około 540 ha. Dynamika zmian w tym zakresie jest znaczna. Najniższą łączną powierzchnię (36 ha) uzyskano w obrocie w roku 2009. Natomiast najwyższą (137 ha) w roku 2011 [Wykres 17.].

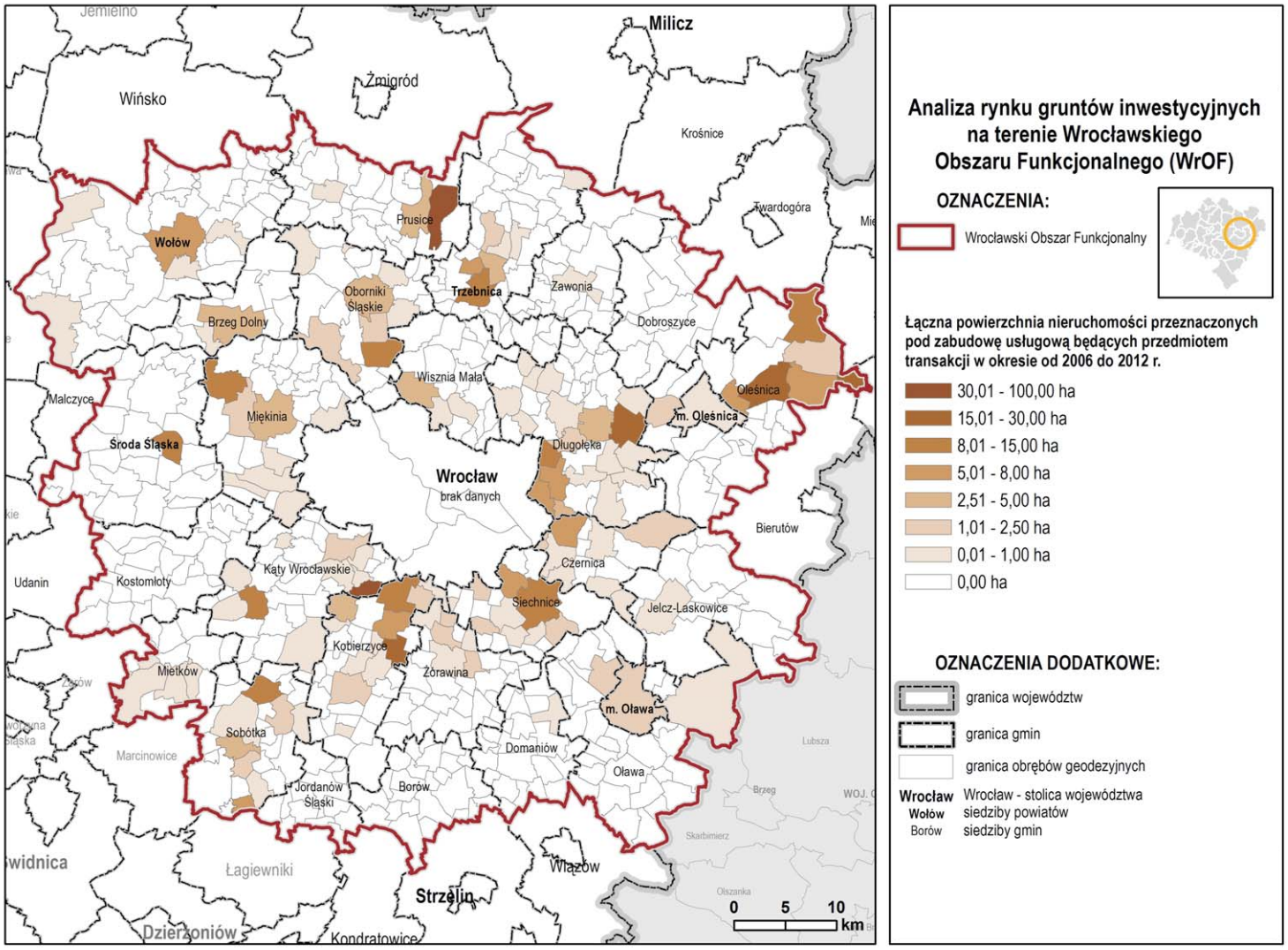
Wysokie wartości łącznej powierzchni nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę usługową koncentrują się w obrębach zlokalizowanych wokół Wrocławia oraz wzdłuż dróg krajowych, szczególnie drogi S8 w kierunku Warszawy oraz Węzła Bielańskiego [Rysunek 15.].

Wykres 17. Łączna powierzchnia nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę usługową będących przedmiotem obrotu w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF w ha.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Rysunek 15. Łączna powierzchnia nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę usługową będących przedmiotem obrotu w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF w ha.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

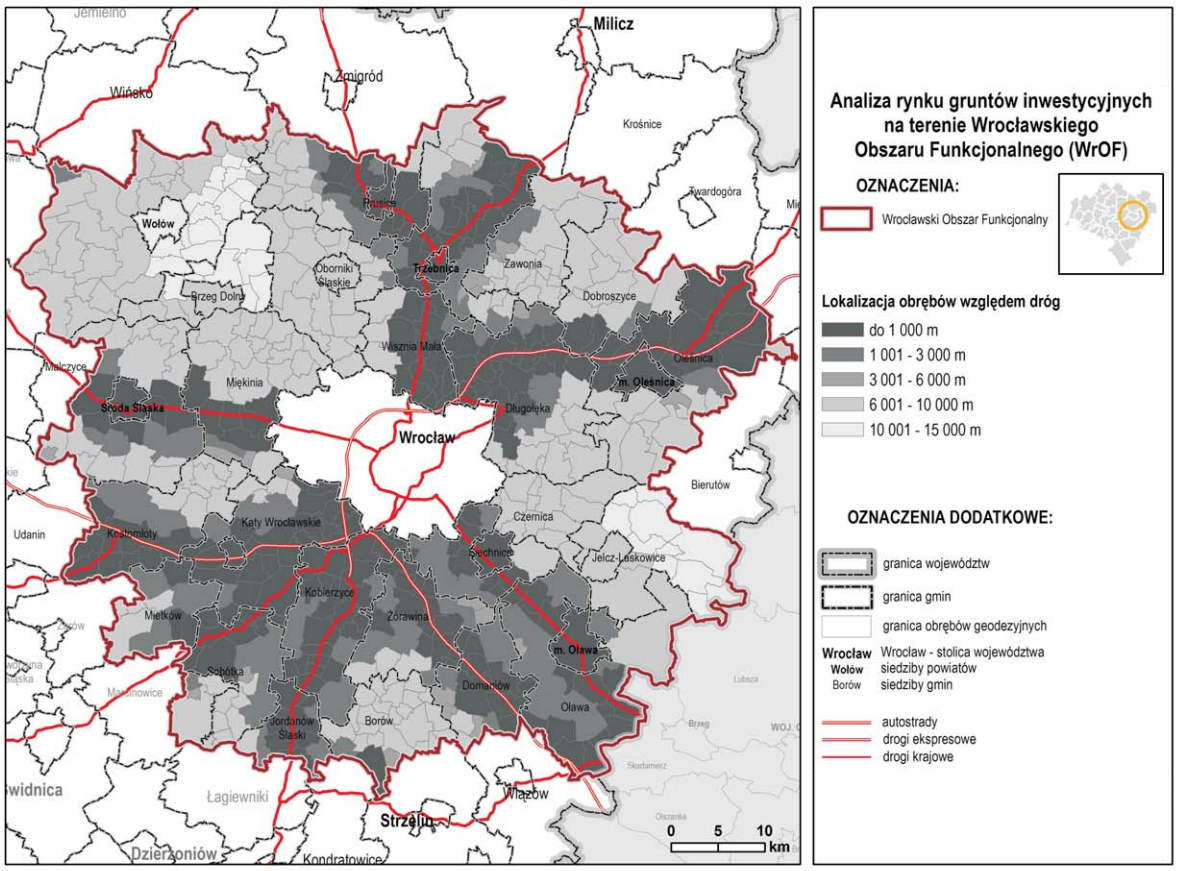
ANALIZA WPŁYWU ODLEGŁOŚCI OD DRÓG WOJEWÓDZKICH I KRAJOWYCH NA RYNEK NIERUCHOMOŚCI GRUNTOWYCH.

W celu przeprowadzenia głębszej charakterystyki rynku nieruchomości gruntowych, zlokalizowanych na terenie WrOF, badano powiązania pomiędzy parametrami transakcji a lokalizacją nieruchomości, względem dróg krajowych [Rysunek 16.] oraz dróg wojewódzkich [Rysunek 17.]. W tym celu od osi tych dróg wyznaczono po pięć stref odległości:

- do 1 000 m,
- od 1 001 do 3 000 m,
- od 3 001 m do 6 000 m,
- od 6 001 m do 10 000 m,
- od 10 001 m do 15 000 m.

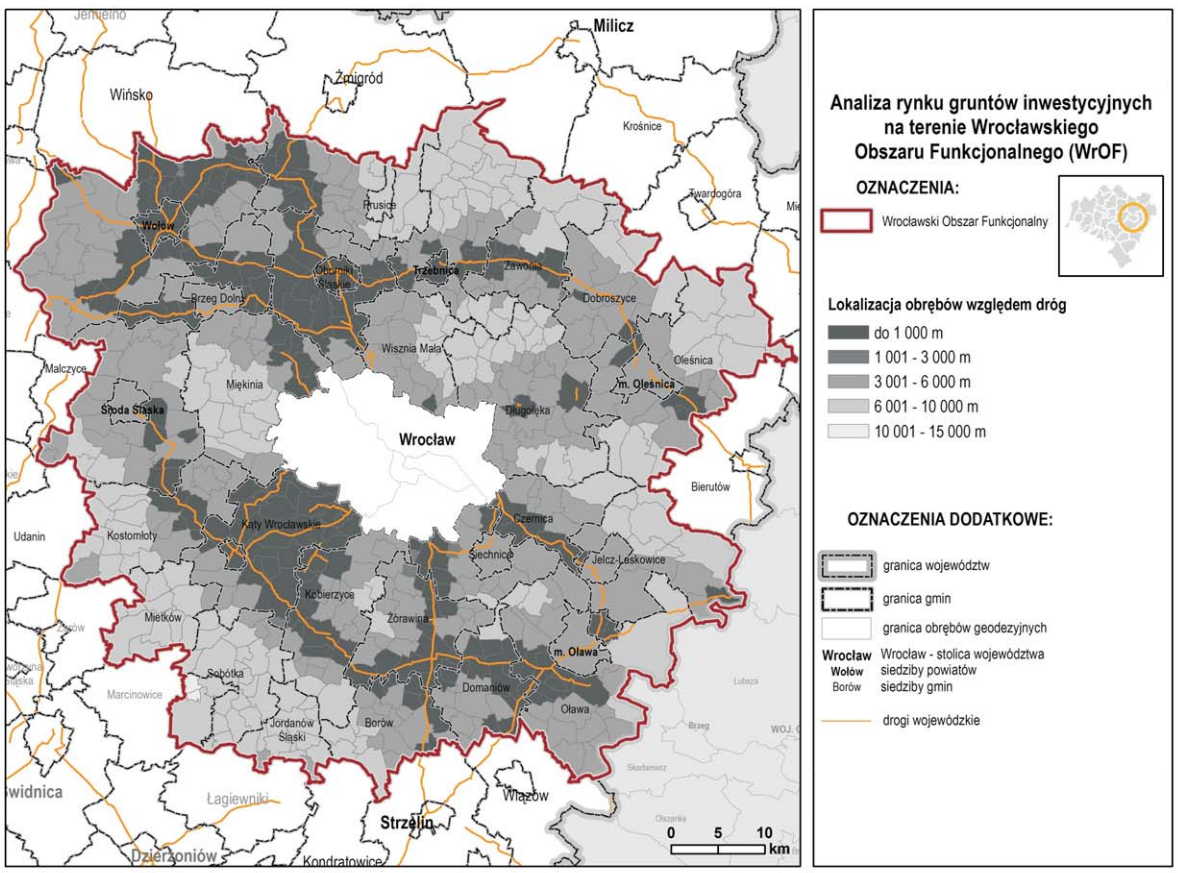
Nie łączono jednak odpowiednich stref od dróg krajowych i od dróg wojewódzkich, analizując transakcje kupna-sprzedaży odrębnie dla każdej z kategorii tych dróg.

Rysunek 16. Rozmieszczenie obrębów w poszczególnych strefach odległości od dróg krajowych.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z IRT

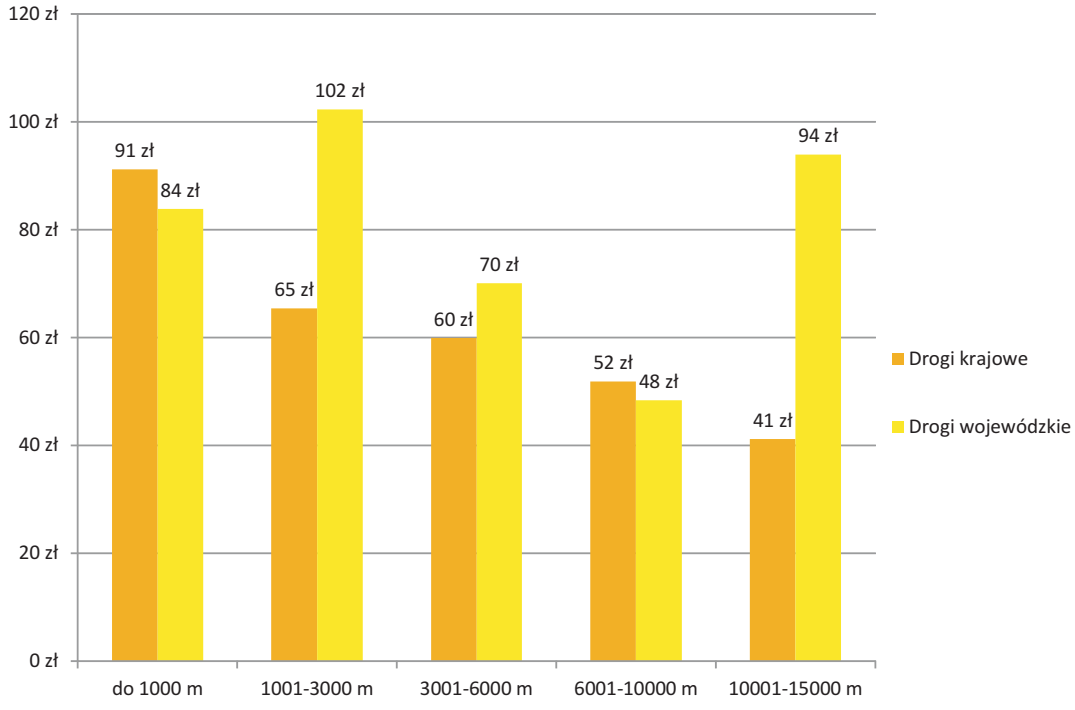
Rysunek 17. Rozmieszczenie obrębów w poszczególnych strefach odległości od dróg wojewódzkich.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z IRT

Z przeprowadzonych analiz wynika, że dużo większy i bardziej czytelny wpływ na charakterystykę rynku nieruchomości gruntowych we WrOF mają drogi krajowe, niż drogi wojewódzkie.
Najsilniejszy związek istnieje pomiędzy przebiegiem dróg krajowych oraz średnimi cenami jednostkowymi nieruchomości będącymi przedmiotem obrotu, a przeznaczonymi pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. Zarysowuje się tutaj wyraźna współzależność wysokości ceny 1 m^2 tego rodzaju nieruchomości od odległości od drogi krajowej. Cena ta wyraźnie maleje od poziomu 91 zł za 1 m^2 dla nieruchomości położonych na terenie obrębów znajdujących się w większości w strefie do 1000 m od osi drogi krajowej do poziomu 41 zł za 1 m^2 w strefie powyżej 10 000 m [Wykres 18.].
W odniesieniu do dróg wojewódzkich można stwierdzić, iż podobna prawidłowość nie wystąpiła. Najwyższe ceny w powyższym zakresie osiągały nieruchomości położone w strefie od 1 001 m do 3 000 m, za które płacono średnio 102 zł za 1 m^2. Nieco niższe (94 zł za 1 m^2) były ceny nieruchomości znajdujących się w strefie od 10 001 m do 15 000 m.

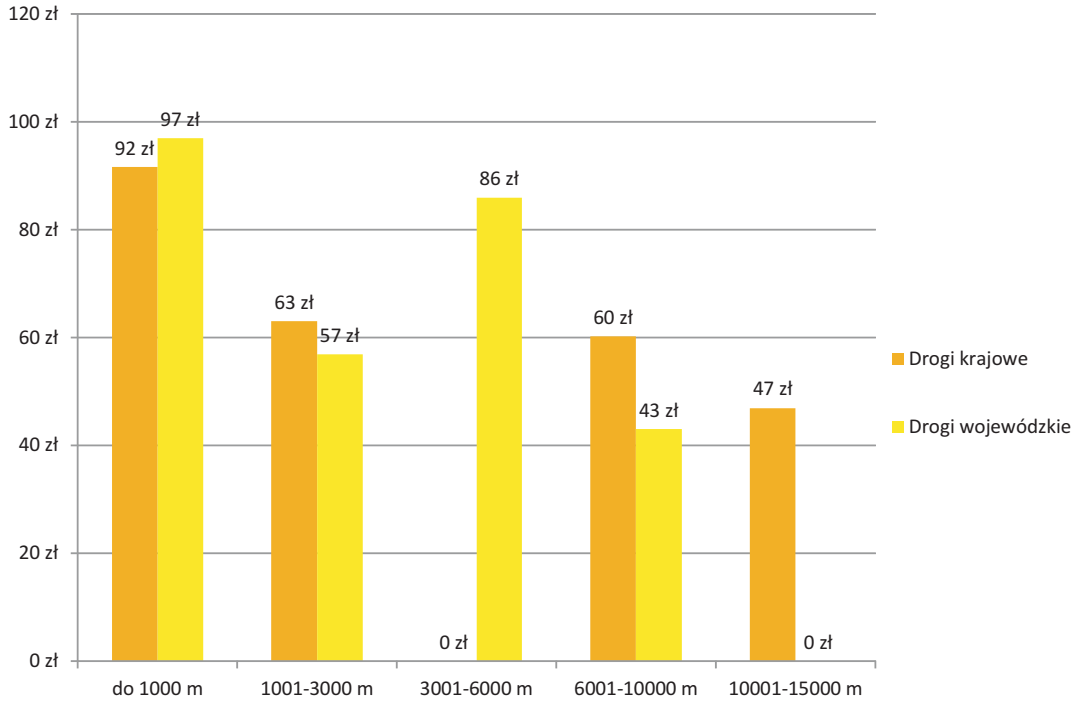
Wykres 18. Średnia cena 1 m^2 wszystkich analizowanych nieruchomości będących przedmiotem obrotu w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF wg odległości względem dróg krajowych i wojewódzkich.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Podobnie można wnioskować, że ceny nieruchomości gruntowych przeznaczonych pod zabudowę usługową, kształtują się w zależności od odległości względem dróg krajowych. Zależność ta jednak nie jest tak wyraźna, jak w przypadku nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę jednorodzinną. Jedynie lokalizacja najbliżej dróg krajowych wyraźnie wpływa na podniesienie ceny analizowanych nieruchomości, te położone w strefie do 1 000 m od dróg krajowych były o około 50 % droższe od pozostałych, położonych w strefach pomiędzy 1 000 a 10 000 m [Wykres 19.].

Wykres 19. Średnia cena 1 m^2 nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę usługową będących przedmiotem obrotu w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF wg usytuowania względem dróg krajowych i wojewódzkich.



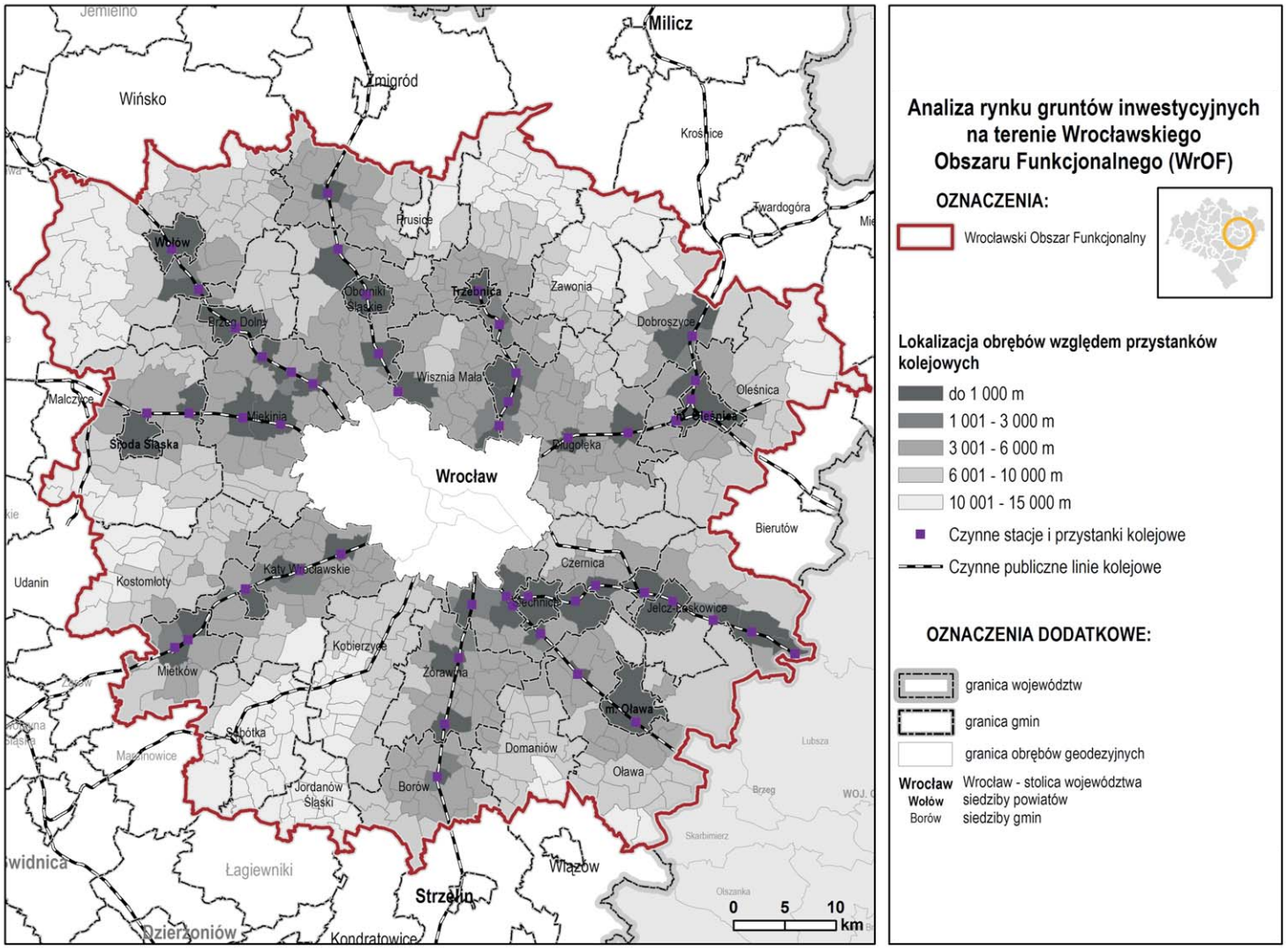
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

ANALIZA WPŁYWU ODLEGŁOŚCI OD STACJI I PRZYSTANKÓW KOLEJOWYCH NA RYNEK NIERUCHOMOŚCI GRUNTOWYCH.

Celem kolejnych analiz było ustalenie wpływu odległości od stacji i przystanków kolejowych na rynek nieruchomości. Wyznaczono pięć stref od istniejących przystanków i stacji kolejowych i zestawiono poszczególne dane dotyczące obrotu nieruchomościami gruntowymi w okresie od 2006 do 2012 roku [Rysunek 18.].

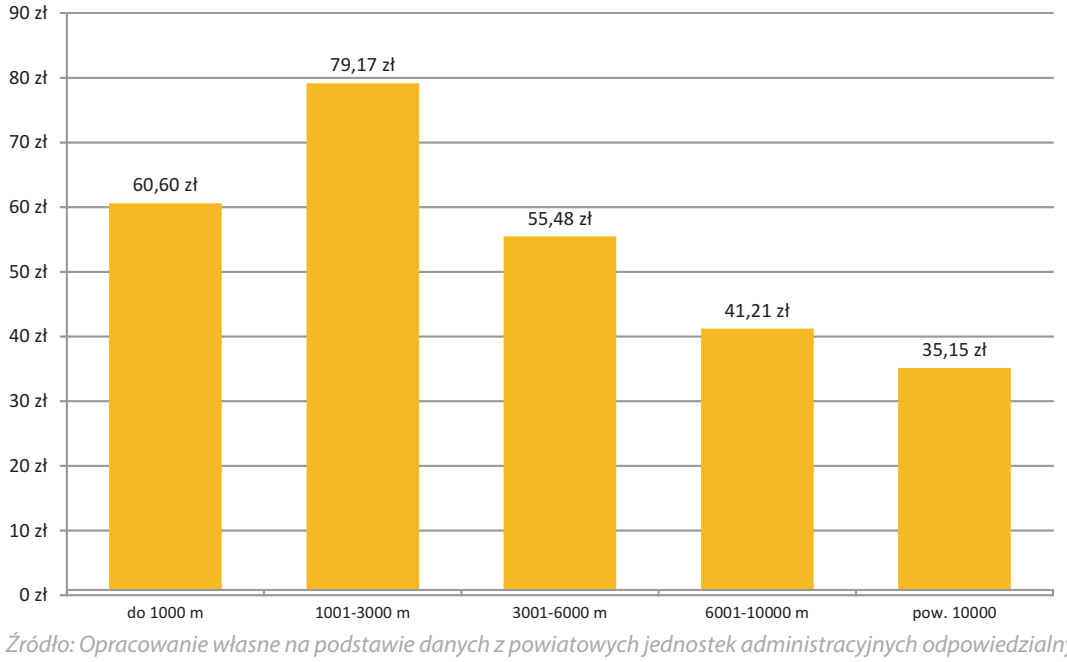
Zauważono, że najwyższe ceny (79,17 zł za 1 m^2 powierzchni nieruchomości) osiągnęły te nieruchomości, które znajdowały się w drugiej strefie odległości od infrastruktury kolejowej (tj. między 1001 a 3000 m). Wraz ze wzrostem odległości, począwszy od tej strefy, cena nieruchomości spadała. Najbardziej oddalone nieruchomości były ponad dwukrotnie tańsze (35,15 zł za 1 m^2 powierzchni nieruchomości), od tych położonych w bliskim sąsiedztwie stacji i przystanków kolejowych [Wykres 20.].

Rysunek 18. Rozmieszczenie obrębów w poszczególnych strefach odległości od czynnych przystanków i stacji kolejowych.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych z IRT

Wykres 20. Średnia cena 1 m^2 wszystkich analizowanych nieruchomości będących przedmiotem obrotu w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF wg usytuowania względem czynnych przystanków i stacji kolejowych.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

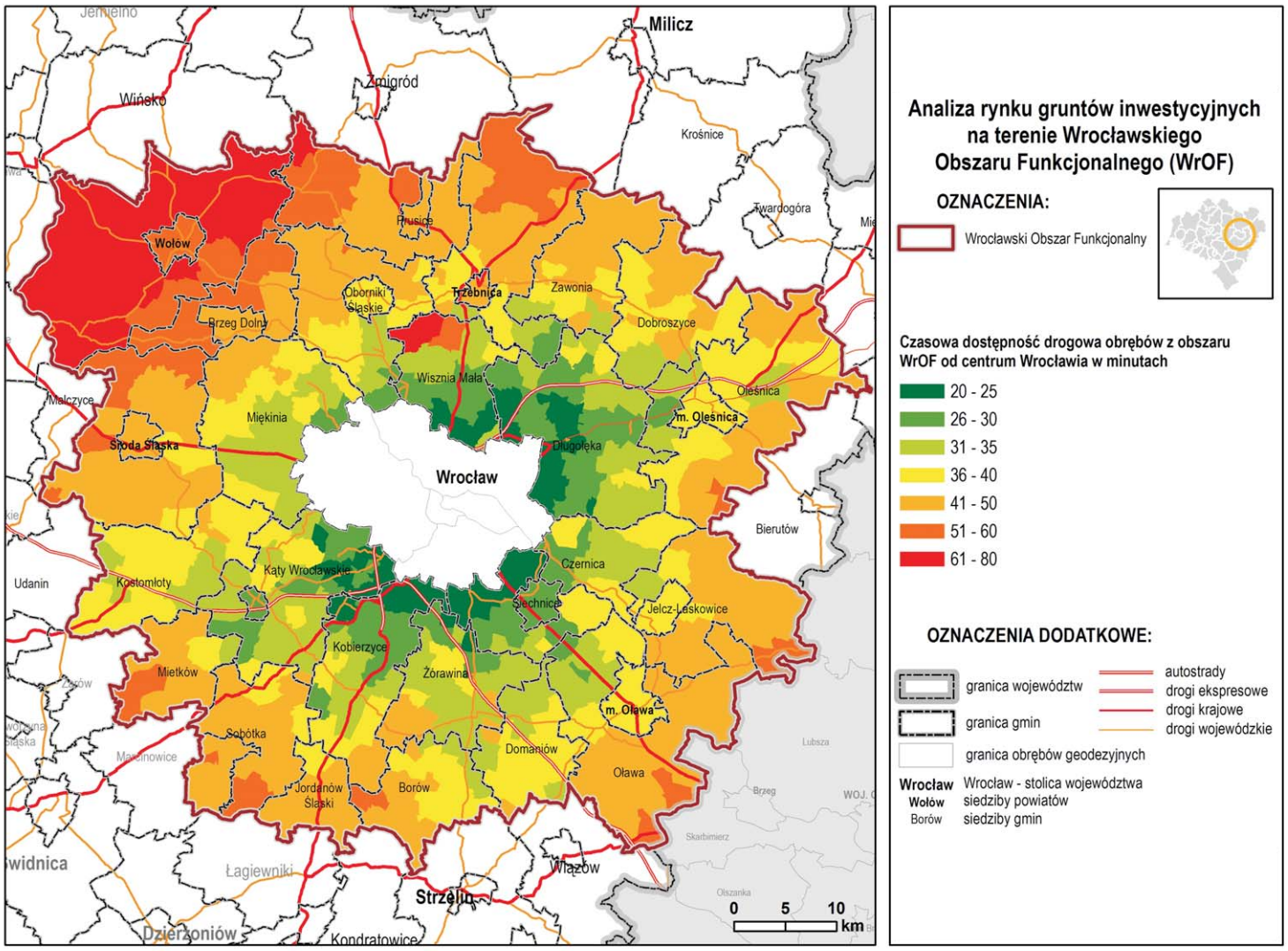
"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

ANALIZA WPŁYWU ODLEGŁOŚCI CZASOWEJ OD CENTRUM WROCŁAWIA NA RYNEK NIERUCHOMOŚCI GRUNTOWYCH.

Na postawie portalu internetowego www.google.pl (zakładki mapa) ustalono dostępność drogową miejscowości będących centrum obrębu. Odległości czasowe od centrum Wrocławia, w podróży samochodem osobowym, uszeregowano co 5 minut do dystansu osiągalnego w ciągu 1 godziny, a następnie co 10 minut [Rysunek 19.].

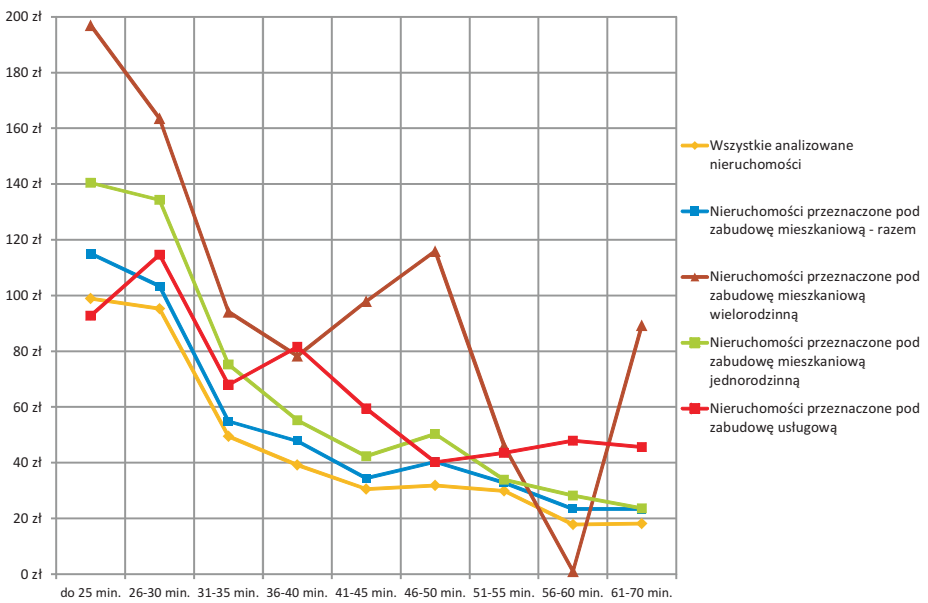
Z przeprowadzonych badań wynika, że drogowa dostępność czasowa ma wpływ na ceny sprzedawanych nieruchomości. Cena 1 m^2 powierzchni większości nieruchomości inwestycyjnych w zakresie mieszkalnictwa i usług w pobliżu Wrocławia (w dostępie czasowym od 25 do 30 minut) mieściła się w przedziale od około 90 zł do około 140 zł. W kolejnej strefie (do 35 minut) ceny były wyraźnie niższe i kształtowały się w przedziale od 50 do 95 zł za 1 m^2. W odległości od 51 do 55 minut spadły do poziomu około 30 – 45 zł [Wykres 21.]. Jedynie ceny 1 m^2 powierzchni nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną nieco odbiegają od tej charakterystyki.

Rysunek 19. Rozmieszczenie obrębów w poszczególnych strefach dostępności czasowej od centrum Wrocławia.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze strony www.google.pl

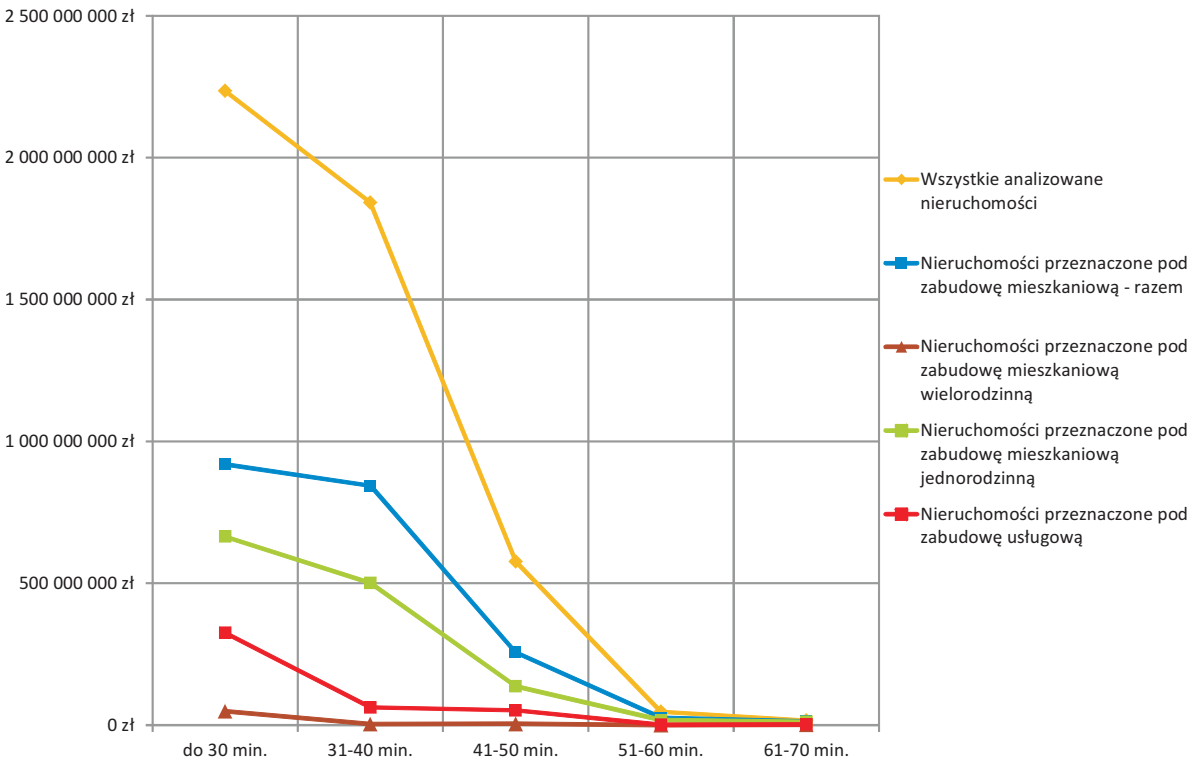
Wykres 21. Średnia cena 1 m^2 powierzchni nieruchomości będącymi przedmiotem obrotu w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF wg usytuowania względem dostępności czasowej od centrum Wrocławia.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych.

Jeżeli zsumujemy wartości analizowanych transakcji nieruchomościami w strefach odległości 10 minutowych od centrum Wrocławia, to otrzymane wyniki wyraźnie wskażą na bezpośrednią zależność pomiędzy odległością a wartością. Widoczny jest tu wyraźny spadek wartości obrotu nieruchomościami w badanym okresie związany ze wzrostem odległości od centrum Wrocławia. Zaznacza się on szczególnie w odległości powyżej 40 minut dojazdu [Wykres 22.].

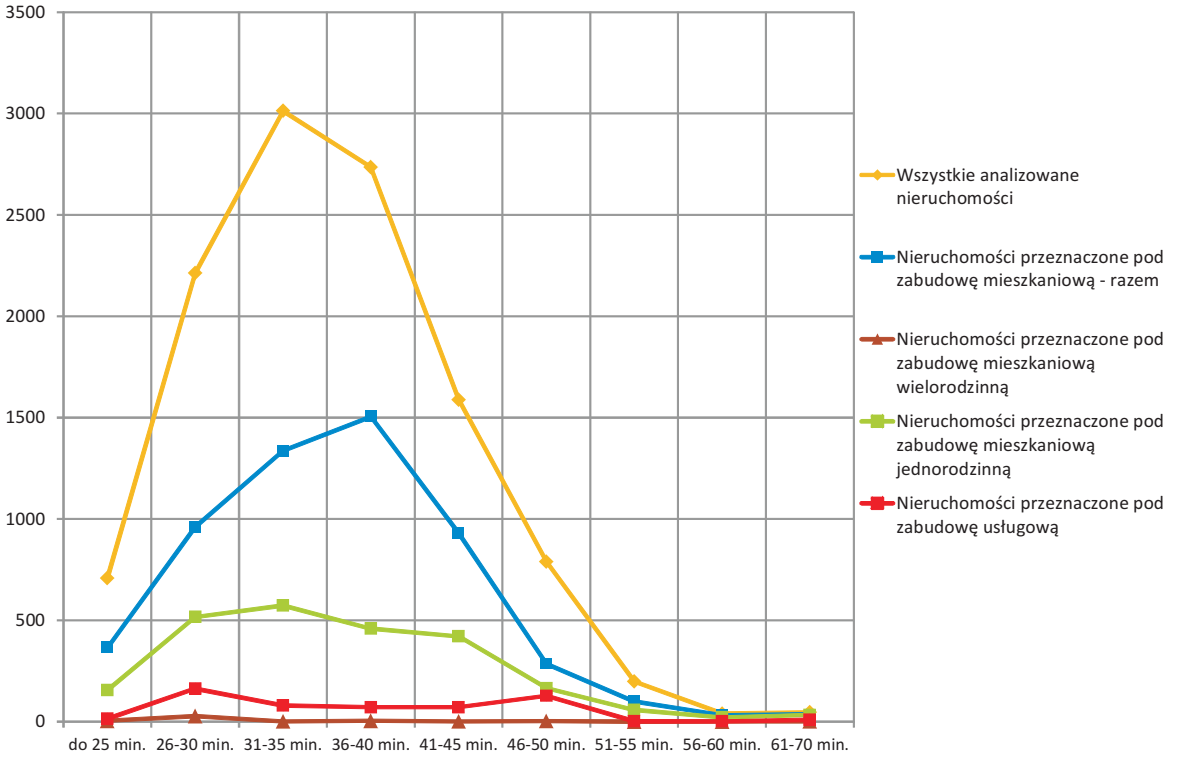
Wykres 22. Łączna wartość nieruchomości będącymi przedmiotem obrotu w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF wg usytuowania względem dostępności czasowej od centrum Wrocławia.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

Interesująco przedstawia się rozkład przestrzenny wielkości powierzchni nieruchomości będących przedmiotem obrotu w analizowanym czasie. Łączna powierzchnia sprzedanych nieruchomości gruntowych wraz ze wzrostem odległości czasowej od centrum Wrocławia rośnie [Wykres 23.]. Sytuacja zmienia się, gdy odległość czasowa przekracza 40 minut. Łączna wielkość powierzchni nieruchomości objętych transakcjami poza tą odległością gwałtownie spada. Tak więc, nieruchomości położone bliżej centrum miasta były mniejsze od tych położonych dalej. Można zatem wnioskować, że nieruchomości znajdujące w strefie dostępności do 40 minut od centrum Wrocławia były nabywane za podobne kwoty. Różnicowała je wielkość, a tym samym cena 1 m^2 powierzchni. Nabywano albo mniejsze nieruchomości położone bliżej centrum Wrocławia, albo większe nieco bardziej od niego oddalone.

Wykres 23. Łączna powierzchnia nieruchomości będącymi przedmiotem obrotu w okresie 2006-2012 r. na obszarze WrOF wg usytuowania względem dostępności czasowej od centrum Wrocławia.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z powiatowych jednostek administracyjnych odpowiedzialnych za gromadzenie danych katastralnych

ANALIZA WPŁYWU INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ NA RYNEK NIERUCHOMOŚCI GRUNTOWYCH.

Analizie poddano również związek pomiędzy wyposażeniem w sieć kanalizacji sanitarnej i gazowej, a transakcjami zawieranymi na rynku nieruchomości. Dane w zakresie wyposażenia poszczególnych obrębów w sieć kanalizacji sanitarnej były aktualne na 2012 rok, natomiast w sieć gazową na rok 2011. Zrezygnowano z podobnej analizy pod względem wyposażenia w sieć wodociągową z uwagi na jej powszechne występowanie.

Sieć kanalizacji sanitarnej.

Największe różnice w średniej cenie ruchomości pomiędzy terenami wyposażonymi a pozbawionymi sieci kanalizacji sanitarnej wykazywały nieruchomości przeznaczone pod zabudowę usługową. Nieruchomości gruntowe przeznaczone pod usługi na terenach posiadających uzbrojenie w kanalizację sanitarną były średnio o ponad 110 % droższe, niż na terenach bez kanalizacji sanitarnej. Wyposażenie w sieć kanalizacji sanitarnej istotny wpływ miało także na nieruchomości przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną. W tym przypadku tego typu nieruchomości położone na terenach nieposiadających uzbrojenia w kanalizację sanitarną były średnio o około 40 % tańsze od pozostałych. Uzbrojenie w kanalizacje sanitarną nie miało jednak większego wpływu na nieruchomości przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W tym przypadku różnica w średniej cenie 1 m^2 w badanym okresie wynosiła około 20 %. Ponad 85 % łącznej wartości wszystkich analizowanych transakcji nieruchomościami gruntowymi dotyczyło nieruchomości znajdujących się na terenie obrębów wyposażonych w sieć kanalizacji sanitarnej.

Również łączna powierzchnia sprzedanych nieruchomości w badanym okresie wskazuje na znaczenie wyposażenia terenu w sieć kanalizacji sanitarnej. 77,3 % powierzchni wszystkich analizowanych nieruchomości gruntowych przypadło na obręby wyposażone w sieć kanalizacyjną. Natomiast transakcje dotyczące nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę wielorodzinną w 97,3 % dotyczyły obrębów posiadających na swoim terenie sieć kanalizacyjną.

Liczba zawieranych transakcji potwierdza powyższe spostrzeżenia. Co najmniej 80 % spośród analizowanych transakcji dotyczyło nieruchomości zlokalizowanych na terenie obrębów, gdzie występuje uzbrojenie w kanalizację sanitarną.

Sieć gazowa.

Na podstawie przeprowadzonych analiz można stwierdzić, że występowanie na danym terenie sieci gazowej ma dość znaczący wpływ na cenę nieruchomości. Na obszarze WrOF gruntowe nieruchomości położone na terenie uzbrojonym w sieć gazową były droższe, niż na terenach jej pozbawionych. Dla wszystkich z analizowanych transakcji średnia cena 1 m^2 powierzchni nieruchomości gruntowej w okresie 2006 – 2012, dotycząca nieruchomości położonych na terenie obrębów posiadających uzbrojenie w sieć gazową, była wyższa o 97,3% od ceny 1 m^2 nieruchomości znajdujących się na obszarze pozostałych obrębów. Największa różnica wystąpiła w cenie 1 m^2 powierzchni nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę usługową i wynosiła 175,4 %. Dla tych przeznaczonych pod zabudowę wielorodzinną było to 147,0 %.

Jeśli chodzi o łączną wartość obrotu badanymi nieruchomościami gruntowymi na terenie WrOF, to sytuacja wygląda podobnie, jak w przypadku wyposażenia obrębów w sieć kanalizacji sanitarnej. 81,2 % łącznej wartości obrotu wszystkimi analizowanymi nieruchomościami dotyczy nieruchomości zlokalizowanych na terenie obrębów wyposażonych w sieć gazową. W tym przypadku również uzbrojenie w sieć gazową ma największy wpływ na rynek obrotu nieruchomościami gruntowymi przeznaczonymi pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną, 97,9 % łącznej wartość obrotu w badanym okresie dotyczyła właśnie tych nieruchomości.

Mniejsze znaczenie miało występowanie sieci gazowej jeżeli chodzi o wielkość obszarów objętych obrotem nieruchomościami.

Warto podkreślić, że ponad 70 % transakcji z terenu WrOF w latach 2006 – 2012 dotyczących nieruchomości przeznaczonych pod mieszkalnictwo, bądź usługi odnosiło się do nieruchomości zlokalizowanych na terenie obrębów wyposażonych w sieć gazową.

PODSUMOWANIE

Na podstawie przeprowadzonych analiz można sformułować następujące wnioski dotyczące tendencji na rynku gruntów inwestycyjnych, na obszarze WrOF, w latach 2006 – 2012:

1. Łączna liczba zawieranych transakcji z roku na rok malała. Na podstawie danych z lat 2010-2012 można wnioskować o utrzymaniu się w najbliższym czasie tendencji spadkowej. Mimo tego wartość zawieranych transakcji utrzymuje się w latach 2009 – 2012 na zbliżonym poziomie, co związane jest ze wzrostem ceny 1 m^2 nieruchomości. Wysokie wartości zawieranych transakcji skupiają się wyraźnie w gminach zlokalizowanych wokół Wrocławia. Pod względem łącznej powierzchni nieruchomości będących przedmiotem odnotowanych transakcji wyraźnie wyróżniają się południowe krańce WrOF (oprócz gminy Sobótka) oraz gmina Wołów, zlokalizowana na północny zachód od Wrocławia.
2. Największy ruch inwestycyjny występował wokół Wrocławia oraz w kierunku północny – wschód, południowy – zachód względem Wrocławia. Widać wyraźny związek pomiędzy ruchem na rynku inwestycyjnym a przebiegiem dróg krajowych oraz lokalizacją Węzła Bielańskiego autostrady A4. Na wymienionych obszarach występuje wyraźna koncentracja analizowanych zjawisk. Natomiast najmniejszy popyt ,wnioskowany na podstawie niewielkiej liczby odnotowanych transakcji lub ich braku, kumulował się w gminach zlokalizowanych wzdłuż południowej granicy oraz w północno – zachodniej części WrOF.
3. W gminach nie sąsiadujących bezpośrednio z Wrocławiem koncentracja analizowanych zjawisk występowała w obrębach miejskich oraz w ich otoczeniu.
4. Po gwałtownym wzroście, w latach 2006 – 2007, wielkości obrotu nieruchomościami przeznaczonymi pod zabudowę mieszkaniową, w kolejnych nastąpił powolny spadek, z wyjątkiem wzrostu odnotowanego w roku 2010, przy jednoczesnym ustabilizowaniu się ceny 1 m^2 powierzchni. Natomiast rynek obrotu nieruchomościami przeznaczonymi pod zabudowę usługową wykazuje odmienne tendencje. Po niewielkim spadku w 2010 roku, w latach 2011 – 2012 nastąpił ponowny wzrost. Należy zauważyć, że powierzchnia będących w obrocie tego rodzaju nieruchomości znacznie wzrosła w roku 2011.
5. Gminy sąsiadujące bezpośrednio z Wrocławiem miały odmienną charakterystykę analizowanych zjawisk od pozostałych w granicach WrOF. Gminy te wyróżnia zdecydowanie większa dynamika zmian. To przede wszystkim one mają zdecydowany wpływ na charakterystykę rynku nieruchomości całego obszaru WrOF.
6. Przeprowadzone analizy wskazują na związki pomiędzy odległością od dróg a rynkiem nieruchomości. W zależności od kategorii drogi jej wpływ na rynek nieruchomości gruntowych jest różny. Usytuowanie nieruchomości gruntowych względem dróg krajowych ma większe znaczenie, co do ceny, a tym samym łącznej wartości zawieranych transakcji. Najwyższe ceny nieruchomości występują w badanym okresie do 1 km od dróg krajowych.
7. Można wnioskować, że układ komunikacji kolejowej oraz rozmieszczenie przystanków i stacji kolejowych nie jest w dużym stopniu brane pod uwagę przy kupnie nieruchomości gruntowych. Świadczy o tym niewielkie zróżnicowanie cen nieruchomości w poszczególnych strefach odległości od infrastruktury kolejowej. Ceny nieruchomości przeznaczonych pod zabudowę usługową są znacznie niższe dopiero w odległości powyżej 10 km od przystanków i stacji kolejowych. Można stąd wnioskować, że znaczenie kolei jest niewielkie a zarazem niedoceniane przy wyborze nieruchomości gruntowych.

8. Największy wpływ na wybór nieruchomości gruntowych ma dostępność czasowa do centrum Wrocławia, zwłaszcza na cenę 1 m^2 powierzchni analizowanych nieruchomości oraz łączną ich wartość. Rozkład przestrzenny dostępności zobrazowany na Rysunku 19 wyraźnie wskazuje na takie korelacje.
9. Również zauważono związek między wyposażeniem obrębów w infrastrukturę techniczną a cenami nieruchomości, łączną ich wartością oraz powierzchnią, a także liczbą zawieranych transakcji. Na obszarach wyposażonych w infrastrukturę techniczną, ceny nieruchomości są wyższe, a tym samym łączna ich wartość. Liczba zawieranych transakcji oraz łączna powierzchnia nieruchomości podlegających obrotowi jest zdecydowanie większa na obszarach wyposażonych w infrastrukturę techniczną. Zależności te zauważa się zwłaszcza w przypadku zabudowy usługowej oraz mieszkaniowej wielorodzinnej. Należy jednak zaznaczyć, że analizowano dane dla nieruchomości z lat 2006 – 2012, natomiast stan wyposażenia w infrastrukturę techniczną dotyczył roku 2011 i 2012. Dlatego też należy być ostrożnym we wnioskowaniu, ponieważ mogło być tak, że w pierwszej kolejności zostały dokonane transakcje kupna i zrealizowane inwestycje a następnie, pod wpływem żądań właścicieli, wyposażono tereny w infrastrukturę techniczną.

Na końcu należy zaznaczyć, że przygotowanie danych do analiz nie było proste ze względu na sposób prowadzenia rejestrów dotyczących transakcji w obrocie nieruchomościami. Niejednolity sposób gromadzenia i rejestracji danych uniemożliwia sprawne i szybkie przeprowadzanie zbiorczych analiz rynku nieruchomości. Gromadzone dane powinny być wprowadzane zgodnie z przyjętą i ujednoliconą terminologią oraz ściśle weryfikowane systemowo.

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

TRANSPORT

WPROWADZENIE DO ZAGADNIEŃ TRANSPORTOWYCH

WSTĘP

W obszarze funkcjonalnym sieć transportowa powinna łączyć przede wszystkim najważniejsze elementy osadnicze: miasto metropolitalne, ośrodki miejskie o najsilniejszych powiązaniach z miastem metropolitalnym oraz ośrodki submiejskie, usytuowane na zewnętrznym „ringu". To jakość tych połączeń decyduje o sile powiązań pomiędzy ośrodkami i umożliwia przepływ impulsów rozwojowych pomiędzy nimi, co przynosi korzyść dla całego obszaru oraz daje szanse na jego równomierny rozwój.

W ostatnich latach polityka prowadzona przez Unię sprawiła, że dużą wagę przywiązuje się do kwestii zrównoważonego rozwoju. Dotyczy to także dziedziny transportu, od którego także, a nawet przede wszystkim wymaga się by był zrównoważony. Dążenie do zrównoważonego rozwoju w transporcie to przede wszystkim przełożenie większego priorytetu na bardziej efektywne środki transportu oraz takie, które w mniejszym stopniu wpływają negatywnie na środowisko naturalne. Dla obszarów aglomeracyjnych oznacza to dążenie do rozwoju transportu szynowego, który to w tych obszarach uważany jest za realną alternatywę dla transportu indywidualnego samochodowego. Nie mniej ważne dla zrównoważonego rozwoju transportu jest właściwe zarządzanie, które powinno polegać, w pierwszej kolejności na wykorzystaniu istniejących zasobów i dążenia do integracji istniejących już podsystemów komunikacyjnych, by poprawić efektywność działania systemu transportu jako całości, a więc uzyskania efektu synergii.

Ścisła zależność transportu i gospodarki przestrzennej powinna przekładać się także na racjonalizację w planowaniu struktur urbanistycznych, w celu umożliwienia skrócenia podróży pomiędzy źródłem a celem do takich, które można pokonać pieszo lub rowerem.

METODOLOGIA

Celem projektu w części dotyczącej transportu jest wskazanie wytycznych do planu transportowego dla Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego. W związku z tym w opracowaniu główny nacisk położono na zagadnienie transportu zbiorowego. W części diagnostycznej wskazano na najważniejsze czynniki kształtujące obecne trendy komunikacyjne, które mają bezpośredni wpływ na funkcjonowanie transportu zbiorowego w obszarze. Przeanalizowano również elementy, które wpływają na strukturę przemieszczeń oraz kształtują popyt na usługi transportu zbiorowego. Podano także charakterystykę obecnej sieci transportu zbiorowego w całym obszarze funkcjonalnym oraz w miastach we wskazaniem elementów integrujących poszczególne środki transportu.

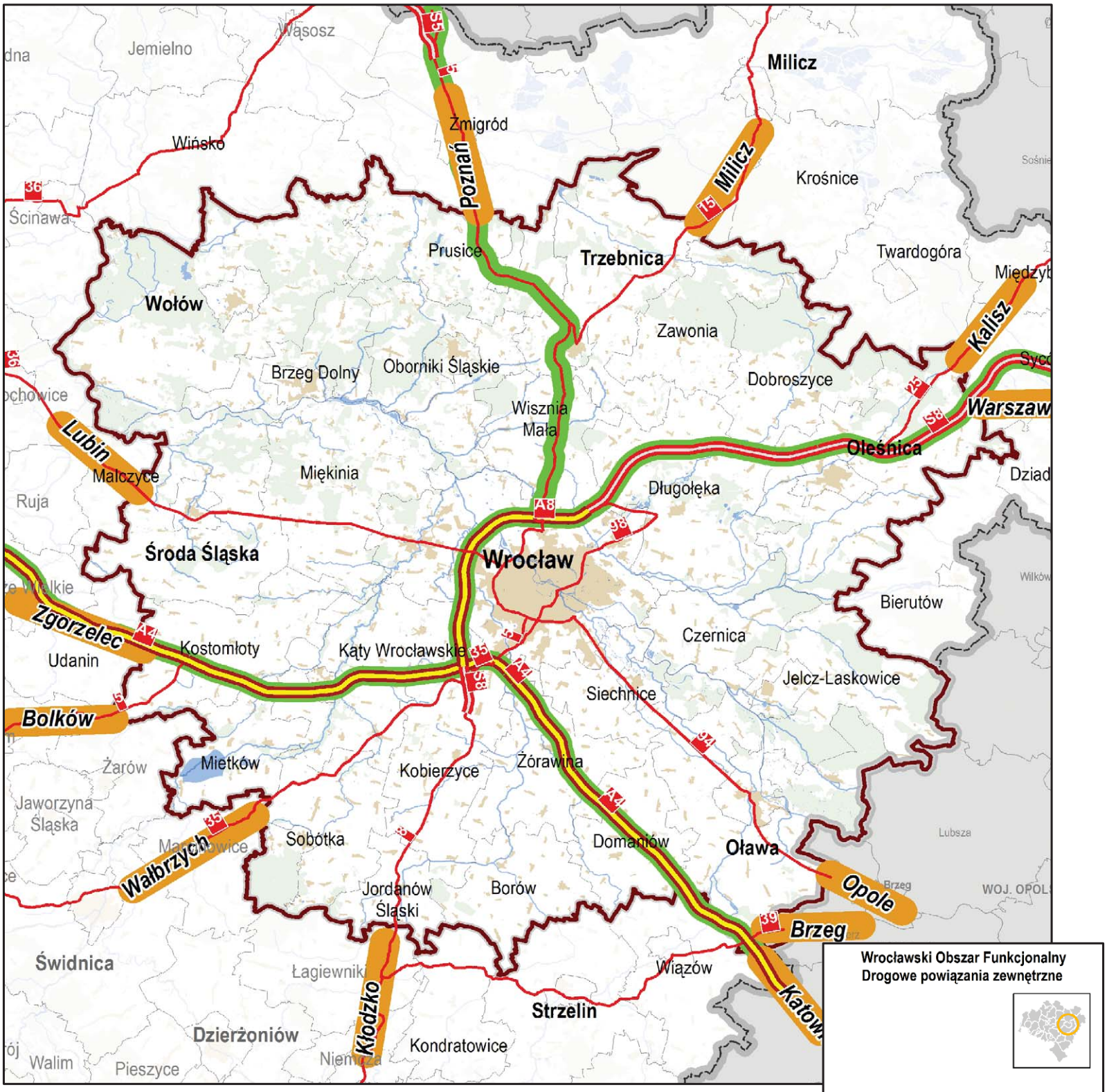
Mając na uwadze konieczność szerszego podejścia do zagadnienia przemieszczeń i mobilności ludności, w części dotyczącej wytycznych przedstawiono zalecenia dotyczące kształtowania zrównoważonej przestrzeni oraz wskazano wytyczne dotyczące transportu zbiorowego w obszarze WrOF. Dzięki proponowanym działaniom, które nie zawsze mieszczą się w zakresie wąskiego zakresu planu transportowego (zgodnie z ustawą ptz), ale dotyczą szeroko rozumianych realizacji potrzeb transportowych możliwe jest osiągnięcie większych pozytywnych rezultatów w zakresie zmiany zachowań komunikacyjnych, co rzutuje nie tylko na łańcuch transportowy, ale także prowadzić może do poprawy jakości życia i otaczającej przestrzeni. Zgodnie z założeniami projektu wynikowo sformułowano wytyczne dotyczące planu transportowego dla WrOF, które są właściwie wybranymi zaleceniami z wytycznych rozwiniętych wcześniej a dotyczących transportu zbiorowego.

RAMY PRAWNE DLA PLANU TRANSPORTOWEGO

Dla sformułowania wytycznych dotyczących planu transportowego dla WrOF niezbędne jest przybliżenie pojęcia „planu transportowego", którego zakres jest określony w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. W świetle ustawy, plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (zwany planem transportowym) jest głównym instrumentem planowania rozwoju transportu. Jest on uchwalany przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego i stanowi akt prawa miejscowego. W planach tych obowiązkowo należy ustalić m.in.: główne punkty przesiadkowe, obowiązkowe dla każdego operatora zasady organizacji przewozów i sposobu organizacji systemu informacji pasażerskiej. Co najważniejsze plan ustala sieć, po której prowadzone mają być przewozy z zakresu użyteczności publicznej. Wśród elementów, które powinny zostać uwzględnione przy sporządzaniu planu transportowego znajdują się m.in.: dokumenty planistyczne, sytuacja społeczno - gospodarcza obszaru oraz wpływ transportu na środowisko a także potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO SYSTEMU TRANSPORTU DROGOWEGO

MAPA 1. Drogowe powiązania zewnętrzne WrOF



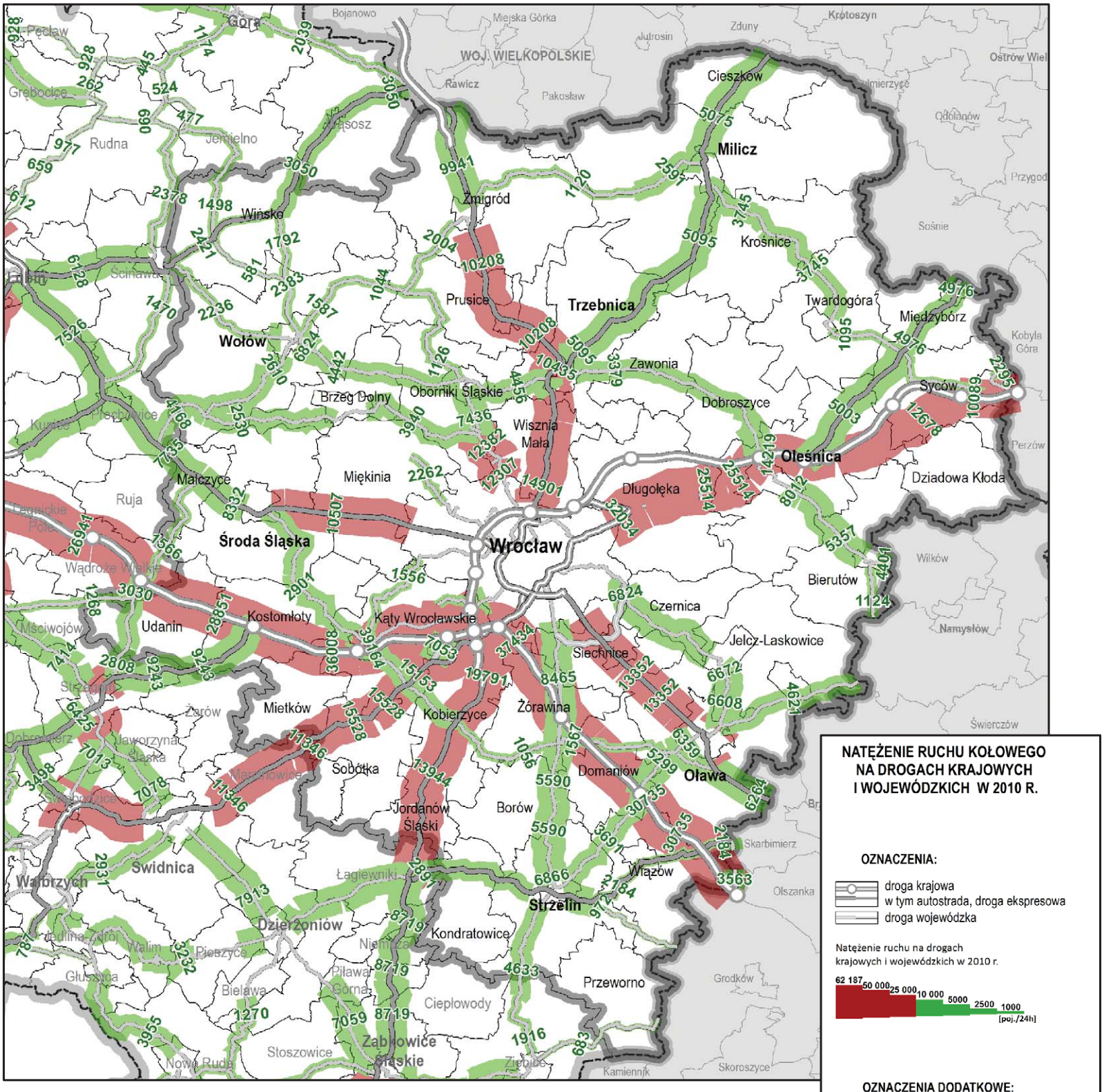
Źródło: Opracowanie IRT na podstawie danych własnych.

DROGOWE POWIĄZANIA ZEWNĘTRZNE

Obszar WrOF cechuje bardzo dobre położenie komunikacyjne. Kluczowe drogi krajowe wchodzą w skład międzynarodowej sieci TEN-T zapewniając dobry standard połączeń z najważniejszymi miastami Europy. W skład sieci TEN-T na terenie WrOF wchodzą: autostrady A4, A8, droga ekspresowa S8 oraz droga krajowa nr 5 na północ od Wrocławia. Transeuropejska sieć dróg zapewnia powiązania Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego m.in. z takimi ośrodkami jak: Berlin, Drezno, Katowice, Kijów, Kraków, Lwów, Poznań, Warszawa. Poza korytarzami drogowymi o znaczeniu międzynarodowym przez obszar WrOF przebiegają także drogi o znaczeniu krajowym.

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

MAPA 2. Natężenie ruchu kołowego na drogach krajowych i wojewódzkich w 2010 r.



Źródło: Opracowanie IRT na podst. Generalnego Pomiaru Ruchu 2010

DROGOWE POWIĄZANIA WEWNĘTRZNE

W celu znalezienia powiązań występujących pomiędzy ośrodkami Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego analizie poddano natężenie ruchu drogowego na drogach krajowych i wojewódzkich (zgodnie z Generalnym Pomiarem Ruchu 2010). Największe natężenie ruchu, przekraczające ponad 30 tys. pojazdów na dobę, zanotowano na autostradzie A4 na odcinku od węzła Kostomłoty do granicy województwa oraz na drodze krajowej nr 8 pomiędzy miejscowością Długołęka a granicą miasta Wrocławia. W przypadku autostrady A4 w bezpośrednim sąsiedztwie Wrocławia dobowe natężenie ruchu zwiększa się w granicach 18-30% zależnie od kierunku, więc można przypuszczać, że przynajmniej 70% pojazdów znajdujących się na autostradzie to ruch tranzytowy. Natężenie ruchu zanotowane na północno-wschodnim odcinku DK8 należy zakwalifikować jako ruch wewnętrzny we WROF ze względu na bardzo duże natężenie pomiędzy Oleśnicą i Wrocławiem. Duże natężenie ruchu (tzn. powyżej 10 tys. pojazdów na dobę) wystąpiło na większości dróg dojazdowych do Wrocławia, co potwierdza typowo monocentryczną strukturę obszaru funkcjonalnego. Zauważalne jest zwiększenie natężenia ruchu kołowego w kierunku Wrocławia w pobliżu takich miejscowości jak: Łagiewniki, Oława, Pęgów, Środa Śląska, Świdnica, Trzebnica, Żmigród. Jednak ze względu na przebieg przez teren Wrocławia wielu dróg krajowych i wojewódzkich o charakterze tranzytowym nie można jednoznacznie uznać, że całość z zanotowanego na tych drogach potoku ruchu jest absorbowana przez miasto.

OBECNE TENDENCJE I PROBLEMY W TRANSPORCIE

Dynamika zmian w Generalnym Pomiarze Ruchu (GPR) na drogach krajowych i wojewódzkich (2005-2010)

Generalny Pomiar Ruchu (GPR) jest wykonywany na drogach krajowych i wojewódzkich co pięć lat na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Dzięki uzyskanym pomiarom możliwe jest uzyskanie charakterystyki i parametrów dróg, które wspomagają podejmowanie decyzji o koniecznych do przeprowadzenia inwestycjach drogowych. Na gęstej sieci drogowej Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego zauważalny jest wzrost średniego dobowego ruchu pojazdów. Jedynie na pięciu odcinkach zaobserwowano jego spadek (w 2010 r. w stosunku do 2005 r.). Najmocniej zjawisko to zaznaczyło się w bezpośrednim sąsiedztwie Oleśnicy w ciągu DK8 (obecnie S8). Przyczyną tego zjawiska mogło być oddanie do użytku, w listopadzie 2006 roku, obwodnicy Oleśnicy pomiędzy węzłem Dąbrowa a węzłem Cieśle. Co za tym idzie zmienił się przebieg drogi oraz położenie odcinków pomiarowych w GPR 2010. Podczas pomiarów wykonywanych w 2005 punkty pomiarowe Oleśnica /Przejście 1/ oraz Oleśnica /Przejście 2/ znajdowały się na terenie miasta, natomiast w 2010 punkty te zostały przeniesione na obwodnicę miasta, więc tak duży spadek natężenia ruchu może wiązać się z wyłączeniem z pomiarów wykonanych w 2010 roku ruchu wewnętrznego miasta. Spadek średniego dobowego ruchu w pomiarach z 2010 r. wynoszący 774 pojazdy na dobę na drodze DK5 od granic Wrocławia do obwodnicy Trzebnicy może być związany z rewitalizacją i przywróceniem ruchu pasażerskiego na linii kolejowej nr 326, na której uruchomiono 12 par pociągów obsługiwanych przez nowoczesne szynobusy, umożliwiające mieszkańcom powiatu trzebnickiego dotarcie do centrum Wrocławia w czasie poniżej 1 godziny. Występujący na zachód od Wrocławia spadek natężenia ruchu w ciągu drogi krajowej 94 może być związany z przenoszeniem się ruchu na autostradę A4, co z kolei implikuje długi czas dojazdu do centrum Wrocławia od strony zachodniej. Spadki średniego dobowego ruchu na terenie WrOF zanotowano również na DK8 na wschód od Oleśnicy na DW396 w pobliżu Oławy oraz DW340 w pobliżu Wołowa. Wielkości spadków na tych drogach jest znacznie mniejsza niż na wcześniej wymienionych odcinkach. Zanotowane spadki mogą stanowić informację o zmniejszaniu się powiązań pomiędzy Wrocławiem a Oleśnicą, Oławą i Wołowem, choć różnice te można również uznać za losowe odchylenia wynikające z czułości transportu na koniunkturę gospodarczą.

ZDJĘCIE 1.
Autostradowa obwodnica Wrocławia (A8)
(fot.: IRT)

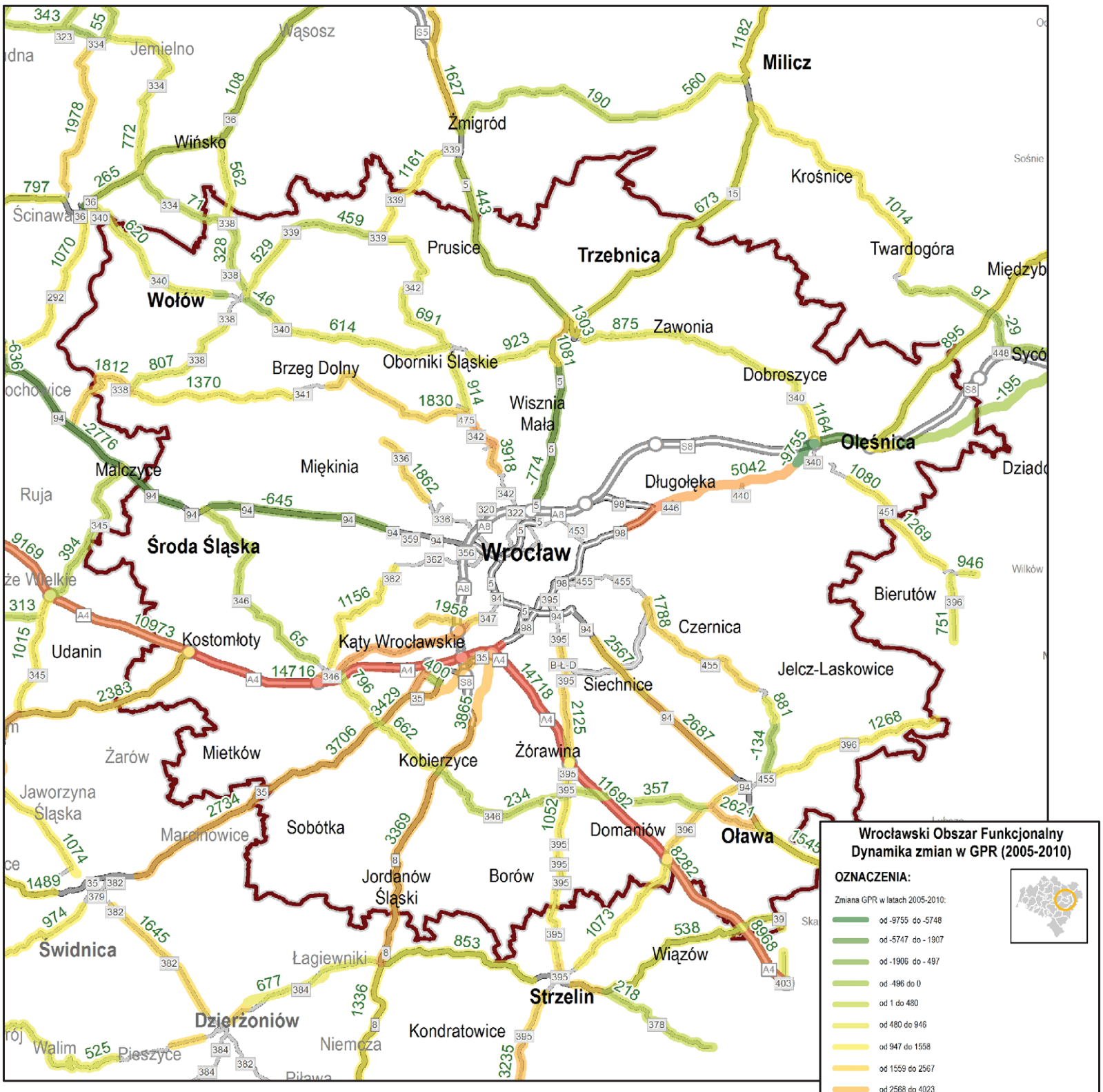


ZDJĘCIE 2.
Ruch na drodze krajowej numer 8 na odcinku pomiędzy Wrocławiem a Niemczą
(fot.: IRT)



"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

MAPA 3. Dynamika zmian w ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich we WROF (GPR 2005-2010)

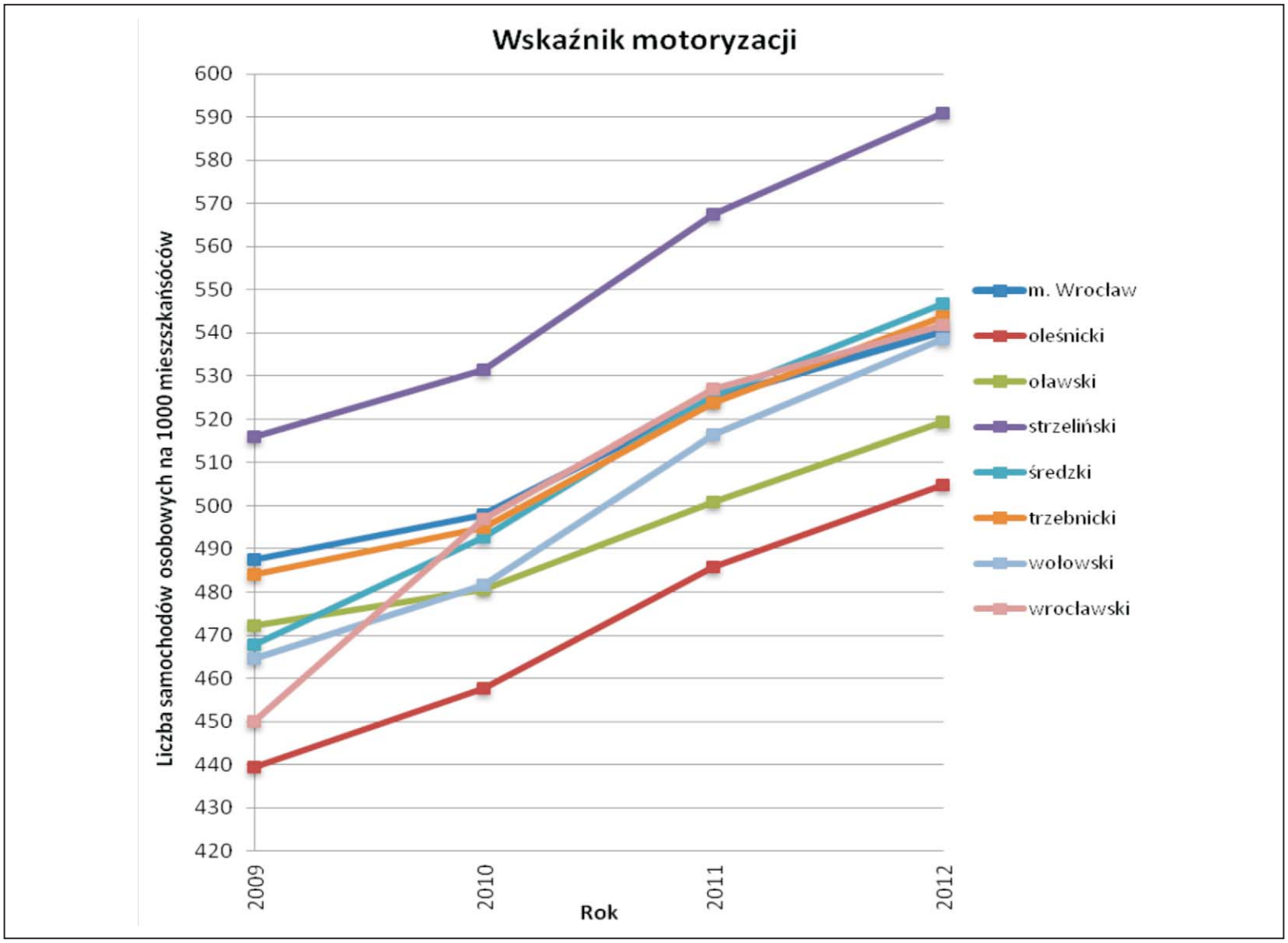


Źródło: Opracowanie IRT na podst. GPR 2005 oraz GPR 2010

Największy wzrost średniego dobowego ruchu na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego wystąpił na autostradzie A4, gdzie na większości odcinków przyrost był bliski 10 ys. pojazdów na dobę. Przyczynami tak dużego wzrostu są: przenoszenie się ruchu z dróg niższych klas technicznych oraz zwiększanie atrakcyjności autostrady, wynikające z budowy jej kolejnych odcinków w województwach małopolskim oraz podkarpackim, co prowadzi do zwiększenia udziału ruchu tranzytowego na całej jej długości. Bliskość autostrady również silnie pobudza wzrost wskaźnika motoryzacji wśród mieszkańców okolicznych terenów, czego potwierdzeniem jest duży wzrost średniego dobowego ruchu na drogach łączących autostradę A4 z południem województwa dolnośląskiego. W przypadku odcinka DK94 położonego na zachód od Wrocławia widoczna jest odwrotna tendencja niż w przypadku jej zachodniego odcinka. Przyczyną takiej sytuacji może być znacznie lepsza dostępność do centrum miasta od strony wschodniej, dzięki czemu droga ta odciąża w dużym stopniu autostradę A4.

Duży wzrost natężenia na większości dróg prowadzących do Wrocławia jest związany z rozwojem gospodarczym miasta oraz postępującymi zmianami osadniczymi wokół miasta. Wzrost natężenia ruchu na pozostałych drogach w obszarze WrOF ma związek ze zwiększającą się mobilnością ludności, zwiększającym się współczynnikiem motoryzacji, zmianami na rynku pracy oraz zbyt powolnej poprawie jakości transportu zbiorowego.

WYKRES 1. Dynamika zmian wskaźnika motoryzacji w latach 2009-2012



Źródło: Opracowanie IRT na podst. danych GUS

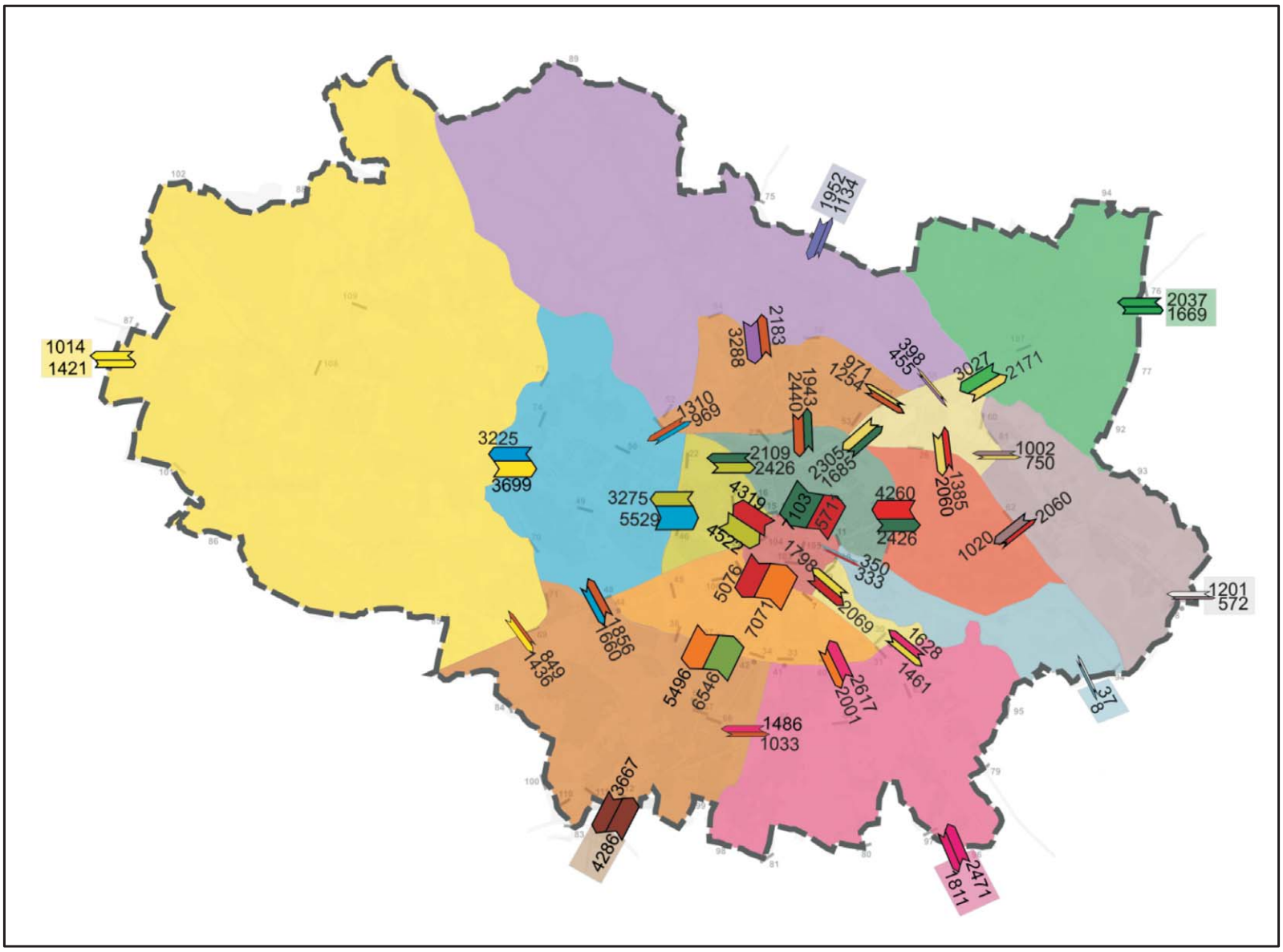
Wskaźnik motoryzacji

W latach 2009–2012 na terenie analizowanego obszaru funkcjonalnego widoczny jest silny wzrost wskaźnika motoryzacji. W 2012 roku w Polsce wskaźnik motoryzacji wyniósł 486 poj./1000 mieszkańców, natomiast we wszystkich powiatach leżących na terenie WrOF przekroczony był poziom 500 poj./1000 mieszkańców. Najniższy wskaźnik motoryzacji notuje się w powiecie oleśnickim, a najwyższy w powiecie strzelińskim. W 2010 roku widoczne jest zrównywanie się poziomu motoryzacji w poszczególnych powiatach do poziomu motoryzacji we Wrocławiu. Oznacza to znacznie większą dynamikę wzrostów w otoczeniu miasta niż w samym mieście. Można zauważyć, że poziom motoryzacji w poszczególnych powiatach jest niezależny zarówno od dostępności dróg wysokich klas technicznych w danym powiecie jak też funkcjonujących kolejowych połączeń pasażerskich. Szczególną uwagę zwraca bardzo duży wzrost poziomu badanego zjawiska w powiecie wrocławskim w 2010 roku. Powiat ten, sąsiadujący bezpośrednio z Wrocławiem, powinien się znajdować w zasięgu oddziaływania miejskiego transportu publicznego.

Badając tendencje związane z wskaźnikiem motoryzacji należy podkreślić przede wszystkim jego ciągłość wzrostową. Jest to odmienna sytuacja do krajów zachodnich, gdzie wskaźnik ten od jakiegoś czasu maleje i jest znacznie niższy niż w Polsce. Szczególnie dynamiczny rozwoju motoryzacji w Polsce nastąpił po otwarciu zachodnich rynków motoryzacyjnych, po wejściu Polski do Unii. Polskę „zalała" po tym czasie fala samochodów, które stały się dobrem powszechnym, dostępnym praktycznie dla każdego obywatela. Taka dostępność samochodu, który stał się niemal „ produktem na każdą kieszeń" w sposób naturalny zwiększyła mobilność ludności i przemieszczanie się na coraz większe odległości. Wśród skutków wzmożonego ruchu samochodowego można wymienić nie tylko coraz większą degradację środowiska, czy wzrost zagrożeń wypadkami drogowymi, ale także obniżanie się jakości życia w miastach. Mieszkańcy miasta, narażeni na uciążliwości hałasowe czy zanieczyszczenia powietrza, poszukując lepszych warunków do zamieszkiwania zaczęli migrować na tereny podmiejskie. Większa mobilność ludności przyczyniła się do także do zwiększonego zapotrzebowania na wysokiej jakości infrastrukturę drogową. Taka sytuacja nie pozostała bez znaczenia dla funkcjonowania transportu zbiorowego. Odpływ pasażerów, przesiadających się do własnych samochodów obniżył rentowność przedsiębiorstw przewozowych. Coraz mniejsza liczba pasażerów spowodowała zmniejszenie wpływów finansowych, co doprowadzało do zamykania nierentownych połączeń oraz podnoszenia cen usług. Obniżanie poziomu usług, w tym zmiana częstotliwości i zasięgu obsługi oraz wysokość cen spowodowała tylko zniechęcanie kolejnych pasażerów, którzy w konsekwencji nie mając dobrej alternatywy byli zmuszeni do korzystania z własnych samochodów. Proces ten możemy określić mianem „błędnego koła".

W najbliższych latach na terenie WrOF powinny zostać podjęte działania mające na celu zmianę istniejącej tendencji wzrostowej poziomu motoryzacji. Do zahamowania tego trendu może przyczynić się poprawa oferty w zakresie dostępności i komfortu w transporcie publicznym (szczególnie na terenach podmiejskich), rozwój transportu rowerowego, promowanie działań zwiększających napełnienie w już użytkowanych samochodach osobowych w myśl zasad *carpoolingu*.

MAPA 4. Liczba pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających z miasta w szczycie porannym na wyznaczonych kordonach



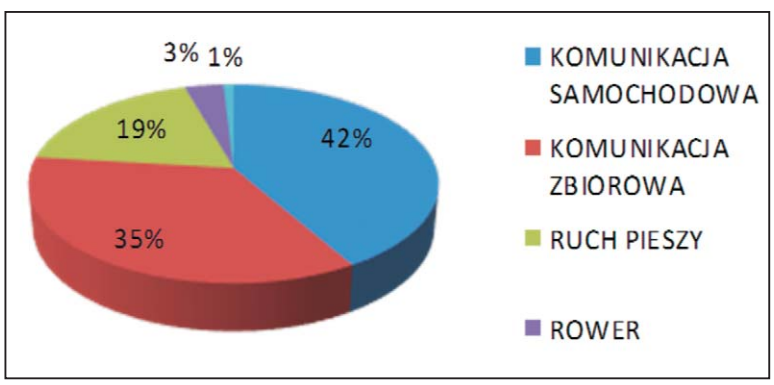
Źródło: Opracowanie BRW na podstawie KBR dla Wrocławia 2010/2011

Miasta – źródło i cel podróży

W obszarze funkcjonalnym cechą charakterystyczną jest silne powiązanie otoczenia z miastem centralnym. Ta zależność przekłada się, biorąc pod uwagę wysoki poziom motoryzacji oraz wciąż niedostateczne standardy obsługi komunikacją zbiorową, na wzmożony ruch samochodowy na kierunkach do i z miasta centralnego. W dużej części jest to efekt suburbanizacji, która rozwija się blisko miasta i generuje podróże o charakterze codziennym, związane np. z pracą, edukacją czy usługami. Ruch ten nałożony na ruch ponadlokalny powoduje tworzenie się zatorów na wlotach do miasta. Wyniki Kompleksowych Badań Ruchu z 2011 r., które zostały wykonane dla Wrocławia pokazują wielkość ruchu na wlotach do miasta i uświadamiają skalę tego problemu dla miasta centralnego.

Codzienne rano do miasta wjeżdża ponad 13 tys. pojazdów, a 9 tys. wyjeżdża. Około 190 tys. pojazdów w ciągu doby wyjeżdża i tyle samo wjeżdża do Wrocławia. Do centrum miasta codziennie rano wjeżdża 21 tys. samochodów. Najwięcej samochodów wjeżdża od strony dróg krajowych: z kierunku kłodzkiego i autostrady A4 - 4286 poj./ h (szczyt poranny), z kierunku oławskiego DK94 -2471 poj./ h (szczyt poranny). Taka sytuacja jest szczególnie dotkliwa dla mieszkańców miasta korzystających z dróg stanowiących układ ulic miejskich, ale jednocześnie będących trasami wlotowymi do Wrocławia, na których w szczytach porannym i popołudniowym panuje nadmierne zatłoczenie. W tym wypadku dużym problemem niejednokrotnie jest włączenie się do ruchu miejskiego z osiedli w granicach.

WYKRES 2. Model SPLIT we Wrocławiu



Źródło: Opracowanie BRW na podstawie KBR dla Wrocławia 2010/2011

Skutki dynamicznej motoryzacji nie omijają także miasta i jego mieszkańców. Jak wynika z badań KBR 2010/2011 także we Wrocławiu komunikacja samochodowa jest dominującym środkiem transportu. Wysokie zmotoryzowanie mieszkańców Wrocławia oraz intensywny ruch napływowy z zewnątrz tylko potwierdza, że pomimo kumulacji problemu na jednym obszarze niemożliwe jest jego rozwiązanie w ramach tylko granic administracyjnych miasta. Za negatywne skutki transportu samochodowego dla miasta uznać należy: ponoszenie ogromnych nakładów na rozbudowę i utrzymanie infrastruktury, wzrost natężenia ruchu samochodowego, co wiąże się z obniżeniem jakości życia w mieście, odpływ mieszkańców na tereny podmiejskie, czyli utratę dochodów podatkowych, generowanie większych kosztów zewnętrznych przez użytkowników samochodów, czyli korzyści utracone, których nie pokrywają, jak korzystanie z przestrzeni parkingowej (parkowanie przyuliczne), wydatki na leczenie ofiar wypadków i chorób związanych z zanieczyszczeniem komunikacyjnym, nakłady na remonty i utrzymanie dróg, zmniejszenie efektywności komunikacji miejskiej (spadek wpływów), terenochłonność (jedno miejsce postojowe to koło 20 m^2) - zawłaszczanie przestrzeni miejskiej.

Polityka zaspokajania popytu

Ciągły wzrost wskaźnika motoryzacji a tym samym wzrost zapotrzebowania za polepszenie jakości infrastruktury drogowej stanowił często do tej pory dla samorządów wyznacznik do podejmowania decyzji o rozbudowie dróg. Potrzeba rozbudowy dróg po części zgodna była z oczekiwaniami Unii Europejskiej, dla której priorytetem była przede wszystkim poprawa przepustowości sieci w głównych korytarzach. Z uwagi na to, że wejście Polski do Unii Europejskiej wiązało się z otwarciem drogi do wsparcia środkami finansowymi, realizacja inwestycji drogowych uległa po tym czasie wyraźnemu przyspieszeniu. Główne przedsięwzięcia inwestycyjne skupiły się na rozwijaniu sieci autostrad i dróg ekspresowych, które miały poprawić dostępność metropolii w europejskiej sieci transportowej oraz wzmocnić powiązania pomiędzy aglomeracjami. Rozbudowa dróg przynosiła niestety krótkotrwałą poprawę i w dalszej perspektywie nie rozwiązywała problemu a jeszcze generowała dodatkowy ruch. Taka sytuacja niestety odbiła się także na komunikacji zbiorowej. Priorytet rozbudowy dróg powodował dysproporcje w wydatkowaniu pieniędzy na inwestycje drogowe i kolejowe i niechybnie prowadził do pogłębiającej się zapaści w transporcie zbiorowym. Obecnie Unia znacznie wyraźniej dostrzega problem zatłoczenia dróg i kosztów wzmożonego ruchu samochodowego. Obecnie w dokumentach unijnych (a także strategicznych krajowych) przewija się oczywisty wniosek, że realizacja polityki transportowej nastawionej wyłącznie na zaspokojenie popytu stanowi zagrożenie dla zrównoważonego rozwoju sektora transportu.

Konkurencyjność czasowa transportu zbiorowego z transportem indywidualnym

Naturalne jest dążenie do tego, aby podróżowanie, jako niezbędna czynność związana z pokonywaniem przestrzeni, odbywało się w jak najkrótszym czasie przy wykorzystaniu największej dostępnej prędkości, uwzględniając koszty poszczególnych rozwiązań. Dążenie do bardziej efektywnego wykorzystania czasu przez osoby podróżujące jest istotną przesłanką decyzji o wyborze szybszego połączenia w danej relacji. Dojazd do pracy zajmuje nam średnio 30 min w jedną stronę. Wg badań GUS pn. „ Budżet czasu 2013”„dojścia i dojazdy”zajmują przeciętnemu Polakowi 4,4% doby.

Oszczędność czasu w podróży to myśl, która jako pierwsza jest analizowana przy wyborze środka transportu. Potwierdzają to różne badania, w tym także Kompleksowe Badania Ruchu, które zostały przeprowadzone we Wrocławiu w 2011 r. W badaniu tym, ocenie poddana została m.in. komunikacja zbiorowa, dla której respondenci najgorzej ocenili takie cechy jak: czas podróżowania, czas oczekiwania na przystankach, punktualność kursowania, konieczność przechodzenia między przystankami przy przesiadaniu się i częstotliwość kursowania. Tworzenie oferty przewozowej, tym bardziej jako alternatywnej dla transportu samochodowego, powinno więc uwzględniać czynnik czasu w pierwszej kolejności. Biorąc pod uwagę dążenie do utworzenia zintegrowanej sieci transportowej, w pierwszej kolejności działania organizatorów transportu zbiorowego powinny być skupione na poprawie czasu podróży łączonymi środkami transportu w stosunku do podróży wyłącznie samochodem.

Dostępność czasowa drogowa i kolejowa z gmin WrOF do Wrocławia, która została przedstawiona w części analitycznej dotyczącej delimitacji obszaru WrOF pokazują kierunki, na których oferta transportem szynowym powinna w ulec znacznemu poprawieniu. Przede wszystkim dotyczy to kierunków, które obecnie mają dobrej jakości połączenie drogowe przy jednoczesnym funkcjonowaniu równolegle linii kolejowej wymagającej modernizacji, jak np. linia nr 143 w kierunku Olesnicy.

DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTU ZBIOROWEGO WE WROCŁAWSKIM OBSZARZE FUNKCJONALNYM

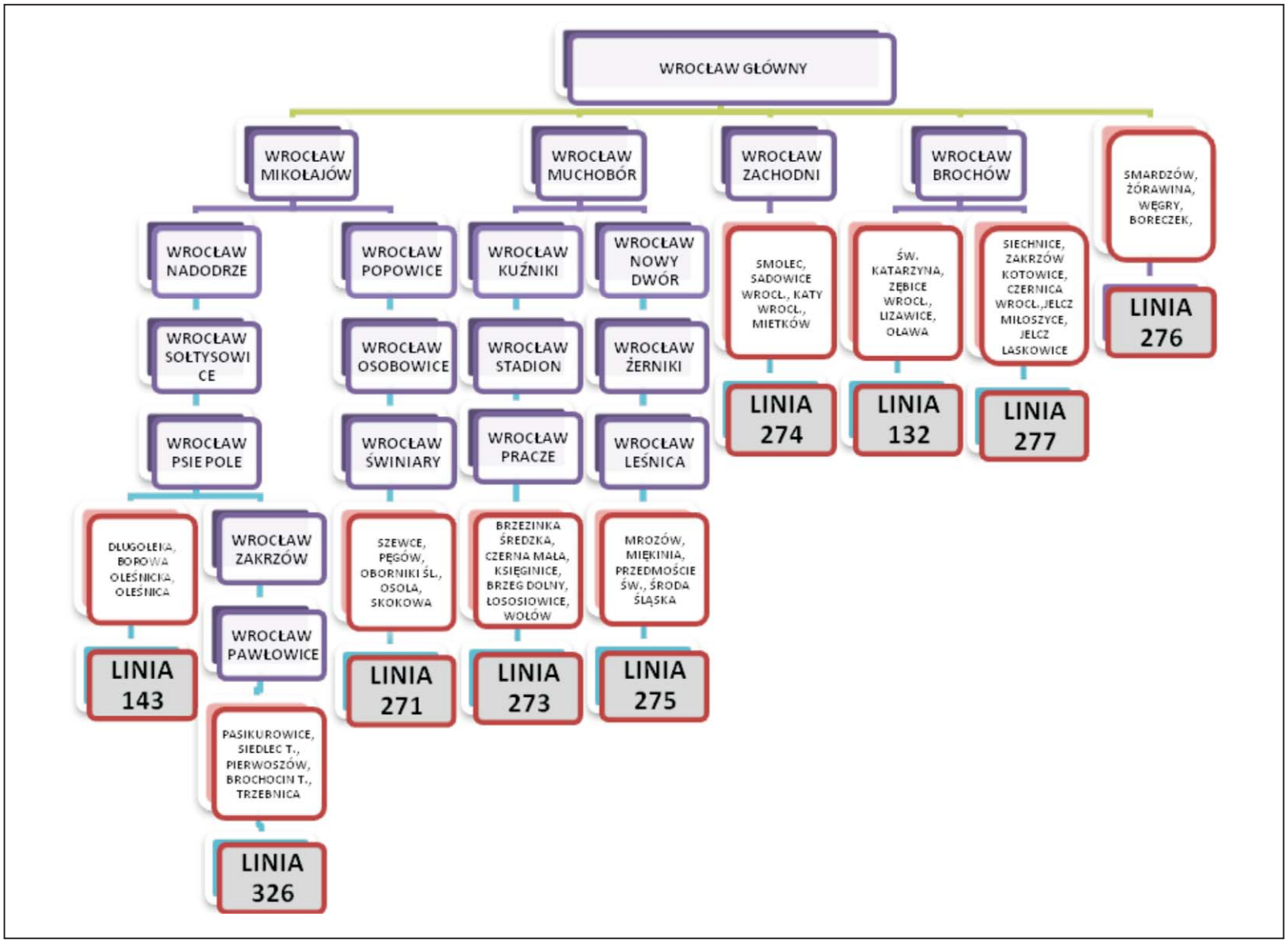
Analizę przeprowadzono z uwzględnieniem przewozów kolejowych i autobusowych. Pod względem wydajności oraz niskoemisyjności transport kolejowy w obszarach aglomeracyjnych jest znacznie efektywniejszy, ale nie należy zapominać, że elastyczność sieci autobusowej pozwala na obsługę o większym zasięgu obszarowym , którą można wykorzystać jako dowozową do węzłów przesiadkowych na sieci kolejowej oraz jako alternatywę dla transportu indywidualnego na kierunkach pozbawionych infrastruktury kolejowej. Stworzenie optymalnych warunków funkcjonowania transportu zbiorowego powinno uwzględniać współdziałanie obu systemów kolejowego i autobusowego, jako jednej sieci.

TRANSPORT KOLEJOWY

Dostęp do infrastruktury kolejowej

W większości gminy posiadają dostęp do jednej linii kolejowej. Dostęp do 2 linii posiadają Siechnice, Miękinia, Czernica i Jelcz Laskowice (w tym 1 nieczynna). Wyjątkiem jest Oleśnica miasto, które dostęp ten mają dla 3 kierunków. Dostępu do linii kolejowej (rozumianej jako brak infrastruktury kolejowej w gminie) nie mają gminy: Zawonia, Domaniów, Jordanów Śląski oraz Kostomłoty. Promienisty przebieg sieci kolejowej w obszarze WrOF w kierunku Wrocławia stanowi dobrą bazę do budowania systemu kolei aglomeracyjnej. Obecnie wszystkie połączenia kolejowe prowadzące do Wrocławia zatrzymują się na Dworcu Głównym, który jest zlokalizowany w części centralnej miasta w odległości 1,5 km od Rynku oraz w bezpośrednim sąsiedztwie dworca autobusowego. Wrocławski węzeł kolejowy jest bardzo bogaty i uchodzi za jeden z lepiej rozwiniętych w kraju. Na liniach prowadzących ruch pasażerski w obszarze WrOF funkcjonuje 19 stacji i przystanków osobowych we Wrocławiu i 40 na pozostałym obszarze.

WYKRES 3. Układ stacji i przystanków kolejowych w ciągu poszczególnych linii kolejowych w obszarze WrOF



Źródło: Opracowanie BRW

W ostatnim czasie można zaobserwować ożywienie inwestycyjne, zarówno w zakresie poprawy parametrów sieci, jak i budowy nowej infrastruktury stacyjnej. W ramach modernizacji linii kolejowej E-59 realizowane są 2 nowe przystanki kolejowe w granicach miasta : Wrocław Grabiszyn w rejonie ul. Klecińskiej (w ciągu linii kolejowej 274) oraz Wrocław Cmentarz Osobowice (nazwa robocza) w rejonie Cmentarza Komunalnego przy ul. Osobowickiej (w ciągu linii kolejowej 271). Budowany jest także nowy przystanek kolejowy w Ramiszowie w ciągu linii kolejowej 326.

Ostatnie modernizacje na liniach kolejowych w obszarze WrOF stanowią źródło dobrych przykładów poprawy warunków dla podróżnych oczekujących na pociąg. Są to m.in. stacje i przystanki w ciągu linii E-30.

ZDJĘCIE 3.
Stacja kolejowa w Miękini
(fot.: BRW)



Dostępność stacji i przystanków kolejowych

Właściwe rozmieszczenie stacji kolejowych pozwala na zwiększenie atrakcyjności kolei poprzez zapewnienie osobom mieszkającym w pobliżu linii kolejowej łatwego dostępu do stacji i przystanków. Sytuacją idealną byłaby możliwość rozmieszczenia stacji na terenach charakteryzujących się dużą gęstością zabudowy, tak by promień do 5 km od stacji kolejowych objął jak największą liczbę mieszkańców, zapewniając im możliwość skorzystania z transportu szynowego. Najlepszą dostępność do tych punktów infrastruktury mają mieszkańcy Wrocławia oraz miejscowości położonych w jego bezpośrednim sąsiedztwie, gdzie ze względu na istnienie wielu stacji i przystanków osobowych prawie wszyscy mogą do nich dotrzeć pieszo lub rowerem. Wraz ze wzrostem odległości od Wrocławia zmniejsza się dostępność do stacji kolejowych. Na terenie Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego na wszystkich czynnych liniach kolejowych dostępność tę można opisać jako zaledwie zadowalającą. Najlepszą dostępnością stacji charakteryzują się linie kolejowe 236 oraz 277. Osoby mieszkające w odległości 3 km od tych linii do najbliższej stacji mogą udać się samochodem lub rowerem. Aby zwiększyć atrakcyjność linii kolejowych we WrOF należałoby w obszarach o dużej gęstości zaludnienia zapewnić dobra dostępność do stacji. Zwiększenie gęstości przystanków kolejowych na terenie WrOF pozwoliłoby na utworzenie kolei aglomeracyjnej oraz poprawiłoby dostępność pieszą i rowerową do stacji, a co za tym idzie zwiększyłoby zasięg oddziaływania linii kolejowej na otoczenie. Analiza obecnego rozmieszczenia przystanków i stacji kolejowych może być punktem wyjścia do zaproponowania usytuowania nowych przystanków kolejowych w następujących miejscach:

- linia 132 odcinek Oława – Lizawice,
- linia 143 odcinek Oleśnica – Borowa Oleśnicka,
- linia 271 odcinek Oborniki Śląskie – Pęgów,
- linia 273 odcinek Wrocław Pracze – Brzezinka Średzka,
- linia 275 odcinek Wrocław Leśnica – Mrozów,
- linia 276 odcinek Żórawina – Węgry.

Na terenie WrOF znajdują się dwie linie kolejowe, na których obecnie nie prowadzi się ruchu pasażerskiego są to linie 285 (Wrocław Główny – Jedlina Zdrój) oraz 292 (Wrocław Osobowice – Jelcz Miłoszyce). Obie te linie przebiegają przez tereny o średniej i dużej gęstości zaludnienia, co daje szansę uzyskania rentowności w przypadku wznowienia na nich ruchu. Jednak przed wprowadzeniem ruchu pasażerskiego konieczne jest wykonanie na obu liniach remontów; w pierwszym rzędzie konieczne jest przywrócenie prędkości projektowej, co generuje najwyższe koszty. Wieloletnie zawieszenie ruchu pasażerskiego zmusza również do wykonania szerokiego zakresu prac renowacyjnych związanych z infrastrukturą obsługi podróżnych. Linia 285 (w całości jednotorowa) powinna stanowić ważne dopełnienie już istniejącej sieci kolejowych połączeń pasażerskich w obszarze WrOF. Linia 292 może stanowić alternatywne połączenie dla linii 277 łączącej Wrocław z Jelczem-Laskowicami. Przywrócenie ruchu pasażerskiego na tej linii może być korzystne przy tworzeniu wrocławskiej kolei aglomeracyjnej.

ZDJĘCIE 4. Przystanek kolejowy w Mrozowie
(fot.: BRW)



ZDJĘCIE 5. Linia kolejowa nr 275
(fot.: IRT)

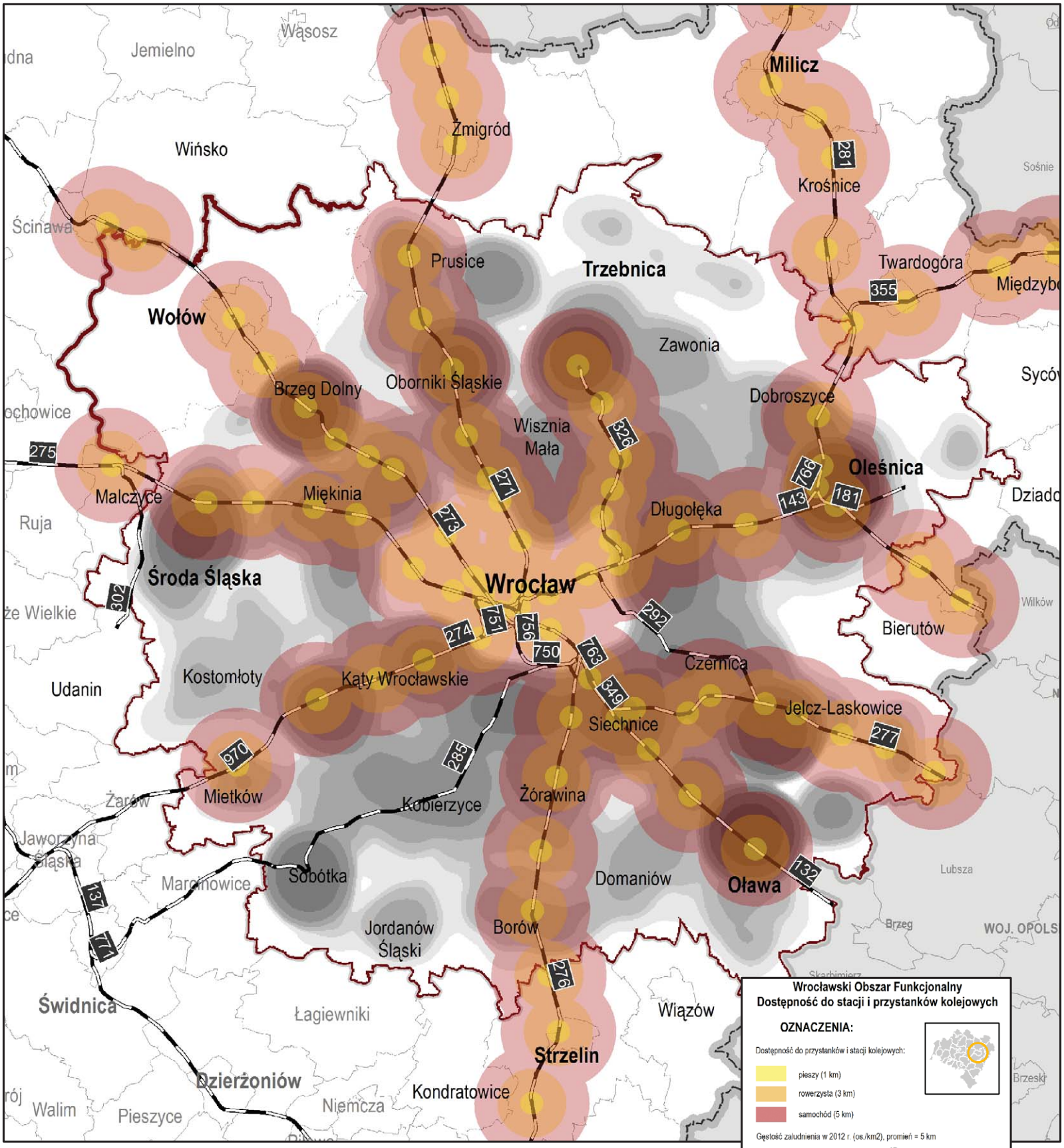


ZDJĘCIE 6. Nieczynna linia kolejowa nr 285 na relacji Wrocław - Sobótka
(fot.: IRT)



"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

MAPA 5. Dostępność do stacji i przystanków kolejowych na obszarze WrOF



Źródło: Opracowanie IRT na podst. danych własnych oraz GUS

Zwiększenie dostępności do połączeń kolejowych w obszarze WrOF powinno również nastąpić poprzez zwiększenie integracji przewozów kolejowych i autobusowych. Konieczna jest koordynacja rozkładów kolejowych i autobusowych, szczególnie w rejonach nieobjętych oddziaływaniem linii kolejowych. W przypadku odsunięcia linii kolejowej od terenów najgęściej zaludnionych należy zapewnić możliwość dowożenia pasażerów na stacje. Pod tym względem najpilniejszym działaniem powinno być właściwe skomunikowanie stacji Środa Śląska z obszarem miasta.

Liczba pasażerów korzystających ze stacji i przystanków kolejowych

Na obszarze WrOF występuje znaczne zróżnicowanie obciążenia poszczególnych stacji kolejowych. Największa liczba pasażerów korzysta z dworca Wrocław Główny oraz Wrocław Mikołajów. Ponadto największe zainteresowanie połączeniami kolejowymi występuje w północno-zachodniej części obszaru WROF. Najmniejszy popyt na przewozy kolejowe występuje na liniach kolejowych nr:

- 132 (Wrocław Główny – Oława – Brzeg – Opole – Bytom),
- 181 (Oleśnica – Syców – Kępno – Wieluń – Herby Nowe),
- 276 (Wrocław Główny – Strzelin – Kamieniec Ząbkowicki – Kłodzko – granica państwa w Międzylesiu),
- 766 (Dąbrowa Oleśnicka – Łukanów).

W przypadku linii kolejowych o najmniejszym popycie możliwym powodem niskiego zainteresowania połączeniami kolejowymi jest bliskość dróg wysokich klas (A4 oraz S8), które zapewniają krótki czas dojazdu do Wrocławia. Niski popyt jest szczególnie niepokojący w przypadku linii 132, która została zmodernizowana w 2011 i dopuszcza się tam ruch pociągów pasażerskich z prędkością dochodzącą do 160 km/h. Podobnie niekorzystna sytuacja występuje w przypadku linii kolejowej 276, która była w ostatnich latach rewitalizowana, dzięki czemu skrócił się czas dojazdu do Wrocławia. Na liczbę pasażerów na liniach 181 oraz 766 niekorzystnie wpływa długi czas dojazdu do Wrocławia przekraczający 1,5 h, w związku z czym liczba osób codziennie dojeżdżających w tej relacji jest bliska zeru. Na linii 766 funkcjonują tylko 4 pary bezpośrednich połączeń do Wrocławia, co również bardzo niekorzystnie wpływa na liczbę pasażerów.

Na wszystkich liniach kolejowych na obszarze WrOF istnieje możliwość zwiększenia liczby osób podróżujących koleją poprzez zwiększenie atrakcyjności kolei oraz dostosowanie rozkładu jazdy pociągów do potrzeb mieszkańców. Na części linii wiąże się to z koniecznością prac inwestycyjnych w celu poprawy infrastruktury kolejowej, co między innymi umożliwi podniesienie dopuszczalnej prędkości pociągów. Na liniach już zmodernizowanych lub będących w trakcie modernizacji atrakcyjność można poprawić wprowadzając nowoczesny tabor kolejowy, który jest w stanie w pełni wykorzystać istniejące parametry techniczne. Wskazanym działaniem jest również szeroka integracja różnych środków transportu pozwalająca nie tylko poprawić wykorzystanie połączeń kolejowych, ale również obniżyć koszty funkcjonowania transportu. Koordynacja i integracja taryfowa kolei i połączeń autobusowych funkcjonujących na terenie WrOF prawdopodobnie pozwoliłaby zatrzymać wzrost poziomu motoryzacji. Ze względu na promienistą strukturę sieci kolejowej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym zasadnym byłoby wprowadzanie uzupełniającej sieci połączeń autobusowych o charakterze obwodowym, aby zapewnić silniejsze więzi pomiędzy mniejszymi miejscowościami obszaru oraz możliwości dotarcia do dworców kolejowych.

ZDJĘCIE 7. Dworzec kolejowy Wrocław Pracze położony przy linii kolejowej nr 273
(fot.: IRT)



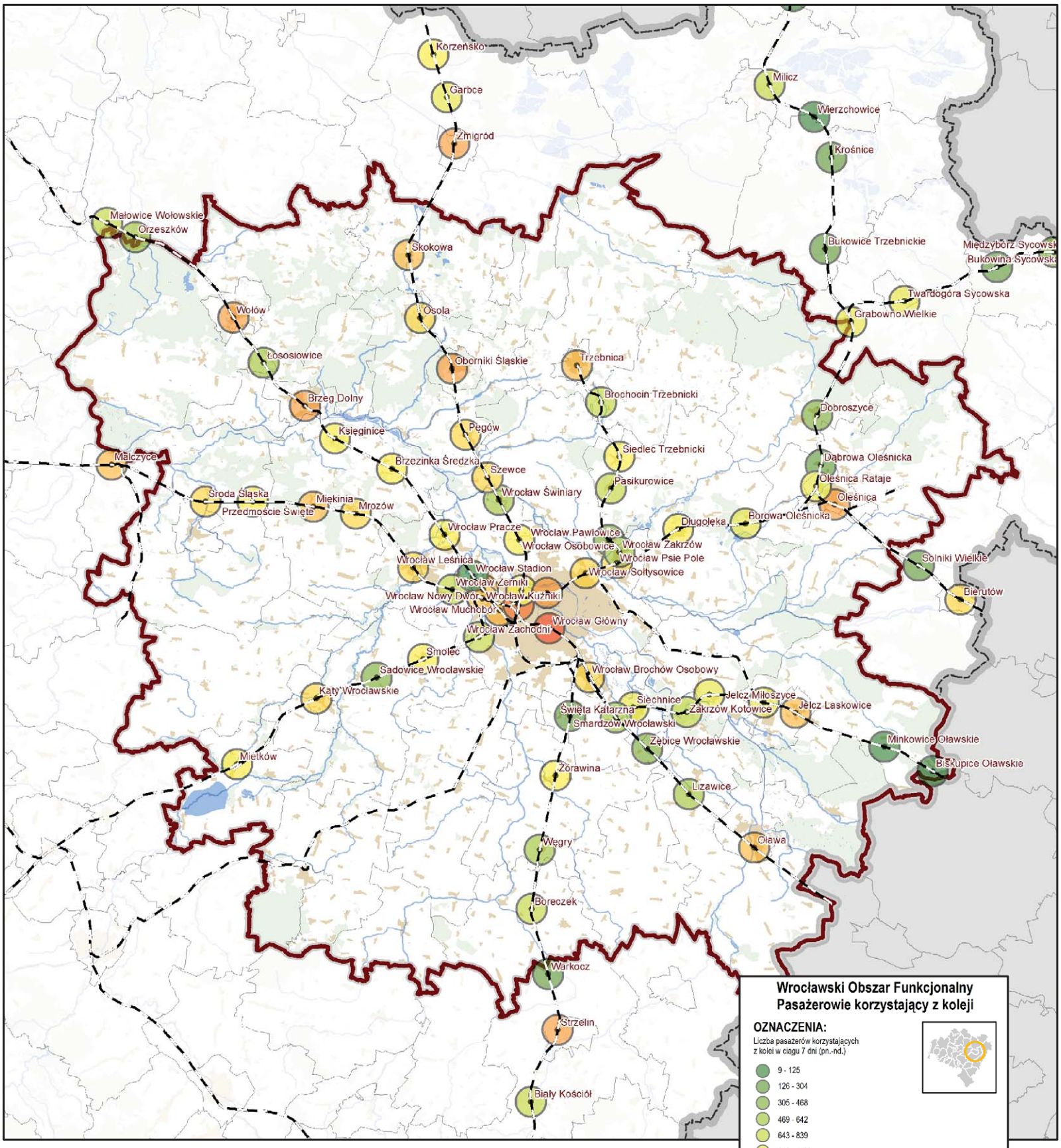
ZDJĘCIE 8. Dworzec kolejowy w Świętej Katarzynie
(fot.: IRT)

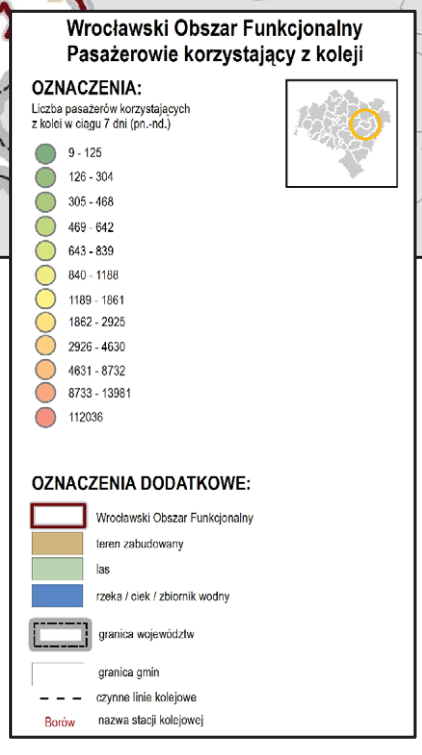


ZDJĘCIE 9. Zaniedbany budynek dworca kolejowego w Środzie Śląskiej
(fot.: IRT)



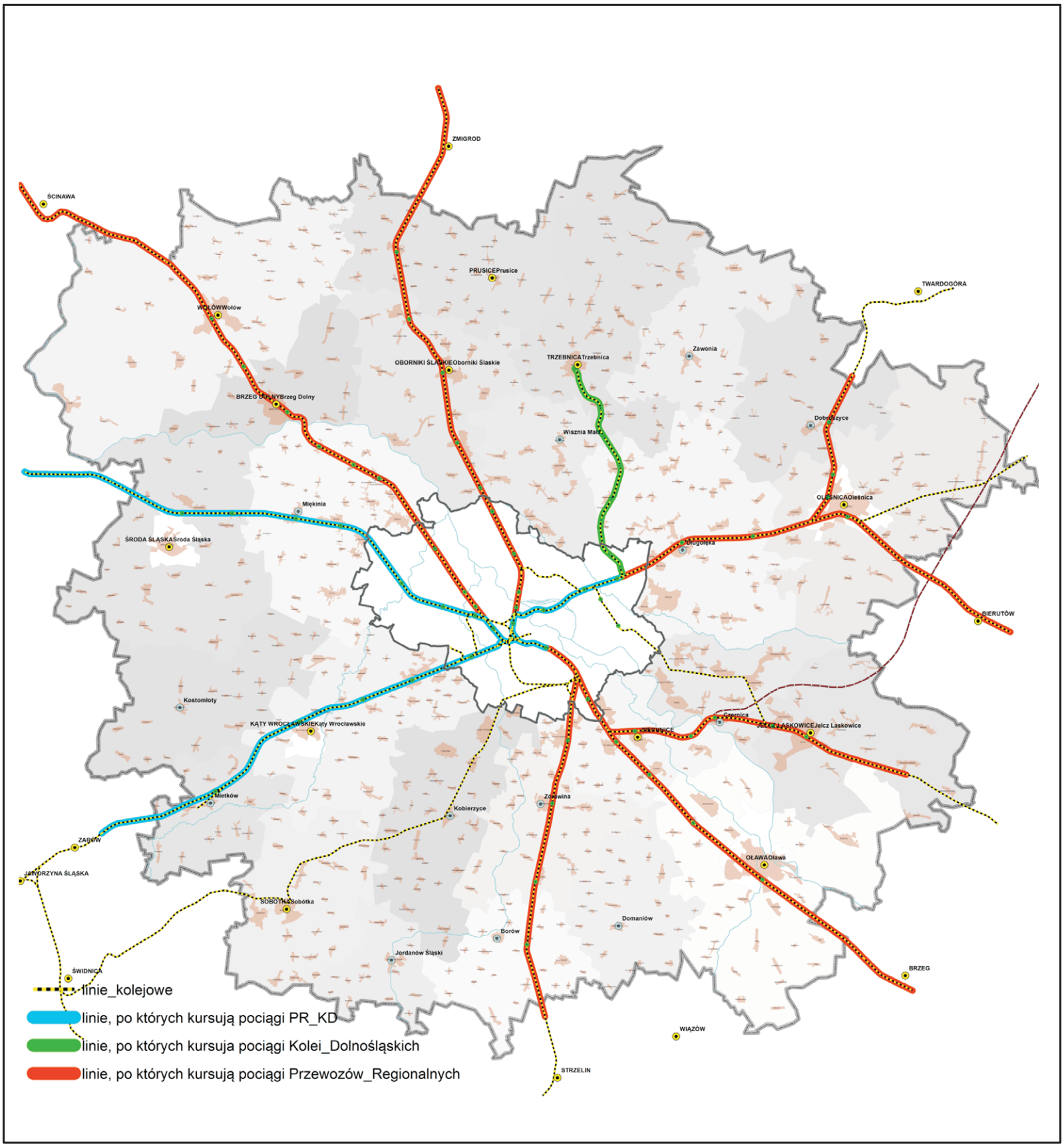
MAPA 6. Liczba pasażerów korzystających z kolei na przystankach zlokalizowanych we WrOF





Źródło: Opracowanie IRT na podst. danych UMWD

MAPA 7. Podział obsługi pasażerskiej pomiędzy przewoźnikami

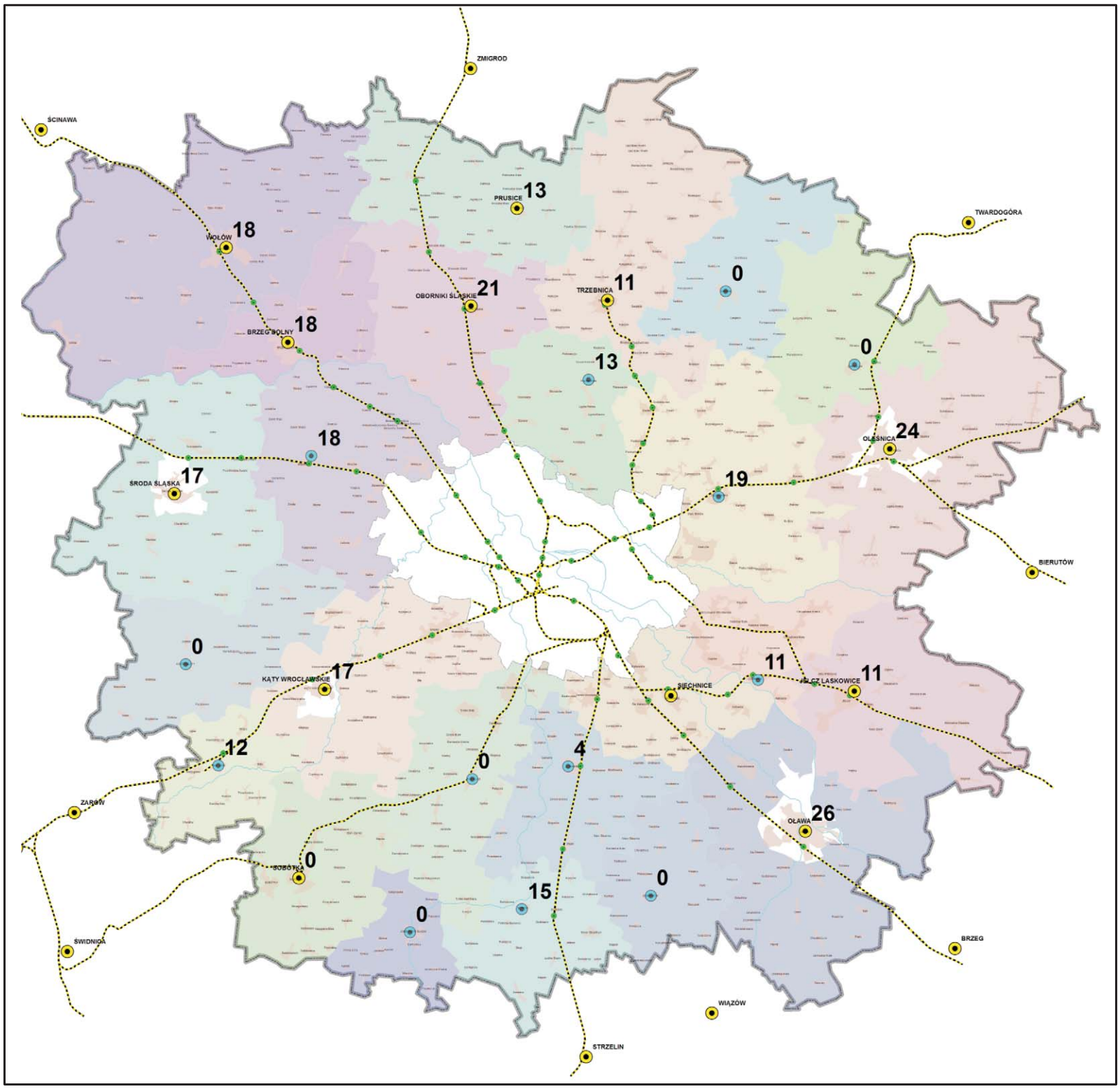


Źródło: Opracowanie BRW

Przewoźnicy kolejowi

Oferta transportu kolejowego dla mieszkańców WrOF jest tworzona przez 2 przewoźników, którzy obsługują cały obszar. Posiadany przez Spółkę Koleje Dolnośląskie nowocześniejszy tabor przekłada się na postrzeganie przez pasażerów kierunków obsługiwanych przez tą Spółkę jako tych o lepszym standardzie obsługi.

MAPA 8. Liczba dobowych połączeń kolejowych z poszczególnych gmin do Wrocławia



Źródło: Opracowanie BRW na podstawie danych z strony www.e-podroznik.pl (stan listopad 2014r.)

Liczba połączeń kolejowych z gmin WrOF do Wrocławia

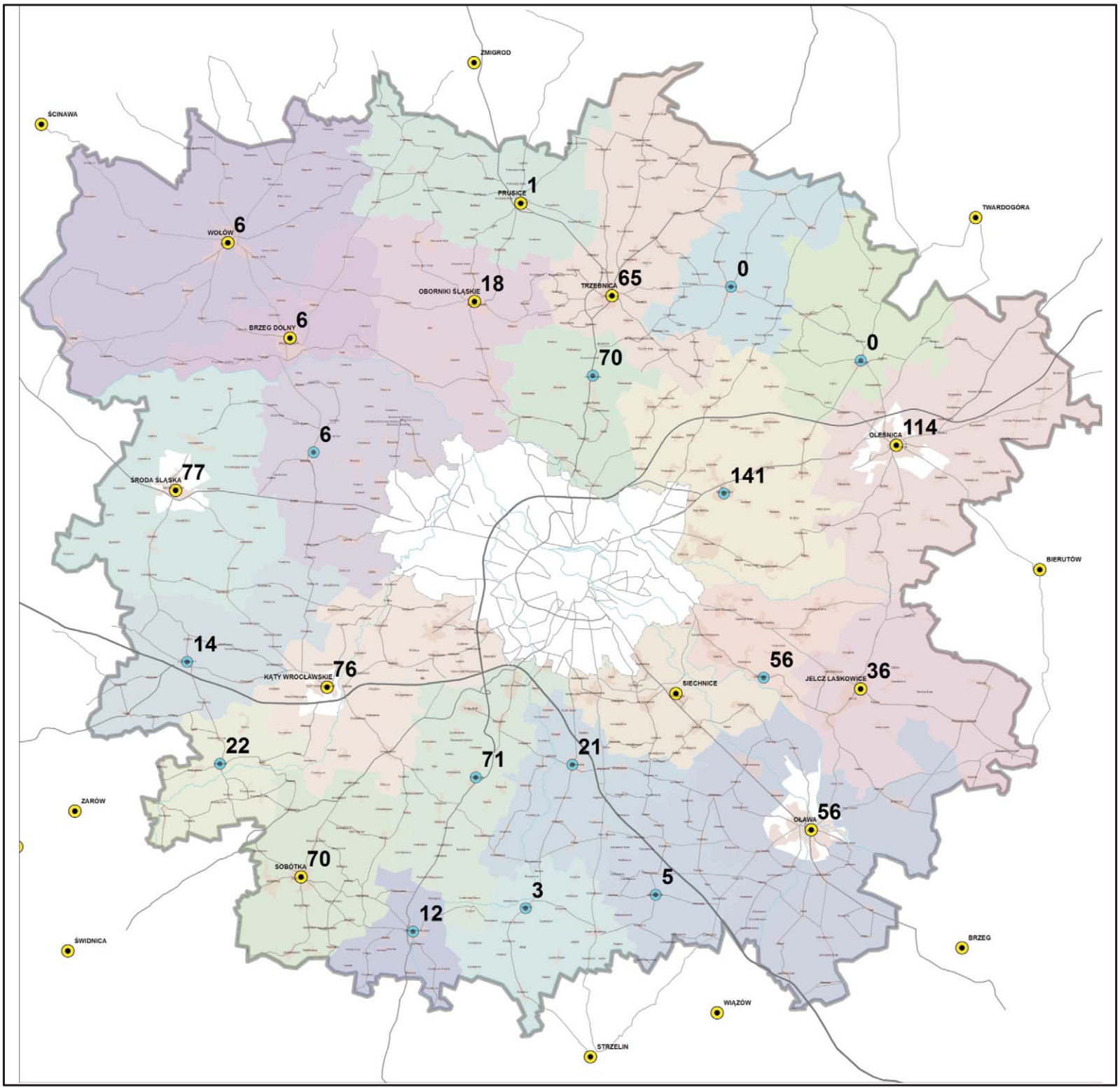
Obecna liczba połączeń kolejowych z gmin WrOF do Wrocławia jest niewystarczająca dla obsługi ruchów aglomeracyjnych. Analizując liczbę połączeń kolejowych trudno nie stwierdzić, że stałym pasażerem kolei może być tylko ktoś, kto jest w stanie dopasować się do proponowanego rozkładu jazdy. Przy przyjęciu kursowania w godzinach 4.00 - 22.00 dla przykładowych 19 połączeń, daje to średni takt co 60 min. Przy połączeniach aglomeracyjnych standardem powinno być przyjęcie cyklu minimalnego co 30 min w godzinach szczytu porannego. Porównując w istniejącym układzie połączeń, ich liczbę w szczycie porannym określonym pomiędzy 6.00 – 9.00 (a więc 3 godziny) powinno być co najmniej 7 połączeń. Można więc ocenić, że obecna częstotliwość kursowania transportu kolejowego jest zbyt mało elastyczna dla dojeżdżających do pracy, co przy możliwości niepunktualności pociągów, dla pasażera stanowi nieprzewidywalną sytuację dotarcia na czas lub zbyt długiego oczekiwania na następny pociąg. Obecnie najbardziej popularna linia kolejowa w obszarze WrOF to linia nr 275 w kierunku Legnicy. Liczba pasażerów na odcinku WrOF przekracza 5 tys./dobę. Duży potok pasażerski jest także na odcinku Wrocław - Brzeg Dolny, Wrocław - Oleśnica czy Wrocław - Oborniki Śląskie i Wrocław - Oława.

Obecna oferta nie uwzględnia czynników charakterystycznych dla połączeń o charakterze aglomeracyjnym. Dostosowanie oferty do zapotrzebowania powinno być ukształtowane z uwzględnieniem takich czynników jak: zmienność dobowa (szczyty poranne w kierunku centrum, szczyty popołudniowe w kierunkach zewnętrznych), zmienność tygodniowa (spadek przewozów w weekendy) oraz sezonowa (mniejsze przewozy w okresie wakacyjnym i ferii). Pod takie zapotrzebowanie powinna być kształtowania oferta przewozowa.

TRANSPORT AUTOBUSOWY

W obszarze WrOF jest duże zróżnicowanie w zakresie obsługi komunikacją autobusową gmin z Wrocławiem, a także sposobu organizowania tego transportu. Oprócz połączeń realizowanych na zamówienie gmin, istnieje gęsta sieć autobusowa, po której przewozy prowadzą przedsiębiorcy prywatni z wykorzystaniem taboru mikrobusowego. Z uwagi na wolny rynek przewozów w transporcie autobusowym istnieje duże zróżnicowanie zarówno w dostępie do informacji rozkładowej, jak i oferty biletowej. Można też zauważyć, że pomimo zazwyczaj przyjęcia strefowego podziału w cenach biletów (oprócz np. firmy POLBUS, która posiada podział kilometrażowy) – strefy te nie są jednolite i każdy przewoźnik prowadzi własną politykę w tym zakresie.

MAPA 9. Liczba dobowych połączeń autobusowych z poszczególnych gmin do Wrocławia



Źródło: Opracowanie BRW - dane zebrane na wrzesień 2014

Liderem w liczbie połączeń autobusowych we WrOF jest gmina Długołęka, przy czym duża liczba tych połączeń jest realizowana w ramach porozumienia z gminą Wrocław na organizację przewozów międzygminnych. W pozostałym gminach przyległych do Wrocławia liczba kursów jest w miarę wyrównana z wyjątkiem gminy Miękinia, która ma wprawdzie stosunkowo dużo połączeń kolejowych do Wrocławia, ale w przypadku połączeń autobusowych więcej jest ich w kierunku miasta powiatowego Środa Śląska. Należy uznać, że jest to zbyt mała liczba połączeń w odniesieniu do liczby pracujących z tej gminy we Wrocławiu. Dodać jednak także trzeba, że wskazana liczba połączeń odnosi się do siedziby gminy. Liczba połączeń autobusowych miejscowości w pobliżu Wrocławia jest większa poprzez realizację z gminą Wrocław komunikacji podmiejskiej.

Obsługa autobusowa miast powiatowych

Oprócz powiązań poszczególnych gmin z Wrocławiem niezwykle istotna jest obsługa transportem zbiorowym z obszarów wiejskich do miast powiatowych. Jest to szczególnie istotne ze względu na potencjał

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

tych miast w zakresie miejsc pracy oraz świadczenia usług edukacyjnych czy zdrowotnych. Na rynku przewozów o zasięgu powiatowym w obszarze WrOF najbardziej widoczne są spółki wyodrębnione z dawnego PKS, w tym: POLBUS PKS, PKS Oława i PKS Wołów. Spółki te, mając siedziby w miastach powiatowych, w ramach swojej działalności prowadzą obsługę tych miast. Są to Oława, Oleśnica czy Środa Śląska a także Wołów. Jedynie w mieście powiatowym Trzebnica nie ma obsługi powiatowej, a zakres obsługi miasta Trzebnicy z sąsiednimi miastami prowadzi prywatny przewoźnik.

Komunikacja wewnątrz i międzygminna

Część obsługi komunikacją autobusową podmiejską pomiędzy gminami a Wrocławiem jest realizowana na podstawie porozumień międzygminnych zawartych pomiędzy gminami ościennymi a miastem Wrocław. Zawarte porozumienia można uznać za pierwszy etap procesu integracji. Obecnie na terenie WrOF funkcjonują porozumienia dwustronne pomiędzy Wrocławiem a gminami: Wisznia Mała, Miękinia, Długołęka, Siechnice. Łącznie w ramach zawartych dwustronnych porozumień jeździ 17 linii autobusowych.

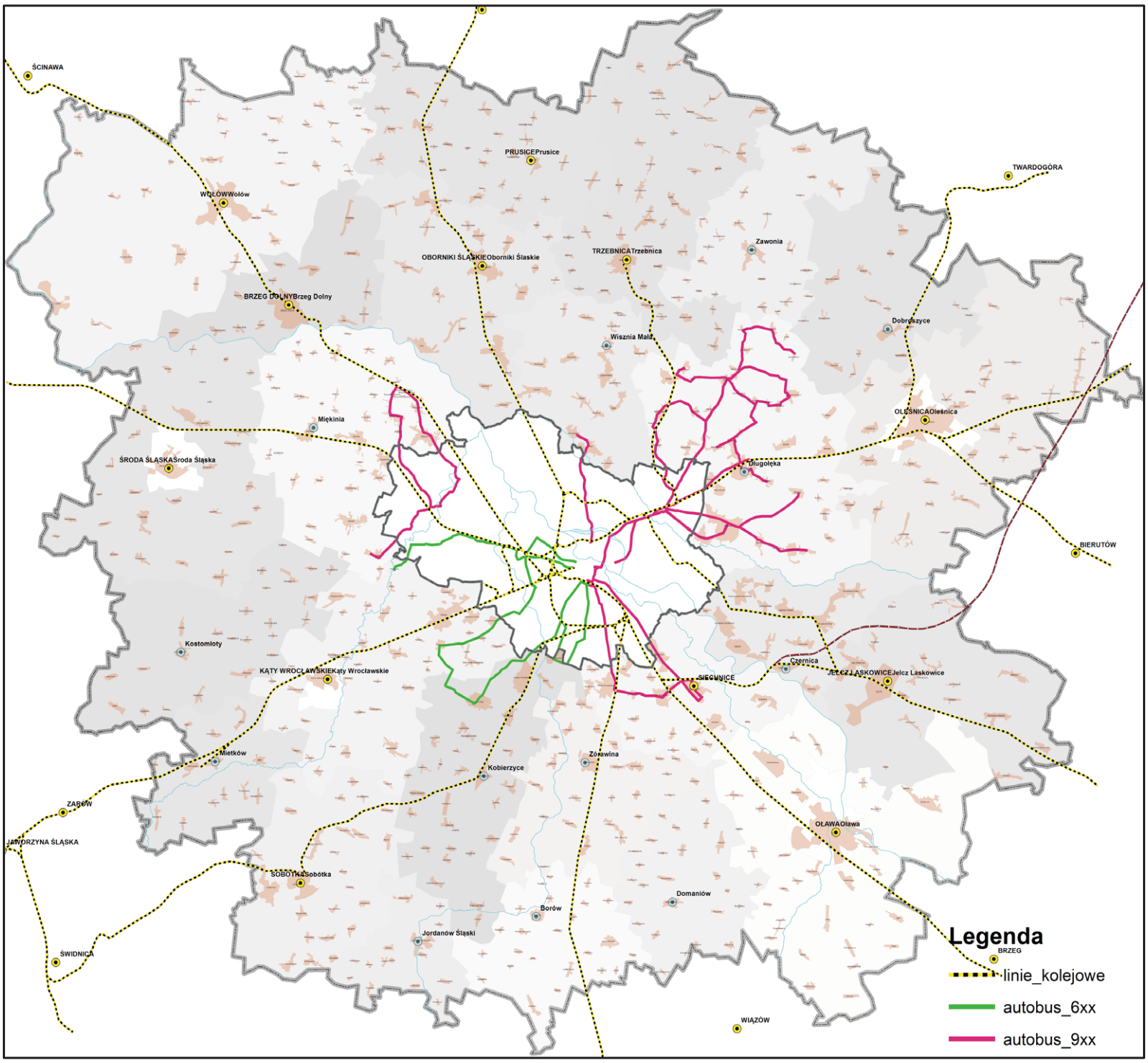
Niektóre gminy w ramach zadań własnych organizują komunikację zbiorową wewnątrz gminy oraz na kierunku do Wrocławia. Należą do nich: gmina Kobierzyce, gmina Siechnice oraz gmina Czernica. Cześć połączeń gmin ościennych z Wrocławiem jest realizowana przez prywatnych przewoźników mikrobusowych. Brak bezpośrednich z Wrocławiem połączeń autobusowych dotyczy gminy Zawonia, Dobroszyce, zaś z miast najgorzej w liczbie połączeń z Wrocławiem wypada miasto Prusice.

W obszarze WrOF transport miejski w swoich granicach a także częściowo wybiegający na obszar podmiejski organizują takie miasta jak Wrocław, Oleśnica, Oława, Trzebnica i Jelcz Laskowice.

Wrocław opiera organizację transportu zbiorowego miejskiego na komunikacji szynowej z wykorzystaniem sieci autobusowej jako uzupełniającej. Obecnie Wrocław posiada 22 linie tramwajowe oraz 74 linii autobusowych.

Wydaje się uzasadnione dla obszarów funkcjonalnych przyjęcie w przyszłości modelu opartego na związku komunikacyjnym gmin WrOF, który przejąłby od gmin go tworzących wszystkie zadania związane z organizacją lokalnego transportu zbiorowego.

MAPA 10. Zakres porozumień międzygminnych z Wrocławiem



Źródło: Opracowanie BRW na podstawie rozkładu jazdy na stronie www.wroclaw.pl

ELEMENTY INTEGRACJI W SYSTEMIE TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Integracja wewnątrzgałęziowa

Podstawowy element integracji międzygałęziowej w transporcie zbiorowym polega na organizacji wspólnych miejsc przesiadkowych umożliwiających dogodną zmianę środka transportu w ramach różnych sieci transportu zbiorowego, wspólne rozwiązania taryfowe oraz zintegrowane rozkłady jazdy.

Powiązania miejsc wymiany pasażerów

Dla pasażera korzystającego z podróży łączonej wykorzystującej różne systemy komunikacji zbiorowej najbardziej istotna jest dogodna przesiadka pomiędzy tymi systemami. Modelowo powinna być ona zorganizowana w jednym miejscu z założeniem maksymalnego skrócenia dystansu pomiędzy miejscami wymiany pasażerów.

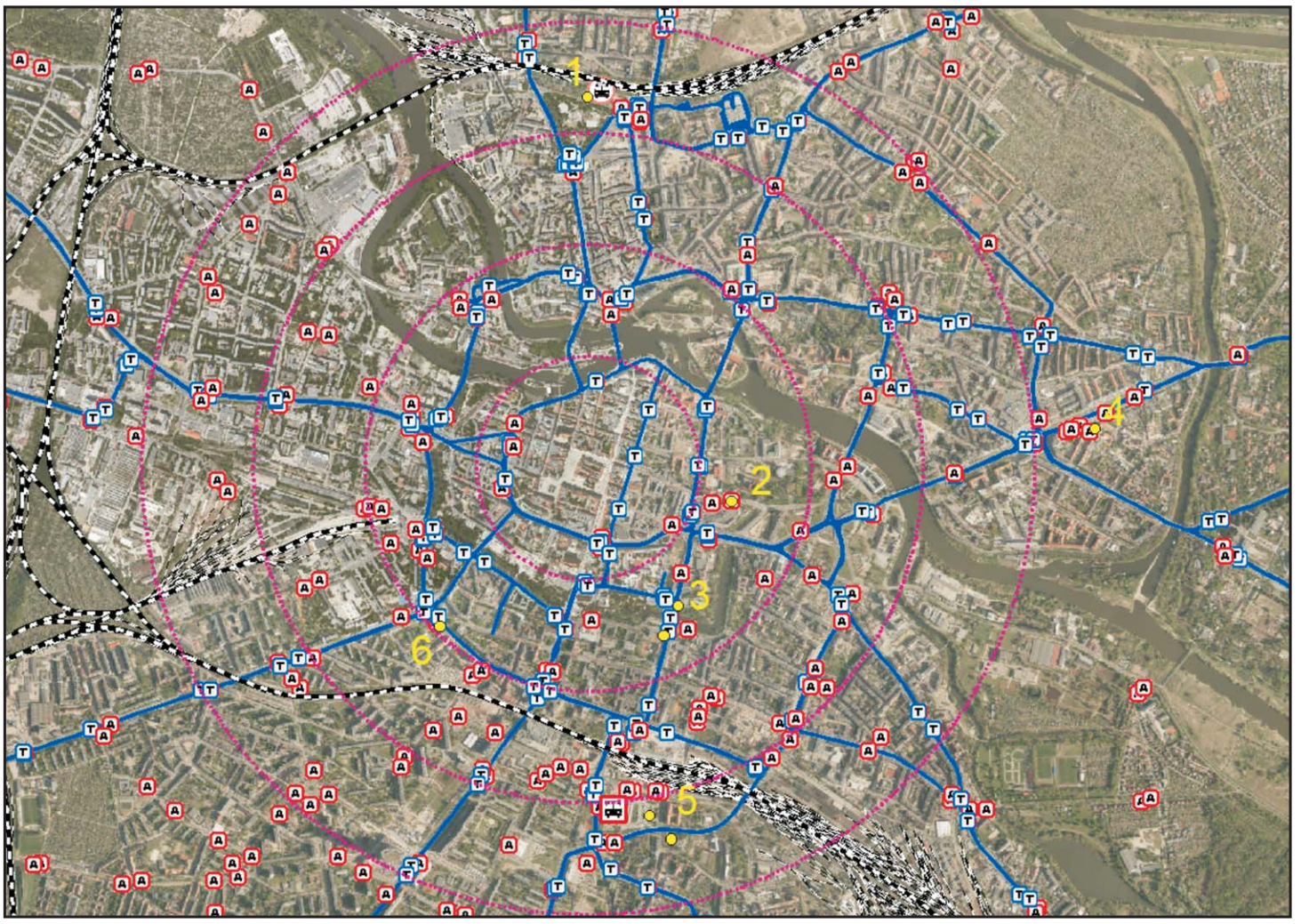
Miasta, które prowadzą komunikację miejską, takie jak Wrocław, Trzebnica, Oława, Oleśnica posiadają przy stacjach kolejowych przystanki komunikacji miejskiej. W pozostałych miastach jak Wołów, Brzeg Dolny, Środa Śląska, Kąty Wrocławskie, Oborniki Śląskie, Siechnice w pobliżu stacji kolejowych lub w obszarze placu przeddworcowego znajdują się przystanki autobusowe prowadzące komunikację pozamiejską, w tym w kierunku Wrocławia. O ile nadrzędne jest ulokowanie w jednej lub bliskiej sobie przestrzeni – przystanków komunikacji autobusowej i kolejowej, ponieważ w znacznym procencie oszczędzi to czas i ułatwi przesiadanie się pasażerów, to za równie istotne należy uznać element integracji rozkładowej, czyli dostosowanie rozkładów jazdy obu środków transportu, tak aby kontynuowanie podróży nie wiązało się ze zbyt długim oczekiwaniem.

We Wrocławiu, z uwagi na administrowanie drogami przez jednego zarządcę, Miasto na mocy umowy udostępnia przystanki dla przewoźników transportu autobusowego.

We Wrocławiu komunikacja podmiejska ma przystanki końcowe usytuowane w dwóch rodzajach stref: albo przy węzłach przesiadkowych w strefie zewnętrznej miasta lub w strefie centralnej.

Obecnie linie komunikacji podmiejskiej realizowane na mocy porozumień międzygminnych posiadają końcowy przystanek w poniższych rejonach Wrocławia: **Leśnica, Galeria Dominikańska, pl. Grunwaldzki, ul. Mulicka, Psie Pole rondo, Dworzec Nadodrze**.

MAPA 11. Usytuowanie końcowych przystanków komunikacji podmiejskiej w centrum miasta (wraz z izochroną co 500m od Rynku)



Źródło: Opracowanie BRW

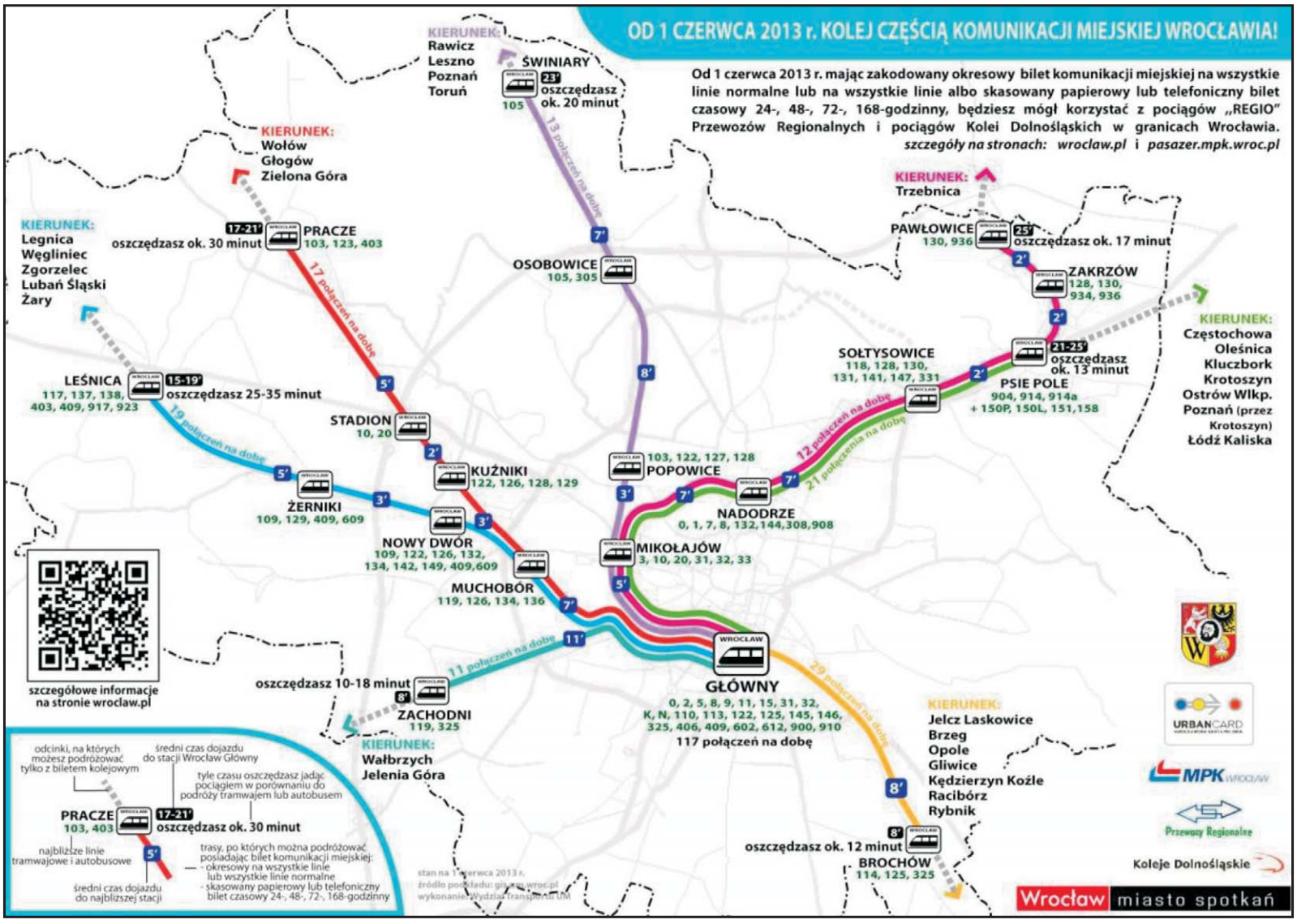
Wśród miejsc węzłowych w centrum, które pozwalają na przesiadki z prywatnej komunikacji podmiejskiej na miejską należy wymienić: Dworzec Nadodrze Galeria Dominikańska, Eureka i Wzgórze Polskie, ul. Norwida, dworzec autobusowy, ul. Dawida, pl. Legionów. Jednak należy zauważyć, że w przypadku komunikacji podmiejskiej organizowanej przez miasto na mocy porozumień ma ona lepsze warunki przesiadek dla pasażera niż transport mikrobusowy czy autobusowy prywatnego przewoźnika. W niektórych przypadkach przystanki prywatnego przewoźnika są oddalone od węzłów komunikacji miejskiej, co powoduje konieczność pokonania przez pieszego większej odległości w przypadku przesiadki (np. ul. Norwida - pl. Grunwaldzki).

Mając na uwadze dążenie do utworzenia zintegrowanego systemu transportu publicznego w obszarze WrOF, być może weryfikacji powinny ulec trasy komunikacji podmiejskiej prowadzonej tak blisko centrum, a więc często na trasach dublujących się z komunikacją miejską.

Integracja biletowa

Do elementów integracyjnych w sferze organizacyjnej należy zaliczyć umożliwienie od 2013 r. mieszkańcom Wrocławia poruszanie się w granicach miasta koleją z wykorzystaniem biletu na komunikację miejską.

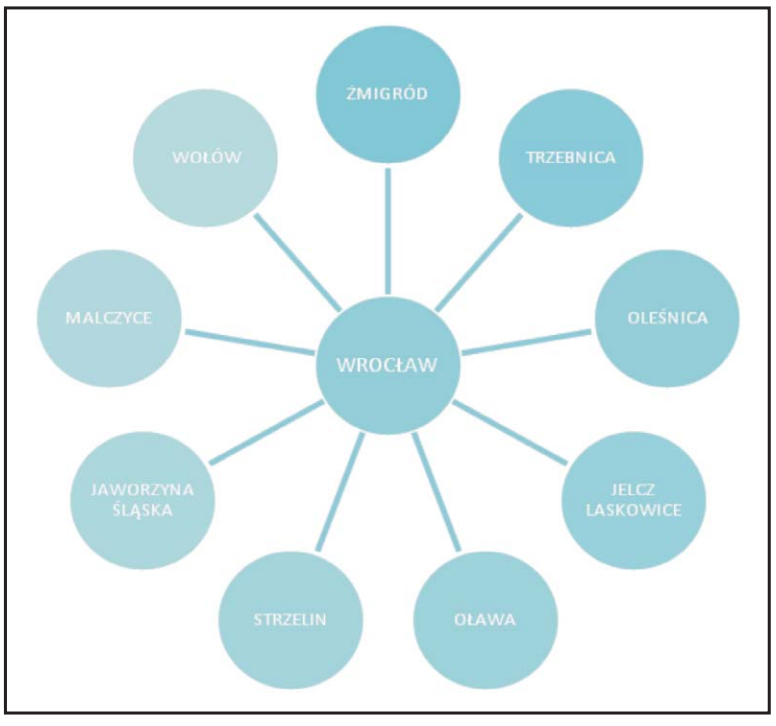
MAPA 12. Schemat powiązań komunikacji miejskiej z systemem kolejowym



Źródło: www.wroclaw.pl

Drugą formą integracji jest bilet aglomeracyjny, który obowiązuje w środkach komunikacji miejskiej na obszarze Wrocławia oraz w pociągach REGIO i osobowych, w klasie 2 spółki Przewozy Regionalne i Koleje Dolnośląskie. Jest to bilet okresowy, do którego dokupuje się znaczek aglomeracyjny i uprawnia on oprócz przewozów na zdefiniowanych liniach kolejowych również do poruszania się w ramach sieci MPK we Wrocławiu.

SCHEMAT 1. Zasięg biletu aglomeracyjnego



Źródło: Opracowanie BRW na podstawie danych WTR UM

W przypadku przewozów autobusowych podmiejskich formą integracji taryfowej jest oferta tzw. biletu zintegrowanego. Bilet zintegrowany funkcjonujący na mocy porozumienia międzygminnego z miastem Wrocław uprawnia do poruszania się w granicach wykupionej strefy oraz na liniach komunikacji miejskiej (opcjonalnie w zależności od ceny biletu na wszystkich liniach normalnych lub wszystkich liniach w granicach Wrocławia). Z punktu widzenia pasażera jest to korzystne rozwiązanie, ponieważ nie ponosi on dodatkowych kosztów związanych z zakupem biletu miejskiego. Takich możliwości nie oferuje przewoźnik komercyjny. Prowadzenie komunikacji busowej w gminach WrOF przez różnych przewoźników komercyjnych powoduje również, że panuje również duże zróżnicowanie w przyjmowaniu taryfy za przejazd.

W ramach transportu kolejowego integracja biletowa jest pomiędzy przewoźnikami Koleje Dolnośląskie i Przewozy Regionalne (bilety obu przewoźników są wzajemnie honorowane). Nie są jednak ze sobą kompatybilne taryfy regionalne i PKP InterCity, co wymaga od pasażera dokonania wyboru w zakresie korzystania z oferty konkretnego przewoźnika lub zakupu 2 biletów.

INTEGRACJA MIĘDZYGAŁĘZIOWA

Zakres integracji międzygałęziowej obejmuje parkingi samochodowe i rowerowe w pobliżu miejsc węzłowych dla transportu zbiorowego. W granicach Wrocławia do najważniejszych już funkcjonujących miejsc węzłowych przy stacjach kolejowych wyposażonych w parkingi przesiadkowe należą : stacja Wrocław Leśnica, stacja Wrocław Psie Pole, czy stacja Wrocław Stadion, niewielki parking znajduje się także przy stacji Wrocław Brochów. Dla powiązań z komunikacją miejską zostały zorganizowane parkingi przy ul. Królewieckiej, przy ul. Ślężnej oraz przy ul. Grabiszyńskiej. Planowane jest rozszerzenie tego systemu o kolejne miejsca oraz rozbudowę już istniejących.
Modernizacja linii kolejowych takich jak np. E-30 spowodowała pojawienie się przy stacjach i przystankach kolejowych elementów integracji międzygałęziowej, jak parkingi samochodowe i rowerowe.

Wszystkie obecnie funkcjonujące stacje i przystanki kolejowe powinny być dostosowane do potrzeb pieszych i rowerzystów, dzięki czemu zwiększy się atrakcyjność połączeń kolejowych oraz być może zasięg oddziaływania już istniejącej infrastruktury. Do pilnych zadań należy poprawa dostępności do krawędzi peronowych poprzez likwidację barier architektonicznych oraz montaż w pobliżu stacji stojaków rowerowych. W obszarach pozamiejskich o najwyższej gęstości zaludnienia warto przeprowadzić badania możliwości i zasadności umiejscowienia parkingów typu P&R w pobliżu stacji kolejowych.
Istotne dla integracji transportu zbiorowego z transportem rowerowym jest umożliwienie przewozu roweru w środkach komunikacji zbiorowej. Takie możliwości są obecnie w pociągach oraz w środkach komunikacji miejskiej Wrocławia i wymagają zakupu jedynie odpowiedniego biletu.

ZDJĘCIE 10. Parking przy przystanku kolejowym w Mrozowie
(fot.: BRW)



ZDJĘCIE 11. Parking przy stacji kolejowej w Środzie Śląskiej
(fot.: BRW)



ZDJĘCIE 12. Stojaki rowerowe przy stacji kolejowej w Środzie Śląskiej
(fot.: BRW)



ELEMENTY INTEGRACJI PRZESTRZENNEJ

Styk kolei z miejscowością

Dla pasażera transportu kolejowego przestrzenna identyfikacja miejsca dostępu do tego transportu to nie tylko stacja, ale również obiekt dworcowy. Pierwotna funkcja dworca jako symbolicznej bramy do miejscowości, uległa zatraceniu. Istniejące w obszarze WrOF obiekty dworcowe w większości nie stanowią pozytywnej wizytówki miejscowości. Przyczyną jest z pewnością obniżenie znaczenia kolei w przewozach pasażerskich i wieloletnie zaległości modernizacyjne na kolei. Jednocześnie funkcja obsługi pasażerskiej, wraz z postępem w innych formach sprzedaży usług, przestała istnieć poza większymi miastami, co oznaczało w zasadzie brak potrzeby utrzymywania takich obiektów. Rozdrobnienie w strukturach PKP i przypisanie majątku do różnych spółek sprawiło, że nadrabianie zaległości w modernizacji poszczególnych linii nie oznaczało jednocześnie poprawy standardu obiektów dworców. Niejednokrotnie możemy więc zaobserwować polepszony standard w postaci nowych peronów i wiat przy jednoczesnym sąsiedztwie zrujnowanego budynku dworcowego.

Jednym z rozwiązań prowadzących do poprawy tej sytuacji jest możliwość nieodpłatnego przekazania obiektów dworcowych samorządom. Brak wymogów, by funkcja transportowa była zachowana na całości obiektu, daje szansę wykorzystania części pomieszczeń dworcowych na cele komercyjne. Dzięki takiej możliwości wiele obiektów może znaleźć nowe zastosowanie dla społeczności lokalnej. Samorządy zwykle wykorzystują przekazane dworce na siedziby własnych instytucji (kulturalnych, społecznych, służb porządkowych), a także na centra komunikacyjne. Możliwe do wprowadzenia w ramach procesu rewitalizacyjnego są np. funkcje administracyjne, biurowe, mieszkaniowe, turystyczne (sklepy, punkty usługowe, punkt informacyjny, bar lub restauracja). W obszarze WrOF wciąż istnieje dużo obiektów dworcowych, które wymagają pilnych działań w zakresie poprawy wizerunku. Dla powodzenia tego przedsięwzięcia niezbędne są jednak działania dwustronne, pomiędzy podmiotem zarządzającym infrastrukturą a samorządem lokalnym, które wspólnym działaniem mogą doprowadzić do spójności rozwiązań urbanistycznych, wizerunkowych i funkcjonalnych na styku kolej – miejscowość. Spójność stacji kolejowej (wraz z budynkiem dworcowym) i otoczenia nie może być pominięta przez żadną ze stron. Oprócz potencjału związanego z funkcją miejsca węzłowego dla komunikacji, wzbogacenie tych obiektów lub otoczenia w inne funkcje usługowe może spowodować większą aktywność ludzką w tym obszarze i jego działanie kulturotwórcze czy tworzenia nowych relacji społecznych. Starania o przejęcie budynku dworcowego prowadzi m.in. gmina Kąty Wrocławskie. Zaś w ostatnim czasie budynek dworcowy przejęła na własność gmina Wołów.

Za pozytywny przykład działań rewitalizacyjnych budynków dworcowych można uznać oddany we wrześniu 2014 r. dworzec w Brzegu Dolnym.

ZDJĘCIE 13. Budynek dworcowy w Środzie Śląskiej 0 od strony miasta
(fot.: BRW)



ZDJĘCIE 14. Zmodernizowana stacja kolejowa w Środzie Śląskiej
(fot.: BRW)



ZDJĘCIE 15. Wejście do budynku dworcowego w Kątach Wrocławskich
(fot.: BRW)



ZDJĘCIE 16. Zrewitalizowany dworzec w Brzegu Dolnym
(fot.: BRW)



Problemem dla właściwych procesów integracyjnych miejscowości na styku z koleją jest właściwe zagospodarowanie przestrzeni przydworcowej, która nie posiada obecnie funkcji przestrzeni publicznej. Wyraźnie zauważalne jest pomijanie strefy przed budynkiem dworcowym w kształtowaniu miejsca węzłowego, a przecież historycznie była to część reprezentacyjna, podnosząca prestiż miejsca. Obecnie przed budynkami dworcowymi można znaleźć co najwyżej parking, co oznacza, że funkcja transportowa stała się dominująca nad przestrzenią publiczną.

ZDJĘCIE 17. Plac przed dworcem kolejowym w Wołowie
(fot.: BRW)



ZDJĘCIE 18. Plac przed dworcem kolejowym w Wołowie
(fot.: BRW)



Jako przykład pozytywnych działań można wskazać modernizację dworca w Obornikach Śląskich. Kompleksowa przebudowa objęła nie tylko sam budynek dworca, ale także rewitalizację pobliskiego parku. Po remoncie w obiekcie dworcowym znalazła się biblioteka miejska.

ZDJĘCIE 19. Budynek dworca kolejowego Wrocław Leśnica
(fot.: IRT)

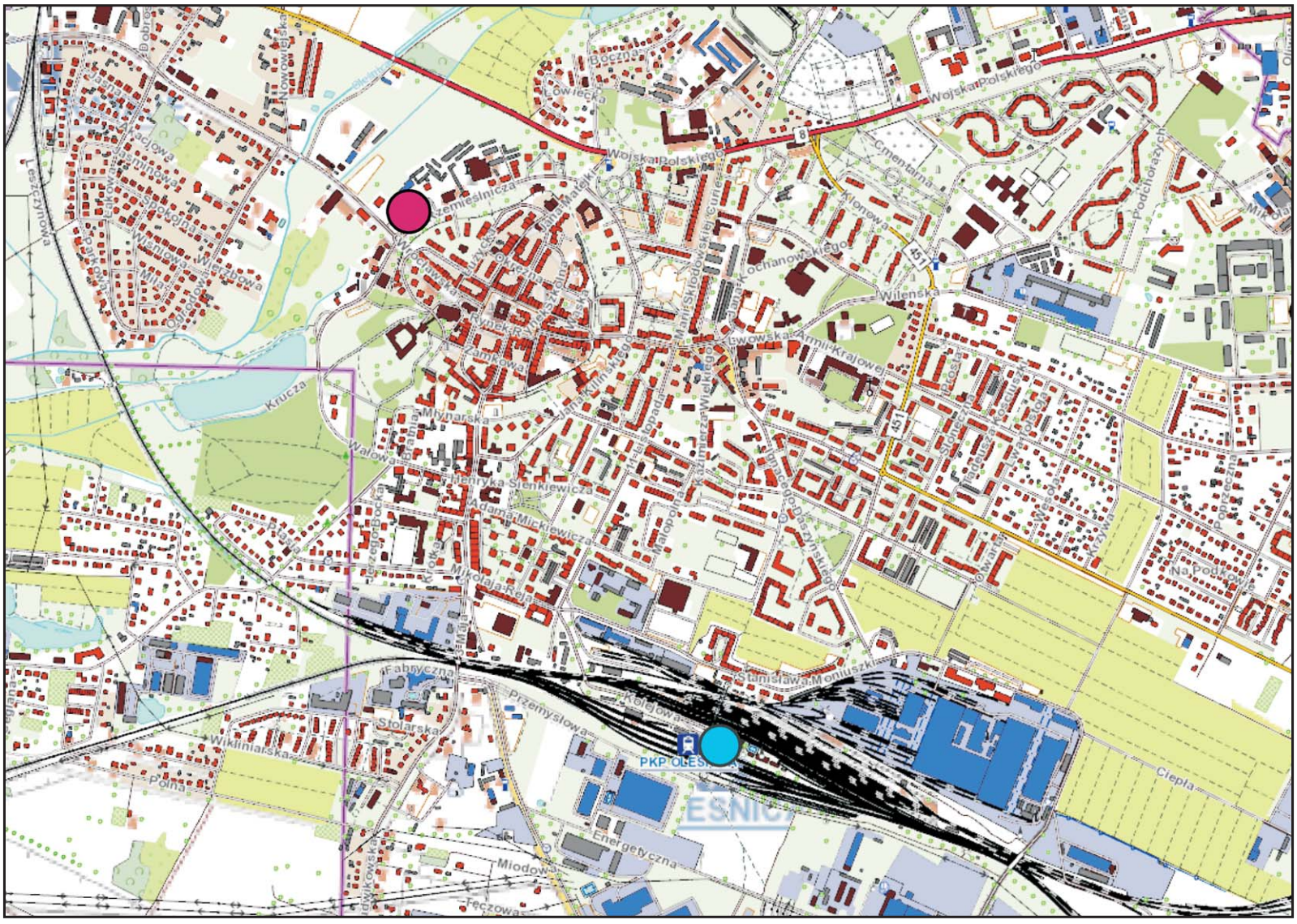


ZDJĘCIE 20. Budynek dworca kolejowego w Obornikach Śląskich (po lewej stronie część parku)
(fot.: BRW)



"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

MAPA 13. Usytuowanie dworca kolejowego i autobusowego w strukturze miasta Oleśnica

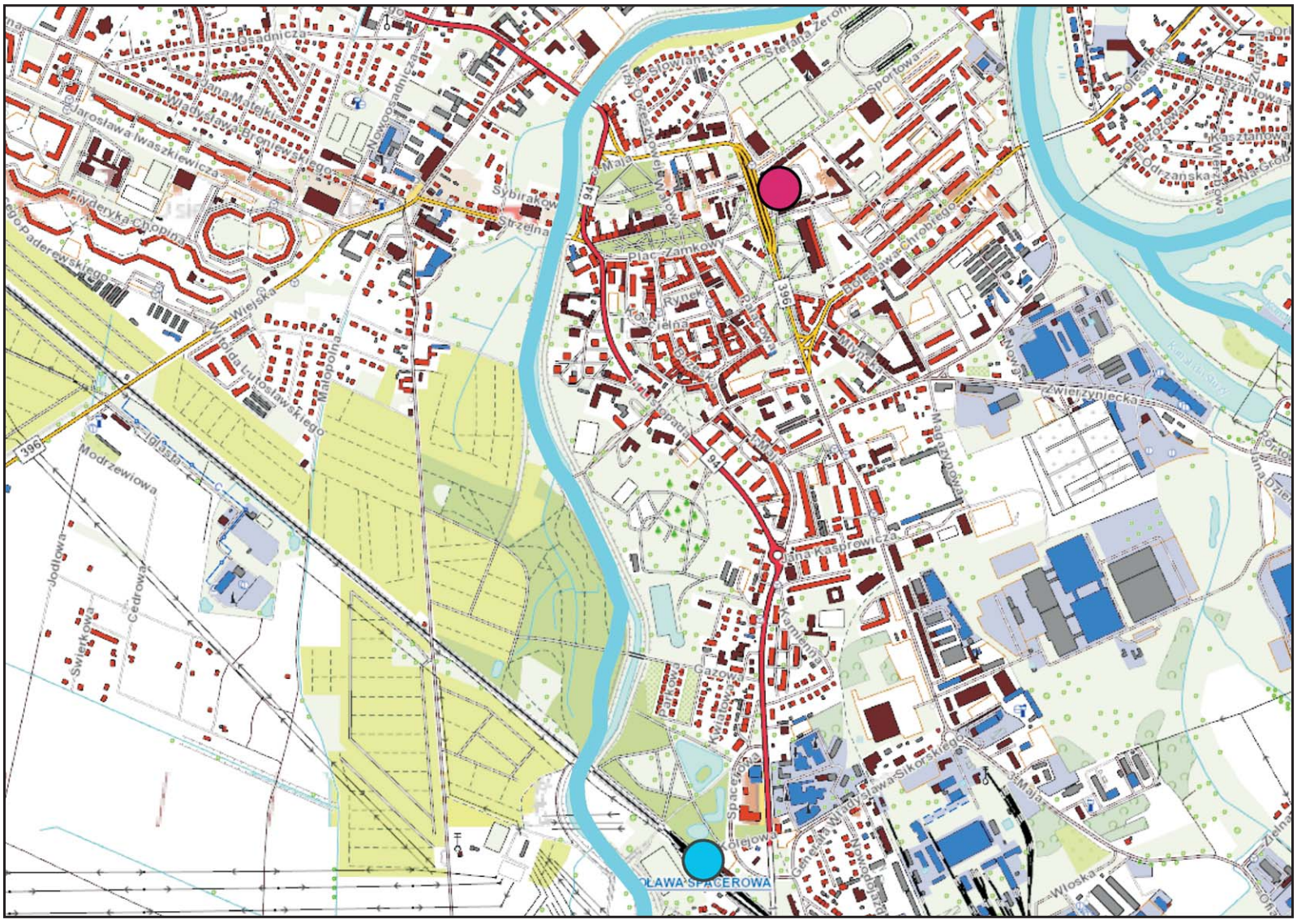


Źródło: Opracowanie BRW (kolor różowy – dworzec autobusowy, kolor niebieski – dworzec kolejowy)

Rozwój miejscowości w otoczeniu dworców

Niestety zagospodarowanie przestrzenne nie zmierza także w kierunku budowania potencjału miejsc węzłowych. Można zaobserwować pogłębiające się zjawisko odwrócenia miejscowości od kolei. Jest to po części skutek wieloletnich zaniedbań w gospodarce przestrzennej, które doprowadziły poprzez brak odpowiedniej koordynacji w zagospodarowaniu terenów do kształtowania się zabudowy w otoczeniu sieci dróg a w izolacji od terenów kolejowych. Po części wynika to z dążenia do zapewnienia rozwoju terenów z dostępem dojazdu, a po części z wizerunku kolei, którego jakość, w tym słabnące parametry oznaczające także większą uciążliwość dla otoczenia, stanowiły przesłankę do tworzenia w studiach gmin czy planach miejscowych pasów izolacyjnych od zabudowy lub oferty przestrzennej o charakterze przemysłowym. Taka izolacja z jednoczesnym funkcjonowaniem i rozwijaniem się przedsiębiorstw autobusowych w centrach miast doprowadziła do dużej dysproporcji z funkcjach sąsiadujących z dworcem autobusowym a dworcem kolejowy. Przykładem mogą być dwa największe miasta (po Wrocławiu) w obszarze WrOF : Oleśnica i Oława. Oba te miasta posiadają dworce kolejowe a także dworce autobusowe, jednak w każdym przypadku można zaobserwować lepsze usytuowanie dworca autobusowego w strukturze miasta niż dworca kolejowego, a tym samym większy potencjał pasażerski.

MAPA 14. Usytuowanie dworca kolejowego i autobusowego w strukturze miasta Oława



Źródło: Opracowanie BRW (kolor różowy – dworzec autobusowy, kolor niebieski – dworzec kolejowy)

GŁÓWNE PROBLEMY W ORGANIZACJI ZINTEGROWANEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Za główne problemy w organizacji zintegrowanego transportu publicznego WrOF należy uznać:

- brak jednego organizatora transportu publicznego na całym obszarze,
- brak pełnej integracji taryfowo – biletowej pomiędzy przewoźnikami (rodzaje i ceny biletów, harmonizacja tras i rozkładów jazdy, regulaminy, ulgi),
- zróżnicowany standard przewozów,
- zbyt mało porozumień pomiędzy gminami regulujących funkcjonowanie lokalnych linii komunikacyjnych,
- ograniczony wpływ samorządów lokalnych na organizację i funkcjonowanie kolejowych przewozów aglomeracyjnych (na szczeblu województwa - przewozy regionalne),
- brak dokumentów planistycznych w zakresie transportu zbiorowego w gminach,
- brak badań zachowań transportowych na obszarze aglomeracyjnym czy metropolitalnym, które pozwoliłyby zaplanować zakres przewozów dostosowanych do rzeczywistego zapotrzebowania.

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

DETERMINANTY ROZWOJU TRANSPORTU ZBIOROWEGO WE WROF

WYTYCZNE DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH I PLANISTYCZNYCH

Wytyczne Komisji Europejskiej dotyczące polityki transportowej, które zostały zawarte w Białych i Zielonych Księgach wskazują na znaczenie podnoszenia konkurencyjności dla transportu zbiorowego, w szczególności kolei, dysponującej dużym potencjałem, w zakresie przewozów pasażerskich. Pojawia się pojęcie „nowej kultury mobilności", która polegać ma przede wszystkim na optymalizacji podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu i działającej pomiędzy nimi współmodalności. Zakres proponowanych rozwiązań obejmuje m.in. też bardziej efektywne wykorzystanie samochodu jak system carsharing[1] czy carpooling[2] a także włączenie samochodu do łańcucha podróży łączonej poprzez organizowanie systemu Park & Ride. Białe Księgi i Zielone Księgi wydane przez Unię Europejską są zbiorem wytycznych, czy wskazówek przy tworzeniu strategii i polityk dla krajów, miast czy regionów i określone w nich zalecenia nie są wiążące dla adresatów. Przyjęcie kierunku wskazanego przez Unię jest o tyle istotne, że aplikowanie o środki finansowe z programów operacyjnych Unii Europejskiej do współfinansowania inwestycji transportowych lub związanych z zarządzaniem mobilnością wymaga spójności dokumentów strategicznych z założeniami przyjętymi przez UE w wydanych dokumentach.

W Strategii Rozwoju Transportu w Polsce do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)[3] szczególny priorytet ustala się dla wzmocnienia transportu kolejowego prognozując m.in., że w ciągu najbliższych kilkunastu lat to przewozy międzyaglomeracyjne i aglomeracyjne będą się rozwijać najintensywniej. Także w **Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020**[4] podkreślony został jako jeden z priorytetów - organizacja sprawnego systemu transportu publicznego zintegrowanego z systemami sub-regionalnymi i klokalnymi, konkurencyjnego dla transportu samochodowego. Nowoczesne podejście do kształtowania mobilności znajduje się we **Wrocławskiej polityce mobilności**[5], który w szerszym ujęciu odnosi się do zagadnień transportowych z dużym naciskiem prowadzenia działań w kierunku kształtowania właściwej proporcji pomiędzy podróżami samochodowymi a niesamochodowymi. Dokument ten, mając na uwadze wzajemne korelacje pomiędzy różnymi dziedzinami kształtującymi popyt na przemieszczanie się i podejmowanie wyborów transportowych, wskazuje środki realizacji celów polityki dla obszarów m.in. takich jak gospodarka przestrzenna, kształtowanie zrównoważonej mobilności, monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego[6] określa jako kierunek dla rozwoju transportu publicznego - kształtowanie spójnego, intermodalnego systemu publicznego transportu zbiorowego zapewniającego wysokiej jakości możliwości przemieszczeń wewnątrz regionu, obszaru metropolitalnego , obszarów rozwoju oraz jednostek osadniczych. Wśród zasad dla tworzenia spójnego intermodalnego systemu publicznego transportu zbiorowego znalazły się m.in. integracja przestrzenna, funkcjonalna i taryfowa poszczególnych form transportu zbiorowego, dobór optymalnych środków transportu zbiorowego do skali popytu na przewozy, ułatwienia infrastrukturalne i organizacyjne w dostępie do transportu zbiorowego dla użytkowników transportu indywidualnego (parkingi P&R, B&R oraz bezpieczne i wygodne dojścia piesze), powszechna dostępność i wysoki standard pasażerskiej informacji statycznej i dynamicznej. W **Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego**[7] Wrocławia w części dotyczącej kierunków zagospodarowania przestrzennego dla transportu publicznego przyjęto za niezbędny wzrost udziału transportu publicznego w podróżach w mieście, szczególnie w obszarze ścisłego centrum, w stosunku do transportu indywidualnego- samochodowego, najlepiej w proporcji 70% do 30%. Za najważniejsze działanie w kierunku polepszania jakości życia mieszkańców z jednoczesnym zachowaniem zasad zrównoważonego rozwoju uznaje się optymalizację wykorzystania poszczególnych środków transportu w mieście, ze szczególnym naciskiem na transport publiczny. Szczególną rolę przypisano także do systemu kolejowego w zakresie wykorzystania zapasów przepustowości w celu uruchomienia połączeń dedykowanych dla ruchu miejskiego i aglomeracyjnego z zapewnieniem odpowiedniej częstotliwości i regularności tym połączeniom.

UWARUNKOWANIA SPOŁECZNE I GOSPODARCZE

Proces suburbanizacji

Rozbudowa dróg w ślad za rosnącym zapotrzebowaniem spowodowała, że swoboda dostępu do terenów w otoczeniu miast jak i dostępność drogowa samych miast uległa poprawie. Jednak oferta mieszkaniowa w obszarach podmiejskich przy jednoczesnym nienadążaniu gminy rozwijania odpowiedniej infrastruktury społecznej w jej otoczeniu a także bazy usługowej, a co najważniejsze rynku pracy była równolegle przyczyną rosnącej skali przemieszczeń na kierunku miejsce zamieszkania – miasto w zakresie dojazdów do pracy, usług a także szkół. Brak koordynacji w planowaniu przestrzennym spowodowała także rozproszenie zabudowy oraz usług i miejsc pracy, co z kolei przy odpowiednim poziomie dostępności drogowej oraz jednocześnie słabo rozwiniętej ofercie transportu zbiorowego promowało poruszanie się samochodem. Dla miasta centralnego oraz gmin zamieszkania suburbanizacja to przede wszystkim zwiększanie kosztów obsługi, w tym przestrzennej rozbudowy sieci komunikacyjnej i rozbudowy transportu publicznego. Koszty dotyczą także samych mieszkańców, którzy przemieszczając się na coraz większe odległości, w coraz większym stopniu obciążają budżety domowe kosztami dojazdu, ale także zwiększając czas poświęcony na przemieszczanie się uszczuplają swój budżet czasu wolnego. Przeciwdziałanie spontanicznemu rozlewaniu się obszarów zabudowanych powinno być skupione na poszukiwaniu rozwiązań opartych na integracji planowania przestrzennego z planowaniem optymalnie i efektywnie funkcjonującego transportu.

Demografia

Demografia jest dziedziną, która każdorazowo powinna być brana pod uwagę przy planowaniu transportu, w szczególności transportu zbiorowego. Zmiany demograficzne mogą wpłynąć na natężenie ruchu na drogach, ale również spowodować spadek liczby osób korzystających z komunikacji zbiorowej. Wyzwania przed jakimi stoi nie tylko Polska, ale i cała Unia to z jednej strony zmniejszanie się populacji, a z drugiej starzenie się społeczeństwa, co wynika zarówno z rosnącej średniej długości życia, jak i spadku płodności i urodzeń. W konsekwencji tego trendu, liczba młodych ludzi będzie sukcesywnie spadać, podczas gdy udział ludzi starszych będzie rosnąć. Wg prognoz populacja ludności ulegać będzie sukcesywnemu zmniejszeniu[8].

[1] Carsharing – wspólne użytkowanie jednego samochodu
[2] Carpooling – oferowanie przez właściciela miejsca w samochodzie innym osobom w celu wspólnej podróży
[3] Dokument przyjęty przez Uchwałą nr 6 Rady Ministrów dnia 22 stycznia 2013 r.
[4] Dokument przyjęty Uchwałą Sejmiku Województwa Dolnośląskiego Nr XXXII/932/13 dnia 28 lutego 2013 r.
[5] Dokument przyjęty Uchwałą Nr XLVIII/1169/13 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 września 2013 r.
[6] Dokument przyjęty Uchwałą Nr XLVIII/1622/2014 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego dnia 27 marca 2014r.
[7] Dokument przyjęty Uchwałą Nr LIV/3249/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 6 lipca 2006r. ze zmianą przyjętą Uchwałą Nr L/1467/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 maja 2010 r.

W 2050r. liczna ludności Polski wyniesie 33 mln 951 tys. Jest to mniej o 12% (4,55 mln) w stosunku do roku bazowego 2013. Aż 98% przewidywanego spadku wielkości populacji będzie dotyczyła miast. Starzenie się społeczeństwa może spowodować zwiększenie zapotrzebowania na przejazdy publiczną komunikacją zbiorową oraz konieczność dostosowania taboru do osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Proces starzenia się ludności zachodzi szybciej w miastach niż w obszarach wiejskich, dlatego problem ten powinien być uwzględniany w szczególny sposób w strategiach dla obszarów miejskich. Znaczenie także będzie miała zmiana w liczbie osób w wieku produkcyjnym. Prognozowany spadek liczby tego przedziału ludności może oznaczać także zmniejszenie udziału podróży do pracy w ogólnej liczbie podróży.

W *Prognozie gospodarstw domowych na lata 2008 – 2035*[9] zwraca się uwagę na zmianę wzorców formowania się rodzin, wynikającą z mniejszej skłonności do tworzenia formalnych związków małżeńskich, opóźniania zawierania małżeństw i odkładaną w czasie prokreację. Zjawiska te rzutują w oczywisty sposób na wielkość gospodarstw domowych. W przyszłości wzrośnie udział gospodarstw małych 1- lub 2-osobowych oraz zmniejszy się udział gospodarstw większych. W świetle zmiany koncepcji gospodarstwa domowego, jak i wieku jego członków możliwe są także zmiany w strukturze przewozów. Samochód jak wiadomo jest najbardziej potrzebny rodzinom z małymi dziećmi i nie musi być tak samo potrzebny dla aktywnej zawodowo pary. Za takimi zamianami w demografii powinny pójść działania w kierunku dostosowania oferty pod konkretną grupę klientów.

Aktywność gospodarcza, migracje wahadłowe

Dla obszaru funkcjonalnego niepodważalna w budowaniu potencjału jest rola miast. Koncentracja w miastach miejsc pracy, administracji, obiektów zdrowotnych, edukacyjnych czy kulturalnych i jednocześnie intensywne rozwijanie się zamieszkiwania na terenach podmiejskich prowadzą do rozwijania się szczególnie dynamicznie tzw. migracji wahadłowych, a więc regularnych codziennych i rutynowych podróży z miejsc zamieszkania do miejsc pracy, nauki i usług. Przy czym to dojazdy do pracy są jednym z ważniejszych zjawisk przestrzennych kształtujących relacje funkcjonalne w obszarze oraz oddziaływania ośrodków miejskich. Mając na uwadze dla ważności budowania odpowiednich relacji miasta z otoczeniem, w tym tworzenia oferty transportu zbiorowego, w projekcie przeanalizowano siłę oddziaływania miast na otoczenie na podstawie dojazdów do pracy. Wykorzystano dane GUS[10] dotyczące dojazdów do pracy. Przeprowadzone badania zeznań podatkowych podatników zatrudnionych głównie na podstawie umowy o pracę w 2006 r. pozwoliły na utworzenie macierzy przepływów pracowniczych pomiędzy gminami w Polsce. W niniejszym opracowaniu posłużono się tymi badaniami w celu rozpoznania natężenia dojazdów pracowniczych nie tylko do Wrocławia z gmin objętych WrOF, ale także oceny siły oddziaływania miast WrOF na tereny je otaczające. Identyfikacja ruchów pracowniczych pomiędzy tymi obszarami pozwoliła między innymi na podjęcie dalszych rozważań w celu wskazania obszarów, które ze względu na duży ruch migracji wahadłowych o charakterze pracowniczym powinny mieć wzmocnioną komunikację zbiorową. Do najważniejszych wniosków wynikających z przeprowadzonej analizy dojazdów do pracy należą te, które są wskazaniem do budowania systemu komunikacji zbiorowej ze względu na siłę przyciągania. Gminy bezpośrednio przyległe do granic Wrocławia mają największe przepływy związane z dojazdami do pracy do Wrocławia – Długołęka, Miękinia, Jelcz Laskowice czy Kobierzyce. Gminy te powinny mieć zapewnione najlepsze warunki dostępności komunikcją zbiorową do miasta centralnego (czy to autobusową czy też kolejową). Drugim co do wielkości ośrodkiem miejsc pracy są Kobierzyce, dla której to gminy największa intensywność dojazdów do pracy jest z Wrocławia. Skupienie dużej liczby miejsc pracy w jednym obszarze, np. większe przedsiębiorstwo czy też grupa, powinno być przesłanką do zainteresowania firm organizowaniem samodzielnie dojazdów do pracy z wykorzystaniem transportu zbiorowego. Oprócz oczywistej oszczędności w konieczności budowy parkingów, polepszy to wizerunek firmy i zmniejszy ruch samochodowy w obszarze gminy (polepszy warunki zamieszkiwania na jej obszarze stałych mieszkańców). Do obszarów miejskich o silnym wpływie na obszary przyległe (gminy wiejskie lub obszary wiejskie) należą Oława oraz Środa Śląska. Dla takich ośrodów niezwykle ważne jest sprawne funkcjonowanie komuniakcji obsługującej gminę wiejską. Pomiędzy miastem Oleśnica a gminą wiejską Oleśnica występuje wzajemna prawie równowmierna wymiana pracowników. Miasta zlokalizowane w bliskiej odległości od siebie mają wzajemną siłę oddziaływania, jak np. Wołów – Brzeg Dolny, Oława – Jelcz Laskowice. Oddziaływanie to jest wskazaniem do organizowania komunikacji zbiorowej pomiędzy miastami WrOF z pominięciem miasta Wrocławia, a więc o zasięgu obwodowym.

Część diagnostyczna wykonana w opracowaniu dotyczyła także zbadania aktywności gospodarczej gmin. W 2009 roku w obszarze WrOF było zarejestrowanych łącznie 134 822 podmiotów gospodarki narodowej i stanowiły one 42% podmiotów funkcjonujących w województwie dolnośląskim. W 2013 roku liczba podmiotów wzrosła do 152 335 i stanowiła już 44% podmiotów funkcjonujących w województwie dolnośląskim. Największy wzrost w latach 2009 – 2013 nastąpił w Siechnicach (miasto). Zauważalna jest także w porównaniu z pozostałymi gminami większa dynamika wzrostu liczby podmiotów w powiecie wrocławskim, w gminach sąsiadujących z Wrocławiem. Dobra dostępność komunikacyjna jest czynnikiem podnoszącym atrakcyjność terenów inwestycyjnych, zaś bliskość Wrocławia gwarantuje m.in. dostęp do kadry wysoko wykwalifikowanych specjalistów oraz pracowników. Najsłabszy wskaźnik aktywności gospodarczej w obszarze WrOF wyrażony liczbą podmiotów gospodarki narodowej na 1000 ludności posiadają gminy: Prusice, Kostomłoty, Domaniów, Mietków i Jordanów Śląski. Najsilniejsze ośrodki to Wrocław oraz Kobierzyce. Największa stopa bezrobocia jest w powiecie wołowskim do którego należą gminy Wołow, Brzeg Dolny i Wińsko. Potwierdza się to także w liczbie bezrobotnych zarejestrowanych w gminach Wołów i Brzeg Dolny. Wyrównywanie szans rowojowych w obszarze powinno byćprzedmiotem strategii rozwojowych dla obszaru funkcjonalnego. Z jednej strony wskazane jest zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju dążenie do skrócenia dystansu pomiędzy źródłami a celami podróży, co oznacza rozwijanie przedsiębiorczości i towrzenie miejsc pracy i usług w otoczeniu dużych obszarów zabudowanych, z drugiej strony rozwijanie komunikacji zbiorowej umożliwi lepszy przepływ pracowniczy pomiędzy obszarami generującymi miejsca pracy a tymi, których charakter zagospodarowania nie pozwala na dynamiczny rozwój aktywności gospodarczej.

UWARUNKOWANIA Z PLANÓW TRANSPORTOWYCH WYŻSZEGO RZĘDU

Obowiązywanie hierarchicznej struktury planowania publicznego transportu zbiorowego wymaga przy wytycznych dla planu transportowego dla WrOF uwzględnienie ustaleń planów wyższego rzędu. Dla obszaru WrOF do planów tych należą plan o zasięgu krajowym oraz wojewódzkim.

W **Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego**[11]– międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym wskazane zostały połączenia krajowe, międzynarodowe oraz punkty handlowe, na których występują powiązania wewnątrzgałęziowe lub międzygałęziowe

[8]GUS. Prognoza ludności Polski na lata 2014-2050
[9]GUS, Studia i Analizy Statystyczne, Warszawa 2009.
[10]Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011. Główny Urząd Statystyczny. Warszawa 2014
[11]Dokument przyjęty Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. (poz. 1151)

z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego i które mogą pełnić funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych w rozumieniu Ustawy PZT[12]. Wskazane w planie krajowym punkty transportowe znajdujące się w granicach WrOF to: WROCŁAW, Oleśnica, Oława, Oborniki Śląskie i Wołów. Przewozy o charakterze międzywojewódzkim i międzynarodowym, których organizatorem jest Minister wykonywane są na liniach kolejowych będących w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejwoe S.A. na 6 kierunkach (w układzie kierunków kolejowych WrOF - sieć ta nie zawiera czynnych linii kolejowych nr 277, nr 276 oraz 326).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Dolnośląskiego ma skomunikować ze stolicą województwa oraz między sobą ośrodki powiatowe , a także pozostałe ośrodki miejskich o znacznym potencjale demograficznym oraz głównych miejscowości turystycznych. Ze względu na zależności dotyczące migracji wahadłowych oraz mobilności mieszkańców regionu, w planie za szczególnie istotne uznano konieczność rozwijania transportu aglomeracyjnego we Wrocławskim Obszarze Metropolitalnym. Biorąc pod uwagę mobilność mieszkańców Dolnego Śląska oraz dostęp do szkolnictwa wyższego jako ważny element systemu transportu publicznego wskazano także połączenia wszystkich miast powiatowych i innych większych miast (powyżej 20 tys. mieszkańców) z Wrocławiem. Jednym z zadań określonych w planie jest także powiązanie ze sobą miast będących stolicami powiatów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie. Jest to ważny element w kierunku spójności funkcjonalnej i pozwala na wyrównywanie potencjału gospodarczego obszarów. Jako elementy integracji wymieniono: optymalizację siatki połączeń, koordynacji pomiędzy liniami oraz środkami transportu oraz wprowadzenie zintegrowanych rozwiązań taryfowo – biletowych. W planie wskazano na transport kolejowy stanowiący szkielet transportu zbiorowego w regionie, zaś dla transportu autobusowego wskazano rolę zintegrowanego dowozu do kolejowych węzłów komunikacyjnych oraz podstawowy środek transportu na trasach , gdzie brak jest możliwości zorganizowania komunikacji kolejowej. Za obszary niezbędne do działań integracyjnych uznano: integrację taryfową, integrację rozkładów jazdy oraz integrację infrastrukturalną (koncentracja przystanków komunikacyjnych w zintegrowanych węzłach przesiadkowych). Na sieci transportowej wyznaczono miejsca integracji infrastrukturalnej, rozumianych jako koncentrację przystanków komunikacyjnych w ramach funkcjonujących zintegrowanych węzłów przesiadkowych. W sieci węzłów zapewniających integrację regionalnej komunikacji wewnątrz- i międzygałęziowej, a także powiatowej komunikacji zbiorowej znalazły się: Wrocław, Oleśnica, Oława, Oborniki Śląskie, Wołów, Trzebnica, Jelcz- Laskowice, Środa Śląska oraz Brzeg Dolny. Plan obejmuje wszystkie kierunki kolejowe wychodzące z Wrocławia(w tym linie nieczynne obecnie dla ruchu pasażerskiego – nr 285 i 292, do uruchomienia w dalszym scenariuszu).

WYTYCZNE DO PLANU TRANSPORTOWEGO DLA WROF

Mając na uwadze ścisłe powiązanie rozwoju transportu z gospodarką przestrzenną oraz wąski zakres przypisany do planu transportowego rozszerzono wytyczne na 3 obszary, w których wskazano najważniejsze elementy stanowiące kierunki działań w celu zrównoważonego rozwoju transportu w obszarze WrOF.

OGÓLNE WYTYCZNE FUNKCJONALNO – PRZESTRZENNE DLA ROZWOJU TRANSPORTU

Wśród najważniejszych zasad kształtowania zrównoważonej przestrzeni należy wymienić[13]:

- tworzenie obszarów wielofunkcyjnych;
- przeciwdziałanie pogłębianiu się zależności miast satelickich od miasta centralnego, w tym dążenie do wzmacniania niezależności gospodarczej i usługowej większych jednostek osadniczych,
- dążenie do powstrzymania procesu dekoncentracji osadnictwa,
- utrzymanie wysokiej zwartości struktury miast,
- dogęszczanie istniejących struktur, nie zaś tworzenie nowych, odrębnie funkcjonujących,
- promowanie rozwijania się osadnictwa w rejonach umożliwiających efektywną obsługę komunikacją zbiorową,
- rozwijanie intensywnej zabudowy wzdłuż korytarzy komunikacji zbiorowej w szczególności szynowej z centralizowaniem jej w rejonach stacji i przystanków,
- rozwijanie osadnictwa na terenach podmiejskich w strefach dogodnie powiązanych z koleją,
- dążenie do strefowania rodzaju zabudowy w zależności od uciążliwości trasy (tworzenie ekranu z obiektów o funkcji mniej wrażliwej)
- zachowanie rezerw pod elementy integrujące typu park & ride oraz pod funkcje nowych przystanków i stacji kolejowych wraz ze wskazaniem w ich otoczeniu funkcji korelujących z funkcją węzłową punktu wymiany pasażerów (np. funkcja usługowa),
- dążenie do nasycenia usługami obszaru pomiędzy źródłem a celem podróży (przechwycanie klienta w czasie podróży i tak koniecznej do przebycia np. dom - praca).

W tworzeniu modelu zrównoważonego podstawą działań powinno tworzenie warunków do wykonywania jak największej liczby podróży krótkich. Zrównoważona przestrzeń zawiera w obszarze lub w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej wszelkie potrzebne usługi i miejsca pracy, rozrywki i odpoczynku. Przyjmując dystans 300 – 800 m za najbardziej akceptowany, bo pozwalający na dojście piesze w czasie 5-10 min , należałoby w tym promieniu od każdego miejsca zamieszkania lokalizować podstawowe usługi jak przychodnia, żłobek, przedszkole, podstawowe usługi handlowe, przestrzeń do spotkań lokalnej społeczności oraz ogólnodostępna zieleń, w formie małego parku czy przestrzeni spacerowej. Dalej położone obiekty wyższej edukacji, obiekty kulturalne, większe założenia parkowe powinny być dostępne rowerem lub komunikacją publiczną.
Konieczne jest planowanie z wyprzedzeniem korytarzy pod rozwój komunikacji zbiorowej i podstawowych elementów związanych obsługą podróżnych. Zbytnia dowolność w rozwijaniu się terenów generujących ruch bez utrzymania rezerw spowoduje brak możliwości rozwijania elementów niezbędnych (jak np. tereny pod parkingi w pobliżu stacji kolejowych). Rozgęszczenie zabudowy na obrzeżach miast powoduje, że dostarczanie usług transportu zbiorowego wiąże się ze zbyt wysokimi kosztami i jest nieuzasadnione ekonomicznie. Komunikacja zbiorowa kursuje w takich obszarach rzadziej i tym

[12]zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną (u.p.t.z.)
[13]Rudnicki.A., Zrównoważona mobilność a rozwój przestrzenny miasta, Czasopismo Techniczne, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej , 1-2/2010 Zeszyt 3

samym standard obsługi jest niższy niż np. w obszarach gęsto zabudowanych. Dlatego też planowanie transportu zbiorowego nie może opierać się na przyjęciu modelu obsługi 100% wszystkich mieszkańców komunikacją zbiorową. Należałoby dokonać podziału obszaru funkcjonalnego na strefy, w których zróżnicowany byłby poziom obsługi komunikacją zbiorową. Dla każdego z przyjętych obszarów wskazać należałoby standard obsługi czyli % mieszkańców objętych dostępem do komunikacji zbiorowej np. w zasięgu 400 m od komunikacji autobusowej i tramwajowej i 1000 m w odległości od stacji kolejowej. Dla obszarów o najniższym % obsługi (ze względu np. na największe rozgęszczenie zabudowy) promowany powinien być model dojazdu innym środkiem transportu do punktu węzłowego i umożliwienie wygodnej i przy minimalnej stracie czasu przesiadki.
Największe węzły przesiadkowe powinny służyć jako węzły, gdzie następuje integracja struktury funkcjonalno – przestrzennej z systemem transportu publicznego. Węzły te powinny pełnić rolę lokalnego centrum aktywności, w którym funkcji przesiadkowej towarzyszyć powinny funkcje komercyjne stanowiące dodatkowy generator ruchu. Miejsca te powinna charakteryzować wielofunkcyjność, a wiec oprócz warunku w postaci sąsiedztwa zaludnienia powinny zawierać funkcje handlowe, kulturalne. Przy takim założeniu możliwe jest połączenie przesiadki z dostarczaniem usług w postaci np. zakupów, dzięki czemu czas oczekiwania jest bardziej akceptowany a dodatkowo stanowi korzyść ekonomiczną dla przedsiębiorcy, który podejmuje się prowadzić działalność w takim miejscu. Wskazane jest także w takich miejscach mieszane funkcji publicznej i prywatnej poprzez wykraczanie z ofertą bliżej klienta (ogródki gastronomiczne, ale również wystawy i ekspozycje, kwiaciarnie). Niezbędne dla takich działań jest umożliwienie ich realizacji na podstawie dokumentów planistycznych. Nasycenie okolicy miejsc węzłowych „pożądanym" zagospodarowaniem umożliwi zaistnienie odpowiednich relacji z funkcją komunikacyjną.

W małych miejscowościach, gdzie komunikacja zbiorowa kumuluje się w jednym punkcie (przystanek lub zespół przystanków) istotne jest, aby miejsce to dostarczało jak najwięcej możliwości transportowych (typu stacja kolejowa z przystankiem autobusu dowożącego lub rozwożącego, infrastruktura rowerowa, Park & Ride). Powodzenie takiego miejsca uzależnione jest przede wszystkim od zintegrowania rozkładów jazdy w transporcie zbiorowym, ponieważ brak dodatkowej oferty w postaci usług może powodować poczucie straty czasu w przypadku zbyt długiego oczekiwania na przesiadkę.
Warunkiem powodzenia dla kształtowania miejsc węzłowych, jako miejsc użytecznych publicznie jest także ich dostępność dla każdego, w tym niepełnosprawnych, matek z dziećmi (w wózkach), osób starszych – to zapewnia jego optymalne funkcjonowanie i generuje z pewnością większą aktywność społeczną. Dla osiągnięcia wysokiej jakości rozwiązań tych przestrzeni powinna zostać stworzona standaryzacja, która dawałaby gwarancję dostępności dla różnych grup społecznych.

WYTYCZNE DLA ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO WE WROF

Transport zbiorowy powinien być zrównoważony, czyli spełniający wymogi środowiskowe i bezpieczeństwa, powinien być dostępny dla wszystkich, a więc przystosowany także dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej a także powinien być zintegrowany zarówno wewnątrzgałęziowo (kolej, autobus, tramwaj, zintegrowany bilet, integracja rozkładów jazdy, wspólna polityka taryfowa, informacja, węzły przesiadkowe) jak i międzygałęziowo (parkingi P&R i B&R, odpowiednia infrastruktura doprowadzająca do węzłów przesiadkowych)
Głównym celem w obszarze WrOF powinno być dążenie do zmiany proporcji pomiędzy środkami transportu samochodowego a niesamochodowego oraz dążenie do zwiększenia znaczenia w przewozach komunikacji zbiorowej szynowej, a więc tramwaju w obszarze miasta oraz transportu kolejowego do obsługi terenów podmiejskich.

Zasady
Planowanie rozwoju transportu zbiorowego powinno odbywać się z uwzględnieniem poniższych zasad:

- zintegrowanie wszystkich rodzajów transportu w węzłach przesiadkowych,
- optymalne wykorzystanie istniejących zasobów poprzez modernizację, zmiany organizacji przewozów i wprowadzenie priorytetu w ruchu dla transportu zbiorowego(wydzielone pasy i torowiska, ulice piesze z dopuszczeniem ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej, pierwszeństwo na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną),
- planowanie sieci komunikacji zbiorowej w sposób ograniczający konkurencyjność przewoźników na tych samych obszarach lub ciągach komunikacyjnych,
- budowanie na obrzeżach miasta węzłów przesiadkowych wraz z parkingami typu P&R, („przechwytywanie" transportu samochodowego indywidualnego),
- dążenie do stworzenia: jednej jednostki zajmującej się organizowaniem i zarządzaniem transportem zbiorowym w obszarze WrOF, zintegrowanego biletu obowiązującego na wszystkie środki transportu zbiorowego w obszarze WrOF, zintegrowanej informacji pasażerskiej pozwalającej na dostępność w węzłach przesiadkowych pełnej i rzeczywistej informacji o rozkładzie jazdy różnych środków transportu zbiorowego,
- skoordynowanie rozkładów jazdy wszystkich rodzajów transportu zbiorowego w węzłach przesiadkowych,
- stosowanie rozwiązań umożliwiających pełną dostępność komunikacji zbiorowej dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonych możliwościach ruchowych.

Elementami składowymi systemu transportu zbiorowego WrOF powinny być:

- skolej aglomeracyjna
- sieć tramwajowa
- sieć autobusowa dowożąca do węzłów przesiadkowych
- sieć autobusowa obsługująca obszary bez dostępu do systemu szynowego

Planowanie transportu zbiorowego powinno być oparte o badania ruchu, które są podstawowym źródłem wiedzy o rzeczywistych kierunkach przemieszczania się, używanych do tego środków transportu a także motywów podróży. Badania powinny być przeprowadzone w sposób kompleksowy (pomiary ilościowe potoków samochodowych , pasażerskich i pieszych oraz badania ankietowe zachowań komunikacyjnych), bo tylko takie będą źródłem miarodajnych danych o ruchu w sieci i zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców oraz pozwolą na opracowanie modelu ruchu funkcjonującego systemu transportowego analizowanego obszaru. Uzyskane na podstawie takich badań dane na temat zachowań komunikacyjnych mieszkańców, ich rzeczywistej ruchliwości mogą być wykorzystywane do efektywniejszego zarządzania całym systemem transportowym w obszarze a także planowania całej sieci transportowej. Jednocześnie poznanie preferencji wyboru w transporcie pozwoli nie tylko na lepsze planowanie komunikacji zbiorowej, ale także na przyjęcie odpowiednich działań mających na celu kształtowanie pozytywnych zachowań komunikacyjnych.

Planowanie rozwoju transportu powinno być oparte o koncepcję rozwoju zrównoważonego transportu we WrOF. Koncepcja ta powinna przyjąć za podstawę podejście do rozwoju transportu całościowo, a nie jako funkcjonujących niezależnie systemów, ponieważ tylko wtedy możliwe jest osiągnięcie synergii w całym układzie. Przyjęty na podstawie koncepcji komplementarny system transportowy należałoby realizować z przyjęciem priorytetu w inwestycjach dla transportu zbiorowego oraz dążenia do modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych przede wszystkim na kierunkach posiadających największy potencjał w postaci intensywnie rozwijających się terenów w zasięgu jej możliwej obsługi.

Dla wyrównania poziomu obsługi transportem zbiorowym gmin pozbawionych dostępu do infrastruktury kolejowej niezbędna jest organizacja przewozów autobusowych od miejsc z najsłabszą dostępnością kolejową (Prusice, Zawonia, Dobroszyce, Domaniów) do węzłów przesiadkowych zewnętrznych typu Trzebnica, Obornik Śląskie, Oleśnica, Oława.

Kolej aglomeracyjna
Utworzenie sprawnie działającej kolei aglomeracyjnej łączącej obszary podmiejskie i gminy obszaru funkcjonalnego z miastem centralnym powinno być głównym celem dla poprawy dostępności transportowej całego obszaru funkcjonalnego.

Dla systemu kolei aglomeracyjnej należy założyć:
- obsługę w kierunkach terenów o najszybciej postępującej urbanizacji,
- modernizację oraz rewitalizację istniejącej sieci i budowę nowych przystanków kolejowych w miejscach umożliwiających obsługę terenów podmiejskich o intensywnie rozbudowanej tkance mieszkaniowej,
- przyjęcie częstotliwości kursów dostosowanej do potrzeb podróżnych (uwzględnienie szczytu porannego i popołudniowego),

Włącznie kolei aglomeracyjnej do systemu zintegrowanego transportu zbiorowego wymaga:
- utworzenia węzłów przesiadkowych w rejonach ważniejszych stacji z dostępem do kompleksowej informacji o możliwościach kontynuacji podróży,
- realizacji w rejonach węzłów przesiadkowych parkingów Park & Ride i Bike &Ride na ważniejszych stacjach oraz na obrzeżach miasta w rejonach stacji i przystanków kolejowych,
- zapewnienia integracji rozkładowej z komunikacją autobusową działającą na zasadzie dowozowej do stacji,
- utworzenia oferty biletu zintegrowanego.

Biorąc pod uwagę istniejący system sieci kolejowej w obszarze WrOF możliwych jest kilka wariantów funkcjonowania układu kolei aglomeracyjnej. System ten powinien bazować na istniejącej sieci infrastruktury kolejowej z założeniem wykorzystania wszystkich dostępnych korytarzy kolejowych umożliwiających ruch pasażerski we wrocławskim obszarze funkcjonalnym. Dla uzyskania większej efektywności przewozów na sieci aglomeracyjnej oraz poprawy wizerunku kolei, niezbędne jest rozwijanie struktury przestrzennej w otoczeniu stacji i przystanków kolejowych, tak aby polepszyć funkcjonalność miejsca, jego zasięg oraz rozwijać wielofunkcyjność miejsca (podróże łączone typu : podróż do pracy - zakupy- usługi - podróż do domu). Obszary te powinny stanowić przestrzenie publiczne zorientowane na przystanek czy stację. Układ wrocławskiego węzła kolejowego i dojazd z prawie wszystkich kierunków do Dworca Głównego przez podg. Grabiszyn powoduje, że przy równoległym prowadzeniu ruchu aglomeracyjnego i dalekobieżnego przepustowość tego odcinka może być niewystarczająca. Rezerwy terenowe wskazane zarówno w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, jak i kontynuowane w postaci rezerwy konkretnych terenów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego umożliwiają wykonanie dodatkowego toru na tym odcinku bez nadmiernej ingerencji w tkankę miejską. Rozwiązanie to może być rozpatrywane w dalszej perspektywie. Wyprzedzająco należy rozpatrzyć jednak inne możliwości uzyskania odpowiednich parametrów dla kolei aglomeracyjnej w wykorzystaniem istniejącej infrastruktury, w tym wykorzystanie Dworca Świebodzkiego. Jest to dworzec czołowy usytuowany w dogodnym dla przesiadek miejscu miasta, blisko centrum (w zasięgu dojścia pieszego). W przypadku uruchomienia linii kolejowej w kierunku Dworca Świebodzkiego możliwe byłoby przejęcie przez niego ruchu z kierunku linii 274 (a więc z kierunku świdnickiego). Tym samym możliwe byłoby odciążenie od prowadzenia obsługi tego kierunku przez Dworzec Główny i odcinka pomiędzy Dworcem Głównym a podg. Grabiszyn.

Funkcjonowanie kolei aglomeracyjnej można rozpatrywać w co najmniej kilku wariantach, przy założeniu jednak, że rolę istotnych stref przesiadkowych w śródmieściu Wrocławia pełnić powinny: Dworzec Główny, Dworzec Mikołajów , Dworzec Nadodrze oraz Dworzec Świebodzki
1) w wariancie 1 - poprzez dogodne usytuowanie tych dworców w stosunku do centrum miasta oraz w rejonach węzłów przesiadkowych mogłyby one umożliwiać funkcjonowanie kolei aglomeracyjnej jako dowożącej do wskazanych dworców,
2) w wariancie 2 - w przypadku stworzenia kolei aglomeracyjnej na liniach pomiędzy miastami z przejazdem przez Wrocław wymagane byłoby poprzez układ kolejowy prowadzenie każdorazowo połączeń poprzez Dworzec Główny i tym samym nadmierne obciążenia najsłabszego odcinka wrocławskiego węzła kolejowego. Należy w tym przypadku dokładnie przeanalizować stratę czasu, powodowaną przez czekanie na wpuszczenie na newralgiczny odcinek, z założeniem że pierwszeństwo przejazdu powinna mieć kolej dalekobieżna, która z racji funkcji powinna zatrzymywać się na Dworcu Głównym.
3) jeśli jednak, z różnych uzasadnionych przyczyn, nie zostanie wybrany żaden z dwóch wariantów wskazanych powyżej, możliwy jest także wariant rozwijania kolei aglomeracyjnej z wykorzystaniem tramwaju dwusystemowego, który odcinek centralny miasta pokonywałby torami tramwajowymi a dopiero poza centrum wyjeżdżałby na tory kolejowe. Rozwiązanie takie wymaga jednak wcześniejszych analiz, które wykażą uzasadnione ekonomiczne i funkcjonalnie korzyści. Niewątpliwie zaletą takiego rozwiązania jest uniezależnienie od przepustowości sieci kolejowej w centrum, większa dostępność dla ruchów aglomeracyjnych centrum miasta (większa częstotliwość przystanków , bliżej centrum) oraz ułatwienia organizacyjne zarówno taryfowe jaki i informacyjne.
Przy projektowaniu systemu łączącego infrastrukturę kolejową z miejską szynową należy uwzględnić przede wszystkim wpływ taboru na istniejącą sieć tramwajową (większe obciążenia) oraz konieczność stosowania taboru, który może poruszać się zarówno po sieci kolejowej jak i tramwajowej, co znacznie podraża koszt funkcjonowania całego systemu. Prowadzenie działań w kierunku integracji obu systemów zwiększy elastyczność funkcjonowania całej sieci i pod tym kątem działania te należy uznać za właściwy kierunek rozwijania transportu zbiorowego. Niezbędna jest jednak analiza kosztów i korzyści z uruchomienia takiego systemu.

Zintegrowane węzły przesiadkowe (załącznik graficzny)
W ramach realizacji węzłów przesiadkowych niezbędne jest przyjęcie układu hierarchicznego węzłów wskazującego również kolejność inwestycyjną ich organizacji lub budowy. Ze względu na zasięg obsługi oraz możliwości powiązań pomiędzy różnymi systemami transportu zbiorowego w pierwszej kolejności preferowana powinna być realizacja węzłów komunikacyjnych zewnętrznych WrOF w miejscach najlepszej dostępności transportu kolejowego oraz dostępności autobusowej o zakresie miejskim, gminnym i powiatowym (Oława, Oleśnica, Oborniki Śląskie, Brzeg Dolny lub Wołów , Środa Śląska). Dla ograniczenia ruchu samochodowego z obszarów pozamiejskich do Wrocławia wskazana jest budowa lub rozbudowa w pierwszej kolejności węzłów przesiadkowych na obrzeżach Wrocławia w dostępem do komunikacji szynowej lub autobusowej miejskiej i skupiających linie komunikacji podmiejskiej i regionalnej oraz wyposażonych w parkingi Park & Ride i Bike&Ride. Organizacja śródmiejskich węzłów przesiadkowych w rejonach najważniejszych dworców kolejowych (Dworzec Główny Dworzec Mikołajów, Dworzec Nadodrze) powinna się skupić na maksymalnym ułatwieniu przesiadki na komunikację miejską.

Konieczność uwzględnienia planów transportowych wyższego rzędu jest wyznacznikiem dla proponowanej hierarchizacji węzłów w obszarze WrOF.

TABELA 1. Proponowana hierarchia węzłów przesiadkowych

Nazwa węzłów	Cechy	Proponowane lokalizacje
regionalne	• znajdują się na kierunku istotnym dla połączeń międzywojewódzkich lub (i) międzynarodowych • znajdują się w układzie dróg prostopadłych do linii kolejowej z powiązaniem z najbliższymi miastami (szybki dostęp autobusowy)	Wrocław Oleśnica Oława Oborniki Śląskie
aglomeracyjne podstawowe	węzły spełniające co najmniej 2 z poniższych warunków: • posiadają dostęp do infrastruktury kolejowej, • są położone w ciągu ważniejszych dróg prostopadłych do linii kolejowej wiążących węzeł z najbliższymi miastami WrOF, • są położone w ciągu ważniejszych dróg wiążących węzeł z najbliższymi siedzibami gmin lub miastami pozbawionymi dostępu do infrastruktury kolejowej, • pełnią funkcje siedziby powiatu	Wrocław Oleśnica Oława Oborniki Śląskie Brzeg Dolny Jelcz Laskowice Środa Śląska Trzebnica Wołów
aglomeracyjne uzupełniające	• są ośrodkiem miejskim z dostępem do infrastruktury kolejowej • posiadają dobrą dostępność kolejowo - drogową lub drogową	Kąty Wrocławskie Siechnice Sobótka
miejskie zewnętrzne	• są usytuowane w granicach Wrocławia przy ważniejszych wlotach drogowych do Wrocławia • posiadają dostęp do linii kolejowych, • w bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się przystanki komunikacji miejskiej, • znajdują się w układzie wrocławskich węzłów przesiadkowych „full comfort",	Psie Pole Leśnica Brochów Stadion Nowy Dwór
śródmiejskie	• węzły przesiadkowe skupiające co najmniej 2 kierunki kolejowe • dostęp do komunikacji miejskiej (skupienie linii lub węzeł przesiadkowy w pobliżu) • usytuowane blisko centrum miasta	Dworzec Główny Dworzec Nadodrze Dworzec Mikołajów

Źródło: Opracowanie BRW

„Punkty handlowe"[14], które mogą pełnić funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych dla przewozów kolejowych organizowanych przez ministra (międzynarodowe i międzywojewódzkie) to wymienione powyżej – węzły regionalne. Węzły wskazane jako aglomeracyjne podstawowe to „zintegrowane węzły przesiadkowe" wskazane w planie transportowym wojewódzkim.

W węzłach przesiadkowych powinna następować integracja poniższych gałęzi transportu :

- transportu kolejowego,
- transportu autobusowego organizowanego przez jednostki samorządu terytorialnego,
- transportu autobusowego komercyjnego,
- komunikacji samochodowej (P&R),
- komunikacji rowerowej (B&R).

Podstawowa zasada integracji transportu zbiorowego w węzłach transportowych powinna obejmować organizację przestrzeni w sposób maksymalnie ułatwiający pasażerom przesiadanie się. Oznacza to tworzenie krótkich, czytelnych i dogodnych dróg przemieszczania się dla różnych grup pasażerów (w tym osób niepełnosprawnych, z dużym bagażem itp.) pomiędzy miejscami zatrzymania się pojazdów transportu zbiorowego.

Dla prawidłowego przyjęcia rozwiązań przestrzennych i organizacyjnych węzła przesiadkowego niezbędne jest wyprzedzająco zdefiniowanie wszystkich podsystemów transportu publicznego, które mają podlegać integracji w węźle oraz ustalenie ich hierarchii względem siebie. Pomimo oczywistego rozwiązania, najbardziej wskazanego z punktu widzenia pasażera, skupienia wszystkich niezbędnych środków transportu zbiorowego w jednej spójnej przestrzeni (np. w sąsiedztwie stacji kolejowej), należy wziąć pod uwagę, że niezależność organizacyjna oraz dysponowanie własnym terenem przewoźników transportu autobusowego i kolejowego dla wielu miast oznacza usytuowanie obecnie dworców autobusowych i kolejowych w oddaleniu od siebie. W takim przypadku „miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu" (wg definicji z ustawy o ptz) powinno zostać przypisane do lokalizacji stacji kolejowej, a „dowiązaniem" systemu autobusowego powinna być lokalizacja przy stacji kolejowej przystanku autobusowego pośredniego dla przewozów regionalnych czy lokalnych pomiędzy dworcem kolejowym a autobusowym lub też sprawna komunikacja o zasięgu miejskim(czy gminnym) kursująca z założeniem integracji rozkładowej.

[14]Określenie z planu transportowego krajowego

TABELA 2. Proponowane powiązanie środków transportu w węzłach

Miasta	Transport kolejowy			Transport autobusowy						P & R	B & R
	Międzywojewódzki - M Regionalny - R Aglomeracyjny -A			*Dalekobieżny, regionalny - D Międzymiastowy (linia obwodowa) - MM Lokalny – L, podmiejski- pm, gminny - g miejski -m*							
Oleśnica	M	R	A	D	MM	L	pm		m	x	x
Oława	M	R	A	D	MM	L	pm		m	x	x
Trzebnica			A		MM	L			m	x	x
Środa Śl.		R	A	D	MM	L	pm		(m)	x	x
Wołów		R	A		MM	L				x	x
Brzeg Dolny	M	R	A		MM	L				x	x
Oborniki Śląskie		R	A		MM	L				x	x
Jelcz Laskowice			A		MM		pm		m	x	x
Kąty Wrocł.		R	A		MM	L				x	x
Siechnice			A					g		x	x
Sobótka			(A)			L				x	x

Źródło: Opracowanie BRW

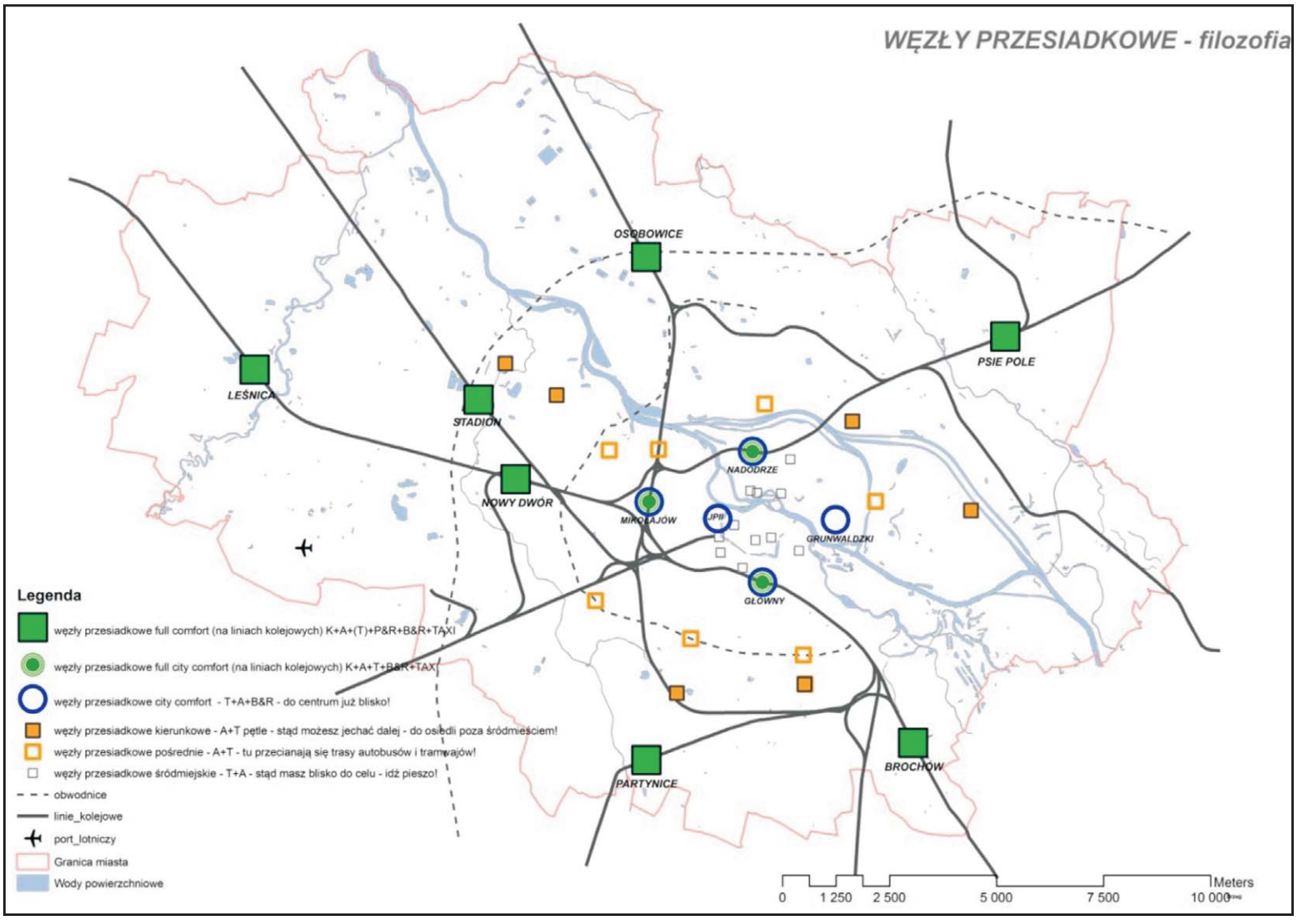
Należy założyć, że miasto Wrocław, które zdefiniowane zostało w planie transportowym krajowym i wojewódzkim jako „węzeł transportowy", posiada szczególne zasady kształtowania rozwiązań integracyjnych, które polegają na integracji transportu samochodowego z transportem zbiorowym w wyznaczonych „węzłach miejskich zewnętrznych" usytuowanych na obrzeżach miasta, zaś integracja komunikacji kolejowej z innymi systemami transportu publicznego następuje w obrębie wszystkich wskazanych węzłów śródmiejskich. W tabeli wskazano przebieg proponowanej linii autobusowej obwodowej pomiędzy miastami WrOF z założeniem wariantowego prowadzenia w części zachodniej (przez Środę Śląską lub z jej pominięciem oraz przez Wołów lub Brzeg Dolny).

Dla węzłów wskazanych jako węzły miejskie zewnętrzne zakłada się przede wszystkim integrację transportu szynowego i transportu autobusowego podmiejskiego z transportem miejskim. Należy przy tym mieć na uwadze, że wprowadzenie kolei aglomeracyjnej o wysokiej częstotliwości kursowania powinna przekładać się także na zmiany w sieci komunikacji podmiejskiej, która powinna obsługiwać przede wszystkim obszary pozbawione dostępu do infrastruktury kolejowej oraz pełnić rolę dowozową do stacji i przystanków kolejowych na sieci aglomeracyjnej.

Zakłada się, że docelowo w ramach porozumienia gmin lub powiatów w obszarze WrOF powstanie jedna jednostka organizacyjna, której zadaniem będzie organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz integracja systemu komunikacji autobusowej z komunikacją kolejową obecnie będącą w kompetencjach województwa. Pozwoli to na takie ukształtowanie sieci, która w miejscach węzłowych (organizowanych przy stacjach kolejowych ze względu na założeniu transportu szynowego jako podstawowego środka transportu dla przewozów aglomeracyjnych) skupiać będzie zarówno kolej jak i autobus. Przy czym rolą komunikacji autobusowej powinno być dowożenie w pierwszej kolejności do miejsc węzłowych.

Planowany układ węzłów przesiadkowych we Wrocławiu zakłada stworzenie sieci węzłów o zróżnicowanej funkcji w układzie transportowym miasta wynikającej z zasięgu obsługi oraz poziomu integracji z innymi systemami. Wśród najważniejszych do obsługi ruchów aglomeracyjnych należy wymienić węzły „full comfort" oraz „full city comfort".

MAPA 15. Planowany układ węzłów przesiadkowych we Wrocławiu



Źródło: Opracowanie BRW

„Full comfort" – węzły przesiadkowe zewnętrzne przy liniach kolejowych, których celem jest przede wszystkim umożliwienie przesiadki z komunikacji podmiejskiej a także „przechwycenie" samochodów wjeżdżających do miasta i poprzez organizację w bezpośrednim sąsiedztwie parkingów P&R zmianę środka transportu na kolejowy lub komunikację miejską.
„Full city comfort" – węzły przesiadkowe w miejscach węzłowych linii kolejowych, tym samym najważniejszych stacji kolejowych Wrocławia, węzły z dostępem do gęstej sieci komunikacji miejskiej, a więc najbardziej wskazanym miejscem do przesiadki z kolei na komunikację miejską.
Układ węzłów przesiadkowych proponowanych dla Wrocławia umożliwia wpięcie ich w system zintegrowanego transportu zbiorowego WrOF. Poprzez zlokalizowanie węzłów na najważniejszych wlotach do Wrocławia pozwala na wzbogacenie systemu całego transportu zbiorowego WrOF o system komunikacji miejskiej a poprzez organizację P&R zmianę środka transportu i brak konieczności wjazdu samochodem w kierunkach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym.

Integracja międzygałęziowa

Proponowane działania w kierunku integracji międzygałęziowej skupione powinny być na umożliwieniu wykonywania podróży łączonych, tzn. z wykorzystaniem środków transportu zbiorowego i transportu indywidualnego, jak samochód czy rower. Integracja międzygałęziowa może odbywać się w ramach wskazanych węzłów, jak i poza nimi, w rejonie mniejszych stacji przystanków kolejowych. Z uwagi na fakt, że nie wszystkie miejscowości położone na terenie danej gminy są położone w zasięgu stacji kolejowych niezbędne jest zapewnienie w otoczeniu stacji parkingów, na których dojeżdżający samochodami mogliby zaparkować i dalszą podróż kontynuować pociągiem. Parkingi tego typu powinny posiadać jednoznaczną informację, dla jakiej grupy są dedykowane. Wskazane byłoby zastosowanie rozwiązań zachęcających do regularnego korzystania z tego typu podróży łączonej poprzez np. umożliwienie parkowania darmowego wyłącznie dla posiadaczy okresowego biletu kolejowego.
Integracja międzygałęziowa pomiędzy transportem zbiorowym a transportem rowerowym może odbywać się dwutorowo : poprzez organizację parkingów rowerowych typu B&R lub też umożliwienie przewiezienia roweru w środkach transportu publicznego. Przy czym należy wziąć pod uwagę, że wskazane jest ze względu na specyfikę środka transportu, jakim jest rower tworzenie parkingów rowerowych o odpowiednio wysokim standardzie, które zapewnią bezpieczeństwo przed kradzieżą czy uszkodzeniem pojazdu a także ochronią pojazd przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi (np. parkingi zadaszone).

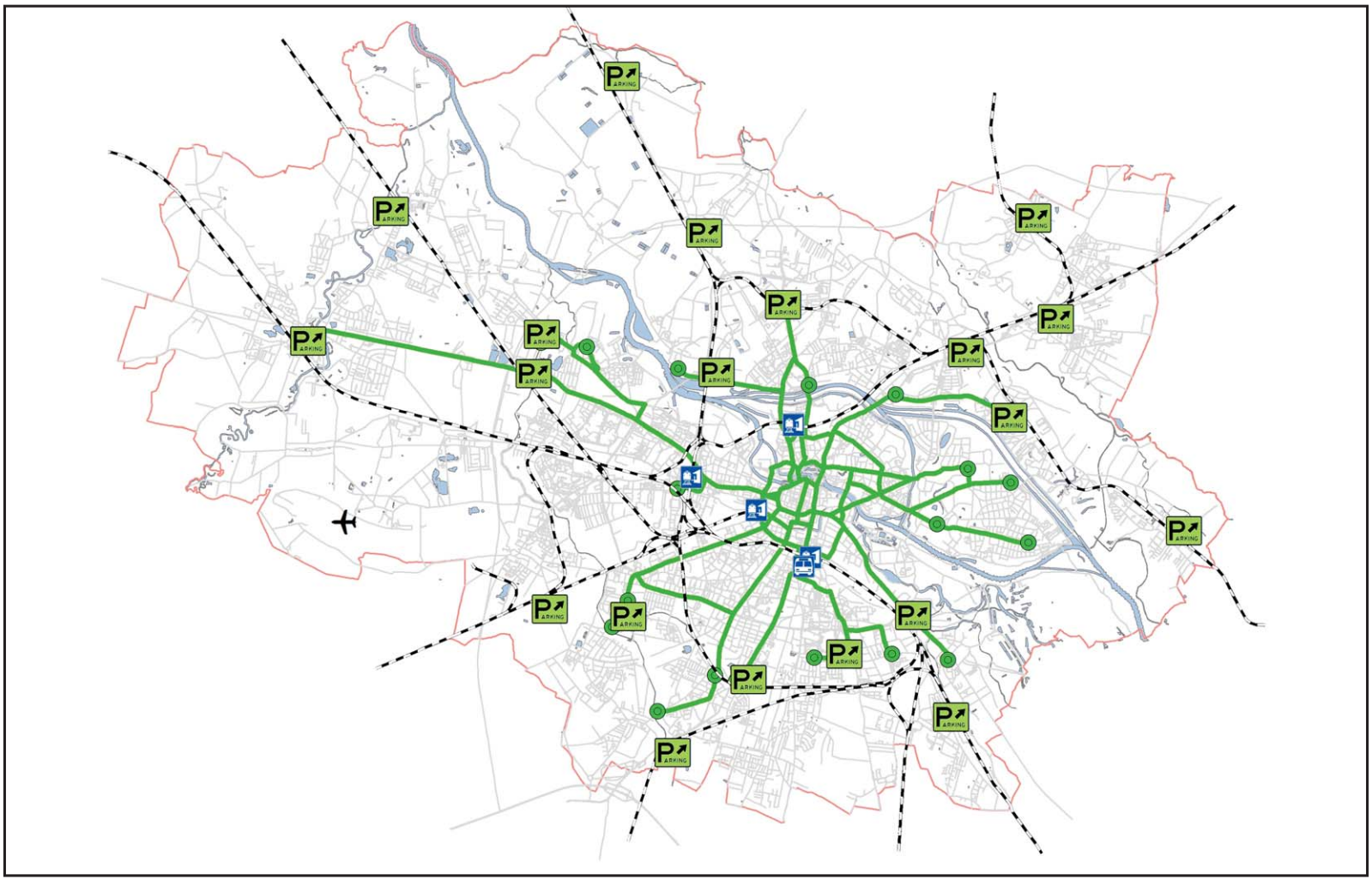
Analiza dotyczącą parkingów typu Park & Ride w obszarze funkcjonalnym została wykonana na potrzeby Projektu City Regions pn. „Poprawa warunków zamieszkiwania w Aglomeracji Wrocławskiej". Bazowała ona m.in. na analizie dostępności kolejowej i autobusowej gmin Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego. Przyjęta metodologia typowania lokalizacji opierała się na badaniu 7 atrybutów, do których zaliczały się: gęstość zaludnienia, udział transportu publicznego w podróżach do i z Wrocławia, udział komunikacji kolejowej w transporcie publicznym, liczba połączeń kolejowych do Wrocławia, najkrótszy czas przejazdu do Wrocławia w stosunku do odległości na korzyść kolei, lokalizacja przystanku autobusowego w promieniu 500m od stacji kolejowej oraz zainteresowanie gmin realizacją systemu Park & Ride na swoim terenie. W konsekwencji wykonanych analiz wytypowano stacje kolejowe sugerowane do lokalizacji parkingów P&R w 16 miejscowościach: Oborniki Śląskie, Szewce, Długołęka, Jelcz

Laskowice, Czernica, Siechnice, Św. Katarzyna, Oława, Żórawina, Smardzów, Smolec, Katy Wrocławskie, Środa Śląska, Miękinia, Brzezinka Średzka, Brzeg Dolny. Wśród nich znalazły się takie, które są najbardziej racjonalne do realizacji w pierwszym etapie: Brzeg Dolny, Oława, Żórawina, Kąty Wrocławskie, Miękinia, Jelcz – Laskowice, Oborniki Śląskie. W niniejszym opracowaniu zostały one przyjęte jako parkingi aglomeracyjne.

Pomimo, że miejsca wskazane jako węzły są typowane jako priorytetowe do realizacji systemu Park & Ride to należy wziąć pod uwagę, że tego typu parkingi to część systemu, który w obszarach pozamiejskich powinien także objąć inne przystanki i stacje kolejowe. Z punktu widzenia przestrzennego i dążenia do obsługi jak największego obszaru, zwiększenie liczby pasażerów poprzez umożliwienie wykonania podróży kombinowanej jest jak najbardziej wskazane i powinno dotyczyć docelowo każdej stacji. Należy jednak mieć na uwadze, że efektywność tego sytemu uzależniona jest od wielu czynników, w tym nie tylko potencjału mieszkaniowego w okolicy. Najbardziej znaczącym czynnikiem jest jakość połączeń komunikacją zbiorową. Dlatego też realizacja parkingów w sąsiedztwie stacji i przystanków kolejowych powinna dotyczyć tras kolejowych, które już obecnie mają zadowalającą jakość połączeń lub też równolegle z planowanymi pracami modernizacyjnymi, których celem jest przyspieszenie przejazdu na linii kolejowej. Tym samym można by uznać, że jest to działanie systemowe w celu utworzenia oferty kompleksowej. Dla umożliwienia realizacji pełnego systemu, istotne jest, na etapie planistycznym zachowanie odpowiednich rezerw terenowych na parkingów w pobliżu stacji i przystanków kolejowych.

Słaba jakość niektórych połączeń kolejowych oraz jednocześnie promienisty układ drogowy i kolejowy prowadzony niemal równolegle na niektórych kierunkach w obszarze WrOF może być przesłanką do rozważenia realizacji już na obecnym etapie parkingów przesiadkowych przy miejscach węzłowych skupiających różne rodzaje komunikacji autobusowej (np. powiatowa, podmiejska czy nawet międzymiastową). W takim wypadku wybór lokalizacji parkingu powinien uwzględniać z jednej strony czytelne dojście do przystanków autobusowych a z drugiej strony posiadać możliwości przestrzennego zorganizowania w przyszłości wygodnych i czytelnych (w tym także krótkich) dojść pieszych do stacji czy przystanku kolejowego, który mógłby przejąć strumień pasażerski z transportu autobusowego po osiągnięciu przez linię kolejową odpowiedniej jakości połączeń. Jako przykład miejscowości, w której takie działania są uzasadnione jest Długołęka, gdzie trasa z komunikacją autobusową przebiega bardzo blisko linii kolejowej oraz gdzie przystanki autobusowe są usytuowane już obecnie w sąsiedztwie stacji kolejowej.

MAPA 16. Planowany układ parkingów Park & Ride we Wrocławiu



Źródło: UM Wrocław. Departament Infrastruktury i Gospodarki oraz Biuro Rozwoju Wrocławia.

Oprócz systemu parkingów przy stacjach kolejowych niezbędne jest utworzenie systemu Park & Ride na obrzeżach miasta Wrocławia, w rejonie węzłów komunikacji zbiorowej. Celem tych parkingów jest zatrzymanie samochodów w miejscu dostępu do komunikacji miejskiej, tak aby ograniczyć liczbę samochodów wjeżdżających do centrum. Najbardziej dogodne warunki dla zmiany środka transportu indywidualnego na komunikację zbiorową to węzły przesiadkowe. Ze względu na kompleksową ofertę, na którą składają się różne środki transportu zbiorowego do realizacji w pierwszej kolejności wybrano we Wrocławiu obszary w rejonie stacji kolejowych Wrocław Psie Pole, Wrocław Leśnica. Wybór ten warunkowany był także dostępem dogodnej komunikacji miejskiej tramwajowo – autobusowej w przypadku Leśnicy i autobusowej w rejonie stacji Psie Pole. Należy zaznaczyć, że węzły te są także końcowym przystankiem dla niektórych linii komunikacji podmiejskiej.

Koncepcja parkingów Park & Ride w granicach miasta Wrocławia dokonuje funkcjonalnego podziału parkingów na 3 grupy:

- Grupa 1 - Parkingi przeznaczone do przesiadek na kolej (dla użytkowników zewnętrznych i lokalnych), do grupy tej zaliczono parkingi istniejące: Psie Pole, Leśnica, Brochów, Stadion (planowane do rozbudowy) oraz planowane: *Osobowice i Pawłowice*.
- Grupa 2 - Parkingi przeznaczone do przesiadek na komunikację miejską (w sąsiedztwie pętli tramwajowych), do grupy tej zaliczono parkingi istniejące: Stadion Pilczycka, Marino, Krzyki, Oporów, Gaj, Leśnica (część wymaga oznakowania) oraz planowane: *Ślężna, Księże Małe, Sępolno*
- Grupa 3 - Parkingi stanowiące uzupełnienie węzłów przesiadkowych (dla użytkowników lokalnych), do grupy tej zaliczono parkingi istniejące : Cmentarz Osobowice, Grabiszyn oraz planowane: *Pracze Odrzańskie, Sołtysowice, Żerniki*

System organizacji parkingów typu Park & Ride wymaga ustalenia wysokiego priorytetu realizacji. Nie spełni jednak on swojej funkcji jeśli równolegle nie będzie następować poprawa jakości transportu zbiorowego.

Elementy integracji organizacyjnej

W zakresie oferty w przewozach kolejowych najbardziej dotkliwy dla pasażera jest brak koordynacji działań poszczególnych podmiotów. Tym samym to podróżny zostaje niejako przymuszony do rozeznania się w zakresie oferowanych usług , zakupu biletu w różnych kasach, oraz zorientowania się we wzajemnych relacjach taryfowych. Dla spójności i dążenia do konkurencyjności wobec transportu samochodowego indywidualnego niezbędne jest przyjęcie wspólnych rozwiązań systemowych korzystnych dla pasażera jako klienta oferowanych usług, w tym:

- zbudowanie modelu wspólnego biletu umożliwiającego poruszanie się w ramach jednego obszaru pojazdami różnych przewoźników,
- zastosowanie powszechnej informacji dostępnej dla wszystkich podróżnych o możliwych połączeniach oferowanych przez wszystkich przewoźników oraz o dostępnych przesiadkach na inne formy transportu publicznego a także nowoczesnych nośników informacji dynamicznej informujących o utrudnieniach będących przyczyną opóźnień ze wskazaniem potencjalnego czasu oczekiwania na pojazd,
- rozwijanie nowoczesnych kanałów dystrybucji biletów (w tym internet, telefon komórkowy, automaty biletowe).

W każdym węźle powinien działać punkt obsługi pasażera, gdzie pasażer otrzyma kompleksową informację o środkach transportu zbiorowego funkcjonujących w obszarze WrOF a także ich rozkładach jazdy i pomoc w zaplanowaniu podróży pomiędzy źródłem a celem z uwzględnieniem odcinków pieszych czy możliwych do pokonania rowerem (np. miejskim). Wszystkie informacje powinny być dostępne także z użyciem nowoczesnych technologii.

Polepszenie dostępności transportu zbiorowego

Sieć istniejących stacji i przystanków kolejowych jest w obszarze WrOF dość bogata, jednak jest także dość duże zróżnicowanie w ich wykorzystaniu przez podróżnych. Składa się na to oczywiście wiele czynników, do których zaliczyć trzeba zagospodarowanie obszaru przyległego oraz stan sieci infrastruktury, a także poziom integracji z innymi środkami transportu, o których mowa była we wcześniejszych rozdziałach. Historyczne uwarunkowania lokalizacji stacji nie odpowiadają w większości dzisiejszym kierunkom rozwijania się zabudowy. Zauważalna jest silna urbanizacja wzdłuż dróg z jednoczesnym odwróceniem się zabudowy od kolei. Odwrócenie tego trendu będzie bardzo trudne i być może lepszym rozwiązaniem dla poprawy atrakcyjności niektórych stacji byłaby ich relokacja.

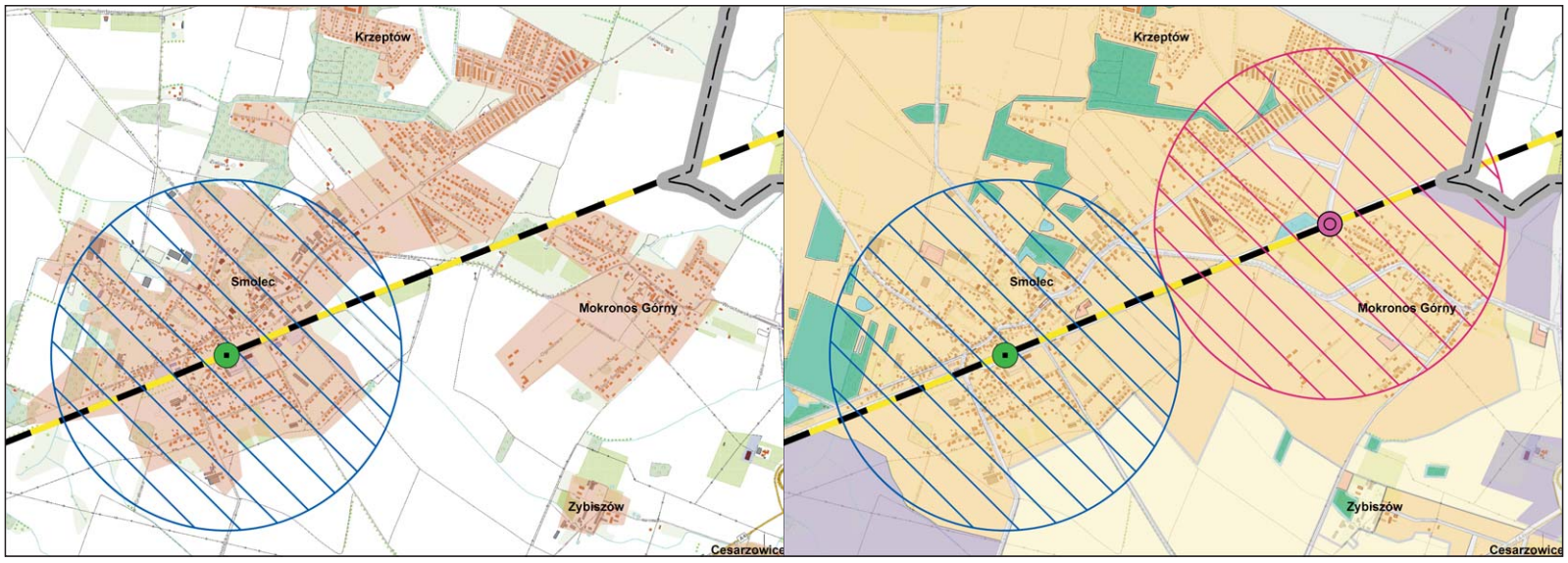
W przypadku relokacji stacji, która poprzez położenie w stosunku do terenów mieszkaniowych może posiadać potencjał usługowy o charakterze lokalnym, działanie w obszarze zmian infrastrukturalnych powinno być powiązane z działaniami urbanistycznymi polegającymi m.in. na wsparciu samorządu dla rozwijania się usług, zapewnienie dobrej dostępności pieszej i rowerowej a także działaniami planistycznymi polegającymi na tworzeniu zwartych ofert mieszkaniowych w zasięgu dojścia pieszego do stacji. Jako przykład takich działań można wskazać stację kolejową Żórawina (linia 276), która jest usytuowana w odległości 500 m od drogi stanowiącej główną oś miejscowości o przebiegu prostopadłym do linii kolejowej, wzdłuż której prowadzona jest również komunikacja autobusowa. Rozwijanie się funkcji usługowej w rejonie przejazdu kolejowego jest dodatkowym atutem na kształtowania miejsca węzłowego (handel, gminny ośrodek kultury). Biorąc powyższe pod uwagę uzasadnione pod kątem przestrzennym byłoby rozważenie przesunięcia stacji kolejowej w kierunku wskazanej drogi. Przy czym należy dodać, że takie wskazanie przestrzenne wynika tylko z analizy zagospodarowania nie odnosi się natomiast do możliwości technicznych zmian w układzie infrastruktury kolejowej. Wskazaniem do relokacji istniejącej stacji może być także stacja Boreczek (linia 276). Biorąc pod uwagę kierunek rozwoju terenów mieszkaniowych przyjęty w gminie Borów należałoby zastanowić nad usytuowaniem stacji bliżej przejazdu kolejowego w ciągu drogi powiatowej łączącej Borów z Borkiem Strzelińskim z założeniem realizacji równolegle parkingu P&R i B&R. Ze względu na to, że relokacja przystanku może wiązać się ze zmianami w infrastrukturze kolejowej właściwe byłoby przy podjęciu decyzji o modernizacji linii kolejowej dokonanie analizy usytuowania stacji i przystanków kolejowych, tak aby prace modernizacyjne na linii kolejowej uwzględniały również potrzeby przestrzenne i funkcjonalne obecnych i przyszłych pasażerów. Dobrym przykładem takich działań jest obecna modernizacja linii kolejowej 275(E-59), w ramach której zmodernizowana została infrastruktura stacyjna a w przypadku niektórych stacji dokonano zmiany usytuowania peronów (np. stacja Szewce). Wskazane jest w tym względzie nawiązanie silnej współpracy z samorządami gmin przyległych do linii, które ze swojej strony mogłyby nie tylko wskazać przestrzenne uwarunkowania do dokonania zmian, ale również podjąć działania wspomagające kształtowanie miejsca węzłowego przyjaznego pasażerom.

Analizując istniejące zagospodarowanie, które może być dobrą bazą do kształtowania się potencjału pasażerskiego oraz biorąc pod uwagę planowane przeznaczenia terenów w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin proponuje się także rozpatrzenie wzbogacenia sieci kolejowej o poniższe lokalizacje przystanków kolejowych. Propozycja zostały celowo wskazana w najbliższym otoczeniu Wrocławia z uwagi na najbardziej intensywny rozwój terenów mieszkaniowych i największe w związku z tym powiązania w zakresie dojazdów do Wrocławia związanych z pracą, szkołą czy usługami.

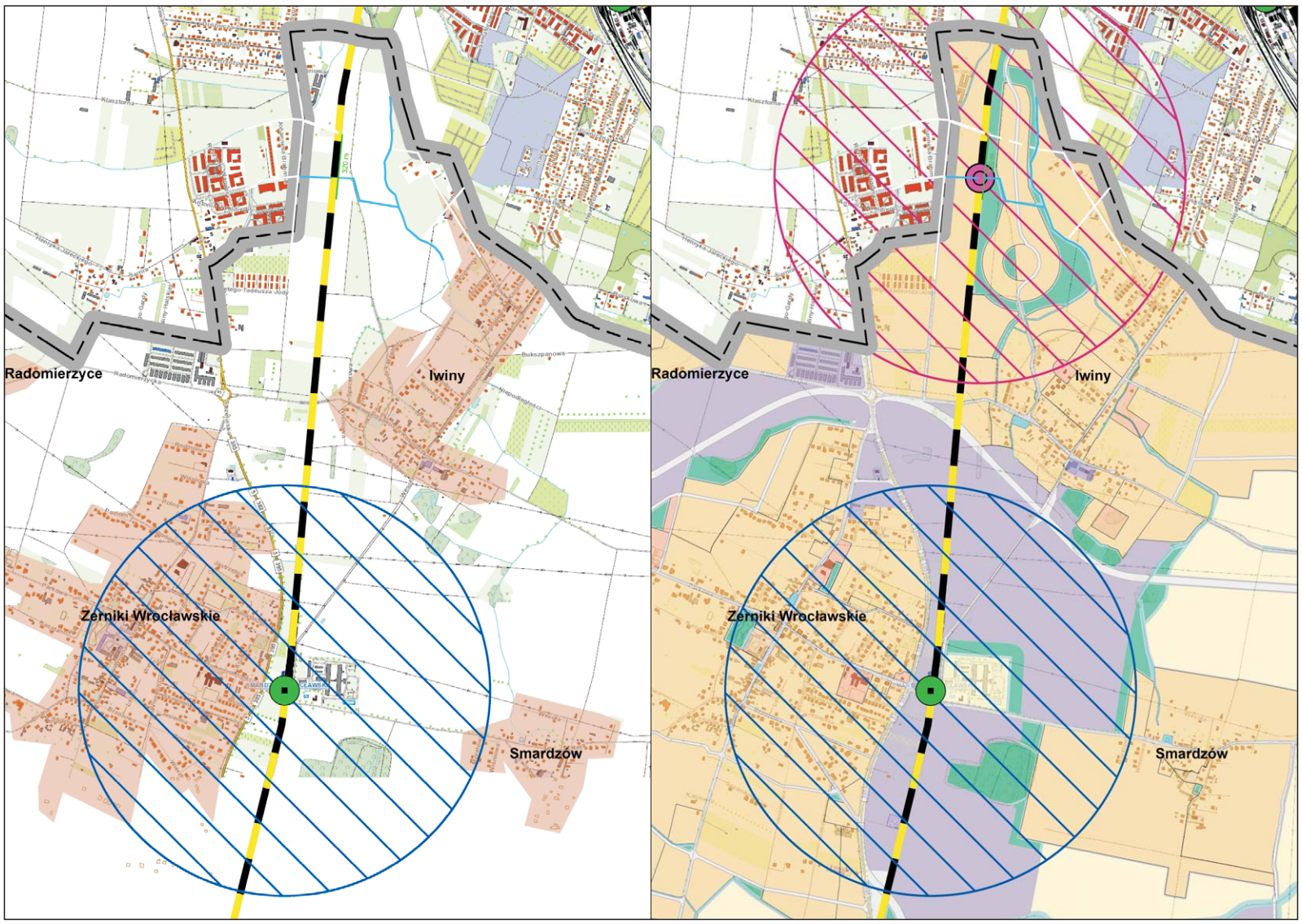
Kolorem niebieskim oznaczono stan istniejący z izochroną 1km od przystanku , kolorem różowym – proponowane lokalizacje przystanków z tożsamą izochroną.

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

MAPA 17, 18. Propozycja lokalizacji przystanku na linii kolejowej nr 274

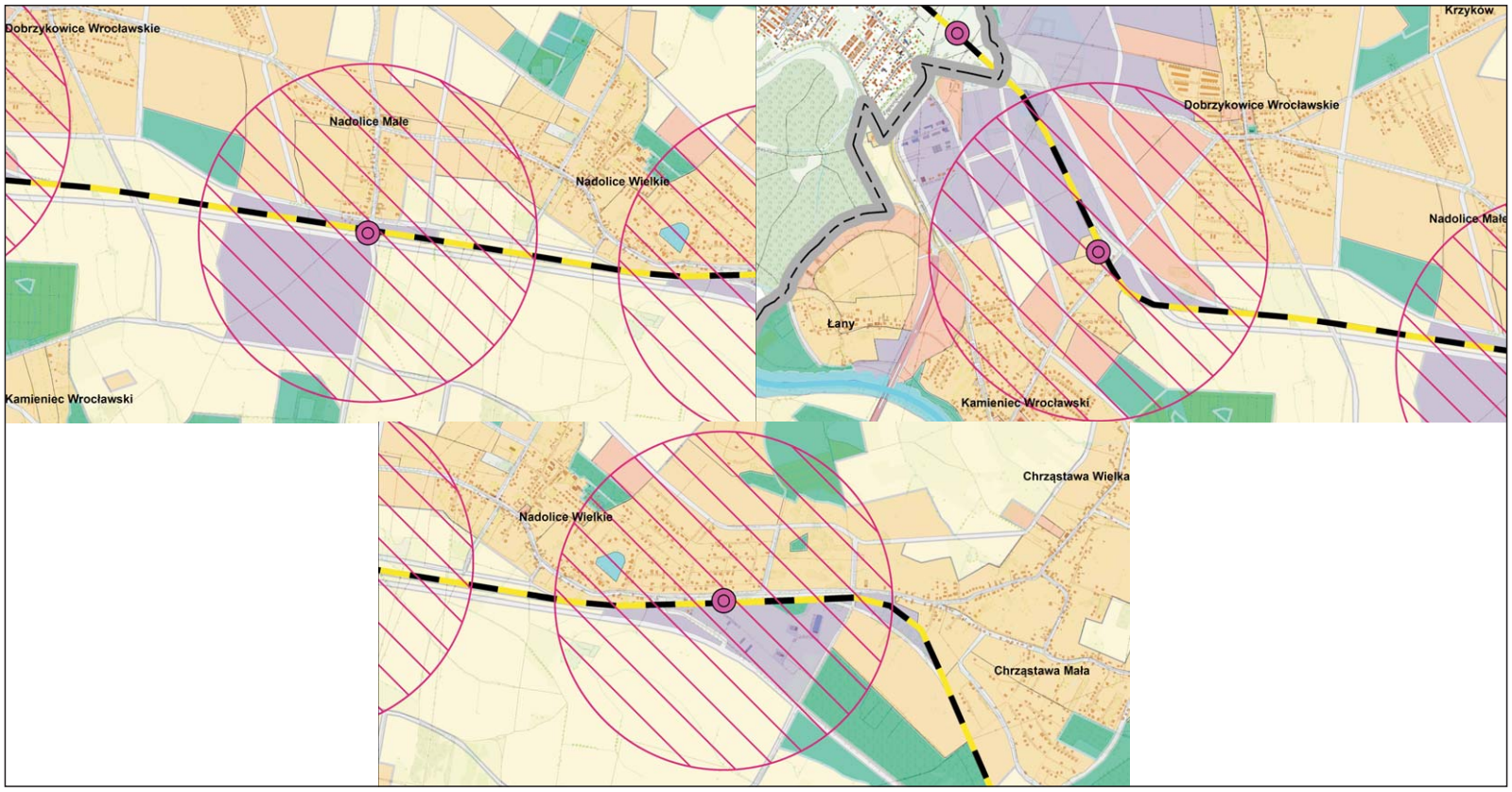


MAPA 19,20. Propozycja lokalizacji przystanku na linii kolejowej nr 276

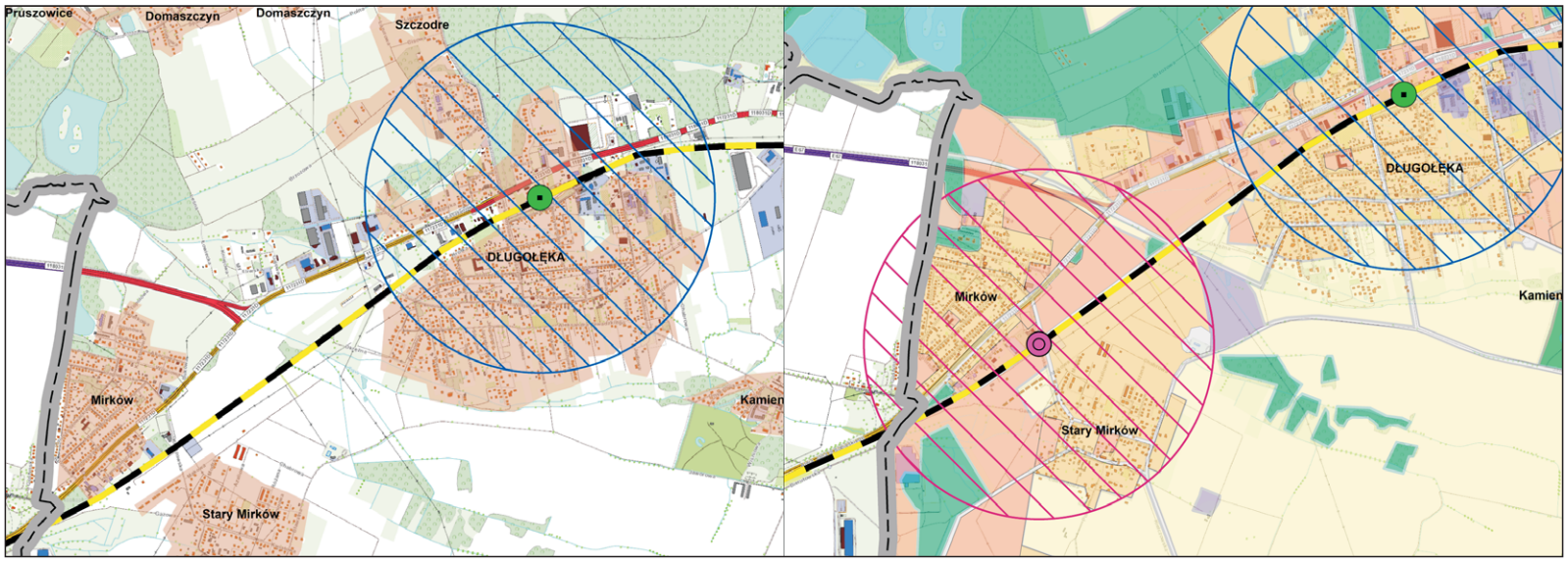


Źródło: Opracowanie BRW

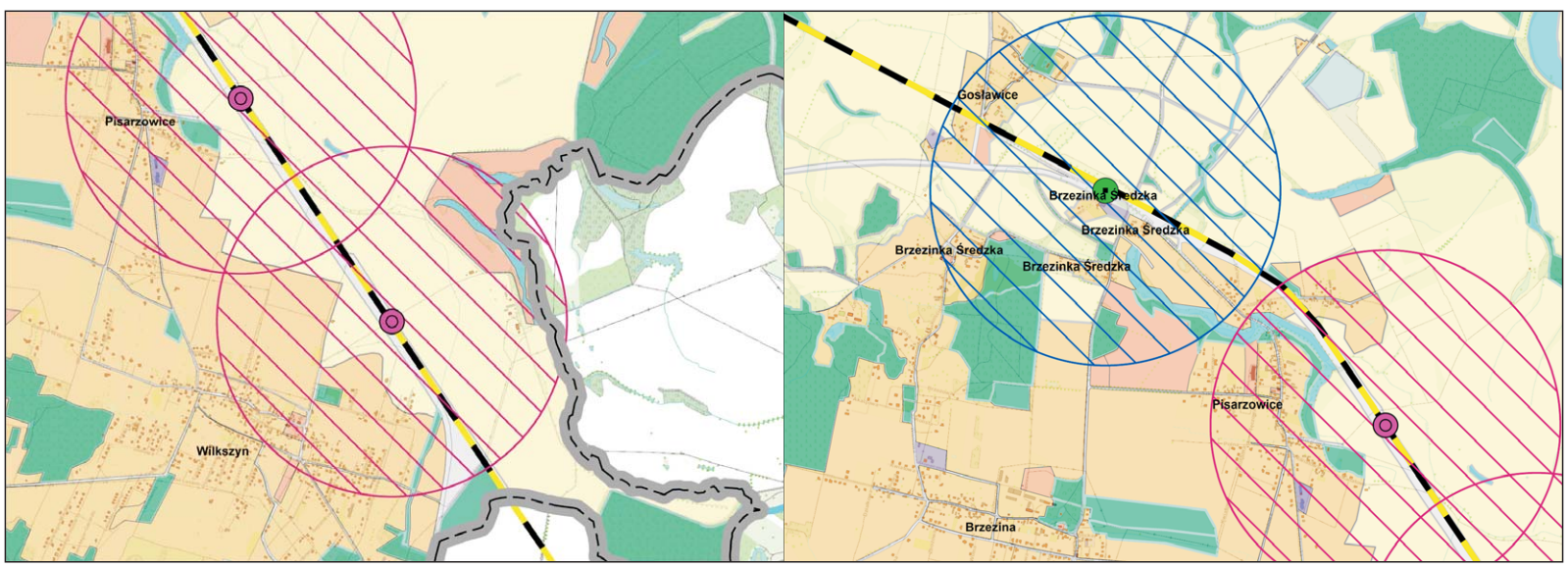
MAPA 21, 22, 23. Propozycja lokalizacji przystanków na linii kolejowej nr 292



MAPA 24,25. Propozycja lokalizacji przystanku na linii kolejowej nr 143

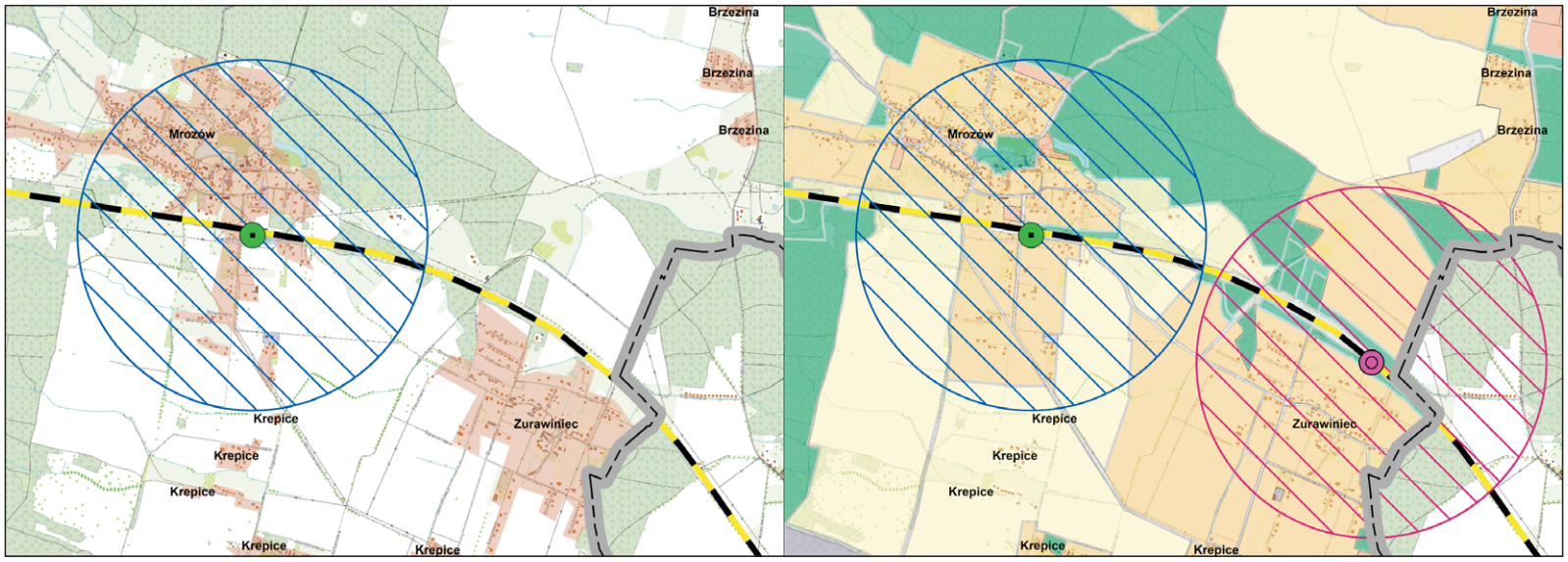


MAPA 26, 27. Propozycja lokalizacji przystanków na linii kolejowej nr 273



Źródło: Opracowanie BRW

MAPA 28, 29. Propozycja lokalizacji przystanków na linii kolejowej nr 275

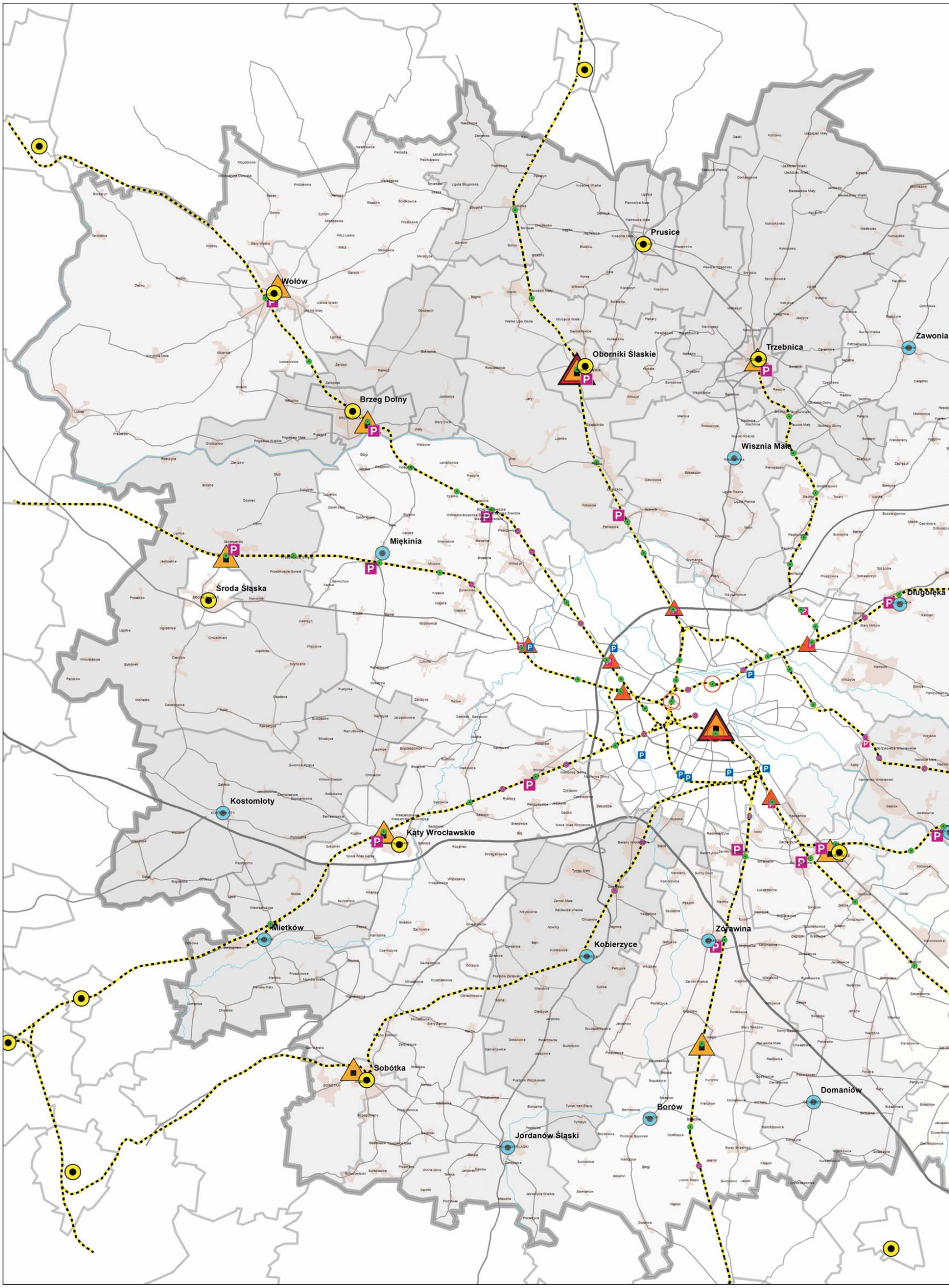


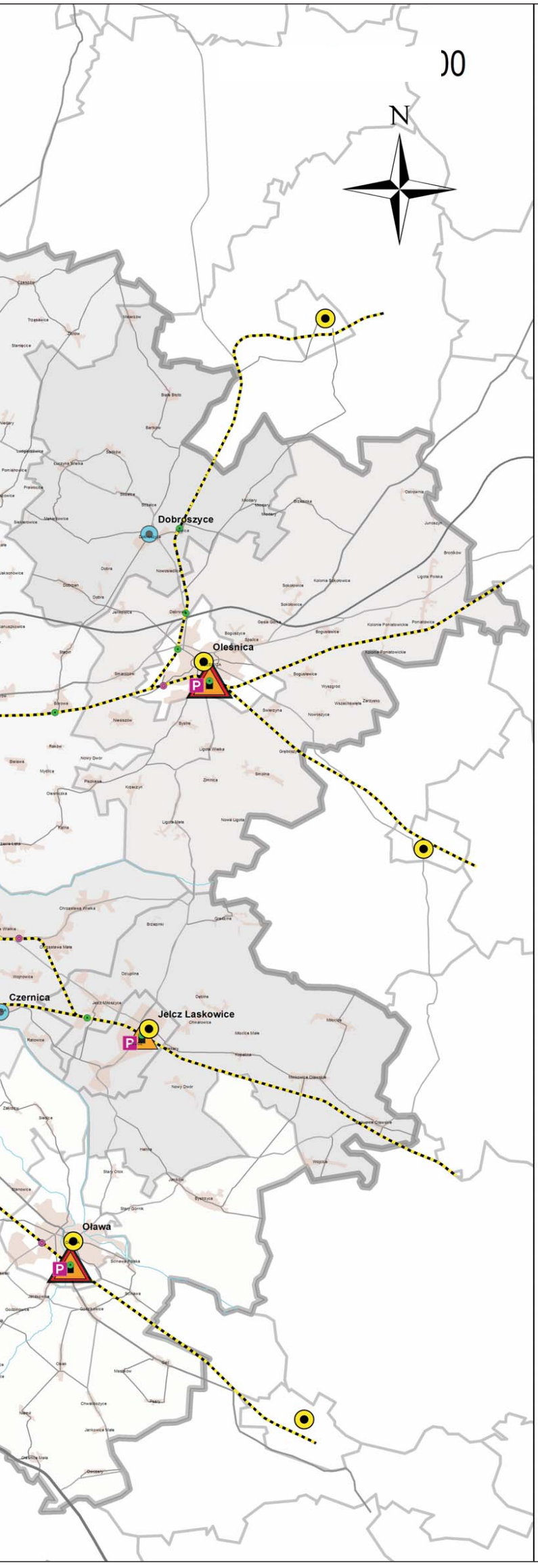
Źródło: Opracowanie BRW

WYTYCZNE DO PLANU TRANSPORTOWEGO DLA WROF – PODSUMOWANIE

1. Plan transportowy powinien być poprzedzony dokładnymi badaniami społecznymi mieszkańców dotyczącymi ich mobilności i preferencji korzystania z poszczególnych środków transportu.
2. Konsultacje społeczne powinny być prowadzone różnymi kanałami i umożliwić dostęp jak najszerszemu gronu mieszkańców (strona internetowa, forum, dyskusje warsztatowe, badania ankietowe, spotkania z mieszkańcami.
3. Podstawowym środkiem dla podróży pasażerskich w obszarze WrOF powinna być kolej aglomeracyjna.
4. Należy dążyć do uruchomienia pociągów dla ruchów aglomeracyjnych z przyjęciem docelowo odstępów czasowych w szczycie co 10 – 20 min w szczycie i 20 – 30 min poza szczytem,
5. Należy dążyć do przyjęcia w kursowaniu kolei aglomeracyjnej taktu.
6. Odległość pomiędzy przystankami kolei aglomeracyjnej powinna wynosić około 1-2 km w terenie zabudowanym, co pozwala w sposób optymalny objąć zasięgiem dostępności kolejowej obszary w zasięgu dojścia pieszego i dojazdu rowerowego z tych terenów znajdujących się w otoczeniu stacji i przystanków.
7. Ze względu na ograniczoną dostępność kolei do stacji i przystanków kolejowych należy zapewnić dojazd z terenów znajdujących się poza zasięgiem dojścia pieszego innymi środkami transportu jak rower, czy komunikacja autobusowa – dzięki temu zostanie powiększony obszar oddziaływania komunikacji kolejowej na obszary pozbawione tego dostępu bezpośrednio.
8. Linie autobusowe dowozowe powinny stanowić element systemowy zarówno jeśli chodzi o integrację rozkładów jazdy, jak i rozwiązania taryfowe.
9. Trasa linii autobusowych powinna przebiegać prostopadle do linii kolejowych nie zaś stanowić element konkurencyjny poprzez prowadzenie dojazdów do centrum aglomeracji na trasach promienistych równoległych do sieci kolejowych.
10. Szczególnie istotne jest utworzenie systemu, który umożliwi korzystanie z różnych środków transportu w ramach zintegrowanego systemu na podstawie jednego dokumentu (biletu), korzystne byłoby wypracowanie modelu wspierania przewozów środkami komunikacji zbiorowej rodzin (mogłoby to stanowić rozwiązanie korzystne dla osób, które korzystają z samochodu podwożąc innych członków rodziny do szkoły czy pracy na terenie Wrocławia).
11. Uzupełnieniem w zakresie organizacji systemu zintegrowanego powinna być organizacja miejsc do parkowania dla innych środków transportu w otoczeniu stacji i przystanków kolejowych w strefach podmiejskich (P&R, B&R), parkingi te powinny być bezpieczne i chroniące przed kradzieżą, ale również powinny stanowić element integracji – zmiana środka transportu na transport zbiorowy z preferencją kontynuacji podróży koleją bez ponoszenia dodatkowych kosztów wynikających z konieczności zaparkowania.
12. Uzasadnione byłoby dążenie do utworzenie organizacji zarządzającej zintegrowanym systemem transportu zbiorowego o zasięgu metropolitalnym oraz organizującej publiczny transport zbiorowy w całym obszarze WrOF.
13. Należałoby zapewnić odpowiedniej wielkości środki finansowe uwzględniające potrzeby rozwoju zrównoważonego systemu transportu celem odwrócenia obecnego trendu, jakim jest słabsza w stosunku do transportu indywidualnego kondycja transportu zbiorowego.
14. Konieczne jest dalsze prowadzenie działań w kierunku modernizacji linii kolejowych, które pozwolą na skrócenie czasu podróży i tym samym konkurencyjność dla transportu indywidualnego.
15. Działania w zakresie modernizacji infrastruktury powinny być skoordynowane z działaniami promującymi zrównoważoną mobilność oraz działaniami ograniczającymi ruch wraz z wprowadzeniem elementów uspokojenia ruchu samochodowego.

MAPA 30. Załącznik graficzny do wytycznych do planu transportowego dla WrOF





Wrocławski Obszar Funkcjonalny
Wytyczne do planu transportowego

OZNACZENIA:

- istniejace stacje i przystanki kolejowe
- proponowane przystanki kolejowe
- parkingi P&R wewn miejskie
- parkingi P&R zewn miejskie
- parkingi P&R aglomeracyjne
- węzły śródmiejskie
- węzły przesiadkowe miejskie zewn
- węzły przesiadkowe aglomeracyjne
- węzły przesiadkowe regionalne

OZNACZENIA DODATKOWE:

- Granica WROF
- Granica miasta WROCŁAW
- siedziby_gmin_WrOF
- miasta
- miejscowości WrOF
- linie_kolejowe
- rzeki_WrOF
- ist_drogi klasy A
- ist_drogi klasy S
- ist_drogi klasy GP
- ist_drogi klasy G
- ist_drogi klasy Z

ŚRODOWISKO PRZYRODNICZO-KULTUROWE I REKREACJA

CHARAKTERYSTYKA ŚRODOWISKA NATURALNEGO

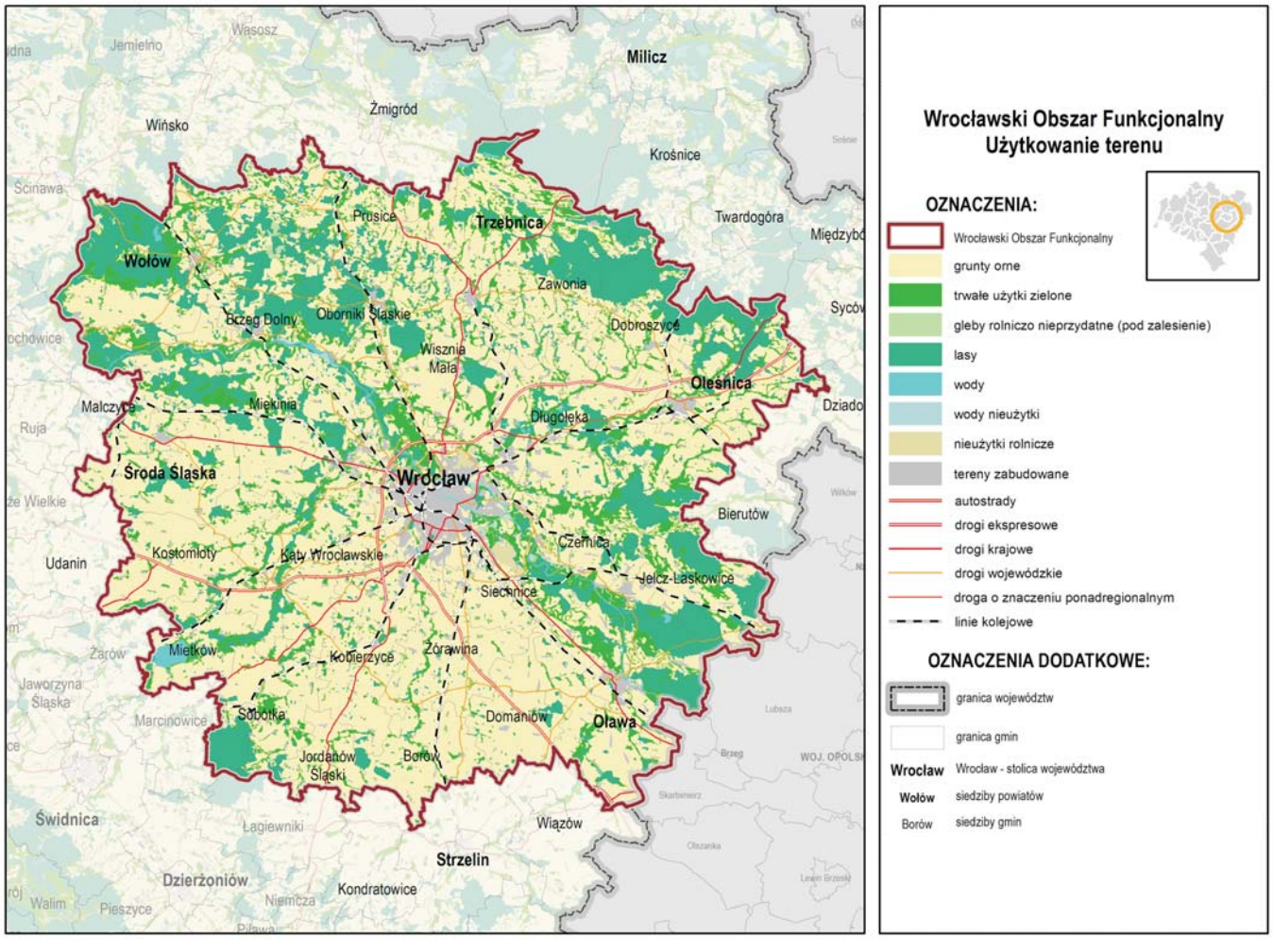
Użytkowanie terenu

W granicach obszaru objętego opracowaniem znajduje się 28 gmin, w tym ośrodek metropolitalny – Wrocław – miasto na prawach powiatu, 2 gminy miejskie, 10 miejsko-wiejskich oraz 15 gmin wiejskich. Łączna powierzchnia obszaru opracowania wynosi 412 823 ha, co stanowi 20,7% powierzchni województwa dolnośląskiego.
Miasta w swoich granicach administracyjnych zajmują 12,1% powierzchni obszaru, natomiast obszary wiejskie – 87,9%.

Użytkowanie terenu we WrOF i w województwie dolnośląskim (wg danych WGIK UMWD, stan na 01.01.2013 r.)

	WrOF				WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE	
	RAZEM		W TYM WROCŁAW			
	ha	%	ha	%	ha	%
Powierzchnia ogólna	412 823	100,00	29 282	100,0	1 994 674	100,0
Grunty użytkowane rolniczo	268 782	65,1	11582	39,6	1 137 471	57,0
Grunty leśne, zadrzewione i zakrzewione	83 138	20,1	1728	5,9	624 592	31,3
Tereny zabudowane i zurbanizowane	44 874	10,9	13 049	44,6	166 049	8,3
Grunty pod wodami	9 592	2,3	1 209	4,1	41 613	2,1
Pozostałe grunty	6 437	1,6	1 714	5,8	24 949	1,5

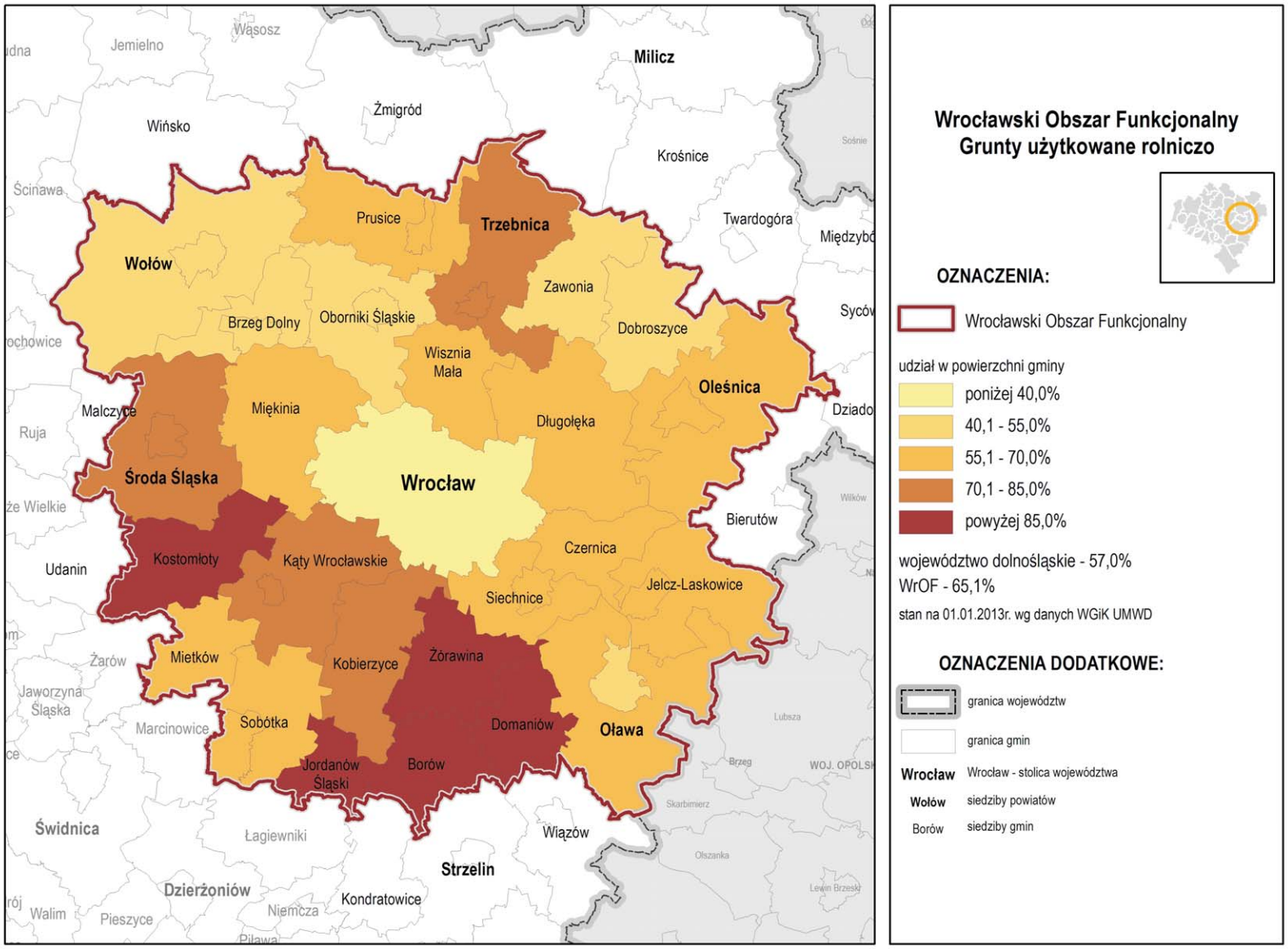
Użytkowanie terenu



"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

W strukturze użytkowania terenu (mapa „Użytkowanie terenu") przeważają grunty użytkowane rolniczo (grunty orne z sadami i trwałe użytki zielone) stanowiąc 65,1% obszaru. Najwyższy udział gruntów użytkowanych rolniczo występuje z reguły w gminach charakteryzujących się bardzo wysokim (powyżej 80 pkt) wskaźnikiem waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej, świadczącym o bardzo dobrych i dobrych warunkach dla prowadzenia produkcji rolniczej.

Udział gruntów użytkowanych rolniczo



Grunty leśne i zadrzewione stanowią 20,1% z czego lasy – 19,4%. Lesistość obszaru jest niższa od średniej dla województwa dolnośląskiego wynoszącej 30,6%. Do najbardziej zalesionych gmin obszaru należą gminy: Dobroszyce, Oborniki Śląskie i Brzeg Dolny.
Tereny zabudowane i zurbanizowane stanowią 10,9%, a grunty pod wodami - 1,9%, a ich powierzchnia zwiększyła się od roku 2007 o 3 598 ha.

Regionalizacja fizyczno-geograficzna

W regionalizacji fizycznogeograficznej (wg Kondrackiego) obszar opracowania mieści się w podprowincji Nizin Środkowopolskich, wchodzącej w skład prowincji Niżu Środkowoeuropejskiego oraz (południowa część) w podprowincji Sudetów z Przedgórzem Sudeckim w ramach prowincji Masywu Czeskiego.
Zgodnie z podziałem mezoregionalnym przeważająca liczba gmin leży w obrębie Równiny Wrocławskiej, Pradoliny Wrocławskiej oraz Równiny Oleśnickiej. Mezoregiony: Masyw Ślęży, Równina Świdnicka oraz Wzgórza Strzegomskie i Wzgórza Niemczańsko-Strzelińskie obejmują swoim zasięgiem południowe części gmin: Sobótka, Kostomłoty, Mietków oraz Jordanów Śląski, natomiast na obszarze Wysoczyzny Rościsławskiej położona jest zachodnia część gminy Oborniki Śląskie oraz gmina Wołów.

Klimat

Klimat obszaru kształtowany jest przez ogólne warunki atmosferyczne typowe dla klimatu umiarkowanego o cechach przejściowych między klimatem morskim a kontynentalnym charakterystycznego dla całego województwa dolnośląskiego. Średnioroczna temperatura wynosi ok. 8^0C, osiągając maksymalne wartości w lipcu, natomiast minimalne w styczniu–lutym. Długi okres wegetacyjny wynosi od 220 do 230 dni, natomiast opady koncentrują się głównie w ciepłej porze roku (średnioroczne wartości wynoszące ok. 600 mm).
Największa część obszaru objętego opracowaniem znajduje się w regionie klimatycznym Dolnośląskim Środkowym, obejmującym Nizinę Śląską i Przedgórze Sudeckie.

Geologia i rzeźba terenu

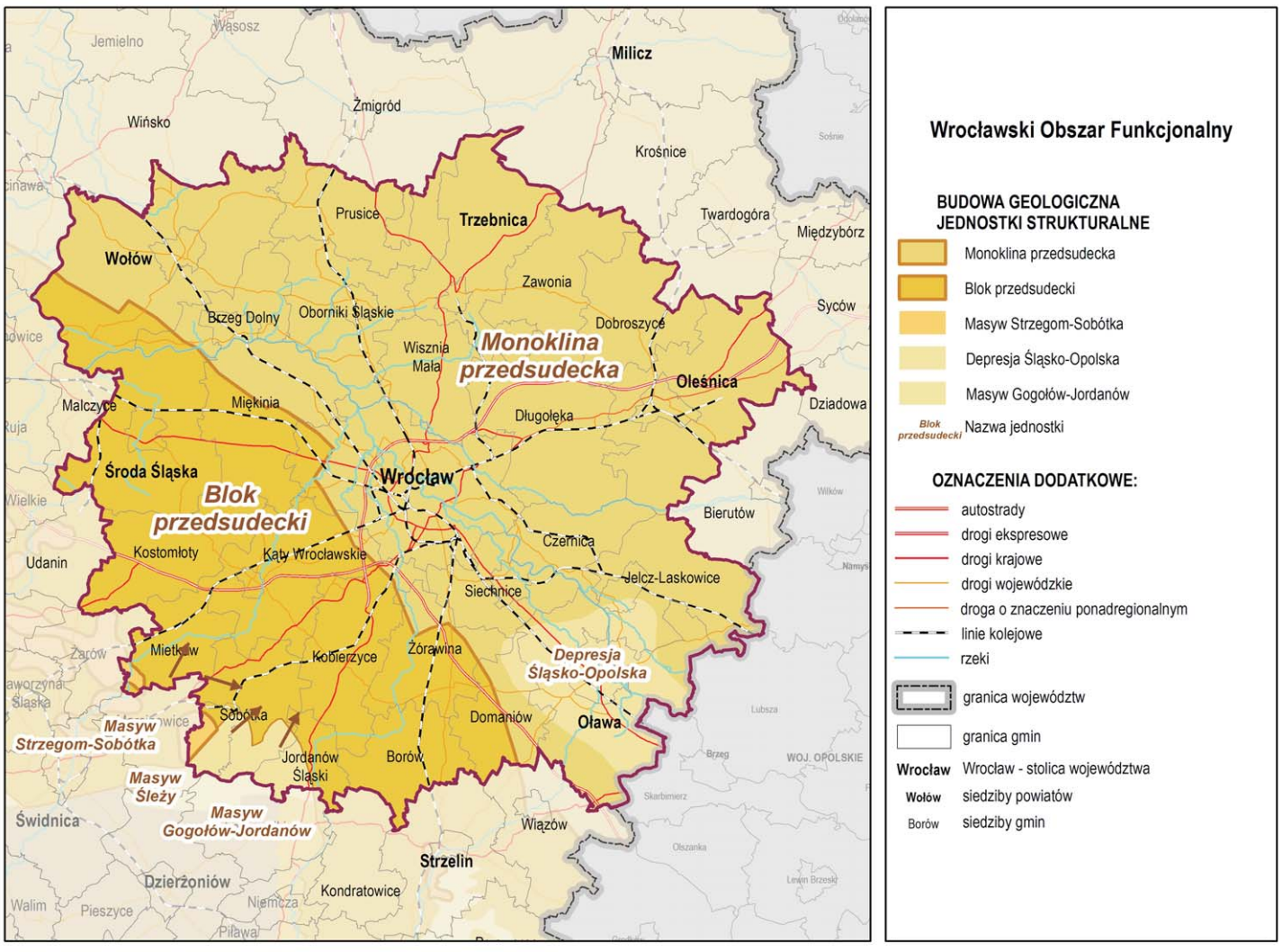
Pod względem budowy geologicznej omawiany obszar znajduje się w granicach dwóch dużych jednostek geologiczno-strukturalnych charakteryzujących się odmienną budową. Są to, rozdzielone strefą uskoków środkowej Odry, blok przedsudecki oraz monoklina przedsudecka. Jednostki te rozciągają się od północnego-zachodu na południowy-wschód i obniżają progowo w kierunku północnego-wschodu (mapa „Budowa geologiczna. Jednostki strukturalne"). W południowo-zachodniej części obszar WrOF znajduje się blok przedsudecki zbudowany z prekambryjskich i paleozoicznych skał krystalicznych przykrytych pokrywą utworów mezozoicznych i kenozoicznych, schodzących w kierunku północno-wschodnim pod młodsze utwory monokliny przedsudeckiej. W południowo-zachodniej części obszaru możemy wyróżnić fragmenty masywów Strzegom-Sobótka, Ślęży oraz Gogołów-Jordanów stanowiących jego jednostki strukturalne.

ZDJĘCIE.
ŚLĘŻA – WIDOK Z DROGI NR 8
(fot. Ewa Markowicz Judycka)



Monoklina przedsudecka zbudowana jest z utworów karbonu, permu i triasu przykrytych warstwami osadów trzeciorzędowych i czwartorzędowych (WBU, 2005). Niejednorodna budowa geologiczna tego obszaru, jak również całego Dolnego Śląska, jest bazą do dokumentowania różnorodnych złóż kopalin.
Współczesna forma rzeźby terenu jest wynikiem działania czynników: glacjalnego związanego z plejstoceńskimi zlodowaceniami i pozostałymi po nich formami takimi jak moreny, najczęściej denne płaskie i czołowe; fluwialnego związanego z rozwojem sieci rzecznej Odry oraz eolicznego (np. pokrywy lessowe, które osadziły się na obszarach wysoczyznowych na Wzgórzach Trzebnickich) i antropogenicznego związanego z działalnością gospodarczą (np. wylesienia, górnictwo) i osadniczą człowieka. Oś obszaru stanowi przepływająca z południowego-wschodu w kierunku północnego-zachodu Odra. Szerokość jej doliny waha się od 6 do 10 km. Najwyższym punktem jest góra Ślęża wznosząca się na wysokość 718 m n.p.m.

Budowa geologiczna. Jednostki strukturalne



"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Kopaliny

W granicach opracowania udokumentowano złoża (w nawiasach liczba złóż): gazu ziemnego (2), glin ceramicznych i kamionkowych (1), kamieni łamanych i blocznych (6), kwarcu żyłowego (1), piasków kwarcowych (3), piasków i żwirów (113), surowców ilastych ceramiki budowlanej (15) oraz surowców skaleniowych (2).

Najliczniej reprezentowaną grupą surowców skalnych, okruchowych są piaski i żwiry. W regionie udokumentowano 113 z 439 dolnośląskich złóż tego surowca. Złoża te związane są z utworami dolin rzek i utworami wodno-lodowcowymi w północnej części WrOF.

W granicach WrOF udokumentowano również 3 złoża (obecnie nie eksploatowane) piasków kwarcowych odpowiednich do produkcji cegły wapienno-piaskowej: Bystrzyca Oławska I i Godzikowice (gm. Oława), Kozików (gm. Kostomłoty).

W południowej części WrOF, w gminach Sobótka i Jordanów Śląski, występują złoża kamieni łamanych i blocznych. Są to złoża granitu: Pagórki Zachodnie, Strzeblów I, Strzeblów II oraz złoża serpentynitu: Jordanów, Jordanów I, Nasławice.

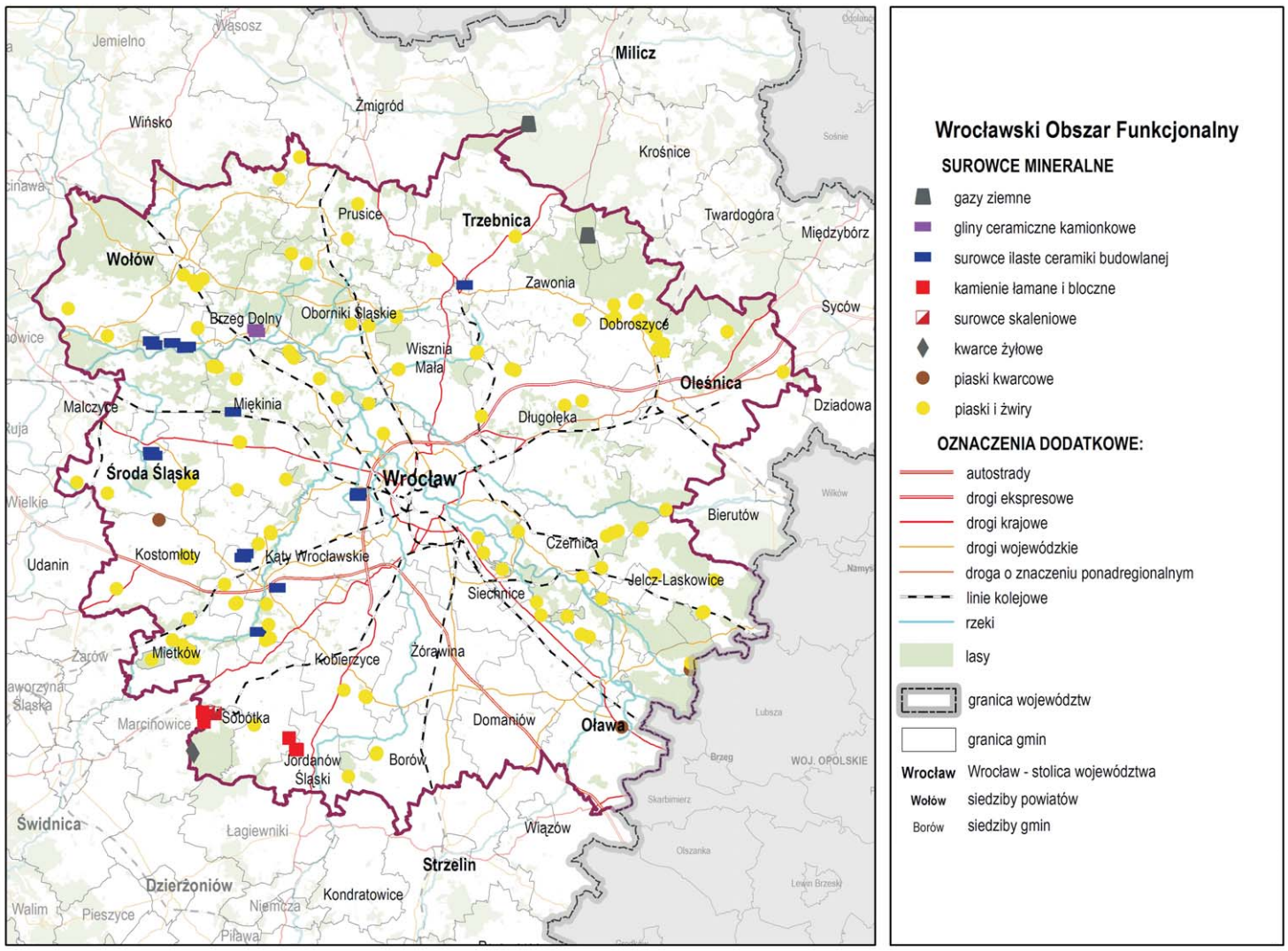
Udokumentowano tu także dwa z 9 dolnośląskich surowców skaleniowych: Pagórki Wschodnie i Stary Łom w powiecie wrocławskim. To ostatnie jest jedynym eksploatowanym w kraju złożem tego surowca.

Występowanie kwarcu żyłowego udokumentowano jedynie na Dolnym Śląsku i jedno z siedmiu jego złóż, obecnie nie eksploatowane, znajduje się w omawianym obszarze.

Najważniejsze w grupie surowców skalnych ilastych są, wykorzystywane do produkcji m.in. cegły, dachówki i wielu innych produktów ceramicznych, surowce ilaste ceramiki budowlanej, których 15 z 71 dolnośląskich złóż występuje na terenie WrOF (największe w gminach Kąty Wrocławskie i Miękinia). Ponadto w powiecie wołowskim udokumentowano złoże glin ceramicznych kamionkowych (złoże Kraniec).

Poza surowcami skalnymi na północnych krańcach WrOF występują, związane z przedsudeckimi utworami permu, 2 udokumentowane złoża gazu ziemnego zaliczanego do kopalin energetycznych.

Lokalizacja najważniejszych złóż kopalin



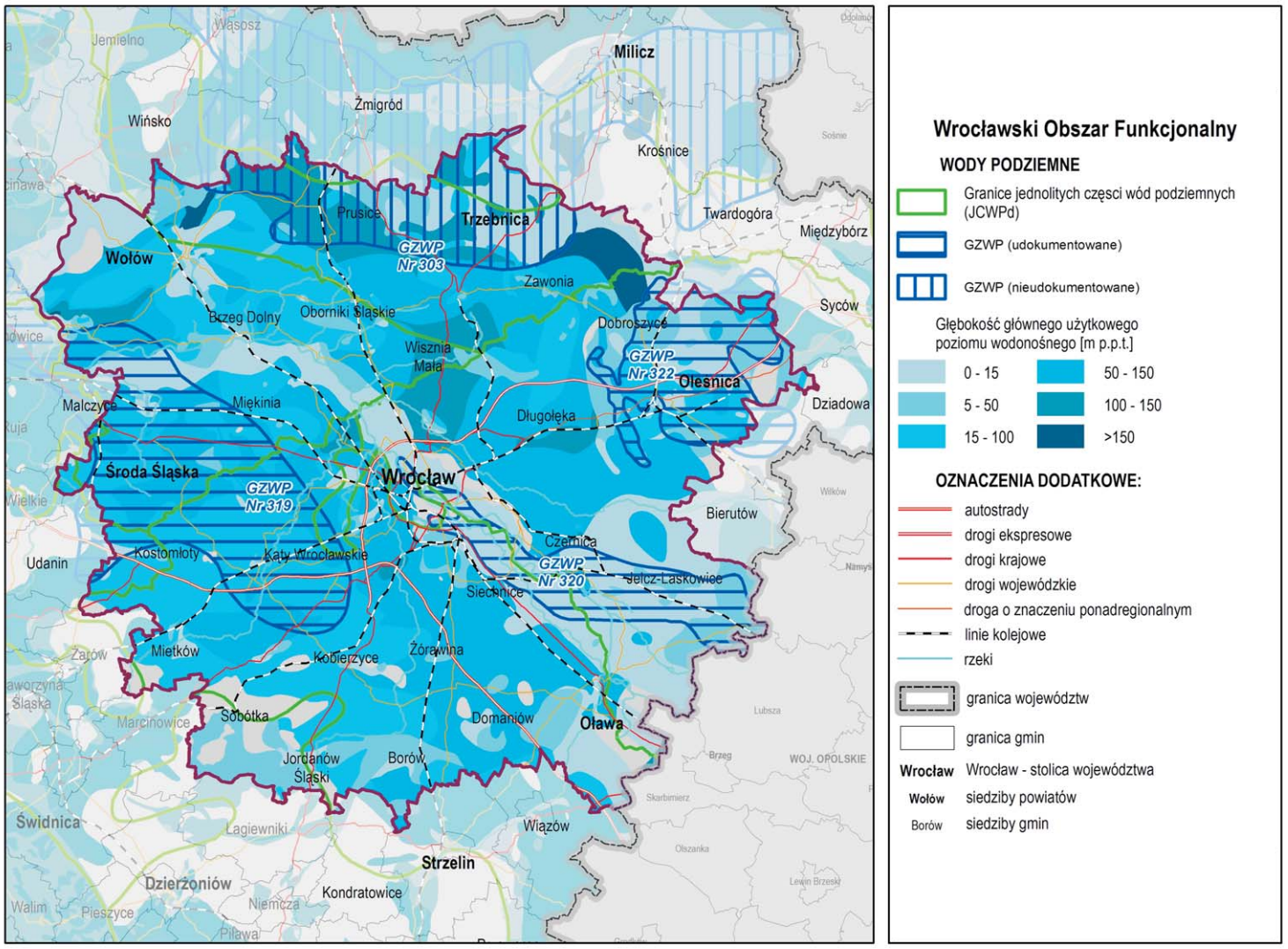
Wody podziemne

Biorąc pod uwagę podział kraju na jednolite części wód podziemnych (JCWPd), będące podstawowymi elementami gospodarowania tymi wodami, w obszarze WrOF znajduje się 7 fragmentów takich JCWPd (granice JCWPd – mapa „Wody podziemne").

W obszarze objętym opracowaniem znajdują się (w całości lub fragmentach): udokumentowane Główne Zbiorniki Wód Podziemnych: trzeciorzędowy nr 319 Subzbiornik Prochowice-Środa Śląska w zachodniej części WrOF, czwartorzędowy nr 320 Pradolina rzeki Odra w środkowej części obszaru oraz czwartorzędowy nr 322 Zbiornik Oleśnica, a także nie posiadający dokumentacji hydrogeologicznej czwartorzędowy GZWP nr 303 Pradolina Barycz-Głogów (E) w północnej części WrOF.

Na całym obszarze opracowania głębokość użytkowego poziomu wodonośnego zawiera się w przedziale od kilku do ponad 150 metrów. Najpłycej występuje on w utworach czwartorzędowych dolin rzecznych Odry i jej dopływów. Najgłębiej na terenach na północ od rzek Odry od 50 do 100 i miejscami w północnej części obszaru opracowania pow. 150. W niektórych rejonach, zwłaszcza w południowej części oraz częściowo na terenie Wrocławia, brak jest użytkowego poziomu wód podziemnych. Granice GZWP na tle głębokości głównego użytkowego poziomu wodonośnego pokazano na mapie „Wody podziemne".

Monitoring stanu wód podziemnych jest prowadzony przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska we Wrocławiu.



Wody powierzchniowe

Osią sieci hydrograficznej obszaru jest, przepływająca z południowego wschodu na północny zachód, rzeka Odra, której długość w tym obszarze wynosi 114 km.

Zlewnie dopływów lewostronnych Odry mają charakter górsko-nizinny i odwadniają północną część Sudetów. Dopływy prawostronne są rzekami nizinnymi, więc ich wezbrania powodziowe nie są tak znaczne jak wezbrania powodziowe dopływów lewostronnych.

Największymi lewobrzeżnymi dopływami na terenie WrOF są rzeki: Bystrzyca, Ślęza i Oława, prawobrzeżnymi: Widawa i Jezierzyca. Koryta większości tych rzek są obwałowane i uregulowane.

Odra, przystosowana do żeglugi śródlądowej, na terenie wielu gmin posiada zabezpieczenia brzegów narzutem kamiennym oraz ostrogami (gmina Brzeg Dolny, Oborniki Śląskie, Środa Śląska). Niektóre odcinki Odry zachowały swój naturalny lub zbliżony do naturalnego charakter, gdzie rzeka płynie szeroka doliną z licznymi łachami, zakolami i starorzeczami.

Istotnym elementem systemu wód powierzchniowych są również występujące tu zbiorniki wodne, z których największy, o powierzchni ok. 900 ha, to Zbiornik Mietkowski. Jest to zbiornik zaporowy utworzony głównie dla celów przeciwpowodziowych na rzece Bystrzycy.

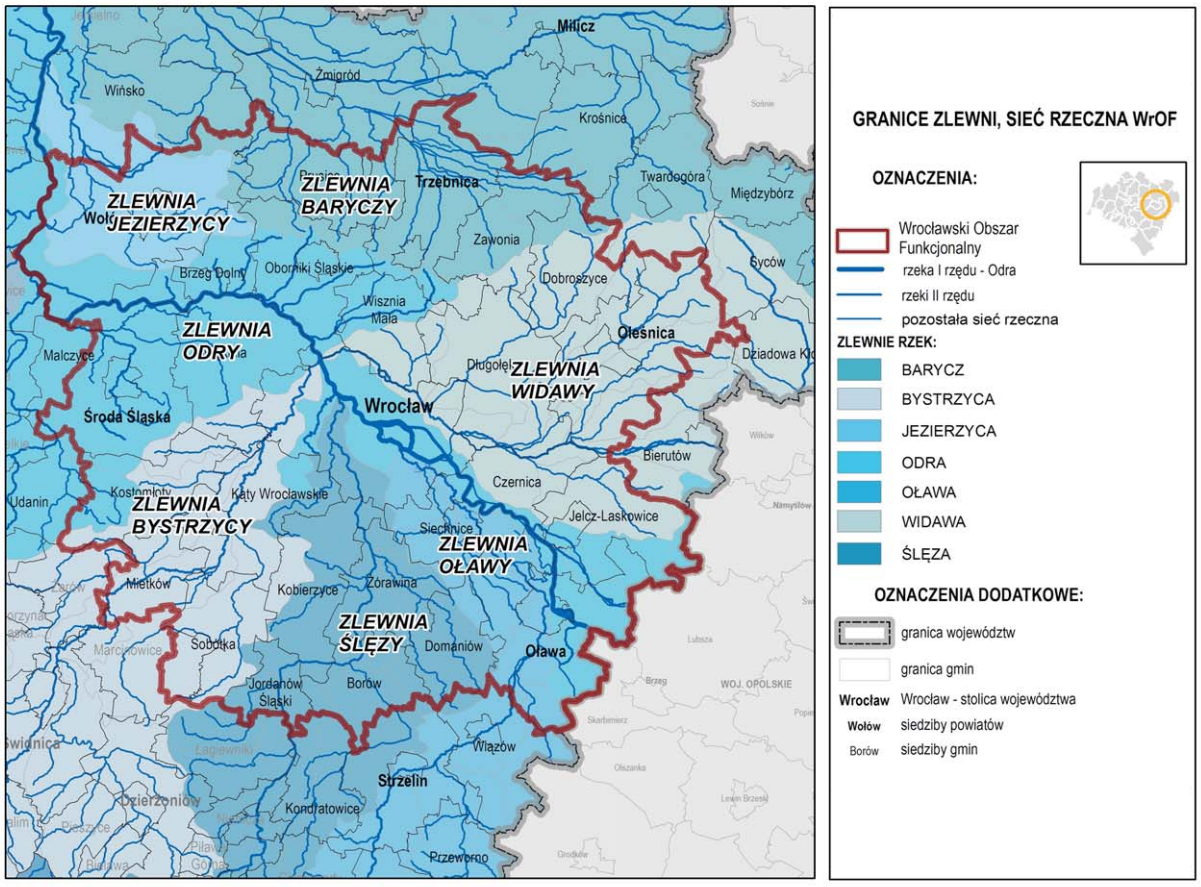
Pozostałe znacznie mniejsze zbiorniki spełniają różnorodne funkcje: hodowli ryb, małej retencji, przeciwpożarowe, rekreacyjne.

ZDJĘCIE
ZBIORNIK „JORDANÓW"
(fot. Ewa Markowicz Judycka)



"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Układ hydrograficzny



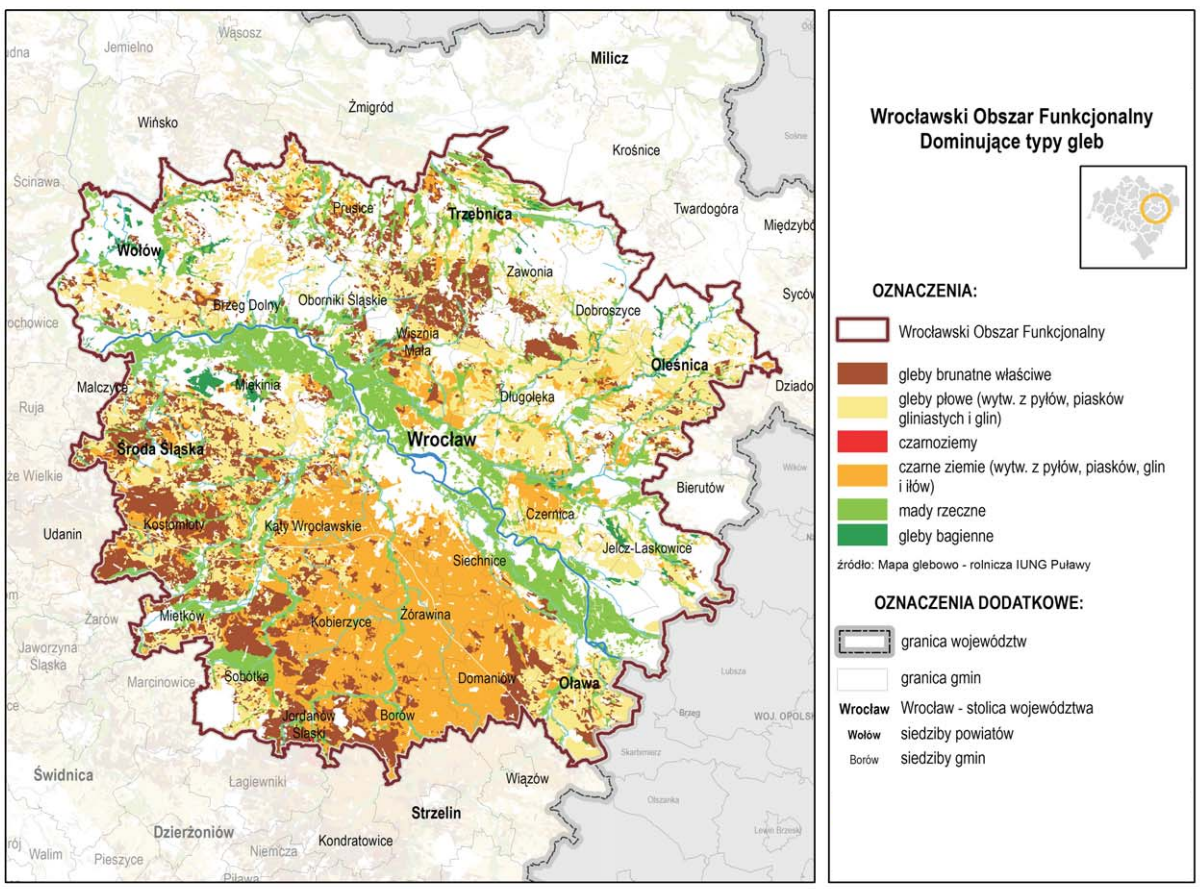
Warunki glebowe

Gleby obszaru objętego opracowaniem wykazują znaczne zróżnicowanie typologiczne (mapa „Dominujące typy gleb"), wynikające z budowy geologicznej powierzchniowej warstwy litosfery. Na południe od linii Odry rozciągają się czarne ziemie, tworząc zwarte kompleksy na obszarze gmin: Borów, Domaniów, Kąty Wrocławskie, Żórawina, Kobierzyce oraz w południowo-zachodniej części gminy Siechnice.

W części południowej obszaru, występują gleby brunatne właściwie oraz czarne ziemie o bardzo wysokiej przydatności rolniczej. W południowo-wschodniej oraz w zachodniej (w mozaice z glebami brunatnymi właściwymi) części występują nieco słabsze gleby płowe wytworzone z pyłów, piasków gliniastych i glin o słabszej przydatności rolniczej.

Na północ od Odry dominują gleby płowe, tworząc miejscami mozaikowy układ z glebami brunatnymi (skupionymi głównie na terenie gminy Trzebnica) oraz czarnymi ziemiami (gmina Wisznia Mała oraz Czernica). Wzdłuż dolin rzecznych na terenie całego WrOF-u z naniesionych aluwiów wytworzyły się mady wykazujące różny stopień przydatności rolniczej i stanowiące często podłoże dla użytków zielonych, zadrzewień i zakrzewień.

Dominujące typy gleb (źródło: Mapa glebowo-rolnicza, IUNG Puławy)

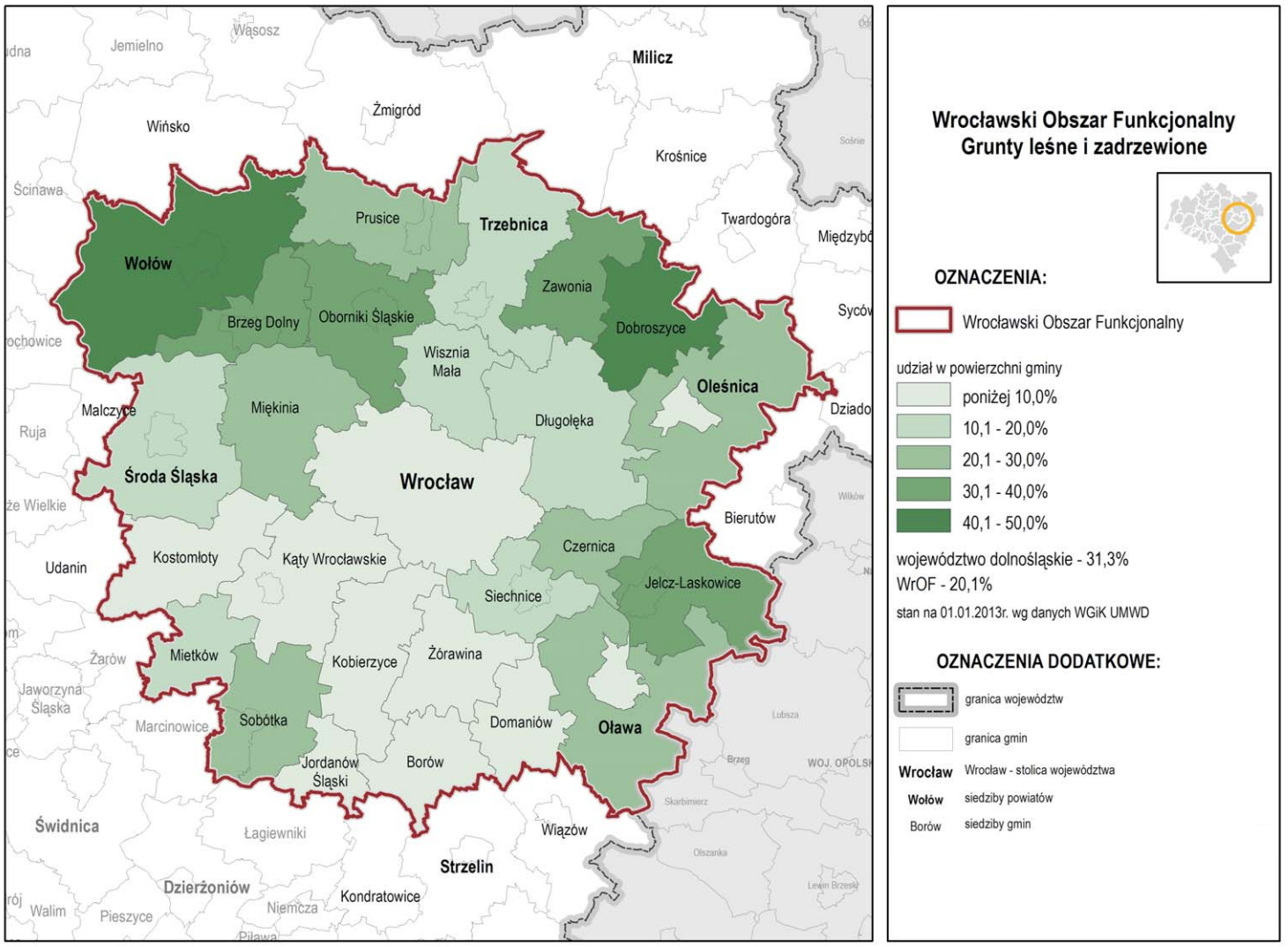


Lasy

Lasy zajmują 19,4% powierzchni terenu WrOF. Znacznie większa powierzchnia kompleksów leśnych występuje w części rozciągającej się na północ od Odry. Największą lesistością, powyżej średniej dla województwa dolnośląskiego, charakteryzują się więc takie gminy jak: Jelcz-Laskowice, Brzeg Dolny, Oborniki Śląskie, Zawonia, Wołów i Dobroszyce. Miasta: Wrocław, Oleśnica i Oława oraz 7 gmin położonych na południe od Odry należą do najmniej zalesionych (poniżej 10% obszaru) gmin województwa.

W składzie gatunkowym lasów dominują gatunki iglaste, głównie sosna, charakterystyczna dla siedlisk borowych. Drugi pod względem ilościowym gatunkiem jest dąb, którego udział wzrasta wraz z żyznością siedlisk. Gatunkami domieszkowymi są głównie brzoza, olcha i akacja.

Udział gruntów leśnych i zadrzewionych (%)



Ochrona przyrody

Obszar objęty opracowaniem, pomimo intensywnego zagospodarowania i wykorzystywania dla celów gospodarczych i mieszkalnictwa, posiada cenne walory przyrodnicze i krajobrazowe. Najważniejsze z nich chronione są w ramach regionalnego systemu obszarów chronionych województwa dolnośląskiego (stanowiącego integralną część systemu krajowego). W obszarze opracowania znajduje się (w całości lub fragmenty): 14 rezerwatów przyrody, 2 parki krajobrazowe w całości oraz 2 parki krajobrazowe we fragmentach oraz 1 obszar chronionego krajobrazu.

Ponadto występują tu liczne obszary o randze subregionalnej, istotne z punktu widzenia zachowania różnorodności biologicznej i walorów krajobrazowych, takie jak użytki ekologiczne i zespoły przyrodniczo-krajobrazowe.

Ochrona i racjonalne wykorzystywanie zasobów środowiska na obszarach zawierających najcenniejsze gatunki i siedliska na kontynencie stały się celem powoływania obszarów Europejskiej Sieci Ekologicznej NATURA 2000. Cele ochrony na obszarach sieci są osiągane poprzez zachowanie w dobrym stanie bądź odtworzenie siedlisk roślin i zwierząt, kluczowych dla zachowania przyrodniczego dziedzictwa Europy. Zostały one wymienione w załącznikach do Dyrektyw Unijnych: tzw. Dyrektywy Ptasiej i Siedliskowej, stąd podział na dwa typy obszarów – obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) oraz specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO) oraz obszary mające znaczenie dla Wspólnoty (OZW).

W analizowanym obszarze występuje w całości lub fragmentami 21 specjalnych obszarów ochrony siedlisk oraz 4 obszary specjalnej ochrony ptaków.

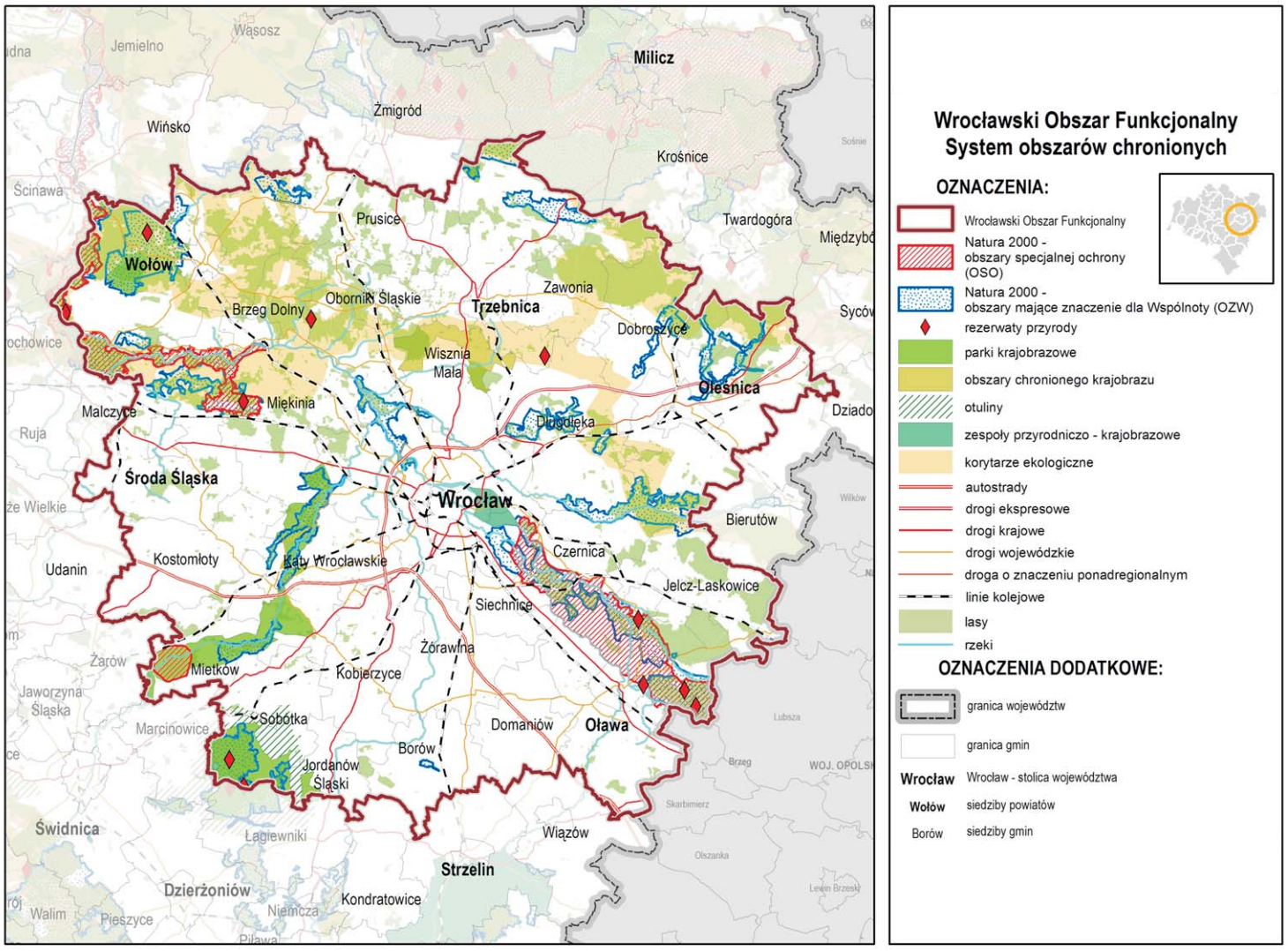
Korytarze ekologiczne

Niezwykle cennym elementem dla zapewnienia spójności i integralności środowiska przyrodniczego są korytarze ekologiczne, obecnie nieobjęte ochroną prawną.

Ich głównym celem jest przeciwdziałanie izolacji obszarów cennych przyrodniczo, umożliwienie migracji zwierząt i roślin w skali kraju oraz całego kontynentu europejskiego oraz ochrona i odbudowa bioróżnorodności zarówno na obszarach sieci NATURA 2000, jak i innych terenach o dużej wartości

Przez obszar objęty opracowaniem przebiega jeden głównych korytarzy ekologicznych:Południowo-Centralny (GKPdC-9) łączący Roztocze z Lasami Janowskimi, Puszczą Sandomierską i Świętokrzyską, Przedborskim Parkiem Krajobrazowym, Załęczańskim Parkiem Krajobrazowym, następnie biegnący do Lasów Lublinieckich i Borów Stobrawskich aż do Lasów Milickich, Doliny Baryczy i Borów Dolnośląskich.

Położenie obszarów chronionych i głównych korytarzy ekologicznych w granicach opracowania przedstawiono na mapie „System obszarów chronionych".



ZASOBY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO

Wrocławski Obszar Funkcjonalny w ogólnym zarysie obejmuje obszary historycznych księstw: wrocławskiego, świdnicko-jaworskiego, oleśnickiego i oławskiego. Wyróżnia się ogromnym bogactwem i różnorodnością tak całych zespołów urbanistycznych, jak i całych kompleksów zabytkowych oraz pojedynczych obiektów, z których duża część posiada wybitne walory architektoniczno-artystyczne i historyczne. Występujące tu zasoby zabytkowe reprezentują wszystkie epoki i style artystyczne, począwszy od wczesnego średniowiecza aż po XX wiek.

Zespoły archeologiczne

Najwcześniejsze znaleziska archeologiczne potwierdzające obecność człowieka na tym terenie sięgają epoki paleolitu, jak np. obozowisko Homo Erectusa w Winnej Górze k. Trzebnicy. Prehistoryczne ślady obecności różnych kultur i ludów penetrujących ten teren począwszy od VII w. dokumentują liczne znaleziska archeologiczne, są to przede wszystkim pozostałości osad i cmentarzysk. Cenne odkrycia z czasów Cesarstwa Rzymskiego, jak np. grobowiec dostojnika rzymskiego odnaleziony na wrocławskim Zakrzowie, są dowodem na przebieg szlaku bursztynowego w tym rejonie.

Historyczne założenia urbanistyczne

Intensywny proces osadniczy na Śląsku przypadający na przełom XII i XIII wieku związany był z wprowadzeniem nowego systemu organizacyjno-prawnego, jakim były lokacje na prawie niemieckim. Najwcześniej lokowanym miastem w tym rejonie była Środa Śląska (1223 r.), a jej statut określony mianem prawa średzkiego stanowił wzór dla wielu następnych lokacji. Większość miast tego obszaru posiada średniowieczny rodowód i zachowała układ przestrzenny typowy dla miast lokacyjnych są to m.in.: Dobroszyce, Kąty Wrocławskie, Kostomłoty, Oleśnica, Oława, Prusice, Sobótka, Środa Śląska, Trzebnica, Wołów oraz Wrocław.

Wśród gęsto występujących obiektów architektury rezydencjonalnej na uwagę zasługują założenia pałacowo-parkowe malowniczo położone w Dolinie Bystrzycy, są to m.in. zamek we wrocławskiej Leśnicy oraz obiekty w Samotworze, Skałce, Małkowicach, Sadowicach, Jurczycach, Kątach Wrocławskich, Sośnicy, Krobielowicach, Kamionnej, Okulicach, Milinie, Mietkowie, Borzygniewie i Domanicach. Niestety wiele z wymienionych obiektów pozostaje w stanie ruiny, jak np. pałac w Kamionnej, Okulicach, Mietkowie czy Borzygniewie.

Założenia zabytkowej zieleni

Naturalnym otoczeniem pałaców i dworów były komponowane założenia zieleni, jak parki, ogrody i aleje. Ich kompozycja była odzwierciedleniem panujących ówcześnie trendów w sztuce ogrodowej. Otoczenie barokowej rezydencji stanowił zazwyczaj regularny ogród o kompozycji geometrycznej, wypełniony rzeźbą figuralną i obiektami małej architektury (pawilony, oranżerie), jak np. w Brzezince Oleśnickiej, Oleśnicy Małej, Zaprężynie. W późniejszym okresie, tj. u schyłku XVIII i w XIX w. kompozycje zieleni przybrały formy krajobrazowe, sprawiające wrażenie naturalności.

ZDJĘCIE
PAŁAC W KROBIELOWICACH
(fot. Ewa Markowicz Judycka)



Architektura sakralna

Krajobraz kulturowy omawianego obszaru wzbogacają licznie występujące obiekty architektury sakralnej. Należą do nich wybitne realizacje sakralne z okresu średniowiecza, jak np. kościoły wrocławskie skoncentrowane w rejonie Ostrowa Tumskiego i lewobrzeżnego Wrocławia, a także miejskie kościoły parafialne w Oleśnicy, Oławie i Środzie Śląskiej. Interesującym obiektem sakralnym z okresu reformacji jest kościół w Żórawinie, którego wystrój reprezentuje europejski poziom artystyczny. Obok tego godnym uwagi jest zespół kościołów drewnianych, jakie zachowały się w Boguszycach (gm. Oleśnica), Bystrzycy Oławskiej (gm. Oława), Godzięcinie (gm. Brzeg Dolny), Koniowie (gm. Trzebnica), Kuźniczysku (gm. Zawonia), Pawłowie Trzebnickim (gm. Prusice), Złotowie (gm. Zawonia).

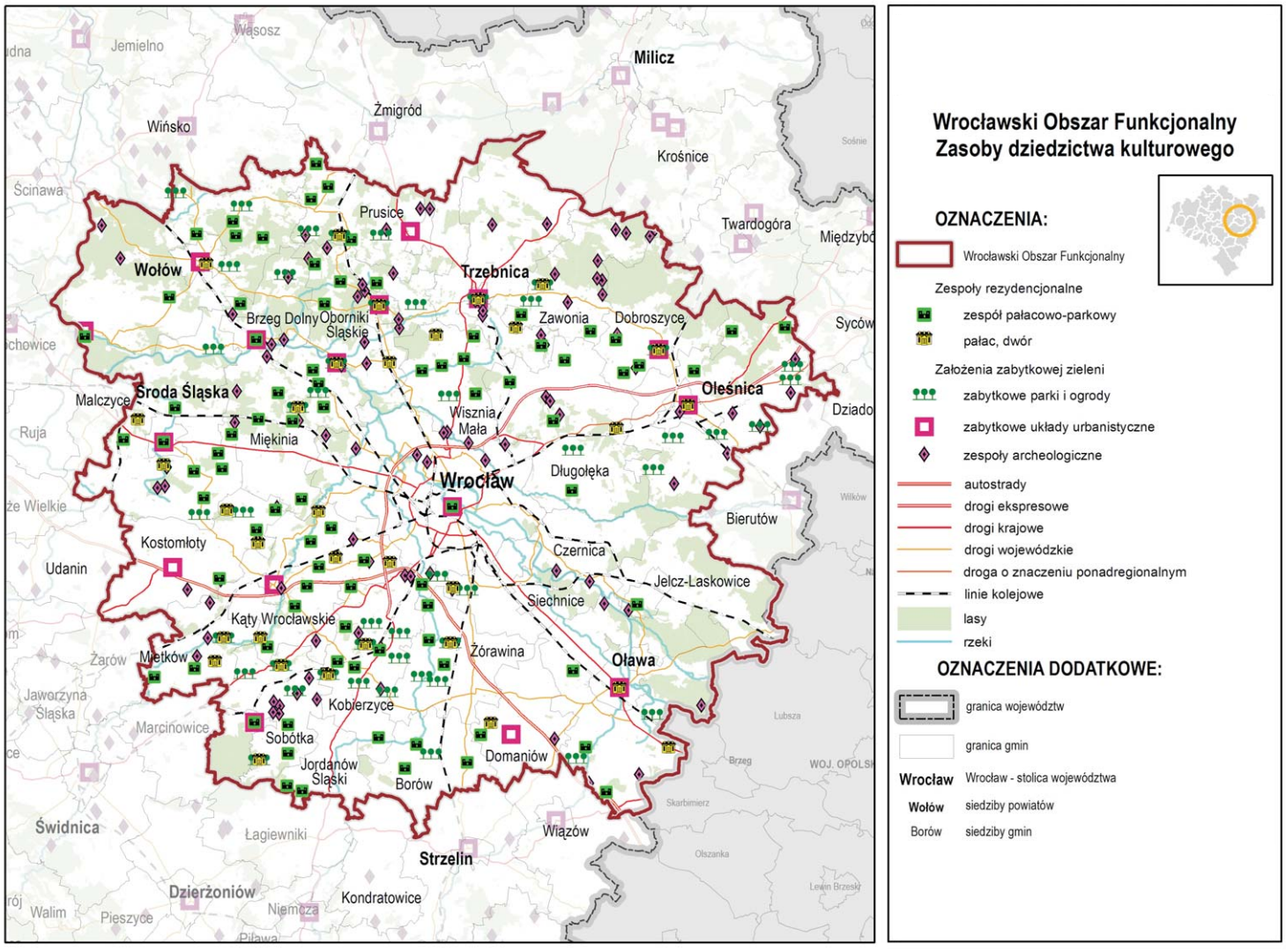
Przez tę część Dolnego Śląska przebiega szlak cystersów, na którym położone są obiekty o wyjątkowych wartościach historyczno-artystycznych, takie jak zespoły klasztorne w Lubiążu i Trzebnicy. Ważnym ogniwem tego szlaku jest klasztor cysterski w Lubiążu malowniczo położony w zakolu Odry i Brzeźnicy, który odegrał wyjątkową rolę w rozwoju kultury i sztuki, szczególnie w okresie nowożytnym. Drugim ważnym obiektem jest klasztor w Trzebnicy, będący jednocześnie miejscem pielgrzymek do grobu św. Jadwigi Śląskiej – fundatorki klasztoru cysterek.

Zespoły zabytkowe Wrocławia

Wrocław zajmuje niezwykle istotne miejsce na mapie kulturalnej tego obszaru z tego względu, że posiada obiekty zabytkowe o wysokiej klasie artystycznej i wartościach historycznych. Zespół historycznego centrum Wrocławia obejmujący zabudowę staromiejską z historyczną siecią ulic i kwartałów skupioną wokół rynku, gmach uniwersytetu, liczne w tym rejonie kościoły klasztorne oraz Ostrów Tumski – najstarszy ośrodek osadniczy – posiadają status Pomnika Historii. Poza architekturą sakralną i rezydencjonalną, powstałą w średniowieczu i okresie nowożytnym, występują tu także cenne obiekty pochodzące z przełomu XIX i XX w. Należą do nich obiekty dziedzictwa przemysłowego w większości związane z rozwojem przemysłu przypadającym na 2 poł. XIX w. i pocz. XX w. Są to spichlerze, młyny, browary oraz zabytki techniki – wieże ciśnień, wodociągi, elektrownie, bunkry, dworce kolejowe oraz mosty. Wrocław wyróżnia się także wybitnymi realizacjami z okresu modernizmu, jak m.in. Hala Stulecia, Pawilon Czterech Kopuł oraz okazałe domy handlowe. Hala Stulecia oraz Pawilon Czterech Kopuł wraz z kompleksem zakomponowanej zieleni (pergola, ogród japoński) figurują na liście dziedzictwa kulturalnego UNESCO.

Zasoby zabytkowej architektury, w tym również układy urbanistyczne, historyczne rozplanowanie osad wiejskich, założenia zabytkowej zieleni – szczególnie dawne założenia parkowe i ogrodowe, objęte są ochroną na podstawie ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003 r. (Dz. U. 2003 nr 162 poz. 1568).

Scharakteryzowane zasoby dziedzictwa kulturowego zostały przedstawione na poniższym rysunku.



Szlaki piesze

Analizowany obszar, poza Wrocławiem, dysponuje szlakami pieszymi o łącznej długości 434,8 km. Przez teren WrOF prowadzi południkowo m.in. międzynarodowy pieszy szlak pielgrzymkowy Droga Św. Jakuba, łączący Dolny Śląsk z ośrodkiem pielgrzymkowym w Santiago de Compostela w Hiszpanii.

Największa koncentracja szlaków pieszych (89,9 km) występuje w granicach Ślężańskiego Parku Krajobrazowego w gminie Sobótka. Gęsta sieć szlaków pieszych udostępnia również Dolinę Odry. Dobrze udostępnione przez sieć szlaków pieszych są ponadto Park Krajobrazowy Doliny Bystrzycy, gmina Wołów z Parkiem Krajobrazowym Jezierzycy oraz gminy podwrocławskie. WrOF posiada duże możliwości dalszego rozwoju sieci szlaków pieszych, zwłaszcza w dolinach rzek i lasach. Na terenach pozbawionych walorów przyrodniczych wyznacznikiem przebiegu szlaków pieszych mogą być liczne obiekty i zespoły zabytkowe.

Rekreacyjne trasy piesze Wrocławia koncentrują się głównie w obszarach parkowych, leśnych oraz na terenach nadodrzańskich miasta. Są miejscem wypoczynku umożliwiającym codzienną rekreację w formie spacerów, uprawiania biegów oraz nordic walking. Uczęszczanymi przez mieszkańców miejscami tradycyjnej rekreacji pieszej są również Ogród Botaniczny i Wrocławskie ZOO.

Do najpopularniejszych tras oraz miejsc związanych z rekreacją pieszą mieszkańców Wrocławia należą: trasa „Między mostami", Śródmiejska trasa biegowa, Szczytnicka kilometrówka, Tumska trasa biegowa, trasa Żabia Kładka – Jaz Opatowicki, Popowicka trasa biegowa oraz trasy w większości wrocławskich parków.

Szlaki wodne

Szlaki wodne w granicach WrOF wyznakowane są na Odrze i jej dopływach: Bystrzycy ze Strzegomką i Czarną Wodą, Ślęzy i Oławie oraz Widawie z Oleśnicą i Smortawą. Szlak Odry jest odcinkowo szlakiem żeglugowym oraz kajakowym na całym swoim biegu, pozostałe szlaki wodne w obszarze WrOF to szlaki kajakowe. Korzystanie ze szlaków wodnych utrudniają okresowo zły stan czystości wód oraz wahania poziomu wody, a także brak infrastruktury szlaków wodnych zwłaszcza na dopływach Odry.

Przez Wrocław przepływa Odra i uchodzące do niej w granicach miasta rzeki Bystrzyca, Oława, Ślęza i Widawa.

Sezon żeglugowy na Odrze trwa z reguły od 15 marca do 15 grudnia. Łączna długość szlaku wodnego Odry w granicach Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego wynosi 132,4 km. Odra, spośród szlaków wodnych analizowanego obszaru, jest rzeką najlepiej wyposażoną w infrastrukturę dla turystyki i rekreacji wodnej.

Szlak kajakowy Oławy ma 19,7 km długości i prowadzi przez gminę wiejską Oława (5,5 km), miasto Oława (6,2 km) oraz gminę miejsko-wiejską Siechnice (8 km) i dalej do Wrocławia, gdzie rzeka uchodzi do Odry. Szlak Oławy posiada cztery niezagospodarowane miejsca do wodowania kajaków.

Szlak kajakowy Bystrzycy w granicach analizowanego obszaru ma łączną długość 56 km i przebiega przez gminy Mietków, Kąty Wrocławskie oraz miasto Wrocław. Szlak posiada liczne jazy i progi oraz miejsca do wodowania, które w większości nie są zagospodarowane. Integralną częścią szlaku jest Jezioro Mietkowskie z ośrodkiem sportów wodnych w Borzygniewie oraz podstawową infrastrukturą turystyczną na nabrzeżach. Jest powiązany on z dwiema trasami kajakowymi na dopływach rzeki Strzegomce i Czarnej Wodzie.

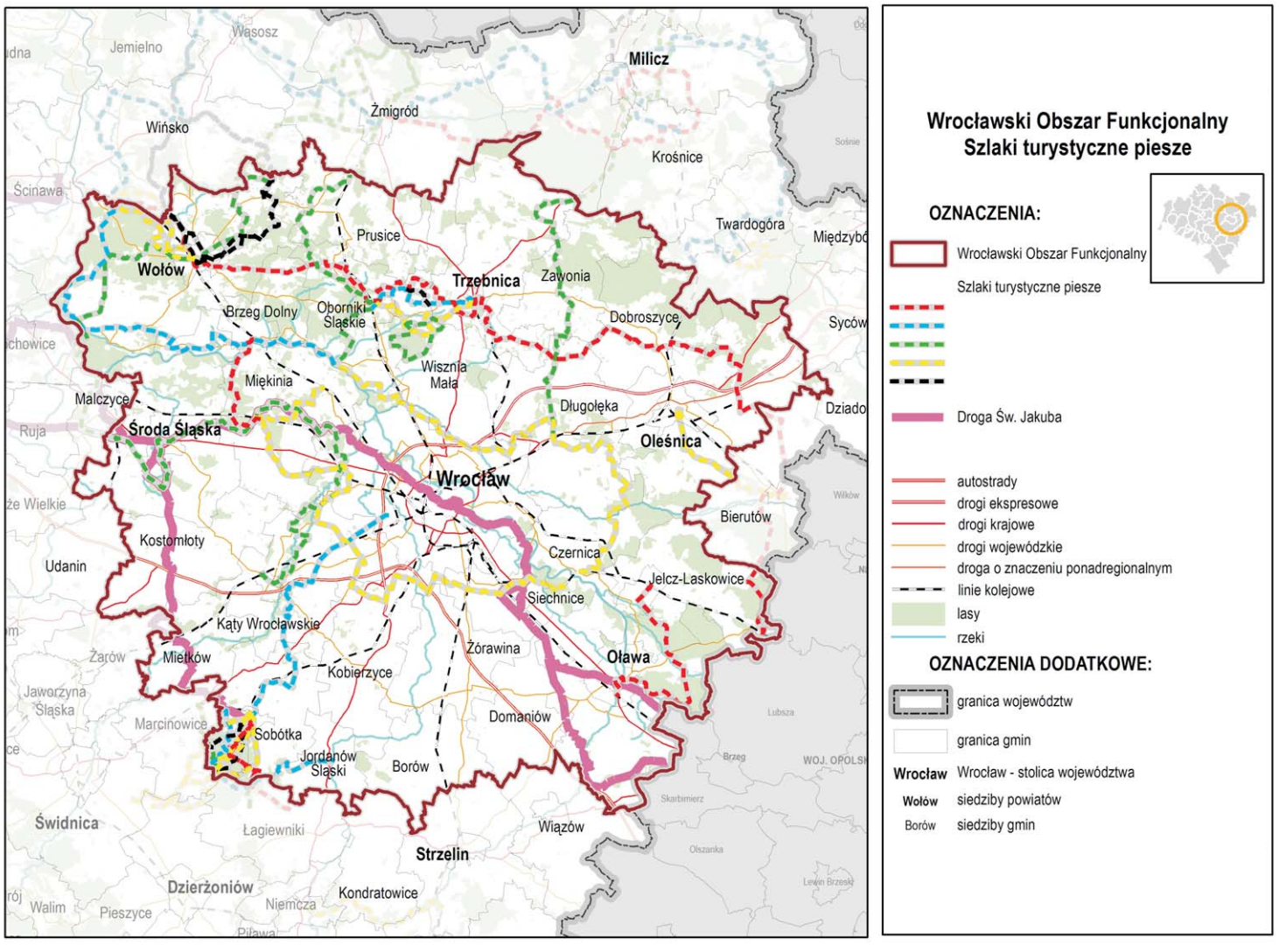
Optymalne warunki do spływu szlakiem kajakowym Strzegomki występują wiosną, kiedy stan wody jest najwyższy. Jego długość wynosi łącznie blisko 29 km i w granicach WrOF prowadzi przez gminy Mietków, Kostomłoty do ujścia rzeki do Bystrzycy w gminie Kąty

Wrocławskie. Wzdłuż szlaku do dyspozycji kajakarzy pozostaje pięć miejsc do wodowania.
Szlak kajakowy Czarnej Wody, o łącznej długości 17 km, prowadzi przez tereny gmin Sobótka i Kąty Wrocławskie. Szlak w całości biegnie w granicach WrOF, a na jego przebiegu dostępne są cztery miejsca do wodowania.
Na Ślęzy najlepsze warunki do spływów kajakowych panują wiosną, ponieważ latem rzeka mocno zarasta roślinnością. Przebiegający w całości na terenie WrOF szlak kajakowy Ślęzy liczy 48,5 km i prowadzi od podnóża Masywu Ślęży przez gminy Jordanów Śląski, Kobierzyce, Borów, Żórawinę do Wrocławia, gdzie rzeka uchodzi do Odry. Na całym przebiegu szlak wyposażony jest w trzynaście niezagospodarowanych miejsc do wodowania kajaków.
Widawa razem z rzekami Oleśnicą oraz Smortawą stanowią jedyne szlaki wodne w położonej na północ od Odry części WrOF. Szlak kajakowy Widawy liczy tu łącznie 45,7 km i prowadzi przez gminy wiejskie: Oleśnica, Długołęka oraz miasto Wrocław. Szlak ten wyposażony jest w dwa niezagospodarowane miejsca do wodowania kajaków.
Szlak kajakowy Oleśnicy, liczący długość 31 km, prowadzi przez gminę wiejską Oleśnica, miasto Oleśnica oraz gminę wiejską Długołęka, gdzie rzeka uchodzi do Widawy. Szlak ten pomiędzy Oleśnicą a ujściem rzeki wyposażony jest w cztery, z reguły niezagospodarowane, miejsca do wodowania kajaków.
Szlak kajakowy Smortawy przebiega przez województwa dolnośląskie i opolskie. Jego łączna długość wynosi 40 km, przy czym dolnośląski odcinek w granicach badanego obszaru liczy tylko 10,5 km i prowadzi przez gminę wiejską Oława oraz gminę miejsko-wiejską Jelcz Laskowice aż do ujścia Smortawy do Odry.

Szlaki rowerowe

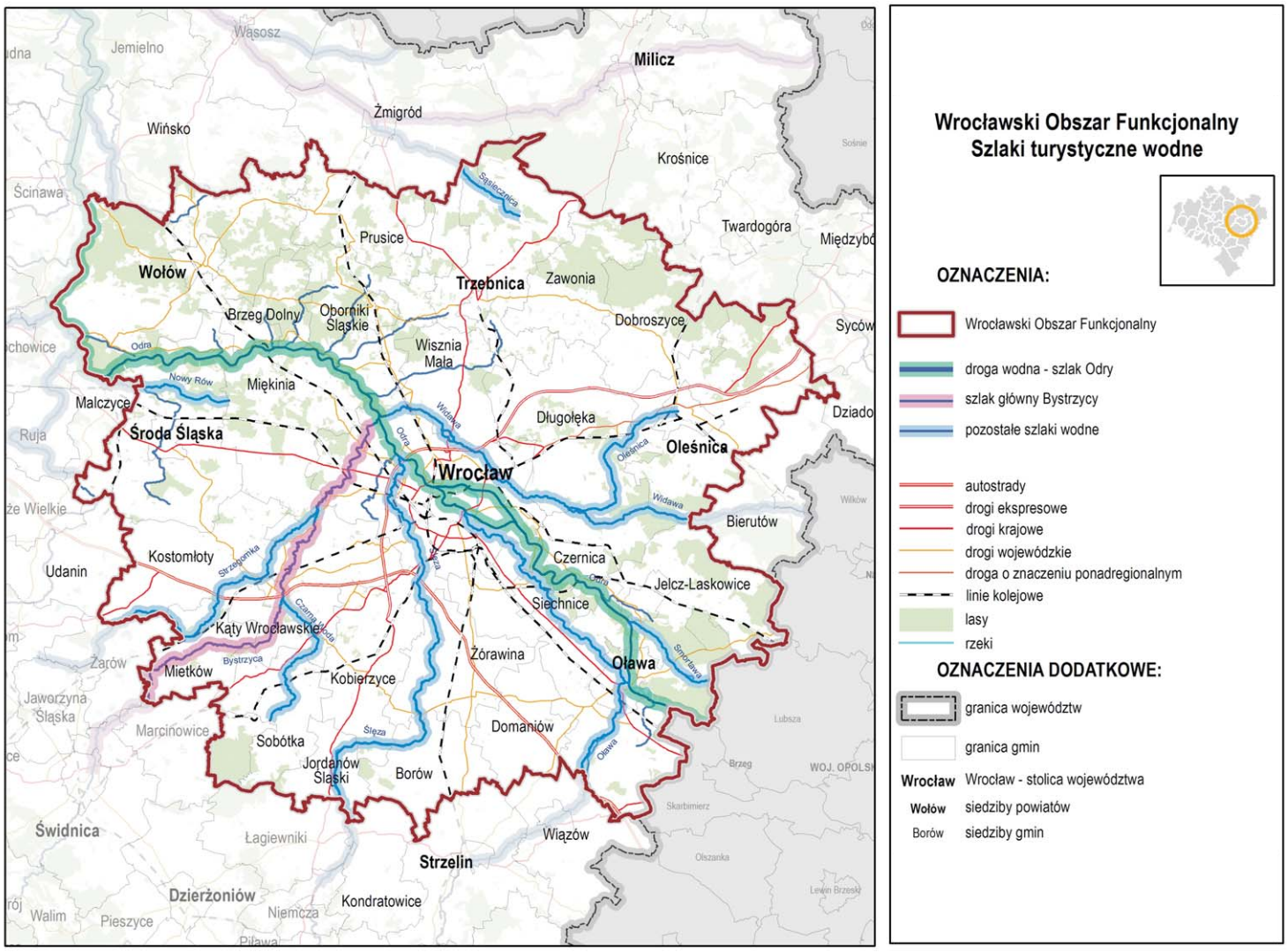
Łączna długość szlaków rowerowych na terenie WrOF (poza Wrocławiem) wynosi 714,44 km. Rekreacja rowerowa, codzienna oraz weekendowa, uprawiana jest w najbliższej okolicy Wrocławia od Wzgórz Trzebnickich przez Dolinę Odrę po Masyw Ślęży oraz położone już poza obszarem opracowania – Dolinę Baryczy i Wzgórza Niemczańsko-Strzelińskie.
Szlaki rowerowe w obszarze WrOF nie tworzą obecnie spójnego systemu, przez co utrudniony jest turystyczny dostęp do terenów rekreacyjnych wokół Wrocławia. Sytuacji nie ratuje fakt wyznakowania lokalnych systemów tras rowerowych w powiatach oleśnickim, oławskim, średzkim oraz w rejonie Wzgórz Trzebnickich.
Trasy rowerowe we Wrocławiu wg danych na początek 2014 r. mają długość blisko 214 km. System wrocławskich tras rowerowych, który jest sukcesywnie rozbudowywany od wielu lat, obecnie nie tworzy spójnego systemu w granicach miasta. System szlaków rowerowych Wrocławia opiera się o trzy magistrale rowerowe – główną pętlę rowerową wokół miasta tzw. Trasę rowerową Twierdzy Wrocław oraz dwie „przelotowe" trasy rowerowe – EuroVelo9 o przebiegu południkowym oraz Szlak Odry o przebiegu równoleżnikowym.
W 2014 r. Urząd Miejski we Wrocławiu udostępnił cztery miejskie trasy rowerowe, które mają pomóc rowerzystom m.in. w dotarciu do rekreacyjnego centrum miasta i adresowane są głównie do mieszkańców Wrocławia. Są to: trasa do centrum Wrocławia z północy (Karłowice, Różanka, Kleczków, Nadodrze), trasa do centrum Wrocławia z południa (Ołtaszyn, Wojszyce, Gaj, Krzyki, Borek), trasa do centrum Wrocławia ze wschodu (Sępolno, Biskupin, Zalesie, Szczytniki), trasa do centrum Wrocławia z zachodu (Pilczyce, Kozanów, Gądów, Popowice).

Szlaki turystyczne piesze

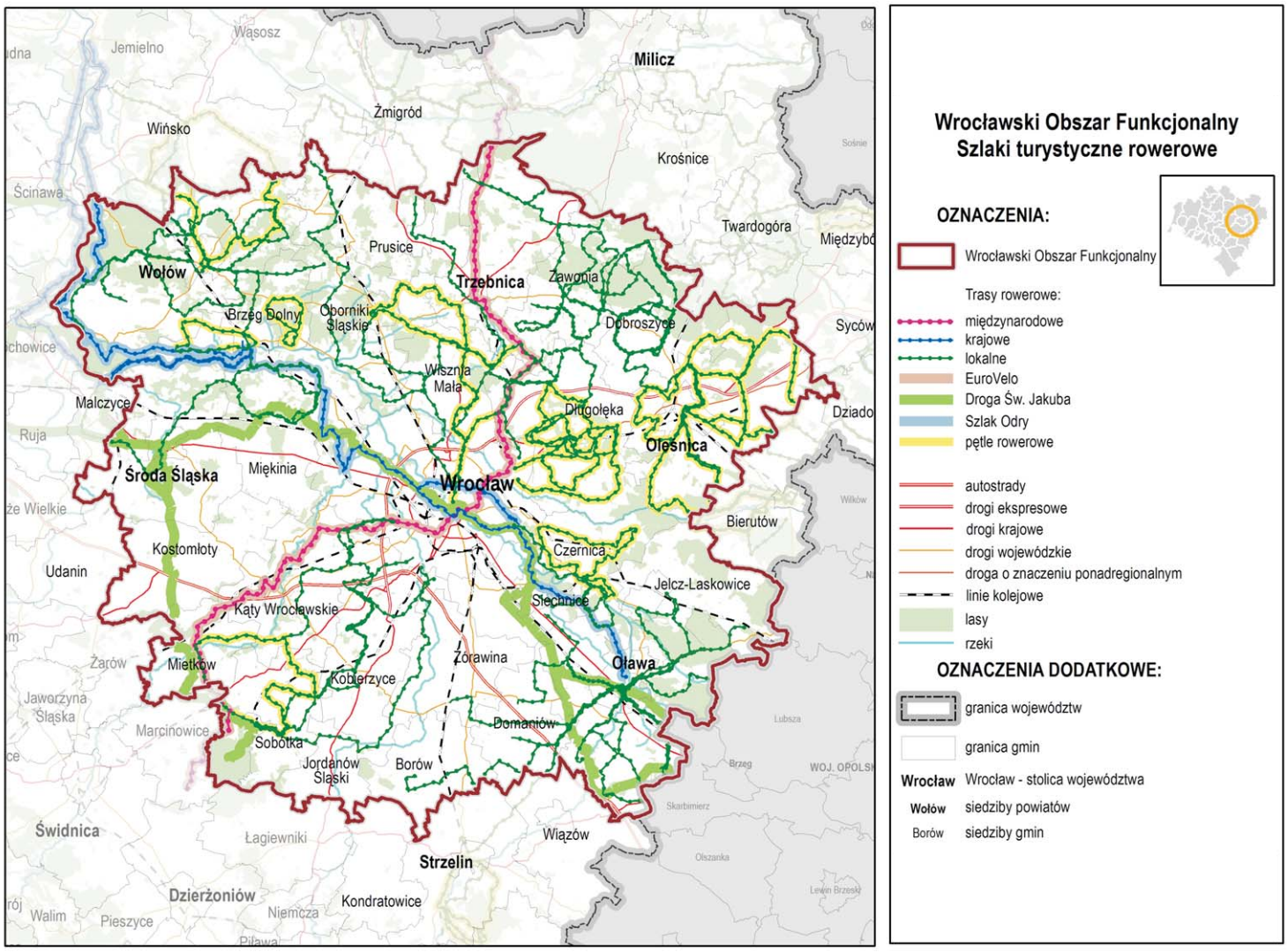


"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Szlaki turystyczne wodne



Szlaki turystyczne rowerowe



Obiekty rekreacyjno-sportowe

Wśród obiektów, które stanowią najbardziej popularne zaplecze codziennego i weekendowego wypoczynku mieszkańców WrOF należy wymienić baseny (kryte i otwarte, w tym aquaparki), stadiony i boiska sportowe, korty tenisowe, ośrodki sportu i rekreacji, porty oraz tory sportowe i rekreacyjne. W 2010 r. funkcjonowało na tym terenie łącznie 737 tego typu obiektów, z czego 235 na obszarach miejskich. Większość obiektów stanowiły boiska sportowe (525 ob.), ośrodki sportowo-rekreacyjne (113 ob.), korty tenisowe otwarte (55 ob.), otwarte baseny (21 ob.), stadiony (11 ob.). Najwięcej obiektów sportowo-rekreacyjnych funkcjonuje we Wrocławiu i mają one najbardziej zróżnicowaną ofertę. Z pozostałych miast największa koncentracja tego typu obiektów wystąpiła w Oławie, Oleśnicy, Trzebnicy i Wołowie.

W miastach przeważają baseny w tym aquaparki, korty tenisowe, ośrodki sportu i rekreacji, stadiony, porty, przystanie (Wrocław), natomiast na terenach wiejskich najwięcej funkcjonuje boisk sportowych, ośrodków sportów i rekreacji oraz sporadycznie korty tenisowe otwarte i baseny otwarte. Największa koncentracja i różnorodność obiektów sportowo-rekreacyjnych wystąpiła w gminach wiejskich sąsiadujących z Wrocławiem: Długołęce, Kobierzycach, Kątach Wrocławskich, Wiszni Małej i Miękini.

Obok najczęściej użytkowanych, tradycyjnych obiektów rekreacyjno-sportowych należy również wspomnieć o zapleczu bardziej „specjalistycznych" form rekreacji takich jak golf, jazda konna, sporty lotnicze, sporty wodne i wiele innych form aktywności, które również rozwijają się w analizowanym obszarze.

Golf staje się dyscypliną coraz bardziej popularną i bardzo dynamicznie rozwijającą się. W latach przedwojennych, na terenie dzisiejszej Polski istniało kilka pól golfowych, w tym m.in. we Wrocławiu. Sport golfowy został reaktywowany w Polsce dopiero w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia. W granicach analizowanego obszaru funkcjonują dwa duże pola golfowe: Pole Toya Golf & Country Club w miejscowości Kryniczno w gminie Wisznia Mała oraz pole golfowe Rycerski Klub Golfowy Krobielowice w gminie Kąty Wrocławskie Oprócz wyżej wymienionych ośrodków funkcjonują tu jeszcze trzy mniejsze obiekty: w Zamku Topacz (gm. Kobierzyce), przy Pałacu Brzeźno (gm. Prusice) oraz w okolicy ul. Grabiszyńskiej we Wrocławiu.

Obiekty te, położone na terenach atrakcyjnych pod względem krajobrazowym, wyposażone są w elementy pola golfowego i służą do nauki i trenowania tego sportu.

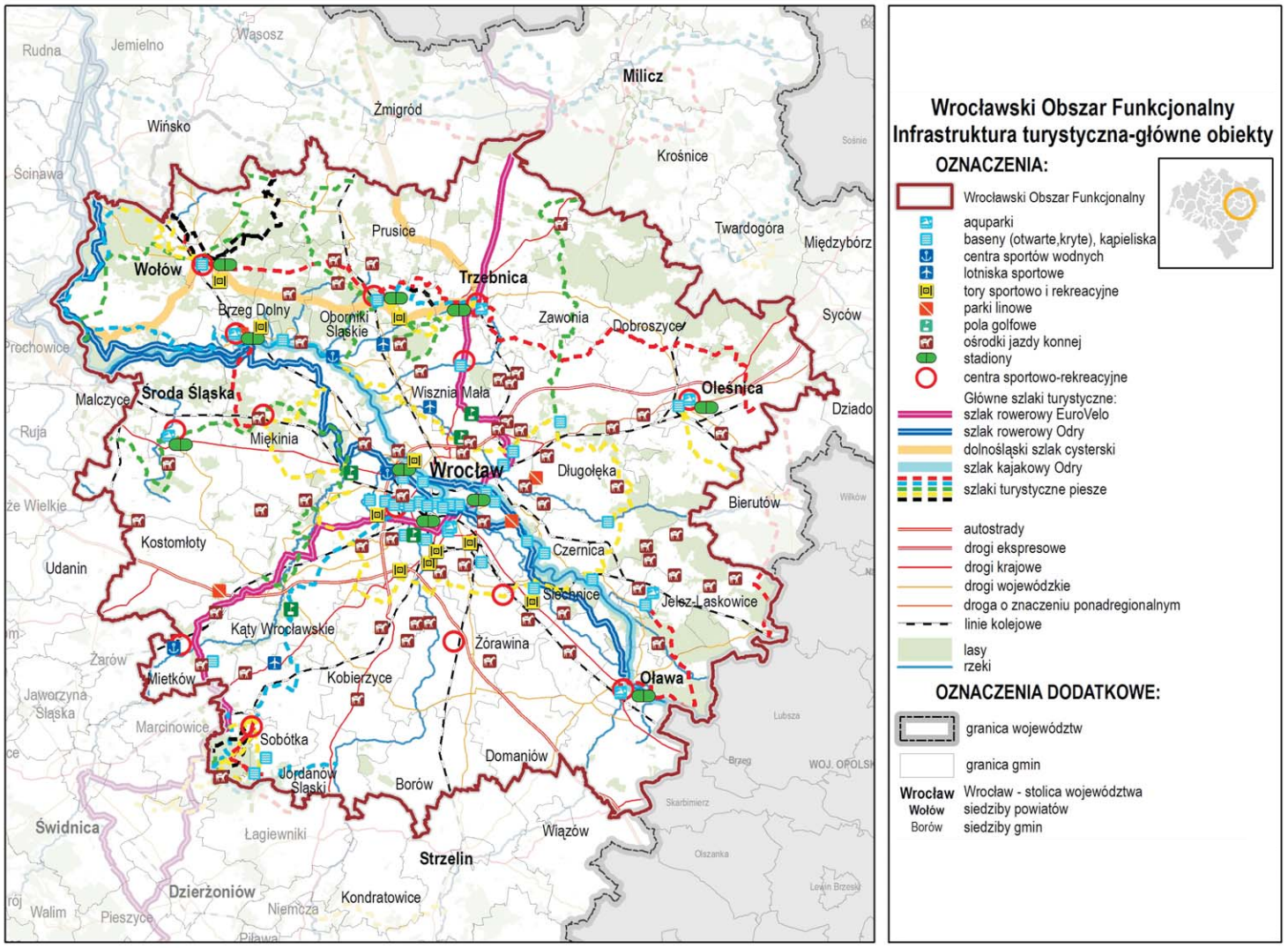
W granicach Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego funkcjonuje również pięć parków linowych w gminach: Sobótka, Kąty Wrocławskie, Długołęka, na Wyspie Opatowickiej we Wrocławiu oraz w Brzegu Dolnym.

Coraz większym zainteresowaniem wśród mieszkańców WrOF cieszy się również rekreacja konna. Liczba ośrodków oferujących rekreacyjną jazdę konną w latach 2011–2013 w granicach obszaru prawie się podwoiła.

Ośrodki jazdy konnej, stadniny, kluby jeździeckie, ośrodki jeździeckie mają bardzo zróżnicowaną wielkość i ofertę, ale zawsze ich lokalizacja związana jest w większym czy mniejszym stopniu z terenami otwartymi i zieleni.

Ośrodki jazdy konnej funkcjonują obecnie w następujących gminach WrOF: Wrocław (7), Miękinia(2), Siechnice (2), Środa Śląska (1),Trzebnica (1), gmina wiejska Oława (1), Wisznia Mała (2), Oborniki Śląskie (4), Kobierzyce (4), Kąty Wrocławskie (1), Żórawina (2), Sobótka (2), Oleśnica (3), Jelcz-Laskowice (8), Kostomłoty (2), Długołęka (9), Mietków (2) i Brzeg Dolny (2), Zawonia (1). Możliwość jazdy konnej oferują również coraz częściej gospodarstwa agroturystyczne, dla których nie jest to jednak działalność podstawowa. Nowym zjawiskiem jest rosnąca liczba ośrodków jazdy konnej w granicach samego Wrocławia, co potwierdza rosnące zainteresowanie mieszkańców tą formą rekreacji.

Obiekty rekreacyjno-sportowe (główne)



"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Rosnącej liczbie ośrodków jazdy konnej niestety nie towarzyszy realizacja systemu szlaków konnych które we WrOF obecnie nie funkcjonują.
Kąpieliska czyli oznakowane fragmenty wód powierzchniowych „wykorzystywane przez dużą liczbę kąpiących się" to miejsca często odwiedzane w porze letniej przez mieszkańców obszaru. Już z samej definicji wynika sposób ich zagospodarowania. Kąpieliskiem nie jest sztuczny zbiornik wodny oddzielony od wód powierzchniowych lub wód podziemnych. Ich zaletą jest czysta woda, położenie w otwartej przestrzeni oraz możliwość wypoczywania w otoczeniu przyrody.
We WrOF nie występuje zbyt wiele miejsc pełniących oficjalnie funkcje kąpielisk czyli oznakowanych fragmentów wód powierzchniowych wykorzystywanych do kąpieli. Łącznie funkcjonuje tu 15 tego rodzaju obiektów w gminach: Oborniki Śląskie, Sobótka, Wisznia Mała, Długołęka, Wrocław, Siechnice, Mietków oraz Czernica.
Nad Odrą w Urazie oraz we Wrocławiu i, od niedawna, w Borzygniewie w gminie Mietków nad Zbiornikiem Mietków funkcjonują centra sportów wodnych. W Borzygniewie powstał również port wodny. Pozostałe - Marina Topacz, Port Miejski i Port Żeglarski Rancho - to porty wodne związane z Odrą. W większości wymienionych obiektów działają wypożyczalnie sprzętu wodnego.
W granicach Wrocławia funkcjonuje również wiele przystani umożliwiających uczestnictwo w rejsach turystycznych. Należą do nich: Przystań Uniwersytecka zlokalizowana obok Mariny Topacz, Przystań Turystyczna, (przy ul. Grodzkiej), Przystań Kardynalska, Przystań Zwierzyniecka, Przystań ZOO, Przystań Hala Targowa, Przystań Piaskowa oraz Zatoka Gondoli.
We Wrocławiu oraz największych ośrodkach miejskich, czyli w Oleśnicy, Trzebnicy, Brzegu Dolnym i Środzie Śląskiej działają aquaparki.
Coraz większą popularnością cieszą się również funkcjonujące na terenie WrOF tory sportowe i rekreacyjne oraz lotniska sportowe.
Zróżnicowaną ofertę, skierowaną do dorosłych i do dzieci, posiadają centra sportowo–rekreacyjne, znajdujące się zarówno we Wrocławiu jak i w innych miejscowościach, m.in. w Brzegu Dolnym, Oławie, Jelczu-Laskowicach, Oleśnicy, Trzebnicy, Obornikach Śląskich, Mietkowie, Sobótce, Siechnicach i Wiszni Małej.

WYTYCZNE DLA ROZWOJU REKREACJI

W obszarze WrOF preferowana powinna być rekreacja bliska, codzienna, ściśle powiązana z miejscem zamieszkania a w drugiej kolejności ta o charakterze wyjazdowym, weekendowym. Proponuje się wskazanie charakterystycznych typów rekreacji w powiązaniu z proponowaną koncepcją parków regionalnych. W ramach zadań jednostek samorządu terytorialnego możliwe są następujące działania: wyposażenie w obiekty sportowo-rekreacyjne, w tym szkolne obiekty sportowe, kryte pływalnie, korty tenisowe, obiekty i urządzenia lekkoatletyczne, siłownie na świeżym powietrzu, obiekty komercyjne (fitness, siłownie, inne). W wielu przypadkach wystarczająca jest jedynie modernizacja istniejących obiektów. Realizowane obiekty sportowo-rekreacyjne powinny w jak największym stopniu być całoroczne, wielofunkcyjne i ogólno-dostępne oraz znajdować się w pobliżu terenów mieszkaniowych lub być bardzo łatwo osiągalne komunikacją zbiorową. Dopuszczalne są także obiekty stanowiące ofertę dla sąsiadujących gmin. W celu ujednolicenia oferty wskazane jest stworzenie typowych obiektów sportowo-rekreacyjnych w zależności od lokalizacji i ilości potencjalnych odbiorców (osiedlowe, szkolne, parkowe, w innych przestrzeniach publicznych, wiejskie, lokalne, ponadlokalne).
W kwestii sieci szlaków turystycznych proponuje się większe położenia nacisku na szlaki przebiegające przez określone obszary krajobrazowo-kulturowe niż szlaki długodystansowe czy okrężne. Proponuje się stworzenie oferty tras turystycznych o różnej długości (np. do przejścia w godzinę, dwie, itd.) rozpoczynających się z kilku punktów węzłowych na danym obszarze, ze stosunkowo łatwym dostępem komunikacją publiczną i możliwością zostawienia samochodu. Szlaki powinny udostępniać najbardziej wartościowe obiekty pod względem przyrodniczym, krajobrazowy, kulturowym. Dodatkowo mogą być powiązane z walorami edukacyjnymi (ścieżki dydaktyczne, stanowiska dokumentacyjne, punkty widokowe, ścieżki kulturowe). Na znaczeniu zyskują także nowe rodzaje aktywności ruchowej takie jak nordic walking, bieganie, jazda konna, dlatego należy przygotować dedykowaną tym aktywnością ruchowym ofertę szlaków. W miarę możliwości powinna ona być odmienna od regularnej oferty szlaków turystycznych i spacerowych.
Niedocenianą formą rekreacji we WrOF jest ta związana z akwenami wodnymi. Zaleca się dalsze wsparcie rozwoju infrastruktury żeglarskiej i kajakowej. Oprócz wyznaczonych już szlaków kajakowych bardzo istotna jest infrastruktura towarzysząca (przystanie, zejścia do wody, miejsca odpoczynku, miejsca parkingowe).
W kwestii szlaków rowerowych również postuluje się powiązanie ich z proponowanymi parkami regionalnymi oraz poprawę infrastruktury towarzyszącej. Dominującą formą powinny być szlaki krótko-dystansowe. Poprawy wymaga trasowanie szlaków tak, aby unikać ruchliwych tras komunikacyjnych i nieodpowiednich nawierzchni (np. piaszczystych). Szlaki długodystansowe muszą posiadać jednolitą infrastrukturę i parametry techniczne. W obrębie poszczególnych regionów trasy powinny mieć charakter tematyczny, w tym specjalistyczny (np. rowery górskie), ale także zawierać ofertę dla rodzin i atrakcje kulturowe, gastronomiczne, historyczne, sakralne, etc. Zaleca się standaryzacje tras rowerowych zgodnie z przygotowywaną Dolnośląską Polityką Rowerową.
Działania pro rekreacyjne na obszarze WrOF powinny zmierzać do podnoszenie atrakcyjności obszarów wypoczynkowych, głównie poprzez rozwój i modernizację infrastruktury sportowo-rekreacyjnej o całorocznym charakterze, służącej wypoczynkowi codziennemu i weekendowemu mieszkańców aglomeracji oraz turystów.

- Powiązanie turystyki i rekreacji z proponowanymi parkami regionalnymi – wskazane jest przygotowanie kompleksowej oferty rekreacyjnej ukierunkowanej na walory krajobrazowe czy kulturowego określonych regionów. Narzędziem przydatnym do określenia preferowanych typów rekreacji w danym obszarze mogą opracowania tematyczne dotyczące walorów środowiskowych i produktów regionalnych.

- Koncepcja produktów turystycznych tworzonych na zasadach marketingowych (krajobraz, kuchnia, wydarzenia kulturalne i sportowe, etc.)
- Rozwój turystyki i rekreacji aktywnej – przygotowanie oferty aktywnego spędzania czasu dla różnych grup wiekowych, w tym dla całych rodzin.
- Oferta jednodniowa i weekendowa – oferta turystyczno-rekreacyjna powinna być nastawiona na mieszkańców WrOF ze szczególnym uwzględnieniem mieszkańców Wrocławia. W przypadku wyjazdów jednodniowych istotna jest odpowiednia dostępność komunikacyjna (transport indywidualny, komunikacja zbiorowa) oraz możliwość zrealizowania oferty w określonym miejscu. W przypadku oferty weekendowej dochodzi dostępność usług gastronomicznych i noclegowych. Oferta weekendowa może być realizowana w niektórych parkach regionalnych, podczas gdy oferta jednodniowa powinna być powszechnie dostępna. Oferty turystyczno-rekreacyjne powinny być dostosowane do specyfiki krajobrazowej i kulturowej określonych parków regionalnych. Należy także przygotować ofertę kulturalną i sportową w ujęciu jednodniowym i weekendowym.
- Potrzebne są zachęty dla prywatnych właścicieli do tworzenia i powiększania bazy rekreacyjnej na obszarze WrOF. Jednostki samorządowe w miarę swoich możliwości tworzą takie obiekty (baseny, boiska) jednak bez inwestorów prywatnych nie uda się osiągnąć zadowalającego nasycenia. Konieczne jest też uregulowanie kwestii prawnych w odniesieniu do niektórych zdegradowanych obiektów.
- Istnieje konieczność stworzenia wspólnej oferty rekreacyjno-turystycznej, z jednolitym systemem informacji wizualnej na obszarze WrOF. Oferta powinna być komplementarna z nastawieniem na oferty pakietowe lub weekendowe. W pierwszej kolejności powinna to być oferta dla mieszkańców WrOF. Bardzo istotnym elementem jest stworzenie odpowiedniej infrastruktury, w tym miejsc parkingowych (samochody, rowery), miejsc wypoczynku, tras pieszych i rowerowych) oraz wyposażenie w transport publiczny.
- Należy zachęcać prywatnych właścicieli do nabywania i remontów obiektów zabytkowych. Jednostki samorządowe mogą stać się pośrednikiem w rozmowach prywatnych właścicieli z służbami ochrony zabytków w celu wypracowania postępowania w trakcie remontu takich obiektów. Na dalszym etapie obiekty historyczne powinny być szeroko popularyzowane i stanowić o atrakcyjności danego regionu.

WYBRANE ZAGROŻENIA DLA ŚRODOWISKA I OGRANICZENIA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO

Obszary o szczególnym zagrożeniu powodziowym

Przebieg Odry, przecinającej tereny województwa na długości około 280 km, wymusza jego podział na trzy strefy reżimów powodziowych: nizinną, podgórską i górską.

Obszar WrOF położony jest w strefie nizinnej, na terenie której do Odry uchodzą większe cieki, takie jak: Barycz, Widawa, Jezierzyca, Oława, Ślęza oraz Bystrzyca. Stwarza to specyficzną sytuację w dolinie rzeki, zwłaszcza na obszarze aglomeracji wrocławskiej, gdzie ochrona przed powodzią wymaga szczególnej uwagi (przede wszystkim miasto Wrocław).

Największe zagrożenie powodziowe we WrOF skupia się w kilku rejonach zlewni Odry, tj. w dorzeczach: Bystrzycy i Ślęzy.

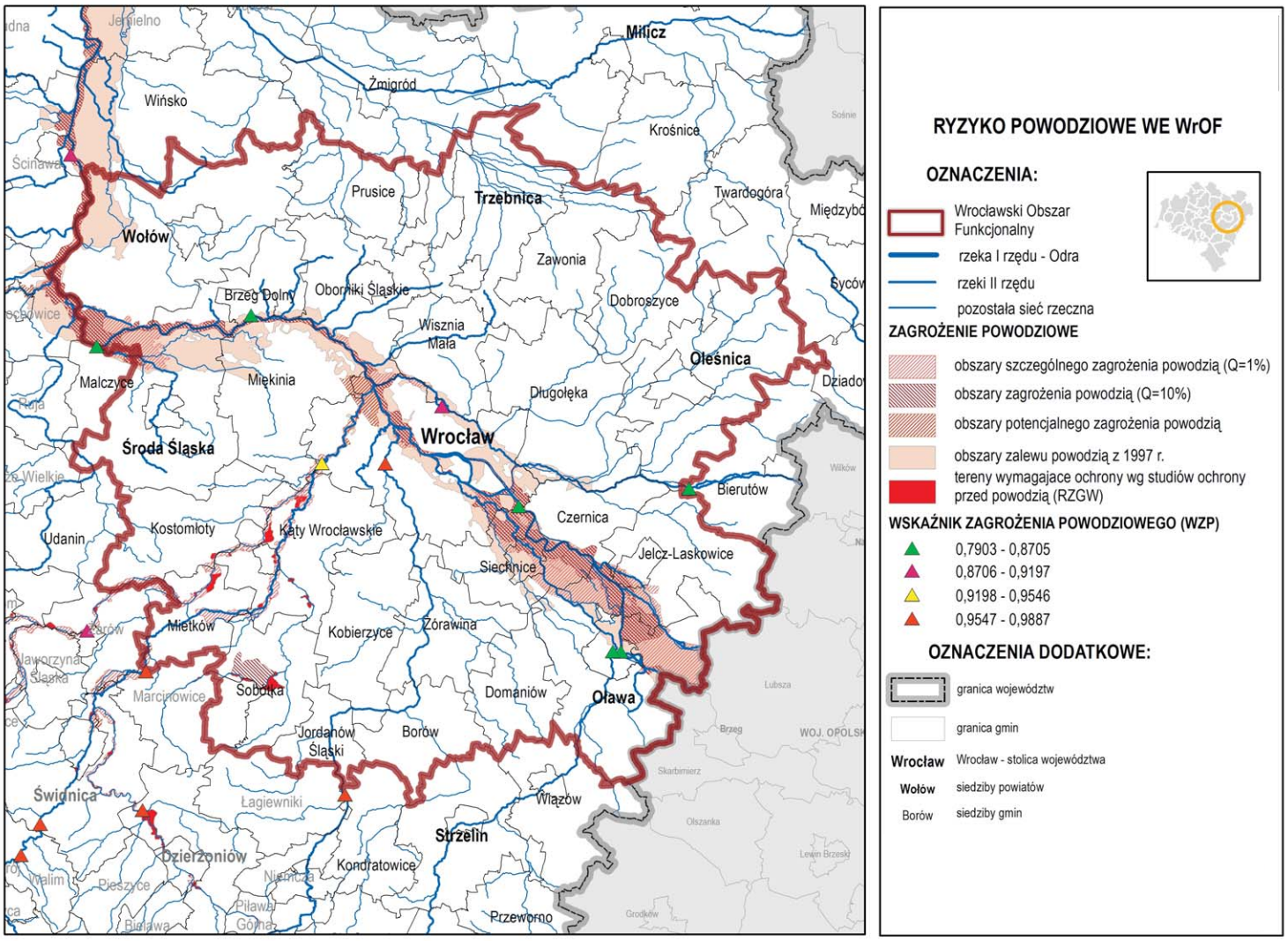
Na terenie województwa dolnośląskiego wyodrębniono cztery rejony podwyższonego ryzyka powodziowego, spośród których jeden położony jest w obszarze WrOF – rejon Aglomeracji Wrocławskiej – szczególnie ważny, ze względu na duże zagęszczenie ludności, wielkość zgromadzonego majątku, urządzenia przemysłowe o wysokim potencjale zagrożenia, wartość kulturową oraz lokalizację strategicznych elementów warunkujących funkcjonowanie terenów zurbanizowanych.

System ochrony przeciwpowodziowej

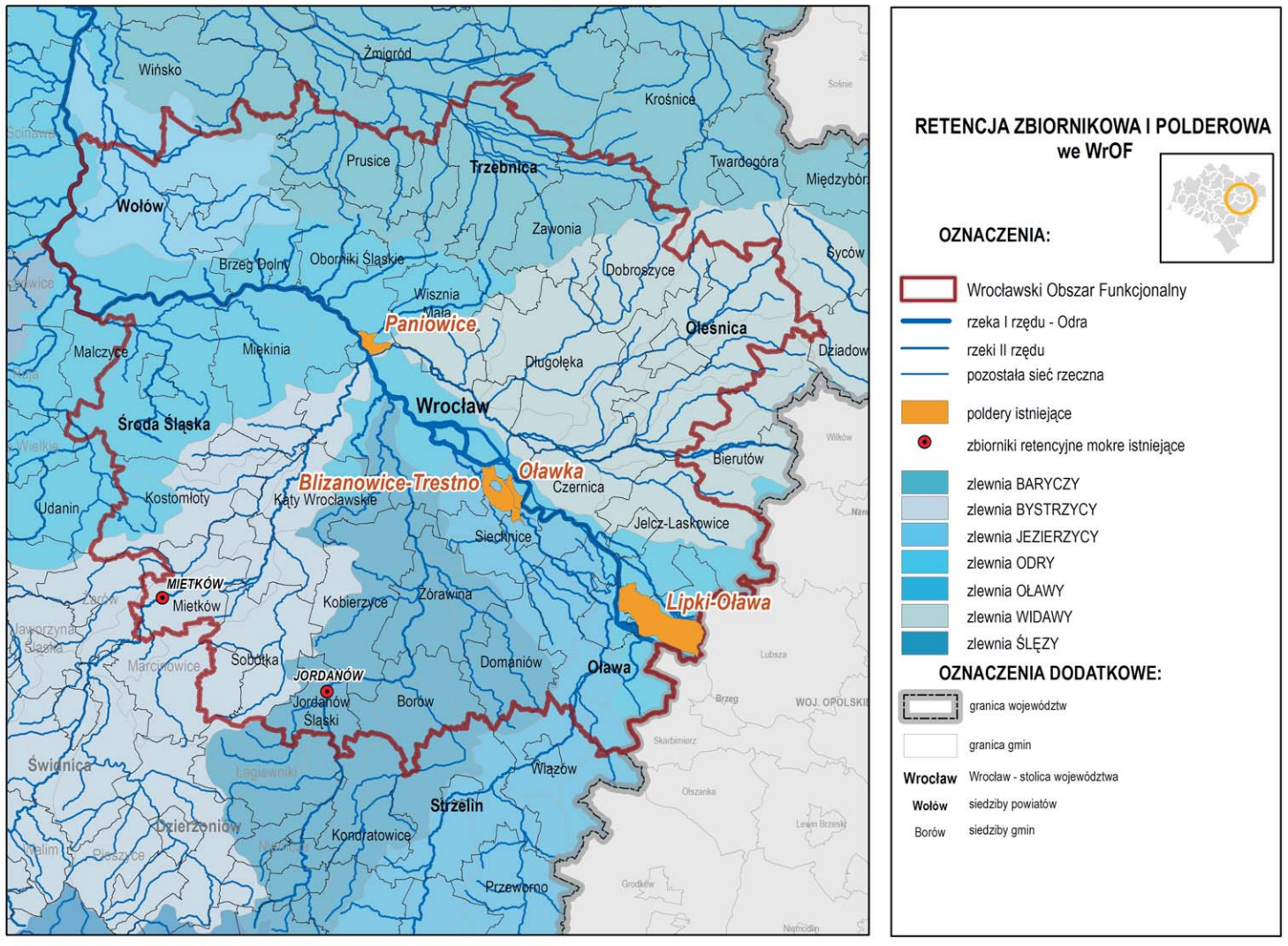
Bardzo ważnym elementem systemu ochrony przed powodzią jest retencja zbiornikowa. Na terenie województwa znajduje się 12 wielofunkcyjnych, dużych zbiorników retencyjnych wykorzystywanych do celów przeciwpowodziowych, wodociągowych, alimentacji Odry dla potrzeb żeglugi, hydroenergetycznych, rybactwa i rekreacji. Jeden z nich położony jest na analizowanym terenie. Zbiornik Mietków (1974-1986) o pojemności max. 70,5 mln m^3 położony jest w gminie Mietków i pełni niezwykle ważną, przeciwpowodziową rolę w zlewni Bystrzycy. Drugi zbiornik we WrOF – Jordanów (2002 r.) położony w zlewni Ślęzy, na terenie gminy Jordanów Śląski jest znacznie mniejszy – poj. max 260 tys. m^3 i jego znaczenie przeciw-powodziowe ma raczej charakter lokalny.

Po Wielkiej Powodzi w 1997 r. możliwość przejęcia wód powodziowych przez zbiorniki retencyjne wzrosła w skali województwa o około 20%.

Ryzyko powodziowe we WrOF, http://odra-wroclaw.pl/lokalizacja



Elementy systemu ochrony przeciwpowodziowej



Istotną rolę odgrywają również zbiorniki małej retencji wodnej (o pojemności do 5 mln m3) prowadzone w formie krajobrazowej (torfowiska, bagna, mokradła, lasy).
W dolinie Odry, na terenie WrOF, znajdują się 4 poldery, stanowiące jeden z elementów systemu ochrony przed powodzią aglomeracji wrocławskiej w ramach Wrocławskiego Węzła Wodnego. Są to poldery Blizanowice – Trestno, Oławka, Lipki – Oława oraz Paniowice.
Najlepiej zabezpieczona przed zagrożeniem powodziowym, redukowanym przez retencje zbiornikową jest we WrOF zlewnia Bystrzycy (zbiornik Mietków). Kluczową inwestycją dla skutecznej ochrony regionu przed powodzią jest realizacja zbiornika Racibórz w województwie śląskim.
Kolejnym elementem ochrony są wały przeciwpowodziowe. Ogólna długość wałów rzeki Odry i polderów wynosi 380 km. Chronią one przed wezbraniami wód znaczny obszar WrOF, jednak ok. 40% wałów wymaga odbudowy lub modernizacji.

DIAGNOZA STANU I SPOSOBY POSTĘPOWANIA

We Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym zagrożenie powodziowe koncentruje się w dolinie Odry i kilku jej dopływów (Bystrzyca, Widawa, Oława, Ślęza). Wezbrania powodziowe w dorzeczu Odry występują najczęściej w okresie letnim w następstwie dreszczów nawałnicowych w górskich, sudeckich regionach dorzecza. Położenie WrOF w obszarze nizinnym w dolinach wielu rzek uchodzących do Odry, zwłaszcza na obszarze aglomeracji wrocławskiej, stwarza szczególne zagrożenie powodziowe i dlatego ochrona przed powodzią wymaga szczególnej uwagi, przede wszystkim we Wrocławiu, ze względu na potencjalnie najwyższe straty materialne będące wynikiem powodzi. Dwa najbardziej rozpowszechnione sposoby ochrony przed powodzią to budowa obwałowań oraz polderów zalewowych w dolinach rzek oraz retencja zbiornikowa. Na obszarze WrOF istnieje rozbudowany system wałów przeciwpowodziowych jednak są to obiekty w bardzo różnym stanie technicznym, nie zawsze spełniające wymogi bezpieczeństwa. Po powodzi 1997 roku dokonano modernizacji części wałów a również obecnie trwa przebudowa wielu obwałowań w ramach modernizacji Wrocławskiego Węzła Wodnego. Ponadto na obszarze WrOF, w dolinie rzeki Odry znajdują się 4 poldery, stanowiące jeden z elementów systemu ochrony przed powodzią aglomeracji wrocławskiej w ramach Wrocławskiego Węzła Wodnego. Poldery Blizanowice–Trestno oraz Oławka to poldery sterowane, zalewane tylko w ekstremalnie wysokich stanach wód, natomiast poldery Lipki–Oława i Paniowice to poldery niesterowalne, wykorzystujące powierzchnię retencyjną w obniżeniu doliny rzeki. Na obszarze WrOF znajdują się także dwa zbiorniki retencyjne: Zbiornik Mietków na Bystrzycy oraz Zbiornik Jordanów na Ślęzie.
Istotnym elementem tworzenia systemu terenów otwartych jest prowadzenie nowej polityki zagospodarowania przestrzennego na obszarach zagrożonych niebezpieczeństwem wystąpienia powodzi w oparciu o mapy zagrożenia powodziowego, mapy ryzyka powodziowego i plany zarządzania ryzykiem powodziowym przygotowywane przez KZGW. Nowe podejście powinno nie tylko ograniczać się do wskazywania terenów szczególnego zagrożenia powodzią, ale także do aktywnego ograniczania rozwoju zabudowy i infrastruktury lub wskazywania warunków, na jakich nowa zabudowa ma być lokalizowana na obszarach narażonych na niebezpieczeństwo powodzi np. w wyniku przerwania wałów przeciwpowodziowych czy w przeszłości zalanych w trakcie powodzi historycznych. Na obszarze WrOF dotyczy to przede wszystkich doliny Odry oraz jej dopływów: Oławy, Ślęzy, Widawy, Bystrzycy. Największe zagrożenie powodziowe występuje w granicach samego Wrocławia oraz w gminach położonych wzdłuż Odry, Widawy i Bystrzycy. Obwiązujące przepisy prawa obligują samorządy terytorialne do aktualizacji obowiązujących dokumentów planistycznych, co jest dobrą okazją do eliminacji lub ograniczenia potencjalnych zagrożeń wynikających z powodzi. Zgodnie z ustawą o planowaniu przestrzennym – teren zalewowy (szczególnego zagrożenia powodzią) jest wyłączony z zabudowy. Problemy pojawia się z planowaniem na terenach potencjalnie zagrożonych, tj. głównie w dolinach rzek chronionych wałami, które obecnie są już zabudowane. Konieczne jest usankcjonowanie stanu faktycznego i dopuszczenie do zabudowy, przy czym dla nowych obiektów powinny być określone wymagania konstrukcyjne, wpływające na zmniejszenie strat powodziowych.
Istotnym elementem zmniejszenia ryzyka powodziowego w obszarach dolinnych może być także tworzenie polderów retencyjnych w wyniku odsuwania obwałowań od koryt rzecznych oraz realizacja programów małej retencji na obszarach rolniczych (Program małej retencji wodnej w województwie dolnośląskim, 2006).

Strefy ochronne ujęć wód

W celu zapewnienia odpowiedniej jakości wody ujmowanej do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia oraz zaopatrzenia zakładów wymagających wody wysokiej jakości, a także ze względu na ochronę zasobów wodnych mogą być ustanawiane strefy ochronne ujęć wody oraz obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych. Strefę ochronną ujęcia wody dzieli się na teren ochrony bezpośredniej i pośredniej.
We Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym występuje 6 obowiązujących stref ochronnych ujęć wody na terenie gmin: Wołów (3 ujęcia), Twardogóra, Dobroszyce, Oleśnica (miasto i gmina wiejska), Wisznia Mała i Trzebnica.
Na terenie ochrony bezpośredniej ujęć wód podziemnych oraz powierzchniowych zabronione jest użytkowanie gruntów do celów niezwiązanych z eksploatacją ujęcia wody.
Natomiast na terenach ochrony pośredniej może być zabronione lub ograniczone wykonywanie robót oraz innych czynności powodujących zmniejszenie przydatności ujmowanej wody lub wydajności ujęcia.

Zanieczyszczenie powietrza

Największy wpływ na zanieczyszczenie powietrza tlenkami siarki i azotu mają zakłady przemysłowe zajmujące się wytwarzaniem energii (elektrociepłownie, ciepłownie), z których pochodzi ponad połowa emisji tlenków siarki i ponad jedna trzecia tlenków azotu. Drugim poważnym źródłem tlenków azotu w powietrzu jest transport drogowy. Negatywny wpływ emisji z transportu drogowego najbardziej widoczny jest w dużych miastach w bezpośrednim sąsiedztwie dróg o znacznym natężeniu ruchu.
W analizowanym obszarze do zakładów przemysłowych o największym znaczeniu dla jakości powietrza należą Elektrociepłownie „Wrocław" i „Czechnica" należące do Zespołu Elektrociepłowni Wrocławskich „Kogeneracja" SA oraz PCC „Rokita" w Brzegu Dolnym.
Kolejnym istotnym dla zdrowia i warunków życia człowieka zanieczyszczeniem powietrza jest pył zawieszony, stanowiący nośnik szkodliwych dla zdrowia zanieczyszczeń , takich jak metale ciężkie oraz wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA). Głównymi źródłami pyłu zawieszonego są sektor komunalny oraz mieszkaniowy (tzw. „emisja niska").

DIAGNOZA STANU I SPOSOBY POSTĘPOWANIA

Źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza są produkcja przemysłowa, transport drogowy, sektor komunalny i mieszkaniowy oraz rolnictwo. W przypadku emisji przemysłowych, również w odniesieniu do zakładów zajmujących się wytwarzaniem energii (elektrociepłownie, ciepłownie), regulacje w przepisach odrębnych prowadzą do ciągłego ograniczania ilości zanieczyszczeń. Natomiast w przypadku terenów zurbanizowanych, w tym zwłaszcza na obszarze Wrocławia, ale także lokalnie mniejszych miast na obszarze WrOF najważniejsze czynniki wpływająca na jakość powietrza to ruch samochodowy i emisja komunalna. Negatywny wpływ emisji z transportu drogowego najbardziej widoczny jest w dużych miastach w bezpośrednim sąsiedztwie dróg o znacznym natężeniu ruchu. W przypadku sektora komunalnego i terenów mieszkaniowych główną substancją zanieczyszczająca jest pył zawieszony, stanowiący nośnik szkodliwych dla zdrowia zanieczyszczeń, takich jak metale ciężkie oraz wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA). Głównymi źródłami pyłu zawieszonego są sektor komunalny oraz mieszkaniowy (tzw. „emisja niska").
W celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza należy prowadzić szereg działań organizacyjnych i prawnych wpływających na poprawę

jakości urządzeń do ogrzewania, jakości silników samochodowych czy rodzaju paliwa spalanego w piecach domowych. Po stronie działań planistycznych, odnoszących się do przestrzeni, należy wprowadzać na tereny zurbanizowane jak największe ilości zieleni wysokiej. Poza systemem terenów otwartych w obrębie miast, wykorzystującym tereny niezabudowane np. doliny rzeczne, należy tworzyć miejskie systemy zieleni wysokiej w obrębie terenów zurbanizowanych, częściowo pochłaniające lub wychwytujące zanieczyszczenia pyłowe. W przypadku projektowania nowych obszarów zurbanizowanych, zwłaszcza mieszkaniowych, należy unikać tworzenia zbyt zwartych kompleksów zabudowy utrudniających przewietrzanie i sprzyjających kumulacji zanieczyszczeń.

Poważne awarie

Oprócz monitorowania stanu środowiska, wśród zadań Państwowej Inspekcji Ochrony Środowiska znajduje się również prowadzenie rejestru potencjalnych sprawców poważnych awarii.

Do ochrony środowiska przed poważnymi awariami zobowiązani są zarówno prowadzący zakłady, stwarzające zagrożenie wystąpienia awarii, dokonujący przewozu substancji niebezpiecznych, jak również organy administracji.

Według informacji WIOŚ we Wrocławiu z kwietnia 2014 roku na terenie WrOF istniało 8 zakładów zakwalifikowanych do grupy o dużym ryzyku (ZDR) oraz 11 zakładów o zwiększonym ryzyku (ZZR) wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Zakłady z grupy o dużym ryzyku zlokalizowane są w Brzegu Dolnym, Wrocławiu i Oławie, a zakłady o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii – również w Brzegu Dolnym i Wrocławiu oraz w Rogowie Sobóckim (gm. Sobótka), Oleśnicy, Wilkszynie (gm. Miękinia) oraz Biskupicach Podgórnych (gm. Kobierzyce).

Każdy zakład o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii jest zobowiązany do sporządzenia programu zapobiegania poważnym awariom przemysłowym, zawierającym opis systemu bezpieczeństwa gwarantującego ochronę ludzi i środowiska.

Klimat akustyczny

Zagrożenia związane z hałasem są coraz bardziej dokuczliwe i obejmują z roku na rok coraz większa liczbę ludzi. Hałas charakteryzuje się mnogością źródeł i jest często trudny do eliminacji. Ponadnormatywny hałas powoduje nie tylko mniejszy komfort pracy i wypoczynku w miejscu zamieszkania ale jest także przyczyną groźnych schorzeń.

Oceny stanu akustycznego środowiska oraz obserwacji zmian dokonuje się w ramach państwowego monitoringu środowiska. Na potrzeby oceny, co 5 lat, wykonuje się mapy akustyczne, które służą m.in. tworzeniu i aktualizacji programów ochrony środowiska przed hałasem.

Zdecydowana większość (ponad 80%) źródeł uciążliwego hałasu pochodzi ze źródeł komunikacyjnych: przede wszystkim komunikacji drogowej, w mniejszym stopniu kolejowej (i tramwajowej) oraz lotniczej.

Istotnym czynnikiem wpływającym na poziom hałasu drogowego jest ilość pojazdów poruszających się po drogach, która w naszym kraju gwałtownie rośnie.

Województwo dolnośląskie wyróżnia się dość gęstą siecią komunikacyjną, zarówno drogową, jak i kolejową. Duża część szlaków komunikacyjnych biegnie przez Wrocław lub w jego pobliżu. Na terenie Wrocławia funkcjonuje lotnisko – Port Lotniczy Wrocław S.A. (Strachowice), na którym od 2012 roku, kiedy uruchomiono nowy terminal, wzrosło znacznie natężenie ruchu. Ale już w 2006 roku, w drodze Rozporządzenia Wojewody Dolnośląskiego dla terenu lotniska ustanowiono obszar ograniczonego użytkowania (Rozporządzenie nr 3693 Wojewody Dolnośląskiego z dnia 17 listopada 2006 r. w sprawie utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla Lotniska Wrocław-Strachowice we Wrocławiu).

Pozostałe główne źródła hałasu to działalność przemysłowa, rzemieślniczo-usługowa, elektrownie wiatrowe i linie elektromagnetyczne.

Ponieważ o poziomie hałasu decyduje bardzo wiele różnego rodzaju czynników, pierwsze działania w kierunku zapewnienia jak najlepszego klimatu akustycznego powinny być podejmowane na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, kiedy to najłatwiej i najtaniej wyklucza się zagrożenia związane np. z hałasem komunikacyjnym. Kolejnymi czynnikami sprzyjającymi minimalizacji negatywnego wpływu komunikacji na klimat akustyczny są sprawna organizacja ruchu oraz modernizacja i rozbudowa systemów komunikacyjnych.

DIAGNOZA STANU I SPOSOBY POSTĘPOWANIA

Źródłem uciążliwego hałasu w środowisku jest komunikacja drogowa, a w mniejszym stopniu kolejowa, w tym tramwajowa oraz komunikacja lotnicza. We WrOF najgorszy klimat akustyczny jest we Wrocławiu gdzie krzyżują się główne trasy komunikacyjne regionu, zarówno samochodowe jak i kolejowe oraz występują największa koncentracja ludzi narażonych na hałas. W przypadku hałasu lotniczego w otoczeniu lotniska Wrocław Strachowice obowiązuje obszar ograniczonego użytkowania (Rozporządzenie nr 3693 Wojewody Dolnośląskiego z dnia 17 listopada 2006 r. w sprawie utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla Lotniska Wrocław-Strachowice we Wrocławiu). Zgodnie z przepisami odrębnymi dla obszarów dużych miast, w tym przypadku Wrocławia, oraz dla dróg i linii kolejowych o odpowiednim natężeniu ruchu (dróg o natężeniu ruchu powyżej 6 mln pojazdów, linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 60 tys. pociągów rocznie) sporządzono mapy akustyczne pokazujące zasięg ponadnormatywnego hałasu w odniesieniu do wskaźników całorocznych. Mapy te są aktualizowane, co 5 lat a na ich podstawie sporządza się programy ochrony prze hałasem, które wskazują na konieczność podejmowania działań organizacyjnych jak i planistycznych ograniczających zasięg i uciążliwość hałasu na terenach chronionych akustycznie (Program ochrony środowiska przed hałasem dla województwa dolnośląskiego na lata 2013 – 2017, Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Wrocławia).

Działania w kierunku zapewnienia jak najlepszego klimatu akustycznego powinny być podejmowane na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, kiedy to można wykluczyć zagrożenia związane np. z hałasem komunikacyjnym. Kolejnymi czynnikami sprzyjającymi minimalizacji negatywnego wpływu komunikacji na klimat akustyczny są sprawna organizacja ruchu oraz modernizacja i rozbudowa systemów komunikacyjnych. Działania planistyczne zmierzające do ograniczenia ilości osób narażonych na hałas powinny polegać np. na dążeniu do lokalizacji w pierwszej linii zabudowy obiektów usługowych (z wyjątkiem wrażliwych obiektów usług zdrowia i oświaty), które pełnić będą funkcję ekranującą, w bezpośrednim sąsiedztwie źródła hałasu, np. drogi lub linii kolejowej. Ponadto, zaleca się oddzielanie terenów zabudowy mieszkaniowej od drogi zwartymi pasami zieleni izolacyjnej. Zieleń izolacyjna co prawda wprowadza jedynie niewielkie tłumienie poziomu hałasu, ale główną rolę w takich przypadkach odgrywa aspekt psychologiczny. Dla człowieka źródło hałasu wydaje się mniej dokuczliwe wówczas, gdy staje się ono niewidoczne. W przypadku terenów niezagospodarowanych minimalizacja uciążliwości związanych z oddziaływaniem hałasu na etapie planowania przestrzennego możliwa jest również dzięki stosowaniu tzw. zasady strefowania urbanistycznego polegającej na wprowadzeniu odpowiedniego zagospodarowania terenu w zależności od istniejącego lub prognozowanego poziomu hałasu. W przypadku właściwego strefowania urbanistycznego wokół tras komunikacyjnych przyjmowany jest podział na strefy od najbardziej zagrożonej hałasem do strefy o najbardziej rygorystycznych wymaganiach dotyczących ochrony akustycznej (najniższych wartościach obowiązujących poziomów normatywnych hałasu. Należy jednocześnie zaznaczyć, że stosowanie zasady strefowania winno być ograniczone wyłącznie do ulic, będących źródłem ponadnormatywnego hałasu. Zasada ta nie obowiązuje dla ulic lokalnych, z których następuje bezpośrednia obsługa komunikacyjna usytuowanej w bliskim ich otoczeniu zabudowy wrażliwej.

Zasady strefowania zabudowy względem źródła hałasu
(źródło: Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Wrocławia, 2013).

Źródło hałasu – droga / linia kolejowa
Strefa I **Droga wewnętrzna, parkingi** - teren nie podlegający standardom akustycznym
Strefa II **Zieleń izolacyjna (urządzona lub nieurządzona)** - teren nie podlegający standardom akustycznym
Strefa III **Zabudowa usługowa, gospodarcza (zwarta, pierzejowa)** - teren ekranujący nie podlegający standardom akustycznym
Strefa IV **Zabudowa mieszkaniowo-usługowa, zagrodowa, wielorodzinna** -teren podlegający podwyższonym wartościom standardów akustycznych
Strefa V **Zabudowa szpitali, oświaty, tereny uzdrowiskowe, zabudowa jednorodzinna** - teren podlegający obniżonym wartościom standardów akustycznych

Planowanie przestrzenne powinno także prowadzić do lokalizowania nowych budynków mieszkalnych poza zasięgiem uciążliwego hałasu drogowego lub w ich zasięgu, pod warunkiem obowiązku zastosowania Środków technicznych (ekranowanie, okna o podwyższonej izolacyjności akustycznej) zmniejszających uciążliwości do poziomów dopuszczalnych. W szerszej skali miejskiej, ale też obszaru funkcjonalnego powinna prowadzić do wykształcanie lokalnych centrów usługowych w celu ograniczania ruchu wewnątrzmiejskiego lub podmiejskiego. Należy stosować przyjazną dla środowiska zasadę nie przybliżenia ludzi do usług, ale przybliżenie usług do ludzi. Prowadzić to powinno do projektowanie obszarów miejskich przy założeniu dostępności, a nie wciąż rosnącej mobilności. Ponadto planowanie przestrzenne powinno prowadzić do eliminowania powstawania nowych kolizji funkcjonalnych i łagodzenia już istniejących konfliktów. W przypadku obszarów przeznaczonych pod zabudowę wzdłuż głównych tras komunikacji drogowej i kolejowej powinna obowiązywać nadrzędna zasada nie zbliżania się z zabudową w zasięg ponadnormatywnego hałasu.

Obszary ograniczeń dla lokalizacji elektrowni i parków wiatrowych

Rozwój energetyki wiatrowej, oprócz pozytywnego znaczenia dla krajowego bilansu energetycznego i obniżania emisji CO2, poprzez zwiększanie udziału odnawialnych źródeł energii w produkcji energii, może powodować również różnego rodzaju uciążliwości, związane głównie z negatywnym wpływem na przyrodę i krajobraz.
Aby wiarygodnie ocenić warunki dla lokalizacji elektrowni wiatrowych na terenie województwa dolnośląskiego, biorąc pod uwagę przede wszystkim wartość przyrodniczą i krajobrazową terenów, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne (obecnie Instytut Rozwoju Terytorialnego) opracowało „Studium przestrzennych uwarunkowań rozwoju energetyki wiatrowej w województwie dolnośląskim" a następnie jego aktualizację.
Na podstawie analiz uwarunkowań przestrzennych, przyrodniczych, krajobrazowo-kulturowych oraz ekspertyz ornitologicznej i chiropterologicznej dokonano kategoryzacji terenów, na których lokalizacja dużych obiektów energetyki wiatrowej powinna być wykluczona lub podlegać ograniczeniom. Pozostałe obszary uznano za potencjalnie najmniej konfliktowe dla lokalizacji dużych obiektów energetyki wiatrowej, co nie oznacza, że są to tereny bezwzględnie wskazane do sytuowania urządzeń energetyki wiatrowej i nie wymagają dokładniejszego rozpoznania lokalnych uwarunkowań. Z przestrzennego rozmieszczenia poszczególnych obszarów ograniczeń na analizowanym obszarze przedstawionego na mapie „Wybranych zagrożeń i ograniczeń" wynika, iż północna i środkowa część obszaru WrOF oraz pas terenu przebiegający pomiędzy dolinami rzek Bystrzycy i Ślęzy w południowej części obszaru w kierunku do miasta Wrocławia, powinny podlegać wykluczeniu bądź istotnym ograniczeniom rozwoju energetyki wiatrowej.
Wyznaczenie obszarów ograniczeń oraz sformułowanie wskazań dla lokalizacji elektrowni wiatrowych ma w tym przypadku jedynie rangę zaleceń. Opracowanie nie jest dokumentem obligatoryjnym, lecz w praktyce jest bardzo przydatnym narzędziem wspomagającym przy podejmowaniu decyzji lokalizacyjnych.

DIAGNOZA STANU I SPOSOBY POSTĘPOWANIA

Dla obszaru województwa dolnośląskiego w roku 2010 powstało opracowanie „Studium przestrzennych uwarunkowań rozwoju energetyki wiatrowej w województwie dolnośląskim" (przyjęte Uchwałą Nr 4857/III/10 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 31 sierpnia 2010 r.), a następnie jego Aktualizacja (przyjęta Uchwałą Nr 2082/IV/12 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 3 kwietnia 2012 r.). W ramach opracowania, uwzględniając wszystkie uwarunkowania krajobrazowe, społeczne, kulturowe i środowiskowe, dokonano kategoryzacji terenów, na których lokalizacja dużych obiektów energetyki wiatrowej powinna być wykluczona lub podlegać ograniczeniom. Wyodrębniono trzy kategorie terenów:

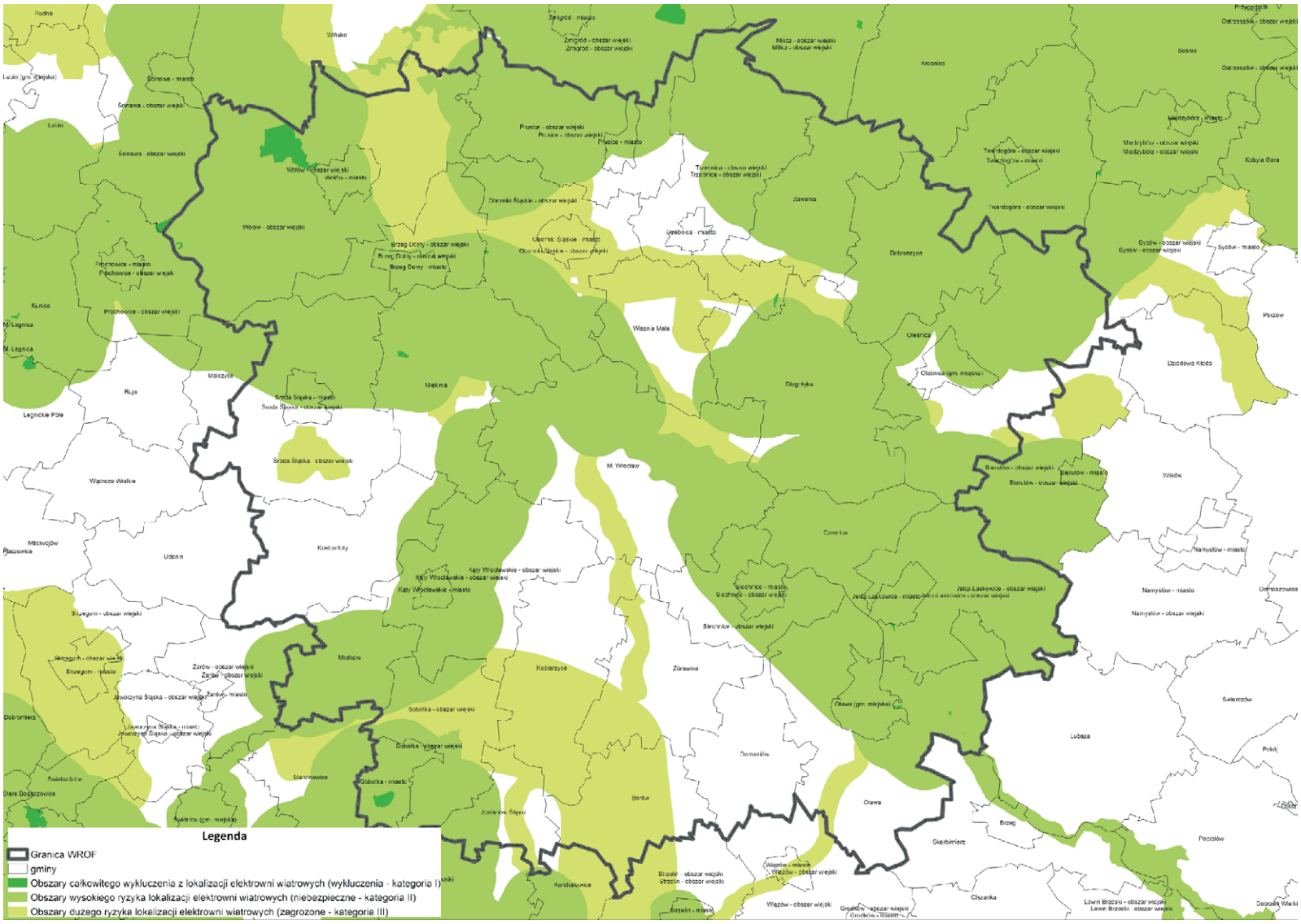
- obszary całkowicie wyłączone z lokalizacji elektrowni wiatrowych (kategoria I) - przede wszystkim rezerwaty przyrody, pomniki historii, obiekty na liście UNESCO, zespoły przestrzenne i zabytkowe objęte strefami ochrony konserwatorskiej, stanowiska archeologiczne o zachowanych formach krajobrazowych;
- obszary lokalizacji niebezpiecznej (kategoria II) – obszary, dla których lokalizację dużych obiektów energetyki wiatrowej uznano za obarczoną wysokim ryzykiem środowiskowym i inwestycyjnym: obszary ważne dla ptaków (na podstawie ekspertyzy ornitologicznej), obszary szczególnie cenne dla nietoperzy (na podstawie ekspertyzy chiropterologicznej), strefę zintegrowanej ochrony walorów przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych, w której ochrona wartości przyrodniczych i krajobrazowych powinna mieć charakter nadrzędny w stosunku do pozostałych działań (wyznaczoną w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego, Perspektywa 2020, przyjętym Uchwałą Nr XLVIII/1622/14 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2014 r. i opublikowanym w Dz. Urz. Woj. Doln. z dnia 22 maja 2014 r. poz. 2448), obejmującą w obszarze analiz WrOF następujące formy ochrony o charakterze wielkoprzestrzennym: parki krajobrazowe wraz z otulinami, obszary chronionego krajobrazu oraz obszary sieci NATURA 2000 (OSO, OZW i projektowane);

- obszary lokalizacji zagrożonej (kategoria III) - obszary, dla których lokalizację dużych obiektów energetyki wiatrowej należy uznać za obarczoną dużym ryzykiem środowiskowym i inwestycyjnym. Są to: obszary potencjalnie ważne dla ptaków oraz trasy przelotów i żerowania gęsi (na podstawie ekspertyzy ornitologicznej), obszary potencjalnie ważne dla nietoperzy (na podstawie ekspertyzy chiropterologicznej), lądowe korytarze ekologiczne (wyznaczone w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego, Perspektywa 2020)

Pozostałe obszary uznano za potencjalnie najmniej konfliktowe dla lokalizacji dużych obiektów energetyki wiatrowej, co nie oznacza, że są to tereny bezwzględnie wskazane do sytuowania urządzeń energetyki wiatrowej i nie wymagają dokładniejszego rozpoznania lokalnych uwarunkowań. Na obszarze WrOF obiekty energetyki wiatrowej nie powinny być lokalizowane lub powinny podlegać ograniczeniom w północnej i środkowej części obszaru WrOF oraz w pasie terenu przebiegający pomiędzy dolinami rzek Bystrzycy i Ślęzy w południowej części obszaru w kierunku do miasta Wrocławia.

(na podstawie: Analiza uwarunkowań środowiska przyrodniczo-kulturowego i rekreacji, IRT, Wrocław, 2014. Analiza została wykonana przez Instytut Rozwoju Terytorialnego w ramach Działania 3. Zadania 3.2. w projekcie pn.: „Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym", częściowo finansowanego przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 – 2013).

Obszary przydatne i nieprzydatne do lokalizacji obiektów energetyki wiatrowej na obszarze WrOF (źródło: Studium przestrzennych uwarunkowań rozwoju energetyki wiatrowej w województwie dolnośląskim, 2012).



Wykonane dla województwa dolnośląskiego opracowanie ma jedynie charakter informacyjny i nie ma mocy prawnej dlatego każdorazowo należy wykonać szczegółową analizę krajobrazową, ornitologiczna i chiropterologiczną oraz akustyczną w celu uzyskania decyzji środowiskowej oraz dokonać kompleksowych konsultacji społecznych w celu określenia ilości i warunków lokalizacji poszczególnych elektrowni wiatrowych. Należy jednak podkreślić, że lokalizacja tego typu obiektów na obszarze WrOF jest dopuszczalna i powinny one być uwzględnione w przygotowywanych dokumentach planistycznych już na etapie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, gdzie zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym daje się możliwość wskazania terenów przeznaczonych pod lokalizacje obiektów do pozyskiwania energii ze źródeł odnawialnych.

PROBLEMY W OCHRONIE ŚRODOWISKA WE WROCŁAWSKIM OBSZARZE FUNKCJONALNYM

1. Presja budownictwa mieszkaniowego na tereny rolnicze, otwarte – W kontekście wpływu suburbanizacji na środowisko przyrodnicze najważniejsze problemy dotyczą zagrożeń wynikających z negatywnego wpływu na krajobraz, wpływu na różnorodność biologiczną, zmian w jakości parametrów środowiska (powietrze, woda, hałas), zmian mikroklimatycznych i obiegu wody w przyrodzie co jest szczególnie istotne w kontekście globalnych zmian klimatycznych i zagrożeń katastrofami naturalnymi, zmian w migracji zwierząt oraz stanie i rodzaju szaty roślinnej. Lawinowy w ostatnich latach rozwój inwestycji mieszkaniowych w pierścieniu terenów otaczających Wrocław, głównie w sektorze południowym i wschodnim odbywa się kosztem żyznych gleb i walorów krajobrazowych. Lokalizując zabudowę nie zwraca się uwagi na walory krajobrazowe i przyrodnicze choć w powszechnym odczuciu im bardziej „zielone" otoczenie planowanego osiedla mieszkaniowego tym lepiej.
2. Presja budownictwa na tereny narażone na niebezpieczeństwo powodzi - tereny narażone na niebezpieczeństwo powodzi występują we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym w dolinach: Odry, Widawy, Bystrzycy czy Ślęzy. Niestety poza rzeką Bystrzyca dla pozostałych rzek nie zostały przygotowane studia powodziowe wskazująca na stopień zagrożenia zalaniem poszczególnych terenów. Największy problem w planowaniu przestrzennym dotyczy terenów potencjalnie narażonych na zalanie czyli takich które znajdują się poza terenami obwałowanymi ale w przypadku uszkodzeń urządzeń ochronnych (najczęściej wałów) zostają zalane. Do tej pory nie istniały zasady udostępniania tych obszarów pod zabudowę. Dopuszczano na nich tereny mieszkaniowe bez określania szczególnych zasad jej lokalizacji. W konsekwencji w sytuacjach powodzi katastrofalnych prowadziło to do dużych strat materialnych.
3. Presja budownictwa mieszkaniowego na tereny chronione przyrodniczo i tereny leśne – na obszarze WrOF brak jest obszarów o najwyższej ochronie, czyli parków narodowych a występują jedynie rezerwaty, które zajmują stosunkowo małe powierzchnie oraz parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu czy zespoły przyrodniczo-krajobrazowe. Są to formy ochrony przyrody, które dopuszczają rozwój zabudowy. Niestety żaden z tych obszarów nie posiada jasnych i jednolitych kryteriów lokalizowania obiektów budowlanych. W uchwałach powołujących te obszary odnoszono się jedynie do zapisów pochodzących z Ustawy o ochronie przyrody, które odnosiły się do ochrony walorów przyrodniczych terenów a nie regulowały zasad lokalizacji zabudowy. Stąd często dysproporcje pomiędzy różnymi obszarami w stopniu i rodzaju zagospodarowanie. Podobnie sprawa wygląda w przypadku obszarów Natura 2000. Obejmują one znacznie większe obszary niż tylko siedliska cenne przyrodniczo, ale wszelkie zapisy na ich temat obejmują jedynie ochronę siedlisk, pomijając problem gospodarowania przestrzenią na pozostałych terenach. Dlatego często tereny te postrzegana są jako ograniczenie rozwoju przestrzennego gminy i stanowią źródło konfliktów przestrzennych. W przypadku lasów istnieje duża presja ze strony budownictwa mieszkaniowego na „zbliżanie się" do kompleksów leśnych ze względu na potencjalne walory rekreacyjno-wypoczynkowe. Jednak brak zachowania strefy ekotonowej od zwartych kompleksów leśnych powoduje niezmierzone konflikty przyrodnicze np. w postaci pojawiania się dzikiej zwierzyny na obszarach zabudowy.
4. Niespójność planowania przestrzennego w kwestii ochrony przyrody – występuje jedynie na poziomie terenów chronionych w skali ogólnokrajowej. Na pozostałych poziomach brak jest spójnej koncepcji ochrony przyrody w ramach gmin czy powiatów. W dokumentach studialnych tematyka ta nie jest szczególnie rozbudowa lub jest pomijana. Zdarza się, że system jest niespójny. Widać to zwłaszcza na granicy Wrocławia z gminami ościennymi. Pomimo wskazania w studium Wrocławia „podstawowego systemu powiązań przyrodniczych" zdarzają się przypadki przeznaczania obszarów stanowiących kontynuacje tego systemu poza miastem na tereny inwestycyjne. Na szczęście w większości system ten opiera się na dolinach rzek dlatego trudno go zabudować.

WYTYCZNE W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA

Jednym ze sposobów ograniczenia nadmiernej ekspansji terenów zurbanizowanych na tereny otwarte jest koncepcja „greenbelts" – pasów zieleni otaczających duże aglomeracje miejskie, wyznaczających niejako granicę dopuszczalnej ekspansji zabudowy. Ideą „greenbelts" jest ochrona przestrzeni otwartych wokół miasta. Lasy, parki czy tereny wiejskie są buforem ekologicznym i receptą na poprawę warunków życia w uprzemysłowionych ośrodkach miejskich. Podstawowym celem polityki „zielonych pasów" jest powstrzymanie żywiołowego rozprzestrzeniania się – „rozlewania się" miast, poprzez trwałe zachowanie terenów otwartych, które mają zostać wyłączone z zabudowy. W ujęciu brytyjskim „greenbelts" oznaczają obszary takiego gospodarowania terenem wokół miasta, w którym preferowane są naturalne formy użytkowania od zbiorowisk roślinnych po ekstensywne rolnictwo i rekreację. Dopuszcza się jednocześnie zabudowę o charakterze wiejskim choć jest to obwarowane pewnymi ograniczeniami. Tworzenie „pasów zieleni" wokół miast ma służyć przede wszystkim ograniczenie niekontrolowanego rozwoju miast, ochronie naturalnych lub częściowo naturalnych siedlisk i krajobrazu kulturowego wsi i miasteczek, poprawie jakości życia w miastach satelitarnych, zapewnieniu mieszkańcom dostępu do terenów otwartych, rekreacyjnych i wiejskich, zachowaniu (zabezpieczenie) obszarów produkcji rolniczej wokół miast oraz poprawie jakości powietrza.

W ujęciu niemieckim wyróżnia się pojęcie „planowania krajobrazu", który to proces koncentruje się na działaniach zapobiegających, kształtujących i wdrażających pewne rozwiązania przestrzenne w odniesieniu do ochrony przyrody, ale także jej relacji z zabudową (krajobraz). Kompleksowe podejście do problematyki gospodarowanie przestrzenią na obszarach miejskich i podmiejskich pozwala uwzględniać wybrane zagadnienia istotne dla zachowania powiązań przyrodniczych oraz rozwoju obszarów metropolitalnych. Niemieckie opracowania krajobrazowe w dużej części pełnią funkcje doradcze wobec planowania przestrzennego, ale także zawierają wytyczne do głównych aktów prawa miejscowego. Podejmowane są w nich wybrane zagadnienia istotne dla rozwoju danych regionów.

W kontekście Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego wartościowym rozwiązaniem jest koncepcja tzw. parków regionalnych wdrożona w otoczeniu Berlina. Powstało ich osiem i obejmują one zespoły historyczno-kulturowe i obszary rekreacyjno-wypoczynkowe, których priorytetem jest ochrona i promocja dziedzictwa kulturowego. Parki regionalne tworzą naturalne połączenie terenów zurbanizowanych Berlina z otaczającym regionem Brandenburgii. Koncepcja tworzenia tych parków świadomie nie opierała się na funkcjach przyrodniczych obszaru. Nie starano się także tworzyć ciągłej struktury pierścieniowej, jako uzupełnienia zieleni miejskiej. Podstawą do wyznaczenia parków regionalnych była chęć doinwestowania obszarów podmiejskich i stworzenie atrakcyjnej oferty rekreacyjno-turystycznej dla mieszkańców metropolii. Atrakcyjność poszczególnych parków uzależniona jest od naturalnych lub kulturowych cech krajobrazu. Te cechy krajobrazowe stały się głównymi wyznacznikami zróżnicowania

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

parków. Poszczególne parki mają różną charakterystykę i tak wyróżniamy parki leśne, rolnicze, kulturowe, podkreślając w ten sposób zróżnicowanie lokalne. W ramach utworzonych parków prowadzi sie np. działania konserwujące i odtwarzające historyczne założenia parkowe i krajobrazowe. Ponadto wybrane obszary doinwestowuje się w ramach rekultywacji terenów poprzemysłowych oraz organizacji wystaw czy targów tematycznych np. budownictwa lub ogrodniczych. Działania inwestycyjne i promocyjne powodują, że lokalni mieszkańcy mocno identyfikują się z lokalnym krajobrazem i aktywnie działają na rzecz jego utrzymania lub przywrócenia. Berlin jako pierwsze z niemieckich miast wdrożył koncepcję integrującą systemy: zieleni miejskiej i parków metropolitalnych otaczających stolicę. Jest to przykład pokazujący konieczność zintegrowanego planowania na wielu szczeblach i w różnych skalach.

WYTYCZNE DO GOSPODAROWANIA PRZESTRZENIĄ OTWARTĄ NA OBSZARZE WROF – KONCEPCJA SIECI EKOLOGICZNEJ I PARKÓW REGIONALNYCH

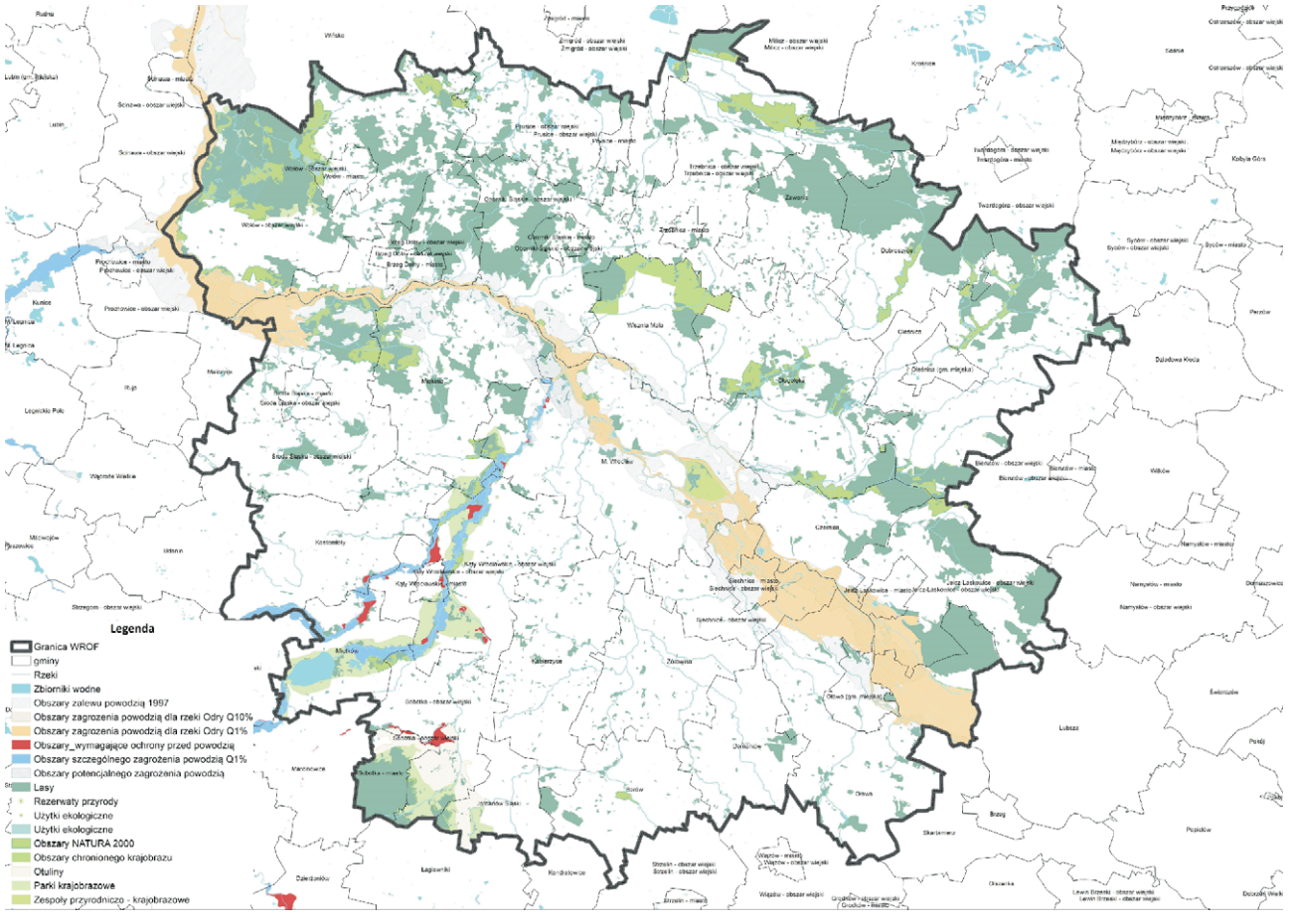
Z punktu widzenia ochrony terenów otwartych najistotniejszym zagadnieniem jest wskazanie obszarów, które powinny w danej jednostce przestrzennej, w tym przypadku WrOF, stanowić element struktury przyrodniczej - sieci, która powinna podlegać ochronie. Podstawowym elementem takiej sieci ekologicznej powinny być bez wątpienia tereny chronione przyrodniczo w ramach krajowego i lokalnego systemu ochrony przyrody (obszary Natura 2000, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, rezerwaty przyrody). Podstawowym kryterium w wyznaczaniu „sieci ekologicznej" powinna być jej ciągłość przestrzenna i funkcjonalna. Oprócz tak wyznaczonej sieci ekologicznej obejmującej najbardziej cenne przyrodniczo obszary należy wskazać także obszary ograniczonego zainwestowania z przewagą funkcji przyrodniczych i rekreacyjnych a także rolniczych. Ta druga wspominana struktura może mieć postać tzw. „zielonego pierścienia" (greenbelt), ale także inne formy przestrzenne. Istotne jest aby struktura terenów otwartych z ograniczonym zagospodarowaniem była spójna w całym obszarze funkcjonalnym ze szczególnym uwzględnieniem struktury terenów otwartych w mieście centralnym obszaru. Co istotne w przypadku terenów otwartych nie muszą one tworzyć struktury ciągłej jak w przypadku terenów cennych przyrodniczo. Wskazanie takiej struktury „zielonego pierścienia" lub innej powinno się odbywać na etapie przygotowywania planu zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego. Pomocne w procesie jego wyznaczania mogą być analizy ekofizjograficzne, w tym krajobrazowe. Należy w tym miejscu podkreślić, że funkcje sieci ekologicznej i terenów otwartych są różne.
Proponuje się wprowadzenie do nazewnictwa planistycznego dwóch odrębnych systemów – „sieć ekologiczna" - obejmująca obszary chronione i obszary wyłączone z zagospodarowania np. z powodów powodziowych lub innych np. lasy oraz „parki regionalne" - tworzące „zielony pierścień" ale nie w rozumieniu zamkniętego okręgu dookoła miasta, a raczej strefy gdzie rozwój urbanistyczny jest skoncentrowany w już ukształtowanych jednostkach krajobrazowo-kulturowych, a pomiędzy nimi stawia się na zachowanie w jak największym stopniu istniejącego stanu użytkowania np. rolnego, rekreacyjnego czy mieszkaniowego, ale nasyconego terenami otwartymi lub zielenią wysoką. Termin „zielony pierścień" powinien być rozumiany jako konieczność ograniczenia niekontrolowanej ekspansji zabudowy na obszarach otaczających Wrocław na rzecz pozostawiania obszarów otwartych w tym rolnych lub kreowania obszarów o zróżnicowanym zagospodarowaniu z przeważającym udziałem terenów otwartych. Nie jest także intencją tej koncepcji wskazywanie obszarów, które np. mają ulegać zalesianiu lub rozwojowi zieleni wysokiej w jakiejkolwiek innej formie. Oczywiście na terenach z ograniczeniem udziału zabudowy można stosować różne formy zieleni w tym parki, lasy czy zadrzewienia przydrożne jednak „zielony pierścień" tworzyć mogą także tereny rolne a szerzej niezabudowane. Istotne jest także zwrócenia uwagi na charakterystyczne cechy poszczególnych krajobrazów (hydrogeniczne, równinne, pagórkowate, górskie) i dostosowanie form użytkowania i formy zabudowy do naturalnych cech krajobrazu. Ważnym aspektem w tym kontekście jest wnikliwe rozpoznanie cech krajobrazu kulturowego i próba wzmacniania tych cech w przyszłym planowaniu przestrzennym. W celu zapewnienia rozwoju gospodarczego jednostek samorządu terytorialnego wskazane jest wykorzystanie potencjału np. ciągów komunikacyjnych do rozwoju aktywności gospodarczej, ale sytuowanie obszarów powinno się odbywać w nawiązaniu do istniejących obiektów tak aby tworzyć pewna „masę krytyczną" dla rozwoju przedsiębiorczości. Niestety nawet najbliżej położony autostrady teren pod aktywność gospodarczą jeśli będzie pozbawiony zaplecza naukowego, technologicznego czy ludzkiego mimo chęci ze strony samorządu nie będzie się rozwijał.
Podstawą do wykreowania terenów otwartych w obszarze WrOF powinna być poza walorami krajobrazowymi także możliwość rekreacyjnego i gospodarczego wykorzystania poszczególnych regionów. Ochrona krajobrazu w polskich warunkach sprowadza się do tworzenia obszarów chronionego krajobrazu i parków krajobrazowych w granicach, których co prawda obowiązują pewne ograniczenia w rozwoju zabudowy, ale są one dość schematyczne i nie dopasowane do lokalnych uwarunkowań. Dlatego często nie są respektowane. Poza tym ochroną krajobrazową zwykło sie obejmować obszary o wysokich walorach a tymczasem ochrona krajobrazowa w kontekście tworzenia zielonej infrastruktury powinna polegać na zachowaniu terenów otwartych nawet jeśli ich atrakcyjność lub wartość krajobrazowa jest przeciętna lub są to krajobrazy dość pospolite np. równinne obszary rolne. Powiązanie ochrony krajobrazu i terenów otwartych z możliwością ich wykorzystania rekreacyjnego a najlepiej wskazania innych form rozwoju gospodarczego niż lokalizacja terenów aktywności gospodarczej lub budownictwa mieszkaniowego mogą skłonić władze lokalne do zainteresowania takim sposobem gospodarowania na swoich obszarach. W obszarze WrOF jest kilka „obszarów problemowych", na których mógłby się koncentrować rozwój regionalny i które mogłyby być podstawą do utworzenia parków regionalnych. Może nim być np. niewykorzystany potencjał przyrodniczy i rekreacyjny doliny Odry czy Wzgórz Trzebnickich. Z kolei południowe obszary WrOF stanowią wartościowe krajobrazy rolnicze, na których możliwy jest rozwój nowych upraw sadowniczych czy ogrodniczych. Należy także podkreślić, że w celu integracji poszczególnych parków regionalnych w granicach WrOF ważny jest rozwoju układu komunikacyjnego nie tylko z wykorzystaniem dróg kołowych, ale także transportu kolejowego (kolej aglomeracyjna). Dotyczy to zwłaszcza promienistej sieci kolejowego, której punktem zwornikowym jest miasto Wrocław. Z kolei komunikację obwodową zapewniają realizowane drogi pomiędzy miastami ościennymi w stosunku do Wrocławia, które tworzą pierścień dookoła metropolii w odległości około 30 km. Zachowanie terenów o ograniczonej urbanizacji w obrębie obszaru funkcjonalnego ma na celu poprawę standardu życia mieszkańców WrOF na skutek odtworzenia i lokalizacji nowych obiektów infrastruktury wypoczynkowo-rekreacyjnej oraz wykreowanie atrakcyjnego produktu turystycznego poprzez promocję lokalnych dóbr kultury i przyrody. Osiągnąć to można w wyniku bardziej racjonalnego gospodarowania przestrzenią z uwzględnieniem potencjału całego WrOF a nie tylko poszczególnych jednostek samorządowych. Może to być realizowane poprzez wskazanie obszarów dopuszczonej urbanizacji ze względu na aspekty społeczne, komunikacyjne czy gospodarczo-ekonomiczne oraz obszary zachowania walorów krajobrazowo-kulturowo-przyrodniczych. Takie podejście do planowania przestrzennego przyczyni się do ograniczania suburbanizacji i bardziej racjonalnego wykorzystania przestrzeni i minimalizacji potrzeb transportowych.
Propozycja dla WrOF to połączenie dwóch uzupełniających się systemów: pasmowego (sieć ekologiczna) oraz klinowego (parki regionalne). System pasmowy nawiązuje do przebiegu głównych jednostek fizjograficznych w regionie, którego strukturę przestrzenną tworzą ułożone równoleżnikowo pasma: Dolina Baryczy, Wzgórza Trzebnickie, Dolina Odry, Dolina Widawy oraz Wzgórza Niemczańsko-Strzelińskie z Masywem Ślęży. Uzupełniają je prostopadłe pasy wyznaczone głównie wzdłuż mniejszych rzek: Dobrej, Bystrzycy, Oławy i Ślęzy. System ten opiera się w dużej mierze na istniejących

i proponowanych formach ochrony obszarowej, które są częścią krajowego systemu obszarów chronionych (KSOCh). System ten może tworzyć wzmiankowaną wcześniej „sieć ekologiczną". Zaletą tego układu jest wykorzystanie naturalnych powiązań przyrodniczych np. dolin rzecznych oraz terenów leśnych. Drugi z systemów – płatowy lub klinowy – nawiązuje do prezentowanej koncepcji parków regionalnych w otoczeniu Berlina. W prezentowanym układzie byłby system uzupełniającym dla „sieci ekologicznej" i tworzyć podstawę tzw. „zielonego pierścienia" we WrOF. Poszczególne parki regionalne mogłyby wykorzystywać walory krajobrazowe i kulturowe poszczególnych regionów położonych pomiędzy dolinami rzecznymi tworzącymi sieć ekologiczną i wraz z tymi dolinami tworzyć atrakcyjne turystycznie i rekreacyjnie obszary wypoczynku dla mieszkańców WrOF. W obrębie poszczególnych parków odbywała by się koncentracja funkcji turystyczno-rekreacyjnych co ułatwiałoby organizację komunikacji i oferty turystyczno-rekreacyjnej wewnątrz parków. Parki regionalne opierać mogłyby się na modelu współpracy kilku jednostek samorządowych sąsiadujących ze sobą co znacznie ułatwiłoby zarządzanie nimi i przygotowanie spójnej oferty rekreacyjno-wypoczynkowej czy inwestycyjnej. Koncepcja parków regionalnych zakłada udostępnienie dla mieszkańców WrOF atrakcyjnych terenów rekreacyjno-wypoczynkowych w bezpośrednim otoczeniu Wrocławia z możliwością łatwego dojazdu zarówno transportem indywidualnym jak i publicznym zbiorowym. Jednocześnie parki regionalne poprzez określone kształtowanie przestrzeni otwartych w ich granicach mogą stanowić barierę dla dalszego rozwoju suburbanizacji. Skupienie rozwoju zabudowy we wskazanych miejscach o największym potencjale ekonomicznym i dostępności komunikacyjnej stwarza warunki do innych form zagospodarowania w obszarach gdzie inwestowanie w rozwój komunikacji i infrastruktury jest nieefektywne. Tereny parków regionalnych wykorzystywać mają obszary w niewielkim stopniu przekształcone antropogenicznie i wskazywać dla nich najlepsze formy zagospodarowanie tak aby podkreślać ich walory krajobrazowe, kulturowe, rekreacyjne i gospodarcze. Jednocześnie w połączeniu z „siecią ekologiczną" bazująca na dolinach rzecznych i obszarach o wysokich walorach przyrodniczych tereny parków regionalnych będą zachowywać regionalne i lokalne korytarze ekologiczne.

Sieć ekologiczna

„Sieć ekologiczna" – oparta o obszary chronione i obszary dolinne z towarzyszeniem lasów jeśli znajdują się poza granicami terenów chronionych. Powinna to być w miarę ciągła struktura, powiązana ekologicznie. W przypadku ewidentnie braków w ciągłości sieci ze względu na zabudowanie lub rozległe tereny rolne należy wprowadzić pojęcie rolnego korytarza ekologicznego – czyli obszarów upraw rolnych chronionych przed zabudową. Poza funkcjami przyrodniczymi ważne jest też żeby te obszary posiadały funkcje rekreacyjne. Oczywiście nie oznacza to rezygnacji z terenów o ograniczonym wstępie, ale wszędzie gdzie jest to możliwe wskazane jest wykorzystanie walorów krajobrazowych i przyrodniczych do przygotowania oferty rekreacyjnej np. edukacyjnej czy weekendowej. Tak wyznaczona sieć o walorach przyrodniczych, ale też przydatna do ograniczonej rekreacji może zapewnić stabilizację procesów przyrodniczych w obszarze funkcjonalnym. Wskazany system powinien być włączony w systemy przyrodnicze wyznaczone na poziomie gmin w ich dokumentach planistycznych. Sieć ekologiczna o zasięgu ponadlokalnym obejmująca cały obszar funkcjonalny powinna być traktowana jako nadrzędna dla planowania przestrzennego. Sieć ekologiczna jest tożsama z osnową zaproponowaną w koncepcji rozwoju „Zielonej Infrastruktury" na obszarze WrOF. W jej skład wchodzić powinny tereny chronione w ramach sieci Natura 2000 znajdujące się w dolinie Odry i Widawy a także parki krajobrazowe „Dolina Jezierzycy" i „Dolina Bystrzycy" oraz duże kompleksy leśne w okolicach Jelcza, Wołowa czy Obornik Śląskich. Istotnym elementem sieci ekologicznej powinien być także Masyw Ślęży, objęty parkiem krajobrazowym, ze względu na swoje odmienne walory krajobrazowe i przyrodnicze w kontekście struktury krajobrazowej WrOF. Elementy sieci ekologicznej są w chwili obecnej dość jednoznacznie „utrwalone" w dokumentach planistycznych na obszarze poszczególnych gmin i stanowią trwały element przestrzeni. Podejmowane na tym obszarze działania planistyczne powinny dążyć do uzupełnienia zieleni wysokiej i trwałych użytków zielonych z równoczesnym ograniczeniem zbyt ekspansywnej zabudowy.

Sieć ekologiczna – zawiera obszary chronione oraz większe kompleksy leśne a także obszary powodziowe, które poza śródmieściem Wrocławia są w większości terenami o funkcji przyrodniczej.



"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

W obrębie głównego systemu przyrodniczego („sieci ekologicznej") konieczne jest wprowadzenie odpowiednich zapisów dotyczących obszarów chronionych przyrodniczo, zwłaszcza w odniesieniu do obszarów Natura 2000, na bazie istniejących i tworzonych planów zadań ochronnych i planów ochrony parków krajobrazowych czy rezerwatów. W przypadku obszarów Natura 2000 ważne jest wskazanie wytycznych do zagospodarowania przestrzennego, w tym w szczególności wskazanie terenów lokalizacji zainwestowania bez szkody dla siedlisk chronionych w ramach Natura 2000, możliwości przeprowadzenia przez te obszary infrastruktury technicznej i komunikacyjnej oraz lokalizacji infrastruktury turystycznej i edukacyjnej, a także obszarów, które powinny być zalesione oraz obszarów wyłączonych z zalesiania. Uzupełnieniem dla istniejącego sytemu przyrodniczego może być także realizacja programów zwiększania lesistości czy realizacja zalesień wyznaczonych w planach urządzeniowo-rolnych dla gmin. Istnieje konieczność bardziej aktywnego realizowania polityki zalesiania terenów nieużytkowanych rolniczo lub zdegradowanych. W przypadku tworzenia lokalnych systemów ochrony przyrody lub krajobrazu (międzygminnych) warto wykorzystać proponowane już koncepcje parków krajobrazowych czy obszarów chronionego krajobrazu (Dolina Odry, Wzgórza Trzebnickie). Istotne jest także, aby zakazy i nakazy w tych obszarach nie odnosiły się jedynie do ochrony walorów środowiskowych, ale wskazywały dopuszczalne funkcje zagospodarowania terenów. Pozwoli to na racjonalne wykorzystanie terenów niezabudowanych a także stworzy realne możliwości rozwoju gospodarczego na tych obszarach, ponieważ w powszechnym odbiorze społecznym powoływanie terenów chronionych przyrodniczo ogranicza możliwości inwestycyjne.

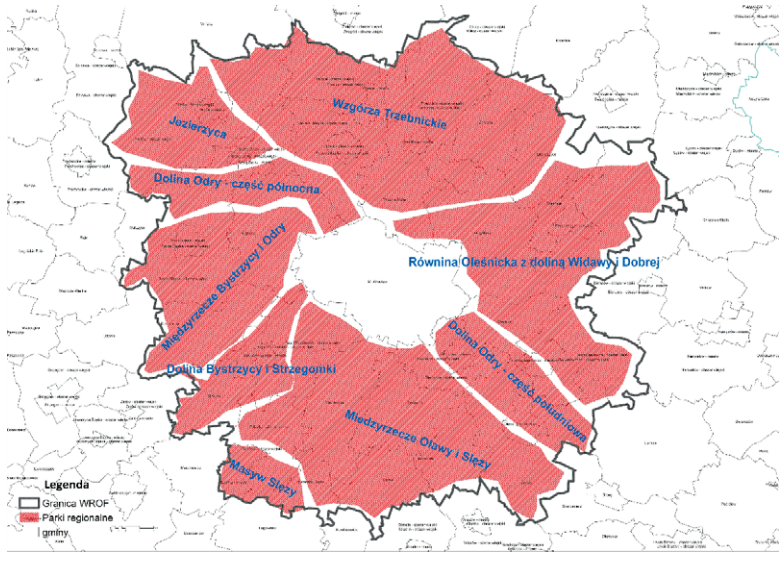
Parki regionalne

Drugim elementem zielonej infrastruktury na obszarze WrOF powinny być tzw. parki regionalne. Podstawową funkcją „parków regionalnych" powinno być zatrzymanie procesu rozwoju „ciągłej zabudowy" i zapewnienie odpowiedniej proporcji terenów otwartych do zurbanizowanych. Tak zdefiniowany „park regionalny" musi być powiązany z innymi funkcjami, które będą sprzyjać zachowaniu terenów otwartych (rolnictwo, leśnictwo, rekreacja). O ile w przypadku sieci ekologicznej istotne były walory przyrodnicze i krajobrazowe obszarów o tyle w przypadku zielonego pierścienia istotny jest stopień zurbanizowanych i ilość terenów otwartych. „Park regionalny" powinny tworzyć jednostki charakteryzujące się znacznym stopniem „otwartości", czyli pozbawione zabudowy (trzeba tu uwzględnić nie tylko stan istniejący, ale także zapisy obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego czy studiów gmin). Oprócz obszarów w mniejszym stopniu zainwestowanych w system warto także włączyć obszary zurbanizowane o charakterze wiejskim lub małomiasteczkowym, które tworzą mozaikową strukturę krajobrazu otwartego.

Obszary chronione przyrodniczo wraz z sąsiadującymi obszarami przestrzeni rolniczych, ale też krajobrazami kulturowymi czy nawet obszarami zainwestowanymi, dają możliwość stworzenia systemu tzw. parków regionalnych otaczających Wrocław, jako miasto centralne WrOF. System parków regionalnych o różnorodnej specyfice zagospodarowania, walorach krajobrazowych, kulturowych, przyrodniczych, o odmiennych tradycjach kulturowych i walorach rekreacyjnych może stać się podstawą do rozwoju systemu zieleni i terenów otwartych w ramach obszaru WrOF a także rozwoju turystyki i rekreacji. Jednocześnie wskazanie na specyficzne cechy poszczególnych obszarów w odniesieniu do wymienionych cech może być bazą do rozwoju gospodarczego poszczególnych regionów w skali większej niż gminna. Delimitacja parków regionalnych może być przeprowadzona na bazie zidentyfikowania odrębnych jednostek krajobrazowych, charakterystycznego typu zagospodarowania czy jednolitych wartości kulturowych. Ważne jest, aby wyodrębnione obszary były spójne pod względem krajobrazowym, kulturowym i społecznym, co może stanowić punkt wyjścia do szczegółowego określenia predyspozycji rozwojowych każdego z obszarów. Prezentowane w opracowaniach specjalistycznych propozycje zielonych pierścieni lub zielonej infrastruktury na obszarze WrOF niestety mogą być źródłem wielu konfliktów przestrzennych w kontekście rozwoju gmin. Propozycja parków regionalnych daje możliwość wykreowania charakterystycznych typów zagospodarowania i rozwoju gospodarczego na poszczególnych obszarach z zachowaniem ich walorów krajobrazowych, kulturowych i przyrodniczych. W dłuższym horyzoncie czasowym może prowadzić także do zahamowania procesów suburbanizacji. Na obszarze WrOF proponuje się utworzenia pierścienia parków regionalnych które mogłyby obejmować następujące obszary:

1. Rejon Masyw Ślęży – sam masyw objęty parkiem krajobrazowym i mogący być elementem sieci ekologicznej powinien być zintegrowany z otaczającymi terenami rolnymi ze względu na silne więzi kulturowe. Kierunek zagospodarowania parku: turystyczny, rekreacyjny, kulturowy, rolny.
2. Wzgórza Trzebnickie z fragmentem Kotliny Żmigrodzkiej – spójny pod względem krajobrazowym i kulturowym obszar. Kierunek zagospodarowania parku: rolny, turystyczny, rekreacyjny, kulturowy.
3. Dolina Odry (poniżej i powyżej Wrocławia, Łęgi i Grądy Odrzańskie – wykorzystanie walorów przyrodniczych dolin rzecznych. Kierunek zagospodarowania parku: przyrodniczy, turystyczny, rekreacyjny, kulturowy.
4. Dolina Bystrzycy i Strzegomki – istniejący park krajobrazowy mogący być elementem sieci ekologicznej powinien być zintegrowany z otaczającymi terenami rolnymi ze względu na silne więzi kulturowe. Zaleca się wykorzystanie walorów przyrodniczych i krajobrazowych dolin rzecznych. Kierunek zagospodarowania parku: przyrodniczy, turystyczny, rekreacyjny, kulturowy.
5. Międzyrzecze Oławy i Ślęzy (park rolny) – odtworzenie i wzmocnienie walorów krajobrazowych i przyrodniczych dolin rzecznych. Wykorzystanie walorów przestrzeni rolnej i walorów kulturowych. Kierunek zagospodarowania parku: rolny, kulturowy, turystyczny, rekreacyjny, przyrodniczy.
6. Międzyrzecze Bystrzycy i Odry (park rolny) - wykorzystanie walorów przestrzeni rolnej i walorów kulturowych. Kierunek zagospodarowania parku: rolny, kulturowy, turystyczny, rekreacyjny.
7. Równina Oleśnicka z doliną Widawy i Dobrej - wykorzystanie walorów przestrzeni rolnej, dolinnej i walorów kulturowych. Kierunek zagospodarowania parku: rolny, kulturowy, przyrodniczy, rekreacyjny, turystyczny.
8. Dolina Jezierzycy – rejon objęty parkiem krajobrazowym i mogący być elementem sieci ekologicznej powinien być zintegrowany z otacza-jącymi terenami rolnymi ze względu na silne więzi kulturowe. Kierunek zagospodarowania parku: przyrodniczy, rolny, kulturowy, turystyczny, rekreacyjny.

Proponowane „parki regionalne" na obszarze WrOF. Szczegółowa delimitacja granic parków powinna opierać się na zidentyfikowanych cechach krajobrazów naturalnych oraz kulturowych.



Dla parków regionalnych należy stworzyć katalog działań planistycznych i organizacyjnych, który byłby wdrażany w ramach polityk planowania i gospodarczych poszczególnych gmin oraz obszarów funkcjonalnych. Przykładowe działania możliwe do zrealizowania w kwestiach strategicznego planowania w ramach obszarów wskazano np. w opracowaniu pt. „Ochrona i gospodarowanie krajobrazem Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego w świetle Europejskiej Konwencji Krajobrazowej, mgr inż. arch. kraj. Łukasz Dworniczak, Politechnika Wrocławska, Wrocław 2013".

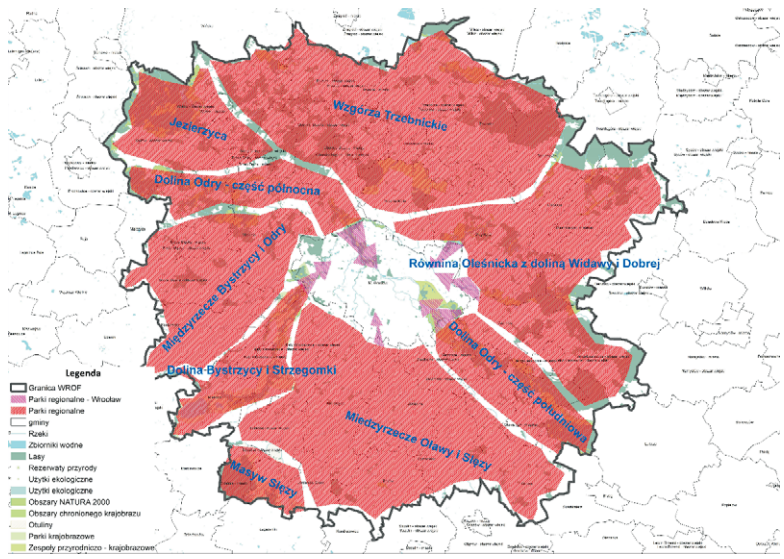
Przykładowe propozycje działań dla wybranych typów krajobrazów na obszarze Zielonego Pierścienia Wrocławia (źródło: Ochrona i gospodarowanie krajobrazem Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego w świetle Europejskiej Konwencji Krajobrazowej. Dworniczak L. Wrocław, 2013).

Typ i lokalizacja jednostek krajobrazowych	Proponowane zadania krajobrazowe
Jednostki leśne w obszarze Wzgórz Trzebnickich	• kultywowanie krajobrazu wsi leśno – łanowych • komponowanie makrownętrza krajobrazowych • przywrócenie funkcji związanych z dawnymi uzdrowiskami
Jednostki rolnicze w obszarze Wzgórz Trzebnickich	• kultywowanie upraw sadowniczych oraz wyznaczenie atrakcyjnych krajobrazowo lokalizacji nowych sadów • kultywowanie form krajobrazowych związanych z działalnością św. Jadwigi oraz zakonu Cystersów na tych ziemiach • wzbogacanie oprawy krajobrazowej głównych ciągów komunikacyjnych przebiegających w tym obszarze • wyznaczenie i zagospodarowanie punktów widokowych na Wzgórzach Trzebnickich
Jednostki w obszarze Pradoliny Odry	• wzmocnienie szlaków komunikacji wodnej oraz zagospodarowanie nabrzeży rzek • ochrona starorzeczy oraz renaturyzacji małych cieków • promocja ekstensywnego rolnictwa w pobliżu zbiorników i cieków wodnych
Jednostki hydrogeniczne na południe od Pradoliny Odry	• promocja ekstensywnego rolnictwa w pobliżu cieków • renaturyzacji dolin rzek (w szczególności Ślęzy) • budowanie ciągów ekologiczno-kulturowych wzdłuż dolin rzecznych ze szczególnym uwzględnieniem zespołów pałacowo-parkowych oraz grodzisk
Jednostki rolnicze na południe od Pradoliny Odry	• tworzenie parków agrarnych • odtwarzanie śródpolnych zadrzewień i zakrzaczeń oraz alei przydrożnych, zwłaszcza wykorzystanie do nich rodzimych odmian drzew owocowych • rewaloryzacja zabytkowych założeń pałacowo-parkowych i folwarków • projektowanie ekspozycji krajobrazowej z głównych dróg (A4, DK8, DK35), ze szczególnym uwzględnieniem Masywu Ślęży

Działania kreujące parki oraz wskazujące na kierunki działania na ich obszarach muszą być wdrażane w skali regionalnej gdyż łączą interesy wielu gmin i społeczności. Kluczowym dokumentem w ramach, którego można realizować koncepcję tworzenia parków regionalnych jest plan zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego lub metropolitalnego. Pożądanym działaniem jest także tworzenie polityk krajobrazowych dla poszczególnych gmin jednak w koordynacji z gminami sąsiadującymi tak aby wykreować spójna koncepcję ochrony krajobrazowej dla obszaru funkcjonalnego. W interesie ekonomicznym gmin powinno być stworzenie atrakcyjnej oferty produktów turystycznych oraz budowa własnej tożsamości i marki. Bardzo istotnym elementem wdrażania założeń polityki krajobrazowej, decydującym o jej powodzeniu, jest włączenie społeczeństwa w proces zarządzania krajobrazem. Zasięganie opinii mieszkańców na każdym etapie tworzenia polityki i jej wdrażania są najlepszymi sposobami budowania powszechnej akceptacji dla podejmowanych przedsięwzięć.

Bardzo ważnym elementem koncepcji parków regionalnych jest możliwość ich integracji z wewnętrznym systemem zieleni miejskiej na obszarze Wrocławia. Układ elementów krajobrazowych, w tym dolin rzecznych umożliwia „wnikanie" przestrzeni parków regionalnych na obszar miasta np. z wykorzystaniem doliny Odry, Bystrzycy, Ślęzy, Oławy, Widawy czy Dobrej.

Integracja parków regionalnych z systemem zieleni miejskiej we Wrocławiu.



"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

WYTYCZNE DO DZIAŁAŃ PLANISTYCZNYCH W GRANICACH SIECI EKOLOGICZNEJ I PARKÓW REGIONALNYCH

W ramach parków regionalnych, zarówno w obszarach przestrzeni zurbanizowanych jak i terenów niezabudowanych, powinny być podejmowane działania o charakterze planistycznym i organizacyjnym, zmierzające do poprawy wyposażenia w zieleń obszarów zurbanizowanych i zachowania walorów krajobrazowych przestrzeni otwartych. Istniejący układ zielonej infrastruktury na obszarze WrOF ma charakter pasmowo-klinowy, co jest warunkowane układem głównych dolin rzecznych. Osią układu jest dolina Odry a klinowy charakter uzupełniają poprzeczne doliny rzek: Bystrzycy, Strzegomki, Ślęzy, Dobrej. Jednocześnie istnieją doliny rzek, np. Widawy czy Oławy lub kompleksy leśne, które tworzą mniej lub bardziej ciągłe pasma prawie równoległe do doliny Odry. Na tej bazie, w ramach parków regionalnych, możliwe jest kreowanie fragmentów pierścieniowego układu zielonej infrastruktury. Natomiast w rejonach gdzie brak jest takich elementów preferowane powinno być zwiększanie udziały zieleni wysokiej w obrębie terenów rolnych lub zurbanizowanych.
W przypadku podejścia zaproponowanego w wytycznych, gdzie zielona infrastruktura jest elementem parków regionalnych, nie kładzie się tak dużego nacisku na ciągłość poszczególnych elementów pierścieniowych, dlatego rozwój zabudowy na tych obszarach jest możliwy jednak przy założeniu, że nie odbywa się to kosztem jakości środowiska przyrodniczego. Tereny mieszkaniowe, usługowe i aktywności gospodarczej należy kształtować z wykorzystaniem dużego udziału terenów otwartych i zielenie wysokiej oraz nie dopuszczać do tworzenia zwartych rozległych kompleksów zurbanizowanych. Podejście krajobrazowe do planowania przestrzennego w ramach parków regionalnych powinno uwzględniać cechy krajobrazu kulturowego i naturalnego i dążyć do uzupełniania istniejącej struktury przestrzennej a nie jej znaczącej modyfikacji. Istotne jest także całościowe podejście do planowania na obszarze WrOF. Brak funkcjonowania dotąd jednorodnego systemu działań oraz podchodzenie indywidualne poszczególnych gmin do budowania strategii i wizji na przyszłość, potęguje chaos i fragmentację przestrzeni z rozprzestrzeniającą się zabudową, a to z kolei wzmacnia zjawisko „rozlewnia się" zabudowy, szczególnie w strefie gmin bezpośrednio sąsiadujących z Wrocławiem.
Przy podejmowaniu decyzji planistycznych należy uwzględniać szereg aspektów aby efektem był zrównoważony rozwój obszaru oraz prawidłowe kształtowanie krajobrazu. Działania wdrożeniowe powinny być rozłożone na wiele lat i powinny obejmować opracowanie szczegółowej koncepcji rozwoju sieci ekologicznej i parków regionalnych. Dziania te powinny zmierzać w pierwszej kolejności do wyznaczenia granic przestrzennych parków oraz ustalenia sposobu postępowania w ich granicach w zależności od zidentyfikowanych funkcji obszaru. Będzie to wymagalno współpracy na poziomie kilku gmin oraz doradztwa eksperckiego z zakresu planowania krajobrazu, planowania przestrzennego i rozwoju gospodarczego. W ramach parków regionalnych powinny być realizowane lokalne programy wdrożeniowe dotyczące zielonej infrastruktury, które powinny być koordynowane w obszarze całego WrOF w celu uzyskania spójności przestrzennej elementów przyrodniczych. równocześnie na obszarach miejskich, ale także w większych obszarach zurbanizowanych na obszarach wiejskich powinny być prowadzone działania prowadzące do poprawy wyposażenia tych terenów w zieleń tak, aby mogły się one stać elementami zielonej infrastruktury całego obszaru WrOF. W celu zrekompensowania ewentualnych strat materialnych należałoby zapewnić gminom np. system dofinansowania działań związanych z rozwojem ekologicznego rolnictwa, bazy agroturystycznej, infrastruktury turystycznej, wprowadzania zadrzewień czy zalesień.

PROPOZYCJE DZIAŁAŃ PLANISTYCZNYCH W OBRĘBIE TERENÓW ZURBANIZOWANYCH I OTWARTYCH W GRANICACH PARKÓW REGIONALNYCH

W ramach wytycznych proponuje się wdrożenie następujących działań planistycznych w małej skali na obszarach zurbanizowanych i otwartych w ramach parków regionalnych i ośrodków miejskich:

Utrzymanie cech lokalnego krajobrazu np. układu miejscowości, sieci rzecznej, osi widokowych (Studium, plany miejscowe) – ukształtowanie w każdej gminie we WrOF systemu powiązań przyrodniczych spójnego z gminami sąsiadującymi. System ten oparty powinien być na charakterystycznych cechach krajobrazu i zinwentaryzowanych walorach środowiskowych. Nie muszą to być elementy przyrodnicze objęte ochroną prawną a jedynie warte do zachowanie ze względu na kompozycje przestrzenną, walory krajobrazowe czy klimatyczne (doliny rzek i strumieni, lasy, tereny podmokłe, łąki, ważniejsze rowy melioracyjne, ciągi zadrzewień śródpolnych a nawet przydrożnych).

Uzupełnianie zabudowy – lepsze wykorzystanie istniejących terenów zurbanizowanych zamiast tworzenia nowych. „Rozlewanie" się zabudowy poza istniejące jednostki urbanistyczne szczególnie widoczne jest w otoczeniu Wrocławia, gdy tymczasem tereny „starych wsi" czy „miasteczek" wyludniają się. Wskazane jest odwrócenie tego trendu i wykorzystanie przestrzeni wolnych od zabudowy w obrębie istniejących miejscowości. Pozwoli to ograniczyć konieczność budowy nowej infrastruktury oraz umożliwi kreowanie przestrzeni publicznych o charakterze społecznym, kulturowym czy rekreacyjnym. Pozostała dzięki temu wolna od zabudowy przestrzeń będzie mogła nadal pełnić funkcje przyrodnicze. Innym aspektem tego zagadnienia jest rozwój zabudowy rekreacyjnej i letniskowej w rejonach o największej atrakcyjności turystycznej. Zaleca się wskazanie regionów gdzie taka zabudowa mogłaby być lokalizowana i określenie pojemności turystycznej obszarów.

Rewitalizacja terenów poprzemysłowych - np. na cele mieszkaniowe, usługowe lub sportowo-rekreacyjne ale również w kierunku przyrodniczym (w przypadku wyrobisk pokopalnianych). Tereny poprzemysłowe znajdują się najczęściej w atrakcyjnych lokalizacjach w obrębie miast i miejscowości, z istniejącą infrastrukturą techniczną i dojazdem. Przekształcenie terenów poprzemysłowych w tereny mieszkaniowe lub usługowe ogranicza konieczność ingerencji w istniejący system przyrodniczy i zapobiega rozlewaniu się miejscowości.

Tworzenie i przestrzeganie wskaźników udziału zieleni na terenach zabudowanych. W chwili obecnej o ilości zieleni lub powierzchni biologicznie czynnej decyduje rozporządzenie dotyczące warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie co nie jest wystarczające. Zaleca się określenie szczegółowych wytycznych określających ilość terenów zieleni dla poszczególnych typów zabudowy w zależności od lokalizacji terenu inwestycji i przestrzegania tych zaleceń w planach miejscowych i w nadzorze inwestycji. W chwili obecnej bardzo często powstające nowe tereny mieszkaniowe, zwłaszcza w sąsiedztwie Wrocławia, pozbawione są terenów zieleni albo te ograniczają się do trawników towarzyszących terenom parkingowym. Tymczasem zieleń powinna być równorzędnym elementem kompozycyjnym osiedli mieszkaniowych i usługowych, który w sposób istotny może wpływać na atrakcyjność tych terenów dla mieszkańców i klientów.

Odpowiednie kształtowanie linii zabudowy i ochrona istniejącej zieleni. Odpowiednie ich zaprojektowanie umożliwia np. zachowanie istniejących zadrzewień lub terenów zieleni, nie dopuszczając do ich zabudowy (poprzez wskazanie usytuowania elewacji nowo powstających budynków). Zieleń na obszarach zabudowanych stanowi nieodzowny składnik kompozycji urbanistycznej i może składać się z następujących elementów: zielone podłogi (trawniki, kompozycje parterów kwiatowych), zielone ściany urbanistyczne (rośliny pnące, grupy, szpalery drzew), zielone bramy tworzone przez szpalery drzew,

akcenty urbanistyczne (pojedyncze drzewa stanowiące o identyfikowalności miejsca). Zieleń może służyć do rozwiązywania problemów związanych z kształtowaniem przestrzeni zurbanizowanych — tworzy wrażenie pierzei lub dzieli rozległe przestrzenie na mniejsze wnętrza. Zieleń podkreśla także reprezentacyjny charakter miejsc, urozmaica posadzki urbanistyczne, tworzy akcenty kompozycyjne oraz oprawy dla widoków i otwarć krajobrazowych.

Wprowadzanie zieleni przyulicznej i w ramach infrastruktury technicznej oraz tworzenie tzw. woonerfów. Zastosowanie zieleni w odniesieniu do infrastruktury drogowej polega m.in. na określeniu zasad zagospodarowania pasa drogowego. Wprowadzać ją można w pasie drogowym jako szpaler drzew lub wydzielony teren zieleni izolacyjnej wzdłuż drogi. Można też wprowadzić obowiązek urządzenia szpalerów drzew przez właścicieli na terenach zabudowy mieszkaniowej. Znaczenie zieleni dla rozwoju infrastruktury technicznej jest zdecydowanie niedoceniane. Tymczasem zieleń przyczynia się np. do zmniejszenia zapotrzebowania na kanalizację deszczową (np. jako powierzchnia przepuszczalna, zatrzymująca wodę). Może też być stosowana w celu łagodzenia uciążliwości dróg związanej z natężeniem ruchu samochodowego. Zieleń przyuliczna sprawia, że ulice zamiast charakteru „tras przelotowych" zaczynają być odbierane przez kierowców jako miejsca, w których toczy się życie społeczne i należy zwolnić, aby zachować bezpieczeństwo. Z kolei wolniej przejeżdżające samochody skłaniają mieszkańców do przebywania na ulicy i spacerowania. Przy ustalaniu parametrów dróg, ustalić można stosowane na nich nawierzchnie w taki sposób, aby umożliwiały one w najlepszy sposób funkcjonowanie systemu przyrodniczego miasta. Dostępne są zarówno przepuszczające wodę asfalty, betony, jak i materiały do budowy chodników, dzięki którym rozwiązywać można problemy z utrzymaniem w odpowiednim stanie zieleni w pasach drogowych, a także ograniczyć koszty rozbudowy sieci kanalizacji deszczowej. Możliwym sposobem na osiągnięcie bardzo efektywnych i efektownych rezultatów w zarządzaniu zielenią w pasach infrastruktury komunikacyjnej jest stosowanie w odniesieniu do tych terenów współczynnika powierzchni biologicznie czynnej.

Stworzenie katalogu zieleni wysokiej uwzględniającego lokalne warunki krajobrazowe, glebowe, klimatyczne, etc. Istnieje bardzo bogata literatura przedmiotu wskazująca na najbardziej pożądane i odporne do warunków miejskich i innych gatunki drzew i krzewów. Stosowanie odpowiednich gatunków drzew może uchronić w przyszłości przed kosztami usuwania szkód, jakie powoduje nieumiejętnie lokalizowana zieleń wysoka. Właściwa zieleń wysoka wpływa także na walory kompozycje terenów zurbanizowanych, komunikacyjnych czy rekreacyjnych. Stosowanie określonych gatunków drzew i krzewów ogranicza także dodatkowe koszty związane z pielęgnacją zieleni czy konieczność jej uzupełniania ze względu na niesprostanie warunkom siedliskowym.

W sferze działań na obszarach rolnych w ramach parków regionalnych wskazuje się na następujące działania:

Zazielenianie gruntów rolnych lub nieużytków. Zgodnie z polityką rolną Unii Europejskiej wprowadzony zostanie nowy komponent płatności bezpośrednich - tzw. obowiązek zazielenienia. Obejmować on będzie trzy obowiązkowe praktyki: dywersyfikację upraw, utrzymanie trwałych użytków zielonych oraz utrzymanie obszarów proekologicznych. Oznacza to, że gospodarstwa rolne będą zobowiązane do przeznaczenia na obszary proekologiczne około 5% gruntów ornych w gospodarstwie. Za obszary ekologiczne uznane mogą być: grunty ugorowane, elementy krajobrazu, żywopłoty lub pasy zadrzewieniowe, rowy, zadrzewienia liniowe, zadrzewienia grupowe, miedze śródpolne, oczka wodne, drzewa wolnostojące, strefy buforowe, w tym na trwałych użytkach zielonych czy obszary objęte zagajnikami. Na obszarach tych ograniczone ma też być stosowanie nawozów mineralnych i środków ochrony roślin. Wprowadzenie tych regulacji jest doskonałą okazją dla wsparcie przez jednostki samorządu terytorialnego działań proekologicznych prowadzonych przez rolników.

Wprowadzanie zadrzewień śródpolnych. Pełnią funkcje mikroklimatyczną (ograniczają ucieczkę wody z gleby wskutek parowania na rzecz przechwytywania wody przez rośliny, zwiększają obiegu wody w procesie transpiracji; drzewa w pobliżu upraw rolnych poprawiają gospodarkę wodną roślin uprawnych), biocenotyczną (sprzyjają wzbogaceniu gatunkowemu wskutek migracji zwierząt oraz dostarczają miejsc schronienia i gniazdowania: owadów, płazów, ptaków, ssaków, tworzą zróżnicowane gatunkowo strefy ekotonowe), produkcyjną (produkcja drewna, grzybów, owoców, ziół, miodu, poprawiają plonowanie), rekreacyjną (zadrzewienia, pasy oraz kępy drzew i krzewów uatrakcyjniają krajobraz, szczególne znaczenie ma w rejonach o małej lesistości i wpływa korzystnie na rozwój turystyki, zachęca ludzi z miast do wypoczynku na wsi). Zadrzewienia śródpolne mogą być formowane jako: kępy lub pasy wśród pól, wzdłuż brzegów pól i użytków zielonych, zadrzewienia wokół zabudowań - przy budynkach mieszkalnych i gospodarczych, zadrzewienia nadwodne - wzdłuż różnego rodzaju cieków i zbiorników wodnych, zadrzewienia parkowe tworzące parki i cmentarze. Wyraźnie korzystny wpływ zadrzewień śródpolnych na sąsiadujące z nimi pola stwierdzić można szczególnie wtedy, gdy tworzą one pasy położone prostopadle do kierunku dominującego wiatru, a jeszcze lepiej gdy tworzą system o obramowujący pola. Mogą być uwzględnianie w planach zagospodarowania przestrzennego i stanowić odrębne jednostki kompozycyjne.

Zieleń przydrożna – zarówno wzdłuż dróg niższej rangi jak i głównych (tworzenie i ochrona dróg krajobrazowych). W sensie prawnym zieleń przydrożna ma pełnić przede wszystkim funkcję izolacyjną. Dotyczy ona możliwie skutecznej eliminacji negatywnych oddziaływań ruchu komunikacyjnego na tereny sąsiadujące. Istnieje także zamiar wtopienia pasa drogowego w środowisko otoczenia (funkcja krajobrazowa). Zieleń przydrożna pełni także w pewnym stopniu funkcje bariery ograniczającej rozprzestrzenianie zanieczyszczeń w podłożu, czyli w środowisku wodno-gruntowym. Ponadto wymienia się funkcję przeciwśnieżną (ochrona nawierzchni drogi przed nawiewaniem śniegu), funkcję przeciwwietrzną (obniżanie siły wiatru na jezdni), funkcję ekologiczną, ocienianie pasa drogowego. Funkcje i forma zieleni przydrożnej powinny być modyfikowane i rozszerzane poprzez wprowadzanie szczególnych zasad w odniesieniu do samych dróg. Jest to postulat, który mógłby być realizowany w procedurach planistycznych – a zwłaszcza w opracowaniach ekofizjograficznych. Na ich podstawie może być stanowione prawo lokalne. Wartości przyrodniczo-krajobrazowe, jakie niewątpliwie mają liczne zadrzewienia przy drogach lokalnych mogłyby być w ten sposób chronione. Ponadto proponuje się ochronę istniejących i tworzenie nowych dróg o charakterze krajobrazowym w układzie alejowym. Powinny one łączyć obiekty lub miejscowości o wysokich walorach przyrodniczych, krajobrazowych czy kulturowych. Mogą być wyznaczane na drogach gminnych lub wojewódzkich.

Renaturyzacja cieków wodnych. Dotyczy zabiegów technicznych, których celem jest nadanie rzekom uregulowanym cech charakterystycznych dla rzek naturalnych lub odtworzenie dawnego stanu rzeki (przed jej regulacją). Celem renaturyzacji rzeki jest: poprawa stanu środowiska przyrodniczego rzeki i doliny, wzrost różnorodności biologicznej i odtworzenie ciągłości ekosystemów, racjonalizacja gospodarczego wykorzystania rzeki i doliny oraz uzyskanie korzyści ekonomicznych, zwiększenie możliwości retencyjnych i poprawa ochrony przed powodzią oraz poprawa walorów krajobrazowych oraz turystyczno-rekreacyjnych. Możliwa do wykonania zarówno na obszarach zurbanizowanych gdzie renaturyzowana dolina rzeki może stać się elementem systemu przyrodniczego jak i na obszarach wiejskich gdzie może przyczynić się do poprawy warunków gruntowo-wodnych korzystnych dla upraw rolnych. Na obszarach miejskich może ponadto stać się elementem gospodarowanie wodami opadowymi (retencja, zapobieganie podtopieniom).

PODSUMOWANIE

Wrocławski Obszar Funkcjonalny jest dynamicznie rozwijającym się ośrodkiem administracyjnym, mieszkaniowym, usługowym i przemysłowym. Rozwój przestrzenny obszarów zurbanizowanych odbywa się kosztem terenów rolnych i lokalnie wywiera presje na obszary o walorach przyrodniczych. Zaproponowane w opracowaniu podejście do gospodarowania przestrzenią na obszarze WrOF zakłada próbę zrównoważonego wykorzystania zasobów środowiska przyrodniczego i krajobrazu zarówno dla dalszego rozwoju terenów zurbanizowanych jak i zachowania terenów cennych przyrodniczo i krajobrazowo oraz poprawy „jakości" terenów zurbanizowanych poprzez wprowadzenie większego udziału zieleni.

Proponuje się wprowadzenie dwóch uzupełniających się układów przestrzennych zielonej infrastruktury: **sieci ekologicznej i parków regionalnych**. **Sieć ekologiczna** powinna składać się obszarów chronionych, głównie dolinnych z towarzyszeniem większych kompleksów leśnych. Powinna to być struktura ciągła, powiązana ekologicznie. Zaleca się wykorzystanie sieci ekologicznej w celach rekreacyjno-wypoczynkowych i edukacyjnych. Natomiast **parki regionalne** powinny tworzyć tereny o w miarę jednolitych walorach krajobrazowych lub kulturowych, w ramach których preferowane są przyjazne środowisku formy gospodarowania, zachowanie naturalnych cech krajobrazu i walorów kulturowych oraz rozwój rekreacji. W ramach parków regionalnych dopuszcza się rozwój terenów zurbanizowanych, zarówno mieszkaniowych jak i aktywności gospodarczej jednak z poszanowaniem lokalnych uwarunkowań krajobrazowych i kulturowych. Preferowane jest utrzymanie i rozwój krajobrazu kulturowego wsi i miasteczek, które tworzą mozaikową strukturę krajobrazu otwartego. Ponadto w granicach parków regionalnych powinna być realizowana polityka przestrzenna mająca na celu tworzenie układów zielonej infrastruktury w nawiązaniu do całego obszaru WrOF. Kształt, układ i zasięg przestrzenny oraz preferowane zagospodarowanie na obszarach zielonej infrastruktury powinien być uzależniony od warunków naturalnych, cech krajobrazowych i możliwości rozwoju przestrzennego i gospodarczego poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego. Ponadto istotnym zagadnieniem związanym z kreowaniem zielonej infrastruktury jest wskazanie na konieczność odmiennego kształtowania jej na obszarach miejskich czy szerzej zurbanizowanych oraz na obszarach wiejskich. W przypadku miast należy dążyć do ograniczenia negatywnych skutków żywiołowego rozprzestrzeniania się miasta, rozrostu strefy podmiejskiej w wyniku ogromnego przyrostu terenów zabudowanych, przekształcania gruntów rolnych na budowlane wynikające z zapotrzebowania na budownictwo mieszkaniowe oraz rozwój strefa aktywności gospodarczej. Na obszarach miejskich powinny być wprowadzane elementy przyrodnicze, aby polepszyć środowisko życia jego mieszkańców. Dotyczy to rozwijania typowych elementów zieleni miejskiej m.in. w postaci parków, zieleńców, alei i szpalerów drzew, cmentarzy ogródków działkowych, lasów, zieleni dolin rzecznych. W przypadku obszarów wiejskich konieczne jest wyważenie i określenie ich chłonności antropogenicznej, aby istniejący krajobraz kulturowy i przyrodniczy nie uległ degradacji.

Parki regionalne powinny obejmować kilka jednostek samorządu terytorialnego oraz uwzględniać walory przyrodnicze terenów chronionych na mocy przepisów odrębnych. Ponadto:

- delimitacja parków regionalnych powinna zostać wykonana w nawiązaniu do tworzonych opracowań krajobrazowych dla Dolnego Śląska z uwzględnieniem dodatkowo walorów kulturowych;
- parki regionalne powinny obejmować obszary o walorach krajobrazowych zarówno o cechach naturalnych jak i antropogenicznych;
- dla każdego parku regionalnego należy przygotować katalog preferowanych przeznaczeń terenów nawiązujących do charakterystycznych walorów krajobrazowo-kulturowych;
- parki regionalne powinny posiadać kompleksową ofertę rekreacyjno-wypoczynkową dostosowaną do lokalnych walorów krajobrazowych i kulturowych;
- należy dążyć do zapewnienia odpowiedniej obsługi komunikacyjnej „do" i „na" obszarze parków oraz rozwoju kompleksowej infrastruktury rekreacyjno-wypoczynkowej;
- parki regionalne muszą stwarzać warunki do rozwoju gospodarczego i społecznego lokalnych jednostek samorzą-dowych z wykorzystaniem swojego potencjału ale także zasobów miasta centralnego;
- możliwe jest wskazanie preferowanych typów aktywności gospodarczej dla poszczególnych parków regionalnych.

PROJEKT OPTYMALNEGO UKŁADU ZIELONEJ INFRASTRUKTURY NA OBSZARZE WROCŁAWSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

WSTĘP

Obserwowane w ostatnich latach negatywne zjawisko intensywnego, a zarazem niekontrolowanego ozwoju osadnictwa powoduje nieodwracalne straty w środowisku przyrodniczym i krajobrazie, a także wpływa na zachwianie zrównoważonego rozwoju funkcji społecznych, ekonomicznych i ekologicznych. Głównym celem opracowania jest wskazanie możliwego układu zielonej infrastruktury jako istotnego elementu strukturotwórczego przestrzeni w obszarze objętym opracowaniem oraz identyfikacja wytycznych dla zagospodarowania przestrzennego w tym zakresie, w celu zapewnienia ochrony przed zabudową cennych przyrodniczo obszarów, zachowania zaplecza przyrodniczego w otoczeniu terenów osadniczych, ograniczenia fragmentacji obszarów zieleni i otwartych, jak i poprawy warunków klimatycznych oraz warunków dla rozwoju turystyki i rekreacji.

METODOLOGIA

W celu wykonania opracowania prace podzielono na pięć etapów Mają one na celu:
ETAP I Badania wstępne. Przegląd zrealizowanych i projektowanych, podobnych rozwiązań krajowych oraz zagranicznych dla układów zieleni wokół metropolii. Pozwolił on na wnioski z doświadczeń innych krajów oraz analizę otrzymanych studiów diagnostycznych dla obszaru opracowania;
ETAP II Analizy uwarunkowań ogólnych; Waloryzacja istniejących obszarów zieleni i terenów otwartych kształtujących obecny układ zielonej infrastruktury
ETAP III Wykreowanie idei optymalnego układu zielonej infrastruktury WrOF;
ETAP IV Określenie wytycznych do kształtowania układu zielonej infrastruktury na obszarze Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego i wskazanie narzędzi do realizacji tego zadania;
ETAP V Podsumowanie i wnioski oraz prezentacja wyników.

ETAP I Badania wstępne

W ramach pierwszego etapu wykonano przegląd zrealizowanych i projektowanych rozwiązań krajowych oraz zagranicznych dla układów zieleni wokół metropolii. Dotyczyło to zarówno współczesnych koncepcji projektowych, jak również analiz historycznych projektów takich rozwiązań.

ETAP II Uwarunkowania ogólne

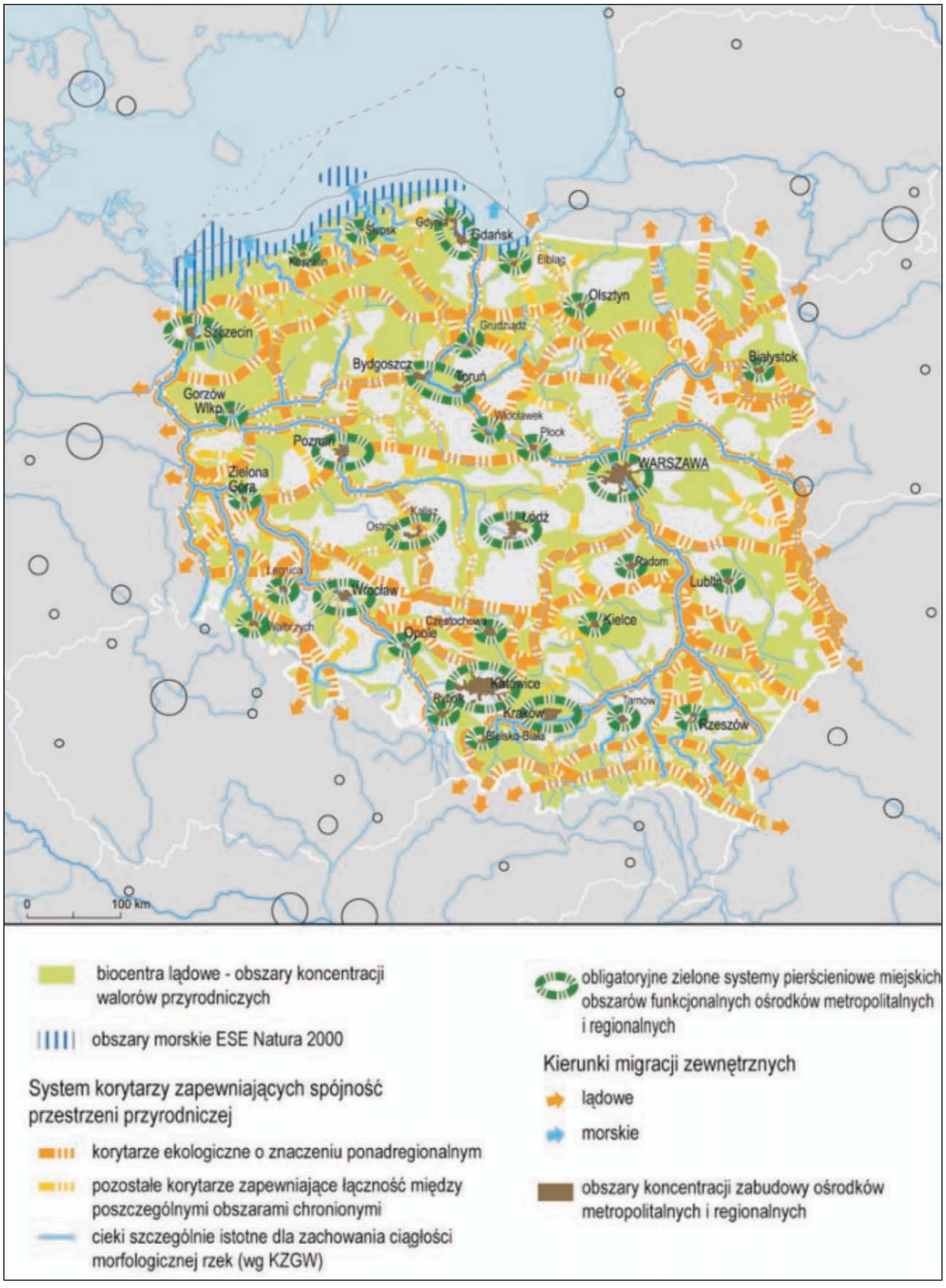
Na tym etapie przeprowadzono waloryzację istniejących obszarów zieleni i terenów otwartych kształtujących obecny układ zielonej infrastruktury i w oparciu o wnioski z etapu I stworzono wstępne wytyczne do idei optymalnego układu. Przy waloryzacji uwzględniano zapisy z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego, a także opracowania wykonane podczas prac w ramach międzynarodowego projektu City Regions, finansowego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, realizowanego w ramach Programu dla Europy Środkowej, Europejskiej Współpracy Terytorialnej przez partnerów z pięciu krajów (Austria, Czechy, Włochy, Polska i Niemcy). Dodatkowe wsparcie stanowiła literatura dotycząca tematu opracowania, analiza z I etapu badań oraz opracowania własne.

Położenie względem krajowej sieci ekologicznej

Do kolejnych analiz wykonywanych w skali rozpatrywanego obszaru WrOF zostały wykorzystane obszary wyznaczone w koncepcji Krajowej Sieci Ekologicznej ECONET-PL[1], ze względu na konieczność uwzględnienia ewentualnych powiązań.
W Koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju 2030[2] zespolono funkcjonalnie obszary objęte różnymi formami ochrony, między innymi sieci Natura 2000, chronionych zespołów ruralistycznych i dobrze zapisanych w ochronie przyrody obiektów KSOCh tworząc spójną sieć powiązaną z siecią europejską. W ten system wpisano także sieci przyrodnicze terenów zurbanizowanych jako obligatoryjne zielone systemy pierścieniowe 31 miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków metropolitarnych i regionalnych, między innymi miasta Wrocław (Ryc. Główne elementy sieci ekologicznej kraju 2030). Stanowi to jedną z przesłanek do rozważań na temat kompleksowego ujęcia układu zielonej infrastruktury we WrOF.

[1] Liro A., Głowacka I., Jakubowski W., Kaftan J., Matuszkiewicz A. J., Szacki J., 1995, Koncepcja krajowej sieci ekologicznej Econet-Polska. Fundacja IUCN Poland, Warszawa.
[2] Źródło: www.mir.gov.pl/rozwoj_regionalny/Polityka_przestrzenna/KPZK/Documents/KPZK_2030_PL_small_po_reasumpcji_new.pdf, s.62

Ryc. Główne elementy sieci ekologicznej kraju 2030.



Źródło: Koncepcja zagospodarowania przestrzennego kraju 2030, s.62.
Za: Opracowanie MRR na podstawie: M. Degórski, A. Mizgajski, T. Palmowski, Ekspertyzy do KPZK, EKONET-PL, ZBS PAN (W. Jędrzejewski z zespołem), KPPZK, pzpw województw przygranicznych

Struktura ukształtowania terenu WrOF ma charakter równoleżnikowy. Taki przebieg mają poszczególne krainy geograficzne, a także główny ciek przepływający centralnie przez ten obszar, czyli Odra. Przeważająca część gmin położona jest na terenach równinnych. Zgodnie z podziałem mezoregionalnym (wg Kondrackiego) są to mezoregiony: Równina Wrocławska, Pradolina Wrocławska oraz Równina Oleśnicka[3]. Od północy pojawiają się tereny pofalowane w postaci mezoregionów: Wzgórza Trzebnickie i Wysoczyzna Rościsławicka, a na południowym-zachodzie Masyw Ślęży i Wzgórza Niemczańsko-Strzelińskie i Wzgórza Strzegomskie w Podprowincji Sudety z Pogórzem Sudeckim.

Ma to wpływ na kształtowanie się klimatu na tym obszarze, a także jego przewietrzenie, z dominującymi wiatrami w takich właśnie kierunkach[4]. Jednocześnie narzuca to układ zieleni i terenów otwartych.

[3]Szczegółowa charakterystyka warunków fizjograficznych obszaru WrOF zawarta jest m.in. w: *Charakterystyka uwarunkowań środowiskowych*, Maszynopis IRT; *Koncepcja kształtowania i racjonalnego wykorzystania terenów otwartych we Wrocławskim Obszarze Metropolitarnym. Diagnoza stanu*, Maszynopis IRT.

[4]Więcej informacji na temat klimatu we WROM w: Miszuk B., Otop I., Strońska M., 2014, *Ocena znaczenia zielonej infrastruktury dla kształtowania warunków klimatycznych (mezoklimatu i topoklimatu) na obszarze Wrocławskiego Obszaru Metropolitarnego (WROM).* Maszynopis IRT.

ETAP III Waloryzacja istniejących obszarów zieleni i terenów otwartych kształtujących obecny układ zielonej infrastruktury

Obecnie obszar WrOF ma wiele zachowanych elementów przyrodniczych o dużych walorach, jednak są one znacznie rozproszone i trudno znaleźć w nich wzajemne połączenia czy relacje. Jedynym czytelnym wyznacznikiem jest pasmowy układ narzucony ukształtowaniem terenu i kierunkiem przepływającej przez ten obszar Odry.

Znalezienie wzajemnych powiązań bazujących na istniejących elementach zielonej infrastruktury – jej najmocniejszych walorach, skierowano na utworzenie systemu pierścieniowo-klinowego umożliwiającego utrzymanie prawidłowej struktury przestrzennej obszaru z zachowaniem walorów środowiska, klimatu i krajobrazu[5].

Niezbędnym działaniem była analiza części diagnostycznej dotyczącej obszaru opracowania w celu określenia istniejących powiązań przyrodniczo-przestrzennych i sieci węzłów ekologicznych we WrOF. To kluczowy punkt w przeprowadzanych pracach. W jego trakcie powstała koncepcja funkcjonalno-przestrzenna układu zielonej infrastruktury na obszarze Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, która ma za zadanie zachowanie, a także wskazanie możliwych powiązań wewnątrz obszaru opracowania oraz przestrzenną kontynuację poza jego granicami. Jest ona wynikiem wszystkich wcześniejszych prac analitycznych[6]. Stanowi podstawę do kolejnego końcowego etapu prac.

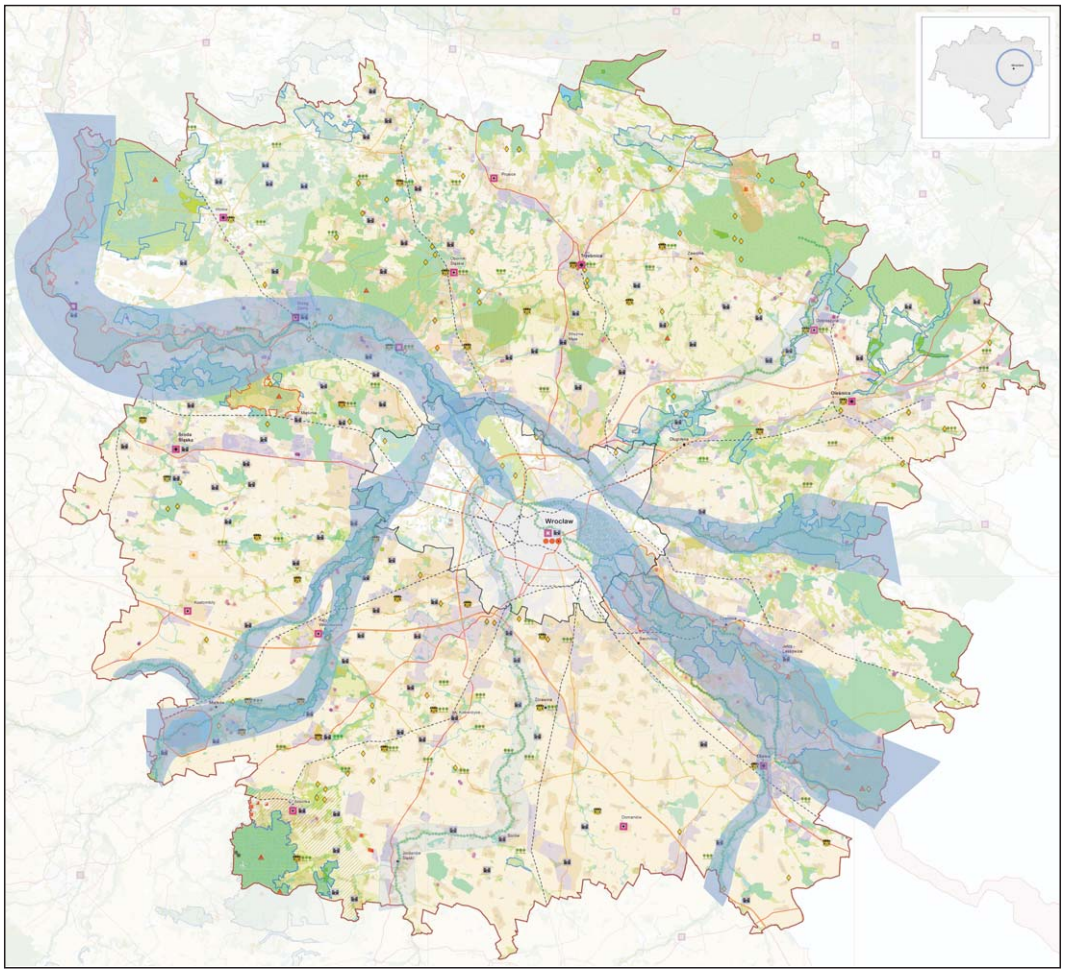
Część 1. Stan istniejący

Pierwsza część analiz dotyczyła położenia i rodzaju poszczególnych elementów zielonej infrastruktury WrOF w celu określenia istniejących, a także potencjalnych powiązań w jej strukturze zmierzających do utworzenia spójnego systemu. Na wstępie, na podstawie istniejących opracowań, nałożono na siebie obecne uwarunkowania przyrodniczo-kulturowe i syntezę studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin tworząc mapę-bazę do dalszych prac analitycznych[7].

Część 2. Analiza – schematy

Od tego momentu rozpoczęto własną analizę struktury istniejących elementów składowych zielonej infrastruktury WrOF poprzez nakładanie na mapę uproszczonych schematów poszczególnych elementów zieleni i wód powierzchniowych. Tę część badań rozpoczęto od naniesienia na mapę (bazę z części 1) usytuowania dolin rzecznych wraz z zasięgiem oddziaływania na otaczającą je przestrzeń, przyjmując jako kryterium istniejącą zieleń. Kluczowe znaczenie w tym kontekście ma Odra wraz z Oławą oraz Widawa i Bystrzyca. Pomocniczą rolę pełni Dobra i Strzegomka. Natomiast aktualna rola Ślęzy jest stosunkowo słaba.

Ryc. Analiza. Krok 1. Schemat dolin rzecznych o znaczeniu ponadlokalnym i towarzyszących im struktur zieleni.



Źródło: opracowanie własne

[5]Właściwe podejście polega na rozwiązaniu podstawowego dylematu „…czy w wymiarze ekologicznym korzystniejsze jest miasto zwarte – terenooszczędne, np. w bogatym otoczeniu przyrodniczym, czy też miasto ekstensywnie zagospodarowane, zajmujące bardzo duże tereny, ale z przenikającym go systemem terenów przyrodniczo aktywnych?" Przewoźniak M., 2004, Płaty i korytarze ekologiczne w strukturze miasta – teoria i praktyka, [w:] Płaty i korytarze jako elementy struktury krajobrazu - możliwości i ograniczenia koncepcji, 2004, red. A. Cieszewska, Wyd. SGGW, Warszawa, s. 53. Jak twierdzi Dworsky dawniej struktura miasta przypominała cebulę z kolenymi ciasnymi warstwami. Dziś powinny być to skomunikoawne ośrodki przypomnajace strukturę system korzeniowego rosliny. Zob. więcej w: Dworsky A., 2006, Recent tendencies in European urbanism at the guideline of decentralization and sustainability, Tajpei International Healthy Cities Conference, Session 3-1, Green Spaces, Clean Neighborhoods

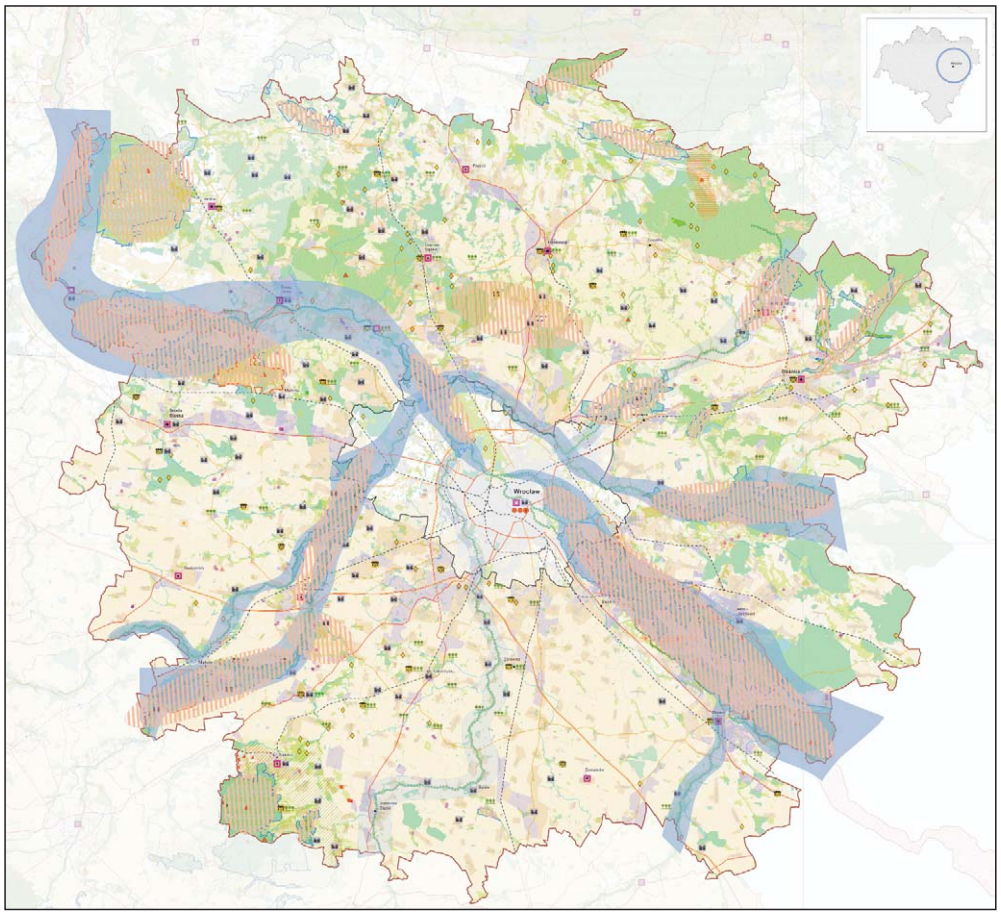
[6] Mapy opracowane i dostarczone przez IRT

[7]Ibidem.

Następnym krokiem było nałożenie na sieć dolin rzecznych schematycznego zasięgu występowania obszarów chronionych (Ryc. Analiza. Krok 2. Nakładka z obszarami objętymi ochroną w formie uogólnionej, bez zróżnicowania form ochrony i ich wartościowania). Nie uwzględniano na tym etapie charakteru ochrony ani jego rangi, jedynie wielkość i położenie.

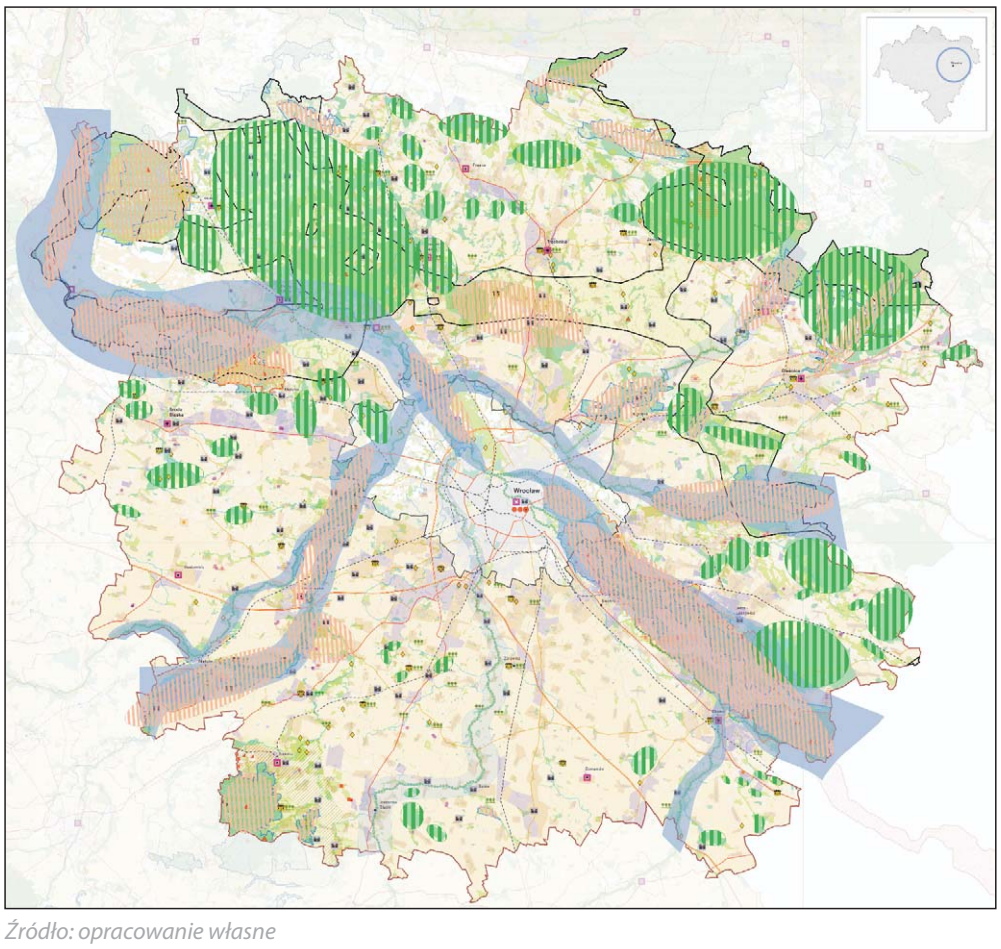
Uzupełnieniem powstającej struktury stały się obszary zieleni wysokiej nie objęte żadną formą ochrony, a posiadające potencjalnie duże znaczenie dla całej struktury także zaznaczone schematycznie w formie uogólnionej (Ryc. Analiza. Krok 3. Nakładka z obszarami zieleni wysokiej nieobjętymi żadnymi formami ochrony oraz schematem korytarza ekologicznego).

Ryc. Analiza. Krok 2. Nakładka z obszarami objętymi ochroną w formie uogólnionej, bez zróżnicowania form ochrony i ich wartościowania.



Źródło: opracowanie własne

Ryc. Analiza. Krok 3. Nakładka z obszarami zieleni wysokiej nieobjętymi żadnymi formami ochrony oraz schematem korytarza ekologicznego.



Źródło: opracowanie własne

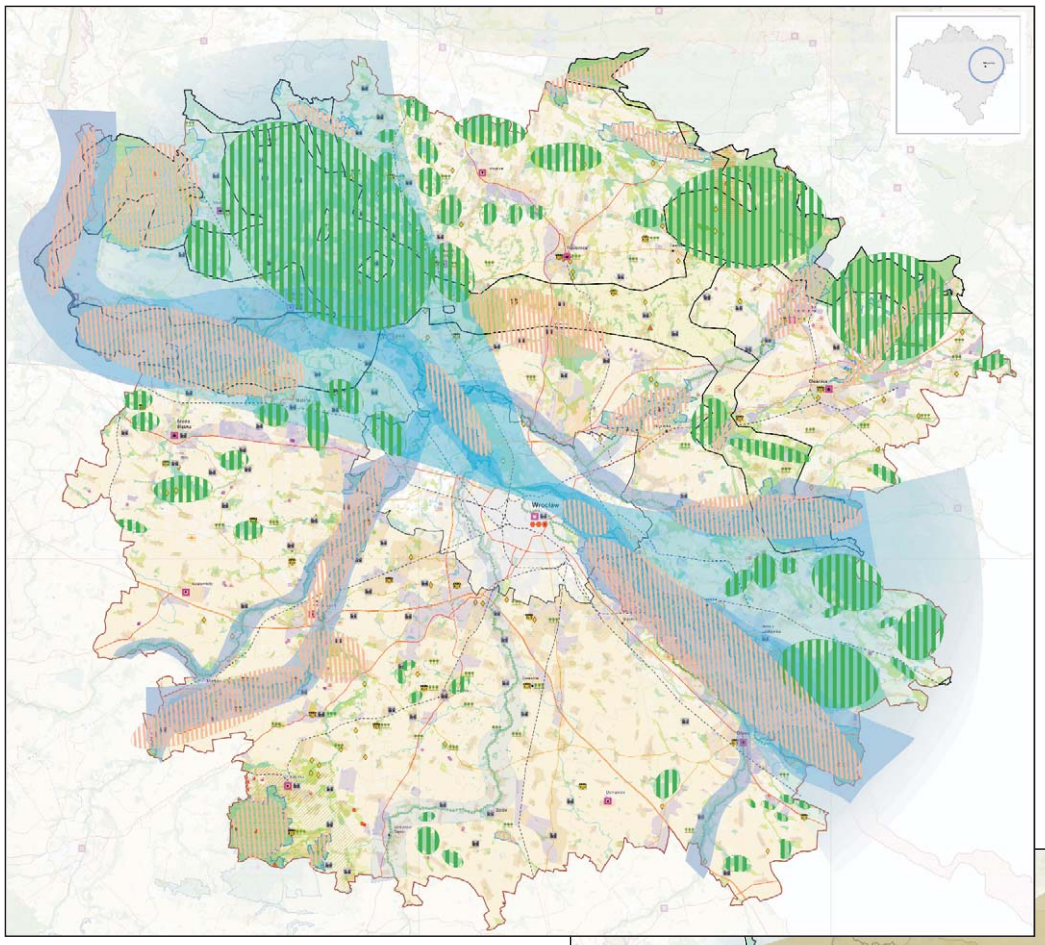
ETAP III Synteza. Wykreowanie idei optymalnego układu zielonej infrastruktury WrOF

Nałożone na siebie wyżej opisane warstwy pozwoliły wyznaczyć syntetycznie, na zasadzie superpozycji, główne elementy projektowanej struktury.

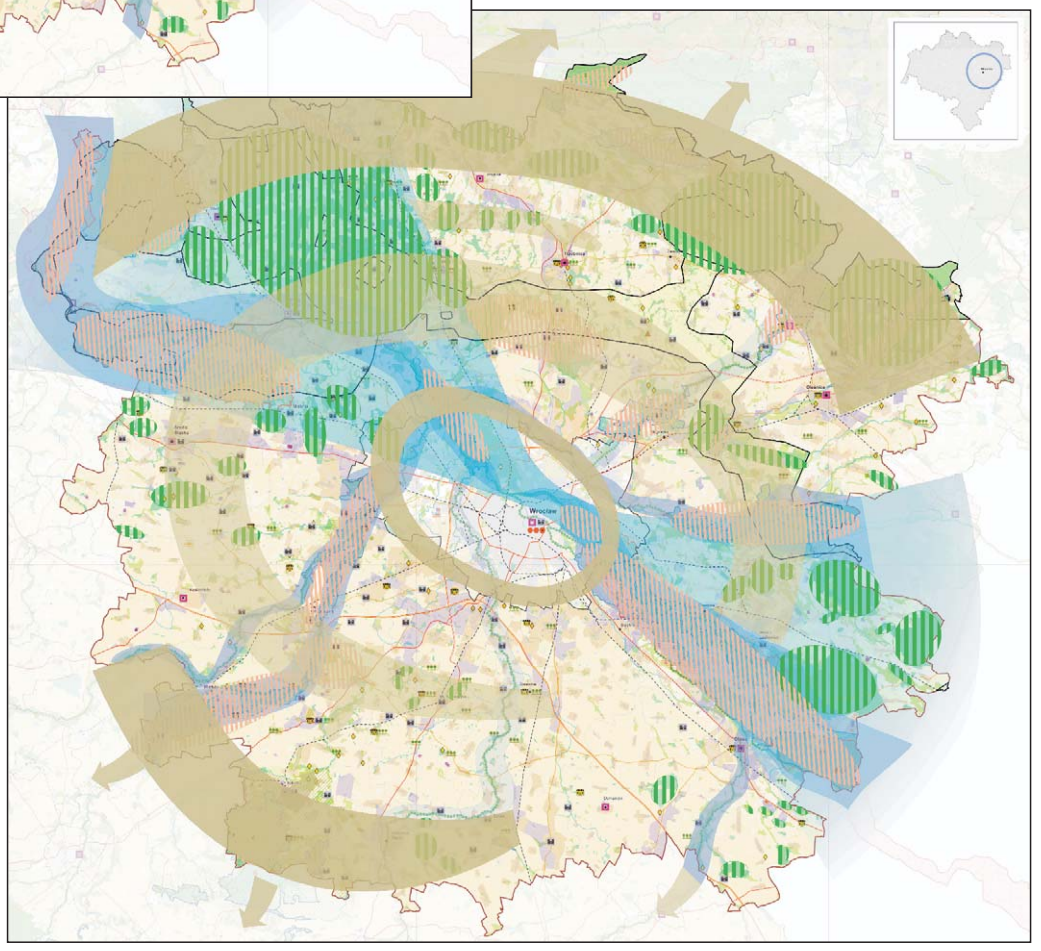
Osią układu są: doliny Odry, Oławy i Widawy wraz z kompleksami leśnymi w okolicach Jelcza w części południowo-wschodniej oraz dolina Odry i Park Krajobrazowy Doliny Jezierzycy z dużymi kompleksami leśnymi w okolicach Wołowa w części północno-zachodniej. Ta część proponowanej struktury ma kształt klepsydry bardzo mocno przewężonej na obszarze zurbanizowanym Wrocławia (Ryc. Synteza. Krok 1. Połączenie systemowe doliny Odry).

Pozwoliło to zagregować dość dużą część elementów zielonej infrastruktury WrOF, ale wiele jej składowych nadal na tym etapie opracowania pozostało w rozproszeniu. Jako formę spajającą zaproponowano układ trzech pierścieni zieleni o różnej randze. Każdy z nich miał za zadanie połączyć jak największą ilość rozdrobnionych elementów. Ciągłość dwóch z nich została przerwana ze względu na istniejące uwarunkowania i brak istniejących elementów (Ryc. Synteza. Krok 2. System pierścieni łączących najważniejsze elementy zielonej infrastruktury).

Ryc. Synteza. Krok 1. Połączenie systemowe doliny Odry.



Źródło: opracowanie własne

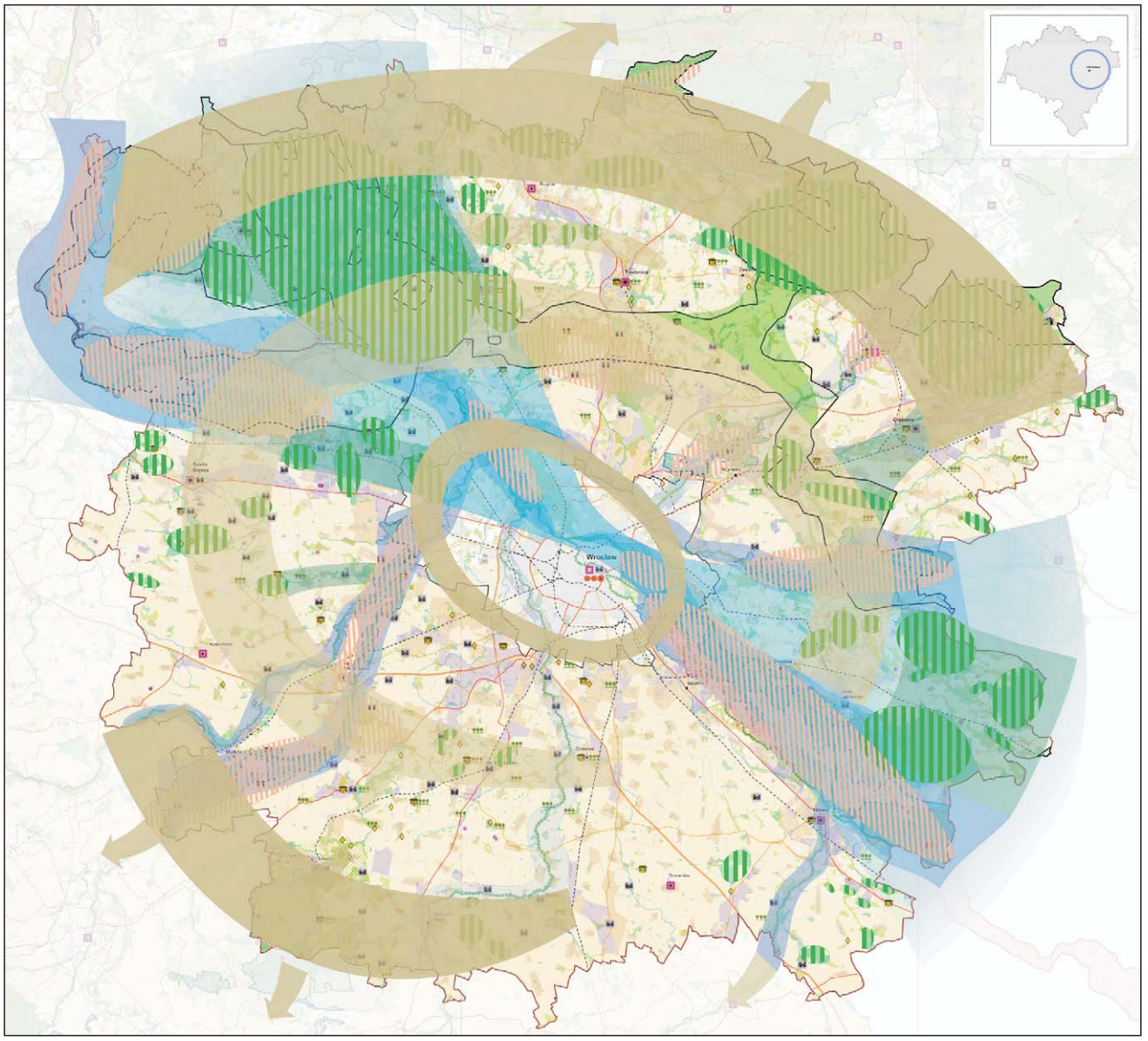


Ryc. Synteza. Krok 2. System pierścieni łączących najważniejsze elementy zielonej infrastruktury.
Źródło: opracowanie własne

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Następnie, w celu zapewnienia powiązań w proponowanej strukturze oraz jej ciągłości, zaprojektowane zostały dodatkowe kliny w postaci wielofunkcyjnych łączników pomiędzy poszczególnymi pierścieniami (Ryc. Synteza. Krok 3. Dodatkowe połączenia klinowe pomiędzy systemem pierścieni).

Ryc. Synteza. Krok 3. Dodatkowe połączenia klinowe pomiędzy systemem pierścieni .



Źródło: opracowanie własne

Na obecnym etapie zdefiniowano poszczególne elementy struktury (Ryc. Synteza. Krok 4. Propozycja układu obszarów węzłowych względem istniejących uwarunkowań oraz wcześniejszych opracowań):

Osnowa:

O1 i O2 – dolina Odry oraz Widawy i Park Krajobrazowy Jezierzycy wraz z dużymi kompleksami leśnymi zarówno w okolicach Jelcza jak i Wołowa (zawiera doliny rzeczne – D1, D2, D3 oraz łączniki Ł1 i Ł4).

Osnowa w całości powinna podlegać ochronie. Na obszarze tym poza obszarami Natura 2000 konieczne są uzupełnienia przede wszystkim zieleni wysokiej i trwałych użytków zielonych z równoczesnym ograniczeniem zbyt ekspansywnej zabudowy.

Kliny – doliny rzeczne (rzeczne korytarze ekologiczne):

D1a – dolina Oławy. Stanowi korytarz łączący pierścień R3b. Wymaga ochrony.

D4 – Park Krajobrazowy Bystrzycy. Niezwykle cenny element struktury. Wymaga uzupełnień.

D4a – Dolina Strzegomki. Uzupełnia i wzmacnia w strukturze klin związany z Bystrzycą. Powinna być objęta ochroną.

D5 – Dolina Dobrej. Ważny korytarz ekologiczny – klin w istniejącej strukturze. Wymaga uzupełnień.

D6 – Dolina Ślęzy. W projektowanym układzie bardzo istotny element struktury – klin spinający pierścienie R1, R2 i R3 na południu, jednocześnie izolujący cenne rolniczo obszary od ewentualnych terenów działalności gospodarczej. Stanowi zaporę przed rozszerzaniem się inwestycji na grunty orne. Wymaga ochrony i zdecydowanego wzmocnienia.

Pierścienie:

R1 – podstawowy zamknięty pierścień wokół Wrocławia stanowiący nieprzekraczalną granicę miasta. Swoim zasięgiem obejmuje m.in.: Szczytnicki Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy, Dolinę Widawy, Park Krajobrazowy Doliny Bystrzycy, łączy tereny zieleni na południu miasta i przecina dolinę Ślęzy. Zwłaszcza w jego południowej części wymaga dużych uzupełnień.

R2 – pierścień niezamknięty, łączący newralgiczne tereny istotne dla środkowej części zielonej infrastruktury WrOF. Bardzo ważny ze względu na uwarunkowania przyrodnicze i klimatyczne obszaru, ale również przyszłe funkcje turystyczne. Spełniać będzie także barierę przed nadmiernym rozrostem terenów zabudowanych, szczególnie aktywnych gospodarczo, konieczne do uwzględnienia w rozwiązaniach planistycznych. Wymaga utrwalenia i uzupełnień.

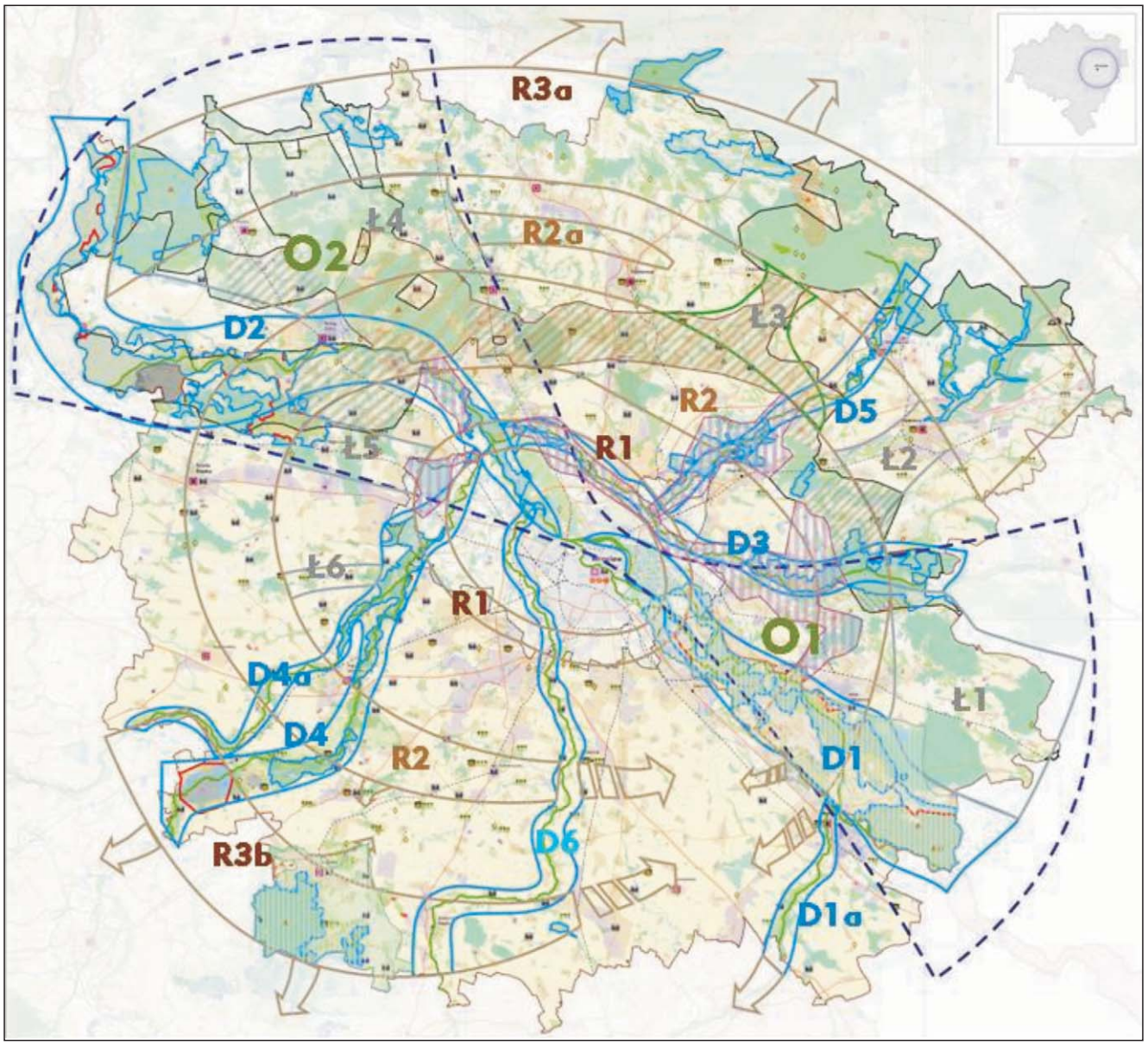
R2a – pierścień izolacyjny ze względu na ekspansję przemysłu i zabudowy. Wymaga ochrony.

R3a – częściowy pierścień-łuk, zespalający końce proponowanej osnowy, a także stanowiący połączenie z Doliną Baryczy.

R3b – pierścień o walorach wybitnie przyrodniczo-turystycznych, wymagający uzupełnień.

Najistotniejszymi obszarami ekologicznymi węzłowymi w proponowanym układzie są: osnowa wraz z północnym odcinkiem pierścienia R2 oraz pierścienie R3a i R3b.

Ryc. Synteza. Krok 4. Propozycja układu obszarów węzłowych względem istniejących uwarunkowań oraz wcześniejszych opracowań.



Źródło: opracowanie własne

ETAP IV Określenie wytycznych do kształtowania układu zielonej infrastruktury na obszarze Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego i wskazanie narzędzi do realizacji tego zadania

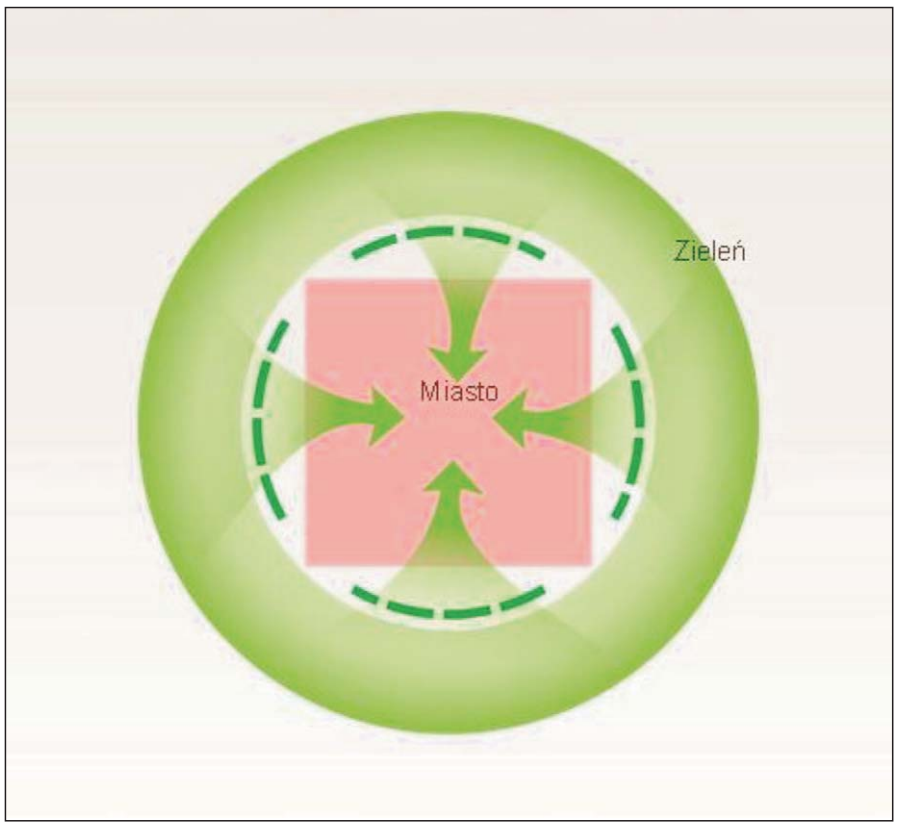
Etap ten jest bezpośrednio powiązany z poprzednim, ponieważ dopiero zaprojektowanie spójnej idei optymalnego układu zielonej infrastruktury (modelu) może pozwolić na sprecyzowanie wytycznych dotyczących wszelkich poczynań w przyszłości, a także ich uzasadnienie, w przypadku konieczności podjęcia działań zachowawczych lub interwencyjnych. Jest to punkt wyjścia do następnej części opracowania, a dotyczącej nie tylko tego co, ale w jaki sposób wdrożyć. Jest to tym bardziej uzasadnione, że analiza zatwierdzonych przez gminy studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w wielu przypadkach wykazała miejsca, które mogą budzić wątpliwości, szczególnie u władz poszczególnych gmin i właścicieli wykupionych działek, co do zasadności zaproponowanych w niniejszym opracowaniu rozwiązań. Stąd ważne jest, aby w takim przypadku zaproponować coś w zamian.
Patrząc na planszę „Synteza ustaleń studiów gmin"[8] można stwierdzić, że nie przewidziano w tych opracowaniach realnych czynników demograficznych wskazujących na spadek liczby mieszkańców województwa dolnośląskiego. Według przewidywań do roku 2025 liczba ludności województwa ma się zmniejszyć o około 100 tysięcy osób, a już do 2030 o kolejne około 70 tysięcy, czyli w sumie będzie około 7% mniej ludności w stosunku do obecnej populacji[9]. Nawet, gdy weźmiemy pod uwagę, że bliskie sąsiedztwo miasta podlega innym uwarunkowaniom niż obszary od niego oddalone, to i tak powierzchnia proponowanych w studiach terenów przewidzianych pod zabudowę jest mocno wyolbrzymiona. Dodatkowo właśnie tam należy tak sterować procesami, aby zachować wszelkie warunki wpływające na jakość środowiska życia człowieka[10].
Podstawową zasadą powinno być zachowanie lub, w miejscach koniecznych, zbudowanie nieprzerwanej ciągłości w zaproponowanym układzie zielonej infrastruktury. Niedopuszczalne jest wznoszenie nieprzekraczalnych barier z masywnych, liniowych i powierzchniowych inwestycji budowlanych. Powinno się dążyć do tego, aby to nie zabudowa – czyli jej nieprzerwane ciągi, lecz elementy zielonej infrastruktury tworzyły w przyszłości sieć powiązań

[8] Opracowanie wykonane przez IRT 2014.
[9] *Strategia rozwoju województwa dolnośląskiego 2020.*

[10] Ciekawe rozwiązania dla suburbiów pod kątem ekologicznym m.in. w: *The Challenge of Suburbia.* 2004. (Guest–edited by Ilka+Andreas Ruby),„Architectural Designe"Vol 74 No 4 July/August 2004. Między innymi przedstawiono projekt *sub-'burb*, na kalifornijskiej pustyni przy wschodniej granicy Los Angeles. Jest to swego rodzaju zielona wyspa/dywan z odsłoniętymi zewnętrznymi ścianami budynków, które przykryte są zielonymi płaskimi dachami tworzącymi jedną płaszczyznę z geometrycznym wzorem poszczególnych obiektów. Nawiązaniem do idei XIX-wiecznych miast-ogrodów jest kolejna propozycja o nazwie *greenurbia*, zaproponowana dla silnie zurbanizowanego Zagłębia Ruhry w Niemczech. Projekt ma na celu jak najmniejszą ingerencję w naturalny grunt, dlatego osiedle składa się z około 10 niewielkich domków o futurystycznych kształtach stojących w zieleni na podporach. Następną koncepcję, która projektowana była dla otwartych przestrzeni w Missisipi nazwano *agro city*. W tej koncepcji zabudowa jest mieszanką rezydencji i gospodarstw. Jednak mieszkańcy rezydencji mogą włączać się w życie całej wspólnoty poprzez np. trzymanie koni, pszczół, sadzenie ogródków warzywnych, drzew owocowych itp. Wspólne tereny zieleni powiększone są dodatkowo przez częściowe udostępnienie dla wszystkich przestrzeni dużych przedogródków.

funkcjonalno-przestrzennych, pewnego rodzaju "komunikację" dla ludzi i zwierząt.
Porównanie opracowanej „Syntezy ustaleń studiów gmin”[11] ze stanem istniejącym zagospodarowania terenów WrOF pokazuje, że wiele z obszarów wskazanych do intensywnego zabudowania zarówno zabudową mieszkaniową, jak i usługową czy przemysłową nie zostało jeszcze zabudowanych. To pozwala mieć nadzieje, że można jeszcze spróbować wdrożyć i wzmocnić poprzez uzupełnienia proponowany w niniejszym opracowaniu system zielonej infrastruktury, jednak wymaga to działań wspólnych z wieloma interesariuszami[12].
Dodatkowo należy wspomnieć, że ustalenia zawarte w studiach gmin były (w miarę możliwości) brane pod uwagę przy kreowaniu sytemu zielonej infrastruktury na etapie III. Jednak całkowite ich uwzględnienie uniemożliwiłoby stworzenie spójnego systemu zintegrowanych, lub zmierzających do scalenia elementów. Najbardziej dotyczyło to pierścienia R1, a także klinów i łączników tworzących połączenia pomiędzy poszczególnymi pierścieniami systemu. Było to spowodowane tym, że tereny zabudowane w studiach tworzą nieprzerwaną ciągłą strukturę, szczególnie w promieniu około 15 km od granic miasta.

Podczas rozważań ogólnych dotyczących problematyki zielonej infrastruktury dość istotnym aspektem jest zwrócenie uwagi na odmienne podejście do jej przyszłego kształtowania na terenie miasta oraz dla obszarów wiejskich.
Zjawisko żywiołowego rozprzestrzeniania się miasta, rozrost strefy podmiejskiej w postaci ogromnego przyrostu terenów zabudowanych, przekształcania gruntów rolnych na budowlane wynikające z zapotrzebowania na budownictwo mieszkaniowe stanowiące zaplecze sypialne dla Wrocławia to tylko kilka z negatywnych zjawisk towarzyszących suburbanizacji. Oprócz tego zmienia się także dynamicznie model życia mieszkańców obszarów wiejskich, również tych nie będących pod bezpośrednim wpływem dużych miast. Podstawowym źródłem dochodów nie jest już rolnictwo, a rozwój technologii, pogłębianie świadomości i potrzeb powoduje obecnie zmiany w dotychczasowym podejściu do problematyki projektowania na terenach wiejskich. Różnica pomiędzy urbanistyką – projektowaniem miast, a ruralistyką – projektowaniem wsi była zawsze, pomimo wielu elementów wspólnych. Było to spowodowane odmiennymi potrzebami oraz innym sposobem życia mieszkańców wsi i miast. Wydawałoby się, że w momencie, gdy wieś utraci swój dominujący rolniczy charakter, gdy jej mieszkańcy w większości będą mieć pozarolnicze źródło utrzymania, to obydwie dziedziny zbliżą się do siebie, a nawet się pokryją. Jednak obszary wiejskie wymagają nadal odmiennego podejścia niż miejskie, z wielu względów. W dużym uproszczeniu obszar miasta to miejsce, w którym przy dzisiejszej naszej świadomości ekologicznej powinny być wprowadzane elementy przyrodnicze, aby polepszyć środowisko życia jego mieszkańców. Dotyczy to w szczególności części o najbardziej intensywnej zabudowie (Ryc. Aspekty przyrodnicze w kształtowaniu krajobrazu miasta.). Łączy się to nie tylko z typowymi elementami zieleni miejskiej m.in. w postaci parków, zieleńców, alei szpalerów, cmentarzy ogródków działkowych, lasów itp. Przy dzisiejszym rozwoju technologii można wprowadzać zielone dachy, ściany czy zupełnie innowacyjne rozwiązania chociażby jak wskazuje przykład 3 wież Bosco Verticale w Mediolanie namiastkę pionowego lasu[13].



Ryc. Aspekty przyrodnicze w kształtowaniu krajobrazu miasta. Odpowiedź na pytanie: Ile zieleni potrzeba?
Źródło: opracowanie własne

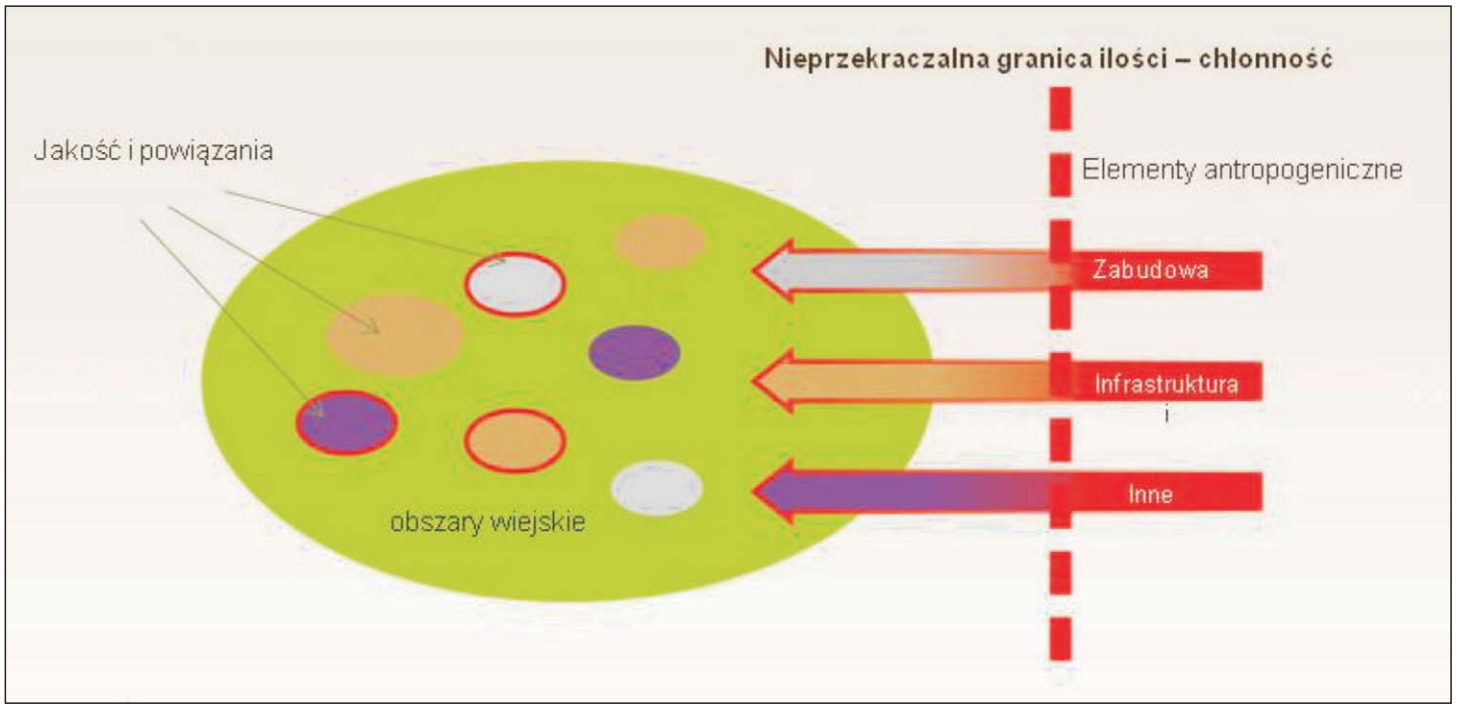
[11]Opracowanie IRT.
[12]Wiele środowisk porusza problemy związane prawidłowym planowaniem przestrzeni obszarów wiejskich. Zob. m.in. diagnozę i apele zawarte w: Opolski dezyderat w sprawie przestrzeni wiejskiej, Przegląd Urbanistyczny TOM VII 2013, s. 53-55.

[12]Wiele środowisk porusza problemy związane prawidłowym planowaniem przestrzeni obszarów wiejskich. Zob. m.in. diagnozę i apele zawarte w: Opolski dezyderat w sprawie przestrzeni wiejskiej, Przegląd Urbanistyczny TOM VII 2013, s. 53-55.
[13]Bosco Verticale łączy zalesianie miast oraz zintegrowanie przyrody i substancji miasta. Składa się on z dwóch wież mieszkalnych o wysokości 110 i 76 metrów (26 - i 18-pięter). Budynki będą podłożem dla 900 drzew, 5000 krzewów i 11000 roślin na balkonach wspornikowych, wykonanych z betonu zbrojonego. Początkowo zakładano 3 grupy drzew ze względu na gabaryty: 3, 6 i 9 metrów wysokości, jednakże próby praktyczne ograniczyły maksymalną wysokość do sześciu metrów. Projekt Bosco Verticale daje alternatywę zarówno dla niekontrolowanego rozwoju miasta jak i wypierania przyrody z krajobrazów miejskich. Zwrócić należy uwagę, że jeśli jednostki miałyby być zbudowane, jako samodzielne elementy, projekt wymagałby 50.000 metrów kwadratowych ziemi i 10.000 m^2 lasu. Dodatkowe koszty poniesione na zalesienie budynków mieszkalnych wynoszą jedynie 5 procent wartości całego przedsięwzięcia, a więc zyski są nieporównanie większe od ponoszonych nakładów.
http://visuall.net/2011/10/12/bosco-verticale-vertical-forest-by-stefano-boeri-architetti.

Odmiennie wygląda sytuacja na obszarach wiejskich, ponieważ to jest środowisko przyrodnicze, w które wprowadzane są elementy obce, antropogeniczne, a więc konieczne jest wyważenie i określenie jego chłonności antropogenicznej, aby nie uległo ono degradacji[14] (Ryc. Aspekty przyrodnicze w kształtowaniu krajobrazu wiejskiego.)

W tych działaniach ważne jest, aby zachować czytelną granicę pomiędzy obszarem miasta i wsi, co ułatwi zapobieganie zjawisku urban sprawl, które można zaobserwować także w przypadku Wrocławia.

Ryc. Aspekty przyrodnicze w kształtowaniu krajobrazu wiejskiego. Odpowiedź na pytanie: Ile można wprowadzić elementów antropogenicznych?



Źródło: opracowanie własne

Reasumując:

- w mieście działania powinny być skierowane na: "polepszanie" - wprowadzanie elementów zieleni;
- poza miastem na obszarach wiejskich działania powinny być skierowane na: "nie pogarszanie" - minimalizowanie strat zieleni.

PROPONOWANE FUNKCJE DLA POSZCZEGÓLNYCH ELEMENTÓW SKŁADOWYCH PROJEKTOWANEGO UKŁADU ZIELONEJ INFRASTRUKTURY WROF

Wszystkie zielone pierścienie – ringi R1, R2 i R3 oraz łączące je kliny w proponowanym systemie wskazane są do wprowadzania w miarę możliwości zieleni wysokiej. Ich funkcja wiodąca to funkcja ekologiczna, klimatyczna i krajobrazowa (Ryc. Projektowane funkcje układu zielonej infrastruktury).

Ring R1

Dodatkowo ma za zadanie stworzenie filtra pomiędzy zabudową miasta i obszarami wiejskim – utrzymanie czytelnej granicy pomiędzy tymi dwoma obszarami.

Ponadto pierścień ten, zwłaszcza w północnej części, pełnić może pomocniczą rolę korytarza ekologicznego dla mocno zacieśnionego pasa doliny Odry, który w centrum miasta staje się praktycznie szczątkowy.

Ważne jest to, że ma on pełnić funkcję klimatyczną i ochronną bezpośrednio dla terenów zurbanizowanych miasta.

Należy dążyć aby pierścień tworzył zamkniętą strukturę składającą się z elementów zielonej infrastruktury. Wskazane są zadrzewianie w tym pasie.

Na rysunku 29 w obrębie proponowanego ringu pokazano potencjalne połączenia istniejących elementów zieleni (lasy, parki, ogródki działkowe itp.) przy udziale przestrzeni obecnie niezabudowanych.

Ring R2

Dominującą rolą tego obszaru jest funkcja korytarza ekologicznego, szczególnie w jego północnej części. Jego dodatkową funkcją powinna stać się turystyka przede wszystkim o charakterze wypoczynku jednodniowego dla mieszkańców Wrocławia i okolicy. Tam powinny być zlokalizowane usługi rekreacyjne funkcje turystyczne typu m.in.:

- ścieżki spacerowe,
- ścieżki rowerowe,
- trasy do narciarstwa biegowego,
- kąpieliska, parki linowe,
- pola golfowe,
- miejsca do jazy konnej,
- miejsca do grillowania, itp.

Zabytki (np. założenia pałacowo-parkowe) powinny mieć „zielone światło" w postaci dofinansowania inwestycyjnego dla ich restauracji i adaptacji do funkcji np. hotelowo-gastronomicznej, w celu utworzenia wartości dodanej do zielonej infrastruktury jako elementów dziedzictwa kulturowego. Konieczna jest odpowiednia infrastruktura pobytowa, która umożliwiałaby funkcjonowanie tego obszaru, np. punkty informacji turystycznej, oznakowanie tras, parkingi z zapleczem sanitarnym, a w niedalekim sąsiedztwie baza gastronomiczna, ewentualnie noclegowa. Jak wykazano w opracowaniu A. Dołęgi[15] mieszkańcy WrOF wyrażają zapotrzebowanie na tego rodzaju usługi.

Ring R3

Ma mieć dodatkową funkcję rekreacyjno-turystyczną dla mieszkańców Wrocławia i regionu. Tutaj może być przewidziana profesjonalna baza noclegowa o szerokim zakresie usług towarzyszących np. SPA, a przeznaczona dla wypoczynku o charakterze kilkudniowym.

Ring 3 jest ważnym elementem zielonej infrastruktury WrOF ze względu na połączenie tego obszaru z ponadlokalnymi węzłami

[14] Niedźwiecka-Filipiak I., 2014, *Cultural Landscape an Invaluable Asset, Dorferneuerung international, "European Rural Vision"*, 2020, 22/2014, s. 72-77.

[15] Dołęga A., *Analiza potrzeb mieszkańców Wrocławia i sąsiednich gmin na produkty turystyczne związane z terenami otwartymi na obszarze Wrocławskiego Obszaru Metropolitarnego /WROM/*, Maszynopis IRT.

ekologicznymi na północy (dolina Baryczy), a na południu Przedgórze Sudeckie.

Wstęga („klepsydra") O1

Ze względu na dużą wartość przyrodniczą i krajobrazową obszaru zalecana jest tu wiodąca funkcja ekologiczna. Turystyka powinna być tutaj wprowadzana w zakresie nieprzekraczającym chłonności turystycznej obszaru, a zorganizowana na zasadzie atrakcyjnych szlaków turystycznych i ścieżek edukacyjnych. Nie należy lokalizować tu funkcji rekreacyjnych uciążliwych dla środowiska, aby minimalizować dla niego skutki ujemne.

W jej centrum znajduje się obszar z zabudową mieszkaniową skupioną. Jako bezwzględną zasadę przy dalszym jej rozwoju należy tu przyjąć maksymalne jej skupianie.

Miejsca wskazane do potencjalnego zadrzewienia w obszarach ringów i klinów należy przeanalizować w dalszych krokach. Ma to na celu scalenie i wzmocnienie zaproponowanego systemu pierścieniowego.

Zaproponowany układ pierścieniowo klinowy tworzy rodzaj szkieletu wydzielającego obszary o zróżnicowanym charakterze. Dla bardziej czytelnego zróżnicowania proponowanych wiodących funkcji na obszarze WrOF zaproponowano wprowadzenie dodatkowych owalnych schematów (komórek), wplecionych w zaproponowany układ.

Pomiędzy pierścieniami R1 i R2 wytypowano 11 komórek, z których:

K1, K4, K6, K7, K9 I K10 reprezentują obszary otwarte. Zabudowa w tych strefach powinna być maksymalnie skupiona i nasycona w miarę możliwości zielenią wysoką.

Komórka K10 w północnej części przylegająca do Wrocławia pozostanie częściowo nasycona funkcjami aktywności gospodarczej i usług. Na obszarze tym unikać należy skupiania obiektów o dużych gabarytach i powierzchni, wprowadzając np. strefy zieleni wysokiej pomiędzy nimi. Lokalizować te obiekty należy przede wszystkim blisko granic miasta po odizolowaniu zielenią wysoką.

Podobnie w K7, w północnej części występować mogą ograniczone obszary aktywności gospodarczej, lecz wymagają one szczególnej uwagi.

Komórki K2, K3, K5 i K8 będą w dużym stopniu zawierać obiekty o funkcji aktywności gospodarczej. Takie przeznaczenie wydaje się słuszne z powodu istniejącej i planowanej infrastruktury komunikacyjnej wokół Wrocławia.

Obszar K11 w studium ujęty, jako tereny o dominującej funkcji mieszkaniowej, aktywności gospodarczej oraz usługowej ze względu na położenie w rozwidleniu dolin rzecznych oraz prawnie chronionych terenów zieleni, w miarę możliwości w przyszłym czasie musi ograniczać nasycenie i koncentrację zabudowy.

W strefie ograniczonej pierścieniami R2 i R3 rozlokowanych jest 17 komórek.

K12, K13, K15, K16, K17, K19, K20, K22, K23, K24, K25, K26, K27, K28 bezwzględnie powinny pozostać terenami otwartymi o maksymalnie skupionej zabudowie.

K14, K18, K21 będą zapewne zagospodarowane pod kątem aktywności gospodarczej i usług. Nie należy jednak dopuszczać do połączenia K18 i K21 gdyż stworzy to gigantyczną strefę zabudowaną niszcząc potencjał przyrodniczy, który obecnie występuje w tej okolicy.

W południowo wschodniej części opracowywanego obszaru pozostaje komórka K29 jako teren otwarty.

Pierścień R1 stanowi bezpośrednie powiązanie z wewnętrznym systemem zielonej infrastruktury miasta, również pierścieniowo klinowym.

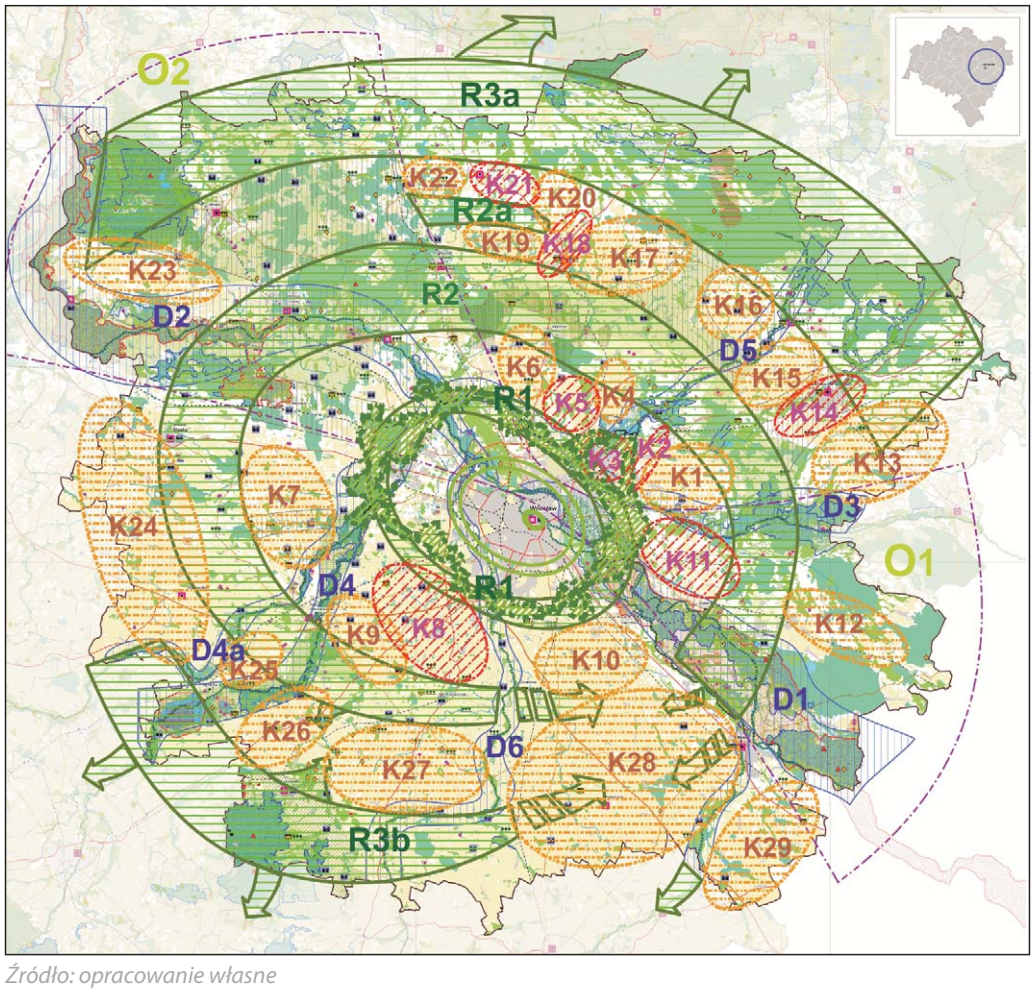
Miejska struktura zieleni opierać się powinna na granicznym kręgu R1 oraz wewnętrznych:

- **pierwszy wiąże**: parki , ogrody działkowe, cmentarze;
- **drugi** ściśle określony, oparty jest na dawnym układzie obwarowań miejskich czyli obecnej fosie.

Kliny w tym układzie to wspólne z infrastrukturą WrOF korytarze rzeczne oraz zieleń związana z głównymi arteriami komunikacyjnymi miasta rozchodzącymi się promieniowo od centrum.

Zewnętrzne Pierścienie R3a i R3b wraz ze wstęgą - "klepsydrą" stanowią natomiast ścisłe powiązanie z istniejącą zieloną infrastrukturą województwa dolnośląskiego. Należy zauważyć, że proponowany układ zielonej infrastruktury dla WrOF nie koliduje w żadnym stopniu z systemem zewnętrznym, a wręcz go uzupełnia, powodując tym samym jego wzmocnienie.

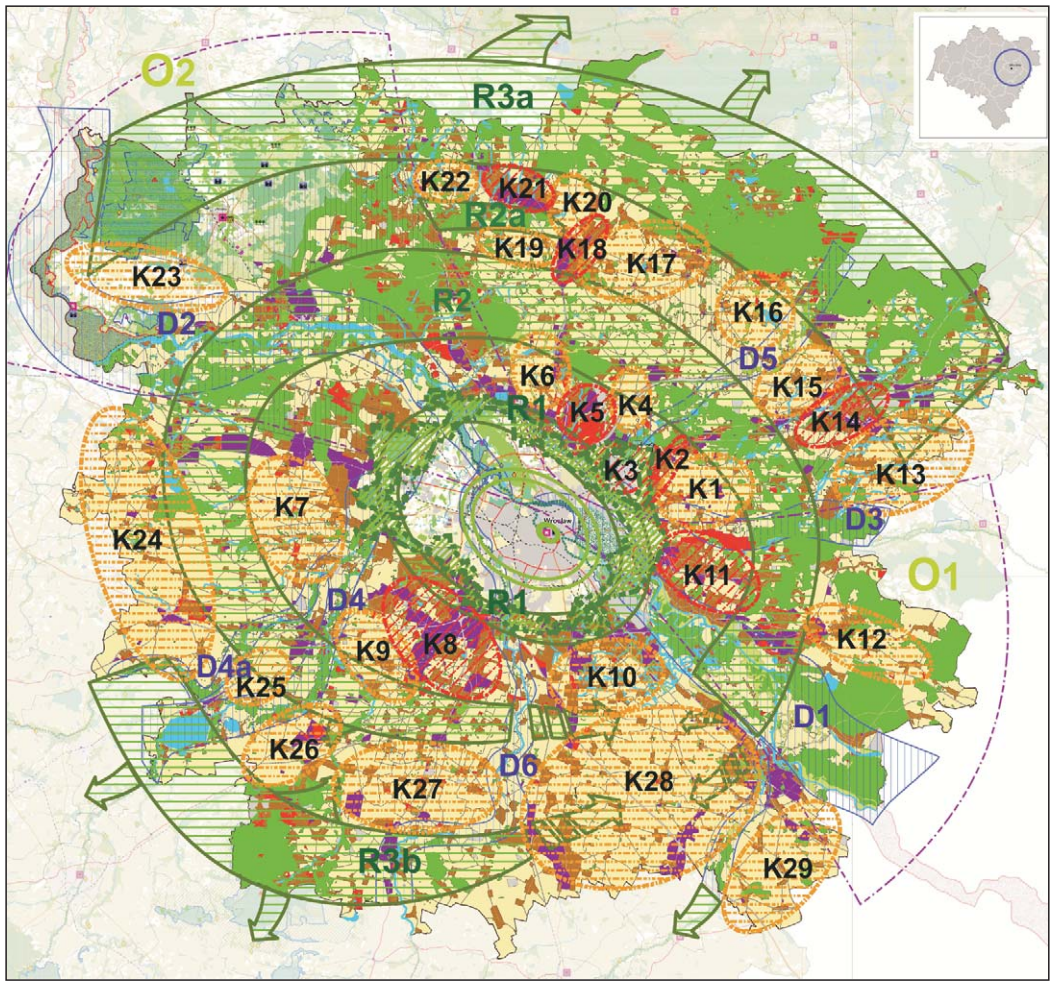
Ryc. Projektowane funkcje układu zielonej infrastruktury.



Źródło: opracowanie własne

MIEJSCA KOLIZYJNE W PROJEKTOWANYM UKŁADZIE ZIELONEJ INFRASTRUKTURY WROF.

Ryc. Miejsca kolizyjne w proponowanym systemie zielonej infrastruktury WrOF.



Źródło: opracowanie własne

Zaproponowana koncepcja układu zielonej infrastruktury w postaci pierścieni, klinów i komórek – wnętrz na niektórych obszarach może wywołać konflikty z planami gmin dotyczącymi ich rozwoju. Jest to związane z przewidzianymi na terenie WrOF dużymi zespołami zabudowy mieszkaniowej, usług i terenów aktywności gospodarczej. Ocenia się, że miejscem potencjalnych konfliktów mogą być (Ryc. Miejsca kolizyjne w proponowanym systemie zielonej infrastruktury WrOF):

1. Na terenie pierścienia Ringu 2:
   - teren styku gmin Czernica i Jelcz–Laskowice, gdzie planuje się rozwój terenów mieszkaniowych i aktywności gospodarczej;
   - teren styku gmin Środa Śląska i Miękinia, gdzie planuje się rozwój terenów aktywności gospodarczej;
   - centralna część terenu gminy Kąty Wrocławskie, gdzie planuje się rozwój terenów aktywności gospodarczej;
   - teren południowo–wschodni gminy Brzeg Dolny, gdzie planuje się rozwój terenów aktywności gospodarczej.
2. Na terenie północno–zachodnim Wstęgi ("klepsydry") O1 i O2:
   - teren gminy Oborniki Śląskie, gdzie planuje się rozwój terenów mieszkaniowych i usług;
   - teren na styku gmin Brzeg Dolny i Miękinia, gdzie planuje się rozwój terenów mieszkaniowych.
3. Na terenie północnego odcinka Klina Ślęzy D6:
   - teren styku gmin Żórawina i Borów, gdzie planuje się rozwój terenów mieszkaniowych.
4. Na terenie wnętrz (K1 - K29):
   - teren styku gmin Żórawina i Siechnice, gdzie planuje się rozwój terenów mieszkaniowych i aktywności gospodarczej;
   - teren na styku gmin Sobótka i Jordanów, gdzie planuje się rozwój terenów aktywności gospodarczej.

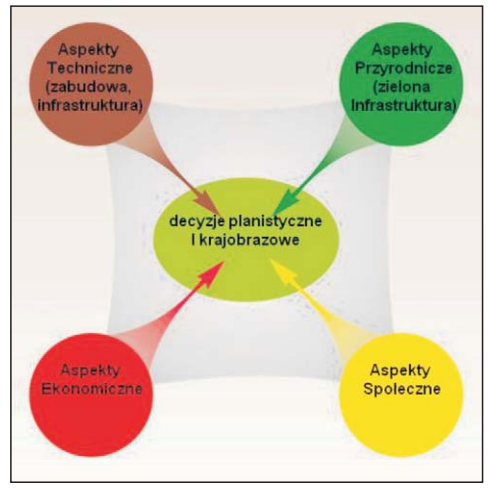
W celu zrekompensowania ewentualnych strat należałoby zapewnić tym gminom np. system dofinansowania działań związanych z rozwojem ekologicznego rolnictwa, bazy agroturystycznej, infrastruktury turystycznej, wprowadzania zadrzewień czy zalesień

NARZĘDZIA DO REALIZACJI ZADANIA

Celem opracowania jest takie wykreowanie modelu postępowania we WrOF, które zmierzać będzie do zbudowania systemu zagospodarowania przestrzennego, zapewniającego rozwój gospodarczy regionu, jednak aby nie odbywało się to kosztem jakości środowiska przyrodniczego.

Brak funkcjonowania dotąd jednorodnego systemu działań oraz podchodzenie indywidualne poszczególnych gmin do budowania strategii i wizji na przyszłość, potęguje chaos i fragmentację przestrzeni z rozprzestrzeniającą się zabudową, a to z kolei zjawisko urban sprawl, szczególnie w strefie gmin bezpośrednio sąsiadujących z Wrocławiem.

Ryc. Schemat ideologiczny decyzji planistycznych i krajobrazowych.
Źródło: opracowanie własne



"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Przy podejmowaniu decyzji planistycznych i tych, które mają za zadanie prawidłowe kształtowanie krajobrazu, należy uwzględniać szereg aspektów, aby efektem był zrównoważony rozwój obszaru. Jest to proces interdyscyplinarny złożony z uwarunkowań zarówno materialnych, jak i niematerialnych funkcjonowania społeczności danego obszaru (Ryc. Schemat ideologiczny decyzji planistycznych i krajobrazowych).

Ażeby zaistniał, a przede wszystkim zaczął funkcjonować proponowany układ zielonej infrastruktury WrOF, działania wdrożeniowe powinny być założone na wiele lat. Ich efekt nie będzie od razu widoczny, szczególnie w miejscach, w których przewidziane są nowe nasadzenia zieleni wysokiej, czyli w kolejnych ringach i łączących je klinach.

Ze względu na koncepcyjny charakter niniejszego opracowania należy dodać, że następnym krokiem powinno być wykonanie "projektu realizacyjnego", w którym szczegółowo rozpatrywane będą możliwości jego wdrożenia w poszczególnych gminach, a także w obrębie samego miasta Wrocławia, z uwzględnieniem etapowania. Zakładając, że kolejne ringi, kliny i powiązania w planowanym systemie pokazują przede wszystkim układ i kierunki połączeń oraz, że nie mają one charakteru sztywnego można szukać powiązań w ich obrębie w najbardziej sprzyjających miejscach, zależnych nie tylko od warunków środowiskowych, ale również od dobrej woli i możliwości ludzi. Filozofia takiego podejścia pokazana została na przykładzie ringu R1, w którym w obrębie "mgły-idei" grubą linią zaznaczone zostały potencjalne w dniu dzisiejszym obszary niezabudowane, które mogą utworzyć proponowany pierścień.

Działania ogólne

We wdrożeniu proponowanego systemu duże znaczenie będą miały działania, które są zależne od regulacji prawnych. Jak pokazuje schemat (Ryc. Schemat ideologiczny decyzji planistycznych i krajobrazowych), powinny one uwzględniać 4 warunki: prawidłowy rozwój zabudowy i infrastruktury, aspekty przyrodnicze, które są pośrednio powiązane z projektem zielonej infrastruktury WrOF, a także ekonomiczne i społeczne. W tym względzie bardzo ważne jest, aby gminom zaproponować alternatywne rozwiązania sprzyjające ich rozwojowi, w momencie, gdy obecny interes gminy będzie kolidował z przedstawionymi założeniami. Dotyczy to terenów przeznaczonych pod usługi i aktywność gospodarczą. Innym działaniem powinno być powstrzymanie procesu rozpraszania zabudowy mieszkaniowej na obszarach wiejskich WrOF, a także wprowadzenie zapisów obligujących do tworzenia terenów zieleni publicznej w obrębie terenów zabudowanych, szczególnie w obszarze bezpośredniego sąsiedztwa miasta.

Ważna jest także zmiana podejścia do partycypacji społecznej i rozumienie jej nie tylko jako współudział w podejmowaniu decyzji planistycznych, ale również w ponoszeniu kosztów tych decyzji - "zaśmiecanie" środowiska powinno być nieopłacalne, np. wprowadzenie opłat za niezrealizowane w określonym czasie ustalenia planów zagospodarowania przestrzennego. Efektem będzie dążenie do umieszczania w MPZP realnych potrzeb i możliwości gmin.

Istotne będzie stworzenie systemu finansowego wsparcia dla działań związanych z wdrażaniem zaprojektowanego układu zielonej infrastruktury, np. wprowadzenie ulg za działania proekologiczne, kompensacyjne.

Potrzebne jest również zachęcanie rolników do produkcji zdrowej żywności, stworzenie systemowego wsparcia dla nich w tych działaniach, aby mogli przy okazji w miarę możliwości stworzyć sieć turystyczną na bazie produktów lokalnych dla mieszkańców miasta.

Oprócz wskazanych działań ogólnych zależnych od odpowiednich regulacji prawnych, które będą miały na celu wdrożenie zaproponowanego systemu, jego ochronę i prawidłowe kształtowanie wiele zależy też od programów skierowanych na te obszary, inicjatyw lokalnych, ale także indywidualnych działań samych mieszkańców, którzy powinni być aktywnymi uczestnikami w całym procesie jego wprowadzania.

Duże wsparcie mogą dać również programy skierowane na rozwój obszarów wiejskich, które zostały szczegółowo omówione w niniejszym opracowaniu.

PODSUMOWANIE

Jaki będzie krajobraz WrOF w przyszłości, zielony czy betonowy, zależy przede wszystkim od jego mieszkańców. Zrozumienie procesów zachodzących na tych obszarach przez wszystkich, którzy mają wpływ na jego formę jest podstawą sukcesu. Działania, które należy podjąć powinny iść równolegle na różnych poziomach, tym bardziej, że w wielu miejscach dynamiczne procesy powodują bezpowrotne zanikanie zieleni, a także degradację jakości zarówno ekologicznej, jak i wizualnej WrOF. W tej chwili mamy grę o przyszłość tego obszaru, kto i jak w niej wygra będzie miało wpływ na jego kondycję i jakość. Celem jest kreowanie krajobrazu WrOF z uwzględnieniem aspektów ekologicznych, jakości życia mieszkańców i zróżnicowania regionalnego, aby jednocześnie nie stał się on w przyszłości tylko rozkrzyczaną nieczytelną zurbanizowaną strukturą. W ogólnym zarysie priorytetowe działania na przyszłość można ująć w kilku punktach:

1. Włączenie środowisk naukowych i praktyków, przedstawicieli nauk technicznych przyrodniczych, ekonomicznych i społecznych do wspólnych działań związanych z wdrażaniem proponowanego systemu zielonej infrastruktury WrOF
2. Tworzenie odpowiednich zapisów prawnych umożliwiających prowadzenie działań ochronnych
3. Oprócz oceny oddziaływania na środowisko i skutków ekonomicznych realizacji planów, analizy krajobrazowe i trójwymiarowe symulacje prezentujące efekty podejmowanych decyzji inwestycyjnych zarówno w zakresie planowania, przestrzennego, jak i przez pojedynczego mieszkańca.
4. Prowadzenie edukacji na różnych poziomach, pokazującej wartość krajobrazu jako harmonijnego połączenia przyrody i działania ludzi. Pokazanie dobrych i złych praktyk.
5. Zachęcanie rolników do produkcji zdrowej żywności, stworzenie systemowego wsparcia dla nich w tych działaniach, aby mogli przy okazji w miarę możliwości stworzyć sieć turystyczną na bazie produktów lokalnych dla mieszkańców miasta.
6. Wsparcie poprzez dopłaty i ulgi finansowe dla działań wpisujących się we wdrażanie opracowanego systemu.
7. Tworzenie regionalnych przewodników dla lokalnych społeczności, pokazujących co należy uwzględnić, aby działania inwestycyjne prowadzone były w zgodzie z naturą i specyfiką regionalną.
8. Konkursy, podróże studyjne pokazujące udane działania w tym zakresie.
9. Wpływ na świadomość ekologiczną lokalnych społeczności poprzez Programy np. Odnowy Wsi, Leader.

IV ROZDZIAŁ

PROJEKT PILOTAŻOWY
DLA POWIATU WROCŁAWSKIEGO

Inwentaryzacja terenów zabudowy usługowej i mieszkaniowej
Wytyczne dla lokalizacji węzłów usługowych

ROF
Wrocławski Obszar Funkcjonalny

INWENTARYZACJA TERENÓW ZABUDOWY USŁUGOWEJ I MIESZKANIOWEJ

WSTĘP

Problematyka planowania i kształtowania zabudowy mieszkaniowej i usługowej w polskich strefach podmiejskich została poruszona przez wielu autorów i była rozważana najczęściej w kontekście postępujących procesów suburbanizacyjnych, trwale przekształcających przestrzeń wsi i małych miast zlokalizowanych w najbliższym otoczeniu największych polskich miast (Bański, 2008, Gonda-Soroczyńska, 2009, Hełdak, 2010, Tokajuk, 2011, Drozd, 2012, Szmytkowska, 2013). Warto w tym miejscu wyjaśnić co należy rozumieć pod pojęciem suburbanizacji. Została ona zdefiniowana na polu różnych dziedzin nauki, w tym planowania przestrzennego, socjologii, demografii i wielu innych. W przypadku niniejszego opracowania istotnym wydaje się jednak wyjaśnienie tego terminu rozważając jedynie aspekt przestrzenny. Zdaniem Kaczmarka (2008) i Paryska (2008) suburbanizację w wymiarze przestrzennym należy rozumieć jako dynamiczny rozwój peryferii miast i obszarów podmiejskich, wiążący się z gwałtownym wzrostem intensywności zagospodarowania. Należy podkreślić, że wspomniana przez autorów „intensywność zagospodarowania" to zazwyczaj nic innego jak „rozlewające" się wzdłuż granic dużych miast połacie zabudowy mieszkaniowej, które często stanowią obszary monofunkcyjne – pozbawiane jakichkolwiek innych funkcji poza mieszkaniowymi. Dynamicznie przebiegające procesy suburbanizacyjne można obserwować, jak już wcześniej wspomniano, w większości dużych polskich miast i ich strefach podmiejskich. Są one także bardzo wyraźnie zauważalne w przypadku Wrocławia i jego okolic, w tym w gminach powiatu wrocławskiego. W celu określenia nasilenia zjawiska suburbanizacji w powiecie, w ramach działania pilotażowego wykonano inwentaryzację istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej i usługowej. Działanie miało charakter pilotażowy i obejmowało swoim zasięgiem wszystkie gminy powiatu wrocławskiego, stanowiące zarazem część Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego. Zasadniczym celem Działania jest poprawa polityki lokalizacyjnej usług na obszarze powiatu wrocławskiego.

Inwentaryzacją zostały objęte wszystkie gminy wchodzące w skład powiatu wrocławskiego, tj.:Czernica, Długołęka, Jordanów Śląski, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Mietków, Siechnice, Sobótka oraz Żórawina. Przeprowadzono ją w oparciu o dostępne dane rastrowe oraz wektorowe. Wyniki inwentaryzacji zostały przedstawione w sposób opisowy i graficzny. Dla każdej z gmin powiatu wrocławskiego wykonano po 4 egzemplarze wynikowych map ukazujących istniejącą i zaplanowaną zabudowę mieszkaniową, typy istniejącej i zaplanowanej zabudowy mieszkaniowej, istniejącą i zaplanowaną zabudowę usługową na tle istniejącej i zaplanowanej zabudowy mieszkaniowej. W niniejszym opracowaniu przedstawiono przykładowy zestaw map dla gmin Kąty Wrocławskie oraz Sobótka (Zał. 1-8).

METODOLOGIA I STRUKTURA DANYCH

W celu wykonania inwentaryzacji istniejącej i zaplanowanej zabudowy mieszkaniowej konieczne było sformułowanie ogólnej definicji zabudowy mieszkaniowej. Po przeanalizowaniu definicji dostępnych w obowiązujących aktach prawnych, za zabudowę mieszkaniową uznano *budynek mieszkalny lub ich zespół*[1] wraz z towarzyszącymi mu innymi budynkami, budowlami, obiektami małej architektury. Posługując się przyjętym terminem *zabudowy mieszkaniowej* oraz definicjami zamieszczonymi w obowiązujących aktach prawnych, wyróżnić można również trzy podstawowe typy zabudowy mieszkaniowej, tj.: zabudowę jednorodzinną, wielorodzinną, zagrodową. Nieco większym wyzwaniem okazało się sformułowanie definicji zabudowy usługowej. W żadnym z obowiązujących w polskim prawodawstwie aktów nie wyartykułowano terminu budynku usługowego. Zdefiniowano natomiast pojęcia budynku zamieszkania zbiorowego, budynku rekreacji indywidualnej oraz budynku użyteczności publicznej. Niemal wszystkie przeznaczenia budynków wymienione w ustawowych definicjach budynków zamieszkania zbiorowego, budynków rekreacji indywidualnej oraz budynków użyteczności publicznej (oprócz budynku koszar i budynku socjalnego) uznano za świadczenie usług, rozumianych w myśl wypracowanych do tej pory na polu naukowym ich różnych definicji (Ilnicki, 2009 za Polarczyk, 1971, Hill, 1977, Lange, 1978, Rogoziński, 1993, Nowosielska, 1994, Kłosowski, 2006). Biorąc pod uwagę powyższe stwierdzenia podjęto próbę zdefiniowania budynku usługowego, aby w kolejnym kroku móc sprecyzować pojęcie zabudowy usługowej. Jednak przeznaczenia budynków wymienione w ustawowych definicjach budynków zamieszkania zbiorowego, budynków rekreacji indywidualnej i budynków użyteczności z pewnością nie wyczerpują wachlarza przeznaczeń związanych z prowadzeniem działalności usługowej. Uznano, że do brakującej części przeznaczeń można zakwalifikować wszystkie te, które wpisują się w definicję usług Langego z 1978, czyli wszelkich czynności związanych bezpośrednio lub pośrednio z zaspokojeniem potrzeb ludzkich, ale niesłużących do wytwarzania przedmiotów. Za budynek usługowy uznano więc, taki, którego przeznaczenie pokrywa się z jednym bądź wieloma przeznaczeniami budynków wymienionych w definicjach budynków zamieszkania zbiorowego, rekreacji indywidualnej, użyteczności publicznej w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. 2002 nr 75 poz. 690 ze zm.) (poza budynkami koszar i budynkami socjalnymi) lub też jego przeznaczenie jest inne, ale służy zaspokajaniu potrzeb ludzkich, bez konieczności wytwarzania przedmiotów. Na tak zdefiniowany budynek usługowy powołano się przy tworzeniu definicji zabudowy usługowej, zgodnie z którą pod pojęciem zabudowy usługowej należy rozumieć *budynek usługowy lub ich zespół wraz z towarzyszącymi mu innymi budynkami, budowlami, obiektami małej architektury*.

Stworzone definicje zabudowy mieszkaniowej i usługowej wykorzystano w dalszych etapach pracy związanych z inwentaryzacją istniejącej i zaplanowanej zabudowy mieszkaniowej i usługowej.

[1]Zgodnie z definicją budynku mieszkalnego zamieszczoną w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. 2002 nr 75 poz. 690 ze zm.), dla budynku jednorodzinnego, o którym mowa w definicji budynku mieszkalnego obowiązuje definicja budynku mieszkalnego jednorodzinnego z ustawy z dnia 7 lipca 1994 r Prawo budowlane (Dz. U. 2013 poz. 1409 ze zm.).

STRUKTURA DANYCH

Inwentaryzacja istniejącej i zaplanowanej zabudowy mieszkaniowej i usługowej została przeprowadzona w środowisku GIS, które jak się okazało, bardzo dobrze sprawdza się w wykonywaniu tego typu zadań, oczywiście pod warunkiem, że dysponuje się szeregiem szczegółowych danych wejściowych. Do przeprowadzenia inwentaryzacji istniejącej i zaplanowanej zabudowy mieszkaniowej na obszarze powiatu wrocławskiego wykorzystano przede wszystkim dane wektorowe i rastrowe Systemu Informacji Przestrzennej Powiatu Wrocławskiego wroSIP, a także dane z innych źródeł, tj.: Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej prowadzonej przez Ministerstwo Gospodarki, Kuratorium Oświaty we Wrocławiu, poszczególnych urzędów gmin i in.

Do wykonania inwentaryzacji wykorzystano wektorowe warstwy budynków, działek, obrębów, warstwę przeznaczeń terenów – będącej produktem wyjściowym przeprowadzonej digitalizacji obowiązujących na terenie powiatu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego[2], warstwę zawierającą granice administracyjne gmin oraz warstwy przedstawiające rozmieszczenie usług publicznych, takich jak placówki oświaty i placówki służby zdrowia.

Warstwa budynków zawierała informacje na temat funkcji użytkowej[3] budynków zlokalizowanych w 250 miejscowościach (wraz z przysiółkami) w powiecie. Z warstwy, poprzez selekcję atrybutów, wygenerowano 2 warstwy dodatkowe – warstwę budynków mieszkalnych[4] i warstwę budynków usługowych[5]. Warstwa działek oraz obrębów została wykorzystana bez ingerencji w jej strukturę. Bardzo przydatna przy inwentaryzacji istniejącej i zaplanowanej zabudowy mieszkaniowej i usługowej była warstwa przeznaczeń terenów, która została opracowana na podstawie 826 obowiązujących na obszarze powiatu wrocławskiego miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (stan na dzień 31 grudnia 2014 r.).

Warstwa wektorowa przeznaczeń terenów, którą wykorzystano w inwentaryzacji istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej i usługowej w powiecie wrocławskim zawierała między innymi zestandaryzowaną informację o przeznaczeniach terenów[6], które zdigitalizowano w oparciu o postać rastrową rysunków planów miejscowych. Wykonanie wektorowej warstwy przeznaczeń terenów było najbardziej czasochłonnym elementem w procedurze przeprowadzenia inwentaryzacji. Sama digitalizacja była poprzedzona kalibracją dostępnych rastrów planów miejscowych oraz utworzeniem wektorowego rejestru planów.

Podczas inwentaryzacji istniejącej i zaplanowanej zabudowy mieszkaniowej i usługowej korzystano również z warstwy wektorowej przedstawiającej rozmieszczenie placówek oświaty na terenie powiatu wrocławskiego. Obiekty znajdujące się na warstwie skonfrontowano z wykazem szkół i placówek znajdującym się na oficjalnej stronie internetowej Kuratorium Oświaty we Wrocławiu[7].

Dodatkowo, na potrzeby inwentaryzacji opracowano od podstaw warstwę wektorową zawierającą lokalizację placówek służby zdrowia. Za dane źródłowe do wykonania warstwy posłużyły informacje o działających placówkach służby zdrowia przekazane przez pracowników poszczególnych urzędów gmin. Na warstwę naniesiono łącznie 33 obiekty służby zdrowia, z czego zdecydowaną większość stanowiły Niepubliczne Zakłady Opieki Zdrowotnej.

W ramach wykonania inwentaryzacji istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej i usługowej z Ministerstwa Gospodarki pozyskano bazę podmiotów gospodarczych działających w poszczególnych gminach powiatu wrocławskiego, uwzględnionych w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej. Baza w formacie xls zawierała informację o nazwie firmy, jej dane adresowe i status, datę rozpoczęcia działalności, numer NIP i REGON oraz symbol i nazwę prowadzonej działalności zgodną z Polską Klasyfikacją Działalności z 2007 r. Na podstawie otrzymanej bazy stworzono dwie warstwy wektorowe, jedną z sumaryczną liczbą podmiotów gospodarczych w obrębach powiatu wrocławskiego, z podziałem na podmioty aktywne i zawieszone oraz drugą, na której, w oparciu o warstwę z punktami adresowymi znajdującą się w bazie danych Systemu Informacji Przestrzennej Powiatu Wrocławskiego wroSIP, zlokalizowano podmioty gospodarcze w wybranych obrębach powiatu.

Podczas inwentaryzacji istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej i usługowej posiłkowano się także cyfrową barwną ortofotomapą opracowaną na podstawie zdjęć lotniczych z 2012 r. o rozdzielczości 0,1 m. Ortofotomapa została wykorzystana do przeprowadzenia weryfikacji budynków mieszkalnych i usługowych znajdujących się na warstwach opracowanych na podstawie źródłowej bazy danych.

METODOLOGIA WYKONANIA INWENTARYZACJI ISTNIEJĄCEJ I ZAPLANOWANEJ ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ I USŁUGOWEJ

Inwentaryzację istniejącej i zaplanowanej zabudowy mieszkaniowej w całości wykonano w oprogramowaniu ArcGIS. W celu uporządkowania wykorzystanych danych źródłowych i uzyskanych danych wynikowych, dla każdej z gmin powiatu stworzono geobazę plikową, która jest podstawowym produktem wykonanych prac.

Do przygotowanej geobazy plikowej zostały zaimportowane dane źródłowe, a następnie, w oparciu o nie przeprowadzono analizy przestrzenne. Wykonane prace pozwoliły na uzyskanie obrazu stanu istniejącej i zaplanowanej zabudowy mieszkaniowej i usługowej w powiecie oraz poznanie procesów przestrzennych, które w nim zachodzą.

Pozyskane warstwy wynikowe istniejącej i zaplanowanej zabudowy mieszkaniowej i usługowej zostały zwizualizowane przy pomocy narzędzi reprezentacji kartograficznej, dostępnych w oprogramowaniu ArcGIS.

Prace polegające na uzyskaniu aktualnej liczby oraz rozmieszczenia placówek oświaty i służby zdrowia, a także podmiotów działalności gospodarczych, przeprowadzono wykorzystując narzędzia selekcji, filtrowania, agregacji oraz edycji danych statystycznych i przestrzennych, dostępnych w arkuszach kalkulacyjnych oraz w oprogramowaniu ArcGIS.

WYNIKI INWENTARYZACJI ISTNIEJĄCEJ I ZAPLANOWANEJ ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ I USŁUGOWEJ W GMINACH POWIATU WROCŁAWSKIEGO

W ramach inwentaryzacji istniejącej i zaplanowanej zabudowy mieszkaniowej i usługowej przeprowadzono dwie analizy zbiorcze dla obszaru całego powiatu. Ich liczba była zdeterminowana ilością i jakością pozyskanych danych. Prace miały na celu zbadanie rozmieszczenia podstawowych usług publicznych w powiecie – placówek oświaty i służby zdrowia oraz wyznaczenie obszarów koncentracji podmiotów gospodarczych w powiecie.

---

[2] Zdigitalizowano przeznaczenia terenów zawarte na rysunkach obowiązujących mpzp, którymi została zasilona baza danych systemu wroSIP, tworzona na podstawie „Porozumienia w sprawie wspólnej budowy Systemu Informacji Przestrzennej Powiatu Wrocławskiego wroSIP" przez jednostki powiatu wrocławskiego i wszystkie 9 gmin z powiatu.

[3] Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10. grudnia 2010 w sprawie Klasyfikacji Środków Trwałych (KŚT) (Dz. U. 2010 nr 242 poz. 1622) budynki posiadały przyporządkowane następujące funkcje użytkowe: przemysłowe, transportu i łączności, handlowo-usługowe, zbiorniki, silosy i budynki magazynowe; biurowe, szpitali i zakładów opieki medycznej; mieszkalne, oświaty, nauki i kultury oraz budynki sportowe; produkcyjne, usługowe i gospodarcze dla rolnictwa; inne niemieszkalne, nieokreślone.

[4] Z warstwy wektorowej budynków, znajdującej się w bazie danych Systemu Informacji Przestrzennej wroSIP, wybrano wszystkie o funkcji użytkowej „mieszkalne".

[5] Z warstwy wektorowej budynków, znajdującej się w bazie danych Systemu Informacji Przestrzennej wroSIP wybrano wszystkie te, których funkcja użytkowa była określona jako handlowo-usługowe, biurowe, szpitali i zakładów opieki medycznej, oświaty, nauki i kultury oraz budynki sportowe.

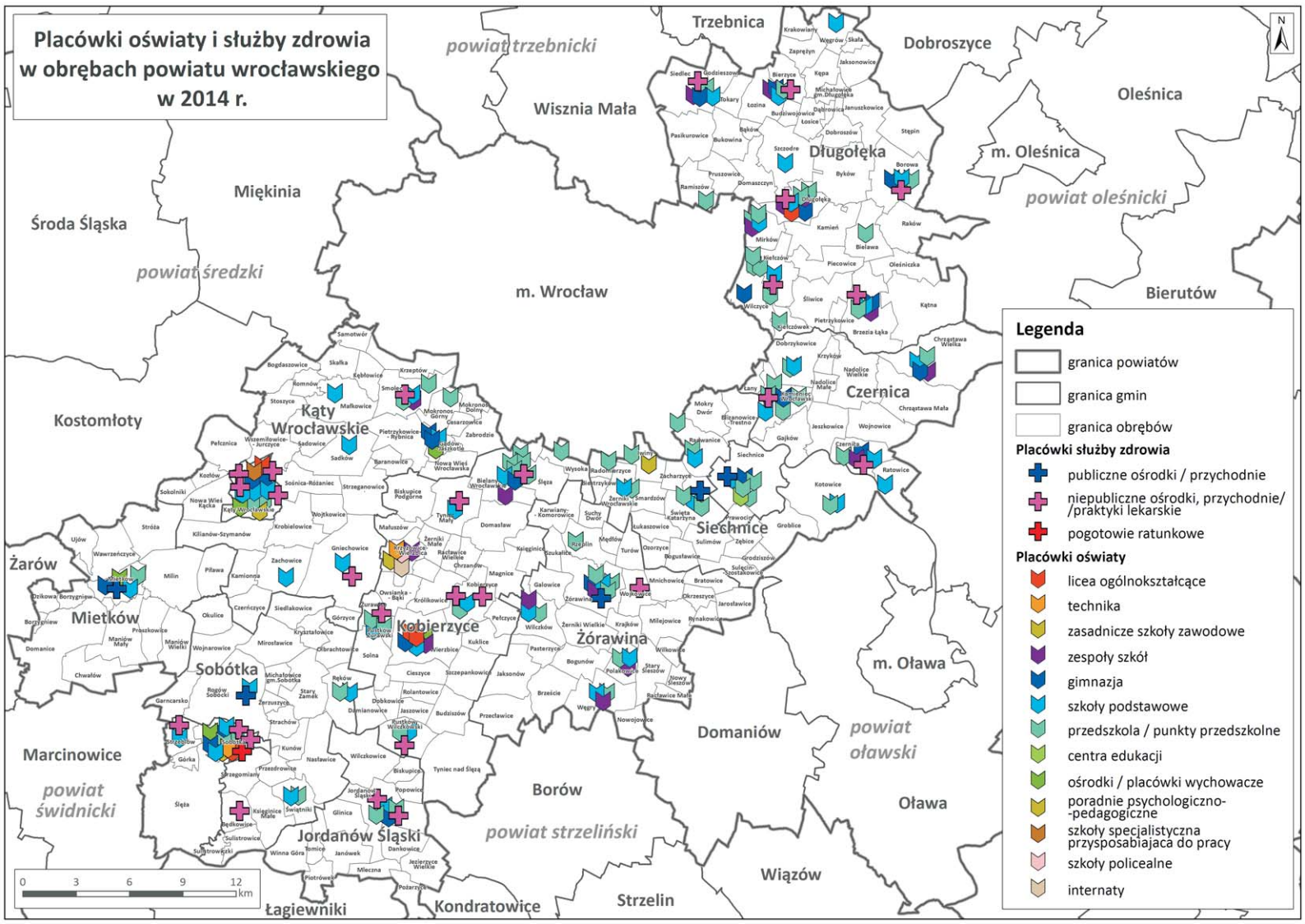
[6] Wektorowa warstwa przeznaczeń terenów była opracowywana zgodnie z projektem standardu przeznaczeń terenów przygotowanym w ramach „Porozumienia w sprawie wspólnej budowy Systemu Informacji Przestrzennej Powiatu Wrocławskiego wroSIP". W standardzie wskazano łącznie 65 przeznaczeń terenów.

[7] www.kuratorium.wroclaw.pl [dostęp: 11 marca 2015]

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Zgodnie z wynikami przeprowadzonej inwentaryzacji na obszarze powiatu wrocławskiego na dzień 31 grudnia 2014 r. działały 152 placówki oświaty, w tym 102 placówki publiczne i 50 placówek niepublicznych.
Placówki oświaty w powiecie wrocławskim skoncentrowane są w największych pod względem liczby mieszkańców miejscowościach oraz w strefie bezpośrednio przy granicy miasta Wrocławia, wzdłuż której zachodzą dynamiczne procesy suburbanizacyjne (por. Ryc. 1). O ile w największych miejscowościach powiatu (tj. Sobótka, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, in.) oddalonych od Wrocławia funkcjonują placówki oświaty gwarantujące edukację na różnych poziomach kształcenia (od przedszkolnego po ponadgimnazjalne), o tyle w przypadku miejscowości w pobliżu granicy administracyjnej Wrocławia są to przede wszystkim przedszkola i punkty przedszkolne.

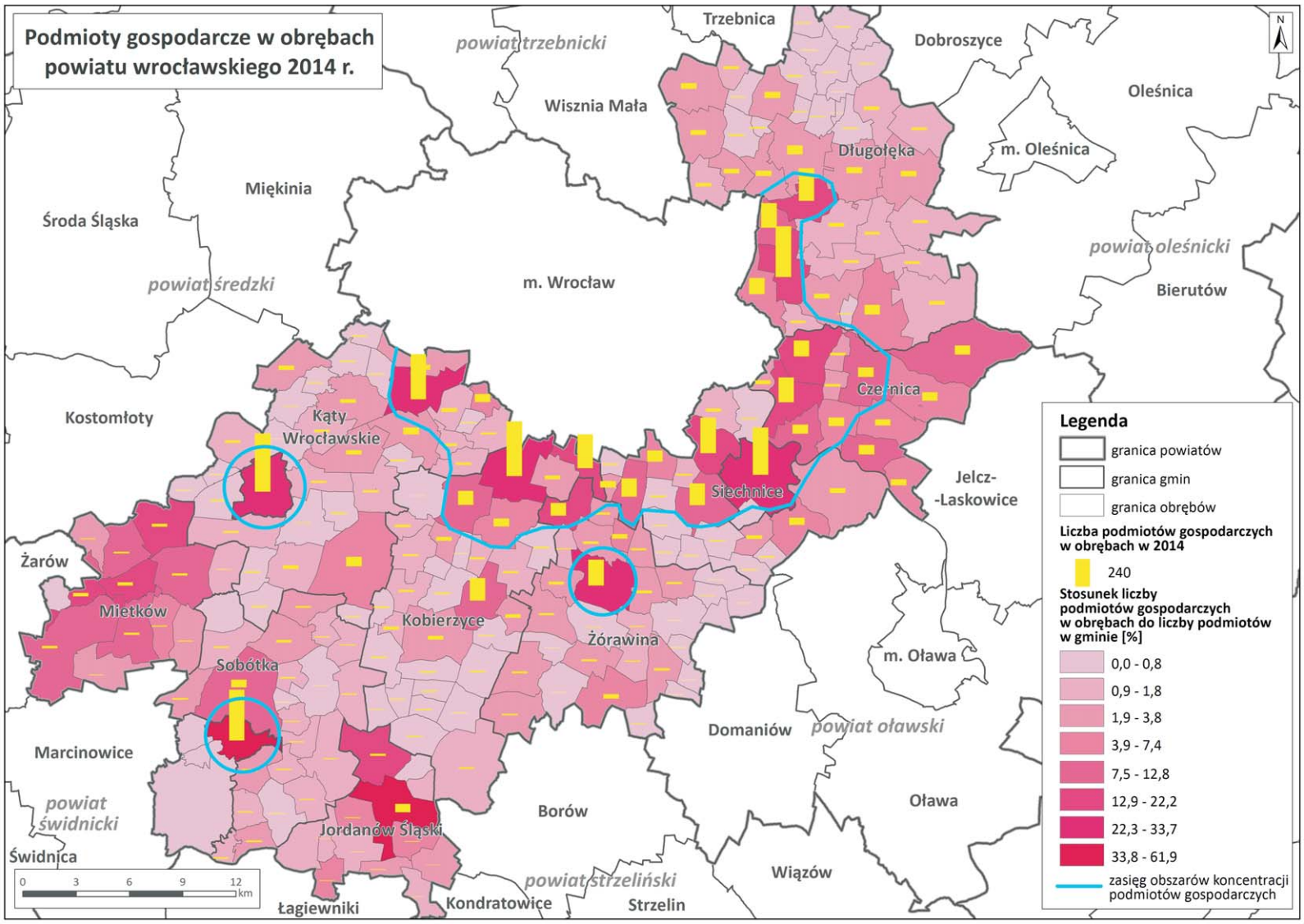
Ryc. 1. Placówki oświaty i służby zdrowia w gminach powiatu wrocławskiego.



Źródło: Opracowanie własne PZK

W powiecie funkcjonuje 8 szkół ponadgimnazjalnych i są one zlokalizowane w następujących miejscowościach: Sobótka, Kąty Wrocławskie, Długołęka, Krzyżowice, Wierzbice (Liceum Ogólnokształcące dla młodzieży z niepełnosprawnością ruchową i sprzężoną). Są to w większości miejscowości położone w południowo-zachodniej i zachodniej części powiatu, oddalone od granic Wrocławia o co najmniej 10 km. Zgodnie z pozyskanymi danymi, w gminach Czernica, Żórawina, Siechnice, Jordanów Śląski oraz Mietków nie jest zlokalizowana żadna szkoła ponadgimnazjalna.
Analizując rozmieszczenie placówek służby zdrowia w powiecie nie można wyznaczyć większych obszarów ich koncentracji. Skupiska placówek znajdują się jedynie w miastach Sobótka oraz Kąty Wrocławskie (por. Ryc.1). Zdecydowaną większość placówek służby zdrowia w powiecie stanowią niepubliczne ośrodki, przychodnie oraz praktyki lekarskie. Ich największa liczba jest zlokalizowana w gminach Długołęka (6), Kąty Wrocławskie (6) oraz Kobierzyce (5). Z pozyskanych danych wynika, że w gminach Mietków oraz Siechnice nie funkcjonuje ani jedna niepubliczna placówka służby zdrowia. Publiczne ośrodki zdrowia i przychodnie działają natomiast w 5 miejscowościach powiatu, tj. Mietkowie, Rogowie Sobóckim, Żórawinie, Świętej Katarzynie oraz Siechnicach. Ponadto w Sobótce jest zlokalizowana podstacja Pogotowia Ratunkowego we Wrocławiu.
Podmioty gospodarcze w powiecie zlokalizowane są przede wszystkim w obrębach ościennych Wrocławia oraz w 4 innych miejscowościach powiatu, tj. w Kątach Wrocławskich, Sobótce, Żórawinie oraz Kobierzycach (por. Ryc. 2). Obszary koncentracji podmiotów gospodarczych pokrywają się z tymi wyznaczonymi dla placówek oświaty i poniekąd dla placówek służby zdrowia.

Ryc. 2. Podmioty gospodarcze w obrębach powiatu wrocławskiego w 2014 r.



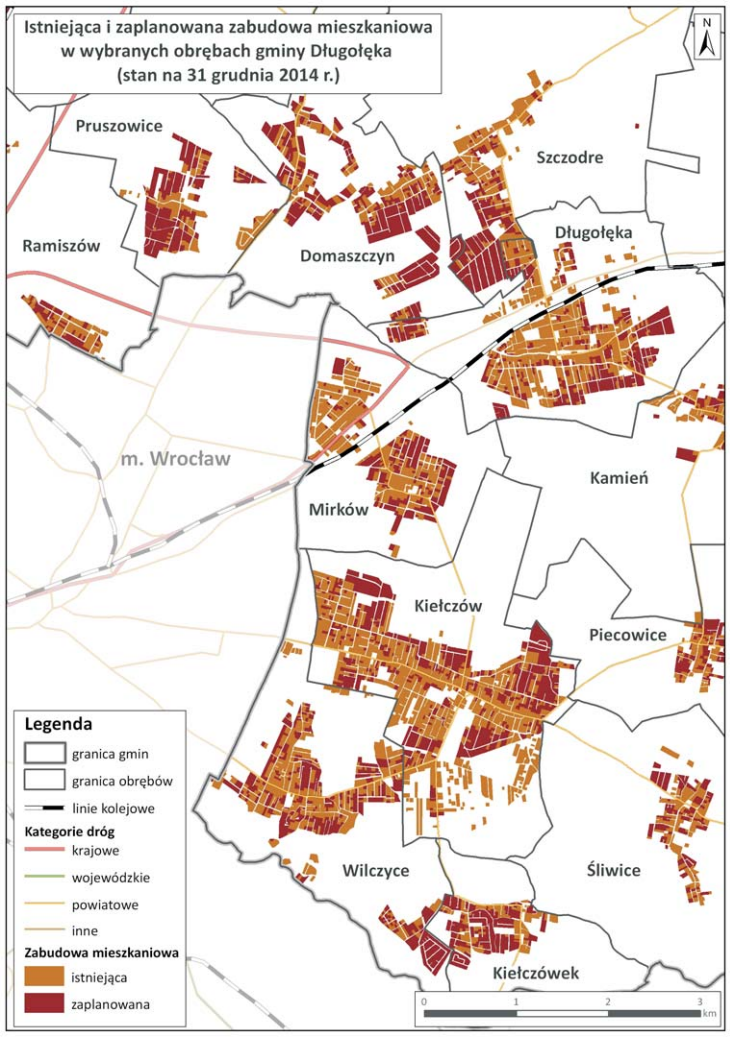
Źródło: Opracowanie własne PZK

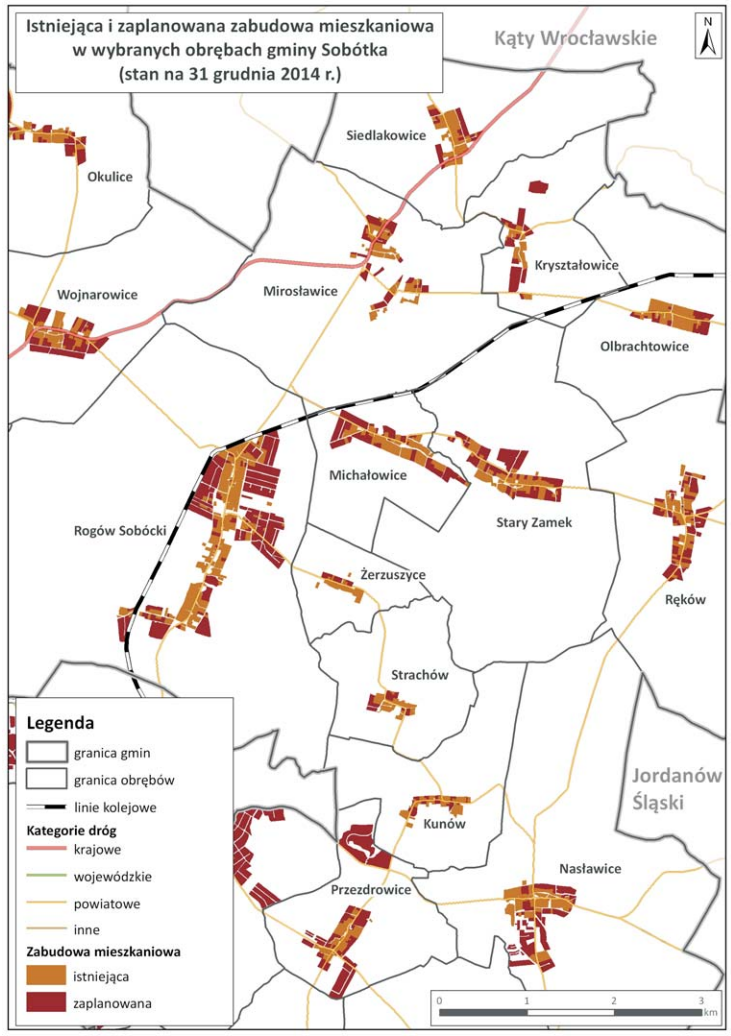
Inną zależność, którą udało się zauważyć jest spadek liczby podmiotów gospodarczych w obrębach powiatu wraz ze wzrostem odległości od granic administracyjnych Wrocławia. Najmniej podmiotów jest zarejestrowanych w południowej i południowo-zachodniej części powiatu (gmina Mietków, gmina Jordanów Śląski, gmina Sobótka - poza miastem Sobótka, gmina Żórawina – poza miejscowością Żórawina, obręby z południowej części gminy Kobierzyce). Niewielką liczbą podmiotów gospodarczych charakteryzują się również obręby z północnej części gminy Długołęka. W przypadków podmiotów gospodarczych obliczono również stosunek liczby podmiotów gospodarczych w poszczególnych obrębach do liczby podmiotów w gminie. Największe wartości procentowe uzyskały obręby ościenne Wrocławia oraz kilka obrębów zlokalizowanych w innych częściach powiatu (Kąty Wrocławskie, Sobótka, Jordanów Śląski, Żórawina, Kobierzyce) (por. Ryc. 2). W tych jednostkach stosunek liczby podmiotów gospodarczych do całkowitej liczby podmiotów w gminie przekracza często 20%, a w skrajnych przypadkach w miejscowości Sobótka i Jordanów Śląski wynosi kolejno 61,9 i 60,3% (wyraźna dominacja tych ośrodków nad innymi miejscowościami w gminie). Jedynie w obrębach gminy Czernica i Mietków procentowy udział podmiotów gospodarczych w poszczególnych obrębach rozkładał się równomiernie i oscylował wokół 4-10 %.

Wyniki inwentaryzacji istniejącej i planowanej zabudowy potwierdziły istnienie procesów suburbanizacyjnych w różnych częściach powiatu. Najsilniej przebiegają one w gminach bezpośrednio sąsiadujących z Wrocławiem (Czernica, Długołęka, Kobierzyce, Kąty Wrocławskie). Im większa odległość od granic administracyjnych stolicy województwa tym są one słabsze. Różnice między gminami są szczególnie widoczne w kontekście istniejącej i zaplanowanej zabudowy mieszkaniowej (por. Ryc. 3 i 4) W gminach otaczających Wrocław zaplanowana powierzchnia zabudowy zakłada często powiększenie powierzchni istniejącej zabudowy o ponad 100%. W przypadku realizacji ustaleń obowiązujących planów miejscowych zmianie ulegnie także charakter miejscowości w powiecie wrocławskim. W większości wsi zlokalizowanych w gminach bezpośrednio sąsiadujących z Wrocławiem zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna zdominuje historyczną zabudowę zagrodową. W przypadku pozostałych gmin sytuacja jest nieco inna – rozległe połacie zabudowy mieszkaniowej zaplanowano przede wszystkim wokół największych miejscowości, natomiast w pozostałych, w większości przypadków, utrzymany zostanie zagrodowy charakter zabudowy (por. Ryc. 5 - 8). Wyraźne różnice są także widoczne w wyposażeniu poszczególnych miejscowości powiatu w usługi, w tym publiczne. W tym przypadku można zauważyć podobne zależności, jak w przypadku stanu istniejącej i zaplanowanej zabudowy. Wyraźnie lepiej wyposażone w usługi są miejscowości położone w bezpośredniej strefie oddziaływania Wrocławia, a także pojedyncze miasta zlokalizowane na obszarze powiatu (por. Ryc. 9 i 10).

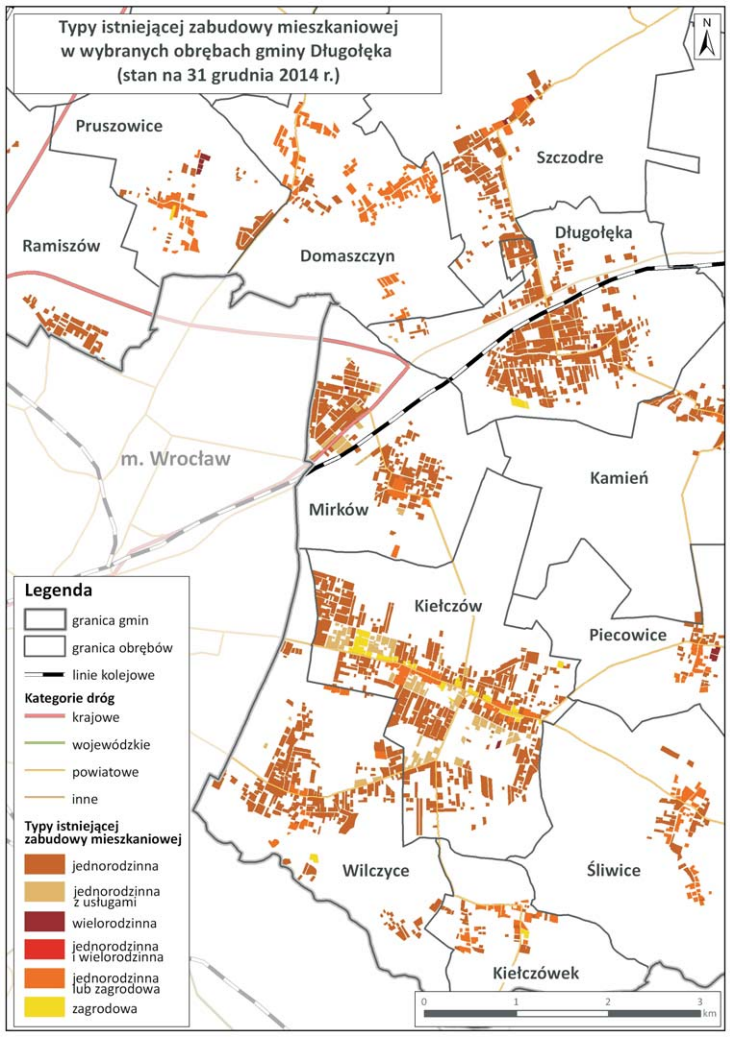
"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

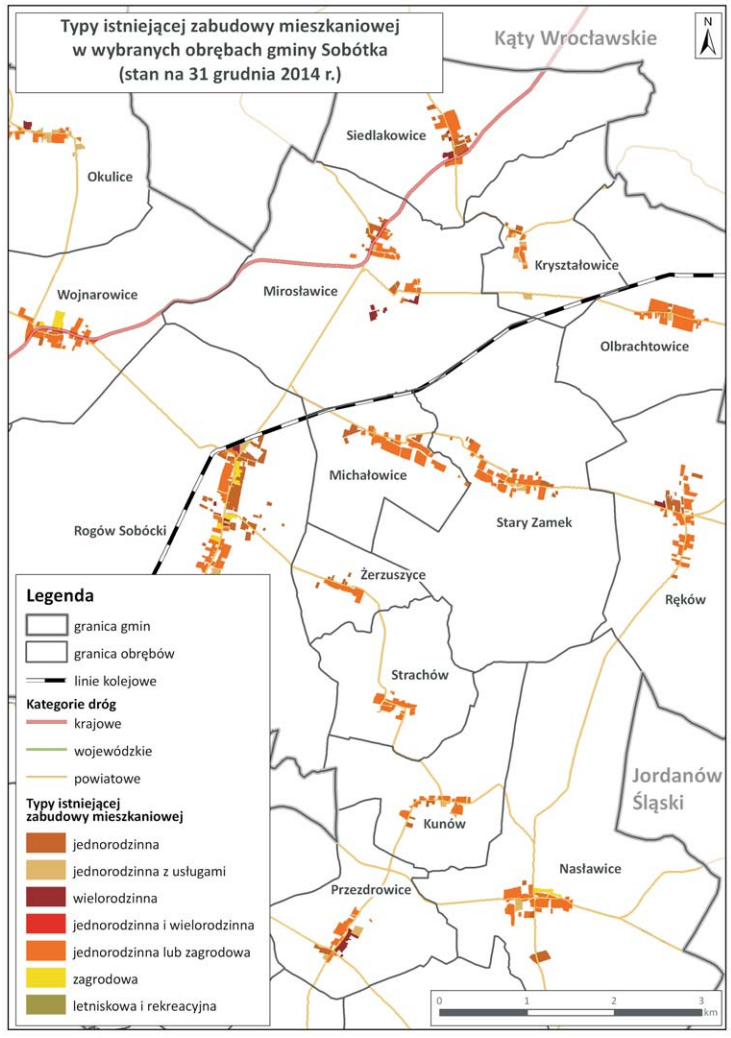
Ryc. 3 i 4. Istniejąca i zaplanowana zabudowa mieszkaniowa w wybranych obrębach gminy Długołęka (bezpośrednio graniczącej z Wrocławiem) i gminy Sobótka (niesąsiadującej z m. Wrocławiem).





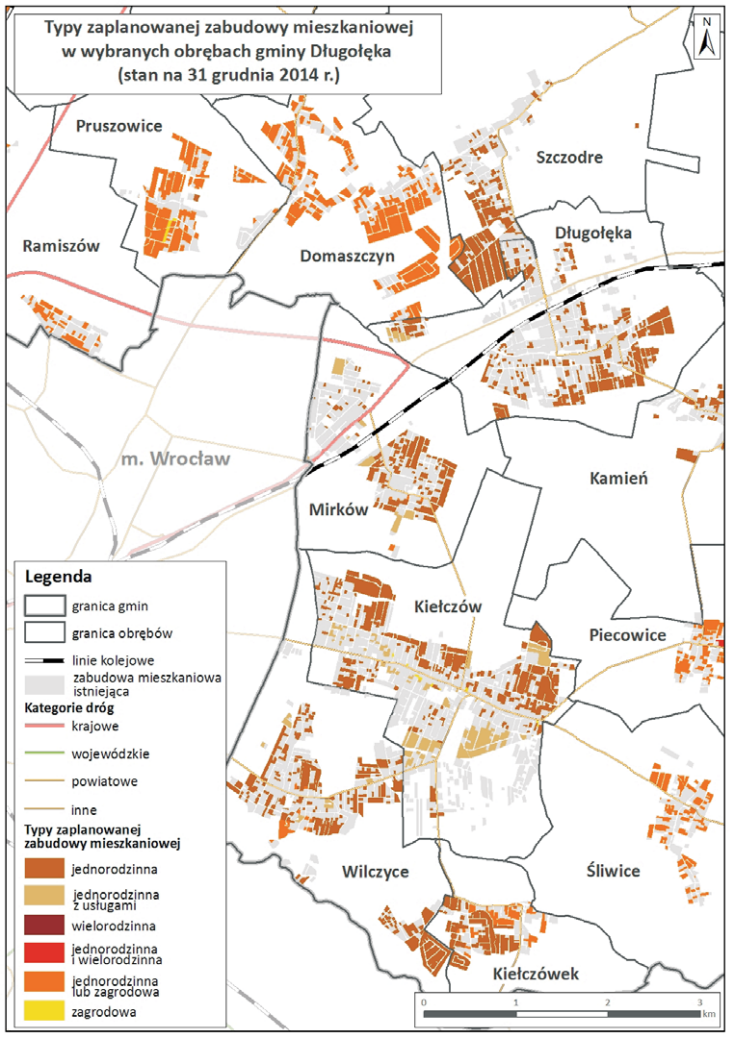
Ryc. 5 i 6. Typy istniejącej zabudowy mieszkaniowej w wybranych obrębach gminy Długołęka (bezpośrednio graniczącej z Wrocławiem) i gminy Sobótka (niesąsiadującej z m. Wrocławiem).

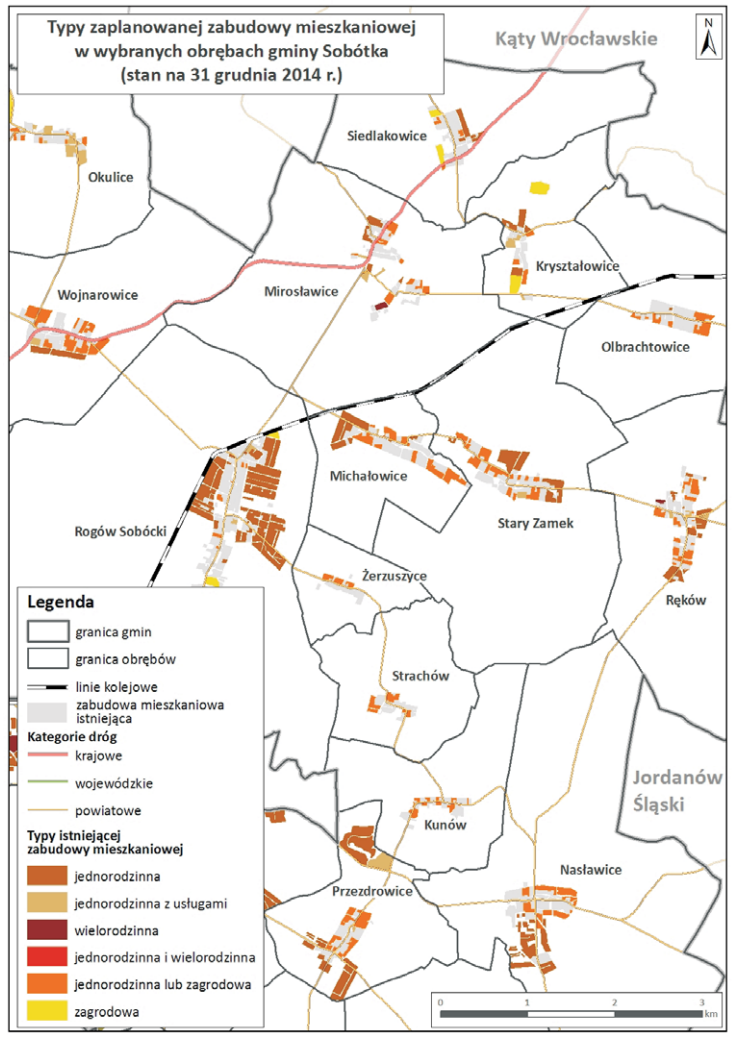




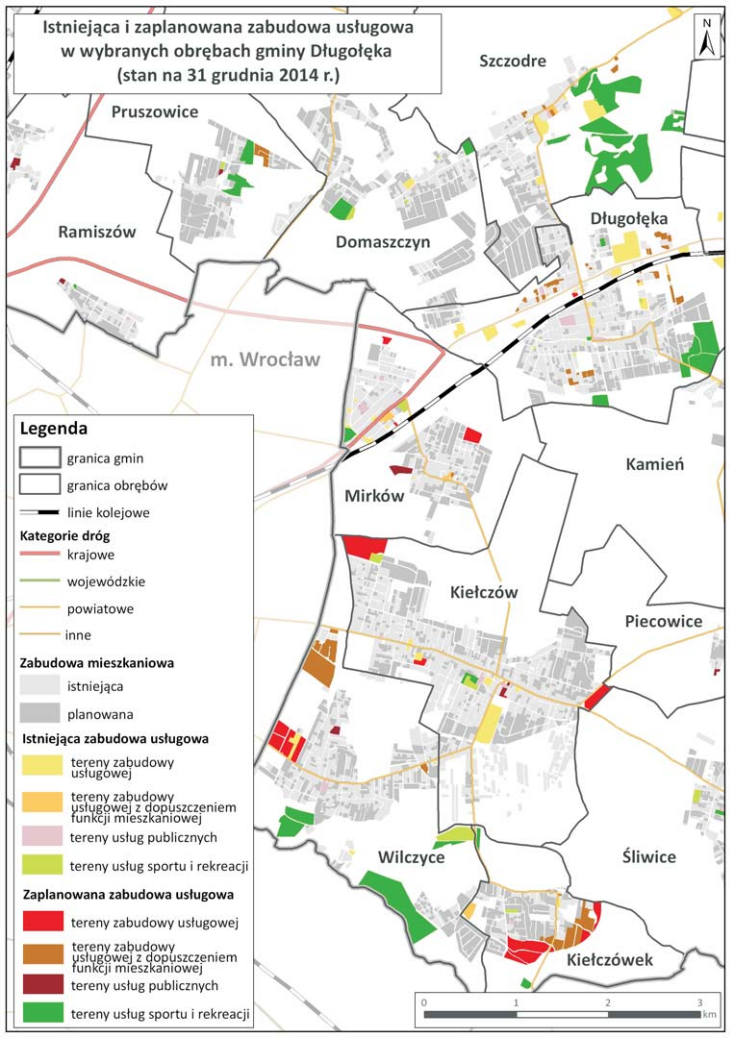
Źródło: Opracowanie własne PZK

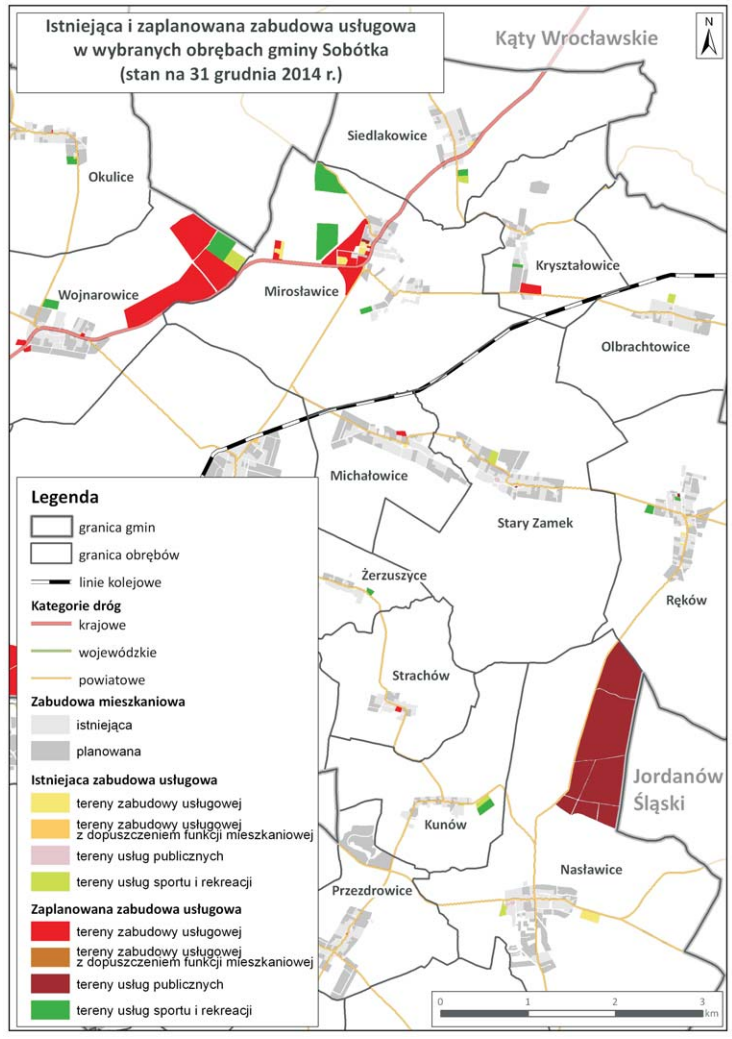
Ryc. 7 i 8. Typy zaplanowanej zabudowy mieszkaniowej w wybranych obrębach gminy Długołęka (bezpośrednio graniczącej z Wrocławiem) i gminy Sobótka (niesąsiadującej z m. Wrocławiem).





Ryc 9 i 10. Istniejąca i zaplanowana zabudowa usługowa w wybranych obrębach gminy Długołęka (bezpośrednio graniczącej z Wrocławiem) i gminy Sobótka (niesąsiadującej z m. Wrocławiem).





Źródło: Opracowanie własne PZK

PODSUMOWANIE

W celu kontrolowania przebiegu procesów suburbanizacji na obszarze powiatu wrocławskiego konieczne jest przeprowadzanie cyklicznej inwentaryzacji zabudowy mieszkaniowej i usługowej. Tylko działanie tego typu może w względnie całościowy sposób unaoczniać skutki suburbanizacji i być podstawą do podjęcia takich działań projektowych w zakresie planowania zabudowy mieszkaniowej i usługowej, które przyczynią się do zahamowania niekontrolowanego rozwoju budownictwa mieszkaniowego, jak i zagwarantują mieszkańcom odpowiednie wyposażenie w usługi, zwłaszcza publiczne. W celu wykonywania kolejnych inwentaryzacji niezbędnym wydaje się być stała aktualizacja danych wejściowych, w tym w szczególności warstwy przeznaczeń terenów będącej wynikową warstwą digitalizacji obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wnioskuje się o wprowadzenie standardu opracowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w gminach powiatu, w zakresie wspólnych wytycznych do warunków technicznych realizacji zamówień, dotyczących wykonywania rysunków planów (np. wykorzystywanie w podkładzie aktualnej warstwy wektorowej z działkami, przekazywanie rysunków planów w formacie wektorowym, itp.). W znacznym stopniu wspomogłoby to procedurę aktualizacji warstwy z przeznaczeniami terenów. Konieczne jest także stałe aktualizowane bazy rastrów planów miejscowych oraz ich rejestru. Oprócz warstwy przeznaczeń terenów, niezbędnym wydaje się być pozyskiwanie ortofotmapy, przynajmniej w odstępach trzyletnich, tak aby możliwe było śledzenie zmian w zasięgach istniejącej zabudowy mieszkaniowej i usługowej. Należy również stale weryfikować aktualność warstw dotyczących usług publicznych, w tym placówek oświaty oraz służby zdrowia. Dzięki temu możliwe będzie kontrolowanie wyposażenia istniejących terenów mieszkaniowych w usługi tego typu. Realizacja wszystkich postulatów z pewnością wspomoże gminy powiatu w zakresie monitorowania i ewentualnego ograniczania procesów suburbanizacyjnych, bądź też ich świadomego stymulowania.

Zawartość bazy danych, wykorzystywanej przy wykonywaniu kolejnych inwentaryzacji powinna być zasilana nie tylko danymi znajdującymi się w zasobie powiatowym. Wskazane byłoby również wykorzystywanie zasobów innych jednostek samorządu terytorialnego na różnych szczeblach. Konieczne jest wypracowanie schematu współpracy w zakresie zasilania bazy, tak aby inwentaryzacje mogły być przeprowadzane w oparciu o aktualne dane. Dzięki kooperacji jednostek możliwe byłoby również poszerzenie zakresu danych wchodzących w skład bazy, co z pewnością wpłynęłoby na poprawę stopnia szczegółowości ewentualnych inwentaryzacji oraz wyeliminowałoby przynajmniej w części możliwość wystąpienia błędów wynikających chociażby z braku dostępu do niektórych danych. Współpraca jednostek w zakresie gromadzenia danych pozwoliłoby na ujednolicenie posiadanych przez nie zbiorów, chociażby w zakresie rozmieszczenia obiektów usługowych. Bez wątpienia powinna także powstać i być stale aktualizowana spójna baza danych przestrzennych, zawierająca obowiązujące dokumenty planistyczne opracowywane na różnym szczeblu, zarówno w formie wektorowej, jak i rastrowej.

Baza danych, która powstała podczas wykonywania inwentaryzacji istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej posłużyły do realizacji Zadań 5.2 i 5.3 Projektu pn. Studium spójności we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym, tj. „Diagnozy trendów i analizy potrzeb w zakresie lokalizacji funkcji usługowych w powiecie wrocławskim" oraz „Wytycznych planistycznych dla lokalizacji usług w powiecie wrocławskim". W ramach Zadań 5.2 i 5.3 sformułowano szczegółowe wnioski dla obszaru powiatu, dotyczące zabudowy mieszkaniowej, a zwłaszcza usługowej oraz sformułowano wytyczne projektowe dla lokalizacji zabudowy usługowej.

BIBLIOGRAFIA

Bański J., 2008, Strefa podmiejska – już nie miasto, jeszcze nie wieś, [w:] A. Jezierska-Thole, L.Kozłowski (red.), Gospodarka przestrzenna w strefie kontinuum miejsko-wiejskiego w Polsce, Wydawnictwo Naukowe UMK, Toruń, s. 29-43

Drozd K, 2012, Dynamika i kierunki rozlewania się Szczecina, [w:] Zeszyty naukowe, Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, s. 197-213

Gonda-Soroczyńska E., 2009, Przemiany strefy podmiejskiej Wrocławia w ostatnim dziesięcioleciu, [w:] Infrastruktura i Ekologia terenów Wiejskich, PAN, Oddział w Krakowie, s. 149-165

Hełdak M, 2010, Rozwój przestrzenny zabudowy w strefie dużych miast, [w:] Acta Scientarium Polonorum, Administratio Locorum, Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, nr 9, s.37-46

Ilnicki D, 2009, Przestrzenne zróżnicowanie poziomu rozwoju usług w Polsce. Teoretyczne i praktyczne uwarunkowania badań, [w:] Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego, t.11, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego

Kaczmarek T., 2008 , Aglomeracja poznańska jako region badania i działania, [w:] Kaczmarek T., Mazgajski A. (red.), Powiat poznański. Jakość przestrzeni i jakość życia, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 15-37

Szmytkowska M., 2013, Ku urbs czy sub-urbs? Przestrzeń i mieszkańcy nowych osiedli mieszkaniowych w obszarach peryferyjnych dużych miast, [w:] Kształtowanie współczesnej przestrzeni miejskiej, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, s. 550-562

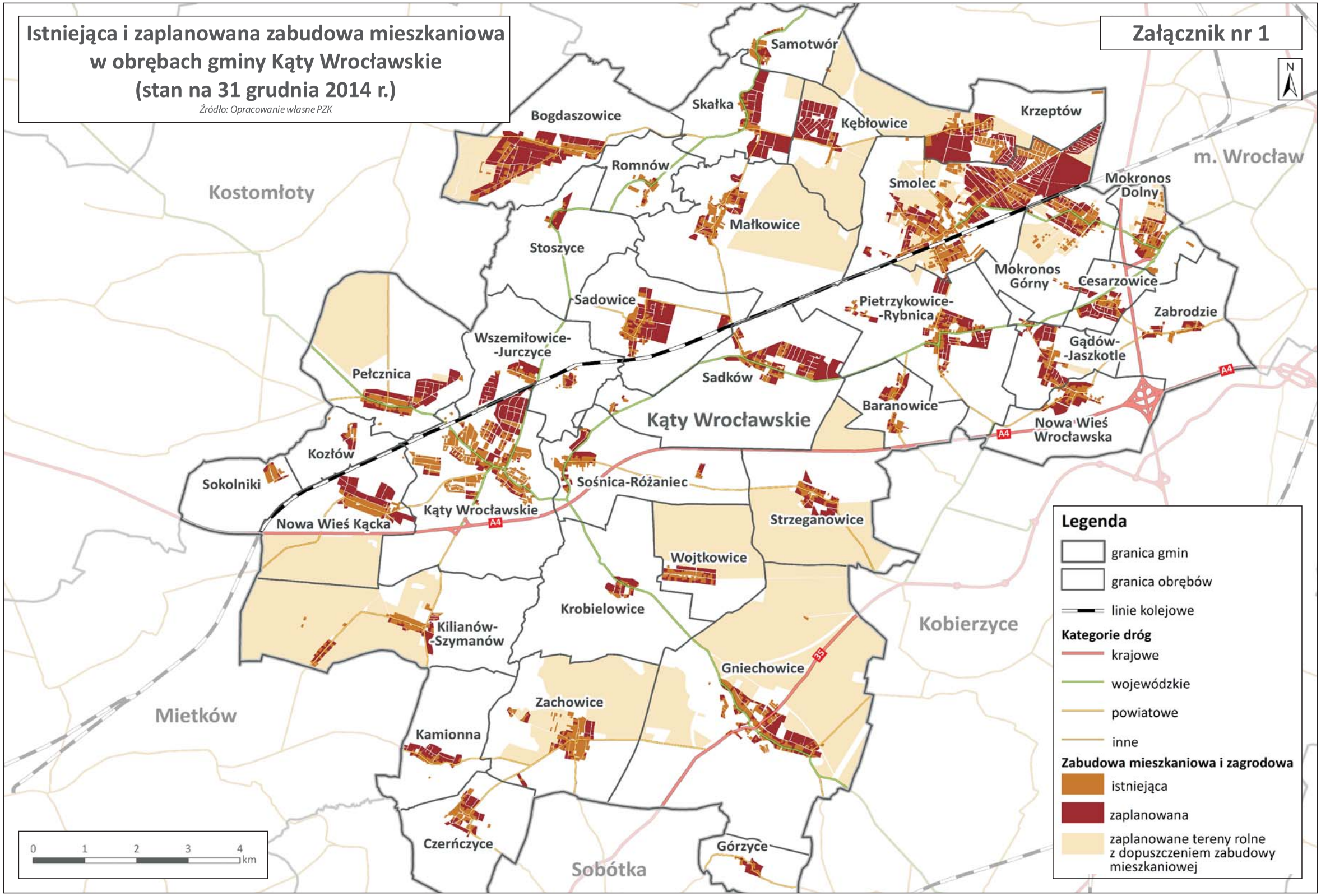
Parysek J. 2008. Procesy suburbanizacji w aglomeracji poznańskiej, [w:] Kaczmarek T., Mazgajski A. (red.), Powiat poznański. Jakość przestrzeni i jakość życia, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań. s. 71 - 90

Tokajuk J., 2011, Konflikty przestrzenne na styku istniejącej zabudowy zagrodowej i planowanej zabudowy mieszkaniowej na terenach wsi strefy podmiejskiej włączonych do obszaru miasta Białegostoku, [w:] Przestrzeń i forma, nr 15, Szczecińska Fundacja Edukacji i Rozwoju Addytywnego „Sfera", s. 311-320

Istniejąca i zaplanowana zabudowa mieszkaniowa w obrębach gminy Kąty Wrocławskie (stan na 31 grudnia 2014 r.)

Źródło: Opracowanie własne PZK

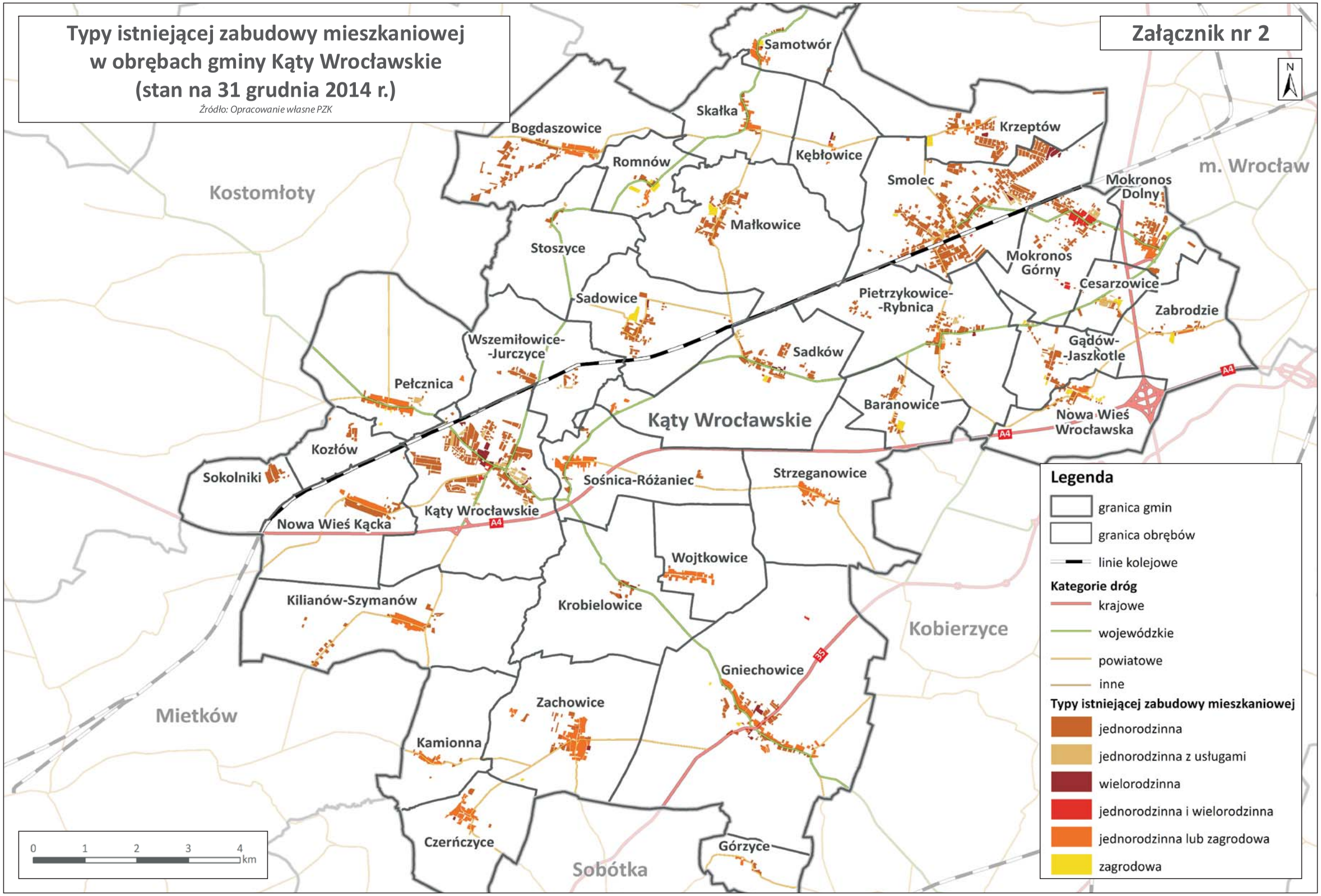
Załącznik nr 1



Typy istniejącej zabudowy mieszkaniowej w obrębach gminy Kąty Wrocławskie (stan na 31 grudnia 2014 r.)

Źródło: Opracowanie własne PZK

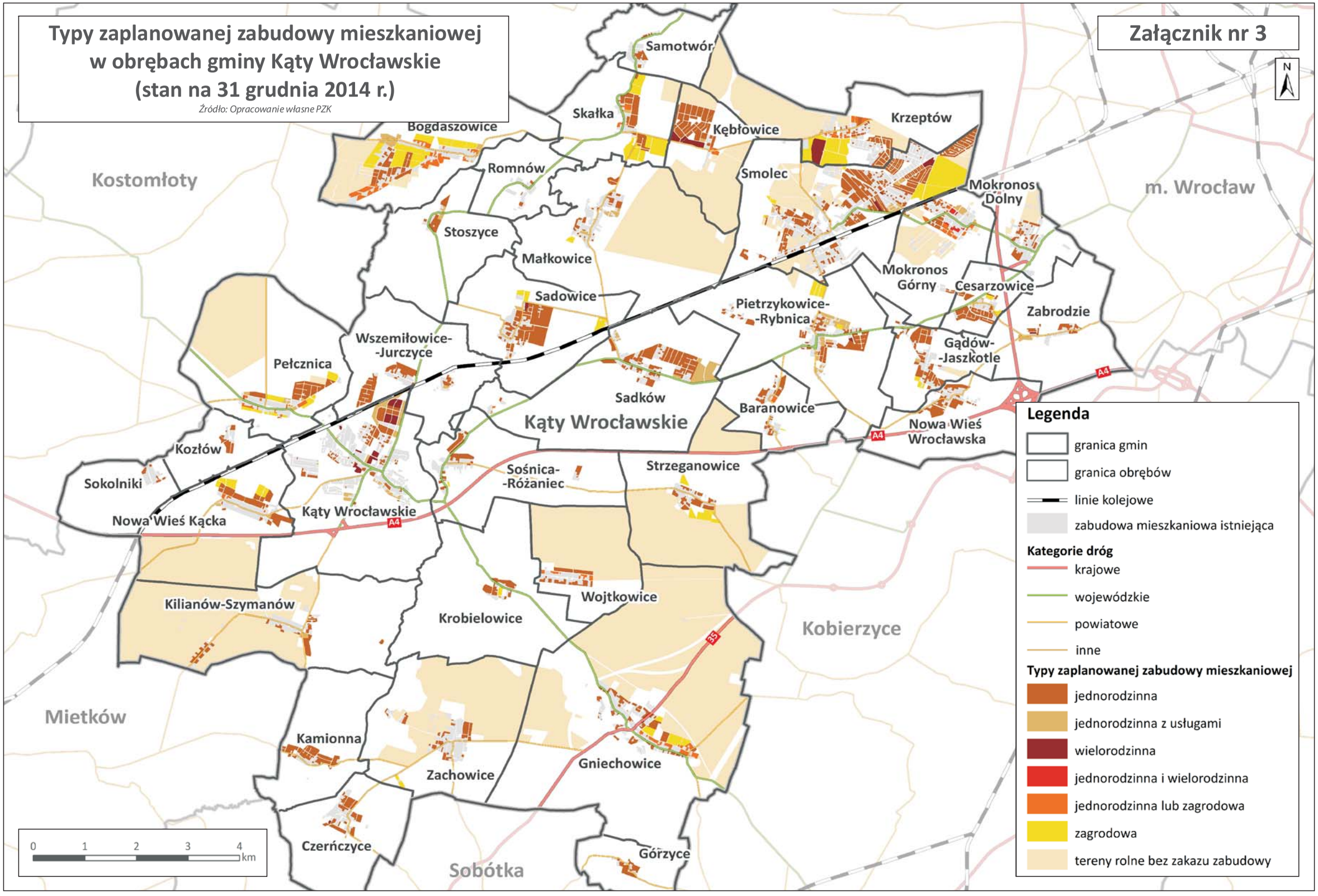
Załącznik nr 2



Typy zaplanowanej zabudowy mieszkaniowej w obrębach gminy Kąty Wrocławskie (stan na 31 grudnia 2014 r.)

Źródło: Opracowanie własne PZK

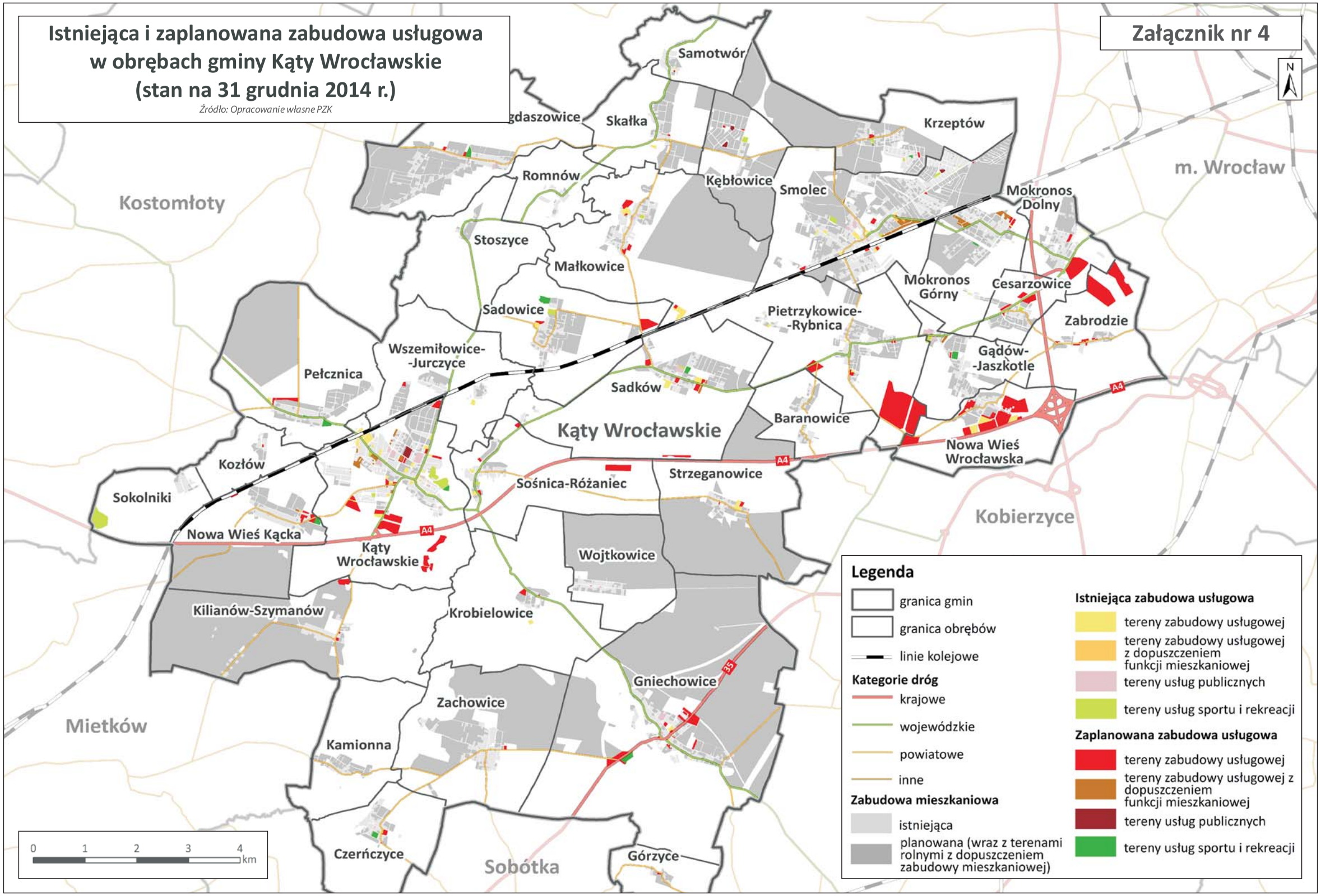
Załącznik nr 3



Istniejąca i zaplanowana zabudowa usługowa w obrębach gminy Kąty Wrocławskie (stan na 31 grudnia 2014 r.)

Źródło: Opracowanie własne PZK

Załącznik nr 4



Legenda

- granica gmin
- granica obrębów
- linie kolejowe

Kategorie dróg

- krajowe
- wojewódzkie
- powiatowe
- inne

Zabudowa mieszkaniowa

- istniejąca
- planowana (wraz z terenami rolnymi z dopuszczeniem zabudowy mieszkaniowej)

Istniejąca zabudowa usługowa

- tereny zabudowy usługowej
- tereny zabudowy usługowej z dopuszczeniem funkcji mieszkaniowej
- tereny usług publicznych
- tereny usług sportu i rekreacji

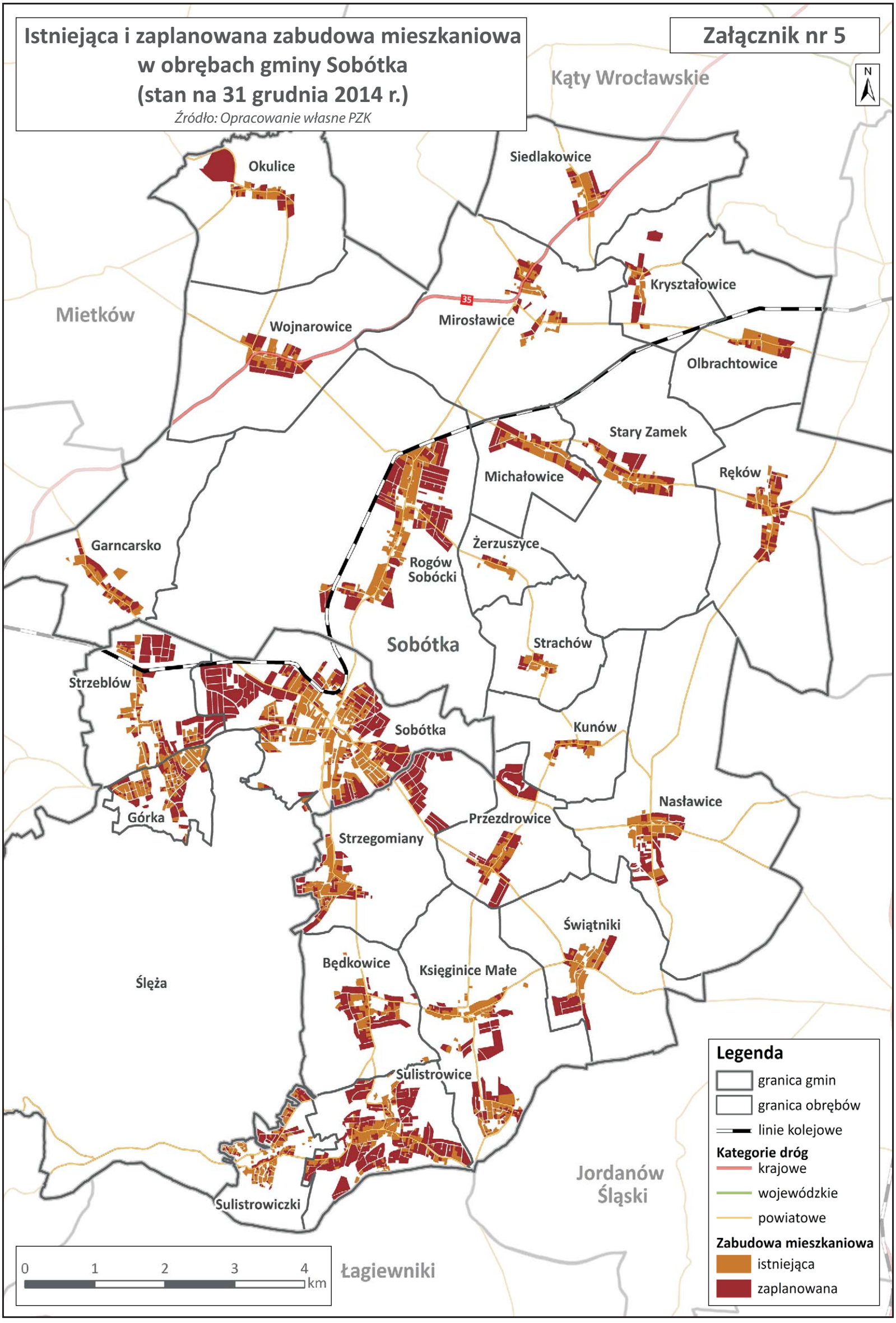
Zaplanowana zabudowa usługowa

- tereny zabudowy usługowej
- tereny zabudowy usługowej z dopuszczeniem funkcji mieszkaniowej
- tereny usług publicznych
- tereny usług sportu i rekreacji

Istniejąca i zaplanowana zabudowa mieszkaniowa w obrębach gminy Sobótka (stan na 31 grudnia 2014 r.)

Źródło: Opracowanie własne PZK

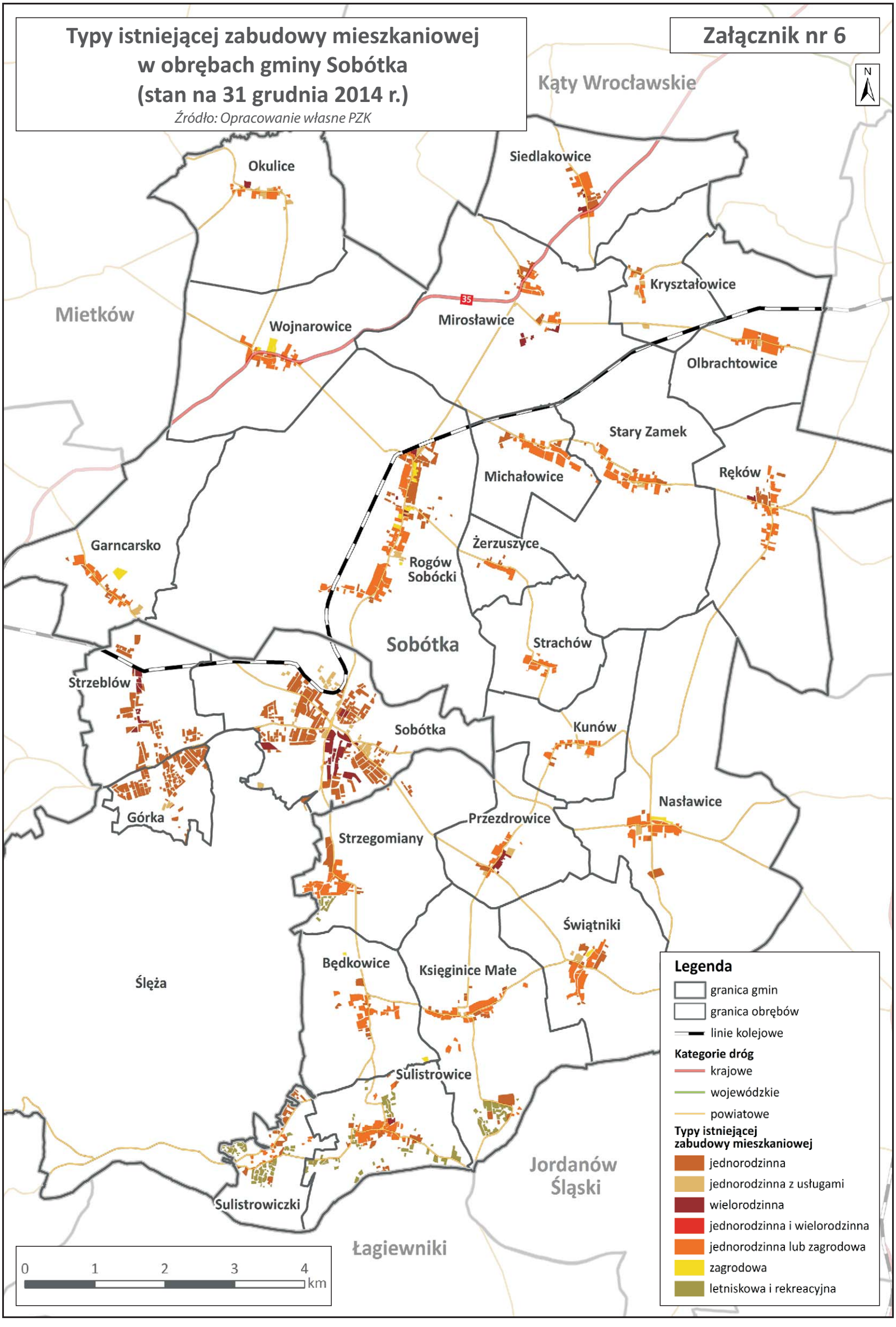
Załącznik nr 5



Typy istniejącej zabudowy mieszkaniowej w obrębach gminy Sobótka (stan na 31 grudnia 2014 r.)

Źródło: Opracowanie własne PZK

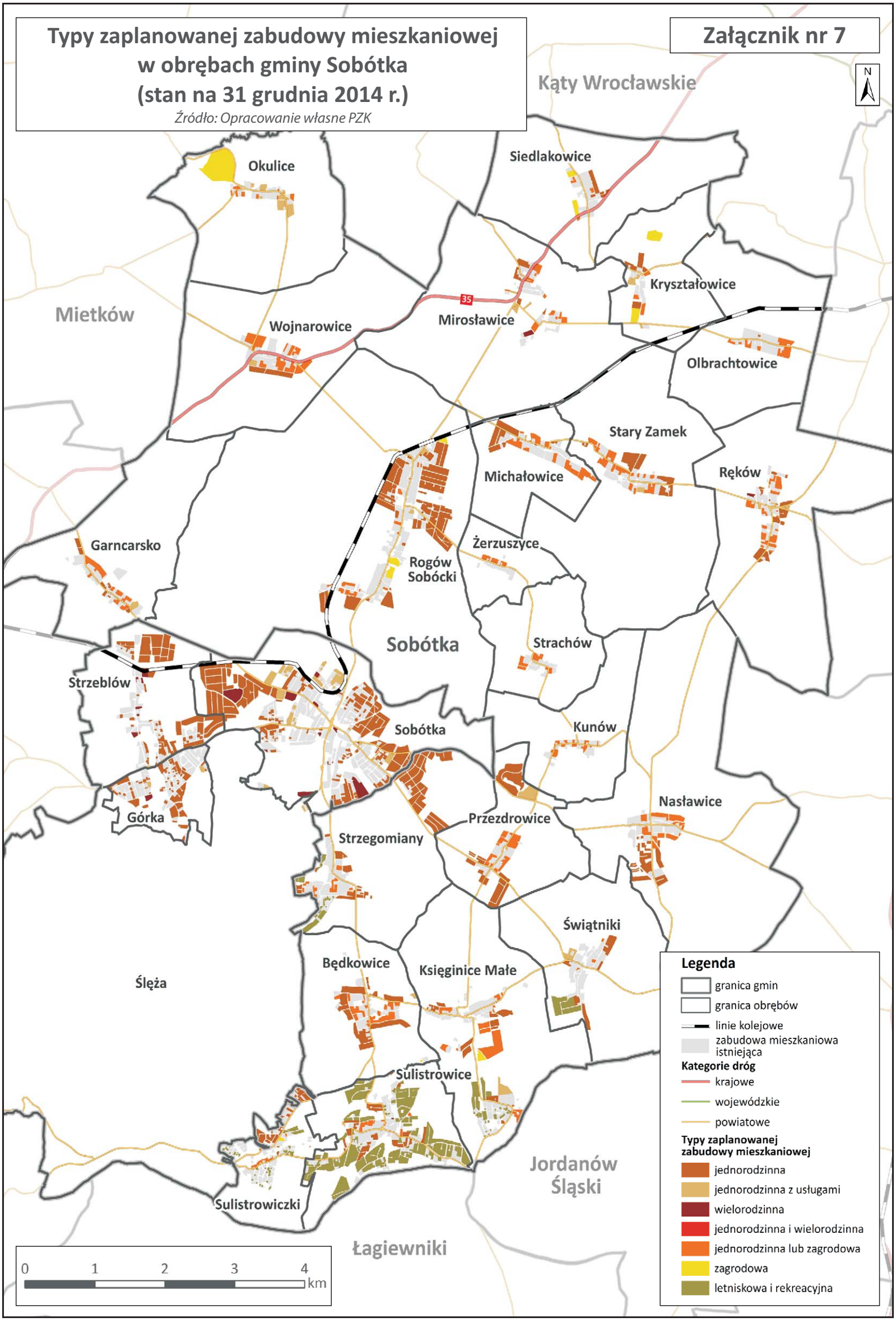
Załącznik nr 6



Typy zaplanowanej zabudowy mieszkaniowej w obrębach gminy Sobótka (stan na 31 grudnia 2014 r.)

Źródło: Opracowanie własne PZK

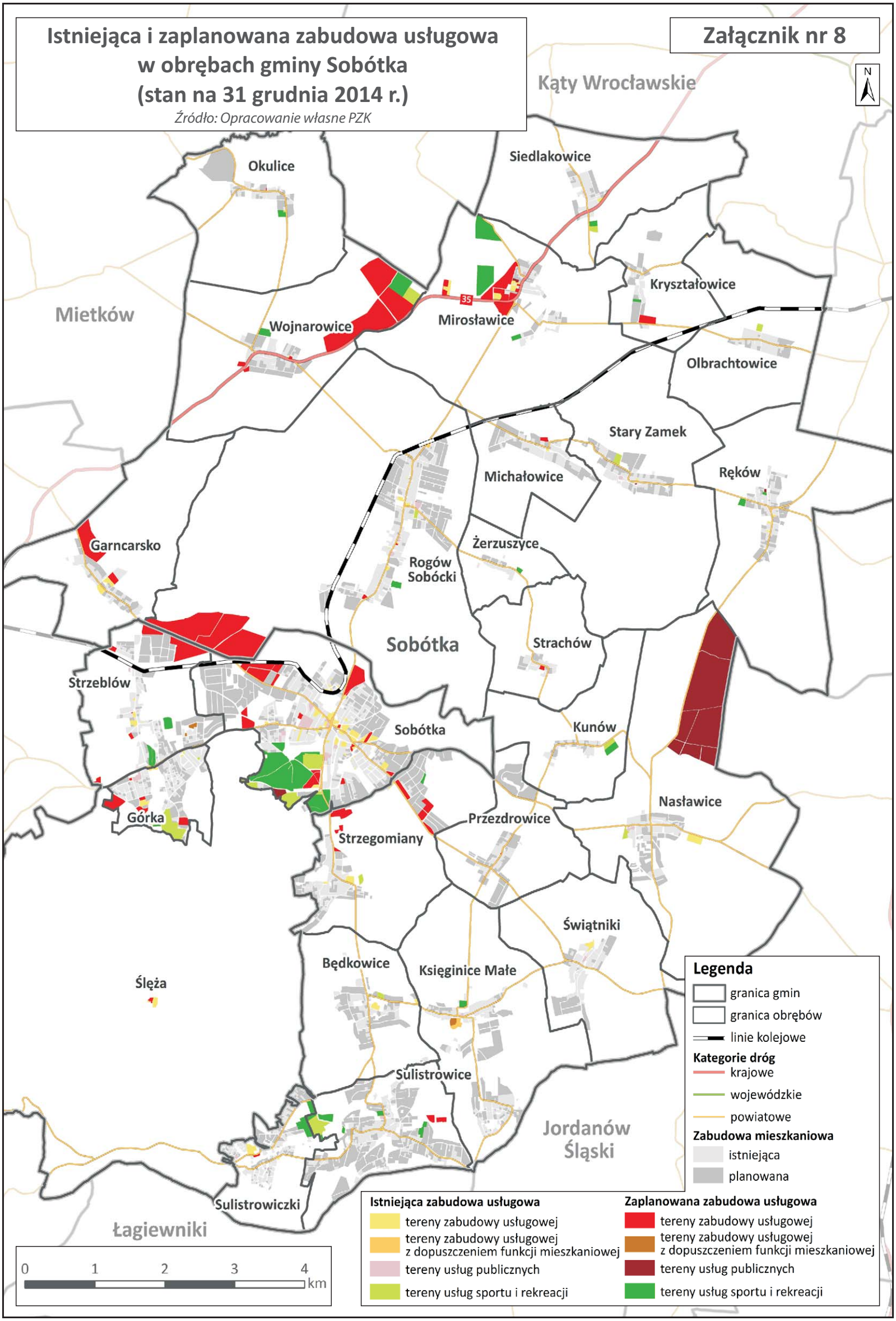
Załącznik nr 7



Istniejąca i zaplanowana zabudowa usługowa w obrębach gminy Sobótka (stan na 31 grudnia 2014 r.)

Źródło: Opracowanie własne PZK

Załącznik nr 8



WYTYCZNE DLA LOKALIZACJI WĘZŁÓW USŁUGOWYCH

WSTĘP

„Opracowanie wytycznych dla lokalizacji węzłów usługowych na obszarze powiatu wrocławskiego" zostało zrealizowane przez zespół ekspercki z Politechniki Wrocławskiej w okresie od grudnia 2014 r. do lutego 2015 r.

Całość opracowania obejmowała cztery etapy. W Etapie I przygotowano opis metodologii i struktur danych dot. inwentaryzacji terenów istniejącej i planowanej zabudowy usługowej i mieszkaniowej na obszarze powiatu wrocławskiego, katalog rodzajów usług w podziale na trzy poziomy: usługi podstawowe, usługi podstawowe centrotwórcze, usługi centrotwórcze oraz listę parametrów (atrybutów) umożliwiających mierzenie dostępności poszczególnych rodzajów usług.

Etap II służył opracowaniu map ukazujących dostępność czasową do istniejących usług poziomu podstawowego i podstawowego centrotwórczego (komercyjnych i publicznych) w powiecie wrocławskim poprzez sieć komunikacyjną samochodową, rowerową i pieszą. W Etapie III przygotowano diagnozę trendów w zakresie lokalizacji funkcji usługowych poziomu podstawowego i podstawowego centrotwórczego w powiecie wrocławskim, poszukiwano standardu wyposażenia w usługi podstawowe i podstawowe centrotwórcze terenów mieszkaniowych oraz opracowano mapy ukazujące potrzeby w zakresie lokalizacji funkcji usługowych poziomu podstawowego i podstawowego centrotwórczego w powiecie wrocławskim. Produktami Etapu IV są: model wyznaczania węzłów usługowych poziomu podstawowego i podstawowego centro twórczego oraz wytyczne planistyczne dla lokalizacji usług poziomu podstawowego i podstawowego centro twórczego.

W prezentowanej publikacji zamieszczono jedynie wybrane fragmenty raportów ze wszystkich czterech etapów. Podstawowym kryterium wyboru była chęć zwięzłego zaprezentowania najważniejszych wyników badań, dlatego pominięto tu szereg opisów obszernego kontekstu, w jakim odbywa się rozwój i planowanie usług w powiecie wrocławskim.

KATALOG RODZAJÓW USŁUG

Podstawą prezentowanego opracowania jest katalog rodzajów usług w podziale na trzy poziomy: usługi podstawowe (P), usługi podstawowe centrotwórcze (PC) i usługi centrotwórcze (C). Podział ten, choć uproszczony, uznać trzeba za uzasadniony i przydatny z punktu widzenia praktyki planistycznej, bowiem wytyczanie węzłów usługowych w przestrzeni zurbanizowanej polega m. in. na wyodrębnieniu odpowiednich kategorii przeznaczenia terenu w dokumentach planistycznych.

Trzy kierunki poszukiwań

Aby w sposób usystematyzowany i jednocześnie zgodny z rzeczywistymi tendencjami rozwoju przestrzennego opracować katalog usług, w pierwszym etapie przeprowadzono analizę studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin powiatu wrocławskiego. Wynika z niej, że większość samorządów prowadzi permisywną politykę przestrzenną w zakresie usług, czyli dopuszcza funkcje o charakterze usługowym (zwłaszcza funkcje komercyjne) na większości obszaru gminy jako jedno z przeznaczeń dominujących lub jako przeznaczenie uzupełniające. Obserwacja ta prowadzi do dwóch wniosków: (1) w praktyce planistycznej nie funkcjonuje jednoznacznie wyrażona hierarchia usług oraz (2) brak zapisów ograniczających lokalizowanie usług sprawia, że powstają one w sposób spontaniczny tam, gdzie znajdują odpowiednią ilość odbiorców.

W drugim etapie podjęto próbę wypracowania trójstopniowego katalogu usług w oparciu o istniejące klasyfikacje różnych typów, w tym zwłaszcza Polską Klasyfikację Działalności (PKD) oraz Polską Klasyfikację Wyrobów i Usług (PKWiU). Ten kierunek poszukiwań nie przyniósł jednak oczekiwanych efektów z uwagi na nadmierne rozdrobnienie kategorii usług w tych dokumentach oraz nieostry, trudny do ustalenia (lub wyłącznie intuicyjny) podział na usługi podstawowe, podstawowe centrotwórcze i centrotwórcze.

W związku z tym w trzecim etapie przeprowadzono pilotażową inwentaryzację 11 wybranych obrębów w różnych gminach powiatu wrocławskiego, w podziale na obręby o niskiej, średniej i wysokiej gęstości zaludnienia w terenach zabudowanych.

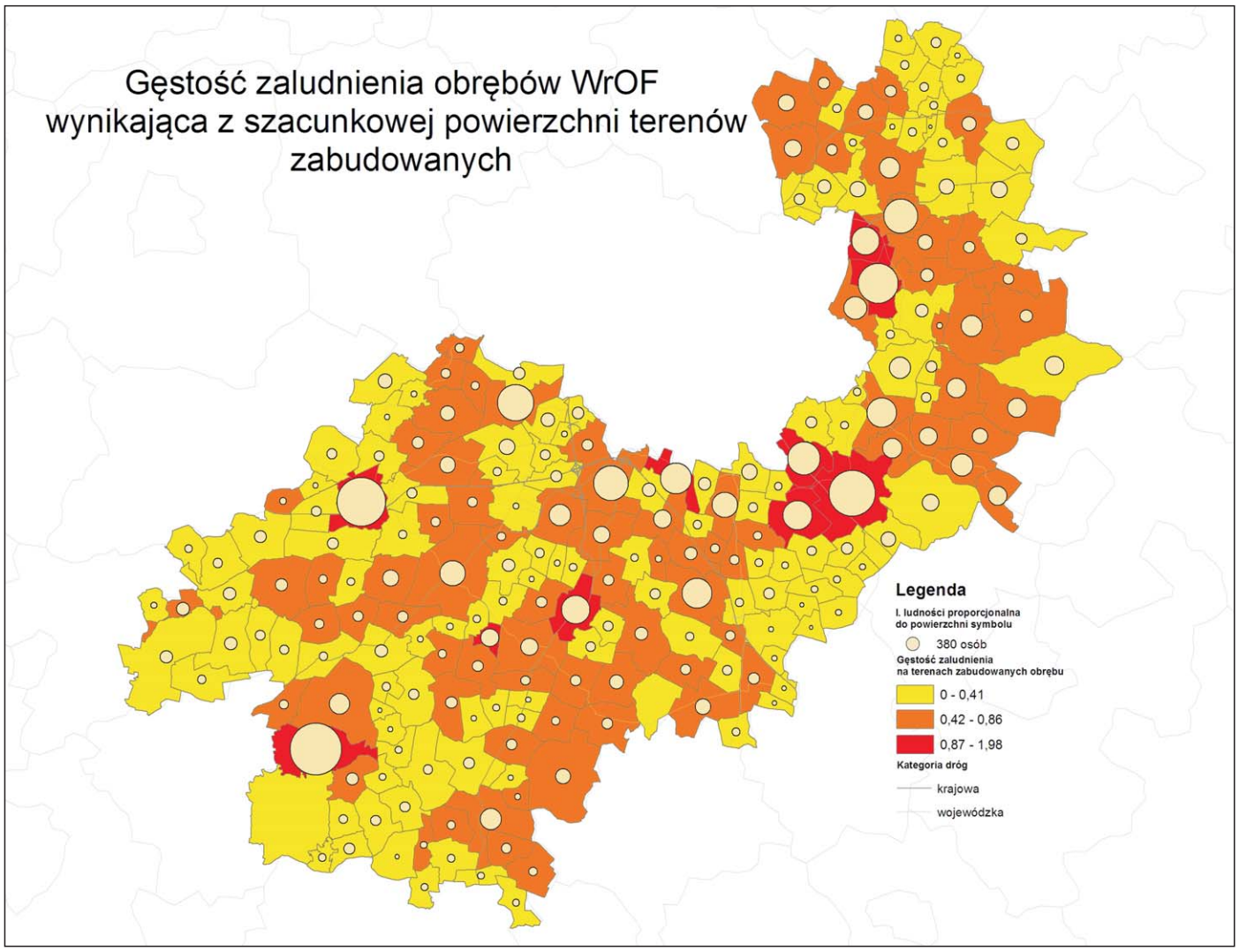
Inwentaryzacja wybranych obrębów

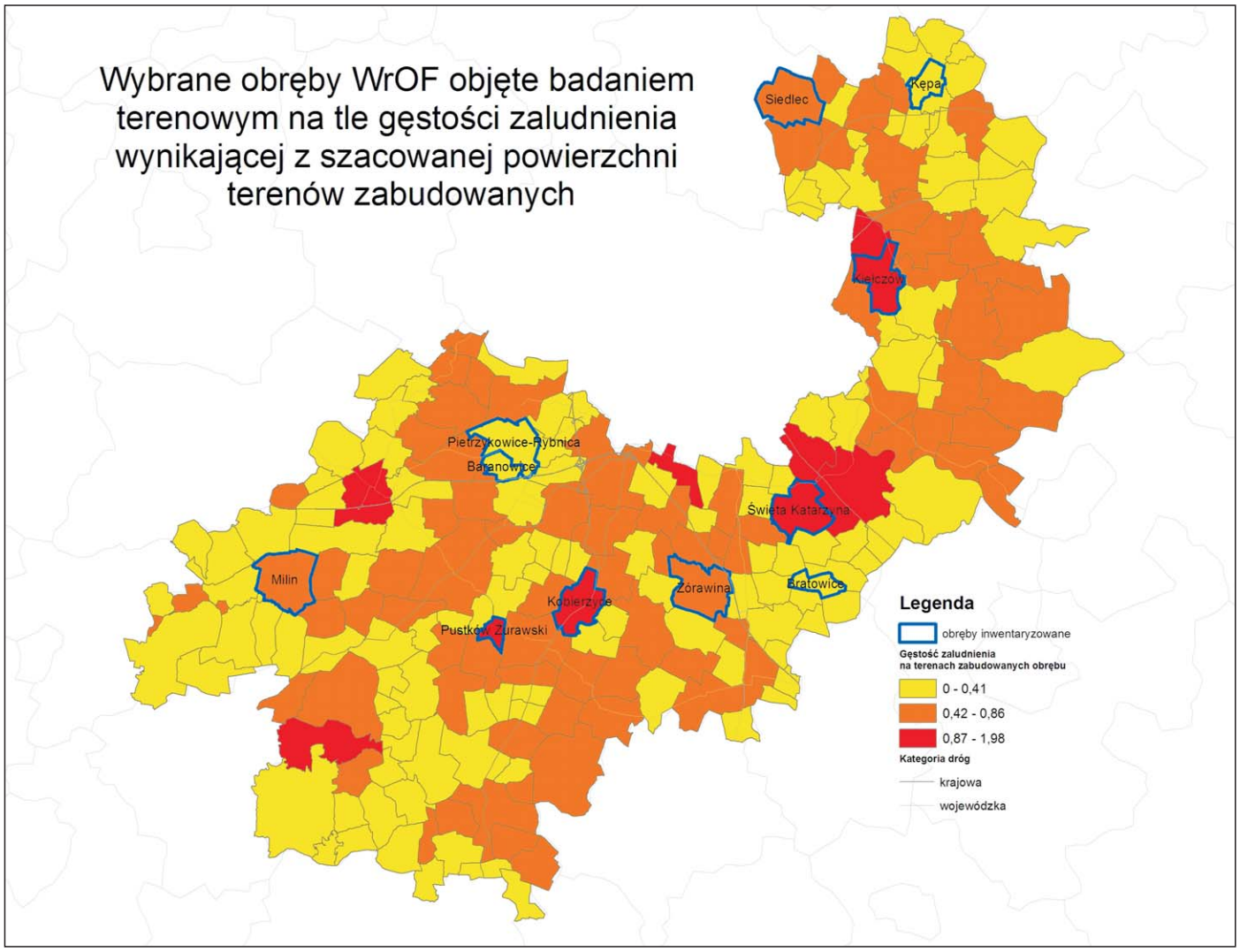
Inwentaryzacja (obserwacja terenowa) jest jedną z podstawowych metod badań w naukach geograficznych. Jest ona szczególnie przydatna w sytuacji braku bezpośrednich i miarodajnych danych dotyczących badanego zagadnienia.

Podstawowym celem badania terenowego było empiryczne określenie zakresu i form usług oferowanych na terenie wybranych miejscowości, tak aby móc na tej podstawie określić podstawowy zrąb katalogu usług. Ważna była także ocena spektrum branż w ramach świadczonych usług, która będzie pomocą przy charakterystyce jakościowej. Wszystkie te informacje zostały zebrane w formie kart inwentaryzacyjnych oraz uzupełnienia warstwy wektorowej budynków pochodzącej z bazy danych obiektów topograficznych.

Selekcja próby do badań terenowych została oparta na obliczonym wskaźniku gęstości zaludnienia przypadającym na przybliżony obszar terenów zabudowanych uzyskany na podstawie warstwy budynków pozyskanej z bazy danych obiektów topograficznych. Po przeanalizowaniu histogramu wyników uzyskany wskaźnik został arbitralnie podzielony na trzy kategorie uwzględniające funkcję przerwy naturalnej. Otrzymany w ten sposób kartogram posłużył do określenia możliwie najszerszej próby wynikającej z 3 kategorii gęstości zaludnienia oraz położenia poszczególnych obrębów wobec granic administracyjnych miasta Wrocławia. Poszczególne obręby zostały dobrane wg zakresu uzyskanych odległości: od 2 200 m do 20 500 m, co daje na tyle duży rozrzut, że można zaobserwować wpływ oddziaływania metropolii na lokowanie usług, jak i procesy endogeniczne.

Spośród obrębów charakteryzujących się najwyższą gęstością zaludnienia (przedział: 0,87 – 1,98) zdecydowano się na: Kiełczów (4 068 mieszkańców), Kobierzyce (2048), Pustków Żurawski (856) i Świętą Katarzynę (2163). W ramach pośredniego przedziału gęstości (0,41 – 0,86) zinwentaryzowano obręby: Milin (411), Żurawina (2347), Siedlec (718). Najrzadziej zaludnione obręby to: Baranowice (179), Bratowice (130), Kępa (192), Pietrzykowice-Rybnica (649).


Gęstość zaludnienia obrębów WrOF wynikająca z szacunkowej powierzchni terenów zabudowanych
Legenda
l. ludności proporcjonalna do powierzchni symbolu
380 osób
Gęstość zaludnienia na terenach zabudowanych obrębu
0 - 0,41
0,42 - 0,86
0,87 - 1,98
Kategoria dróg
krajowa
wojewódzka


Wybrane obręby WrOF objęte badaniem terenowym na tle gęstości zaludnienia wynikającej z szacowanej powierzchni terenów zabudowanych
Siedlec
Kępa
Kielczów
Pietrzykowice-Rybnica
Baranowice
Święta Katarzyna
Milin
Żórawina
Bratowice
Kobierzyce
Pustków-Żurawski
Legenda
obręby inwentaryzowane
Gęstość zaludnienia na terenach zabudowanych obrębu
0 - 0,41
0,42 - 0,86
0,87 - 1,98
Kategoria dróg
krajowa
wojewódzka

Przystępując do inwentaryzacji przyjęto założenie, że usługi powstają tam, gdzie znajdują odpowiednią liczbę odbiorców, ponieważ nie ma istotnych ograniczeń w ich rozwoju przestrzennym (a przynajmniej takich ograniczeń nie wprowadza polityka przestrzenna na poziomie gmin). W związku z tym uznano, że do grupy usług podstawowych zaliczone zostaną te, które występują w obrębach o najniższej gęstości zaludnienia w terenach zabudowanych (czyli sklep spożywczy, sklep wielobranżowy, kiosk warzywny, warsztat samochodowy, punkt wymiany butli gazowych, boisko, plac zabaw, skład opału etc.). Do grupy usług podstawowych centrotwórczych należeć będą usługi publiczne (administracja, oświata, ochrona zdrowia, kultura etc.) i komercyjne o charakterze rzemiosła (fryzjer, solarium, specjalistyczny warsztat, weterynarz etc.), ponieważ licznie pojawiają się one w obrębach o średniej i wysokiej gęstości zaludnienia. Wreszcie usługi centrotwórcze obejmować będą wszystkie pozostałe kategorie, obsługujące nie tylko mieszkańców ale i osoby przyjezdne (sklepy wielkopowierzchniowe, obiekty turystyczne, rekreacyjne i rozrywkowe, ośrodki naukowe etc.).

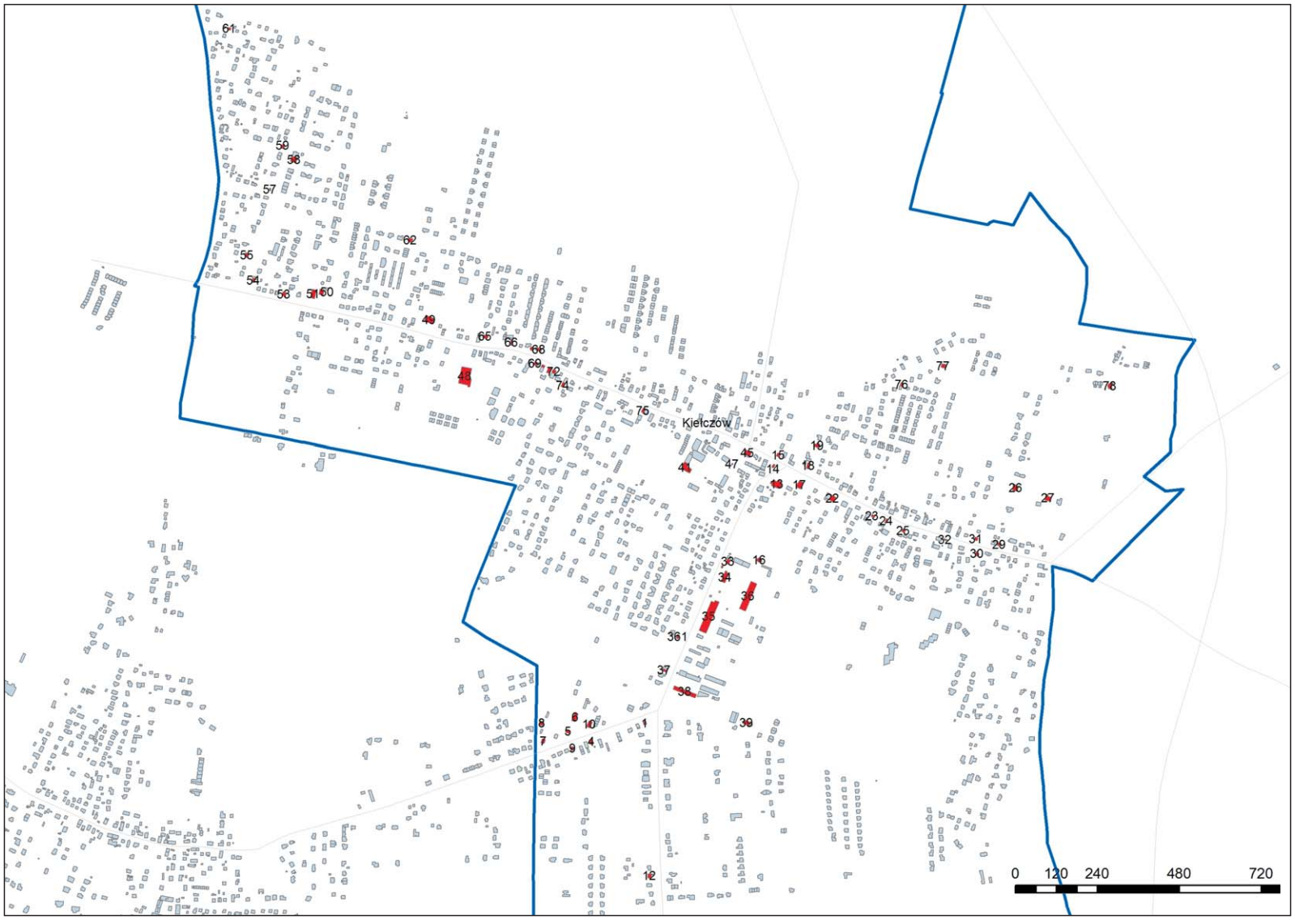
Wynikiem inwentaryzacji na obszarze 11 obrębów było zidentyfikowanie 282 obiektów usługowych (w wielu przypadkach będących obiektami wielofunkcyjnymi), z pominięciem terenowych obiektów sportowych oraz ich zakodowanie i zapisanie w kartach inwentaryzacyjnej poszczególnych obrębów.

Inwentaryzacja okazała się najbardziej skuteczną metodą budowania katalogu usług: wykazała silne zróżnicowanie wyposażenia w usługi w poszczególnych miejscowościach, doprowadziła do stworzenia listy rzeczywistych usług oraz pozwoliła na obserwację istniejących koncentracji obiektów usługowych o różnym programie funkcjonalnym.

Mapa wynikowa inwentaryzacji obiektów usługowych w obrębie Baranowice, gmina Kąty Wrocławskie (4.07.2014).



Mapa wynikowa inwentaryzacji obiektów usługowych w obrębie Kiełczów, gmina Długołęka (4.07.2014).



Najważniejsze założenia

Najważniejszymi założeniami przyjętymi przy konstruowaniu katalogu były:

- wprowadzenie podziału na usługi podstawowe (P), podstawowe centrotwórcze (PC) oraz centrotwórcze (C) w oparciu o wyniki inwentaryzacji przeprowadzonej w wybranych, reprezentatywnych obrębach powiatu wrocławskiego;
- zagwarantowanie możliwości bezpośredniego wykorzystania katalogu w praktyce planistycznej poprzez zastosowanie terminologii typowej dla dokumentów planistycznych (kategorie przeznaczenia terenu, inaczej funkcje planistyczne);
- powiązanie katalogu z istniejącą klasyfikacją Bazy Danych Obiektów Topograficznych (BDOT) stosowaną w instytucjach odpowiedzialnych za procesy planistyczne na poziomie powiatu i województwa;
- zastosowanie typologii obiektów handlowych zgodnie z obowiązującą nomenklaturą Głównego Urzędu Statystycznego[1].

Przy opracowaniu katalogu usług stosowano zasadę jednoznaczności grupowań, to znaczy zakresy poszczególnych rodzajów usług nie mogą zachodzić na siebie (nie może powstać sytuacja, w której określona usługa może być zaliczona do więcej niż jednej kategorii). Dotyczy to jednak wyłącznie kategorii przeznaczenia terenu, ponieważ w przypadku powiązań z BDOT zasady tej nie udało się zachować z uwagi na szeroki zakres poszczególnych pozycji tej klasyfikacji i konieczność powtórzenia niektórych obiektów na dwóch różnych poziomach katalogu.

Pomimo pewnych trudności (związanych np. z różnicami w nomenklaturze poszczególnych klasyfikacji oraz braku pewnych usług na terenie zinwentaryzowanych obrębów) udało się opracować spójny, możliwie obszerny katalog usług z wyróżnieniem poziomu podstawowego, podstawowego centrotwórczego i centrotwórczego. Jego zasadniczą treść stanowią kategorie przeznaczenia terenu (zamiennie nazywane „funkcjami planistycznymi"), do których dopasowano pozycje z klasyfikacji BDOT. Należy zaznaczyć, że przyjęty w katalogu podział na usługi podstawowe, podstawowe centrotwórcze i centrotwórcze ma jedynie walor porządkujący, a nie normatywny. Dzięki niemu uzyskujemy usystematyzowany zasób pojęć, podzielonych na podkategorie zgodnie z obserwacjami w przestrzeni.

[1]GUS wyróżnia następujące formy organizacyjne sklepów: domy towarowe, domy handlowe, supermarkety, hipermarkety, sklepy powszechne, sklepy wyspecjalizowane, pozostałe sklepy, apteki, stacje paliw (na podstawie Główny Urząd Statystyczny, Rynek wewnętrzny w 2012 r. Informacje i opracowania statystyczne. Warszawa 2013. Publikacja dostępna na http://www.stat.gov.pl).

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Katalog usług

Ostateczną wersję katalogu przedstawiono w tabeli. Uogólniając można powiedzieć, że wyróżnikiem poszczególnych poziomów usług w katalogu są:

- dla usług podstawowych (P) – występowanie niewielkich sklepów wielobranżowych, warsztatów samochodowych, niewielkich boisk oraz zabudowy mieszkaniowej z usługami towarzyszącymi,
- dla usług podstawowych centrotwórczych (PC) – występowanie usług publicznych o charakterze codziennym (oświata, zdrowie, administracja, sport i rekreacja, kultura), obiektów handlowych średniej wielkości, usług gastronomii oraz rzemiosła,
- dla usług centrotwórczych (C) – występowanie handlu wielkopowierzchniowego i wyspecjalizowanego oraz usług publicznych i komercyjnych wyższego rzędu (szkoły ponadgimnazjalne, szpitale, stadiony, muzea, turystyka, rozrywka etc.).

Katalog usług w podziale na usługi podstawowe, podstawowe centrotwórcze i centrotwórcze (w powiązaniu z kategoriami obiektów wg BDOT).

L. p.	Kategoria przeznaczenia terenu (funkcja planistyczna)	Rodzaj obiektu usługowego wg BDOT	
		Nazwa	Kod
	Usługi podstawowe		
1	Handel: pozostałe sklepy** (do do 119 m^2 powierzchni sprzedażowej)	Budynek handlowy, usługowy*	BB BD 04*
2	Obsługa komunikacji (warsztaty samochodowe ogólne, warsztaty rowerowe)	Zakład produkcyjny, usługowy, remontowy*	KU PG 01*
3	Usługi sportu i rekreacji (boiska, place sportowe, place zabaw)	Plac sportowy	BB SP 04
4	**ELEMENT UZUPEŁNIAJĄCY:** przestrzenie publiczne	[nie dotyczy]	[nie dotyczy]
5	**ELEMENT UZUPEŁNIAJĄCY:** przystanki komunikacji zbiorowej, parkingi dla rowerów	Przystanek kolejowy	OI KM 02
		Przystanek autobusowy lub tramwajowy	OI KM 01
	Usługi podstawowe centrotwórcze		
6	Administracja Bezpieczeństwo publiczne (straż gminna / straż miejska, straż pożarna, posterunek policji)	Inny budynek niemieszkalny*	BB BD 11*
7	Oświata (żłobki, przedszkola, szkoły podstawowe i gimnazja) Kultura (świetlica, biblioteka, czytelnia, dom kultury)	Budynek oświaty, nauki, kultury, sportu*	BB BD 08*
		Szkoła, zespół szkół*	KU OS 01*
		Przedszkole	KU OS 04
8	Usługi medyczne i zdrowotne (przychodnie POZ, gabinety lekarskie) Działalność socjalna (domy pomocy społecznej etc.) Usługi dla osób starszych, chorych i niepełnosprawnych (domy opieki, kluby seniora, mieszkania z opieką)	Budynek ochrony zdrowia, opieki socjalnej	BB BD 07
		Zakład opieki socjalnej, dom dziecka	KU OZ 02
		Budynek mieszkalny	BB BD 01
9	Usługi sportu i rekreacji (wielofunkcyjne kompleksy boisk, baseny, sale sportowe, ośrodki jeździeckie etc.)	Basen odkryty	BB SP 01
		Teren ośrodka sportowo-rekreacyjnego*	KU SK 01*
10	Usługi sakralne (kościół lub kaplica i obiekty towarzyszące)	Budynek sakralny*	BB BD 10*
11	Handel: sklepy powszechne** (od 120 do 399 m^2 powierzchni sprzedażowej) Apteki** Gastronomia i rozrywka (restauracje, kluby, dyskoteki) Finanse (banki etc.) Doradztwo podatkowe, finansowe i prawne Obsługa rolnictwa	Budynek handlowy, usługowy*	BB BD 04*
12	Rzemiosło (w tym fryzjer, zegarmistrz, szewc, kaletnik, krawiec, kuśnierz, fotograf, jubiler, ksero, czyszczenie, sprzątanie, pranie etc.) Usługi z zakresu urody Usługi pogrzebowe	Zakład produkcyjny, usługowy, remontowy*	KU PG 01*
13	Obsługa komunikacji (warsztaty samochodowe specjalistyczne, myjnie samochodowe)	Zakład produkcyjny, usługowy, remontowy*	KU PG 01*
14	Usługi informatyczne, telekomunikacyjne, poczta	Budynek transportu, łączności	BB BD 03
15	Biura Usługi projektowe	Budynek biurowy	BB BD 06
16	Targowiska	Targowisko, bazar	KU HU 02
	Stacje paliw**	Stacja paliw	KU KO 06
17	Turystyka i wypoczynek	Teren ośrodka wypoczynkowego	KU HO 02
		Kemping	KU HO 03
18	**ELEMENT UZUPEŁNIAJĄCY:** przestrzenie publiczne	Alejka lub pasaż	SK RP 01
19	**ELEMENT UZUPEŁNIAJĄCY:** przystanki komunikacji zbiorowej, parkingi dla rowerów	Dworzec autobusowy	KU KO 04
		Przystanek autobusowy lub tramwajowy	OI KM 01
		Stacja kolejowa	KU KO 03
		Parking	KU KO 07
20	**ELEMENT UZUPEŁNIAJĄCY:** parki, tereny zieleni urządzonej	Park	KU SK 03

	Usługi centrotwórcze		
21	Handel: domy towarowe**, domy handlowe**, supermarkety**, hipermarkety**, sklepy wyspecjalizowane** (od 400 ^{m}2 powierzchni sprzedażowej) Handel hurtowy	Centrum handlowo-usługowe	KU HU 01
22	Oświata (szkoły ponadgimnazjalne, internaty etc.)	Budynek oświaty, nauki, kultury, sportu*	BB BD 08*
		Szkoła, zespół szkół*	KU OS 01*
23	Wyższe uczelnie i campusy	Wyższa uczelnia	KU OS 02
24	Instytuty i centra badawcze	Stacja, ośrodek naukowo-doświadczalny	KU OS 03
25	Usługi medyczne i zdrowotne (szpitale, sanatoria, przychodnie specjalistyczne)	Zespół szpitalny, sanatoryjny	KU OZ 01
26	Usługi sportu i rekreacji (stadiony etc.)	Stadion	BB SP 05
27	Kultura (muzeum, skansen etc.)	Skansen	KU ZA 04
		Zespół muzealny	KU ZA 05
		Miejsce pamięci narodowej	KU ZA 06
28	Usługi sakralne (klasztory i obiekty towarzyszące)	Zespół sakralny, klasztorny	KU SC 01
29	Gastronomia i rozrywka (parki rozrywki) Działalność targowo-wystawiennicza	Budynek handlowy, usługowy*	BB BD 04*
30	Turystyka i wypoczynek (hotele, motele, schroniska turystyczne) Centra hotelowe i konferencyjne	Teren hotelu, motelu	KU HO 01
		Teren schroniska turystycznego	KU HO 04
31	Obsługa transportu zbiorowego (stacje, dworce, przystanki) wraz z usługami towarzyszącymi (handel, gastronomia)	Stacja kolejowa*	KU KO 03*
		Dworzec autobusowy*	KU KO 04*
		Port wodny, przystań	KU KO 02
		Lotnisko, lądowisko	KU KO 01
		Stacja metra	KU KO 05
32	Tory wyścigowe	Teren ośrodka sportowo-rekreacyjnego*	KU SK 01*
33	Ogrody botaniczne	Ogród botaniczny	KU SK 04
34	Ogrody zoologiczne	Ogród zoologiczny	KU SK 05
35	Działalność składowo-spedycyjna, centra logistyczne	Zakład produkcyjny, usługowy, remontowy*	KU PG 01*

* kategoria BDOT występująca na więcej niż jednym poziomie katalogu
** nazewnictwo zgodne z formami organizacyjnymi sklepów obowiązującymi w statystykach GUS
UWAGI DODATKOWE: Tereny chronione, takie jak parki narodowe, parki krajobrazowe, rezerwaty nie zostały uwzględnione jako „typowe" obszary zieleni. Na poziomie podstawowym w BDOT nie znaleziono dodatkowych, trafnych odpowiedników przestrzeni publicznych, niż te, które już zostały wymienione: „Plac sportowy", „Przystanek kolejowy", „Przystanek autobusowy lub tramwajowy", stąd oznaczenie [nie dotyczy].

DOSTĘPNOŚĆ PRZESTRZENNA USŁUG W OBRĘBACH POWIATU WROCŁAWSKIEGO

Dostępność usług – definicja

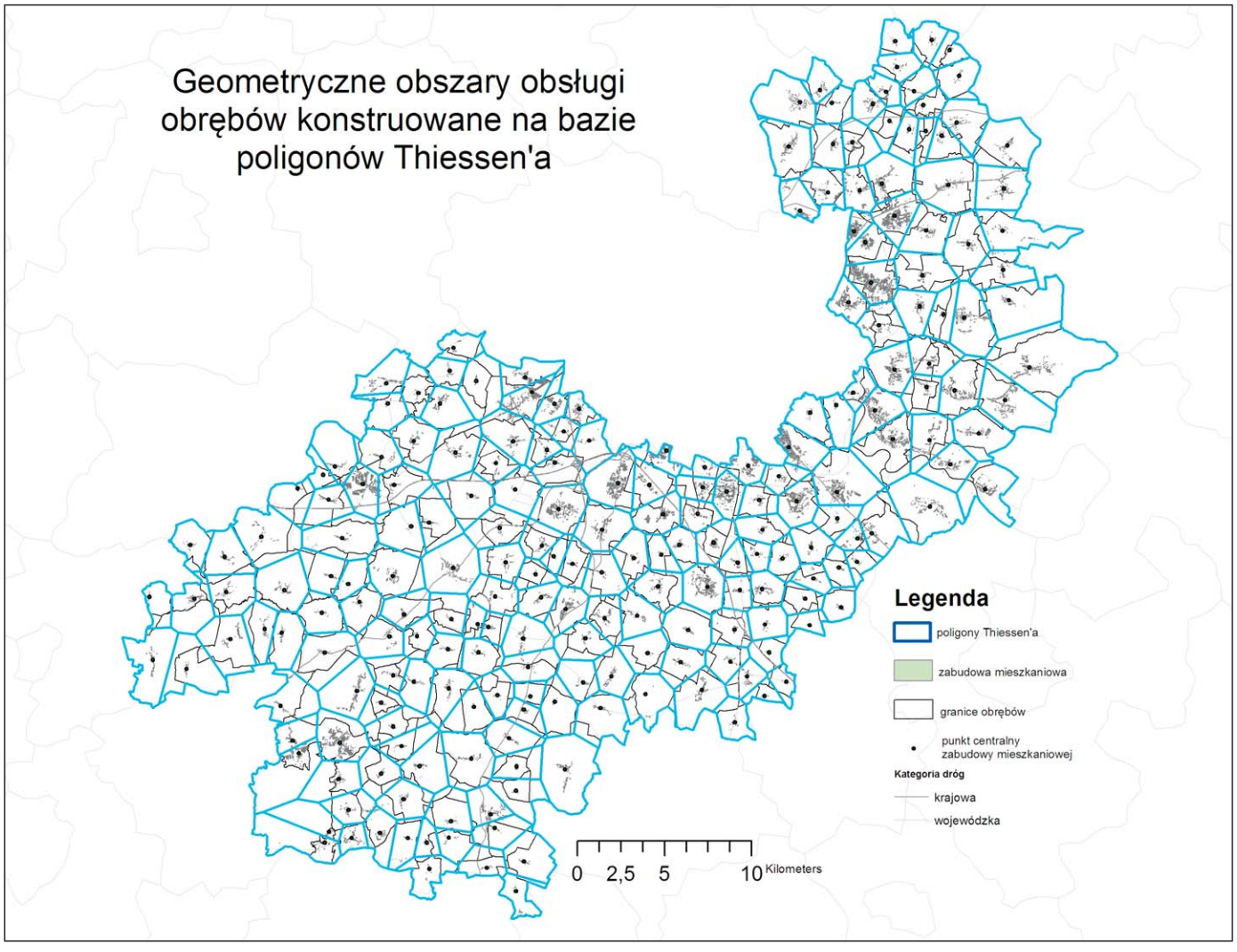
Dostępność usług, w tym zwłaszcza usług publicznych, jest ważnym czynnikiem konkurencyjności danego obszaru oraz elementem jakości życia mieszkańców. Dostępność przestrzenną usług można zdefiniować jako łatwość dotarcia przez mieszkańców danego obszaru do obiektów usługowych. W odróżnieniu od nieprzestrzennych aspektów dostępności usług (np. dostępność ekonomiczna), ten rodzaj dostępności wiąże się przede wszystkim z dystansem geograficznym między odbiorcami usług a obiektami usługowymi, kosztem transportu oraz czasem podróży.

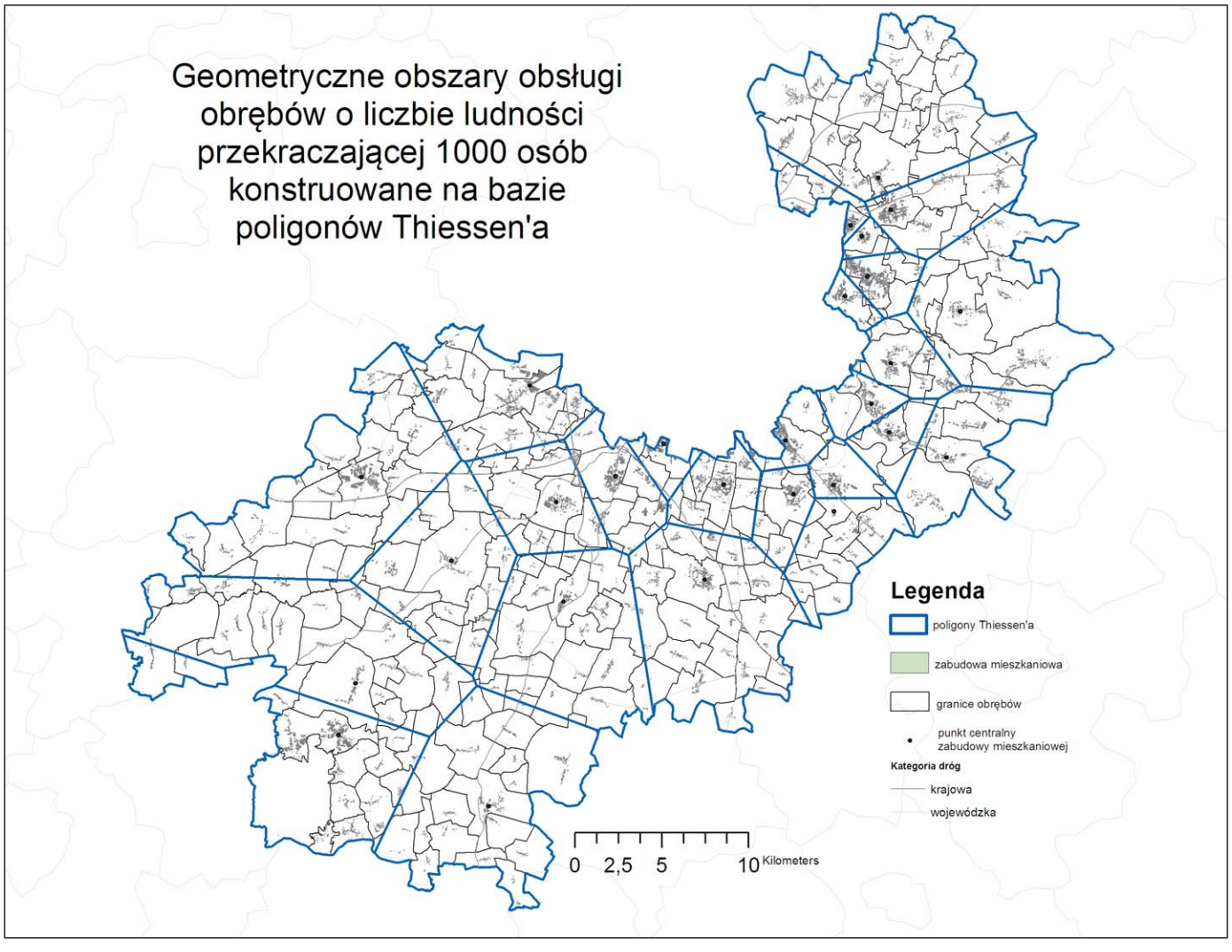
Poniżej zaproponowano kilka metod pomiaru dostępności usług na terenie powiatu wrocławskiego. Podstawowym narzędziem umożliwiającym przeprowadzenie tego rodzaju analiz jest środowisko aplikacji GIS i taka też technika zostanie wykorzystana w kolejnych etapach projektu. Aby zróżnicować dostępność do poszczególnych rodzajów usług, dokonany zostanie podział obiektów usługowych dostępnych w Bazie Danych Obiektów Topograficznych (BDOT) oraz w zwektoryzowanych danych z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej (CEIDG), w oparciu o ustalony wyżej katalog usług podstawowych i podstawowych centrotwórczych.

Strefy obsługi – poligony Thiessen'a

Jedną z metod analiz przestrzennych, którą można odnieść do teorii miejsc centralnych jest geometryczne wyznaczenie obszarów obsługi poszczególnych jednostek usługowych w formie np. poligonów Thiessen'a (znanych także jako poligony Voronoi'a). Zasięg oddziaływania poszczególnych jednostek (w tym wypadku centroidów zespołów obiektów zabudowy mieszkaniowej w obrębie) reprezentowany jest przez figurę geometryczną powstałą w wyniku przecięcia prostopadłą linią promienia łączącego punkty reprezentujące badane jednostki w połowie odległości między nimi. Istotnym założeniem tego rodzaju analiz jest rynkowa orientacja badanych form usług, czyli centralne położenie jednostki usługowej w stosunku do rozmieszczenia obsługiwanych użytkowników. Pewnym problemem jest tu jednak kwestia wielkości badanej jednostki, której skala również wpływa na generowanie różnic w wielkości obsługiwanego terenu (tzw. catchment area). Mimo to wydaje się, że zestawienie wynikowych obszarów z terenami zabudowy mieszkaniowej oraz analizą dostępności opartą na siatce gridowej pozwoliło znormalizować uzyskane relacje, przez co mogą zostać wskazane obszary niedoborów oferty usługowej.

Przykładowe wyniki przeprowadzonych analiz: geometryczne obszary obsługi obrębów konstruowane na bazie poligonów Thiessen'a dla wszystkich obrębów powiatu wrocławskiego oraz dla obrębów o liczbie ludności przekraczającej 1000 osób.





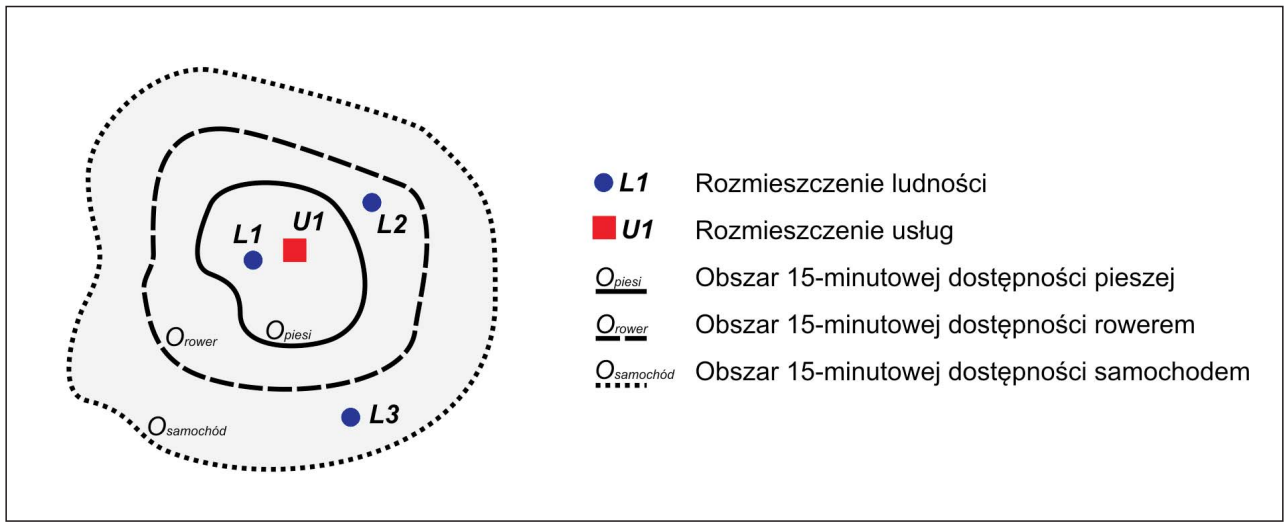
Uzyskane w Etapie II prezentowanego projektu obrazy geometrycznych obszarów obsługi obrębów dobrze wpisują się w uzyskane wyniki analizy dostępności przestrzennej między innymi placówek oświatowych oraz placówek opieki zdrowotnej. O ile widoczny na mapach parkietaż poligonów dla wszystkich obrębów jest dość równomierny, mimo niewielkich zaburzeń wynikających z dużej powierzchni niektórych obrębów, o tyle obszary obsługi dla obrębów o liczbie ludności powyżej 500. i 1000. mieszkańców wskazują znaczne rozgęszczanie się koncentracji ludności w kierunku południowym i południowo-zachodnim, utrzymując ten obszar poza bezpośrednim oddziaływaniem funkcji metropolitalnych Wrocławia, a ponadto potencjalnie ograniczając możliwości lokowania nowych węzłów usługowych poza już funkcjonującymi w znajdujących się tam miastach.

Potwierdza to prezentowany w kolejnej analizie wykres liczby obsługiwanych mieszkańców powiatu w ramach kolejnych stref odległości dla podróży samochodem z obrębów o liczbie powyżej 1000. mieszkańców. Widać na nim, że w przeciwieństwie do innych celów podróży, tutaj w strefie najdalszej, przekraczającej 15 minut znajduje się aż 20. tysięcy mieszkańców.

Metoda badania dostępności usług przyjęta w raporcie

Teoretyczną podstawą prezentowanych tu map dostępności jest koncepcja „dwuetapowej metody płynnego obszaru obsługi" (Two Step Floating Catchment Area Method, 2SFCAM) opisana przez L. Mao i D. Nekorchuka[2]. Pozwala ona na określenie liczby ludności w przyjętej izochronie podróży do danej usługi jednym lub kilkoma środkami transportu. U podstaw tej koncepcji leży założenie, że badana populacja ma możliwość poruszania się różnymi środkami transportu, a zasięg każdego typu podróży jest inny. Na przykład ludność zamieszkująca w punkcie L1 może posiadać pełny dostęp do danej usługi, ponieważ znajduje się w zasięgu wszystkich badanych środków transportu, ale już w punkcie L3 dostęp do usługi w przyjętej izochronie mają tylko posiadacze samochodów.

Fragment schematu dwuetapowej metody płynnego obszaru obsługi dla kilku środków transportu zaadaptowany na potrzeby modelu wyznaczania węzłów usługowych w powiecie wrocławskim.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Mao L., Nekorchuk, Measuring spatial accessibility to healthcare for populations with multiple transportation modes, "Health and Place" Nr 24 (2013) s. 115-122.

Dopiero złożenie stref zasięgu różnych środków transportu (izochrona sumaryczna) daje pełen obraz dostępności danej usługi dla mieszkańców, wyrażonej w postaci wskaźnika obsłużenia (wyposażenia w usługi) badanej populacji, czyli liczby ludności w założonej izochronie i poza nią. Takie podejście pozwala również na czytelne powiązanie popytu na usługi z ich podażą i dostępnością.

Typowe środki transportu, jak również progowe wartości zasięgu dojścia i dojazdu dla każdego środka transportu powinno się określić empirycznie na podstawie badań zachowań przestrzennych ludności na danym obszarze. Z uwagi na brak takich danych dla powiatu wrocławskiego, kalibracji poszczególnych parametrów obliczeniowych dla wybranych typów i form usług dokonano na podstawie dostępnej literatury charakteryzującej mobilność populacji zbliżonych cywilizacyjnie i kulturowo do społeczeństw środkowoeuropejskich[3], zawężając zakres analiz do ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego, a więc bez uwzględnienia transportu zbiorowego.

Parametry analiz dostępności przestrzennej funkcji usługowych na obszarze powiatu wrocławskiego

Analizę dostępności wykonano bazując na rastrowych mapach opisujących przestrzeń, jako komórki o boku 50x50m z przypisanym do tego obszaru atrybutem oporu przemieszczania się. Podstawowym czynnikiem uwzględnianym dla różnych rodzajów sieci jest kwestia częstotliwości korzystania z usługi oraz czynnik nazywany krytycznym zasięgiem kontaktu, a więc maksymalna izochrona odpowiadająca za „opłacalność" podróży do usług (wynikająca między innymi ze średniego czasu podróży do założonego typu obiektu w ramach hierarchii usług)[4]. Atrybutem różnicującym poszczególne typy podróży będzie maksymalna możliwa prędkość poruszania się po odcinkach sieci odnosząca się do mobilności wynikającej z wybranej formy poruszania się i środków transportu (m.in. samochód, komunikacja zbiorowa – w tym kolej, rower, pieszo). Wykorzystany przy analizie GRID opór przemieszczania się jest odwrotnie proporcjonalny do założonych dopuszczalnych prędkości poszczególnych użytkowników.

[2] Mao L., Nekorchuk D., Measuring spatial accessibility to healthcare for populations with multiple transportation modes, "Health and Place" Nr 24 (2013) s. 115-122.

[3] Zängler T., Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens Alltag und Freizeit. Springer, Berlin 2000.

[4] Zipser T., Sławski J. Modele procesów urbanizacji. Teoria i jej wykorzystanie w praktyce planowania, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, studia, tom XCVII, PWE, Warszawa 1988.

Zestawienie parametrów przyjętych przy prowadzeniu analiz dostępności przestrzennej funkcji usługowych na obszarze obrębów powiatu wrocławskiego

		Kategorie prędkości przypisane odcinkom sieci komunikacyjnej	Przedziały założonych izochron (minuty)
Ruch pieszy	Wszystkie odcinki sieci powiązań pieszych	4 km/h	• 2 • 5 • 10 • 15 • 20 • 30 • >30
	Obszary poza terenami komunikacji (tereny zabudowane, pola, lasy, nieużytki itp.)	0,6 km/h	
	Bariery przestrzenne (rzeki, linie kolejowe, autostrady itp.)	Wyłączone z możliwości poruszania	
Ruch rowerowy	Autostrady, drogi szybkiego ruchu	Wyłączone z możliwości poruszania	• 5 • 10 • 15 • 30 • >30
	Odcinki dróg klas GP, G	10 km/h	
	Odcinki dróg klas Z, L, D oraz innych wg rodzaju nawierzchni (w tym: kostka brukowa, płyty betonowe, żwir itp.)	15 km/h	
	Obszary poza terenami komunikacji (tereny zabudowane, pola, lasy, nieużytki itp.)	0,6 km/h	
	Bariery przestrzenne (rzeki, linie kolejowe)	Wyłączone z możliwości poruszania	
Ruch samochodowy	Autostrady, drogi szybkiego ruchu, GP	50 km/h	• 1 • 2 • 5 • 10 • 15 • >15
	Odcinki dróg klasy technicznej G	60 km/h	
	Odcinki dróg klasy technicznej Z	40 km/h	
	Odcinki dróg klasy technicznej L	30 km/h	
	Odcinki dróg o innym rodzaju nawierzchni niż bitumiczna, betonowa lub brukowana	5 km/h	
	Obszary poza terenami komunikacji (tereny zabudowane, pola, lasy, nieużytki itp.)	0,6 km/h	
	Bariery przestrzenne (rzeki, linie kolejowe)	Wyłączone z możliwości poruszania	

Wspomniany już tzw. krytyczny zasięg kontaktu, a więc maksymalna izochrona odpowiada za poczucie „opłacalności" podróży do usług , bezpośrednio związana z wyposażeniem terenu w obiekty oferujące pożądaną funkcję oraz z wyposażeniem i standardem systemu transportowego. W wykonanych badaniach wykorzystano własne doświadczenia wynikające z badań terenowych w celu określenia standardu sieci komunikacyjnej i stopnia bezpieczeństwa oferowanego przez poszczególne odcinki sieci zwłaszcza w kontekście ruchu pieszego i rowerowego. W ramach przeprowadzonych analiz, bazując na średnich prędkościach poruszania się daną formą transportu przyjęto następujące krytyczne zasięgi stref czasowych:

- Samochód – zasięg 15 minut. Przy uwzględnieniu średniej prędkości nie przekraczającej 60 km/h na niektórych odcinkach sieci drogowej (pozostałe odcinki od 5 do 40 km/h w zależności od klasy drogi i jakości nawierzchni, autostrada i drogi ekspresowe 50 km/h przyjmując nieduże znaczenie tych powiązań w skali lokalnej),
- Rower – zasięg 30 minut. Przy zakładanej średniej prędkości 15 km/h i zredukowanej do 10 km/h prędkości na odcinkach tras o dużym natężeniu ruchu, gdzie bezpieczeństwo poruszania się rowerem jest ograniczone.
- Pieszo – zasięg 30 minut, przy średnim tempie 4 km/h.

W tym kontekście wydaje się, że realny popyt na usługi jest zniekształcany przez przytłaczający wpływ Wrocławia silnie determinującego system powiązań przestrzennych przynajmniej w obrębach i gminach usytuowanych w pobliżu jego granic, jeżeli nie nawet na całości obszaru. Żeby przeciwdziałać takiej niełatwo poddającej się strukturze trzeba było założyć, że poziom usług podstawowych i podstawowych centro twórczych powinien być dostępny w bliskim sąsiedztwie terenów mieszkaniowych i w tym kierunku przemiany zagospodarowania powinny zmierzać. Dlatego też wprowadzono kilka założeń teoretyczno-metodologicznych, które miałyby pełniej oddawać taki stan rzeczy.

Chodzi tu między innymi o osłabienie znaczenia dróg wysokich klas technicznych (takich jak autostrady, czy drogi szybkiego ruchu), które odgrywają istotną rolę w szerszych powiązaniach regionalnych, lokalnie wspierając poziom usług centro twórczych. Wynika to przede wszystkim z ograniczonej ilości punktów węzłowych umożliwiających akcesję oraz z możliwości doprowadzenia paradoksalnie do osłabienia spójności ofert usługowych na obszarze powiatu ziemskiego. Kolejnym istotnym założeniem było wyraźne oddzielenie samochodu od alternatywy rowerowej i pieszej.

Uznając, że coraz częściej mieszkańcy decydują się odrzucić samochód wybierając inne formy poruszania się, traktując je jak swego rodzaju deklaracje programowe opisujące styl i filozofię życia. Wydaje się, że z korzyścią dla wszystkich byłoby to im ułatwiać. Stąd z jednej strony przewidziane dłuższe izochrony sięgające 30 minut dla pieszych i rowerzystów, co oznacza w przypadku pieszych dystans w granicach 2-3 km, którego pokonanie nie jest specjalnie uciążliwe, a dla rowerzystów: 5-8 km. Dodatkowo w ramach powiązań pieszych i rowerowych zdecydowano się udrożnić wszystkie możliwe powiązania, których aktualny stan niekoniecznie musi odpowiadać standardom poruszania się po nich przez pieszych i rowerzystów. Jednak uznano, że może to być ważna alternatywa dla odcinków dróg mocno obciążonych ruchem tranzytowym, jak i dojazdowym do miasta przez zdeklarowanych użytkowników samochodu. Dlatego też zdecydowano się arbitralnie obniżyć prędkość na poruszania się rowerzystów na drogach, które mogą generować dużo większe zagrożenie dla rowerzystów.

Można przyjąć, że takie założenia będą czytelnie wspierać proces podejmowania decyzji przestrzennych redukując ustalone w ramach analizy braki wyposażenia w usługi, lub dążąc do poprawy standardu multimodalnego systemu powiązań komunikacyjnych (poprawa bezpieczeństwa, gęstsza sieć).

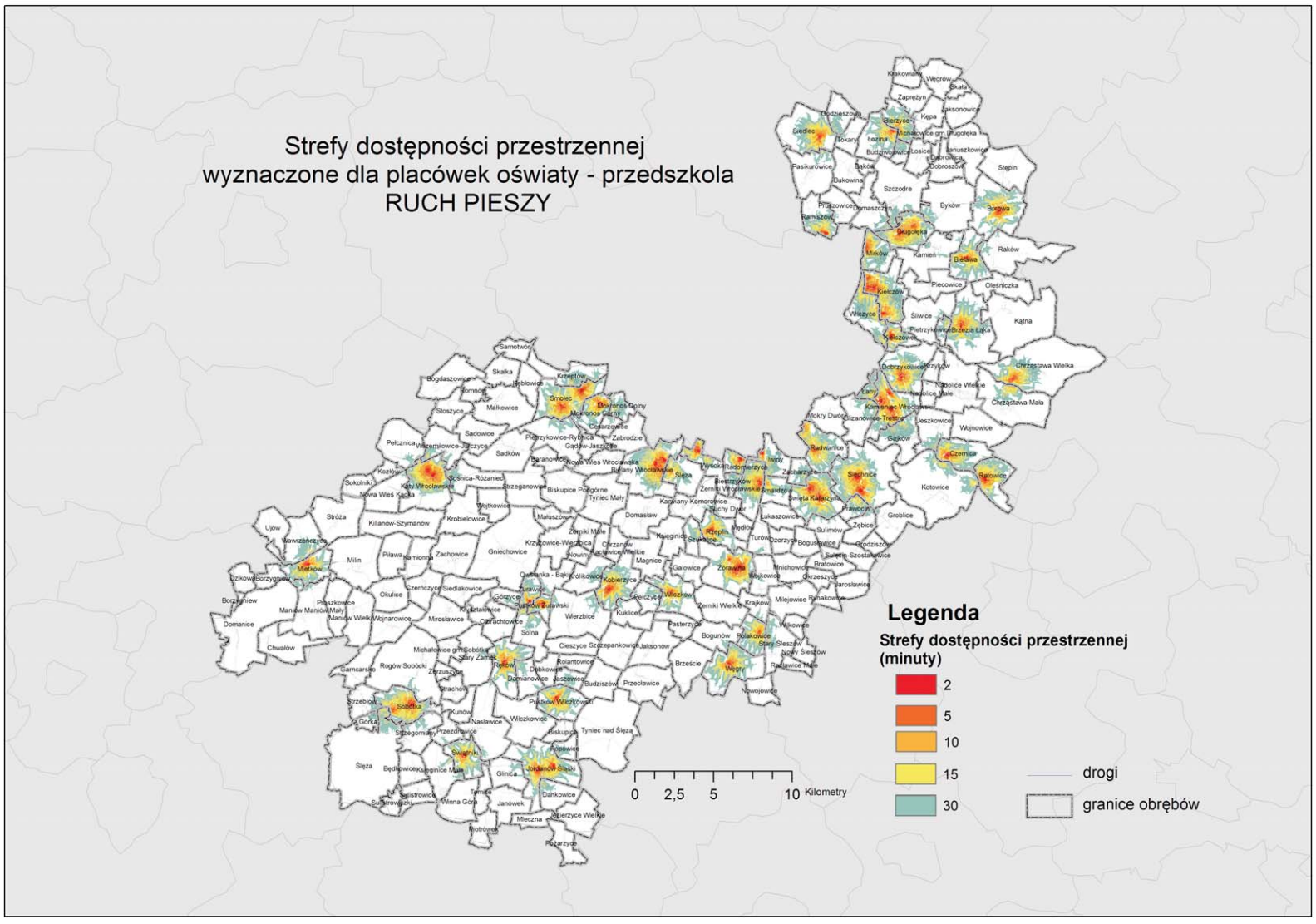
Mapy obrazujące zapotrzebowanie na usługi w obrębach powiatu wrocławskiego

Analiza obrazów opisujących układ stref dostępności przestrzennej na obszarze powiatu wrocławskiego daje ogólny zarys sytuacji w poszczególnych obrębach. Dla większości z nich zapewnia pełną lub niemal pełną obsługę obszaru samochodem, jako indywidualnym środkiem transportu lub formą transportu zbiorowego. Rower, jako środek transportu codziennego jest silnie uzależniony od regularności wyposażenia przestrzeni powiatu w poszczególne typy usług. Im bardziej równomierne rozmieszczenie, tym bardziej przydatny wdaje się być rower jako alternatywa dla samochodu, zwłaszcza w obrębach, gdzie ilość dróg z nawierzchnią utwardzoną jest niewielka. Wreszcie ruch pieszy, który w tej skali wydaje się mieć marginalne znaczenie, związane z lokalną penetracją przestrzeni usługowej (ewentualnie w połączeniu z formami transportu zbiorowego), bezsprzecznie wymaga dalszych analiz w skali gminy lub co najwyżej zespołu gmin.

Jednak obraz obsługi terenu jedynie w oparciu o dane obiektowe nie jest w pełni satysfakcjonujący, dlatego też zdecydowano się oszacować liczbę nieobsłużonych mieszkańców w oparciu o uśredniony stopień gęstości zaludnienia przypadający na jeden hektar terenu zabudowanego, który wygenerowano na podstawie warstwy budynków o funkcji mieszkaniowej. Bazując na module jednohektarowym opisanym odpowiednią dla danego obrębu gęstością zastosowano wcześniej opisany sposób postępowania. Oczywiście przyjęta metoda nie wyklucza przekłamań, których można uniknąć korzystając z bazy adresowej mieszkańców (PESEL), jednak z drugiej strony skala opracowania, obejmująca tak rozległą przestrzennie jednostkę administracyjną jaką jest powiat wrocławski, zapewnia odpowiedni przestrzenny margines błędu, który nie rzutuje znacząco na ogólny obraz wyników.

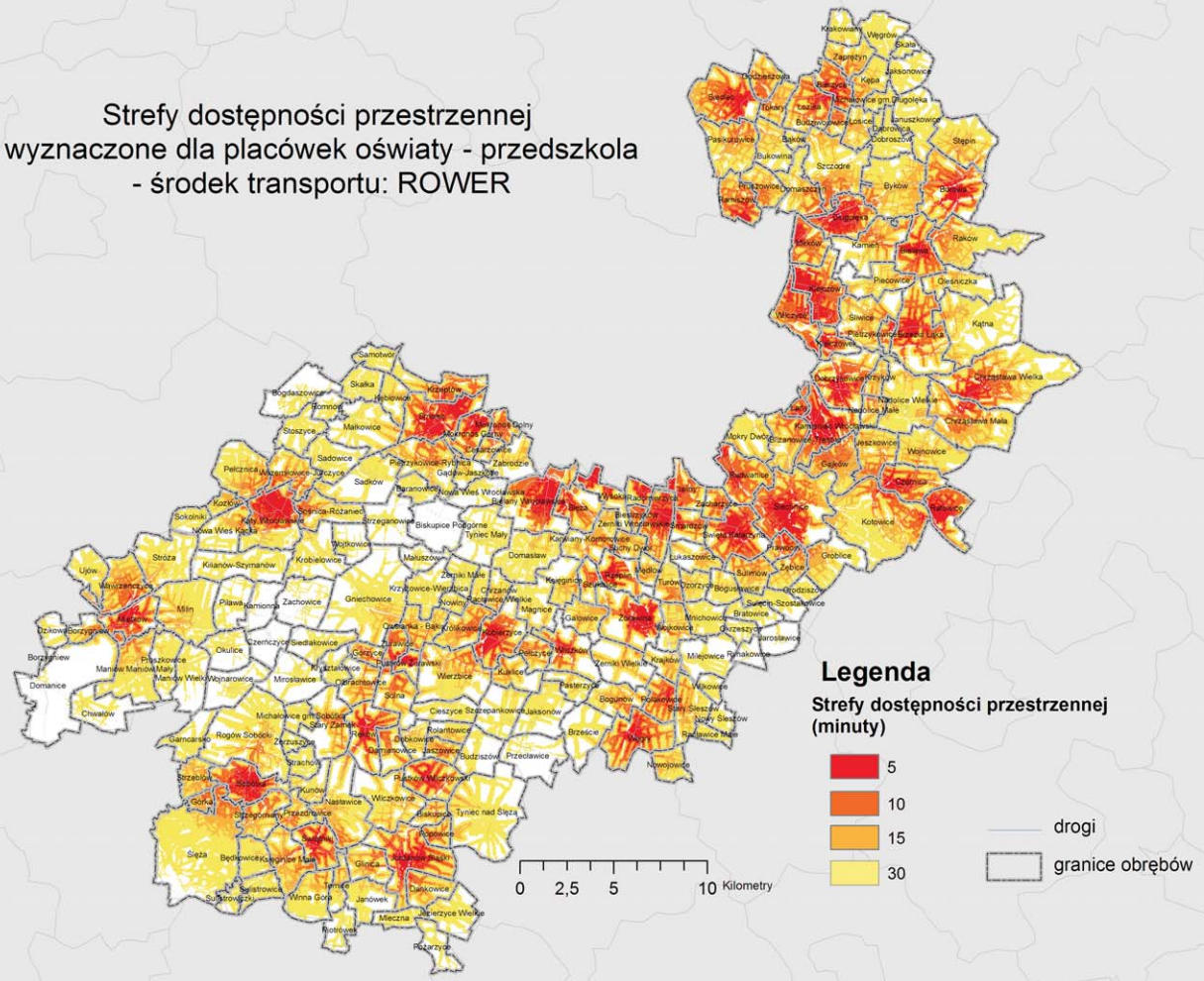
Z uzyskanych map rysuje się interesująca charakterystyka powiatu, jako jednostki niemal w pełni zaspokajającej potrzeby wychowawczo-edukacyjne dzieci i młodzieży, włączając w to także kategorię obiektów reprezentujących zbiorczo: oświatę, kulturę i sport. Jedynie niewielki obszar pozostaje poza zasięgiem obsługi przy wykorzystaniu samochodu – przede wszystkim południowo-zachodnia część gminy Mietków, która faktycznie ciąży już bardziej w kierunku Świdnicy. W przypadku rejonów obsługi szkół gimnazjalnych to słabiej dostępne są one jeszcze z rejonu styku gmin: Sobótki i Mietkowa, co w przypadku roweru, jako podstawowego środka transportu nabiera jeszcze silniejszego charakteru tworząc rodzaj trójramiennego szwu na styku gmin: Sobótka, Kąty Wrocławskie i Kobierzyce.

Podobna sytuacja ma też miejsce w kontekście obsługi obszarów podmiejskich Wrocławia funkcją ochrony zdrowia, zwłaszcza na wschodzie gminy Kąty Wrocławskie, w rejonie Smolca, który na tyle silnie się rozwija, że część funkcji o charakterze podstawowym centrotwórczym i centrotwórczym powinien zapewniać swoim mieszkańcom we własnym zakresie obejmując w swego rodzaju ramy proces rozlewania i rozpraszania zabudowy mieszkaniowej.

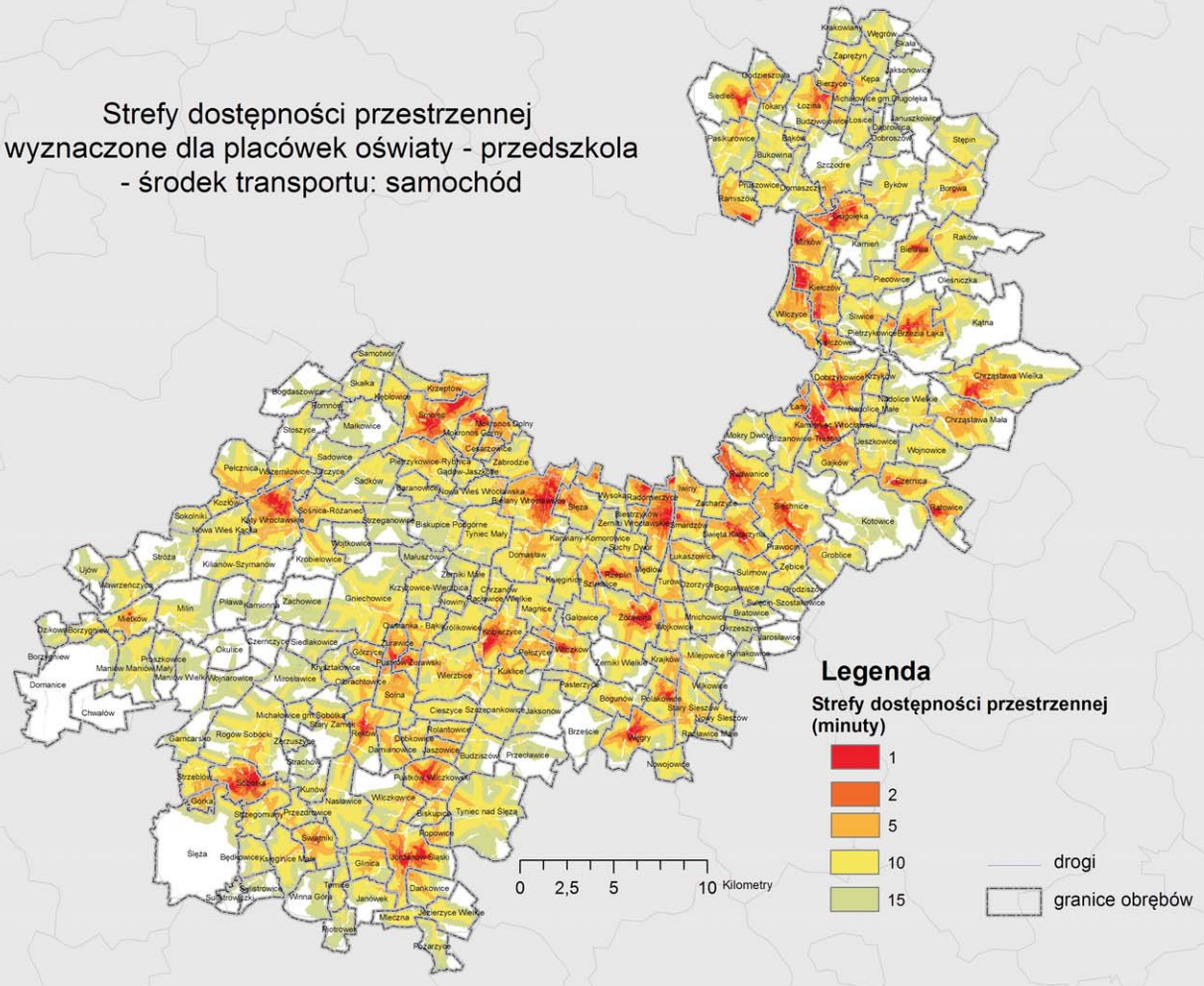


"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

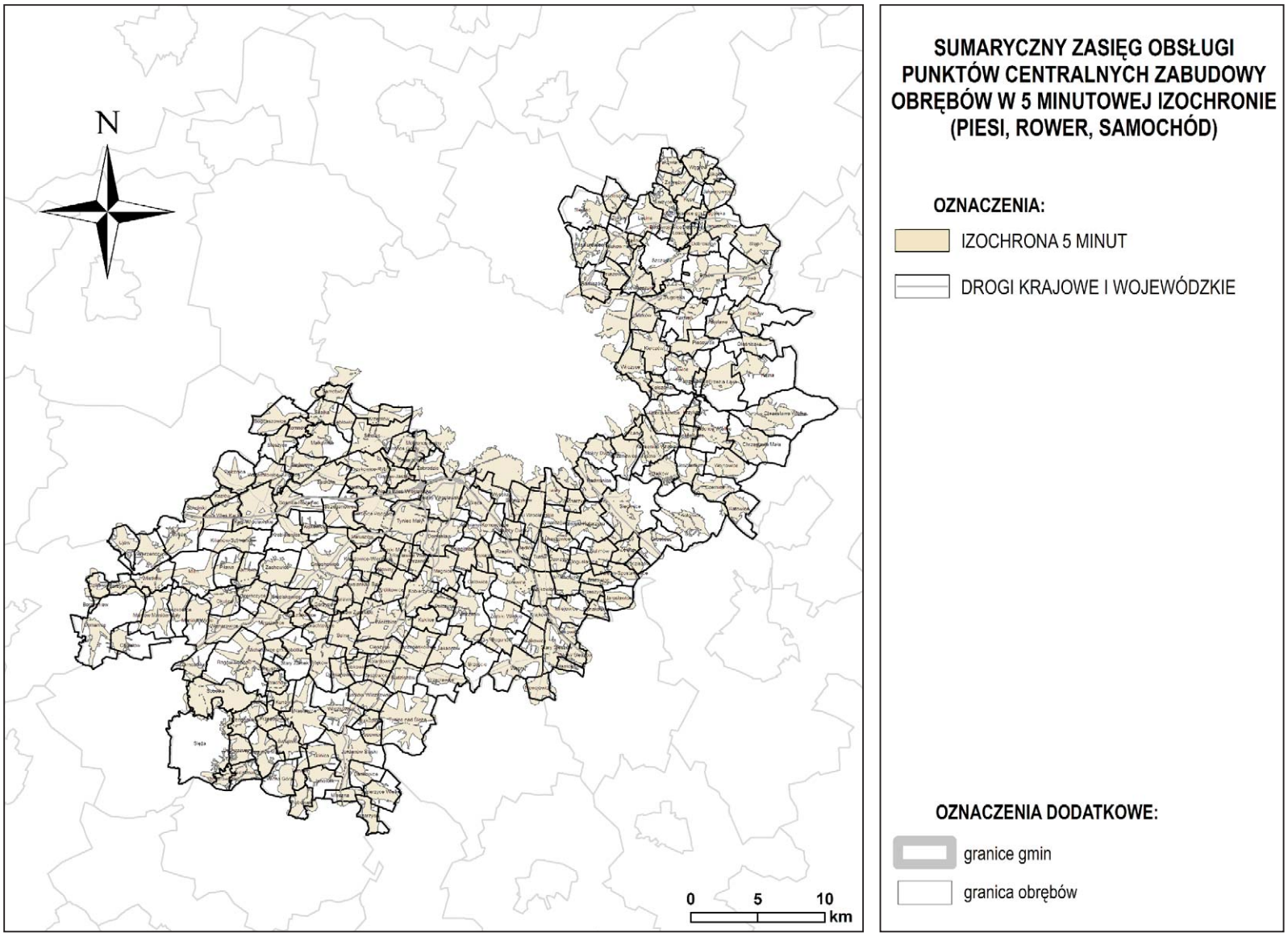
Strefy dostępności przestrzennej
wyznaczone dla placówek oświaty - przedszkola
- środek transportu: ROWER



Strefy dostępności przestrzennej
wyznaczone dla placówek oświaty - przedszkola
- środek transportu: samochód



Sumaryczny zasięg obsługi punktów centralnych zabudowy obrębów w 5-minutowej izochronie (ruch pieszy, rower, samochód – łącznie).

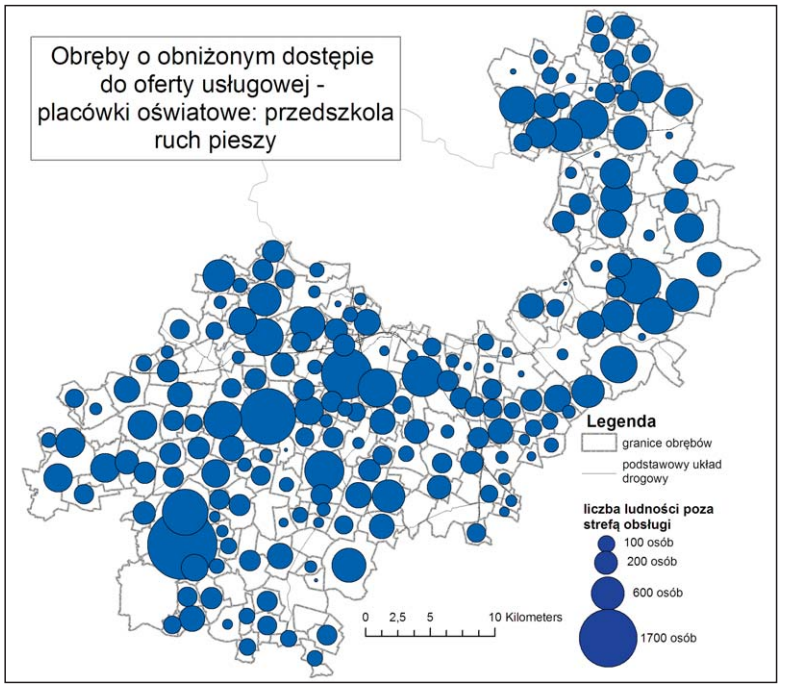


Wykresy obrazujące stopień obsłużenia mieszkańców powiatu wrocławskiego przez usługi

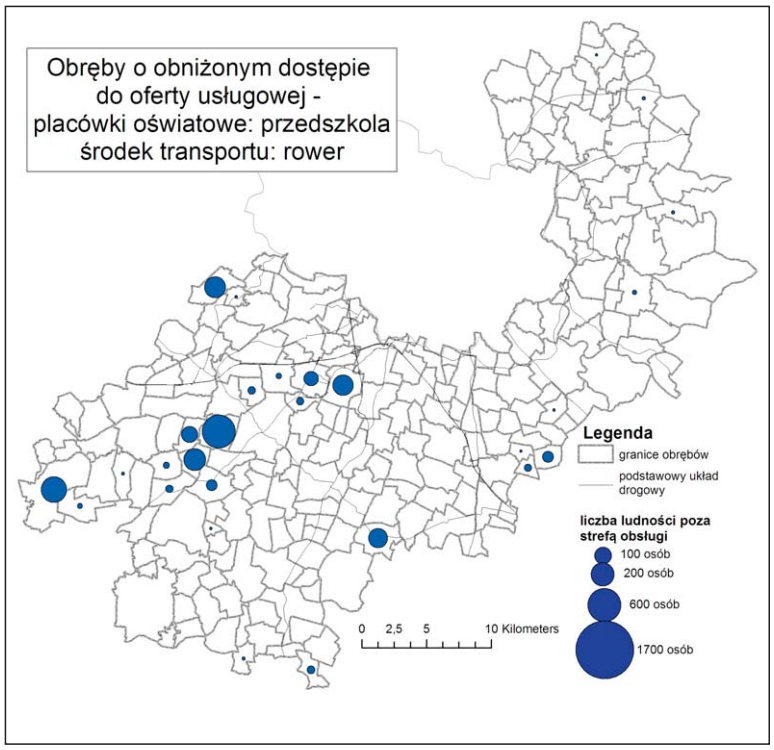
Obserwując rozkład przestrzenny obsługi mieszkańców powiatu w formie wykresu stref odległości można dostrzec, że liczba tych, którzy mogą odczuwać braki jest bardzo niska przy uwzględnieniu samochodu jako głównego środka transportu. Jedynie w przypadku usług opieki medycznej ten odsetek jest nieco wyższy, choć na podstawie przestrzennego rozmieszczenia obrębów słabiej obsłużonych można domniemywać, że odpowiednią ofertę jest w stanie zapewnić Wrocław.

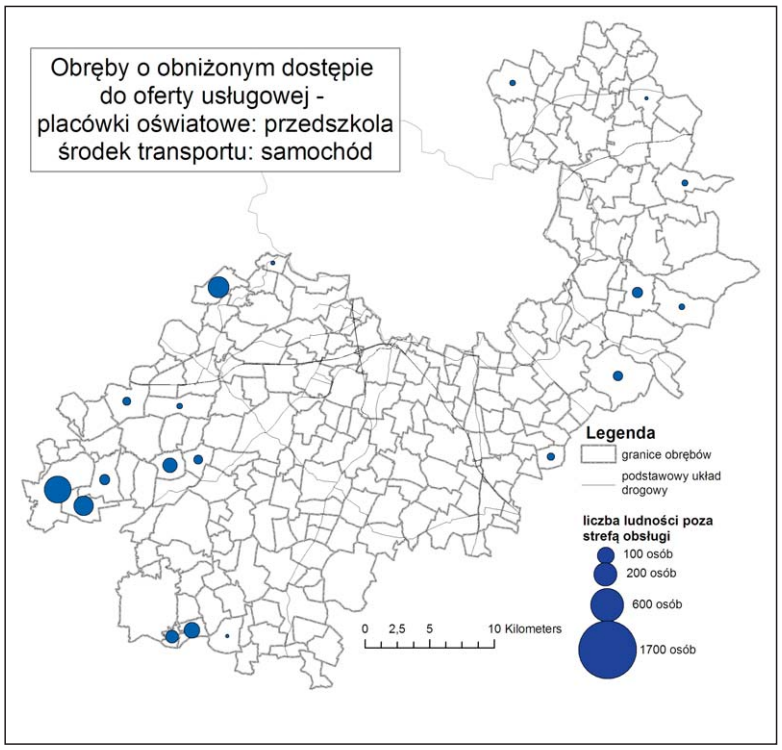
O dziwo wydaje się również, że podróże rowerem zapewniają proporcjonalnie podobny stopień zaspokojenia potrzeb, jednak także z wyjątkiem usług zdrowia (prawie 30 tys. osób nieobsłużonych). Wątpliwość, która dygresyjnie się nasuwa dotyczy przyjętego optymistycznie założenia stref dystansu obsługi. Trudno bowiem sobie wyobrazić tak zdeterminowanego rowerzystę, który mimo złego stanu zdrowia zmuszającego go do wizyty u lekarza i prawdopodobnie predysponującego go bardziej do leżenia w łóżku, spędzi 30 minut na rowerze. W warunkach miejskich byłoby to może mniej uciążliwe, jak na otwartym terenie. Mimo to można uwzględnić sytuację, gdy wokół przychodni zacznie rozwijać się węzeł usługowy, który osiągnie istotne znaczenie dla funkcjonowania mieszkańców położnych najbliżej obrębów i dlatego warto prowadzić analizę przy tych założeniach.

Wyniki przeprowadzonych analiz - na przykładzie przedszkoli.

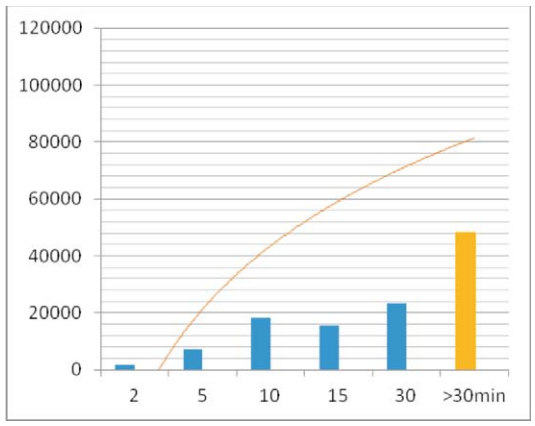


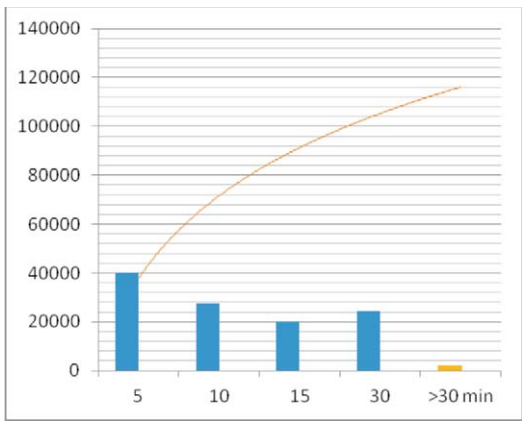
"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

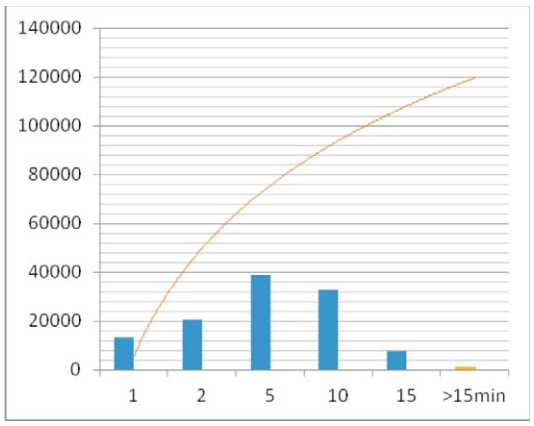




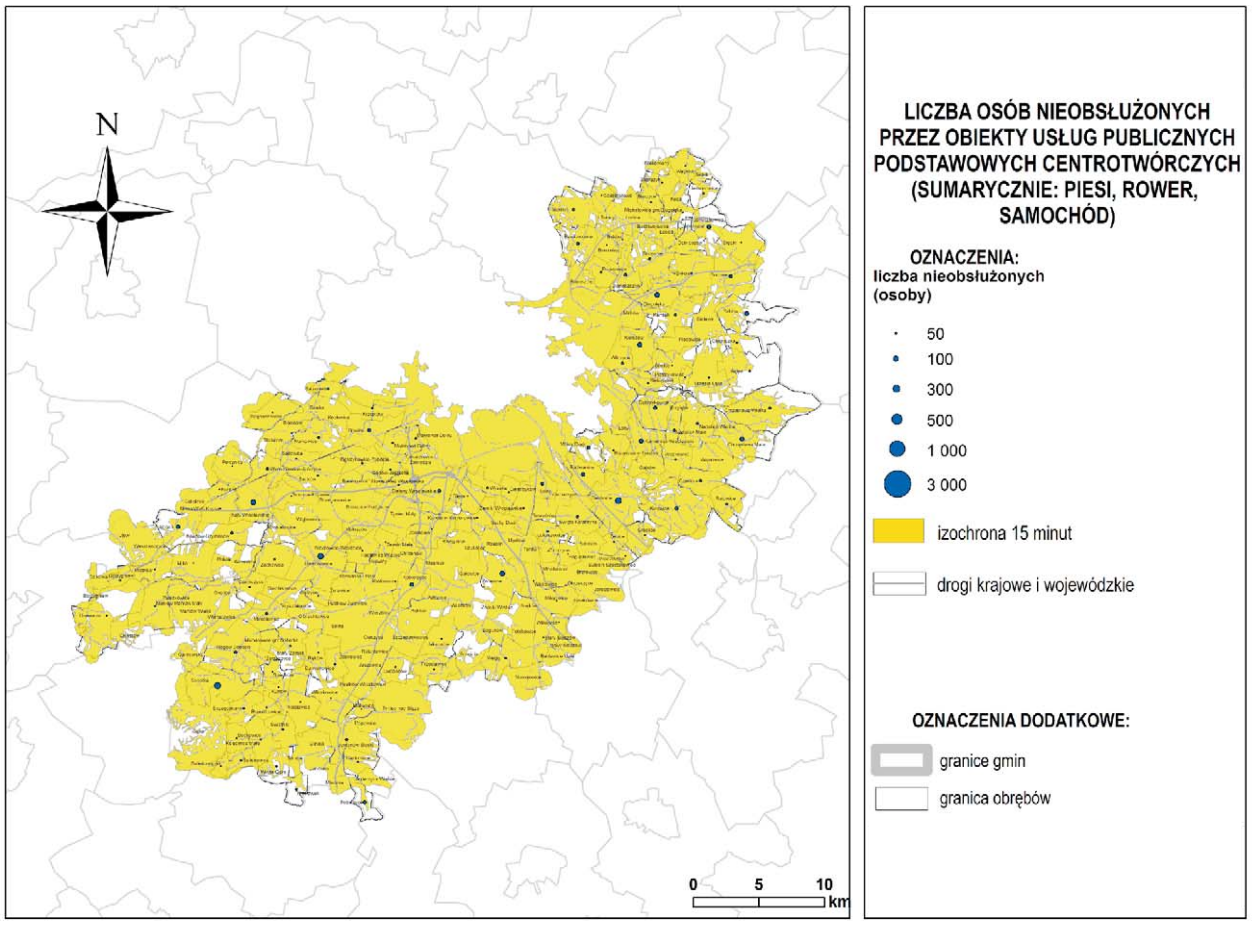
Liczba obsługiwanych mieszkańców powiatu wrocławskiego w kolejnych strefach odległości od przedszkoli, wyznaczona dla podróży pieszo, rowerem i samochodem. Linia trendu reprezentuje kumulowaną liczbę ludności dla kolejnych stref odległości.







Deficyt obsługi mieszkańców w zakresie usług publicznych o charakterze podstawowym centrotwórczym (łącznie przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja, placówki opieki zdrowotnej, obiekty kultury i sportu).



DIAGNOZA TRENDÓW W ZAKRESIE LOKALIZACJI FUNKCJI USŁUGOWYCH POZIOMU PODSTAWOWEGO I PODSTAWOWEGO CENTROTWÓRCZEGO W POWIECIE WROCŁAWSKIM

Najprostsza, słownikowa definicja trendu mówi, iż jest to „istniejący w danym momencie kierunek rozwoju w jakiejś dziedzinie”[5]. Na potrzeby tej publikacji zakres analiz zawężono do ujęcia retrospektywnego, które obejmuje analizę pozwoleń na budowę w latach 2006-2013.

Metoda analizy pozwoleń na budowę obiektów związanych z usługami

W tej części opracowania wykorzystano dostarczone przez Wydział Architektury i Budownictwa Starostwa Powiatowego we Wrocławiu dane dotyczące pozwoleń na budowę w postaci tabelarycznych wyciągów z rejestru decyzji o pozwoleniu na budowę wydanych we wszystkich 9 gminach powiatu wrocławskiego w latach 2006-2013. Zestawienia te obejmowały trzy informacje: nr wpisu, rodzaj i adres zamierzenia budowlanego, nr i data decyzji o pozwoleniu na budowę, co stanowi dobrą podstawę do przeprowadzenia badań metodą analizy treści dokumentów.

Wynikiem badania jest następujący zbiór typów pozwoleń na budowę:

1) w zakresie usług komercyjnych:
- na budowę budynku usługowego, handlowego, gastronomicznego lub mieszkalno-usługowego itp.,
- na przebudowę bądź zmianę przeznaczenia budynku mieszkalnego lub gospodarczego na cele usługowe, handlowe lub gastronomiczne,

2) w zakresie usług publicznych:
- na budowę szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, obiektów sportowych, ośrodków kultury, cmentarzy, kościołów, obiektów usług turystycznych itp.

Łącznie przeanalizowano ponad 526 zapisów dotyczących obiektów usługowych, odrzucając przy czym obiekty przemysłowo-usługowe, handlowo-magazynowe, centra logistyczno-usługowe etc., które uznać należy za usługi centrotwórcze (wyspecjalizowane wyższego rzędu), a więc wykraczające poza zakres oczekiwanych danych.

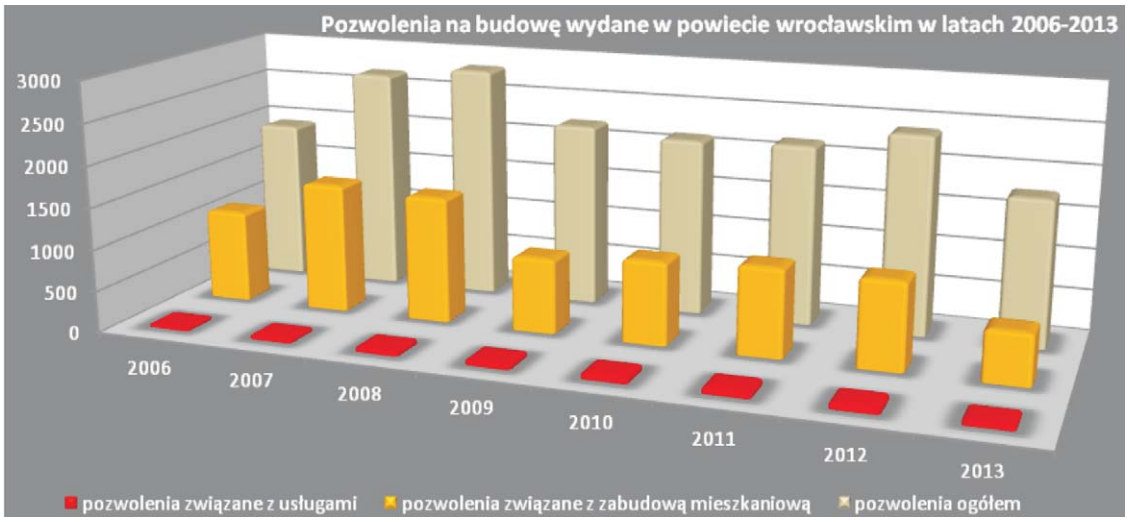
Dynamika i struktura pozwoleń na budowę w powiecie wrocławskim w latach 2006-2013

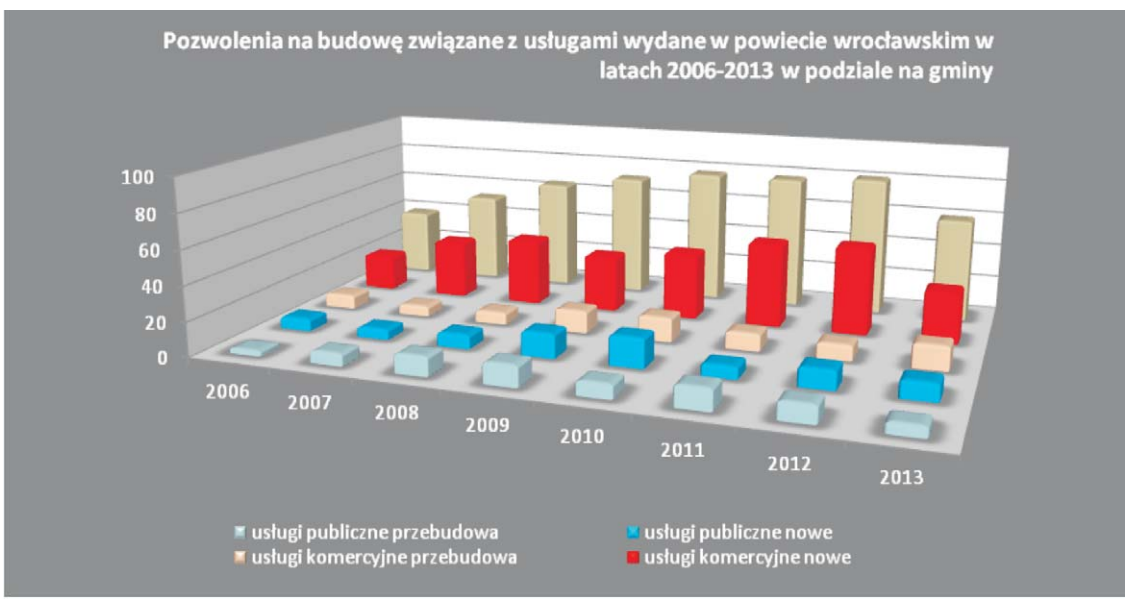
W latach 2006-2013 w powiecie wrocławskim wydano łącznie 18 144 decyzji o pozwoleniu na budowę. Największa liczba pozwoleń przypada na lata 2007-2008, a więc okres tzw. „boomu” inwestycyjnego. Po okresie spadku w latach 2009-2010 nastąpił lekki wzrost w roku 2012, który jednak nie utrzymał się w roku 2013.

Jeśli chodzi o pozwolenia związane z zabudową usługową (zarówno nową jak i remontowaną), to widoczny jest stały wzrost ich liczby, z 78 decyzji w 2006 roku do 162 w 2012 roku. W zestawieniu ogólnym liczebnie dominują usługi komercyjne, na budowę lub przebudowę których wydano 365 pozwoleń wobec 161 decyzji dla usług publicznych. Na tym tle wyróżnia się rok 2010, kiedy to wydano najwięcej pozwoleń na budowę nowych obiektów usług publicznych (co w dużej mierze związane było z realizacją programu rządowego „Moje boisko Orlik 2012”) oraz rok 2012, w którym powstało najwięcej usług komercyjnych.

Można więc dostrzec, że sektor usługowy rozwija się dynamicznie i ten trend jest dość stabilny i istotny z punktu widzenia gospodarki przestrzennej.

Wykresy obrazujące dynamikę rozwoju zabudowy usługowej w latach 2006-2013





[5]Słownik języka polskiego PWN online, http://sjp.pwn.pl/ (28.11.2014).

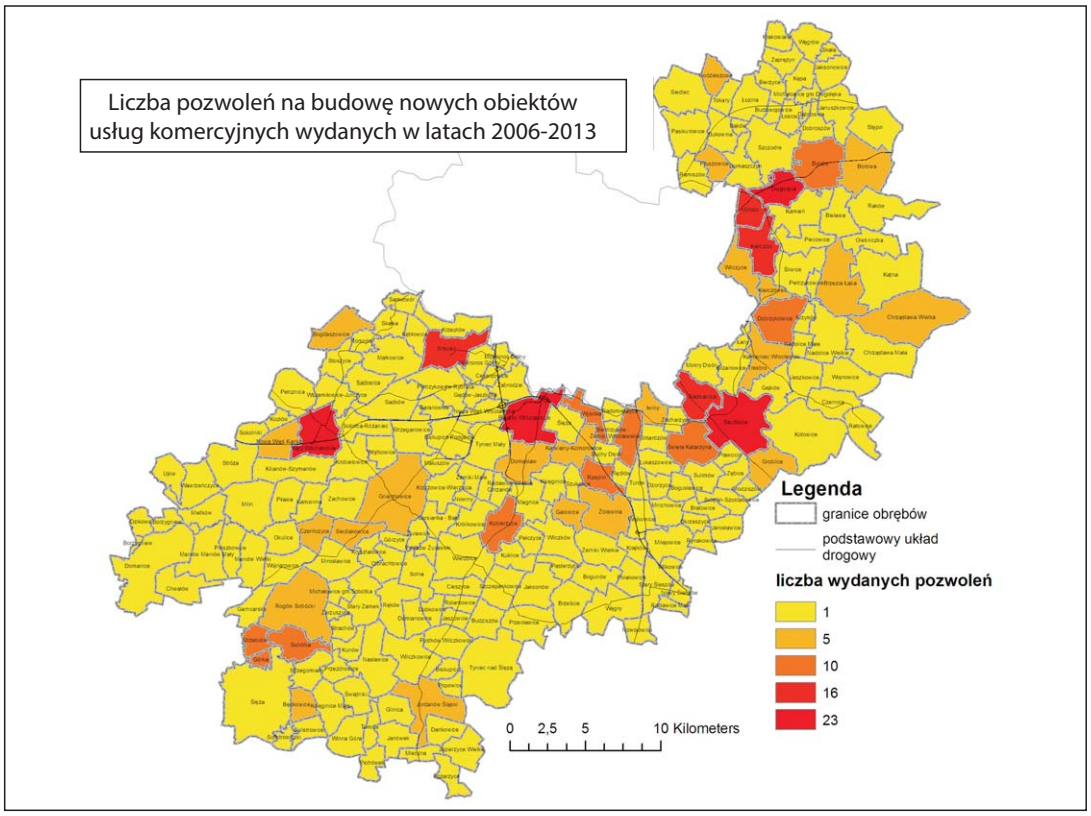
Rozkład przestrzenny pozwoleń na budowę

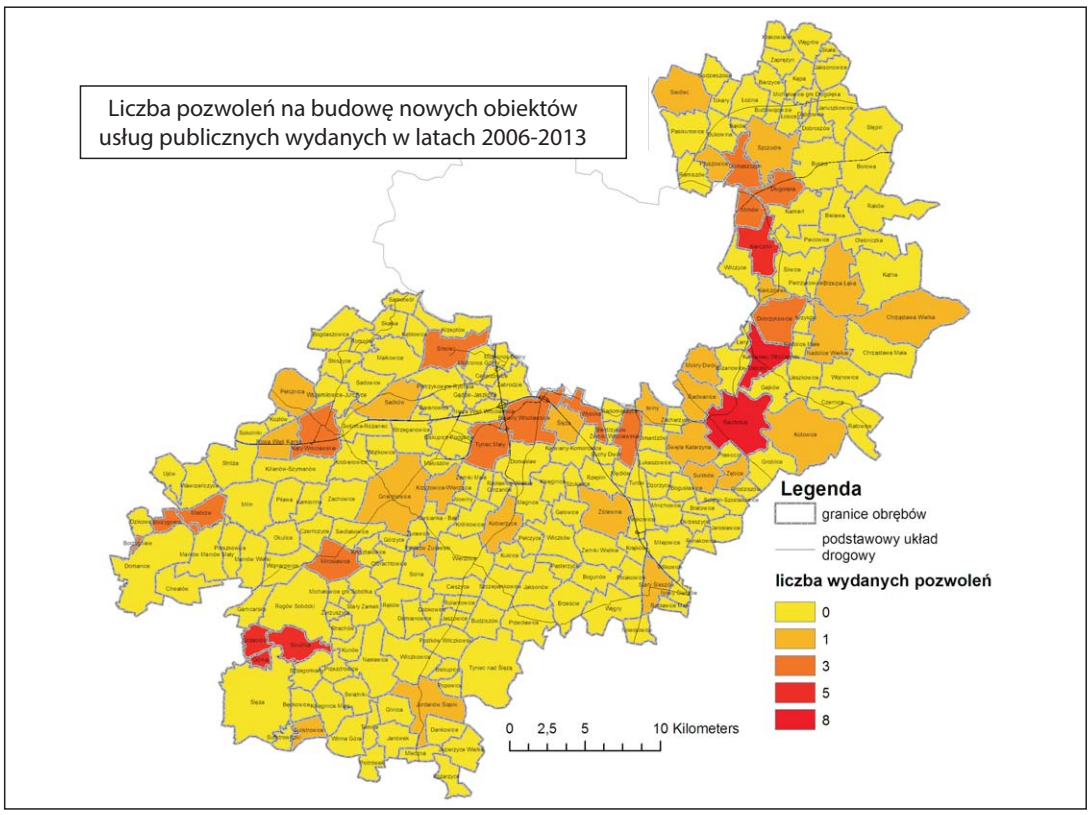
Rozmieszczenie decyzji o warunkach zabudowy dotyczących obiektów usługowych na terenie powiatu wrocławskiego wykazuje dość klarowne tendencje. Przede wszystkim liczba pozwoleń wydanych w latach 2006-2013 jest ściśle związana z wielkością gminy – najwięcej decyzji odnotowano w gminach o największej liczbie mieszkańców (Długołęka, Kobierzyce, Siechnice, Kąty Wrocławskie). Najwięcej nowych usług publicznych powstało w gminie Siechnice, a najwięcej usług komercyjnych w gminie Długołęka. Rysuje się również naturalna tendencja do lokalizowania obiektów usługowych w obszarach o wysokiej dostępności do dróg wyższych klas (krajowych i wojewódzkich). Ten ostatni trend może wpływać niekorzystnie na poziom wyposażenia w usługi terenów mieszkaniowych zlokalizowanych poza zasięgiem ważniejszych dróg.

W związku z charakterystycznym położeniem powiatu wrocławskiego – w polu niezwykle silnego oddziaływania osadniczego i gospodarczego Wrocławia – istotne wydaje się zestawienie liczby wydawanych pozwoleń z odległością od granic miasta. Odległość tą obliczono jako dystans w linii prostej mierzony od centralnego punktu (centroidy) obszaru zabudowanego w danym obrębie do najbliższego wlotu do Wrocławia (miejsca skrzyżowania granicy miasta z drogą). W ten sposób zobrazowano zależność tych dwóch zmiennych w rozbiciu na usługi komercyjne i publiczne oraz łącznie.

Wykresy i kartogramy dowodzą silnego związku między odległością od granic Wrocławia a liczbą wydanych pozwoleń na budowę dotyczących obiektów usługowych: generalnie im dalej od miasta, tym mniejsza aktywność budowlana w zakresie usług. Dodatkowa, obserwowalna zwłaszcza w odległości większej niż 5 km zasada mówi, że większa liczba pozwoleń występuje w miastach (Kąty Wrocławskie, Sobótka).

Mapy obrazujące przestrzenne rozmieszczenie pozwoleń na budowę w powiecie wrocławskim w latach 2006-2013





Relacje między zabudową mieszkaniową i zabudową usługową

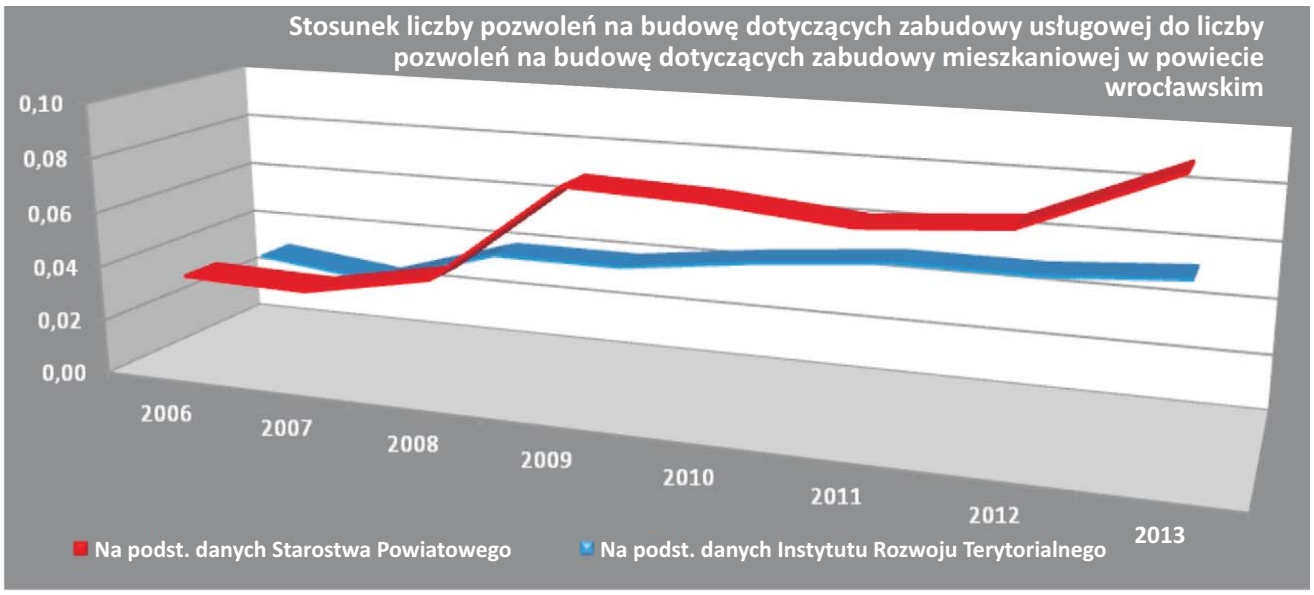
Proporcje między zabudową usługową a zabudową mieszkaniową mogą wskazywać na stopień zaspokojenia potrzeb mieszkańców, a w efekcie świadczyć o jakości życia na danym obszarze. Zmianom liczby mieszkańców powinny zatem towarzyszyć korekty w ofercie usług. W prezentowanych tu analizach przyjęto założenie, że usługi istniejące na terenie powiatu wrocławskiego na początku badanego okresu w wystarczającym stopniu obsługiwały ówczesnych mieszkańców. Nie jest to z pewnością stwierdzenie prawdziwe, ale konieczne ze względów metodologicznych.

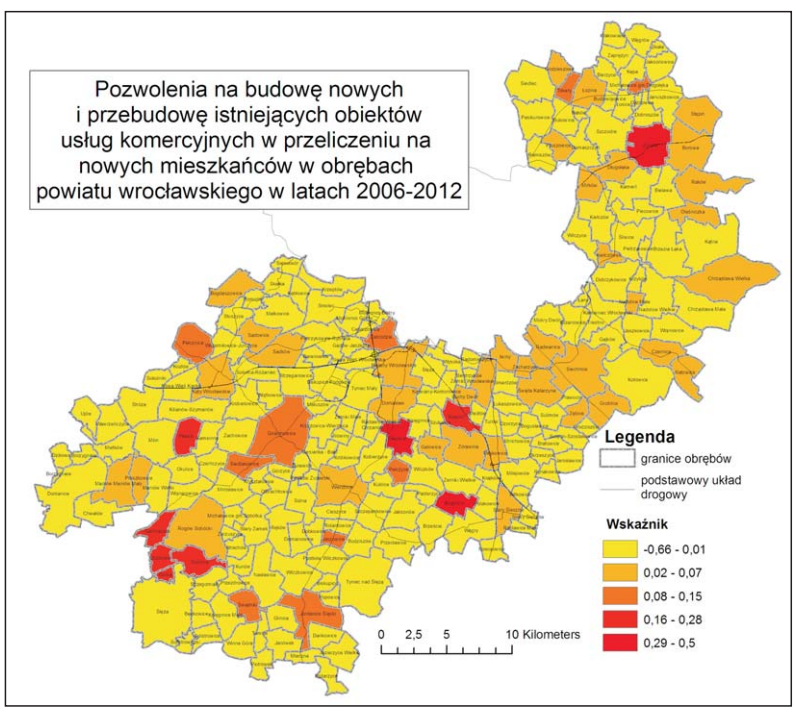
I tak, stosunek liczby pozwoleń na budowę dotyczących zabudowy usługowej do liczby pozwoleń dotyczących zabudowy mieszkaniowej wynosił średnio w badanym okresie 0,06. W kolejnych latach wyraźnie zaznacza się tendencja wzrostowa, co należy interpretować jako zjawisko korzystne.

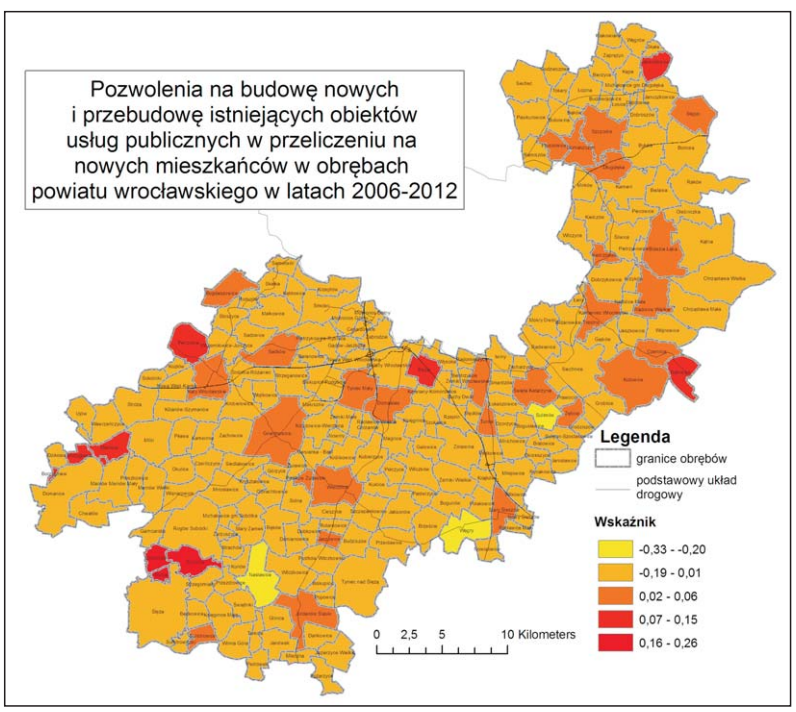
Aby jeszcze precyzyjniej określić wskaźnik obsługi nowych mieszkańców przez sektor usługowy obliczono iloraz liczby nowych obiektów usługowych (oraz obiektów wyremontowanych lub przebudowanych) i liczby nowych mieszkańców w latach 2006-2012. Wskaźnik doposażenia nowych mieszkańców w usługi komercyjne przyjmuje wartości od -0,667 do 0,500. Wartości dodatnie wystąpiły w 71 obrębach, co wskazuje na ogólny trend podążania sektora usług komercyjnych za rozwojem mieszkalnictwa. Niewielka liczba obrębów, które przyjęły wartości ujemne (7 obrębów) nie wymaga komentarza. W przypadku usług publicznych wskaźnik mieści się w przedziale od -0,333 do 0,255. Wartości dodatnie wykazało 51 obrębów, a ujemne 10 obrębów. Wydaje się więc, że sektor publiczny nieco gorzej odpowiada na zapotrzebowanie związane ze wzrastającą liczbą mieszkańców.

Rozkład przestrzenny przedstawiony na wykresach i na kartogramach wskazuje na równomierne rozmieszczenie wskaźnika zaspokojenia potrzeb nowych mieszkańców w powiecie wrocławskim zarówno w zakresie usług komercyjnych jak i publicznych. Odległość od granic Wrocławia nie stanowi w tym przypadku czynnika różnicującego stopień wyposażenia w usługi. Natomiast położenie względem ważniejszych dróg pozostaje ważną determinantą „nadążania" sektora usługowego za sektorem mieszkaniowym – najwyższe wskaźniki wykazują obręby zlokalizowane przy głównych drogach. Jest to zjawisko ze wszech miar korzystne, ponieważ zabudowa mieszkaniowa również najdynamiczniej rozwija się właśnie w zasięgu najszybszych tras. Równocześnie uwidacznia się wyższy poziom zaspokojenia potrzeb nowych mieszkańców w miejscowościach będących siedzibami gmin oraz w ich okolicach: Sobótka (a także Strzeblów, Górka), Mietków (oraz Borzygniew), Kąty Wrocławskie (wraz z Pełcznicą), Długołęka (oraz Szczodre, Domaszczyn), Czernica (wraz z Ratowicami).

Wykresy i mapy obrazujące relacje między rozwojem zabudowy usługowej a przyrostem liczby mieszkańców w powiecie wrocławskim







STANDARD WYPOSAŻENIA W USŁUGI PODSTAWOWE I PODSTAWOWE CENTROTWÓRCZE TERENÓW MIESZKANIOWYCH

Na potrzeby niniejszego projektu wyróżniono trzy podejścia do standardu wyposażenia terenów mieszkaniowych w usługi:

1) standard istniejący,
2) standard pożądany,
3) standard normatywny.

Istniejący standard wyposażenia w usługi można scharakteryzować przede wszystkim poprzez ilość usług (obiektów usługowych) i ich zróżnicowanie[6]. W prezentowanym opracowaniu określono go na podstawie dostępnych danych ilościowych dotyczących podmiotów prowadzących komercyjną działalność usługową pozyskanych z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej, bazy danych przestrzennych dla placówek oświaty oraz placówek ochrony zdrowia udostępnionych przez Powiatowy Zakład Katastralny we Wrocławiu oraz obiektów oświaty, kultury i sportu opracowanych na podstawie Bazy Danych Obiektów Topograficznych przez Instytutu Rozwoju Terytorialnego we Wrocławiu.

Z kolei standard pożądany (docelowy) określono z uwzględnieniem preferencji i potrzeb mieszkańców, opierając się na wynikach badań społecznych przeprowadzonych przez Instytut IPC wśród mieszkańców Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego. Aby uniknąć niepotrzebnych powtórzeń, w prezentowanej publikacji pominięto ten obszar analiz.

Wreszcie standard normatywny wiąże się z funkcjonującymi w praktyce planistycznej wskaźnikami optymalnego wyposażenia w usługi terenów mieszkaniowych. Chcąc odnieść się również do tego rodzaju standardów na końcu rozdziału przeprowadzono przegląd różnych norm urbanistycznych dotyczących usług.

Istniejący standard wyposażenia w usługi w powiecie wrocławskim

Średnia gęstość rozmieszczenia usług komercyjnych wynosi:

- dla poziomu podstawowego: 0,64 usług / km^2
- dla poziomu podstawowego centrotwórczego: 2,31 usług / km^2

Średnia gęstość rozmieszczenia usług publicznych wynosi:

- dla szkół 9 szkół / 100 km^2
- dla obiektów ochrony zdrowia: 2,4 obiekty ochrony zdrowia / 100 km^2.

W przeliczeniu na 1000 mieszkańców rozmieszczenie usług w powiecie wynosi:

- dla poziomu podstawowego: 5,6 usług / 1000 mieszk.
- dla poziomu podstawowego centrotwórczego: 20,2 usług / 1000 mieszk.

Średnia gęstość rozmieszczenia szkół wynosi 7,6 szkół / 10.000 mieszk.; obiektów ochrony zdrowia: 2,1 obiekty ochrony zdrowia / 10.000 mieszk.

Liczba i różnorodność usług a liczba ludności obrębów powiatu wrocławskiego

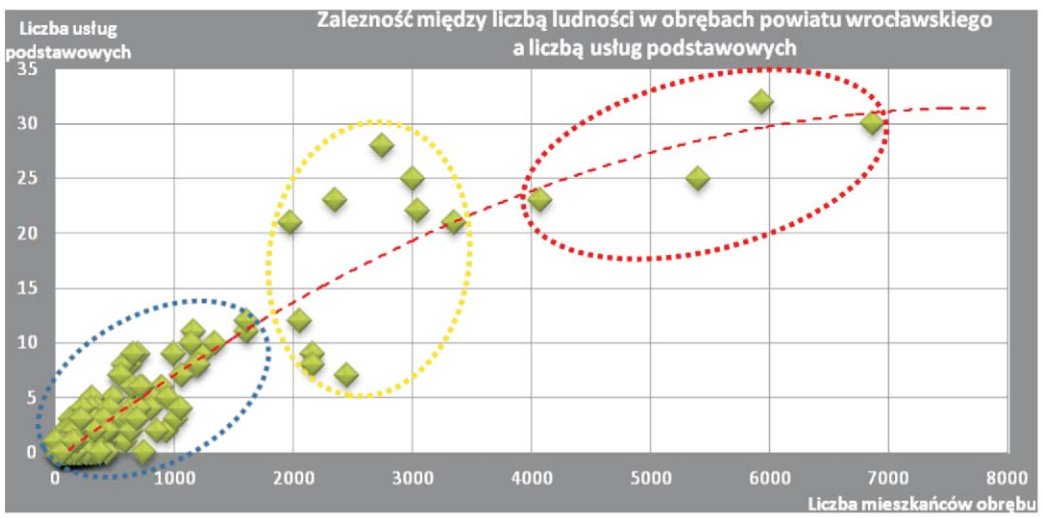
Ogólną zasadą obserwowaną w strukturze osadniczej jest, że większe ośrodki rozmieszczenia ludności charakteryzują się większą różnorodnością towarów, usług i funkcji niż ośrodki mniejsze. Przy czym, wraz ze wzrostem liczby mieszkańców ilość nowych rodzajów usług zwiększa się w sposób mniej niż proporcjonalny do wzrostu liczby mieszkańców[7].

Na tabelach, wykresach i kartogramach pokazano rozmieszczenie usług w obrębach powiatu wrocławskiego w zależności od liczby mieszkańców obrębu. Liczbę rodzajów usług przedstawiono w podziale na podstawowe i podstawowe centrotwórcze, przy czym przez **„rodzaj usługi"** należy rozumieć kategorię działalności według PKD 2007 (np. w jednym obrębie może być kilka sklepów wielobranżowych, ale wszystkie należą do jednego rodzaju usług).

Najwięcej rodzajów usług podstawowych i podstawowych centrotwórczych łącznie występuje w obrębach: Sobótka (64 rodzaje), Kąty Wrocławskie (56), Siechnice (51), Kiełczów (38), Smolec (44). Rodzajów usług podstawowych centrotwórczych najwięcej jest w obrębach: Sobótka (59 rodzajów), Kąty Wrocławskie (52 rodzajów), Bielany Wrocławskie (51 rodzajów), Siechnice (47 rodzajów), Smolec (41 rodzajów). Natomiast rodzajów usług podstawowych najwięcej jest w obrębach: Gniechowice (6 rodzajów), Sobótka (5 rodzajów), Bielany Wrocławskie (5 rodzajów), Kobierzyce (5 rodzajów), Czernica (5 rodzajów).

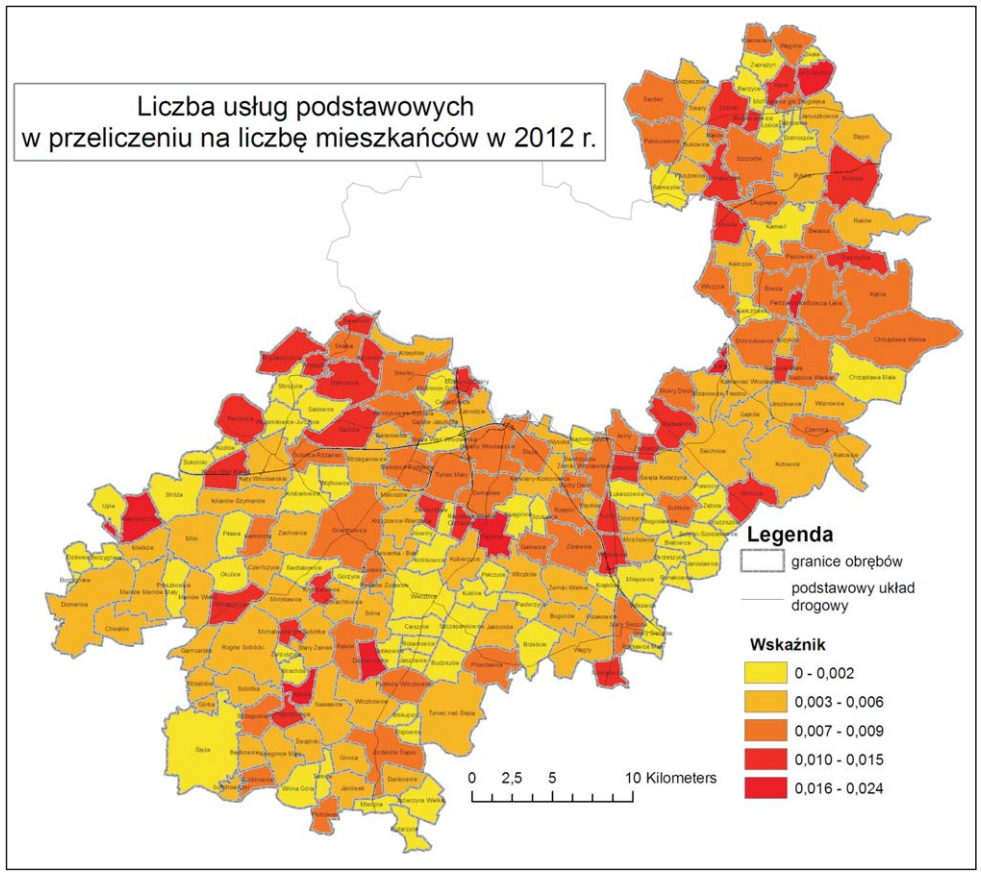
Rozmieszczenie przestrzenne wskaźnika liczby usług podstawowych w przeliczeniu na liczbę mieszkańców w 2012 r. wskazuje na stosunkowo równomierne wyposażenie poszczególnych obrębów powiatu w usługi tego poziomu. Wpływ głównych ciągów komunikacyjnych jest w tym wypadku niejednoznaczny: dla niektórych rejonów (zwłaszcza w sąsiedztwie Wrocławia, o czym szerzej za chwilę) uwidacznia się wyższy poziom wyposażenia w usługi przy drogach krajowych i wojewódzkich, ale w innych miejscach ta obserwacja nie znajduje potwierdzenia (np. mieszkańcy gmin Mietków i Sobótka są stosunkowo dobrze wyposażeniu w usługi podstawowe mimo niewielu głównych dróg, a z kolei mieszkańcy południowej części gminy Kobierzyce, mimo skrzyżowania ważnych szlaków są relatywnie słabo wyposażeni w usługi tego typu). Jeśli chodzi o usługi podstawowe centrotwórcze, to ich relacja do liczby mieszkańców wypada najkorzystniej w bezpośrednim sąsiedztwie Wrocławia (co potwierdza również kolejna analiza poniżej), przy jednoczesnym istotnym wpływie sąsiedztwa głównych dróg.

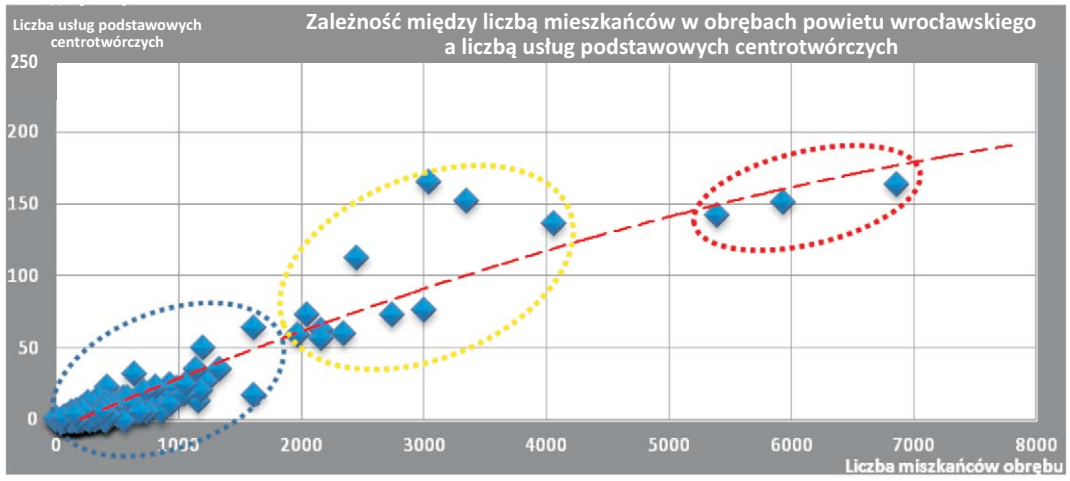
Wykresy i kartogramy obrazujące wyposażenie mieszkańców powiatu wrocławskiego w usługi

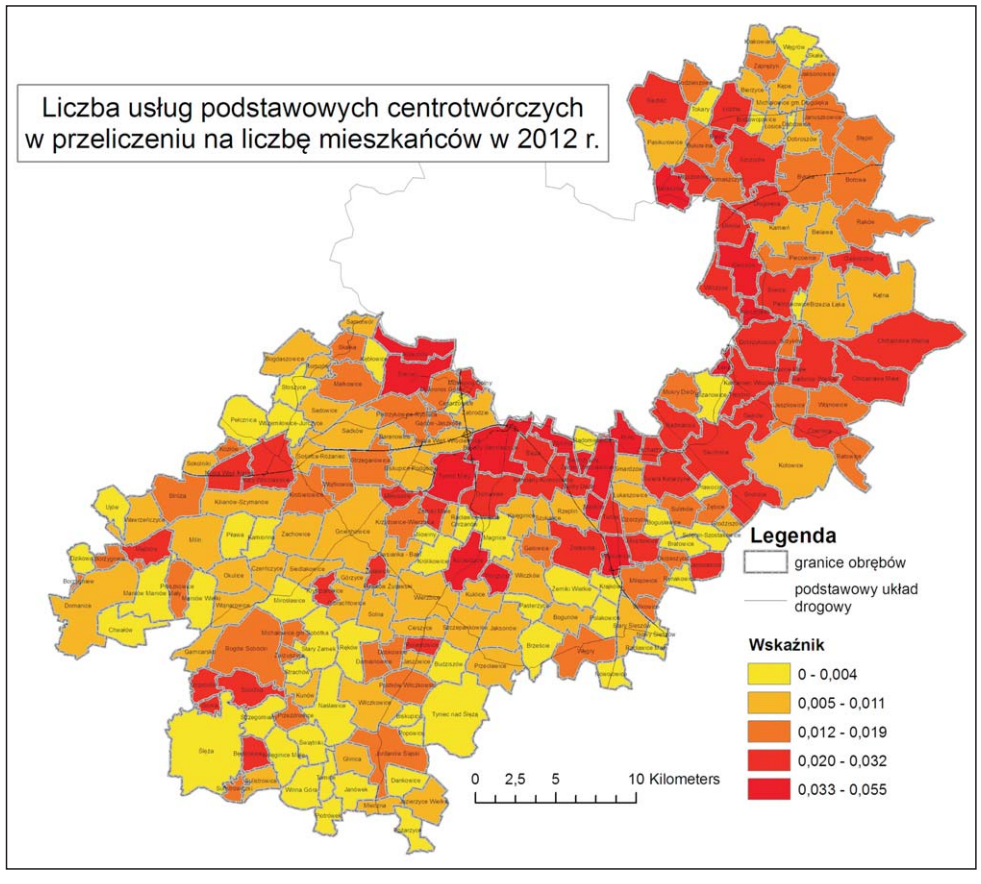


[6]Na podstawie wskaźników opisujących liczbę placówek w przeliczeniu na liczbę mieszkańców oraz na powierzchnię danej jednostki terytorialnegj można wysuwać wnioski dotyczące koncentracji przestrzennej usług publicznych, co z kolei odpowiada ich potencjalnej dostępności – por. Dominiak J., Dostępność usług publicznych na terenie województwa wielkopolskiego, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Poznań 2012.

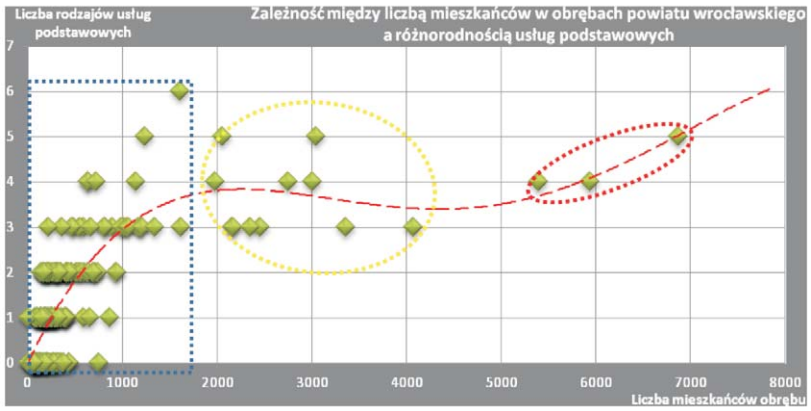
[7]Haggett P. Locational analysis in human geography, Edward Arnold Publishers Ltd, London 1965, s. 114-117.

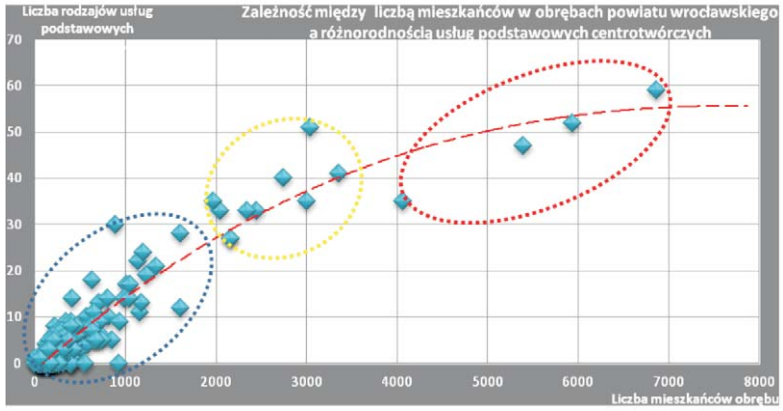

Liczba usług podstawowych
w przeliczeniu na liczbę mieszkańców w 2012 r.
Legenda
granice obrębów
podstawowy układ drogowy
Wskaźnik
0 - 0,002
0,003 - 0,006
0,007 - 0,009
0,010 - 0,015
0,016 - 0,024
0 2,5 5 10 Kilometers

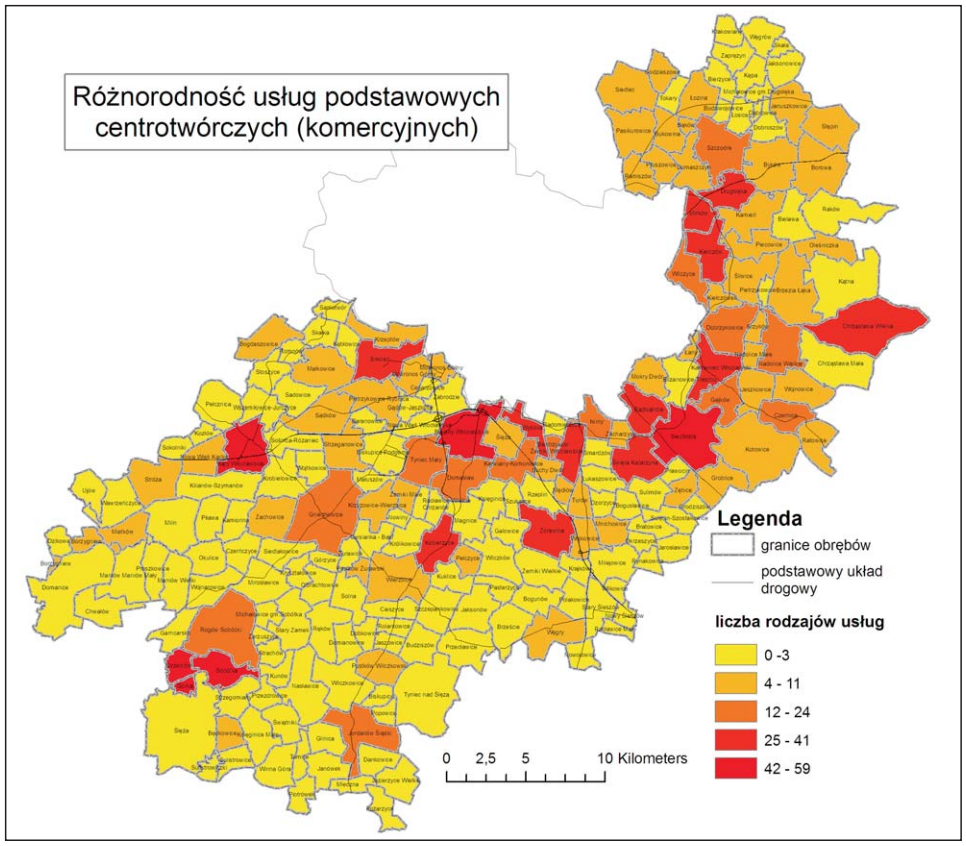

Liczba usług podstawowych centrotwórczych
Zależność między liczbą mieszkańców w obrębach powietu wrocławskiego a liczbą usług podstawowych centrotwórczych
250
200
150
100
50
0
0
1000
2000
3000
4000
5000
6000
7000
8000
Liczba miszkańców obrębu

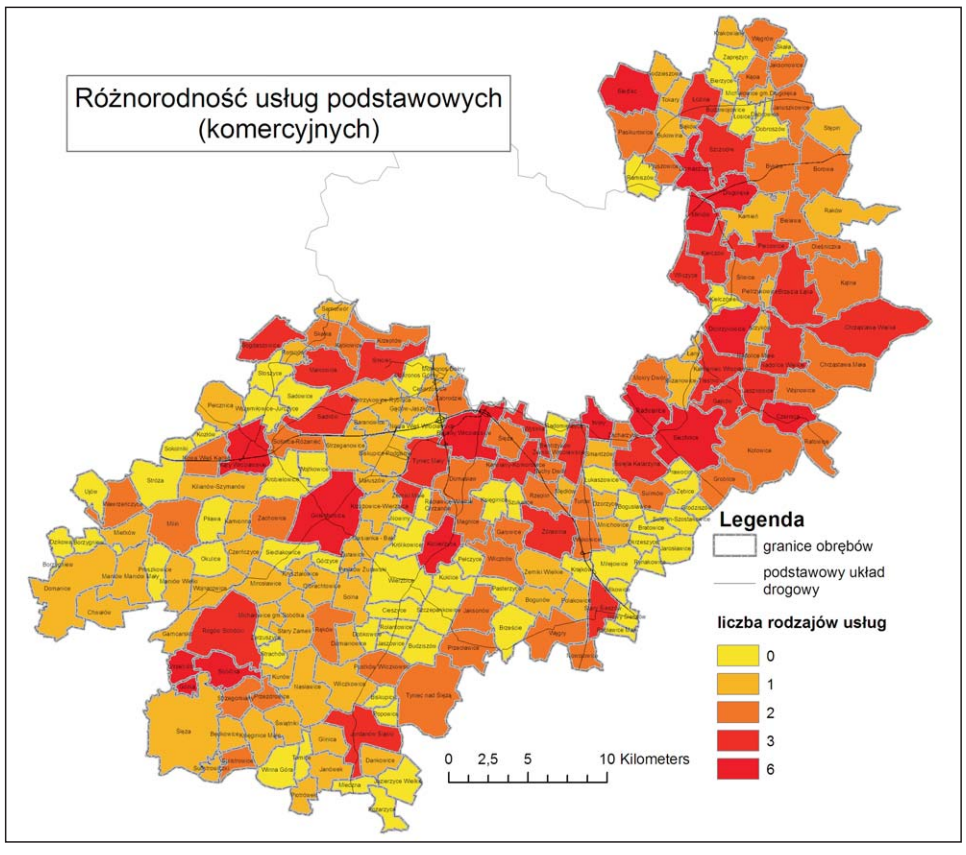

Liczba usług podstawowych centrotwórczych
w przeliczeniu na liczbę mieszkańców w 2012 r.
Legenda
granice obrębów
podstawowy układ drogowy
Wskaźnik
0 - 0,004
0,005 - 0,011
0,012 - 0,019
0,020 - 0,032
0,033 - 0,055
0 2,5 5 10 Kilometers

Wykresy i kartogramy obrazujące różnorodność usług w powiecie wrocławskim









Na większości wykresów zasadniczo występuje zależność opisana wyżej: im więcej mieszkańców, tym większe zróżnicowanie usług w obrębach. Przy czym, wraz ze wzrostem liczby mieszkańców ilość nowych rodzajów usług zwiększa się w sposób mniej niż proporcjonalny.

Analiza zależności między różnorodnością usług a liczbą mieszkańców w poszczególnych obrębach pozwoliła wyróżnić grupy miejscowości o charakterystycznych wskaźnikach. O ile w przypadku różnorodności usług podstawowych trudno zaobserwować jakieś wyraźne tendencje, o tyle wykres dla usług podstawowych centrotwórczych umożliwia wydzielenie trzech grup obrębów:

- o niskiej liczbie ludności i jednocześnie niewielkim zróżnicowaniu usług (do tej kategorii zalicza się 206 obrębów),
- o średniej liczbie ludności i średnim zróżnicowaniu usług (9 obrębów, w tym Bielany Wrocławskie, Wysoka, Radwanice itd.),
- o zdecydowanie wyższej liczbie ludności, ale tylko nieco większej różnorodności usług (4 obręby: Sobótka, Kąty Wrocławskie, Siechnice, Kiełczów).

Tak wyraźne odróżnienie tych trzech klas zróżnicowania usług może wskazywać z jednej strony na powszechność pierwszego standardu, a z drugiej na widoczną (i do pewnego stopnia nieosiągalną dla innych obrębów) atrakcyjność oferty największych miejscowości.

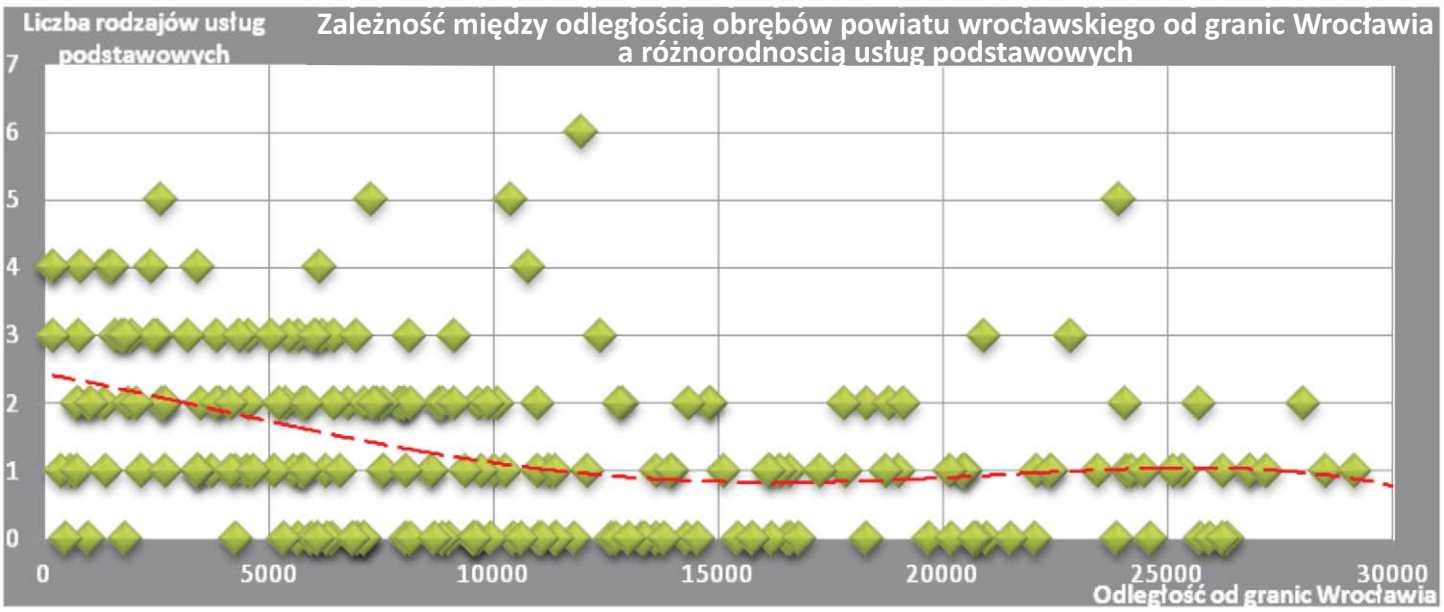
Liczba i różnorodność usług w obrębach powiatu wrocławskiego a odległość od Wrocławia

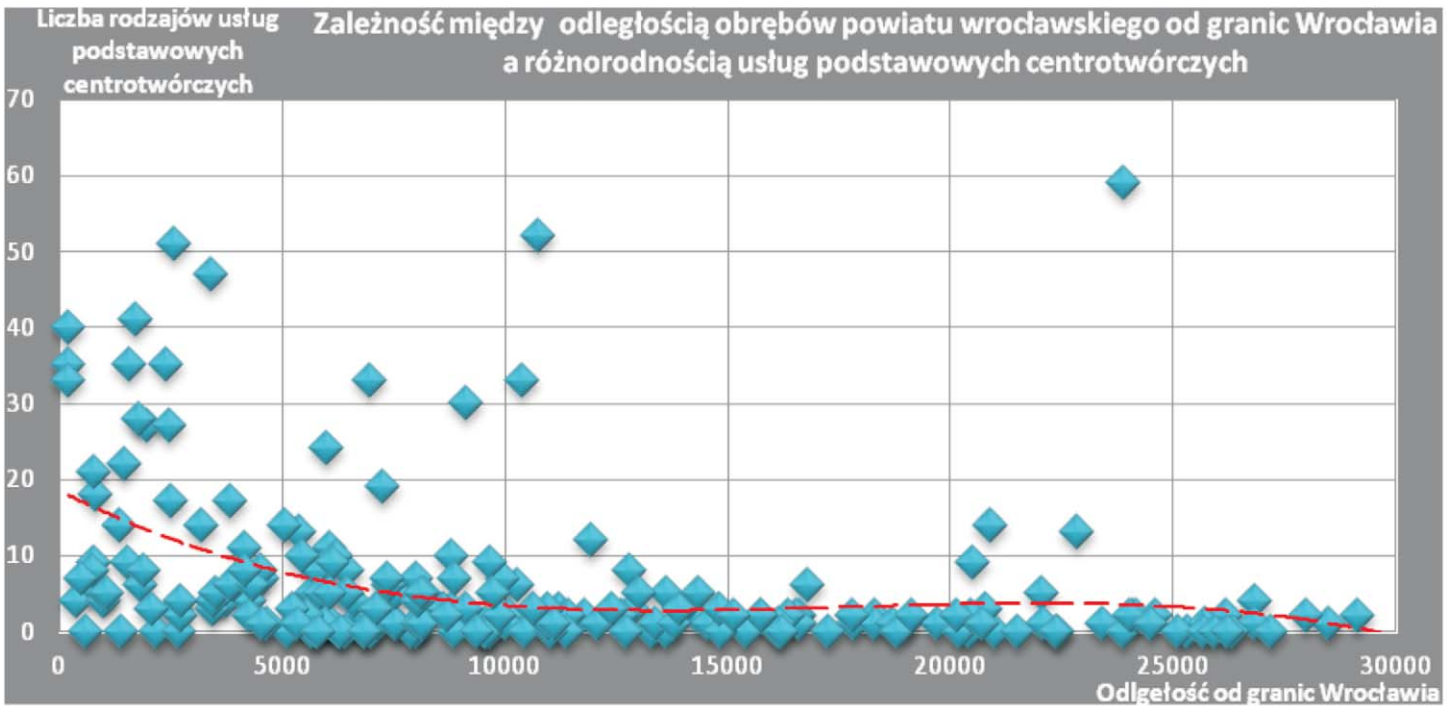
W kolejnym kroku podjęto próbę wskazania zależności między liczbą usług oraz ich różnorodnością a odległością od granic Wrocławia. Odległość tą, podobnie jak we wcześniejszej analizie pozwoleń na budowę obliczono jako dystans w linii prostej mierzony od centralnego punktu (centroidy) obszaru zabudowanego w danym obrębie do najbliższego wlotu do Wrocławia (miejsca skrzyżowania granicy miasta z drogą).

I tak, doskonale uwidacznia się tendencja do lokalizowania większej liczby usług w bezpośrednim sąsiedztwie Wrocławia. Im dalej od granic miasta, tym mniej usług, w tym zwłaszcza usług podstawowych centrotwóczych. Wraz z odległością maleje również różnorodność usług obu typów, choć trzeba zaznaczyć, że również tu spadek jest znacznie bardziej zarysowany w przypadku usług podstawowych centrotwóczych. Jednocześnie utrzymuje się wysoka pozycja miast satelitarnych Wrocławia: Sobótki i Kątów Wrocławskich, które posiadają dużą liczbę zróżnicowanych usług podstawowych i podstawowych centrotwórczych. Wśród miejscowości wiejskich oddalonych od Wrocławia więcej niż 5 km istotne miejsce zajmują Kobierzyce.

Niezwykle istotne wyniki daje zestawienie liczby usług publicznych (szkół i ośrodków zdrowia) i odległości od granic Wrocławia. Okazuje się, że zależność ta jest funkcją stałą – wyposażenie w usługi publiczne jest niemal niezależne od dystansu dzielącego obręby powiatu od stolicy Dolnego Śląska.

Wykresy obrazujące różnorodność usług w powiecie wrocławskim





"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

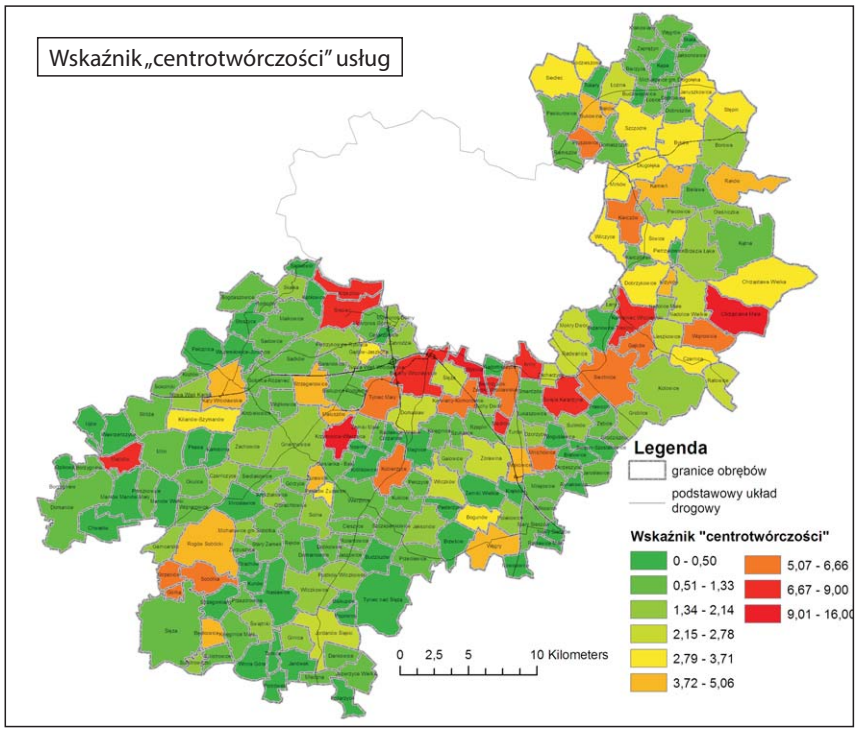
Wskaźnik „centrotwórczości" obrębów powiatu wrocławskiego

Przedmiotem tego projektu jest wyznaczenie optymalnej lokalizacji węzłów usługowych różnego poziomu na terenie powiatu wrocławskiego. Dlatego analizując dane dotyczące rozmieszczenia usług warto zadać pytanie o proporcje między usługami podstawowymi i podstawowymi centrotwórczymi w poszczególnych obrębach. Możemy bowiem mieć do czynienia z sytuacją, gdy w obrębach o niewielkiej liczbie ludności, oddalonych od Wrocławia, pozornie słabo wyposażonych w usługi, istnieje potencjał do lokalizacji węzłów usługowych istotnych z punktu widzenia rozwoju sieci osadniczej powiatu.

W celu uchwycenia tego rodzaju potencjału obliczono wskaźnik "centrotwórczości" obrębów jako iloraz łącznej liczby usług podstawowych centrotwórczych (komercyjnych i publicznych) do sumy usług podstawowych (komercyjnych). Proporcje między tymi dwoma rodzajami usług wskazują z jednej strony na istotny związek między występowaniem usług podstawowych i usług wyższego rzędu (w przypadku obrębów o wyrównanej liczbie obu tych typów), a z drugiej na potencjał wybranych obrębów do pełnienia roli ośrodków wyższego rzędu w powiatowym systemie usług (w przypadku obrębów, gdzie liczba usług wyższego rzędu przekracza zdecydowanie liczbę usług podstawowych).

Wyniki analizy wskazują, że „centrotwórczość" obrębów maleje wraz z odległością od granic Wrocławia. Oznacza to, że bliskie sąsiedztwo dużego miasta skutkuje rozwojem usług wyższego rzędu. Jednocześnie – co jest naturalne – „centrotwórczość" wiąże się z liczbą ludności (im większa miejscowość, tym większy potencjał do rozwoju usług o charakterze ponadpodstawowym). Tym razem jednak to nie miasta (Sobótka, Kąty Wrocławskie, Siechnice) dominują w zestawieniu, choć oczywiście zajmują wysokie pozycje. Najwyższymi wskaźnikami „centrotwórczości" w większym oddaleniu od Wrocławia wykazały się siedziby gmin wiejskich (Mietków, Kobierzyce) oraz inne miejscowości (Chrząstawa Mała, Krzyżowice). Wpływ przebiegu głównych dróg wydaje się istotny, choć niejednoznaczny – zdarzają się miejscowości położone na skrzyżowaniu szlaków komunikacyjnych, gdzie nie usługi podstawowe centrotwórcze nie dominują nad usługami podstawowymi (Gniechowice, Wierzbice). Właściwa interpretacja tych zjawisk wymagałaby dodatkowych analiz (np. typu *case study*).

Mapa obrazująca poziom „centrotwórczości" obrębów powiatu wrocławskiego



Standard wyposażenia w usługi wg normatywów urbanistycznych

Na koniec warto odnieść się do funkcjonujących w Polsce norm wyposażenia terenów mieszkaniowych w usługi. Normatywy urbanistyczne definiują parametry struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta oraz zasady zagospodarowania i kształtowania zabudowy w spójności z zasadami ochrony środowiska, a więc standardy dostępności do szkoły, przedszkola, kościoła, domu opieki społecznej, siedziby władzy lokalnej, publicznej zieleni, sklepów itp. jako gwarancji określonej wartości i jakości przestrzeni. Wyrażają się one wskaźnikiem zaspokojenia potrzeb na mieszkańca, minimalną lub maksymalną wielkością obiektu, izochroną dojścia pieszego i warunkami bezpieczeństwa tego dojścia[8].

Obligatoryjne stosowanie standardów mających aspekty użytkowe, kulturowe i ekologiczne przy formułowaniu polityk przestrzennych i strategii rozwoju, sporządzaniu planów zagospodarowania i projektów inwestycji, jak też przy planowaniu finansowym pozwala zapewnić odpowiednie warunki życia (zarówno zdrowotne jak i społeczne)[9]. Obecnie trwają prace nad nowelizacją prawa planistycznego w Polsce, a jednym z jej elementów mają być „Urbanistyczne standardy planistyczne", mające na celu zapewnienie racjonalnego gospodarowania przestrzenią, w szczególności uporządkowania zabudowy, spójności funkcjonalnej projektowanych zespołów urbanistycznych oraz minimalnych wymogów wiążących w planowaniu przestrzennym i realizacji inwestycji[10]. Z uwagi na wstępny etap prac nad „Urbanistycznymi standardami…" nie wiadomo jeszcze, jakie dokładnie wskaźniki zostaną uwzględnione w tym dokumencie.

W tej sytuacji poszukiwania standardów i normatywów skierowano w stronę opracowań o charakterze naukowym i zawodowym. Na szczególną uwagę zasługuje tu przegląd różnych normatywów wykonany przez G. Dąbrowską-Milewską[11]. Jest on co prawda ograniczony do usług edukacyjnych i zieleni, ale i tak wystarczy do ogólnej oceny relacji między normatywami a rzeczywistością powiatu wrocławskiego.

[8]Staniszkis M., Normatyw urbanistyczny. Prawdo do dobrej przestrzeni, „Urbanista" Nr 7/2005 (s. 12-14).

[9]Polska Polityka Architektoniczna. Polityka jakości krajobrazu, przestrzeni publicznej, architektury –Polska Rada Architektury, Stowarzyszenie Architektów Polskich Towarzystwo Urbanistów Polskich, Izba Architektów RP, wydanie II poprawione i poszerzone, 2011.

[10]Komisja Kodyfikacyjna Prawa Budowlanego (2014), Kodeks Urbanistyczno-Budowlany. Projekt, wersja podstawowa przyjęty przez Komisję w dniu 16 kwietnia 2014 r. Warszawa 2014.

[11]Dąbrowska-Milewska G., Standardy urbanistyczne dla terenów mieszkaniowych – wybrane zagadnienia. ARCHITECTURAE et ARTIBUS – 1/2010 (s. 18-24).

[11]Polska Polityka Architektoniczna. Polityka jakości krajobrazu, przestrzeni publicznej, architektury –Polska Rada Architektury, Stowarzyszenie Architektów Polskich Towarzystwo Urbanistów Polskich, Izba Architektów RP, wydanie II poprawione i poszerzone, 2011.

[11]Komisja Kodyfikacyjna Prawa Budowlanego (2014), Kodeks Urbanistyczno-Budowlany. Projekt, wersja podstawowa przyjęty przez Komisję w dniu 16 kwietnia 2014 r. Warszawa 2014.

[11]Dąbrowska-Milewska G., Standardy urbanistyczne dla terenów mieszkaniowych – wybrane zagadnienia. ARCHITECTURAE et ARTIBUS – 1/2010 (s. 18-24).

Jak widać, powiat wrocławski oferuje swoim mieszkańcom ponadnormatywną liczbę usług edukacyjnych w przeliczeniu na liczbę ludności. To czysto statystyczne wyposażenie trzeba jednak krytycznie ocenić z punktu widzenia rozmieszczenia poszczególnych obiektów w przestrzeni oraz związanej z tym rzeczywistej dostępności czasowej usług. Dlatego jednym z elementów poszukiwania normatywów wyposażenia w usługi musi być analiza izochron dla różnych środków transportu.

Standardy oparte na dostępności czasowej operują różnymi wartościami dla różnych usług i środków transportu (zob. raport z Etapu 2). Zestawiając różne podejścia można przyjąć, że najbardziej typowymi wartościami są dystanse 15 i 30 minut – to one mają gwarantować optymalny zasięg obsługi mieszkańców w zakresie usług codziennych (dotyczy to zarówno ruchu pieszego, ruchu rowerowego, transportu zbiorowego jak i indywidualnego transportu samochodowego). Przy tym założeniu możemy porównywać dostępność usług w różnych kontekstach osadniczych.

Tabela: Wybrane wskaźniki i standardy urbanistyczne dla infrastruktury społecznej wg normatywów i w powiecie wrocławskim – opracowanie własne na podstawie danych z raportu z Etapu 2 projektu oraz na podstawie artykułu Dąbrowska-Milewska G., Standardy urbanistyczne dla terenów mieszkaniowych – wybrane zagadnienia. ARCHITECTURAE et ARTIBUS – 1/2010 (s. 18-24).

Rodzaj usługi / Rodzaj wskaźnika	Żłobki	Przedszkola	Szkoły podstawowe	Gimnazja
liczba mieszkańców/1 obiekt wg Dąbrowskiej-Milewskiej	20.000	4.000-5.000	10.000	10.000-20.000
liczba mieszkańców/1 obiekt w powiecie wrocławskim	brak danych	2780	2842	6731

WNIOSKI DO MODELU WYZNACZANIA WĘZŁÓW USŁUGOWYCH POZIOMU PODSTAWOWEGO I PODSTAWOWEGO CENTROTWÓRCZEGO

Przedstawione wyżej wybrane fragmenty „Opracowania wytycznych dla lokalizacji węzłów usługowych na obszarze powiatu wrocławskiego" pozwalają wyciągnąć istotne wnioski dotyczące uwarunkowań rozwoju sektora usługowego na terenie powiatu wrocławskiego, co z kolei ma być podstawą konkretnych wytycznych na potrzeby modelu wyznaczania węzłów usługowych poziomu podstawowego i podstawowego centrotwórczego. Oto najważniejsze z nich:

- model powinien wprowadzać podział na węzły podstawowe (P) i podstawowe centrotwórcze (PC) na podstawie przyjętego katalogu usług (po jego ewentualnej weryfikacji i korekcie);
- model powinien zawierać konkretne wytyczne planistyczne możliwe do implementacji w dokumentach polityki samorządowej, w tym zwłaszcza w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin powiatu;
- model powinien mieć charakter przestrzenny, a nie tylko procesowy lub wskaźnikowy – musi wyznaczać odpowiednie miejsca do lokalizacji usług z uwzględnieniem ich dotychczasowego wyposażenia w usługi oraz dostępności;
- model musi uwzględniać czasową dostępność usług różnych typów, a ta jest na terenie powiatu wrocławskiego bardzo zróżnicowana;
- model musi uwzględniać aktualne nasycenie usługami poszczególnych obrębów oraz relacje między popytem i podażą;
- model powinien dążyć do optymalnego rozmieszczenia węzłów usługowych z uwzględnieniem ich stref obsługi;
- model musi uwzględniać zróżnicowaną strukturę osadniczą, nierównomierne rozmieszczenie usług oraz różnorodność oferty usługowej na terenie powiatu wrocławskiego, w tym zwłaszcza zarysowujący się podział na strefę bezpośredniego oddziaływania Wrocławia i pozostałe obszary;
- model powinien uwzględniać dynamikę rozwoju sektora usługowego na terenie powiatu wrocławskiego, choć nie może ona być główną determinantą wyznaczania węzłów usługowych (zwłaszcza rozwój usług komercyjnych w sytuacji braku ograniczeń ze strony polityki przestrzennej rozwija się w miejscach oferujących najwyższą opłacalność prowadzenia działalności gospodarczej, ale niekoniecznie w miejscach odpowiednich z punktu widzenia potrzeb mieszkańców);
- model musi uwzględniać potrzeby i preferencje mieszkańców powiatu wrocławskiego, w tym wskazane w badaniach społecznych braki w wyposażeniu w usługi;
- model musi zapewniać optymalną dostępność węzłów usługowych za pomocą różnych środków transportu (pieszo, rowerem, samochodem);
- model musi uwzględniać starzenie się ludności i związaną z tym potrzebę zwiększenia dostępności usług zdrowotnych i usług dla osób starszych.

MODEL WYZNACZANIA WĘZŁÓW USŁUGOWYCH POZIOMU PODSTAWOWEGO I PODSTAWOWEGO CENTROTWÓRCZEGO W POWIECIE WROCŁAWSKIM

Celem prezentowanego projektu jest wypracowanie modelu wyznaczania węzłów usługowych poziomu podstawowego (P) i podstawowego centrotwórczego (PC) w powiecie wrocławskim. Model ma określać zasady lokalizacji i organizacji węzłów usługowych zapewniających mieszkańcom odpowiednią dostępność do usług; ma mieć wymiar przestrzenny, czyli jednoznacznie wskazywać rozmieszczenie węzłów usługowych na terenie powiatu wrocławskiego.

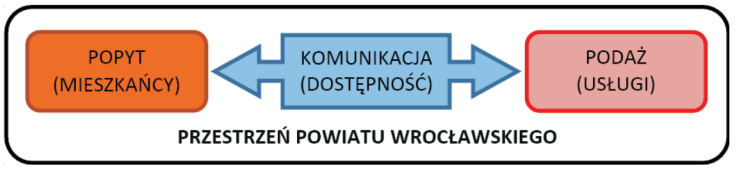
Model przeznaczony jest do wdrożenia poprzez politykę przestrzenną na poziomie samorządowym, dlatego jego odbiorcą są władze szczebla regionalnego (wojewódzkiego), subregionalnego (powiatowego) oraz lokalnego (gminnego). Towarzyszą mu wytyczne planistyczne zawierające konkretne wskaźniki lokalizacji usług w węzłach usługowych różnych typów.

Założenia wstępne

Przystępując do opracowania modelu wyznaczania węzłów usługowych na terenie powiatu wrocławskiego przyjęto szereg istotnych założeń o charakterze metodologicznym i planistycznym (projektowym). Oto najważniejsze z nich.

1) Model podporządkowany jest potrzebom odbiorców usług, a więc mieszkańców powiatu wrocławskiego. Uwzględnia on jednocześnie uwarunkowana rynkowe związane z opłacalnością prowadzenia działalności gospodarczej. Można więc powiedzieć, że model ma charakter popytowo-podażowy, a jego centralnym założeniem jest przestrzenne powiązanie liczby ludności zamieszkującej obręby powiatu wrocławskiego obecnie i w najbliższej przyszłości z odpowiednią ofertą usługową gwarantującą realizację różnego rodzaju potrzeb. Takie ujęcie dwustronnej zależności między popytem i podażą z uwzględnieniem zagadnień komunikacyjnych prowadzi do wyznaczenia hierarchicznej sieci ośrodków usługowych, zlokalizowanych w miejscach o optymalnej dostępności przestrzennej.

Schemat ideowy obrazujący najważniejsze założenie modelu: przestrzenne powiązanie popytu z podażą za pośrednictwem sieci komunikacyjnych.

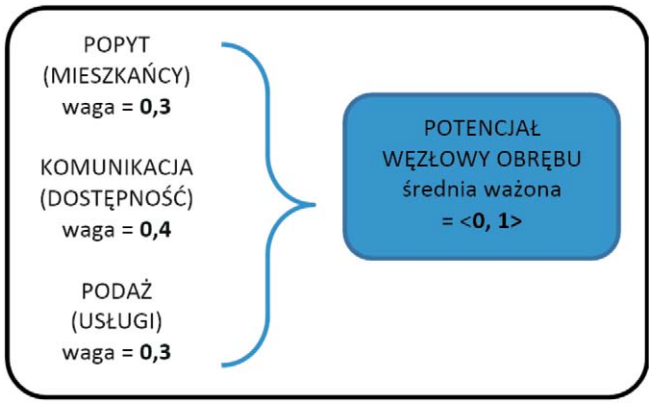


2) Prezentowany model, uwzględniając z jednej strony geograficzną charakterystykę centralności, a z drugiej potrzebę racjonalnego rozwijania funkcji centrotwórczych, wprowadza podział węzłów na podstawowe (P) i podstawowe centrotwórcze (PC) na podstawie zakresu oferowanych przez nie usług. I tak, każdy węzeł poziomu P powinien oferować wszystkie usługi zaliczone wg katalogu do usług podstawowych, zaś każdy węzeł poziomu PC powinien oferować większość usług (jeśli nie wszystkie) zaliczonych wg katalogu do usług podstawowych oraz określoną część usług zaliczonych wg katalogu do usług podstawowych centrotwórczych.
3) Podobne badania prowadzone w różnych skalach i dla różnych typów usług[12] prowadzą do wniosku, że kluczowym czynnikiem w optymalizacji systemu usług nie jest ich rozmieszczenie w przestrzeni, tylko dostępność czasowa. Dlatego w modelu najwyższą wagę przypisano powiązaniom komunikacyjnym, wskazując, że rozwój węzłów usługowych powinien nie tyle dążyć do równomiernego rozmieszczenia obiektów usługowych na terenie powiatu wrocławskiego, co raczej do zwiększenia dostępności istniejących ośrodków i poszerzania ich oferty. Dostępność usług nie wiąże się bowiem z ich bezpośrednią lokalizacją na wsi, ale z łatwością dotarcia do najbliższego ośrodka lokalnego. To spostrzeżenie okaże się niezwykle istotne przy podejmowaniu ostatecznej decyzji o wyborze ośrodków predestynowanych do pełnienia roli węzłów usługowych poziomu podstawowego centrotwórczego.

Dane wejściowe i metoda opracowania modelu

W tym rozdziale opisano poszczególne komponenty modelu wyznaczania węzłów usługowych poziomu podstawowego i podstawowego centrotwórczego w powiecie wrocławskim, a więc popyt (mieszkańcy), komunikację (dostępność) oraz podaż (usługi). Poszczególnym komponentom (a w dalszej części tekstu również czynnikom szczegółowym) przypisano określone wagi, które określają ich znaczenie w procesie wyznaczania węzłów usługowych. O tym, czy dany obręb znajdzie się w grupie ośrodków usługowych będzie decydowała wartość średniej ważonej. Uzyskany w ten sposób zróżnicowany poziom „potencjału węzłowego" zostanie ujęty w modelu poprzez podział na węzły rzeczywiste i potencjalne.

Schemat obrazujący przypisanie wag poszczególnym komponentom modelu.



Podejście popytowo-podażowe przyjęte jako podstawa modelu oznacza, że mieszkańcy poszczególnych obrębów powiatu wrocławskiego są traktowani jako klienci, odbiorcy i użytkownicy usług oferowanych przez różne podmioty (komercyjne i publiczne). Dlatego też jednym z decydujących komponentów metody wyznaczania węzłów usługowych jest liczba ludności (obecna i prognozowana) w obrębach powiatu, której w modelu nadano wagę = 0,3.

Drugą grupą czynników wpływających na lokalizację węzłów usługowych jest komunikacja, czyli dostępność przestrzenna i czasowa poszczególnych miejscowości. Jako komponent łączący popyt z podażą zasługuje ona na wysoką rangę przy wyznaczaniu miejsc predysponowanych do lokalizacji ośrodków usługowych, dlatego nadano jej wagę = 0,4. W ramach tego komponentu przeanalizowano dostępność usług komercyjnych i publicznych wyznaczoną metodą maksymalnych izochron, występowanie przystanków i stacji kolejowych w poszczególnych obrębach, przebieg ważniejszych dróg (krajowych i wojewódzkich).

W trzeciej grupie czynników znalazły się atrybuty opisujące aktualną ofertę usług podstawowych i podstawowych centrotwórczych. Tym samym model wiąże popyt z podażą, uwzględniając uwarunkowania rynkowe, czyli aktualne wyposażenie obrębów powiatu wrocławskiego w usługi. Z uwagi na brak szczegółowych prognoz rozwoju sektora usługowego na terenie powiatu wrocławskiego obliczenia oparto na danych statystycznych z ostatnich lat. Przyjęto, że komponent podażowy będzie miał taką samą wagę, jak komponent popytowy, czyli = 0,3. W szczególności przedmiotem analizy w zakresie podaży usług są wskaźnik centrotwórczości obrębów, duży ruch budowlany w zakresie usług (mierzony liczbą pozwoleń na budowę dotyczących obiektów usługowych.

Węzły poziomu podstawowego

Przez węzeł poziomu podstawowego (P) rozumiemy takie **skupisko zabudowy, terenów lub funkcji, które zaspokaja potrzeby mieszkańców danej miejscowości oraz kilku-kilkunastu miejscowości sąsiednich w zakresie usług, bez których istnienie i funkcjonowanie społeczności lokalnych byłoby trudne lub niemożliwe.**

Przy wyznaczaniu węzłów usługowych poziomu podstawowego przyjęto cztery czynniki: liczba ludności w roku 2012, liczba ludności wg prognozy demograficznej, dostępność przestrzenna obrębów za pomocą różnych środków transportu oraz różnorodność usług (Tabela 2). Wartości progowe dla poszczególnych czynników zostały przyjęte na podstawie obserwacji wskaźników dotyczących rozmieszczenia usług na terenie powiatu wrocławskiego.

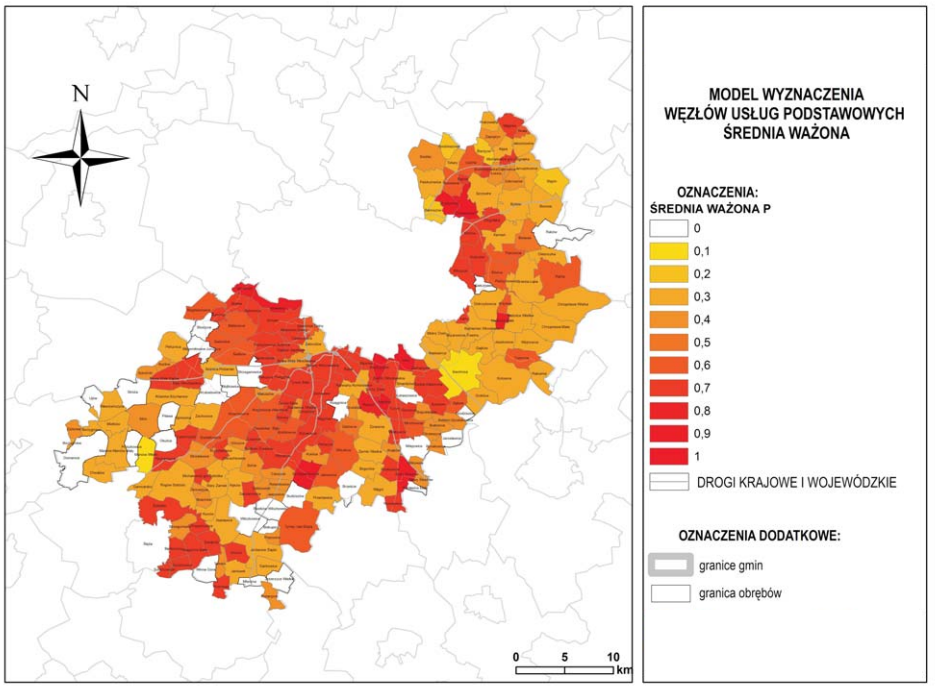
Ostatecznie, po obliczeniu średnich ważonych uzyskano 94 obręby o wartościach powyżej 0,5, a więc spełniające większość kryteriów dla węzłów poziomu podstawowego w powiecie wrocławskim. Oznacza to, że średnio na 1 węzeł usługowy poziomu podstawowego w roku 2035 powinno przypadać 1,32 miejscowości niebędących węzłami usługowymi.

Przestrzenne rozmieszczenie węzłów P na obszarze powiatu wrocławskiego wykazuje wyraźną tendencję do koncentracji w strefie bezpośredniego oddziaływania Wrocławia oraz wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Szczególny brak ośrodków usługowych występuje na południowym zachodzie (gmina Mietków). Zaskakujący wynik uzyskała również gmina Siechnice w części miejskiej, gdzie potencjał węzłowy jest stosunkowo niski.

W przypadku węzłów P sąsiadowanie kilku obrębów węzłowych (jak ma to miejsce zwłaszcza w bezpośrednim sąsiedztwie Wrocławia) nie stanowi problemu z punktu widzenia polityki przestrzennej, ponieważ po pierwsze zachodzi konieczność zaspokojenia podstawowych potrzeb większych społeczności lokalnych, a po drugie w strukturze funkcjonalnej tych węzłów usług dominują usługi o charakterze komercyjnym, których powstanie i funkcjonowanie podporządkowane jest zasadom rynku i wolnej konkurencji.

[12] Zob. np. Guzik R., Przestrzenna dostępność szkolnictwa ponadpodstawowego, Wydawnictwo Instytutu Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2003. Heffner K., Gibas P., Delimitacja przestrzenna obszarów wiejskich o słabym dostępie do usług publicznych w województwie lubuskim. Zielona Góra, 16 grudzień 2013 r.

Mapa obrazująca potencjał poszczególnych obrębów do lokalizacji węzłów poziomu podstawowego



Węzły poziomu podstawowego centrotwórczego

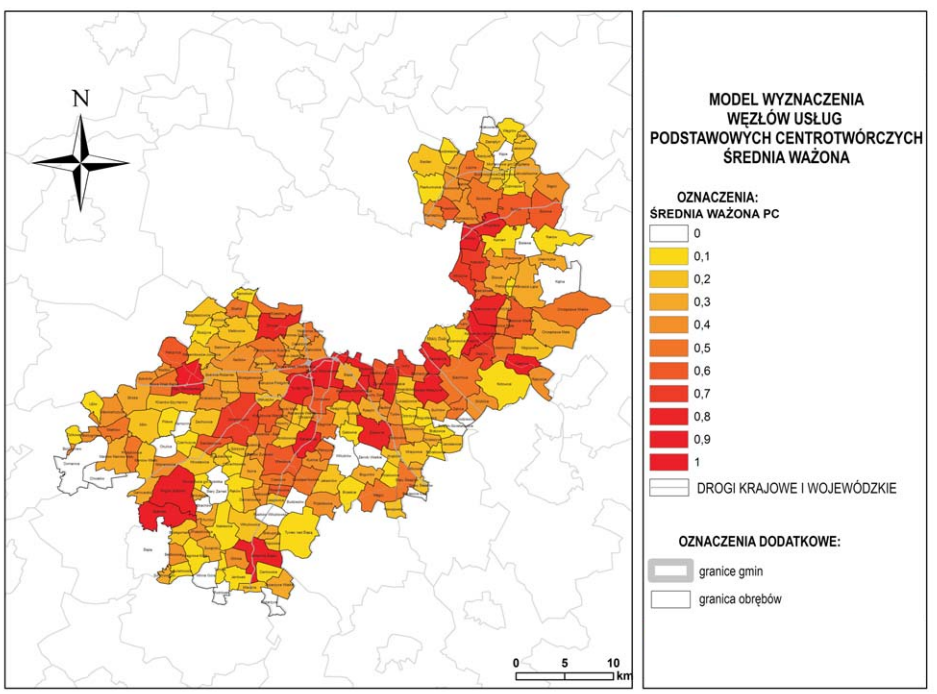
Przez węzeł poziomu podstawowego centrotwórczego (PC) rozumiemy takie **skupisko zabudowy, terenów lub funkcji, które zaspokaja potrzeby mieszkańców danej miejscowości oraz kilkunastu-kilkudziesięciu miejscowości sąsiednich w zakresie usług, bez których nie byłby możliwy wszechstronny rozwój społeczności lokalnych.**

Metoda wyznaczania węzłów poziomu podstawowego centrotwórczego jest bardziej złożona niż w przypadku węzłów poziomu podstawowego. Uwzględnia ona te same trzy komponenty (popyt, podaż i komunikację), w tych samych proporcjach (wagi 0,3/0,4/0,3), ale z uwzględnieniem większej liczby czynników (Tabela 5). Wynika to przede wszystkim z większej różnorodności typów usług o charakterze podstawowym centrotwóczym (według przyjętego katalogu usług w powiecie wrocławskim), w tym zwłaszcza podziału na usługi komercyjne i publiczne (który na poziomie podstawowym w ogóle nie występował).

Z uwagi na zjawisko występowania obrębów o wysokim potencjale do lokalizacji usług podstawowych centrotwórczych, ale jednocześnie niskim potencjale do lokalizacji usług podstawowych, obręby na tym poziomie podzielono na dwie grupy:
- węzły poziomu PC rzeczywiste (będące jednocześnie węzłami podstawowymi),
- węzły poziomu PC potencjalne (posiadające potencjał do lokalizacji usług podstawowych centrotwórczych, ale niewystępujące w grupie węzłów podstawowych).

Przy obliczaniu średnich ważonych dla poszczególnych obrębów przyjęto założenie, że potencjał w zakresie lokalizacji węzłów podstawowych centrotwórczych posiadają te obręby, które osiągnęły wartości powyżej 0,5. W efekcie w 2035 roku powinniśmy mieć 22 węzły PC rzeczywiste i dodatkowo 14 węzłów PC potencjalnych. Okazało się jednak, że w grupie tej nie ma dwóch miejscowości będących siedzibami gmin: Siechnic i Mietkowa. Dlatego do listy czynników dodano jeszcze jeden, weryfikujący wcześniejsze obliczenia: rangę administracyjną, która dołącza do listy potencjalnych węzłów jeszcze 2. Daje to łącznie 38 węzłów podstawowych centrotwórczych, a zatem wskaźnik liczby obrębów niebędących węzłami PC na jeden węzeł PC wynosi 4,74.

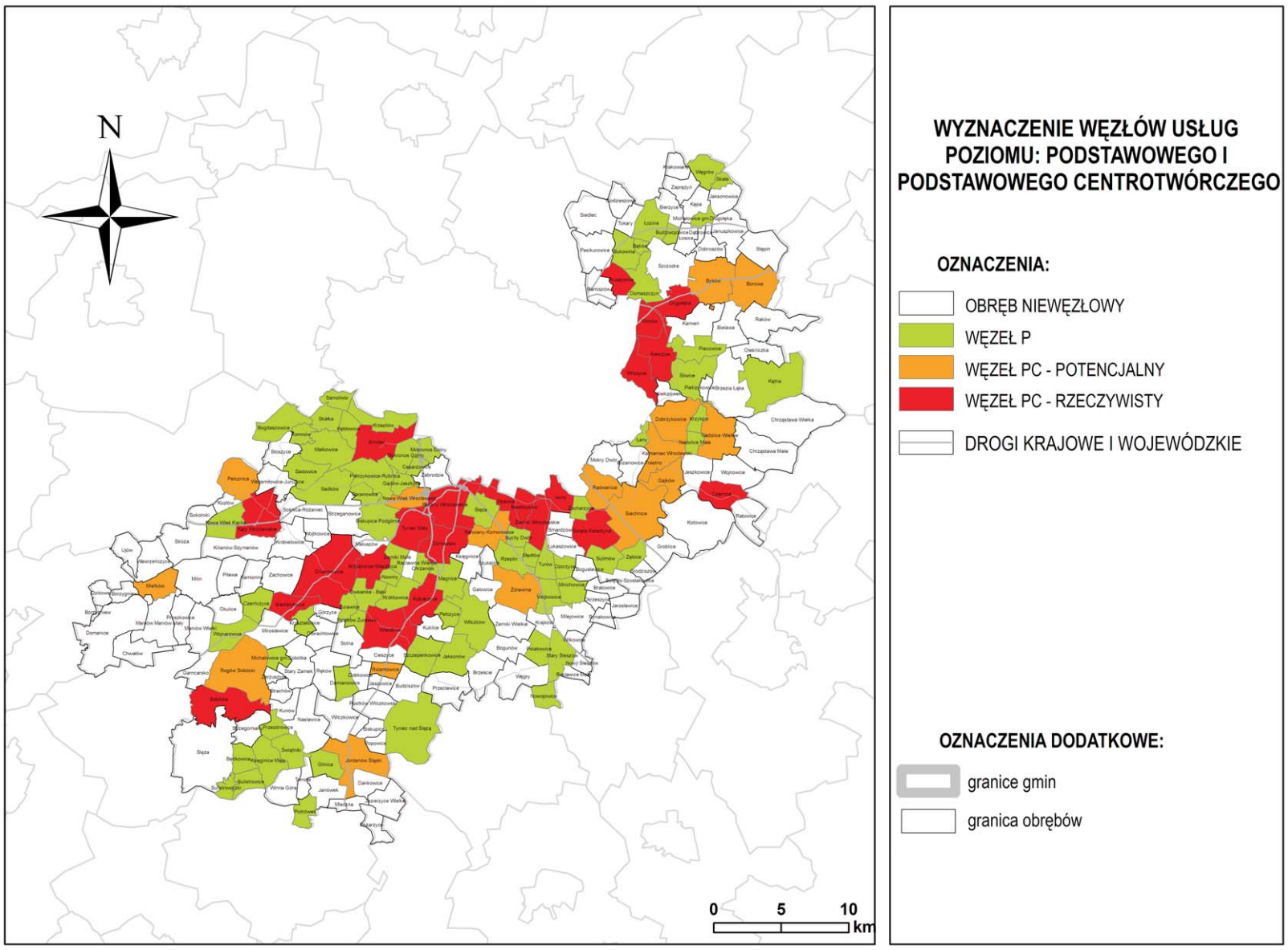
Mapa obrazująca potencjał poszczególnych obrębów do lokalizacji węzłów poziomu podstawowego centrotwórczego



"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013

Rozmieszczenie węzłów podstawowych centrotwórczych w powiecie wrocławskim powiela typowy schemat: najwięcej obrębów węzłowych jest w bezpośrednim sąsiedztwie Wrocławia, wzdłuż głównych dróg oraz w siedzibach gmin (za wyjątkiem Mietkowa i Siechnic).

Mapa obrazująca rozmieszczenie wyznaczonych w modelu węzłów usługowych poziomu podstawowego i podstawowego centrotwórczego w powiecie wrocławskim, z uwzględnieniem wszystkich komponentów i czynników (w tym czynnika dodatkowego: ranga administracyjna)



Analiza stref oddziaływania wyznaczonych węzłów usługowych

Jedną z metod analiz przestrzennych, która pozwala w przybliżeniu określić strefy oddziaływania ośrodków usługowych jest geometryczne wyznaczenie obszarów obsługi poszczególnych jednostek osadniczych w formie np. poligonów Thiessen'a (znanych także jako poligony Voronoi'a). Zasięg oddziaływania poszczególnych jednostek (w tym wypadku centroidów zespołów obiektów zabudowy mieszkaniowej w obrębie) reprezentowany jest przez figurę geometryczną powstałą w wyniku przecięcia prostopadłą linią promienia łączącego punkty reprezentujące badane jednostki w połowie odległości między nimi. Istotnym założeniem tego rodzaju analiz jest rynkowa orientacja badanych form usług, czyli centralne położenie jednostki usługowej w stosunku do rozmieszczenia obsługiwanych użytkowników. Pewnym problemem jest tu jednak kwestia wielkości badanej jednostki, której skala również wpływa na generowanie różnic w wielkości obsługiwanego terenu (tzw. catchment area).

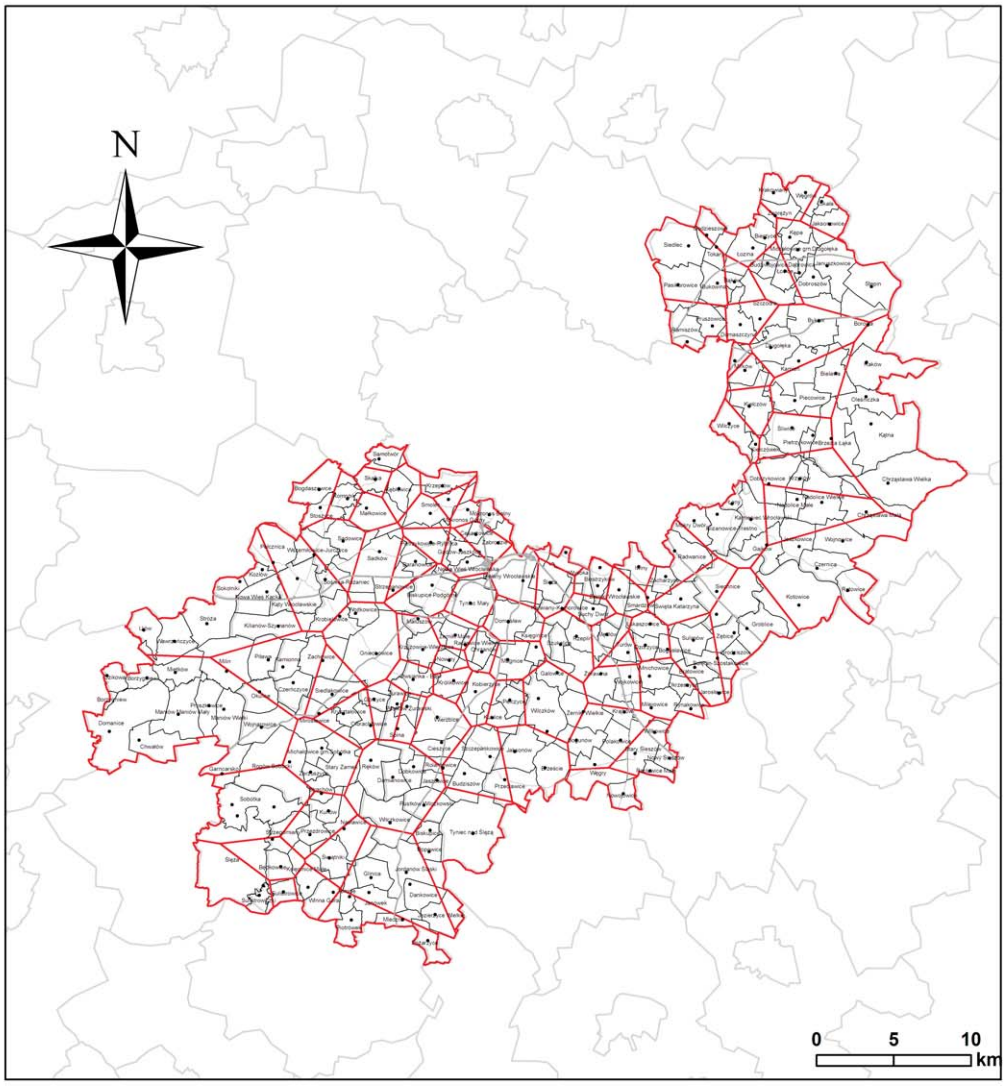
Wyniki tej analizy dla wyznaczonych wcześniej węzłów usługowych poziomu podstawowego i podstawowego centrotwórczego wskazują, że:

- obszary obsługi węzłów P zwiększają się wraz z odległością od granic Wrocławia, co jest naturalne zważywszy większą liczbę takich węzłów przy granicy miasta,
- rzeczywiste węzły PC, z uwagi na stosunkowo niewielką ich liczbę i nierównomierne rozmieszczenie w przestrzeni powiatu, mają bardzo zróżnicowane obszary obsługi,
- wszystkie węzły PC łącznie (rzeczywiste i potencjalne) dają lepszy obraz obszarów obsługi niż same węzły rzeczywiste.

Najważniejsze wnioski z analizy metodą poligonów Thiessena są następujące: należy zadbać o zwiększenie dostępności węzłów podstawowych na obszarach peryferyjnych poprzez podniesienie jakości lokalnych połączeń komunikacyjnych, należy podnieść poziom wyposażenia i dostępności potencjalnych węzłów PC tak, aby mogły one dołączyć do grupy węzłów rzeczywistych.

Z kolei analiza dostępności czasowej węzłów podstawowych centrotwóczych w izochronie 15-minutowej wykazała, że rozlokowanie węzłów stosunkowo dobrze zaspokaja potrzeby mieszkańców powiatu wrocławskiego. Dojazd samochodem gwarantuje niemal wszystkim mieszkańcom powiatu dostęp do węzła podstawowego centrotwórczego. Podobnie ruch rowerowy pozwala na obsłużenie w izochronie 15-minutowej mieszkańców większości obrębów powiatu wrocławskiego (największe deficyty dostępności występują w tym zakresie na południowych i północnych krańcach powiatu). Oczywiście największe niedobory dostępności dotyczą ruchu pieszego, który izochroną 15-minutową jest w stanie objąć jedynie same obręby węzłowe.

Strefy dostępności wyznaczonych węzłów usługowych poziomu podstawowego i podstawowego centrotwórczego



ZASIĘG OBSŁUGI WĘZŁÓW USŁUG POZIOMU: PODSTAWOWEGO NA PODSTAWIE POLIGONÓW THIESSENA

OZNACZENIA:

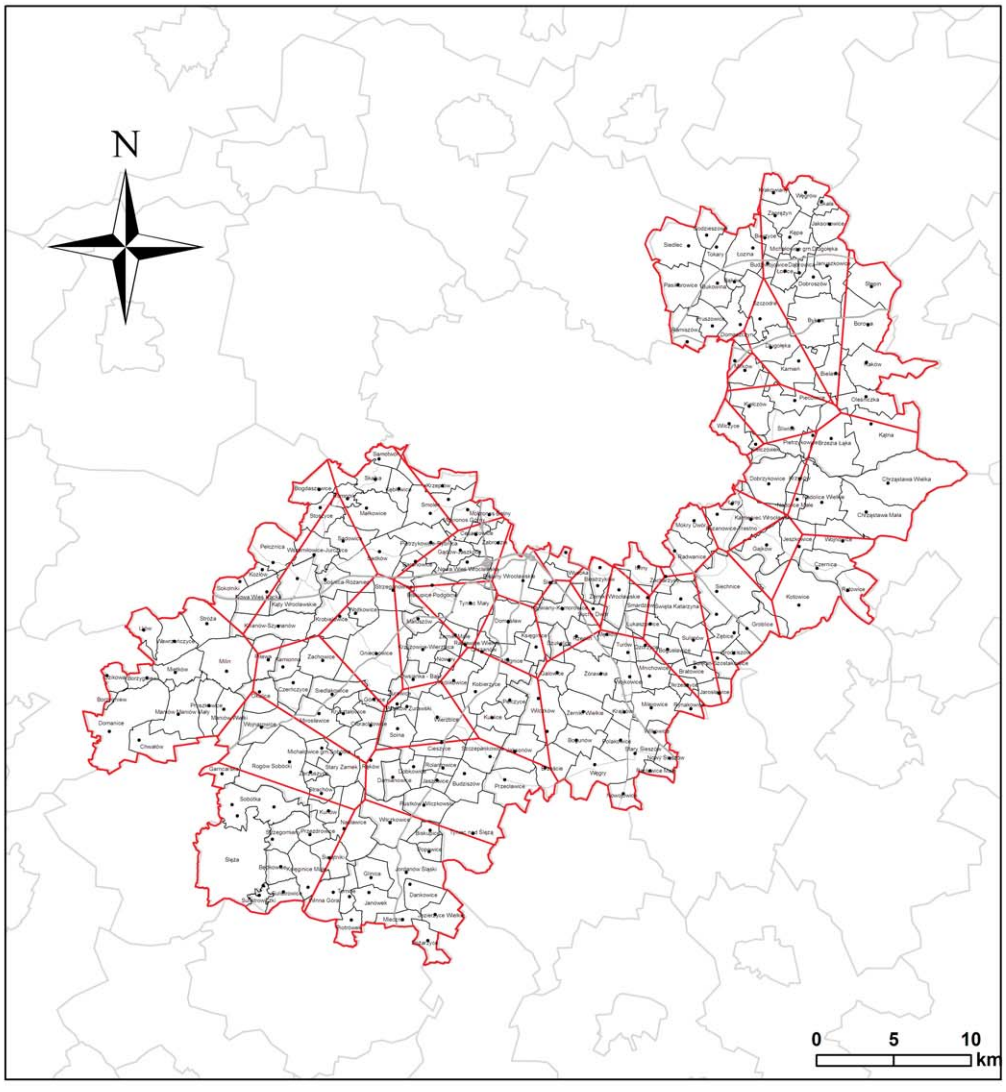
OBSŁUGA WĘZŁÓW P

DROGI KRAJOWE I WOJEWÓDZKIE

OZNACZENIA DODATKOWE:

granice gmin

granica obrębów



ZASIĘG OBSŁUGI WĘZŁÓW USŁUG POZIOMU: PODSTAWOWEGO CENTROTWÓRCZEGO NA PODSTAWIE POLIGONÓW THIESSENA

OZNACZENIA:

OBSŁUGA WĘZŁÓW PC- rzeczywistych i potencjalnych

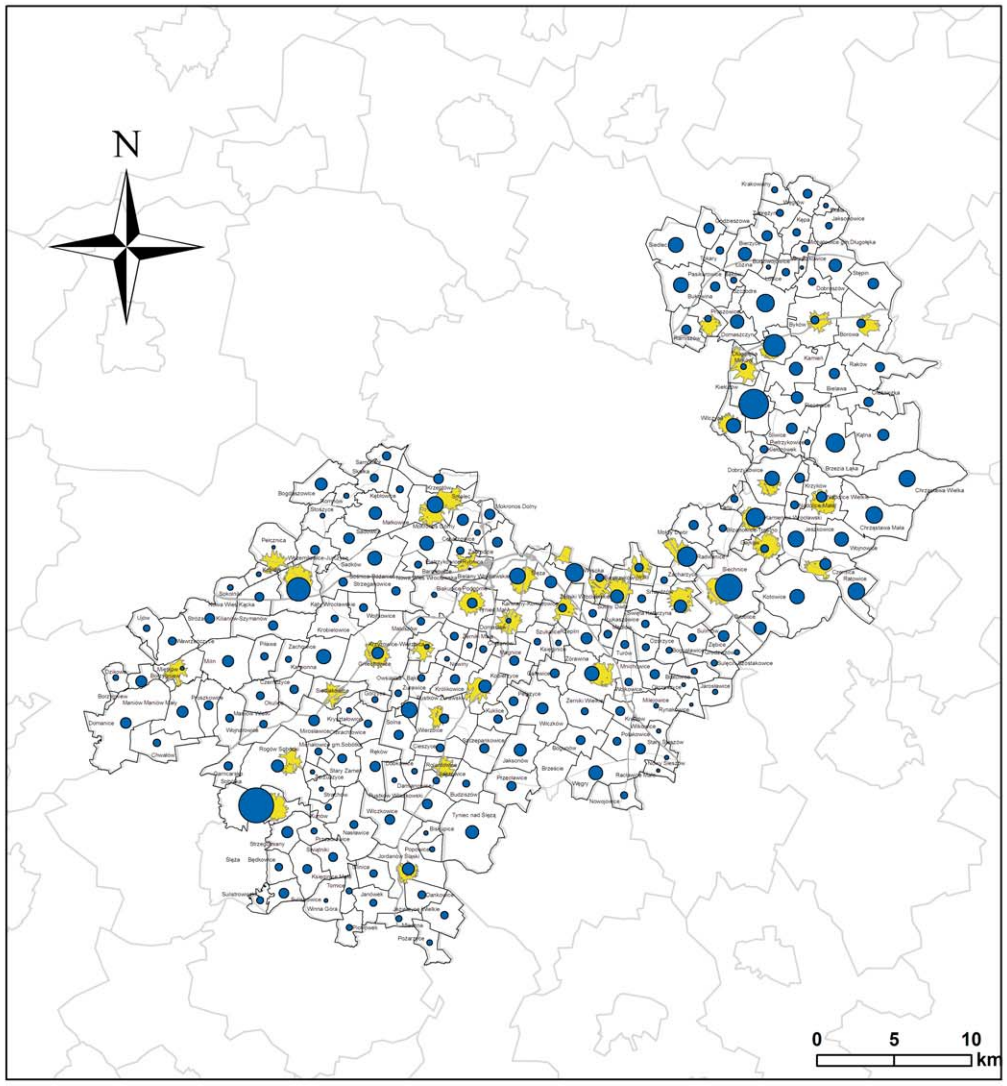
DROGI KRAJOWE I WOJEWÓDZKIE

OZNACZENIA DODATKOWE:

granice gmin

granica obrębów

"Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym"
projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007 - 2013



LICZBA OSÓB NIEOBSŁUŻONYCH RUCHEM PIESZYM W RAMACH WĘZŁÓW USŁUG PODSTAWOWYCH CENTROTWÓRCZYCH RZECZYWISTYCH I POTENCJALNYCH

OZNACZENIA:
liczba nieobsłużonych (osoby)

- 50
- 100
- 300
- 500
- 1 000
- 3 000

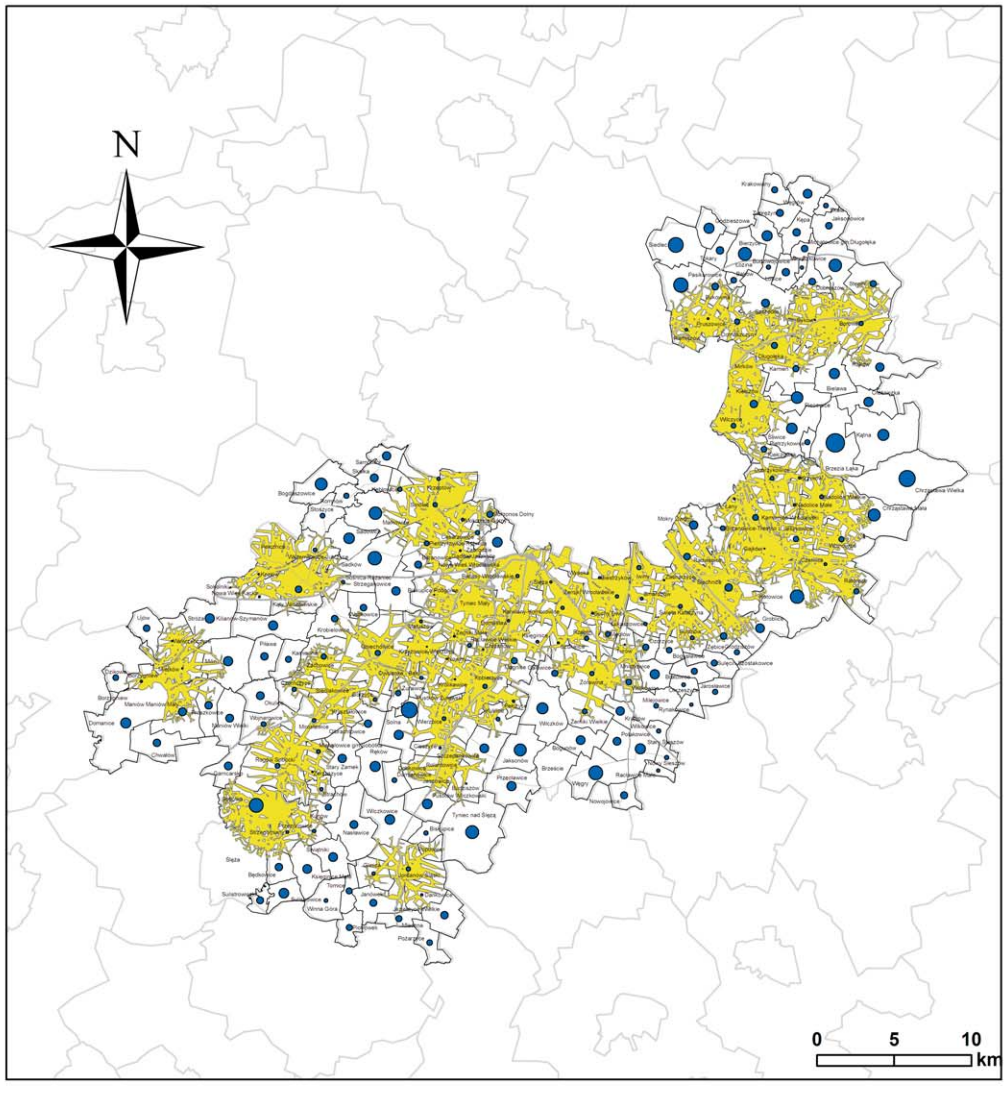
izochrona 15 minut

drogi krajowe i wojewódzkie

OZNACZENIA DODATKOWE:

granice gmin

granica obrębów



LICZBA OSÓB NIEOBSŁUŻONYCH RUCHEM ROWEROWYM W RAMACH WĘZŁÓW USŁUG PODSTAWOWYCH CENTROTWÓRCZYCH RZECZYWISTYCH I POTENCJALNYCH

OZNACZENIA:
liczba nieobsłużonych (osoby)

- 50
- 100
- 300
- 500
- 1 000
- 3 000

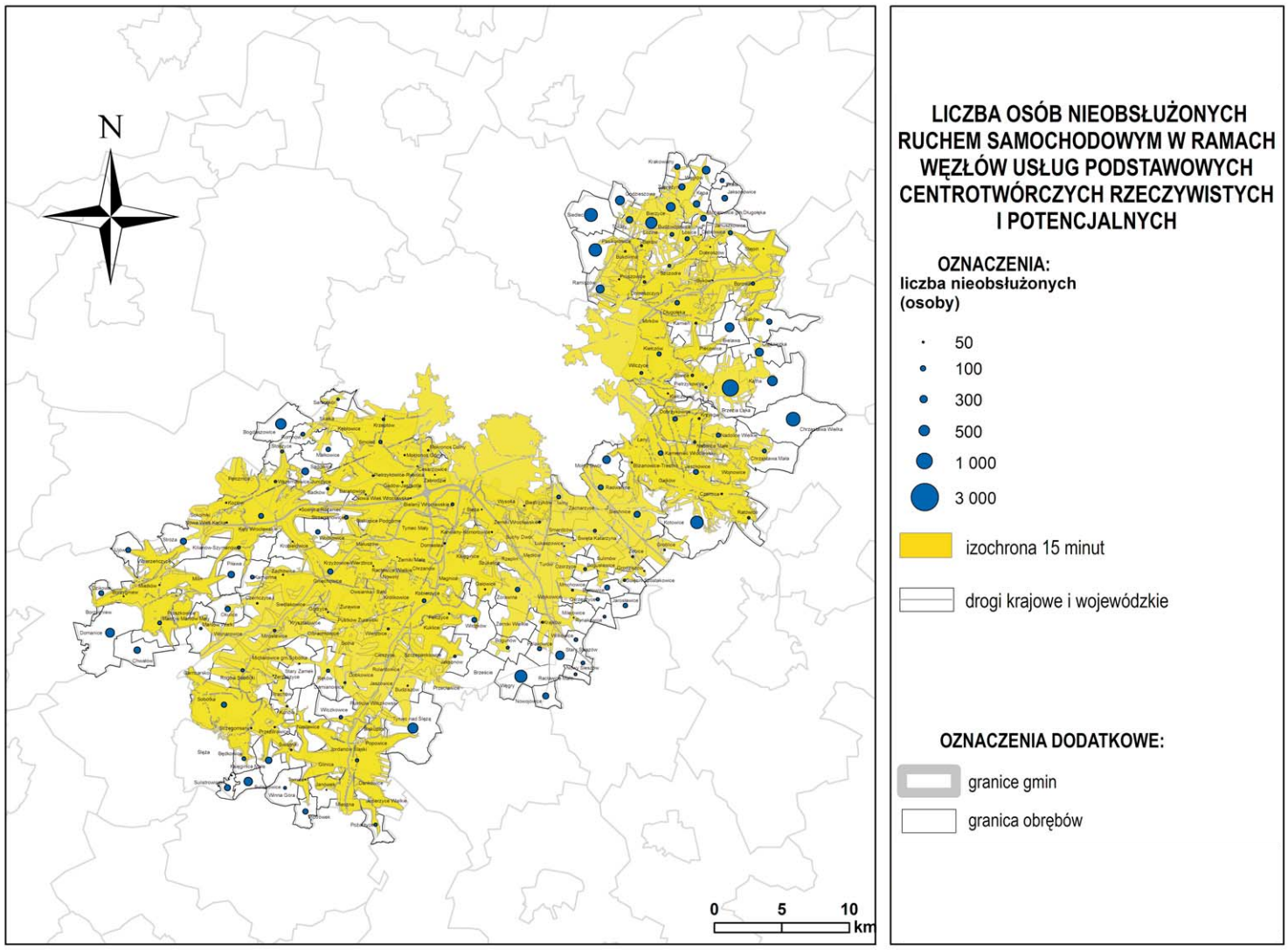
izochrona 15 minut

drogi krajowe i wojewódzkie

OZNACZENIA DODATKOWE:

granice gmin

granica obrębów



WYTYCZNE PLANISTYCZNE DLA LOKALIZACJI USŁUG POZIOMU PODSTAWOWEGO I PODSTAWOWEGO CENTROTWÓRCZEGO

W tym rozdziale węzłom poziomu podstawowego i podstawowego centrotwórczego wyznaczonym za pomocą modelu przypisano określone wytyczne planistyczne w taki sposób, aby umożliwić implementację założeń projektu w polityce samorządowej.
Odbiorcą modelu są władze szczebla regionalnego (wojewódzkiego), subregionalnego (powiatowego) oraz lokalnego (gminnego), które na drodze wzajemnych uzgodnień kształtują politykę przestrzenną dla podległych im obszarów. Dlatego zakres wytycznych planistycznych podporządkowany jest kompetencjom tych władz, a sposób redagowania wniosków jest spójny z opracowywanymi przez nie dokumentami o charakterze planistycznym.

Wytyczne ogólne

Zgodnie z terytorialnym podejściem do zagadnień rozwojowych planowanie przestrzenne powinno wykorzystywać endogeniczne potencjały miejsca. Przy wyznaczaniu węzłów usługowych na terenie powiatu wrocławskiego odchodzimy więc od traktowania przestrzeni wyłącznie jako zasobu służącego zapewnieniu określonych standardów wyposażenia w usługi na rzecz zróżnicowania jednostek osadniczych oraz płynącego stąd unikalnego potencjału rozwojowego.
STRUKTURA FUNKCJONALNA
Prezentowany model wprowadza podział węzłów na podstawowe i podstawowe centrotwórcze na podstawie zakresu oferowanych przez nie usług. I tak, każdy węzeł poziomu P powinien oferować wszystkie usługi zaliczone wg opisanego wyżej katalogu do usług podstawowych, zaś każdy węzeł poziomu PC powinien oferować większość usług (jeśli nie wszystkie) zaliczonych wg katalogu do usług podstawowych oraz określoną część usług zaliczonych wg katalogu do usług podstawowych centrotwórczych (Tabela).

Poziom węzła	Oferta usługowa
Podstawowy (P)	Wszystkie usługi zaliczone w katalogu do usług podstawowych
Podstawowy centrotwórczy (PC)	Większość usług zaliczonych w katalogu do usług podstawowych oraz określona część usług zaliczonych w katalogu do usług podstawowych centrotwórczych
*[Centrotwórczy (C)]**	*[Wszystkie usługi zaliczone w katalogu do usług podstawowych, określona część usług zaliczonych w katalogu do usług podstawowych centrotwórczych oraz określona część usług zaliczonych w katalogu do usług centrotwórczych.]**

* Zgodnie z wytycznymi Zamawiającego w modelu pominięto węzły poziomu centrotwórczego, choć oczywiście występują one na terenie powiatu wrocławskiego.

FORMA PRZESTRZENNA
Badanie terenowe (inwentaryzacja) wybranych miejscowości wykazało duże zróżnicowanie lokalnych uwarunkowań rozwoju przestrzennego. Na obszarze powiatu wrocławskiego występują zarówno miejscowości duże, dobrze skomunikowane, gęsto zaludnione i wyposażone w usługi, jak i niewielkie, położone peryferyjnie, o niskiej gęstości zaludnienia i słabym wyposażeniu w usługi. Każda z nich wymaga indywidualnego podejścia przy kształtowaniu systemu usług.
Jednocześnie można dostrzec charakterystyczne tendencje w rozwoju przestrzennym obrębów oraz typowe relacje między zabudową mieszkaniową i zabudową usługową. Niektóre z nich uznać trzeba za naturalne i zgodne z historycznym dziedzictwem poszczególnych miejscowości, a inne za niekorzystny wynik szybkiej suburbanizacji. Dlatego przystępując do określenia wytycznych planistycznych dla węzłów usługowych na terenie powiatu wrocławskiego należy przyjąć następujące, ogólne zasady:
- dążenie do koncentracji usług w centrach miejscowości, przy przystankach komunikacji zbiorowej, przy wlotach od strony ważniejszych dróg krajowych oraz od strony Wrocławia;
- respektowanie dotychczasowych tendencji w rozmieszczeniu przestrzennym niektórych usług o charakterze „niewęzłowym", występujących w zabudowie mieszkaniowej (np. warsztaty samochodowe, biura rachunkowe, prywatne gabinety lekarskie, gabinety weterynaryjne, rzemiosło, stolarstwo, usługi projektowe i geodezyjne etc.);
- uwzględnienie występowania usług wyższego rzędu, w tym zwłaszcza dużych obiektów usługowych (np. dyskonty spożywcze), które zwiększają potencjał miejscowości do pełnienia funkcji węzłów ponadpodstawowych;
- kontynuacja naturalnej tendencji do kształtowania najważniejszych przestrzeni publicznych w sąsiedztwie przystanków i stacji komunikacji zbiorowej, usług publicznych (urzędów, placówek oświaty, ochrony zdrowia i obiektów sportowych) oraz kościołów;
- uwzględnianie postępującego zaniku funkcji rolniczych;
- zapobieganie dalszemu „rozlewaniu się" zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

POWIĄZANIA
Powiązania między poszczególnymi węzłami mają zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania systemu ośrodków usługowych. Na terenie powiatu wrocławskiego postuluje się następującą hierarchię połączeń między węzłami: węzły poziomu PC powinny przede wszystkim posiadać dobre skomunikowanie z węzłami P, a dopiero w dalszej kolejności z miejscowościami niewęzłowymi. Należy dążyć do podniesienia jakości tego rodzaju powiązań tak, aby dostęp do miejscowości pełniącej rolę węzła PC z obsługiwanych przez niego miejscowości był możliwy w granicach 15-minutowej izochrony dojścia pieszego, dojazdu rowerem lub samochodem, zaś do miejscowości pełniącej rolę węzła podstawowego w granicach izochrony 5-minutowej. Postulat ten podlega oczywiście weryfikacji w zależności od uwarunkowań lokalnych, powinien jednak pozostawać istotnym punktem odniesienia przy modernizowaniu sieci komunikacyjnej w powiecie wrocławskim.
Nie ulega wątpliwości, że zasadniczą determinantą rozwoju usług na terenie powiatu wrocławskiego jest sąsiedztwo Wrocławia. Uwzględnienie tego wszechogarniającego i zmiennego zarazem kontekstu w dokumentach planistycznych różnych szczebli jest oczywistą koniecznością i nie wymaga w tym miejscu komentarza.

Wytyczne dla obrębów (miejscowości) niebędących węzłami usługowymi
Skuteczność polityki przestrzennej w zakresie usług zależy nie tylko od właściwego wyznaczenia i zaprojektowania węzłów usługowych, ale również od zapisów planistycznych dla pozostałych obszarów.
STRUKTURA FUNKCJONALNA
Obecnie, w sytuacji braku wyraźnych regulacji dotyczących usług w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego mamy do czynienia z rozproszeniem usług na terenach mieszkaniowych. Dlatego dążąc do wykształcenia czytelnego, hierarchicznego systemu węzłów usługowych należy najpierw wprowadzić ograniczenia w lokalizacji funkcji usługowych w miejscowościach nie będących węzłami usługowymi i nie predestynowanych do pełnienia takiej roli w przyszłości.
Nie może to być oczywiście ograniczenie całkowite, zaprzeczające dotychczasowej praktyce w zakresie lokalizacji obiektów usługowych (podejście władz samorządowych do inwestycji usługowych można streścić słowami „przede wszystkim nie przeszkadzać"), a przez to nierealne do wdrożenia w polityce przestrzennej. Musi ono respektować zasady funkcjonowania wolnego rynku i konkurencji, ale z wyraźną preferencją do lokalizacji usług w obrębach węzłowych.
Pierwszym krokiem w tym kierunku jest określenie typów usług występujących powszechnie w obrębach powiatu wrocławskiego, które nie mają charakteru węzłowego. Są to przede wszystkim punkty wymiany butli gazowych oraz składy opału (zob. Raport z Etapu I). Ponadto, szczególną formą usług jest zabudowa mieszkaniowa z funkcjami towarzyszącymi typu sołtys, noclegi, wynajem pokoi. Z uwagi na marginalne znaczenie tego rodzaju usług w kształtowaniu węzłów usługowych uznano, że nie ma przeciwwskazań do ich lokalizowania w obrębach nie będących węzłami usługowymi.
Dla pozostałych rodzajów usług przyjęto, że mogą one występować w obrębach nie będących węzłami usługowymi z następującymi zastrzeżeniami (ograniczeniami):
- usługi podstawowe: dopuszcza się lokalizację usług podstawowych (zakres wg katalogu) pod warunkiem unikania nadmiernych koncentracji;
- usługi podstawowe centrotwórcze: zakaz lokalizacji usług podstawowych centrotwórczych (zakres wg katalogu);
- usługi centrotwórcze: zakaz lokalizacji usług centrotwórczych (zakres wg katalogu).

FORMA PRZESTRZENNA
Nie wprowadza się ustaleń dotyczących formy przestrzennej obrębów niewęzłowych.
POWIĄZANIA
W obrębach niewęzłowych kluczowym działaniem będzie zapewnienie odpowiedniej dostępności do węzłów P i PC, ze wskazaniem docelowego standardu dostępności na poziomie 5-minutowej izochrony dojścia pieszego, dojazdu rowerem lub samochodem.

Wytyczne dla węzłów poziomu podstawowego
W modelu wyznaczono łącznie 94 obręby predestynowane do pełnienia funkcji węzłów usługowych poziomu podstawowego w powiecie wrocławskim (w tym 22 obręby pełniące równocześnie funkcję węzłów podstawowych centrotwórczych) w okresie 2015-2035. Oto wytyczne planistyczne dla tych węzłów.
STRUKTURA FUNKCJONALNA
W tego rodzaju węzłach powinny obowiązywać następujące ustalenia dotyczące lokalizacji usług:
- usługi podstawowe: obowiązuje lokalizacja wszystkich usług podstawowych (zakres wg katalogu) w ilości przynajmniej jednego obiektu każdego typu;
- usługi podstawowe centrotwórcze: dopuszcza się lokalizację usług podstawowych centrotwórczych (zakres wg katalogu) w zakresie nieprzekraczającym wskaźników ustalonych dla węzłów poziomu podstawowego centrotwórczego;
- usługi centrotwórcze: zakaz lokalizacji usług centrotwórczych (zakres wg katalogu).

FORMA PRZESTRZENNA
Jak wynika z katalogu, dodatkowymi elementami, które powinny towarzyszyć węzłom podstawowym są:
- przestrzenie publiczne zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie usług, umożliwiające kreowanie wizerunku miejsca (poprzez umiejscowienie charakterystycznych obiektów małej architektury, np. kapliczek, pomników etc.);
- węzły komunikacyjne - przystanki komunikacji zbiorowej, najlepiej będące punktami przesiadkowymi (skrzyżowanie co najmniej 2 linii autobusowych lub linii autobusowej i linii kolejowej), wyposażone w parkingi dla rowerów.

POWIĄZANIA
Kluczowymi środkami transportu zapewniającymi dostęp do węzłów podstawowych są: ruch pieszy, rower, samochód i autobus. Należy dążyć do podniesienia jakości tego rodzaju powiązań tak, aby dostęp do miejscowości pełniącej rolę węzła P z obrębów niewęzłowych był możliwy w granicach 5-minutowej izochrony dojścia pieszego, dojazdu rowerem lub samochodem.
Rozwój usług elektronicznych w przypadku węzłów poziomu podstawowego nie stanowi istotnej konkurencji, ponieważ zaspokajanie codziennych, koniecznych potrzeb ma zazwyczaj wymiar materialny.

Wytyczne dla węzłów poziomu podstawowego centrotwórczego
W modelu wyznaczono 38 obrębów mających pełnić w okresie 2015-2035 rolę węzłów poziomu podstawowego centrotwóczego na terenie powiatu wrocławskiego (w tym 14 węzłów potencjalnych). Oto wytyczne planistyczne dla tych węzłów.
STRUKTURA FUNKCJONALNA
W tego rodzaju węzłach powinny obowiązywać następujące ustalenia dotyczące zakresu oferowanych usług:
- usługi podstawowe: dopuszcza się lokalizację wszystkich usług podstawowych (zakres wg katalogu) w dowolnej ilości;
- usługi podstawowe centrotwórcze: obowiązuje lokalizacja usług podstawowych centrotwórczych (zakres wg katalogu) w ilości przynajmniej jednego obiektu z następujących kategorii:
- oświata, kultura,
- usługi medyczne i zdrowotne, działalność socjalna usługi dla osób starszych, chorych i niepełnosprawnych,
- usługi sportu i rekreacji,
- usługi sakralne,
- handel, apteki, gastronomia i rozrywka, finanse, doradztwo podatkowe, finansowe i prawne, obsługa rolnictwa,
- rzemiosło, usługi z zakresu urody, usługi pogrzebowe;
- usługi centrotwórcze: dopuszcza się lokalizację usług centrotwórczych (zakres wg katalogu) w ograniczonym zakresie, pod warunkiem unikania nadmiernych koncentracji.
Niezwykle istotne jest doposażenie zarówno o usługi podstawowe jak i podstawowe centrotwórcze wskazanych w modelu potencjalnych węzłów PC, które obecnie nie posiadają wystarczającego potencjału węzłowego. Dotyczy to zwłaszcza miejscowości poza strefą bezpośredniego oddziaływania Wrocławia, gdzie zagęszczenie węzłów PC jest mniejsze, a przez to są one trudniej dostępne. Bez odpowiedniej bazy usługowej w węzłach potencjalnych nie nastąpi istotna poprawa dostępności usług dla mieszkańców powiatu wrocławskiego.
FORMA PRZESTRZENNA
Dodatkowymi elementami, które powinny towarzyszyć węzłom usługowym poziomu podstawowego centrotwórczego są:
- przestrzenie publiczne zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie usług, umożliwiające kreowanie wizerunku miejsca (poprzez dbałość o jakość architektury, posadzkę urbanistyczną, zieleń, umiejscowienie charakterystycznych obiektów małej architektury itp.) oraz integrację mieszkańców (miejsca spotkań, organizacji imprez kulturalnych, sportowych, edukacyjnych itp.);
- węzły komunikacyjne – przystanki i niewielkie stacje komunikacji zbiorowej będące punktami przesiadkowymi (skrzyżowanie co najmniej 2 linii autobusowych lub linii autobusowej i linii kolejowej), wyposażone w parkingi dla rowerów.
POWIĄZANIA
Kluczowymi środkami transportu zapewniającymi dostęp do węzłów podstawowych centrotwórczych są: rower, samochód, autobus i kolej. Istotna jest w tym względzie wspomniana wcześniej hierarchia powiązań: należy zagwarantować dostęp do węzłów PC przede wszystkim z węzłów P, a dopiero w dalszej kolejności z obrębów niewęzłowych. Należy dążyć do podniesienia jakości tego rodzaju powiązań tak, aby dostęp do miejscowości pełniącej rolę węzła PC z obrębów niewęzłowych i węzłów P był możliwy w granicach 15-minutowej izochrony dojścia pieszego, dojazdu rowerem lub samochodem.

W przypadku węzłów PC należy uwzględnić istotną konkurencję ze strony usług elektronicznych. Dynamika tego sektora w ostatnich latach wskazuje, że coraz więcej potrzeb ponadpodstawowych zaspokajanych jest zdanie za pośrednictwem internetu (dotyczy to zarówno usług publicznych jak i komercyjnych). Proces ten w przyszłości będzie się prawdopodobnie nasilał, dlatego oferta węzłów poziomu podstawowego centrotwórczego po-winna ewoluować, koncentrując się na takich funkcjach, których nie da się zrealizować w sposób zdalny. Planowanie przestrzenne musi uwzględniać to zjawisko poprzez selekcję tych kategorii przeznaczenia terenu, które dają największe szanse na wytworzenie atrakcyjnych koncentracji usług.

PODSUMOWANIE

W opracowaniu zaprezentowano model wyznaczania węzłów usługowych poziomu podstawowego (P) i podstawowego centrotwórczego (PC) w powiecie wrocławskim. Określa on zasady lokalizacji i organizacji ośrodków usługowych zapewniających mieszkańcom odpowiednią dostępność do usług w wymiarze przestrzennym.
Model ma charakter popytowo-podażowy, a jego centralnym założeniem jest przestrzenne powiązanie liczby ludności zamieszkującej obręby powiatu wrocławskiego obecnie i w najbliższej przyszłości z odpowiednią ofertą usługową gwarantującą realizację różnego rodzaju potrzeb. Takie ujęcie dwustronnej zależności między popytem i podażą z uwzględnieniem zagadnień komunikacyjnych prowadzi do wyznaczenia hierarchicznej sieci ośrodków usługowych, zlokalizowanych w miejscach o optymalnej dostępności przestrzennej.
Wskaźniki służące wyznaczeniu węzłów usługowych podzielono na 3 komponenty: popyt, komunikację i podaż, przypisując każdemu z nich określoną wagę (odpowiednio 0,3, 0,4 i 0,3). W każdym komponencie wyróżniono szereg czynników szczegółowych (łącznie 12), dla których określono wartości progowe z uwzględnieniem zróżnicowania osadniczego powiatu wrocławskiego, a więc w podziale na strefę do 10 km od granic Wrocławia i powyżej 10 km od granic miasta.
W efekcie wskazano 94 miejscowości posiadające odpowiedni potencjał do pełnienia roli węzłów usługowych poziomu podstawowego oraz 38 obrębów posiadających odpowiedni potencjał do pełnienia roli węzłów usługowych poziomu podstawowego centrotwórczego. Dla każdego węzła wskazano teoretyczny obszar obsługi.
Podziału węzłów na podstawowe i podstawowe centrotwórcze dokonano na podstawie zakresu oferowanych przez nie usług. Stąd w wytycznych planistycznych obu kategoriom węzłów przyporządkowano określony program funkcjonalny (w oparciu o przygotowany wcześniej katalog usług), sposób organizacji przestrzennej oraz priorytetowe powiązania. I tak, każdy węzeł poziomu P powinien oferować wszystkie usługi zaliczone wg katalogu do usług podstawowych, zaś każdy węzeł poziomu PC powinien oferować większość usług (jeśli nie wszystkie) zaliczonych wg katalogu do usług podstawowych oraz określoną część usług zaliczonych wg katalogu do usług podstawowych centrotwórczych.
Model ma charakter pilotażowy, co oznacza, że:
- przyjęta metoda opracowania modelu będzie podlegała weryfikacji w praktyce planistycznej i może wymagać korekty, w tym uwzględnienia większej liczby uwarunkowań rozwoju usług;
- istnieje potencjał do zastosowania go w innych kontekstach przestrzennych, jednak wymagałoby to szeregu korekt i uzupełnień, zwłaszcza w zakresie danych wejściowych, które w wielu komponentach modelu charakteryzują się dużym uproszczeniem lub opierają się na założeniach teoretycznych (jak choćby dane liczbowe dotyczące podmiotów gospodarczych związanych z usługami, a nie obiekty usługowe, czy prognoza demograficzna dla poszczególnych miejscowości będąca prostym rozszacowaniem prognozy dla gmin).
Mimo tych zastrzeżeń wydaje się, że opracowana metoda stanowi ważny krok w kierunku kształtowania systemów usługowych w obszarach funkcjonalnych dużych miast oraz daje narzędzia do zapobiegania dyspersji zabudowy (usługowej i mieszkaniowej).

Starostwo Powiatowe we Wrocławiu
ul. Kościuszki 131, Wrocław, tel. 71 722 18 40, 71 722 20 43

Wrocław 2015

Lider projektu:
Powiat Wrocławski

Partnerzy projektu:

Województwo Dolnośląskie

Instytut Rozwoju Terytorialnego

Gmina Wrocław

Gmina Kąty Wrocławski

Gmina Siechnice

Gmina Wołów