

ZAKŁAD ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO,
KOŁO NAUKOWE GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ UNIWERSYTETU WROCŁAWSKIEGO

„Problemy funkcjonowania transportu publicznego na Osiedlu Maślice”

Raport końcowy

Dr hab. Andrzej Raczyk, Paulina Miodońska, Paulina Wasielewska

2017

Spis treści

WSTĘP	3
1.1. Wprowadzenie	3
1.2. Cel i zakres badań	3
2. Metoda badań.....	5
3. Wyniki badań.....	8
3.1. Dokumenty.....	8
3.1.1. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.....	8
3.1.2. Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego	113
3.1.2.1. Słowniczek pojęć.....	15
3.1.2.2. Północna, Maślicka - uchwała nr XXII/703/00	19
3.1.2.3. Potokowa, Kozia, Maślicka – uchwała nr XI/374/99	20
3.1.2.4. Północna, Kozia – uchwała nr XXV/816/00	21
3.1.2.5. Brodzka, Kozia – uchwała nr XXVII/888/00.....	24
3.1.2.6. Pracze Odrzańskie Zielone – uchwała nr XXIV/2065/04	26
3.1.2.7. Maślice – uchwała nr XLIV/2978/05.....	27
3.1.2.8. Maślice Małe – uchwała nr IX/189/07.....	30
3.1.2.9. Odra, Pilczyce – uchwała nr V/46/11.....	45
3.1.2.10. Odra Maślice – uchwała nr XLIII/1337/09	46
3.1.3. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia	47
3.1.4. Wrocławska Polityka Mobilności	50
3.1.5. Schematy połączeń Wrocławia.....	51
3.1.6. Mapy szybkości przemieszczeń.....	52
3.2. Wyniki badań	54
3.3. Ocena transportu publicznego przez mieszkańców osiedla Maślice.....	58
4. Wnioski i rekomendacje.....	69
Załączniki	71
Literatura	78
Źródła.....	79

WSTĘP

1.1. WPROWADZENIE

Osiedle Maślice znajduje się w dzielnicy Fabryczna w północno-zachodniej części Wrocławia. Otoczone jest osiedlami: Pilczyce (południowy-wschód), Stabłowice (zachód), Pracze Odrzańskie (północny-zachód) i Rędzin (północny-wschód, granica wzdłuż rzeki Odry). Przez osiedle przebiegają dwa główne ciągi komunikacyjne: ulica Maślicka stanowiąca drogę wojewódzką nr 336 (łącząca Maślice z Brzezinką Średzką) oraz ul. Królewiecka. Umożliwiają one mieszkańcom przemieszczenia w przestrzeni miasta zarówno w kierunku Leśnicy, Stabłowic, Praczy Odrzańskich, jak również w stronę centrum miasta. Na terenie osiedla znajduje się również linia kolejowa nr 273 łącząca Wrocław ze Szczecinem. Linia ta może być wykorzystywana przez mieszkańców okolicznych wsi m.in. Księginic i Wilkszyna do przemieszczeń bezpośrednio do centrum Wrocławia. Przez Maślice przebiegają trasy czterech linii autobusowych: 101, 102, 103 i 104. W przypadku linii tramwajowych funkcjonuje tylko jedna linia „31”, która ma swój początek na obrzeżu osiedla przy Stadionie Wrocław (ul. Królewiecka), a więc praktycznie poza możliwościami dotarcia do niej pieszo. Według danych Rady Osiedla obecnie Maślice zamieszkuje ok. 10 tys. osób, a docelowo według informacji Biura Rozwoju Wrocławia osiedle ma mieć docelowo ok. 15-17 tys. mieszkańców.

1.2. CEL I ZAKRES BADAŃ

Celem analizy jest identyfikacja oraz ocena najważniejszych cech transportu publicznego na osiedlu Maślice, a także w późniejszym etapie wskazanie proponowanych rozwiązań dla lokalnego transportu publicznego. Zakres przestrzenny badań obejmuje osiedle Maślice, niemniej jednak dla kompleksowego zbadania problemów komunikacyjnych w badaniach uwzględniono także obszary przylegających osiedla. Badania zostały przeprowadzone według stanu na koniec 2016 roku.

Analiza składa się z 4 części. Na początku (1) przedstawiono ogólną charakterystykę osiedla oraz cel i zakres badań. Następnie opisano zastosowane metody badań (2). Kolejny rozdział (3) zawiera rezultaty przeprowadzonych badań w tym: przegląd dokumentów planistycznych, dokumentów związanych z transportem publicznym we Wrocławiu oraz na osiedlu Maślice oraz wyniki badań ankietowych

mieszkańców. Ostatni rozdział (4) zawiera wnioski oraz rekomendacje dla lokalnej polityki transportowej. Uzupełnieniem raportu jest wykaz literatury i materiałów źródłowych.

Całość badań przeprowadzili studenci Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej we współpracy z dr hab. Andrzejem Raczykiem z Zakładu Zagospodarowania Przestrzennego Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego.

2. METODA BADAŃ

Badania obejmowały w pierwszej kolejności analizę stanu transportu publicznego na podstawie dostępnych oficjalnych dokumentów planistycznych, strategicznych oraz z zakresu organizacji systemu transportu publicznego (w odniesieniu do osiedla Maślice) takich jak: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia (2006r. wraz ze zmianą z 2010r.), Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego, Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia (listopad 2016r.), Wrocławskiej polityki mobilności (2013r.), schematu połączeń Wrocławia (punkty przesiadkowe oraz kierunki przemieszczeń) i map szybkości przemieszczeń¹. Dokładna analiza powyższych dokumentów, została przedstawiona w kolejnym rozdziale.

Następnym etapem było pozyskanie podkładów mapowych pobranych z bazy danych obiektów topograficznych (BDOT 10k), z których zostały zaczerpnięte i wyselekcjonowane potrzebne warstwy - m.in. były to jednostki podziału terytorialnego, granice osiedli, sieć dróg i kolei, sieć wodna, budynki oraz sieć komunikacyjna (lokalizacja przystanków). Wygenerowane warstwy zostały odpowiednio docięte do granic obszaru opracowania. Ponieważ analiza transportowa nie ograniczała się tylko i wyłącznie do samego osiedla a obszar badań został powiększony o osiedla leżące na przedłużeniach dróg komunikacyjnych Maślic w opracowaniu uwzględniono: Maślice, Pilczyce, Kozanów, Żerniki, Stabłowice oraz Pracze Odrzańskie, w niektórych przypadkach także jeszcze szerszy aspekt przestrzenny. Kolejnym krokiem było przetworzenie posiadanych map cyfrowych i utworzenie warstw z poligonami obejmującymi m.in. tereny zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej, usługowej, terenów zielonych oraz obiektów produkcyjnych, składów i magazynów. Proces ten polegał na wektoryzacji danych rastrowych (w tym przypadku planów miejscowych), dzięki którym w późniejszym etapie umożliwiona została dogłębna analiza komunikacyjna. Warstwy rastrowe zostały pobrane ze stron Systemu Informacji Przestrzennej Wrocławia².

¹ mapy natężeń ruchu - udostępnione poprzez portal www.google.pl/maps

² <http://gis.um.wroc.pl/imap/?gpmmap=gp7>

Następną fazą było oszacowanie rozmieszczenia liczby ludności w oparciu o: istniejącą zabudowę mieszkaniową jedno- i wielorodzinną (zaczepniętą z BDOT10k) oraz planowaną zabudowę zawartą w miejscowych planach (MPZP) dla Maślic. Informacją istotną dla tego oszacowania była planowana, docelowa liczba mieszkańców osiedla określona na 16 tys.(oparta o informacje Rady Osiedla).

Szacunek przeprowadzono w następujących etapach:

- obszar podzielono na pola podstawowe o wymiarach 100m x 100m,
- dla każdego pola podstawowego obliczono powierzchnię użytkową budynków mieszkalnych w m²,
- dla obszarów planowanej zabudowy (zawartych w planach miejscowych) na podstawie prawidłowości obserwowanych w istniejącej zabudowie osiedla założono, iż liczba ludności w polu podstawowym dla zabudowy jednorodzinnej stanowi ok. 20% liczby ludności w polu podstawowym zabudowy wielorodzinnej,
- w oparciu o powyższe założenie dokonano roszacowania liczby ludności według wyliczonych wartości powierzchni użytkowej mieszkań jedno- i wielorodzinnych,

Przeprowadzona procedura umożliwiła roszacowanie w polach podstawowych obecnych (ok. 10tys.) oraz potencjalnych lokatorów (ok. 6 tys.).

W dalszym etapie pracy naniesiono siatkę przystanków (z BDOT 10k) oraz zweryfikowano ich lokalizację poprzez porównanie z aktualnym rozmieszczeniem słupków przystankowych³. Następnie wyznaczono ekwidystanty w trzech odległościach: 200m, 300m oraz 500m od miejsca umieszczenia przystanków. Określono przy tym, w jakim stopniu wyznaczone ekwidystanty pokrywają aktualną zabudowę mieszkaniową jedno- i wielorodzinną. Następnie zwektoryzowano trasy linii autobusowych o numerach 101, 102, 103 i 104 przebiegające przez badany obszar wraz z przedłużeniem do przylegających osiedli. W badaniu nie uwzględniono jednej nocnej linii o numerze 245, gdyż w nocnych godzinach problem ograniczonej przepustowości głównych ciągów komunikacyjnych (ul. Królewiecka i ul. Maślicka) nie występuje. W celu wyznaczenia węzłów przesiadkowych wykorzystano schemat połączeń komunikacji miejskiej we Wrocławiu. Węzłami nazwano zbiór przystanków przy ul. Kwiskiej, rejon Stadionu Miejskiego zarówno od strony północnej (ul. Królewiecka) jak i południowej (ul. Pilczycka) a także obszar pętli na Pilczycach.

³ dostępnych pod adresem <http://wroclaw.jakdojade.pl/>

Badanie natężenie ruchu oparto o narzędzie „typowe natężenie ruchu”⁴, dzięki któremu stworzono mapy dla dwóch okresów największego obciążenia tras komunikacyjnych w układzie dobowym (w interwale co 10 minut) - tzn. szczytu rannego i popołudniowego. Kolejną rzeczą było określenie dziennej liczby połączeń autobusowych (natężenie między godziną 04:00 a 23:00) oraz dobowego profilu liczby kursów w ciągu godziny według przystanków.

W pracy przeprowadzono też badanie ankietowe mieszkańców, mające na celu określenie rzeczywistych potrzeb komunikacyjnych z punktu widzenia użytkowników transportu publicznego. Zostało one wykonane za pomocą formularzy elektronicznych („Formularze Google”⁵) oraz za pomocą formularzy papierowych. Promocja badań ankietowych odbywała się poprzez m.in. ogłoszenia na forach internetowych Osiedla, na stronie Rady Osiedla oraz na portalach społecznościowych.

Do wykonania badań i analiz przestrzennych wykorzystano pakiet programów ArcGIS, MapViewer, IBM SPSS Statistics oraz Google Docs.

⁴ dostępne na stronie www.google.pl/maps

⁵ www.docs.google.com/forms/u/0/

3. WYNIKI BADAŃ

3.1. DOKUMENTY

3.1.1. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego opracowuje się dla całej gminy na potrzeby określenia polityki przestrzennej i planowanego zagospodarowania przestrzennego. Studium nie jest aktem prawa miejscowego, więc nie stanowi ono podstawy do wydawania decyzji administracyjnych, jednakże jest dokumentem wiążącym w przypadku sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Najważniejszymi wskazanymi w Studium celami polityki przestrzennej są:

- poprawa struktury miasta (ład przestrzenny, walory krajobrazowe, sprawne funkcjonowanie miasta oraz powiązania międzyregionalne, krajowe i międzynarodowe).
- rozwój gospodarczy i zwiększenie poziomu jakości życia w mieście,
- ochrona środowiska przyrodniczego i kulturowego,
- stworzenie wysokiej jakości kompleksów urbanistycznych.

W odniesieniu do transportu zbiorowego, w tym do podsystemu tramwajowego, Studium wyznacza przebieg nowych tras oraz łączników w kierunku m.in. Gaju, Kozanowa, Maślic Małych, Nowego Dworu, Muchoboru Wielkiego. W przypadku osiedla Maślice planowana linia tramwajowa ma przebiegać przez ulice: Dmowskiego, Długą, Pilczycką i Maślicką, aż do postulowanej pętli w obrębie zespołu Maślice Centrum, Planowana jest również modernizacja istniejących linii. Tramwaje mają stanowić główny środek transportu komunikacji miejskiej, zaś autobusy mają go uzupełniać na kierunkach o mniejszym zapotrzebowaniu przewozów oraz na dystansach wykraczających poza granice miasta. W celu zwiększenia konkurencyjności transportu zbiorowego planuje się również stworzenia dwusystemowego środka polegającego na wykorzystaniu przez tramwaje zarówno sieci tramwajowej, jak i kolejowej. Zakłada się też podniesienie priorytetu przejazdu pojazdów komunikacji miejskiej, nawet kosztem ruchu indywidualnego. Ma to się odbywać poprzez dostosowywanie cyklu świateł czy też wydzielanie pasów ruchu. Promuje się również węzły przesiadkowe z parkingami

w ramach systemów Park&Ride oraz Bike&Ride. Obecnie transport publiczny nie jest w stanie konkurować z transportem indywidualnym. Mieszkańcy przede wszystkim korzystają z samochodów głównie ze względu na to, iż w komunikacji zbiorowej w godzinach szczytu podróżuje się w tłoku, czas przejazdu jest porównywalny z autami lub nawet dłuższy (w przypadku autobusów). Na wybór wpływa również częstotliwość połączeń i ich bezpośredniość oraz wysoka taryfa na niedalekie odległości.

W rejonie Maślic dokument wyznacza alternatywne rezerwy dla nowego portu rzecznej. Zakłada rozbudowę drogi wodnej wzdłuż Odry i stały wzrost przewozów towarów drogą wodną. Planuje również uruchomienie przewozów pasażerskich tramwajem wodnym na wybranych odcinkach Odry.

Istotnym założeniem jest dążenie do wykreowania na terenie miasta specyficznego stylu zabudowy mieszkaniowej, którego elementami mają być m.in.: powszechna dostępność do usług i terenów rekreacji, dobra kompozycja, niewielkie rozmiary osiedla, wkomponowanie zabudowy w krajobraz, jak również przewaga niskiej zabudowy wraz z wysokim stopniem nasycenia zielenią.

Jak wskazuje Studium zespoły urbanistyczne śródmiejskie charakteryzuje zabudowa kamienicowa uzupełniana plombami lub wolnostojącymi budynkami blokowymi oraz duże osiedla powojennej zabudowy blokowej. Osiedla blokowe powinny nabrać śródmiejskiego charakteru przez wyraźne oddzielenie przestrzeni publicznych od prywatnych. Do zespołów urbanistycznych mieszkaniowych wielorodzinnych należą oddalone od centrum duże osiedla blokowe oraz obszary przeznaczone pod nową zabudowę mieszkaniową wielorodzinną. Na osiedlach: Muchobór Wielki, Maślice Małe oraz Żerniki powinno się wprowadzić zabudowę „przejściową” i przestrzenie publiczne integrujące różne typy zabudowy. Do zespołów urbanistycznych jednorodzinnych zalicza się istniejące obszary osiedli zabudowy jednorodzinnej, tereny przeznaczone pod nowe takie osiedla oraz zgrupowania takiej zabudowy.

W rejonie Leśnickiego Zespołu Dzielnicowego (Żerniki, Maślice Małe i Wielkie, Stabłowice, Złotniki, Pracze Odrzańskie, Leśnica, Ratyń, Jerzmanów, Jarnołów, Marszowice, Mokra) znajduje się jeden z największych terenów przeznaczonych pod nową zabudowę mieszkaniową. Zakłada się, iż należy dążyć najpierw do uzupełnienia obecnej zabudowy, w dalszej kolejności do jej rozbudowy poprzez kontynuację zabudowy już istniejącej, a dopiero na końcu do tworzenia nowych osiedli położonych

daleko od już istniejących, przy czym należy starać się unikać rozpraszania zabudowy mieszkaniowej.

We Wrocławiu wyróżniono sześć pasm mieszkalnych: Centralne, Południowe, Północne, Północno-Zachodnie oraz Północno-Wschodnie 1 i 2. Do Centralnego Pasma Mieszkalnego należą Maślice Wielkie (zespoły mieszkaniowe jednorodzinne), Maślice Małe (zespoły kameralne), Maślice Odrzańskie (zespoły mieszkaniowe wielorodzinne), Maślice Centrum (ośrodki usługowe), Maślice Usługowe (zespoły usługowe) oraz Maślice Wypoczynkowe (zespoły rekreacyjne). W Leśnickim Zespole Dzielnicowym wskazano elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej w postaci osiedla mieszkaniowego jednorodzinnego na Maślicach Małych i Wielkich, dawny obszar terenów wojskowych (obecnie teren aktywności gospodarczej) na Maślicach Wielkich oraz rekultywowane wysypisko śmieci na Maślicach. Głównymi trasami łączącymi osiedle z centrum miasta są ulice: Królewiecka, Główna oraz Brodzka, jednakże mają one zbyt małą przepustowość w stosunku do obciążeń, jakie ponoszą. Na Maślicach Małych i Wielkich oraz Odrzańskich planuje się rozwój zabudowy mieszkaniowej. Zaś w zespole urbanistycznym Maślice Centrum, dzielnicowy system ośrodków usługowych w rejonie ulic Królewieckiej i Maślickiej. W tych ośrodkach przyjęte ustalenia wskazują m.in. na to, aby zagospodarowanie przestrzenne sprzyjało poruszaniu się pieszo, dążyło do zwiększania różnorodności usług oraz wyposażenia terenu w zieleń dekoracyjną. Przy tym Aleja Stabłowicka od Strachowic do Maślic, Praczy Odrzańskich i Janówka powinna powiązać pasy zabudowy i zagospodarowania.

Ponieważ liczba samochodów we Wrocławiu dynamicznie rośnie, dlatego też w Studium wskazuje się na istnienie rozciągniętego w czasie zjawiska szczytu komunikacyjnego na trasie dom-praca i praca-dom. Jednym z elementów układu podstawowego tworzącego szkielet funkcjonowania układu ulicznego, doprowadzającego i rozprowadzającego ruch w obrębie Maślic Małych i Maślic Centrum jest Trasa Mieszczańska. Natomiast elementami uzupełniającymi są ulice: Maślicka (Maślice Centrum i Małe) oraz Brodzka (Maślice Wielkie).

Na terenach Maślic Wielkich, Centrum, Usługowych oraz Odrzańskich wspiera się lokalizowanie obiektów naukowo-badawczych, związanych z wysoką technologią. Na badanym osiedlu znajdują się gospodarstwa rolnicze, ogrodnicze oraz działki specjalnej produkcji rolnej, które charakteryzują się dużą różnorodnością.

Zbiornik starorzecza Odry w rejonie Maślic określany jest jako użytek ekologiczny objęty ochroną. Niezagospodarowane wyrobiska poeksploatacyjne przy linii kolejowej osiedla uznaje się jako obszary o naturalnie przekształconym terenie. Z uwagi na fakt skażenia glebą metalami ciężkimi, wyznacza się peryferyjną strefę bezpieczeństwa, w której znajdują się gleby o naturalnej lub podwyższonej ich zawartości, lecz dozwolona jest na nich uprawa warzyw i owoców.

Na Maślicach Usługowych planuje się obiekty związane z prowadzeniem działalności wytwórczej i kompleksy obiektów produkcji z uzupełniającą ją i istniejącą już zabudową mieszkaniową jedno- i wielorodzinną (oraz inną zabudową określoną w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego). Dąży się na nich do ukształtowania nowej struktury funkcjonalno-przestrzennej dzięki wprowadzeniu nowych elementów do zespołów urbanistycznych.

Maślice Centrum zaliczono do Centralnego Pasma Mieszkalnego oraz Leśnickiego Zespołu Dzielnicowego. Na tym obszarze dąży się do ukształtowania nowej struktury funkcjonalno-przestrzennej poprzez wprowadzenie nowych elementów. Dopuszcza się w związku z tym wprowadzenie uzupełniającej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w postaci budynków apartamentowych oraz willi miejskich, przy czym nie powinno to zaburzać już istniejącej struktury. Na działce budowlanej powinno się przeznaczyć minimum 30% powierzchni na zieleni.

Maślice Odrzańskie określane są jako zespół urbanistyczny mieszkaniowy wielorodzinny, na których najważniejszymi elementami struktury powinny być obiekty i kompleksy obiektów mieszkaniowych wielorodzinnych z uzupełniającymi obiektami naukowo-badawczymi. Dopuszcza się również obiekty związane z prowadzeniem działalności wytwórczej. Należy również przekształcić istniejące już złożone struktury w celu ukształtowania nowej struktury funkcjonalno-przestrzennej. Tereny te przeznacza się pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną, naukę i szkolnictwo wyższe oraz produkcję z uzupełniającą je m.in. zabudowę jednorodzinną (powinna być umiejscowiona nie dalej jak 200m od sąsiadujących zespołów urbanistycznych).

Maślice Małe są uznawane za zespół urbanistyczny mieszkaniowy kameralny, w którym istnieje możliwość lokalizowania dzielnicowych ośrodków usługowych. Dominującą elementami powinny być osiedla zabudowy kameralnej, jednorodzinnej, wielorodzinnej oraz willowej. Najważniejszymi elementami struktury przestrzennej Maślic Wielkich (zespół mieszkaniowy jednorodzinny) mają być m.in. osiedla zabudowy

jednorodzinnej, willowej, kameralnej, parki, kompleksy sportowo-rekreacyjne, obiekty i kompleksy naukowo-badawcze oraz obiektów produkcji. Elementami uzupełniającymi mogą być osiedla zabudowy wielorodzinnej lub zagrodowej, skwery, zbiorniki i urządzenia wodne czy też małe obiekty produkcji i obsługi transportu. Na Maślicach Wielkich dąży do ukształtowania nowej struktury funkcjonalno-przestrzennej poprzez rozwój lub uzupełnienie obecnej zabudowy. Przeznacza się również ten teren m.in. pod naukę i szkolnictwo wyższe, produkcję (obiekty związane z prowadzeniem działalności wytwórczej), kulturę czy też opiekę zdrowotną i społeczną. Dopuszcza się zabudowę mieszkaniową wielorodzinną, o ile nie będzie ona przekraczać 20% całkowitej powierzchni Maślic Wielkich.

Maślice Wypoczynkowe są zespołem urbanistycznym rekreacyjnym, w którym dąży się do ukształtowania nowej struktury funkcjonalnej poprzez wprowadzenie nowych elementów do układu takich jak kompleksy sportowo-rekreacyjne, obiekty gastronomii oraz rozrywki z uzupełniającymi je m.in. parkami, skwerami, ogródkami działkowymi a także osiedlami zabudowy jedno- i wielorodzinnej.

Minimalne i maksymalne powierzchnie działek budowlanych dla zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej w zespołach urbanistycznych Maślic: Centrum, Małych, Odrzańskich, Wielkich oraz Wypoczynkowych prezentują poniższe tabele (tab. 1, 2, 3, 4, 5).

Tab.1. Zapisy Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla Maślic Centrum - stan w 2010 r.

Rodzaj zabudowy	Typ zabudowy	Powierzchnia działki [m ²]		Szerokość frontu działki [m]	
		Minimalna	Maksymalna	Minimalna	Maksymalna
Wielorodzinna	Willa miejska	1200	2500	20	30

Źródło: opracowanie własne na podstawie SUIKZP Wrocławia z dnia 20 maja 2010r.

Tab. 2. Zapisy Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla Maślic Małych - stan w 2010 r.

Rodzaj zabudowy	Typ zabudowy (budynku)	Powierzchnia działki [m ²]		Szerokość frontu działki [m]	
		Minimalna	Maksymalna	Minimalna	Maksymalna
Jednorodzinna	Wolno stojący	600	800	16	30
Jednorodzinna	Bliźniaczy	450	700	12	19
Jednorodzinna	Szeregowy	300	500	6	12
Jednorodzinna	Atrialny	270	400	15	17
Wielorodzinna	Willa miejska	1200	2500	20	30
Wielorodzinna	Inne	100*	200*	-	-

*na jedno mieszkanie

Źródło: opracowanie własne na podstawie SUIKZP Wrocławia z dnia 20 maja 2010r.

Tab.3. Zapisy Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla Maścic Odrzańskich - stan w 2010 r.

Rodzaj zabudowy	Typ zabudowy (budynku)	Powierzchnia działki [m ²]		Szerokość frontu działki [m]	
		Minimalna	Maksymalna	Minimalna	Maksymalna
Jednorodzinna	Wolno stojący	600	700	16	18
Jednorodzinna	Bliźniaczy	450	550	12	15
Jednorodzinna	Szeregowy	300	450	6	12
Jednorodzinna	Atrialny	270	400	15	17
Wielorodzinna	Willa miejska	1200	2500	20	30
Wielorodzinna	Inne	100*	200*	-	-

*na jedno mieszkanie

Źródło: opracowanie własne na podstawie SUIKZP Wrocławia z dnia 20 maja 2010r.

Tab.4. Zapisy Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla Maścic Wielkich - stan w 2010 r.

Rodzaj zabudowy	Typ zabudowy (budynku)	Powierzchnia działki [m ²]		Szerokość frontu działki [m]	
		Minimalna	Maksymalna	Minimalna	Maksymalna
Jednorodzinna	Wolno stojący	600	1200	18	30
Jednorodzinna	Bliźniaczy	450	900	12	19
Jednorodzinna	Szeregowy	300	600	7	9
Jednorodzinna	Atrialny	270	400	15	17
Wielorodzinna	Willa miejska	1200	3000	20	30
Wielorodzinna	Inne	100*	200*	-	-

*na jedno mieszkanie

Źródło: opracowanie własne na podstawie SUIKZP Wrocławia z dnia 20 maja 2010r.

Tab.5. Zapisy Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla Maścic Wypoczynkowych - stan w 2010 r.

Rodzaj zabudowy	Typ zabudowy (budynku)	Powierzchnia działki [m ²]		Szerokość frontu działki [m]	
		Minimalna	Maksymalna	Minimalna	Maksymalna
Jednorodzinna	Wolno stojący	600	1200	18	30
Jednorodzinna	Bliźniaczy	400	900	12	19
Jednorodzinna	Szeregowy	400	600	7	9
Wielorodzinna	Willa miejska	1200	3000	20	30
Wielorodzinna	Inne	150*	200*	-	-

*na jedno mieszkanie

Źródło: opracowanie własne na podstawie SUIKZP Wrocławia z dnia 20 maja 2010r.

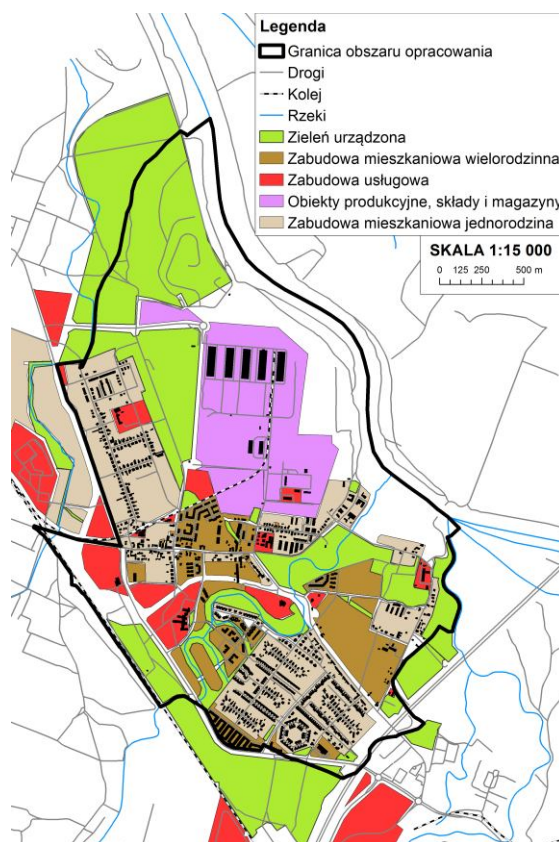
3.1.2. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (MPZP) opracowuje się na potrzeby ustalenia przeznaczenia terenów i określenia sposobów zagospodarowania i zabudowy. Stanowią one akt prawa miejscowego. Obecnie Maścice posiadają dziewięć planów miejscowych, z czego cztery obejmują nie tylko osiedle, lecz również tereny nadrzeczne (nr 388, 390) oraz sąsiednie Pracze Odrzańskie (nr 90, 117). Tabela nr 6 i ryc. 1 przedstawia wszystkie MPZP opracowane dla badanego obszaru z wykorzystaniem uproszczonej klasyfikacji przeznaczenia terenów.

Tab. 6. Zapisy Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla Osiedla Maślice - stan w 2010 r.

NR PLANU	NR UCHWAŁY	TYTUŁ PLANU	NAZWA OBSZARU	RODZAJ ZEPOŁU URBANISTYCZNEGO
40	XXII/703/00	Północna, Maślicka	Maślice Małe	Mieszkaniowe kameralne
43	XI/374/99	Potokowa, Kozia, Maślicka	Maślice Małe	Mieszkaniowe kameralne
45	XXV/816/00	Północna, Kozia	Maślice Usługowe	Ośrodków usługowych
			Maślice Wielkie	Mieszkaniowe jednorodzinne
			Maślice Odrzańskie	Mieszkaniowe wielorodzinne
			Maślice Małe	Mieszkaniowe kameralne
90	XXVII/888/00	Brodzka, Kozia	Pracze Odrzańskie Wypoczynkowe	Rekreacyjne
117	XXIV/2065/04	Pracze Odrzańskie Zielone	Pracze Odrzańskie Wypoczynkowe	Rekreacyjne wypoczynkowe
210	XLIV/2978/05	Maślice	Maślice Wielkie	Mieszkaniowe jednorodzinne
			Maślice Centrum	Ośrodków usługowych
			Maślice Małe	Mieszkaniowe kameralne
236	IX/189/07	Maślice Małe	Maślice Centrum	Ośrodków usługowych
			Maślice Małe	Mieszkaniowe kameralne
388	V/46/11	Odra - Pilczyce	Dolina Odry	Nadrzeczne
390	XLIII/1337/09	Odra - Maślice	Dolina Odry	Nadrzeczne

Źródło: opracowanie własne, dane: geoportal.wroclaw.pl/mpzp/



Ryc. 1. Przeznaczenie terenów na osiedlu Maślice zgodnie z zapisami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego z wykorzystaniem uproszczonej klasyfikacji - stan w 2016. r.

Źródło: opracowanie własne, dane: geoportal.wroclaw.pl/mpzp/

3.1.2.1. Słowniczek pojęć

W pracy stosowane są określenia analogicznie, jak w uchwałach dotyczących Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego i oznaczają one:

- 1) teren - obszar wyznaczony na rysunku planu liniami rozgraniczającymi oraz oznaczony symbolem;
- 2) przeznaczenie terenu lub obiektu - kategorie przeznaczenia lub działalności, które jako jedyne są dopuszczone w danym terenie lub obiekcie;
- 3) przeznaczenie podstawowe terenu lub obiektu - kategorie przeznaczenia lub działalności, które dominują w danym terenie lub obiekcie;
- 4) przeznaczenie uzupełniające terenu lub obiektu - przeznaczenie terenu, które, uzupełnia lub wzbogaca przeznaczenie podstawowe w sposób określony w ustaleniach planu;
- 5) zagospodarowanie tymczasowe terenu lub obiektu - inne niż podstawowe i uzupełniające przeznaczenie terenu lub obiektu, dopuszczone do lokalizacji w danym terenie lub obiekcie, określonym w ustaleniach szczegółowych horyzoncie czasowym;
- 6) urządzenia towarzyszące obiektom budowlanym - urządzenia techniczne zapewniające możliwość użytkowania obiektu zgodnie z jego przeznaczeniem, jak przyłącza i urządzenia instalacyjne, przejazdy, ogrodzenia, place postojowe, place pod kosze na śmieci, kosze na śmieci, śmietniki;
- 7) minimalna wysokość zabudowy - wymiar liczony od poziomu terenu do najniższego punktu pokrycia dachu;
- 8) maksymalna wysokość zabudowy - wymiar liczony od poziomu terenu do najwyższego punktu pokrycia dachu;
- 9) powierzchnia biologicznie czynna - grunt rodzimy pokryty roślinnością oraz wodę powierzchniową na działce budowlanej, a także 50 % sumy nawierzchni tarasów i stropodachów, urządzonych jako stałe trawniki lub kwietniki na podłożu zapewniającym ich naturalną vegetację, o powierzchni nie mniejszej niż 10 m²;
- 10) wskaźnik intensywności zabudowy - stosunek powierzchni ogólnej zabudowy wszystkich kondygnacji nadziemnych obiektów kubaturowych zlokalizowanych na działce lub terenie w zewnętrznym obrysie wraz

z powierzchnią poddaszy, liczoną zgodnie z obowiązującymi przepisami, do powierzchni działki lub terenu, na którym znajduje się zabudowa;

- 11) budynek mieszkalny jednorodzinny - należy przez to rozumieć budynek wolno stojący albo budynek w zabudowie bliźniaczej lub szeregowej służący zaspokajaniu potrzeb mieszkaniowych, stanowiący konstrukcyjnie samodzielną całość, w którym dopuszcza się wydzielenie nie więcej niż dwóch lokali mieszkalnych albo jednego lokalu mieszkalnego i lokalu użytkowego o powierzchni całkowitej nie przekraczającej 30% powierzchni całkowitej budynku;
- 12) mieszkanie funkcyjne - mieszkanie, pełniące służebną rolę wobec przeznaczenia podstawowego terenu lub obiektu, w tym w szczególności mieszkanie dla właścicieli lub pracowników.

W planach miejscowych dla obszaru Maślic ustalono następujące kategorie przeznaczenia terenu:

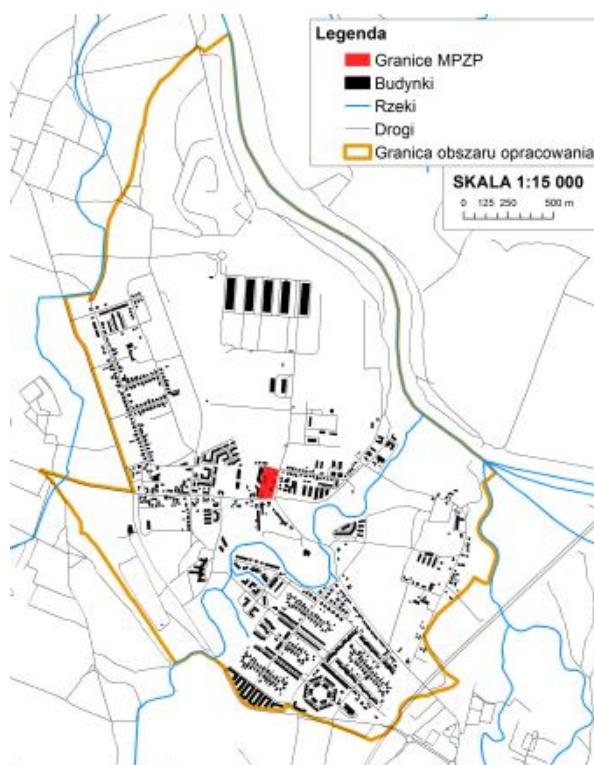
- 1) zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna - teren, na którym w sposób określony w ustaleniach planu, przewiduje się lokalizację budynków mieszkalnych jednorodzinnych lub ich zespołów wraz z przeznaczeniem uzupełniającym oraz funkcjami garażowymi, gospodarczymi oraz obiektami lub budowlami rekreacyjno - sportowymi, przeznaczonymi na użytek własny;
- 2) zabudowa mieszkaniowo-usługowa - teren, na którym w sposób określony w ustaleniach planu, przewiduje się lokalizację zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej wraz z funkcjami garażowymi i gospodarczymi oraz usług wraz z urządzeniami towarzyszącymi obiektom budowlanym;
- 3) obsługa firm i klienta - tereny lokalizacji biur i lokali związanych z działalnościami takimi jak:
 - a) obsługa nieruchomości, wynajęcie specjalistów, badania,
 - b) działalność prawnicza,
 - c) pracownie artystów, nieuciążliwe rzemiosło artystyczne,
 - d) rachunkowość, księgowość, doradztwo, sporządzanie opracowań, reklama,
 - e) działalność biur i agencji turystycznych, biur podróży, informacji turystycznej, a także usługi przewodnickie,

- f) drobne usługi rzeczowe takie jak fotografowanie, poligrafia, plakatowanie, urządzanie wystaw, pakowanie;
- 4) handel detaliczny - teren lokalizacji obiektów usługowych o powierzchni sprzedaży nie większej niż 2000 m² związanych z działalnościami takimi jak:
 - a) sprzedaż detaliczna towarów, w domach towarowych, sklepach, punktach handlowych, z wyłączeniem sprzedaży detalicznej paliw do pojazdów mechanicznych,
 - b) punkty naprawy artykułów przeznaczenia osobistego i użytku domowego oraz usługi drobne w tym pojedyncze gabinety lekarskie i kosmetyczne, fryzjerstwo, pralnie, szewc, optyk, wypożyczalnie multimedialnych;
- 5) handel hurtowy - teren lokalizacji obiektów usługowych związanych ze sprzedażą hurtową towarów, z wyłączeniem sprzedaży hurtowej paliw do pojazdów mechanicznych, w obiektach o powierzchni sprzedaży nie większej niż 2000 m²;
- 6) finanse - teren lokalizacji obiektów usługowych związanych z działalnościami takimi jak:
 - a) pośrednictwo finansowe,
 - b) działalność banków, domów maklerskich, instytucji zajmujących się obsługą finansową np. w formie leasingu czy obsługi sprzedaży ratowej,
 - c) działalność instytucji związanych z ubezpieczeniami i funduszami inwestycyjnymi;
- 7) turystyka - teren lokalizacji obiektów usługowych związanych z działalnościami takimi jak: działalność obiektów i zespołów turystycznych, hoteli, moteli, domów wycieczkowych;
- 8) gastronomia - teren lokalizacji obiektów usługowych związanych z działalnościami takimi jak: działalność restauracji, kawiarni, herbaciarni, pubów, winiarni;
- 9) sport, rekreacja i wypoczynek - teren lokalizacji obiektów usługowych związanych z działalnościami takimi jak: działalność obiektów i urządzeń sportowych, sportowo - rehabilitacyjnych urządzeń i obiektów rozrywkowych, obiektów gastronomiczno - rekreacyjnych, obiektów służących poprawie kondycji fizycznej, ośrodków sportowo - rekreacyjnych i centrów edukacyjno - rozrywkowych;

- 10) kultura - teren lokalizacji obiektów usługowych związanych z działalnościami takimi jak: działalność teatrów, kin i centrów kinowych, muzeów, galerii sztuki, klubów profesjonalnych, kabaretów, bibliotek, ośrodków kultury, w tym również obiektów otwartych służących wymienionym wyżej celom;
- 11) administracja publiczna - teren lokalizacji obiektów usługowych związanych z działalnościami takimi jak: działalność administracji publicznej wszystkich rodzajów i szczebli oraz innych instytucji związanych z działalnością publiczną takich jak policja, straż pożarna;
- 12) oświata i wychowanie - teren przeznaczony pod lokalizację jednostek oświatowych, w tym rozumie się również żłobki i przedszkola, świetlice środowiskowe oraz jednostek oświatowych i edukacyjnych wszelkiego typu wraz z towarzyszącą infrastrukturą sportową;
- 13) zdrowie - teren przeznaczony pod działalność przychodni, poradni, zespołów gabinetów lekarskich prowadzących działalność na rzecz usług zdrowia, rehabilitacji i opieki społecznej;
- 14) łączność i telekomunikacja - teren przeznaczony pod działalność urzędów poczty i telekomunikacji;
- 15) produkcja - teren lokalizacji przedsiębiorstw produkcyjnych wraz z obiektami biurowymi lub magazynowymi, służącymi przeznaczeniu produkcyjnemu, prowadzonemu na przedmiotowym terenie, z wyłączeniem przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko;
- 16) rzemiosło - teren przeznaczony pod lokalizację obiektów usługowych lub drobnej działalności wytwórczej o charakterze rękodzielniczym takich jak: naprawa i wyrób biżuterii, metaloplastyka, usługi zegarmistrzowskie, usługi krawieckie, szewc, kaletnik, kuśnierz, magiel, pralnia, fryzjerstwo i kosmetyka, usługi poligraficzne takie jak: kserografia, usługi intrologatorskie, wyrób stempli i pieczętek, itp.;
- 17) budownictwo - teren lokalizacji firm budowlanych wraz z magazynami i składami, służącymi dla obsługi prowadzonej działalności;
- 18) transport - teren przeznaczony pod lokalizację obiektów związanych z przewozem, wynajmem środków transportu i maszyn, obsługą i naprawą pojazdów mechanicznych z wyłączeniem stacji paliw;

- 19) zieleń towarzysząca - zagospodarowanie zielenią niską i wysoką towarzyszącą innym przeznaczeniom wraz z możliwością lokalizacji zbiorników, cieków czy oczek wodnych, obiektów małej architektury oraz drobnych obiektów i urządzeń rekreacyjno - sportowych;
- 20) zieleń parkowa - zagospodarowanie zielenią niską, wysoką, z przewagą zieleni wysokiej wraz z urządzeniami towarzyszącymi, takimi jak place zabaw, ścieżki, obiekty małej architektury, a także towarzyszące zbiorniki i cieki wodne;
- 21) wody powierzchniowe - zbiorniki i cieki wodne.

3.1.2.2. MPZP, ul. Północna, Maślicka - uchwała nr XXII/703/00



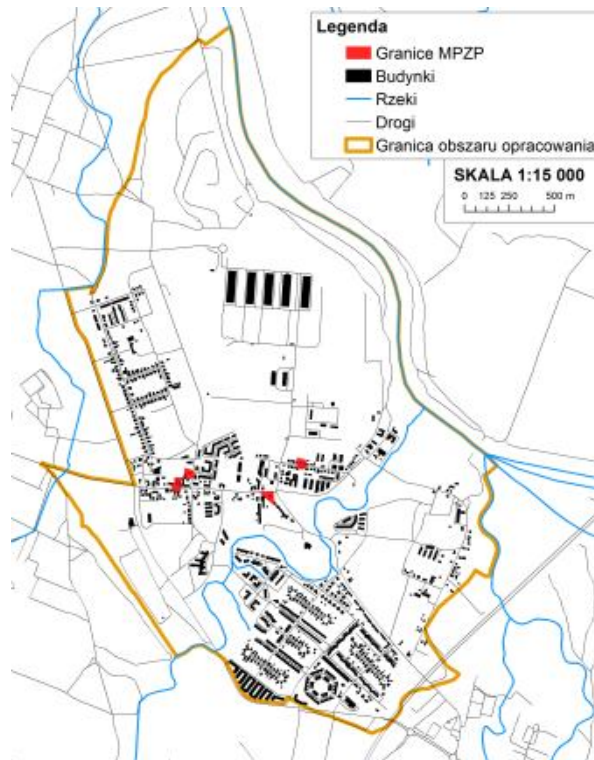
Ryc. 2. Obszar Miejsowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 40 w przestrzeni osiedla Maślicka - stan w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne, dane: geoportal.wroclaw.pl/mpzp/

Obszar planu obejmuje tereny przeznaczone pod zabudowę: mieszkaniową wielorodzinną, jednorodziną (wolno stojącą, bliźniaczą i szeregową), jednokondygnacyjne nieuciążliwe obiekty usługowe, komunikację wewnętrzną, urządzenia i obiekty sportowe, place zabaw oraz zieleń. Plan wydziela także teren A1MŚ - zakaz zabudowy w odległości mniejszej niż 20m wokół kolektora Odra, zabudowa na maksymalnie 5 kondygnacji przy czym piąte to poddasze, dla zabudowy jednorodzinnej

2 miejsca parkingowe (włącznie z garażem) na każdą działkę, dla wielorodzinnej 1 miejsce na jedno mieszkanie, a dla obiektów usługowych 1 miejsce na 25m². Wszystkie niezabudowane i nieutwardzone tereny należy pokryć zielenią. Inwestorzy są zobligowani do urządzenia miejsc parkingowych na swoich działkach przeznaczonych pod działalność gospodarczą, usługową i handlową.

3.1.2.3. MPZP ul. Potokowa, Kozia, Maślicka - uchwała nr XI/374/99



Ryc. 3. Obszar Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 43 w przestrzeni osiedla Maślice - stan w 2016 r.

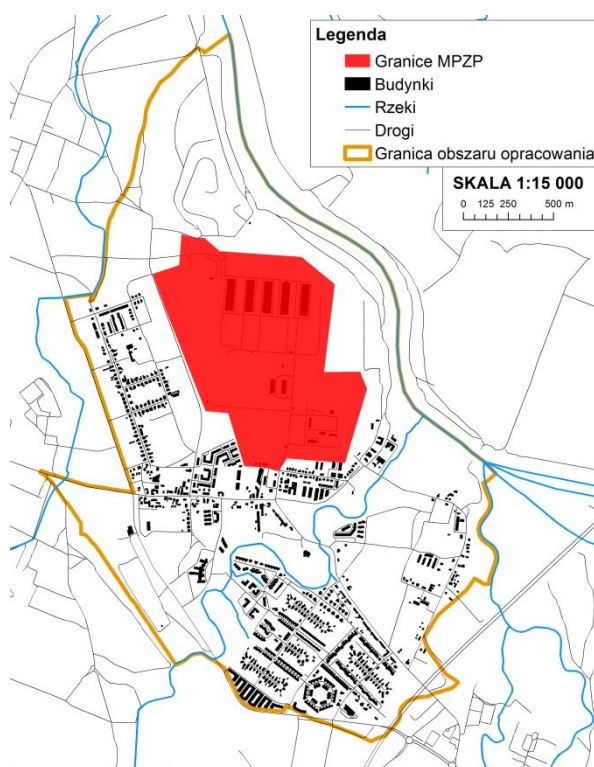
Źródło: opracowanie własne, dane: geoportal.wroclaw.pl/mpzp/

Zapisy planu wprowadzają następujące kategorie terenów:

- 1) Teren M1 – zabudowa mieszkaniowa niska z uzupełniającymi ją usługami nieuciążliwymi.
- 2) Teren M2 – zabudowa mieszkaniowa niska, min. 10% powierzchni działki powinna być przeznaczona pod zielenią wysoką (działki przy ul. Koziej 4: nr 9/1 i 9/2 AM 12).
- 3) Teren M3 – zabudowa mieszkaniowa niska z uzupełniającymi ją usługami nieuciążliwymi, min. 25% powierzchni działki ma być przeznaczona na zielenią wysoką (działka przy ul. Maślickiej 166: nr 61 AM 12).
- 4) Teren KD – przeznaczone pod komunikację dojazdową.

- 5) Teren M4 - zabudowa mieszkaniowa niska z uzupełniającymi ją usługami nieuciążliwymi, min. 25% powierzchni działki ma być przeznaczona na zielenią wysoką (działki przy ul. Maślickiej 160 i 160a: nr 63 i 64 AM 12).
- 6) Teren M5 – zabudowa mieszkaniowa niska (działka przy ul. Potokowej 12: nr 8 AM13).

3.1.2.4. MPZP ul. Północna, Kozia - uchwała nr XXV/816/00



Ryc. 4. Obszar Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 45 w przestrzeni osiedla Maślice - stan w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne, dane: geoportal.wroclaw.pl/mpzp/

Zapisy planu wprowadzają następujące kategorie terenów:

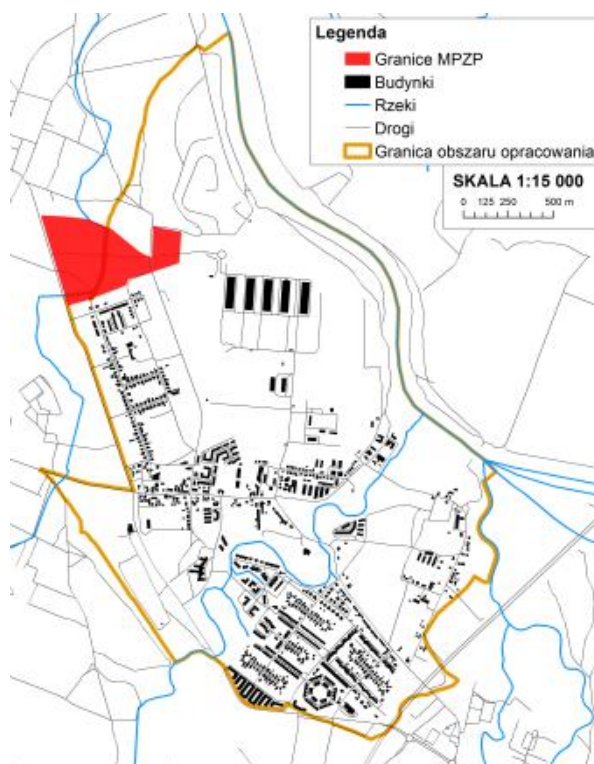
- 1) Teren A1AG – zespół przemysłowo-usługowy – przeznaczone pod m.in. działalność produkcyjną (sekcja D z wyłączeniem podsekcji DF), budownictwo (sekcja F), transport (sekcja I), pośrednictwo finansowe (sekcja J), handel hurtowy i detaliczny, obsługę nieruchomości (sekcja K), usługi administracji, gastronomi, drobne usługi, wewnętrzne układy komunikacyjne kołowe i kolejowe oraz zielenią. Maksymalna powierzchnia terenu zabudowanego na działce wynosi 70%, minimum 15% musi być przeznaczona na zielenią wysoką. Strefę ochronną wałów Odry należy

- przeznaczyć na zieleń niską. Co najmniej jedno miejsce parkingowe na 25m² powierzchni użytkowej.
- 2) Teren A2U - usługi – przeznaczone pod m.in. usługi na rzecz całego społeczeństwa (grupa 75.2, sekcja L), działalność produkcyjną (sekcja D z wyłączeniem podsekcji DF), budownictwo (sekcja F), transport (sekcja I), pośrednictwo finansowe (sekcja J), handel hurtowy i detaliczny, obsługę nieruchomości (sekcja K), gastronomi, usługi administracji, drobne usługi, wewnętrzne układy komunikacyjny oraz zieleń.
 - 3) Teren A3AG – aktywność gospodarcza – przeznaczone pod m.in. handel detaliczny, usługi rzemiosła, drobne usługi, działalność produkcyjną (sekcja D z wyłączeniem podsekcji DF), usługi gastronomi, obsługę pojazdów mechanicznych oraz zieleń. Dopuszcza się uzupełniającą zabudowę jednorodzinną i małe domy wielorodzinne jedynie w przypadku bezpośredniego związania z dozorem nad prowadzoną działalnością. Maksymalna powierzchnia zabudowy działki wynosi 40%, wysokość budynków nie może przekraczać 12m, co najmniej 15% powierzchni działki należy przeznaczyć na zieleń wysoką, należy wprowadzić wielopoziomą zieleń izolacyjną o szerokości 10m, nie można dzielić działki na mniejsze niż 1500m². Co najmniej jedno miejsce parkingowe na 25m² powierzchni użytkowej.
 - 4) Teren A4AG – aktywność gospodarcza – przeznaczone pod m.in. działalność produkcyjną (sekcja D z wyłączeniem podsekcji DF), budownictwo (sekcja F), transport (sekcja I), pośrednictwo finansowe (sekcja J), handel hurtowy i detaliczny, obsługę nieruchomości (sekcja K), pozostałą działalność usługową komunalną, socjalną i indywidualną (sekcja O), usługi administracji, gastronomi, wewnętrzne układy komunikacyjne kołowe i kolejowe oraz zieleń. Zakaz lokalizacji inwestycji, które mogą wpłynąć negatywnie na stan środowiska. Maksymalna powierzchnia zabudowy działki wynosi 70%, wysokość budynków nie może przekraczać 12m, co najmniej 15% powierzchni działki należy przeznaczyć na zieleń wysoką, należy wprowadzić wielopoziomą zieleń izolacyjną o szerokości 10m, nie można dzielić działki na mniejsze niż 1500m². Co najmniej jedno miejsce parkingowe na 25m² powierzchni użytkowej.
 - 5) Teren A5AG – aktywność gospodarcza – przeznaczone pod m.in. działalność produkcyjną (sekcja D z wyłączeniem podsekcji DF), budownictwo (sekcja F), transport (sekcja I), pośrednictwo finansowe (sekcja J), handel hurtowy i detaliczny,

obsługę nieruchomości (sekcja K), pozostałą działalność usługową komunalną, socjalną i indywidualną (sekcja O), usługi administracji, gastronomi, wewnętrzne układy komunikacyjne kołowe i kolejowe oraz zieleń. Maksymalna powierzchnia zabudowy działki wynosi 70%, co najmniej 15% powierzchni działki należy przeznaczyć na zieleń wysoką. Co najmniej jedno miejsce parkingowe na 25m² powierzchni użytkowej.

- 6) Teren A6AG/KSn – aktywność gospodarcza – przeznaczone pod m.in. działalność produkcyjną (sekcja D z wyłączeniem podsekcji DF), budownictwo (sekcja F), transport (sekcja I), pośrednictwo finansowe (sekcja J), handel hurtowy i detaliczny, obsługę nieruchomości (sekcja K), pozostałą działalność usługową komunalną, socjalną i indywidualną (sekcja O), gastronomię, obsługę pojazdów mechanicznych, stacje paliw oraz zieleń. Maksymalna powierzchnia zabudowy działki wynosi 70%, co najmniej 15% powierzchni działki należy przeznaczyć na zieleń wysoką. Co najmniej jedno miejsce parkingowe na 25m² powierzchni użytkowej.
- 7) Teren B1ZP – zieleń parkowa publicznie dostępna, całkowity zakaz zabudowy
- 8) Teren B2MU – teren mieszkaniowo-usługowy – przeznaczone pod m.in. handel detaliczny, obsługę nieruchomości (sekcja K), nieuciążliwe usługi rzemiosła, zabudową jednorodziną oraz małe domy mieszkalne. Maksymalna powierzchnia zabudowy działki wynosi 40%, wysokość budynków nie może przekraczać 12m, co najmniej 15% powierzchni działki należy przeznaczyć na zieleń wysoką. Co najmniej jedno miejsce parkingowe na 25m² powierzchni użytkowej, dla zabudowy mieszkaniowej 2 miejsca postojowe dla każdej działki.
- 9) Teren C1Z – zieleń – przeznaczona pod zieleń wysoką, ogrody działkowe, urządzenie telekomunikacji i infrastruktury technicznej, istnieje możliwość lokalizacji bocznicy kolejowej łączącej się z linią Wrocław – Głogów, jedynie w sytuacji przebudowy układu kolejowego oraz braku alternatywnego poprowadzenia linii. Zakaz zwiększania powierzchni ogrodów działkowych. Zakaz lokalizacji inwestycji, które mogą wpłynąć negatywnie na stan środowiska. Wszystkie tereny niezabudowane i nieutwardzone należy pokryć zielenią.

3.1.2.5. MPZP ul. Brodzka, Kozia - uchwała nr XXVII/888/00



Ryc. 5. Obszar Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 90 w przestrzeni osiedla Maślice - stan w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne, dane: geoportal.wroclaw.pl/mpzp/

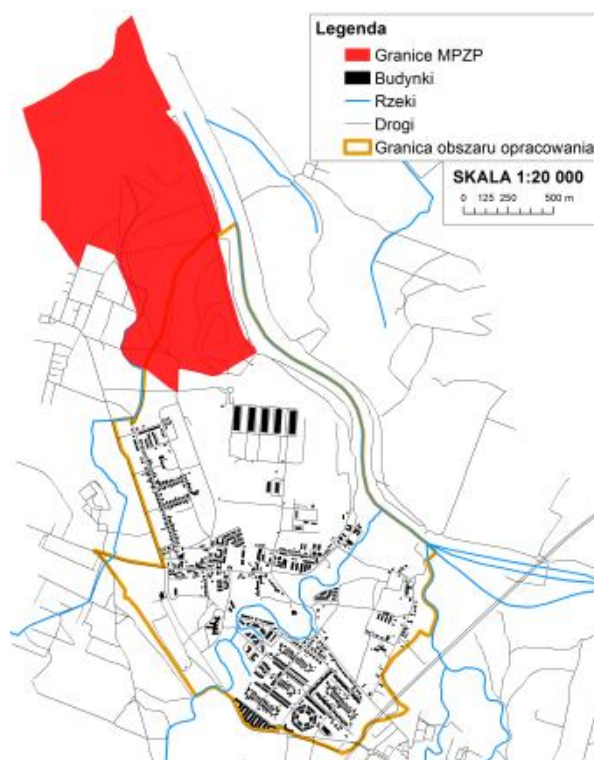
Zapisy planu wprowadzają następujące kategorie terenów:

- 1) Teren A1AG – aktywność gospodarcza - przeznaczone pod m.in. działalność produkcyjną (sekcja D z wyłączeniem podsekcji DF), budownictwo (sekcja F), transport (sekcja I), pośrednictwo finansowe (sekcja J), handel hurtowy i detaliczny, obsługę nieruchomości (sekcja K), usługi administracji, gastronomi, usługi, obsługę pojazdów mechanicznych oraz zieleń. Maksymalna powierzchnia zabudowy działki wynosi 70%, co najmniej 15% powierzchni działki należy przeznaczyć na zieleń wysoką.
- 2) Tereny A2U, A3U – usługi - przeznaczone pod m.in. handel detaliczny w formie sklepów (obiekty o pow. sprzedażowej mniejszej niż 2000m²), handel hurtowy (obiekty mniejsze niż 500m²), hotele i restauracje, pośrednictwo finansowe, obsługę nieruchomości (sekcja K, działki 72-74), pozostałą działalność usługową komunalną, socjalną i indywidualną (sekcja O z wyjątkiem działki 90), Zakaz lokalizacji inwestycji, które mogą wpłynąć negatywnie na stan środowiska. Maksymalna powierzchnia zabudowy działki wynosi 40%, co najmniej 15% powierzchni działki należy przeznaczyć na zieleń wysoką, minimalna wysokość

budynków to 5m zaś maksymalna 12m. Co najmniej jedno miejsce parkingowe na 25m² powierzchni użytkowej.

- 3) Teren A4U – usługi - przeznaczone pod handel detaliczny w formie sklepów (obiekty o pow. sprzedażowej mniejszej niż 2000m²) oraz pozostałą działalność usługową komunalną, socjalną i indywidualną (sekcja O z wyjątkiem działu 90) z uzupełniającą je zabudową mieszkaniową jednorodzinną wolnostojącą, bliźniaczą i szeregową. Zakaz lokalizacji inwestycji, które mogą wpłynąć negatywnie na stan środowiska. Maksymalna powierzchnia zabudowy działki wynosi 40%, co najmniej 15% powierzchni działki należy przeznaczyć na zielenią wysoką, minimalna wysokość budynków to 5m zaś maksymalna 12m. Co najmniej jedno miejsce parkingowe na 25m² powierzchni użytkowej.
- 4) Tereny B1MN, B2MN – zabudowa mieszkaniowa jednorodzinną bliźniaczą, szeregową lub wolnostojącą oraz nieuciążliwe obiekty usługowe o pow. mniejszej niż 50m² wbudowane w funkcję mieszkaniową. Zakaz podziału działki na mniejsze niż 600m² zabudowy wolnostojącej i 450m² dla szeregowej i bliźniaczej. Maksymalna wysokość zabudowy to 3 kondygnacje (ostatnie jako poddasze). Dwa miejsca parkingowe (włącznie z garażem) na każdą z działek.
- 5) Teren C1Z, C2Z, C3Z – zielenią – przeznaczone pod zielenią wysoką i niską z dopuszczeniem urządzeń sportowych nieprzekraczających 30% powierzchni działki, lokalizacji urządzeń telekomunikacji i infrastruktury technicznej nieprzekraczającej 15% pow. terenu. Kolektor „Odra” objęty jest strefą ochronną 20m, wokoło niego dopuszcza się tylko i włącznie zielenią niską. Inwestorzy są zobligowani do urządzenia miejsc parkingowych na swoich działkach przeznaczonych pod działalność gospodarczą, usługową i handlową.

3.1.2.6. MPZP, ul. Pracze Odrzańskie Zielone - uchwała nr XXIV/2065/04

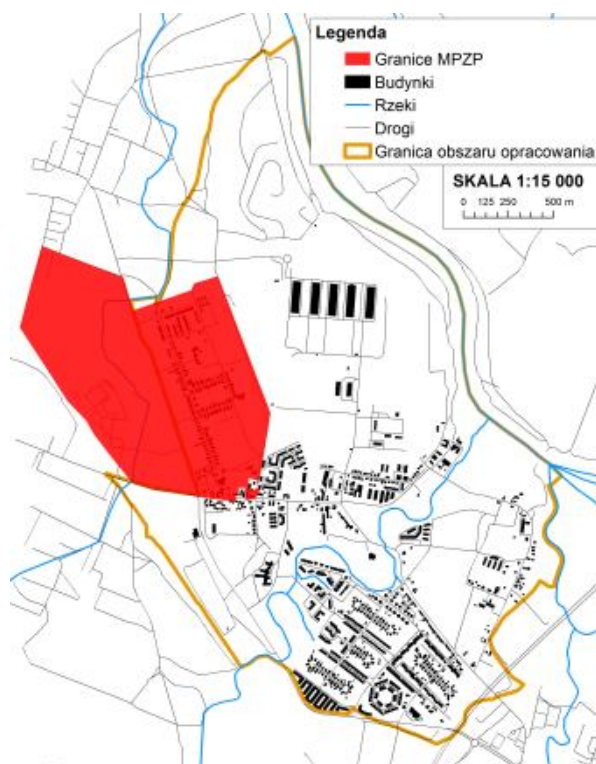


Ryc. 6. Obszar Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 117 w przestrzeni osiedla Maślice - stan w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne, dane: geoportal.wroclaw.pl/mpzp/

Plan miejscowy dotyczy obszaru zespołu urbanistycznego Pracze Odrzańskie Zielone, w skład którego wchodzi m.in. teren od Odry na południe od wysypiska śmieci „Maślice” ul. Kozia. Na potrzeby analizy brane pod uwagę są m.in.: tereny publiczne o znaczeniu komunikacyjnym i kompozycyjnym w postaci grobli Pilczycko-Prackiej z drogą na zawalu, tereny zalesień, brzegowe (łąkowo-leśne Bystrzycy i Odry), zieleni izolacyjnej a także tereny rekultywacji składowiska odpadów komunalnych - wysypisko śmieci „Maślice”. Ochrona środowiska obejmuje m.in.: stanowisk roślin ochronnych, dzikich zwierząt, ochrony wód otwartych. Plan postuluje utworzenie obszaru chronionego krajobrazu OCHK – Doliny Odry i Bystrzycy. Zakazuje m.in.: wykonywania prac ziemnych zmieniających morfologię terenu, wylewania gnojowicy, wysypywania odpadów, likwidacji zbiorników wodnych, wypalania łąk i szuwarów, usuwania zadrzewień i zakrzewień, zabijania dzikich zwierząt, budowy obiektów budowlanych. Grobla Pilczycko-Pracka pełni funkcję wału przeciwpowodziowego ogólnodostępnego dla pieszych, rowerzystów, dojazdu technicznego oraz turystyki konnej. Parkingi leśne dla samochodów osobowych nie większe niż na 60 miejsc parkingowych. Zespół zabudowy zagrodowej Nowa Karczma przeznaczony jest pod agroturystykę.

3.1.2.7. MPZP, Maślice – uchwały nr XLIV/2978/05



Ryc. 7. Obszar Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 210 w przestrzeni osiedla Maślice - stan w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne, dane: geoportal.wroclaw.pl/mpzp/

Wszystkie tereny niezabudowane i nieutwardzone należy pokryć zielenią. Ciągi komunikacyjne w ramach możliwości powinny być obsadzone szpalerami drzew. Na obszarze występuje strefa archeologicznej ochrony konserwatorskiej wsi o metryce średniowiecznej obejmującą elementy historycznego rozplanowania wsi, zabytkową szkołę (teren i sam obiekt), nową zabudowę lub adaptacje istniejących budynków. Miejsca parkingowe: co najmniej 2 miejsca (w tym garaż) dla każdego budynku mieszkalnego, min. jedno miejsce na 40m² pow. użytkowej usług oraz przynajmniej jedno miejsce na 4 osoby zatrudnione. Dopuszcza się urządzenie ulic dojazdowych i wewnętrznych w formie pieszo-jezdnej lub z wydzielonymi chodnikami (o ile nie istnieją inne ustalenia). Zabudowa jednorodzinna może mieć maksymalnie 3 kondygnacje (ostatnie to poddasze), wysokość nie może przekraczać 8m od poziomu terenu do gzymsu/okapu i musi być mniejsza niż 14m od poziomu terenu do najwyższego punktu dachu. Liczba kondygnacji zabudowy mieszkaniowo-usługowej oraz usługowej ustala się na 3 (trzecie to poddasze użytkowe), wysokość nie może przekraczać 8m od poziomu terenu do gzymsu/okapu i musi być mniejsza niż 14m od poziomu terenu do najwyższego punktu dachu. Zabudowa usługowa nie może być

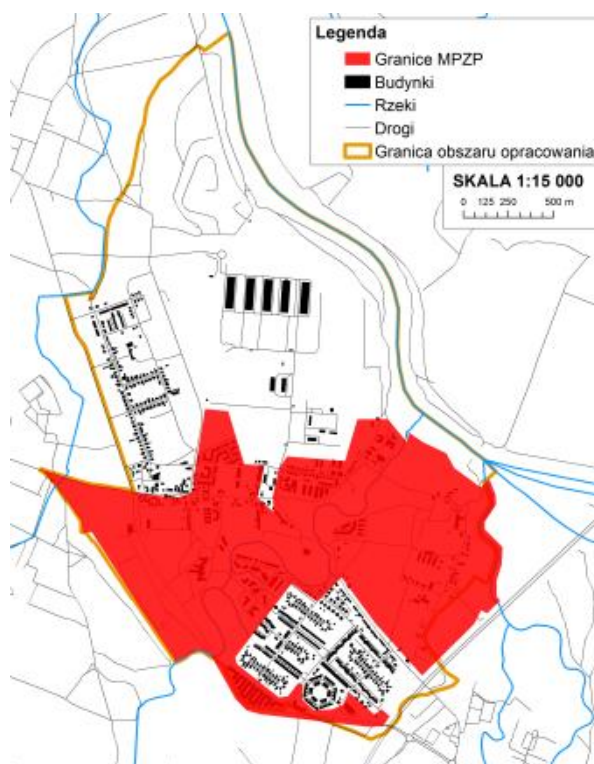
wyższa niż 14m od poziomu terenu do szczytu dachu. Powierzchnia biologicznie czynna dla terenów mieszkaniowych, usługowych i produkcyjnych wynosi odpowiednio co najmniej 40%, 15% oraz 10%. Zakazuje się budowy indywidualnych garaży oraz przydomowych budynków gospodarczych, a także obiektów handlowych o pow. sprzedażowej większej niż 2000m². W strefie obszaru kolejowego zabrania się: lokalizacji budynków i budowli (z wyłączeniem elementów ochrony akustycznej), zadrzewień w odległości nie mniejszej niż 15m od najdalej wysuniętego toru.

Zapisy planu wprowadzają następujące kategorie terenów:

- 1) Tereny 1MN – zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wolno stojąca lub bliźniacza z uzupełniającą ją wbudowaną lub dobudowaną zabudową usługową (nie większą niż 50m² pow. użytkowej) w postaci obsługi firm i klienta, finansów i handlu detalicznego. Zabudowa na obszarze strefy ochronny konserwatorskiej nie może przekroczyć 2 kondygnacji (drugie to poddasze), maksymalna wysokość od poziomu terenu to do najwyższego punktu dachu to 9m.
- 2) Tereny 2MN – zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wolno stojące, bliźniacze lub szeregowe z uzupełniającą ją wbudowaną lub dobudowaną zabudową usługową (nie większą niż 50m² pow. użytkowej) w postaci obsługi firm i klienta, finansów i handlu detalicznego. Maksymalna liczba kondygnacji to 2 (drugie to poddasze) a wysokość nie może przekroczyć 9m od poziomu terenu do szczytu dachu.
- 3) Tereny 3MNs – zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna szeregowa lub w określonych przypadkach wolno stojąca z uzupełniającą ją wbudowaną lub dobudowaną zabudową usługową (nie większą niż 50m² pow. użytkowej) w postaci obsługi firm i klienta, finansów i handlu detalicznego. Maksymalna liczba kondygnacji to 2 (drugie to poddasze) a wysokość nie może przekroczyć 9m od poziomu terenu do szczytu dachu.
- 4) Tereny 4MN/U – zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wolno stojąca lub bliźniacza z uzupełniającą ją zabudową usługową: obsługa firm, finansów, zdrowia, gastronomii, handlu detalicznego, rzemiosła, produkcji, kultury, transportu, turystyki, łączności, sportu i rekreacji. Pow. użytkowa powinna być mniejsza jak 20% pow. działki, maksymalna liczba kondygnacji to 2 (drugie to poddasze) a wysokość nie może przekroczyć 9m od poziomu terenu do szczytu dachu.

- 5) Tereny 5U – zabudowa usługowa przeznaczona pod m.in.: obsługę firm, handel detaliczny, turystykę, gastronomię, sport i rekreację, kulturę, administrację publiczną, oświatę, zdrowie, łączność i telekomunikację oraz rzemiosło. Wysokość zabudowy nie mniejsza niż 5m.
- 6) Tereny 6U/4 (MN/U) – zabudowa usługowa przeznaczona pod m.in.: obsługę firm, handel detaliczny, turystykę, gastronomię, sport i rekreację, kulturę, administrację publiczną, oświatę, zdrowie, łączność i telekomunikację oraz rzemiosło. Dopuszcza się zabudowę mieszkalno-usługową w przypadku zaniechania istniejącej działalności usługowo-produkcyjnej.
- 7) Tereny 7UP/1, 7UP/2 – zabudowa usługowo-produkcyjna przeznaczona pod obsługę firm i klienta, handel detaliczny i hurtowy, gastronomię, łączność, rzemiosło, produkcję oraz transport z uzupełniającymi je mieszkaniami funkcyjnymi.
- 8) Tereny 8UO/1, 8UO/2 – zabudowa usług oświaty przeznaczona pod oświatę i wychowanie, sport, rekreację, wypoczynek, zdrowie i administrację publiczną przy czym tereny zieleni powinna stanowić minimum 20% powierzchni działki.
- 9) Tereny 9ZP – zieleni parkowa z możliwością prowadzenia sieci i lokalizacji obiektów uzbrojenia technicznego. Dla terenów 9ZP/6, 9ZP/7, 9ZP/8, 9ZP/16, 9ZP/19 dopuszcza się zabudowę uzupełniającą w postaci gastronomii oraz sportu, rekreacji i wypoczynku, jeżeli nie przekroczy ona 25% pow. działki.

3.1.2.8. MPZP, Maślice Małe – uchwała nr IX/189/07



Ryc. 8. MPZP nr 236 - Maślice Małe

Źródło: opracowanie własne, dane: geoportal.wroclaw.pl/mpzp/

Zgodnie z zapisami planu zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna nie może przekraczać 3 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 14m, jeżeli zabudowa jednorodzinna jest podstawowym przeznaczeniem terenu to wielorodzinna też nie może przekraczać 14m wysokości. Wysokość budynków niemieszkalnych powinna być mniejsza jak 16m oraz co najmniej 15% pow. działki należy przeznaczyć na zielen. Na powierzchniach nieutwardzonych i niezabudowanych obowiązuje urządzenie zieleni. Na obszarze objętym planem miejscowym znajdują się obiekty objęte ochroną konserwatorską. Są to: kościół p.w. św. Agnieszki przy ul. Maślickiej oraz budynki mieszkalne przy ul. Maślickiej 166, 168-169, 174, 183-189, 196, 198, 200, 202, 210. Cały obszar objęty w MPZP znajduje się strefie ochrony konserwatorskiej zabytków archeologicznych. Obszar historycznej wsi o metryce średniowiecznej Maślice Małe objęte są konserwatorską strefą ochrony zabytków. Ulice dojazdowe mogą być budowane tylko i wyłącznie od terenów przyległych ulic lokalnych, dojazdowych i wewnętrznych.

Zapisy planu wprowadzają następujące kategorie terenów:

- 1) Tereny KD-Z, KD-S, KD-L, KD-D oraz KD-P przeznaczone są na cele publiczne.

- 2) Teren 1MN - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wolno stojąca lub bliźniacza z uzupełniającą ją m.in.: zabudową mieszkaniową wielorodzinną, handlem detalicznym mało powierzchniowym, gastronomią, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, poradniami medycznymi i parkingami. Maksymalna wysokość budynków mieszkalnych wielorodzinnych to 3 kondygnacje (ostatnie to poddasze). Obiekty wbudowane w budynek mieszkalny wielorodzinny nie może przekraczać 100m². Suma powierzchni działek z zabudową uzupełniającą nie może przekroczyć 20% pow. terenu, co najmniej 50% obszaru działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej a 30% zabudowy wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.
- 3) Teren 2MN - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna z uzupełniającą ją m.in.: pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, poradniami medycznymi, obiektami lecznictwa zwierząt, drogami wewnętrznymi, parkingami oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa uzupełniająca (wbudowana) nie może przekraczać 70m² pow. użytkowej. Minimum 50% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.
- 4) Teren 3MN - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wolno stojąca z uzupełniającą ją m.in.: zabudową wielorodzinną, handlem detalicznym mało powierzchniowym, gastronomią, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, poradniami medycznymi, obiektami lecznictwa zwierząt, parkingami oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa uzupełniająca (wbudowana) nie może przekraczać 100m² pow. użytkowej. Maksymalna wysokość budynków mieszkalnych wielorodzinnych to 3 kondygnacje (ostatnie to poddasze). Minimum 40% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej lub wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.
- 5) Teren 4MN, 5MN - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna szeregowa z uzupełniającą ją m.in.: pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, parkingami oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Co najmniej 50% pow. działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.
- 6) Teren 6MN - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wolno stojąca lub bliźniacza z uzupełniającą ją zabudową usługową w postaci m.in.: handlu

detalicznego mała powierzchniowego, pracowni artystycznych, biur, drobnych usług, poradni medycznych, obiektów lecznictwa zwierząt, parkingów oraz urządzeń infrastruktury technicznej. Zabudowa uzupełniająca (wbudowana) nie może przekraczać 70m² pow. użytkowej. Minimum 50% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.

- 7) Teren 7MN, 8MN - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wolno stojąca lub bliźniacza z uzupełniającą ją zabudową usługową w postaci m.in.: pracowni artystycznych, biur, drobnych usług, poradni medycznych, obiektów lecznictwa zwierząt, parkingów oraz urządzeń infrastruktury technicznej. Zabudowa uzupełniająca (wbudowana) nie może przekraczać 70m² pow. użytkowej. Minimum 50% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.
- 8) Teren 9MN - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna z uzupełniającą ją m.in.: zabudową wielorodzinną, handlem detalicznym mała powierzchniowym, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, poradniami medycznymi, obiektami lecznictwa zwierząt, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa uzupełniająca (wbudowana) nie może przekraczać 100m² pow. użytkowej. Maksymalna wysokość budynków mieszkalnych wielorodzinnych to 3 kondygnacje (ostatnie to poddasze). Minimum 40% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej lub wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.
- 9) Teren 10MN - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna z uzupełniającą ją m.in.: zabudową wielorodzinną (w tym wille miejskie), handlem detalicznym mała powierzchniowym, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, poradniami medycznymi, obiektami lecznictwa zwierząt, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Wille miejskie powinny znajdować się na działkach budowlanych nie mniejszych niż 1200m². Zabudowa uzupełniająca (wbudowana) nie może przekraczać 100m² pow. użytkowej. Maksymalna wysokość budynków mieszkalnych wielorodzinnych to 3 kondygnacje (ostatnie to poddasze). Minimum 50% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej lub wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.

- 10) Teren 11MN - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna z uzupełniającą ją m.in.: zabudową wielorodzinną (w tym wille miejskie), handlem detalicznym mała powierzchniowym, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, poradniami medycznymi, obiektami lecznictwa zwierząt, urządzeniami sportowymi, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Wille miejskie powinny znajdować się na działkach budowlanych nie mniejszych niż 1200m². Zabudowa uzupełniająca (wbudowana) nie może przekraczać 100m² pow. użytkowej. Maksymalna wysokość budynków mieszkalnych wielorodzinnych to 3 kondygnacje (ostatnie to poddasze). Minimum 50% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej lub wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.
- 11) Teren 12MN - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna z uzupełniającą ją m.in.: handlem detalicznym mała powierzchniowym, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, poradniami medycznymi, obiektami lecznictwa zwierząt, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Wille miejskie powinny znajdować się na działkach budowlanych nie mniejszych niż 1200m². Zabudowa uzupełniająca (wbudowana) nie może przekraczać 100m² pow. użytkowej. Minimum 50% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.
- 12) Teren 13MN - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wolno stojąca lub bliźniacza z uzupełniającą ją m.in.: pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, poradniami medycznymi, obiektami lecznictwa zwierząt, obiektami do parkowania oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Minimum 50% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.
- 13) Tereny 14MN, 15MN - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna z uzupełniającą ją m.in.: zabudową mieszkaniową wielorodzinną (w tym wille wiejskie), handlem detalicznym mała powierzchniowym, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, poradniami medycznymi, obiektami lecznictwa zwierząt, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Wille miejskie powinny znajdować się na działkach budowlanych nie mniejszych niż 1200m². Zabudowa uzupełniająca (wbudowana) nie może przekraczać 150m²

pow. użytkowej. Minimum 40% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.

- 14) Tereny 16MN, 17MN - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wolno stojąca lub bliźniacza z uzupełniającą ją m.in.: handlem detalicznym mało powierzchniowym, gastronomią, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, poradniami medycznymi, obiektami lecznictwa zwierząt, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa uzupełniająca (wbudowana) nie może przekraczać 100m² pow. użytkowej. Minimum 50% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.
- 15) Teren 18MN - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna z uzupełniającą ją m.in.: handlem detalicznym mało powierzchniowym, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, poradniami medycznymi, obiektami lecznictwa zwierząt, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa uzupełniająca (wbudowana) nie może przekraczać 100m² pow. użytkowej. Minimum 50% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.
- 16) Teren 19MN - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wolno stojąca lub bliźniacza z uzupełniającą ją m.in.: handlem detalicznym mało powierzchniowym, gastronomią, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, poradniami medycznymi, obiektami lecznictwa zwierząt, obiektami do parkowania oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Minimum 50% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.
- 17) Teren 1MN/U - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, handel detaliczny mało powierzchniowy, biura, hotele, drobne usługi oraz kryte urządzenia sportowe z uzupełniającymi je usługami m.in: gastronomi, pracowniami artystycznymi, poradniami medycznymi, obiektami lecznictwa zwierząt, obiektami do parkowania oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Minimum 40% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.
- 18) Teren 2MN/U - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wolno stojąca lub bliźniacza, biura, hotele, drobne usługi, poradnie medyczne oraz obiekty pomocy społecznej z uzupełniającymi je m.in: zabudową mieszkaniową wielorodzinną, handlem detalicznym mało powierzchniowym, gastronomią, pracowniami

artystycznymi, obiektami lecznictwa zwierząt, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna nie może przekraczać 3 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 14m. Zabudowa uzupełniająca (wbudowana) nie może przekraczać 100m² pow. użytkowej. Minimum 50% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej oraz min. 30% zabudowy wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.

19) Teren 1MN/MW - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i wielorodzinna (w tym wille miejskie) z uzupełniającymi je m.in: handel detaliczny, małe powierzchniowe, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, poradniami medycznymi, obiektami lecznictwa zwierząt, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna nie może przekraczać 3 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 14m. Wille miejskie powinny znajdować się na działkach budowlanych nie mniejszych niż 1200m². Zabudowa uzupełniająca (wbudowana) nie może przekraczać 100m² pow. użytkowej. Minimum 50% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej oraz min. 30% zabudowy wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.

20) Teren 2MN/MW - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i wielorodzinna (w tym wille miejskie) z uzupełniającymi je m.in: handel detaliczny, małe powierzchniowe, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, poradniami medycznymi, obiektami lecznictwa zwierząt, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna nie może przekraczać 3 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 14m. Wille miejskie powinny znajdować się na działkach budowlanych nie mniejszych niż 1200m². Minimum 50% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej oraz min. 40% zabudowy wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń. Pas o szerokości min. 5m od terenu 2KD-Z powinien być przeznaczony na zieleń wysoką i średniowysoką, w tym szpaler drzew.

21) Teren 3MN/MW - zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i wielorodzinna (w tym wille miejskie), hotele, kryte urządzenia sportowe z uzupełniającymi je m.in: pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, poradniami

medycznymi, obiektami lecznictwa zwierząt, obiektami do parkowania oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Wysokość zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej nie może być większa niż 14m. Wille miejskie powinny znajdować się na działkach budowlanych nie mniejszych niż 1200m². Minimum 50% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej oraz min. 40% zabudowy wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń. Pas o szerokości min. 5m od terenu 2KD-Z powinien być przeznaczony na zieleń wysoką i średniowysoką, w tym szpaler drzew.

22) Teren 1MW - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna z uzupełniającą ją m.in: zabudową mieszkaniową jednorodziną, handlem detalicznym mało powierzchniowym, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, obiektami lecznictwa zwierząt, placami zabaw, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa wielorodzinna nie może przekraczać 3 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 14m. Minimum 50% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej oraz min. 40% zabudowy wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.

23) Teren 2MW - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna z uzupełniającymi ją m.in: handlem detalicznym mało powierzchniowym, gastronomią, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami (w tym rozrywki), poradniami medycznymi, żłobkami, obiektami lecznictwa zwierząt, placami zabaw, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna nie może przekraczać 3 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 14m. Minimum 30% działki budowlanej zabudowy wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń.

Teren pod zabudową należy podnieść do min. 113,5 m n.p.m. Pas o szerokości min. 5m od terenu 2KD-Z powinien być przeznaczony na zieleń wysoką i średniowysoką, w tym szpaler drzew.

24) Tereny 3MW, 4MW - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna z uzupełniającymi ją m.in: zabudową mieszkaniową jednorodziną, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami obiektami do parkowania oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa wielorodzinna nie może przekraczać 3 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 14m. Zabudowa uzupełniająca (wbudowana) nie może przekraczać 100m² pow.

użytkowej. Minimum 40% działki budowlanej zabudowy wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleni.

25) Tereny 5MW, 6MW - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna z uzupełniającymi ją m.in: handlem detalicznym mało powierzchniowym, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, poradniami medycznymi, żłobkami, obiektami lecznictwa zwierząt, placami zabaw, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna nie może przekraczać 4 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 16m. Minimum 40% działki budowlanej zabudowy wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleni. Teren pod zabudowę należy podnieść do min. 113,5 m n.p.m. Pas o szerokości min. 5m od terenu 10KD-D powinien być przeznaczony na zieleni wysoką i średniowysoką, w tym szpaler drzew.

26) Teren 7MW - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna z uzupełniającymi ją m.in: handlem detalicznym mało powierzchniowym, gastronomią, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami rozrywki, poradniami medycznymi, żłobkami, obiektami lecznictwa zwierząt, placami zabaw, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna nie może przekraczać 3 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 14m. Minimum 30% działki budowlanej zabudowy wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleni. Teren pod zabudowę należy podnieść do min. 113,5 m n.p.m. Pas o szerokości min. 5m od terenu 10KD-D powinien być przeznaczony na zieleni wysoką i średniowysoką, w tym szpaler drzew.

27) Tereny 8MW, 9MW - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna (w tym wille miejskie) z uzupełniającymi ją m.in: zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, handlem detalicznym mało powierzchniowym, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami, poradniami medycznymi, żłobkami, obiektami lecznictwa zwierząt, placami zabaw, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna nie może przekraczać 3 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 14m. Zabudowa uzupełniająca (wbudowana) nie może przekraczać 100m² pow. użytkowej. Wille miejskie powinny znajdować się na działkach

budowlanych nie mniejszych niż 1200m². Minimum 40% działki budowlanej zabudowy jedno- lub wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zielen. Teren pod zabudową należy podnieść do min. 113,5 m n.p.m. Pas o szerokości min. 5m od terenu 10KD-D powinien być przeznaczony na zielen wysoką i średniowysoką, w tym szpaler drzew.

28) Teren 10MW - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna (w tym wille miejskie) z uzupełniającymi ją m.in: zabudową mieszkaniową jednorodzinną, handlem detalicznym mało powierzchniowym, gastronomią, pracowniami artystycznymi, biurami, drobnymi usługami (w tym rozrywki), poradniami medycznymi, żłobkami, obiektami leczenia zwierząt, placami zabaw, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa wielorodzinna nie może przekraczać 3 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 14m. Wille miejskie powinny znajdować się na działkach budowlanych nie mniejszych niż 1200m². Minimum 40% działki budowlanej zabudowy jedno- lub wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zielen.

29) Tereny 11MW, 14MW - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna z uzupełniającymi je m.in: usługami, produkcją drobną, terenowymi urządzeniami sportowymi, placami zabaw, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa wielorodzinna nie może przekraczać 3 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 14m. Obiekt przeznaczony pod produkcję drobną nie może przekraczać 300m² pow. użytkowej. Minimum 30% działki budowlanej zabudowy wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zielen. Na terenie 14MW pas o szerokości min. 5m od terenu 3KD-Z powinien być przeznaczony na zielen wysoką i średniowysoką, w tym szpaler drzew.

30) Tereny 12MW, 13MW - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna z uzupełniającymi je m.in: zabudową mieszkaniową jednorodzinną, handlem detalicznym mało powierzchniowymi, gastronomią, drobnymi usługami (w tym rozrywki), obiektami kultury, pracowniami artystycznymi, biurami, hotelami, poradniami medycznymi, obiektami leczenia zwierząt, placami zabaw, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna nie może przekraczać 3 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 14m. Minimum 40% działki

budowlanej zabudowy jedno- i wielorodzinnej powinno być przeznaczony na zielen. Na terenie 16MW pas o szerokości min. 5m od terenu 3KD-Z powinien być przeznaczony na zielen wysoką i średniowysoką, w tym szpaler drzew.

31) Tereny 17MW, 18MW - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna z uzupełniającymi je m.in: zabudową mieszkaniową jednorodzinną, handlem detalicznym mało powierzchniowym, gastronomią, drobnymi usługami (w tym rozrywki), obiektami kultury, pracowniami artystycznymi, biurami, hotelami, poradniami medycznymi, obiektami leczenia zwierząt, produkcją drobną, placami zabaw, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna nie może przekraczać 4 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 16m. Obiekt przeznaczony pod produkcję drobną nie może przekraczać 300m² pow. użytkowej. Minimum 40% działki budowlanej zabudowy jedno- i wielorodzinnej powinno być przeznaczony na zielen. Na terenie 18MW pas o szerokości min. 5m od terenu 3KD-Z powinien być przeznaczony na zielen wysoką i średniowysoką, w tym szpaler drzew.

32) Teren 1MW/U - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna i usługi z uzupełniającymi je m.in: zabudową mieszkaniową jednorodzinną, produkcją drobną, placami zabaw, terenowymi urządzeniami sportowymi, wodami powierzchniowymi, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna nie może przekraczać 3 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 14m. Obiekt przeznaczony pod produkcję drobną nie może przekraczać 300m² pow. użytkowej. Minimum 50% działki budowlanej zabudowy jednorodzinnej (przy czym zabudowa nie może przekroczyć 30% powierzchni terenu) i min. 40% wielorodzinnej powinno być przeznaczony na zielen.

33) Tereny 2MW/U, 3MW/U - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, handel detaliczny mało powierzchniowy, gastronomia, biura, drobne usługi, poradnie medyczne, place zabaw, trenowe urządzenia sportowe, infrastruktura drogowa, urządzenia infrastruktury technicznej. Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna nie może przekraczać 4 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 16m. Minimum 40% działki budowlanej zabudowy wielorodzinnej powinno być przeznaczony na zielen.

- 34) Tereny 4MW/U, 5MW/U - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, handel detaliczny mało powierzchniowy, gastronomia, biura z uzupełniającymi je m.in: drobnymi usługami, poradniami medycznymi, placami zabaw, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna nie może przekraczać 3 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 14m. Minimum 30% działki budowlanej zabudowy wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń. Pas o szerokości min. 5m od terenu 1KD-Z powinien być przeznaczony na zieleń wysoką i średniowysoką, w tym szpaler drzew.
- 35) Teren 6MW/U - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, usługi z uzupełniającymi je m.in: produkcją drobną, placami zabaw, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna nie może przekraczać 3 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 14m. Obiekt przeznaczony pod produkcję drobną nie może przekraczać 300m² pow. użytkowej. Minimum 30% działki budowlanej zabudowy wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń. Pas o szerokości min. 5m od terenu 1KD-Z oraz min. 10m od strony zabudowy mieszkaniowej poza granicami planu powinien być przeznaczony na zieleń wysoką i średniowysoką, w tym szpaler drzew. Dojazd tylko od strony 1KD-Z i 4KD-L.
- 36) Teren 7MW/U - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, handel detaliczny mało powierzchniowy, drobne usługi, biura, place zabaw, infrastruktura drogowa i urządzenia infrastruktury technicznej. Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna nie może przekraczać 3 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 12m. Obiekt przeznaczony pod produkcję drobną nie może przekraczać 300m² pow. użytkowej. Minimum 40% działki budowlanej zabudowy wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń. Pas o szerokości min. 5m od terenu 1KD-Z oraz min. 10m od strony zabudowy mieszkaniowej poza granicami planu powinien być przeznaczony na zieleń wysoką i średniowysoką, w tym szpaler drzew.
- 37) Teren 8MW/U - zabudowa mieszkaniowa jedno- i wielorodzinna oraz usługi z uzupełniającymi je m.in.: produkcją drobną, placami zabaw, stacjami paliw, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa

mieszkaniowa wielorodzinna nie może przekraczać 3 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 14m. Obiekt przeznaczony pod produkcję drobną nie może przekraczać 300m² pow. użytkowej. Minimum 30% działki budowlanej zabudowy jedno- lub wielorodzinnej powinno być przeznaczony na zieleń. Zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna może być tylko i wyłącznie w granicach wydzielenia wewnętrznego A. Pas o szerokości min. 5m od terenu 1KD-Z oraz min. 10m od strony zabudowy mieszkaniowej poza granicami planu powinien być przeznaczony na zieleń wysoką i średniowysoką, w tym szpaler drzew.

38) Teren 1U – usługi, handel detaliczny wielkopowierzchniowy z uzupełniającymi je m.in.: mieszkaniami towarzyszącymi, policją i służbami ochrony, strażą pożarną, produkcją drobną, stacjami paliw, telekomunikacją, lądowiskami, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Wysokość budynków (z wyłączeniem urządzeń infrastruktury technicznej) musi mieścić się między 8m a 20m. Obiekt przeznaczony pod produkcję drobną nie może przekraczać 300m² pow. użytkowej. Dojazd tylko od strony 1KD-L, 2KD-L i 5KD-S.

39) Teren 2U – usługi z uzupełniającymi ją m.in.: zabudową mieszkaniową wielorodzinną, produkcją drobną, placami zabaw, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa wielorodzinna nie może przekraczać 3 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 14m. Obiekt przeznaczony pod produkcję drobną nie może przekraczać 300m² pow. użytkowej. Minimum 30% działki budowlanej zabudowy wielorodzinnej (przy czym zabudowa nie może przekroczyć 30% powierzchni terenu) powinno być przeznaczony na zieleń. Pas o szerokości min. 5m od terenu 2KD-Z powinien być przeznaczony na zieleń wysoką i średniowysoką, w tym szpaler drzew.

40) Teren 3U – usługi edukacji oraz obiekty upowszechniania kultury z uzupełniającymi je m.in.: mieszkaniami towarzyszącymi, handlem detalicznym małą powierzchnią, gastronomią, biurami, hotelami, drobnymi usługami, placami zabaw, lądowiskami, policją i służbami ochrony, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Wysokość budynków nie może przekraczać 20m. Obiekt przeznaczony pod produkcję drobną nie może

przekraczać 300m² pow. użytkowej. Pasy o szerokości min. 5m od terenu 1KD-Z oraz min. 10m od strony terenu 2KD-Z powinien być przeznaczony na zieleń wysoką i średniowysoką, w tym szpaler drzew. Minimum 25% działki powinno być przeznaczone na zieleń.

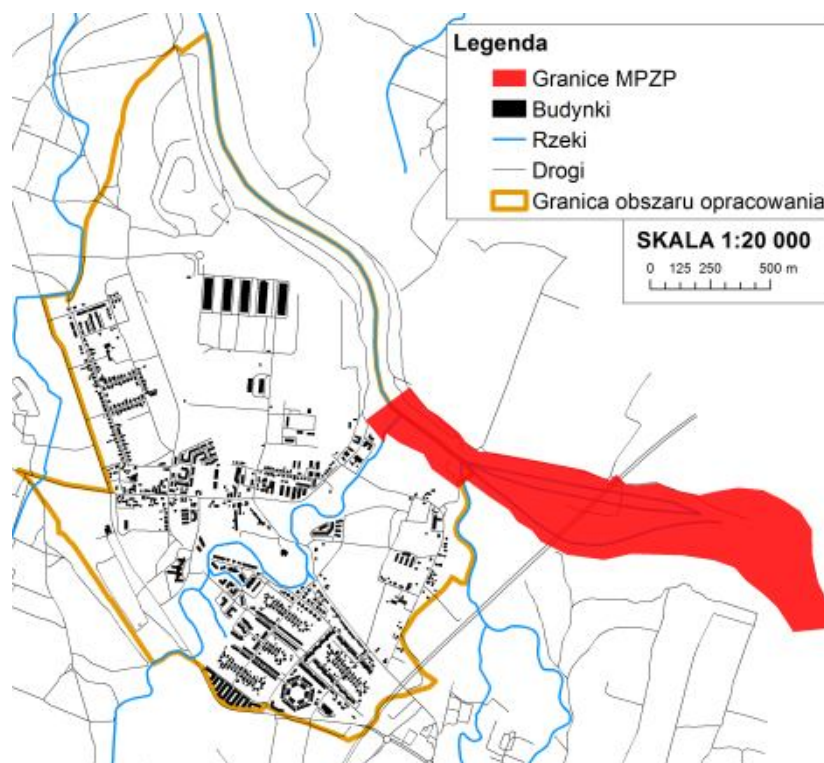
- 41) Teren 4U – usługi z uzupełniającymi ją m.in.: zabudową mieszkaniową wielorodzinną, produkcją drobną, magazynami i handlem hurtowym, placami zabaw, terenowymi obiektami sportowymi, stacjami paliw, telekomunikacją, bocznicami kolejowymi, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinną nie może przekraczać 4 kondygnacji (trzecia to poddasze) oraz wysokość nie może być większa niż 16m. Obiekt przeznaczony pod produkcję drobną nie może przekraczać 300m² pow. użytkowej. Minimum 30% działki budowlanej zabudowy wielorodzinnej (przy czym zabudowa nie może przekroczyć 30% powierzchni terenu) powinno być przeznaczone na zieleń.
- 42) Teren 5U – handel detaliczny mało powierzchniowy, drobne usługi, biura z uzupełniającymi je m.in.: zabudową mieszkaniową jedno- i wielorodzinną, magazynami i handlem hurtowym, produkcją drobną, gastronomią, rozrywką, poradniami medycznymi, terenowymi i krytymi urządzeniami sportowymi, infrastrukturą drogową oraz urządzeniami infrastruktury technicznej. Budynki nie mogą przekraczać 12m wysokości. Obiekt przeznaczony pod produkcję drobną nie może przekraczać 500m² pow. użytkowej. Minimum 30% działki budowlanej zabudowy jedno- lub wielorodzinnej powinno być przeznaczone na zieleń. Minimum 15% działki budowlanej z przeznaczeniem na biura, magazyny i handel hurtowy, produkcję drobną, gastronomię, rozrywkę, poradnie medyczne powinno być przeznaczone na zieleń.
- 43) Teren 7U – obiekty sakralne, zabudowa zamieszkiwania wspólnot religijnych, handel detaliczny mało powierzchniowy, biura, drobne usługi, infrastruktura drogowa i urządzenia infrastruktury technicznej. Budynki nie mogą przekraczać 14m wysokości, z wyjątkiem kościoła. Minimum 30% działki budowlanej powinno być przeznaczone na zieleń.
- 44) Teren 8U – obiekty pomocy społecznej z uzupełnieniem sakralne, zabudowa zamieszkiwania wspólnot religijnych, handel detaliczny mało powierzchniowy, biura, drobne usługi, infrastruktura drogowa i urządzenia infrastruktury

technicznej. Budynki nie mogą przekraczać 14m, z wyjątkiem kościoła. Minimum 30% działki budowlanej powinno być przeznaczone na zieleń.

- 45) Teren 9U – usługi, produkcja drobna z uzupełniającymi je m.in.: zabudową mieszkaniową jednorodzinną, obsługą pojazdów, stacjami paliw, infrastrukturą drogową i urządzeniami infrastruktury technicznej. Budynki nie mogą przekraczać 12m wysokości. Minimum 20% działki budowlanej zabudowy jednorodzinną powinno być przeznaczone na zieleń. Obiekt przeznaczony pod produkcję drobną nie może przekraczać 300m² pow. użytkowej.
- 46) Teren 10U – handel detaliczny mało powierzchniowy, drobne usługi, biura, obiekty do parkowania, urządzenia infrastruktury technicznej. Budynki nie mogą przekraczać 12m wysokości.
- 47) Teren 1US – place zabaw, terenowe i kryte urządzenia sportowe, łąki rekreacyjne, parki rozrywki z uzupełniającą je m.in.: gastronomią, handlem detalicznym mało powierzchniowym, zielenią parkowo-leśną, obiektami tresury zwierząt, wodami powierzchniowymi, telekomunikacją, lądowiskami, infrastrukturą drogową i urządzeniami infrastruktury technicznej. Budynki nie mogą przekraczać 12m wysokości. Zabudowa nie może przekroczyć 15% powierzchni terenu. Dojazd tylko od strony 1KD-Z.
- 48) Teren 2US – place zabaw, terenowe urządzenia sportowe, łąki rekreacyjne z uzupełniającą je m.in.: zielenią parkowo-leśną, ogrodami działkowymi, wodami powierzchniowymi, telekomunikacją, lądowiskami, infrastrukturą drogową i urządzeniami infrastruktury technicznej.
- 49) Tereny 1WS, 2WS – wody powierzchniowe z uzupełniającymi je ciągami pieszo-rowerowymi.
- 50) Tereny 1ZP, 2ZP, 12ZP, 13ZP, 15ZP, 19ZP, 20ZP – skwery i urządzenia infrastruktury technicznej.
- 51) Tereny 3ZP, 5ZP, 6ZP, 11ZP, 17ZP, 18ZP – zieleń parkowa, place zabaw, terenowe urządzenia sportowe z uzupełniającymi je infrastrukturą drogową, urządzeniami infrastruktury technicznej oraz bocznicami kolejowymi (tylko na terenie 3ZP).
- 52) Tereny 4ZP, 8ZP, 9ZP, 14ZP – skwery z uzupełniającymi je infrastrukturą drogową i urządzeniami infrastruktury technicznej.

- 53) Teren 7ZP – zieleń parkowa, place zabaw, łąki rekreacyjne oraz terenowe urządzenia sportowe z uzupełniającymi je wodami powierzchniowymi, infrastrukturą drogową, urządzeniami infrastruktury technicznej.
- 54) Tereny 10ZP, 16ZP – skwery, infrastruktura drogową i urządzenia infrastruktury technicznej.
- 55) Tereny 21ZP – zieleń parkowa z uzupełniającym ją m.in.: handlem detalicznym małą powierzchnią, gastronomią, infrastrukturą drogową i urządzeniami infrastruktury technicznej. Zabudowa przeznaczona pod handel detaliczny i gastronomię nie może przekroczyć 30% powierzchni terenu. Budynki nie mogą przekraczać 12m wysokości.
- 56) Tereny 1R, 2R – łąki z uzupełniającymi je wodami powierzchniowymi, infrastrukturą drogową i urządzeniami infrastruktury technicznej.
- 57) Teren 1ZL – lasy z uzupełniającymi je drogami wewnętrznymi, wodami powierzchniowymi i urządzeniami infrastruktury technicznej.
- 58) Teren 2ZL – lasy i łąki z uzupełniającymi je wodami powierzchniowymi, infrastrukturą drogową i urządzeniami infrastruktury technicznej.
- 59) Teren ZC – cmentarze z uzupełniającym je handlem detalicznym małą powierzchnią, drobnymi usługami, obiektami do parkowania i urządzeniami infrastruktury technicznej. Na terenie ZC pas o szerokości min. 5m od terenu 3KD-Z powinien być przeznaczony na zieleń wysoką i średniowysoką, w tym szpaler drzew.

3.1.2.9. MPZM, Odra, Pilczyce - uchwała nr V/46/11

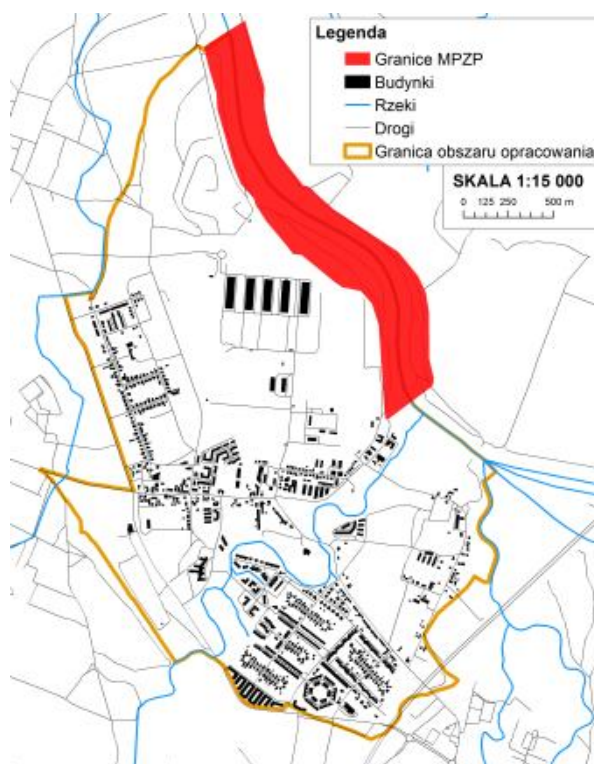


Ryc. 9. Obszar Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 236 w przestrzeni osiedla Maślice - stan w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne, dane: geoportal.wroclaw.pl/mpzp/

Zapisy planu wyróżniają teren WS – obszar rekreacyjno-wypoczynkowy – objęty ochroną przed hałasem, dopuszczona działalność usług gastronomi (bez działalności kateringowej), biur (działalności związane z zarządzaniem, organizacją, administracją, świadczeniem usług turystycznych poza noclegami) oraz drobnych usług (bez wynajmu i wypożyczalni przedmiotów ruchomych). Teren przeznaczony pod m.in.: wody powierzchniowe, budowle przeciwpowodziowe, gastronomię, biura, drobne usługi, porty, mariny, łąki, polany, urządzenia sportowe, drogi wewnętrzne, ciągi piesze, rowerowe i pieszo-rowerowe oraz obiekty infrastruktury wodociągowej i kanalizacyjnej. Cały obszar objęty planem znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej zabytków archeologicznych. Na terenie objętym planem znajduje się projektowany Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 Dolina Widawy oraz Las Pilczycki należący do terenów chronionych. Jest możliwe scalanie i podział nieruchomości. Jedynymi miejscami postojowymi mogą być parkingi terenowe otwarte.

3.1.2.10. MPZM, Odra Maślice - uchwała nr XLIII/1337/09



Ryc. 10. Obszar Miejsowego planu zagospodarowania przestrzennego nr 390 w przestrzeni osiedla Maślice - stan w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne, dane: geoportal.wroclaw.pl/mpzp/

Obszar opracowany dla części zespołu urbanistycznego Doliny Odry w rejonie obrębu Maślice we Wrocławiu. Na całym obszarze dopuszcza się zieleń i urządzenia budowlane towarzyszące kategoriom przeznaczenia dopuszczonych na tym terenie. Teren WS - obszar rekreacyjno-wypoczynkowy, który objęty jest ochroną przed hałasem. Teren ten może być przeznaczony pod m.in.: wody powierzchniowe, budowle przeciwpowodziowe, łąki rekreacyjne, przystanie, łąki, ulice, drogi wewnętrzne, ciągi piesze i pieszo-rowerowe oraz obiekty infrastruktury wodociągowej i kanalizacyjnej. Na całym obszarze ustala się strefę ochrony konserwatorskiej zabytków archeologicznych. Na terenie objętym planem znajduje się projektowany Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 Dolina Widawy należący do terenów chronionych. Na terenie wyznacza się granice obszarów rehabilitacji istniejącej zabudowy i infrastruktury technicznej. Podziały oraz scalanie i podział nieruchomości są dopuszczane, jednakże działka budowlana musi mieć więcej niż 2m². Na grobli Pilczycko-Prackiej, koronę wału przeznacza się na ciągi piesze i rowerowe lub w przypadku konserwacji urządzeń hydrotechnicznych i prowadzenia akcji przeciwpowodziowych wał pełni rolę/funkcję drogi awaryjnej. Tereny rekreacyjne przeznaczone są pod cele publiczne.

3.1.3. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia

Plan transportowy określa zasady organizacji, funkcjonowania i finansowania transportu publicznego (zbiorowego) we Wrocławiu, jak i okalających go gmin. Plan obejmuje usługi użyteczności publicznej oraz usługi komercyjne (np. autobusy, mikrobusy), jednakże tylko te usługi, które na drodze decyzji zostały zatwierdzone przez samorząd lokalny. Ustalanie tras oraz zasad obsługi nie wchodzi bowiem w zakres usług komercyjnych. Plan ma za zadanie zaspokajać potrzeby mieszkańców oraz osób korzystających z lokalnego transportu zbiorowego, a także ma realizować cele strategiczne w postaci dostępności zewnętrznej i wewnętrznej Wrocławia poprzez rozwój zrównoważonego systemu transportu zbiorowego.

Kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest przede wszystkim poprawa standardu przewozów w postaci: nowego taboru oraz odpowiedniego jego doboru na poszczególne trasy, zmiany częstotliwości kursów i tras linii, lokalizacji węzłów oraz usług informacyjnych dla pasażerów. Plan transportowy określa działania o charakterze organizacyjnym wraz z inwestycjami, które są realizowane przez samorządy w ramach zadań własnych oraz innych podmiotów publicznych i komercyjnych. Głównymi działaniami są m.in.: ograniczenie ruchu w centrum, „zintegrowane planowanie usług ze zbilansowaniem popytu na usługi przewozowe z pojemnością parkingową i stosowanym systemem opłat parkingowych oraz przepustowością układu drogowego i jego systemu sterowania ruchem”. Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego wiąże się z realizacją przedsięwzięć flagowych takich jak: wybudowanie linii tramwajowej (ul. Popowicka i Długa) oraz stworzenie węzła przesiadkowego kolejowo-tramwajowego w pobliżu Dworca Głównego. Plan transportowy zakłada, iż wskutek wprowadzania ograniczeń ruchu samochodowego oraz skracania czasu przejazdów, ułatwienia przesiadek i dogodnych taryf zwiększy się liczba osób korzystających z transportu zbiorowego.

Wprowadzenie ograniczeń w ruchu samochodowym (korzystanie z alternatyw w poruszaniu się w granicach miasta) musi wiązać się z zwiększeniem atrakcyjności komunikacji miejskiej. Czynniki mającymi wpływ na wybór transportu zbiorowego są m.in. bezpośredniość podróży (brak przesiadek), bliskość przystanków (krótki czas dojścia), punktualność kursowania, dostosowanie rozkładów jazdy pod pasażerów czy też prędkość przemieszczania się i czas przejazdu.

Plan zakłada dążenie do tego, aby system transportowy był spójny, realizowane jest to poprzez działania w 7 płaszczyznach integracyjnych: międzygałęziowej (systemy Park&Ride, Bike&Ride), przestrzennej (tworzenie węzłów przesiadkowych), funkcjonalnej (koordynacja rozkładów jazdy umożliwiająca zmianę środka transportu aby zminimalizować czas przemieszczania się), taryfowej (rodzaje i cennik biletów), technologicznej (system informowania pasażerów i ułatwienia przewozu rowerów), instytucjonalnej (oferta przewozowa, wyspecjalizowana kadra zarządzająca systemem transportowym, koordynowanie procesu od planowania do utrzymania systemu transportowego) oraz integracji z otoczeniem (spójność kompozycyjna z krajobrazem kulturowym, lokalizacja zabudowy lub usług w pobliżu przystanków komunikacji zbiorowej).

W ramach koncepcji sieci użyteczności publicznej:

- wyznaczono kluczowe korytarze transportu zbiorowego, gdzie ruch pojazdów jest priorytetem zarówno planistycznym jak i operacyjnym,
- wskazano najważniejsze węzły transportowe,
- zaplanowano budowę nowych lub modernizację istniejących przystanków kolejowych, aby zintegrować transport kolejowy z tramwajowym i autobusowym.

Przesiadkowe węzły transportowe mają za zadanie poprawiać obsługę pasażerów w ich przesiadkach i innych potrzebach związanych z podróżami, lokalizowane są w pobliżu stacji i dworców kolejowych oraz na styku ze śródmieściem. We Wrocławiu wyróżniono dwa typy węzłów: przesiadkowe (centralne i obwodowe) oraz transportowe (związane z dworcami i stacjami kolejowymi). Najważniejszym z nich jest węzeł centralny znajdujący się w rejonie Dworca Głównego i Autobusowego o znaczeniu krajowym, regionalnym i lokalnym. Zaś zintegrowane węzły przesiadkowe o znaczeniu lokalnym nastawione są na integrację komunikacji zbiorowej w postaci sieci kolejowej, tramwajowej, autobusów aglomeracyjnych, podmiejskich i lokalnych oraz transportu indywidualnego (Park&Ride).

Załoženiami kierunku rozwoju publicznego transportu zbiorowego są m.in.:

- skupienie usług transportowych na głównych kierunkach ciężenia,
- zwiększenie zasięgu obsługi oraz standardu infrastruktury, taboru i węzłów integracyjnych,
- priorytet w ruchu komunikacji zbiorowej,

- dostosowanie rozkładów jazdy (jednostki samorządowe i przewoźnicy komercyjni),
- zwiększenie nakładów finansowych na inwestycje w infrastrukturę oraz dopłaty do poszerzenia zakresu usług transportu zbiorowego.

Przedsięwzięciem priorytetowym w wykazie inwestycji kluczowych dla Planu transportowego w kategorii infrastruktura drogowo-tramwajowa w granicach miasta jest: Budowa Osi Zachodniej w ciągu drogi krajowej nr 94 (WPF 2016-2043). Inwestycja ta może mieć duży wpływ na przekierowanie części ruchu samochodowego z Leśnicy kierunku centrum. W ten sposób główne ulice osiedla Maślice (ul. Maślicka i Królewiecka) zostają odciążone, a przez to ruch będzie płynniejszy.

Głównym kierunkiem jest rozwój transportu szynowego. W obecnej fazie rozbudowywana jest sieć tramwajowa wychodząca poza ścisłe śródmieście, która ma docierać do osiedli położonych w znacznej odległości od centrum. Jednakże takie inwestycje przewidziane są do możliwej realizacji dopiero w III etapie Zintegrowanego Systemu Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu, który obejmuje okres po roku 2020. Rozważanymi projektami są trasy tramwajowe na osiedlach: Psie Pole (w kierunku Kromera i na Kowale), Jagodno, Maślice (przesłuzenie linii od Stadionu), Oporów (Aleja Piastów) oraz Poświętne i Polanowice (przedłużenie od pętli Poświętne i w ul. Kamińskiego). Planowane jest również stworzenie Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej polegającej na stworzeniu układu sieci kolei poprzez wykorzystanie zarówno istniejących i użytkowanych linii jak i nieczynnych odcinków. Efektem ma być uruchomienie pociągów na trasie do Jelcza.

W przypadku działań długofalowych przeanalizowane zostały uwarunkowania techniczne i technologiczne dzięki, którym możliwe jest poprowadzenie bezkolizyjnej kolej podziemnej. Uznaje się, iż istnieje możliwość budowy odcinków podziemnej komunikacji tramwajowej lub kolei.

Wydzielanie pasów autobusowych odbywa się poprzez zatwierdzanie projektów organizacji ruchu drogowego przez zarządców dróg i zarządu ruchu. Warunkiem wprowadzenia tzw. buspasów jest przewaga zysków na stratami i kosztami a decyzja musi gwarantować racjonalne wykorzystanie dostępnej przestrzeni, zmniejszenie czasu jazdy większości uczestników oraz uzyskanie mniejszej emisji gazów cieplarnianych.

3.1.4. Wrocławska Polityka Mobilności

Celem Wrocławskiej polityki mobilności z dnia 19 września 2013 r. jest stworzenie warunków umożliwiających sprawne, bezpieczne i ekonomiczne przemieszczanie się osób i towarów. Komunikacja zbiorowa "jest podstawą do zrównoważonego transportu w mieście", w przypadku Wrocławia i obszaru metropolitalnego fundamentem jest kolej oraz tramwaje. Za najistotniejsze cele w obszarze transportu zbiorowego przyjmuje się m.in.:

- a) spójność funkcjonalną, przestrzenną, informacyjną i organizacyjną systemu transportu zbiorowego od najniższego szczebla (poziom miejski), aż do najwyższego (poziom międzynarodowy);
- b) zintegrowanie transportu zbiorowego z rowerowym i samochodowym poprzez tworzenie systemu parkingów „Park&Ride” oraz „Bike&Ride”;
- c) kreowanie priorytetu transportu zbiorowego;
- d) zapewnienie dogodnego dostępu pieszego do węzłów i przystanków a także do wykonywania przesiadek;
- e) podnoszenie standardu przewozów pasażerów oraz rozwijanie floty taboru;
- f) tworzenie korytarzy komunikacyjnych tzw. buspasów;
- g) zapewnienie obsługi transportem zbiorowym kluczowych dla miasta przestrzeni publicznych, lokalnych centrów oraz dużych generatorów ruchu;
- h) racjonalizację systemu transportu zbiorowego w zakresie układu linii, rozkładów jazdy i taboru;
- i) koordynację rozkładów jazdy środków komunikacji zbiorowej, w szczególności dla połączeń o małej częstotliwości;
- j) umożliwienie wprowadzenia taksówek zbiorczych i mikrobusów na potrzeby zgłaszane przez pasażerów, zazwyczaj w przypadku osób starszych i dalekiej odległości od przestanku.

Wdrażanie Wrocławskiej polityki mobilności ma odbywać się w 15 obszarach:

- kształtowanie zrównoważonej mobilności (przemieszczanie się w mieście),
- transport zbiorowy (kolej i tramwaje),
- bezpieczeństwo przemieszczania się (poprawa bezpieczeństwa),
- dialog społeczny (partycypacja mieszkańców w procesie tworzenia zrównoważonej mobilności),

- ruch pieszych i osób o ograniczonej sprawności (ułatwienia dla osób niepełnosprawnych),
- transport rowerowy (rozwój infrastruktury),
- polityka parkingowa (wielkość popytu na miejsca parkingowe),
- organizacja i zarządzania (podnoszenie jakości i sprawności systemu transportowego bez dużych nakładów finansowych),
- ekonomia i finanse (metody planowania inwestycji i podział środków),
- ochrona środowiska (ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko),
- monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych (wpływ rozwiązań zarówno tych wprowadzonych jak i prognozowanych na zachowania komunikacyjne).

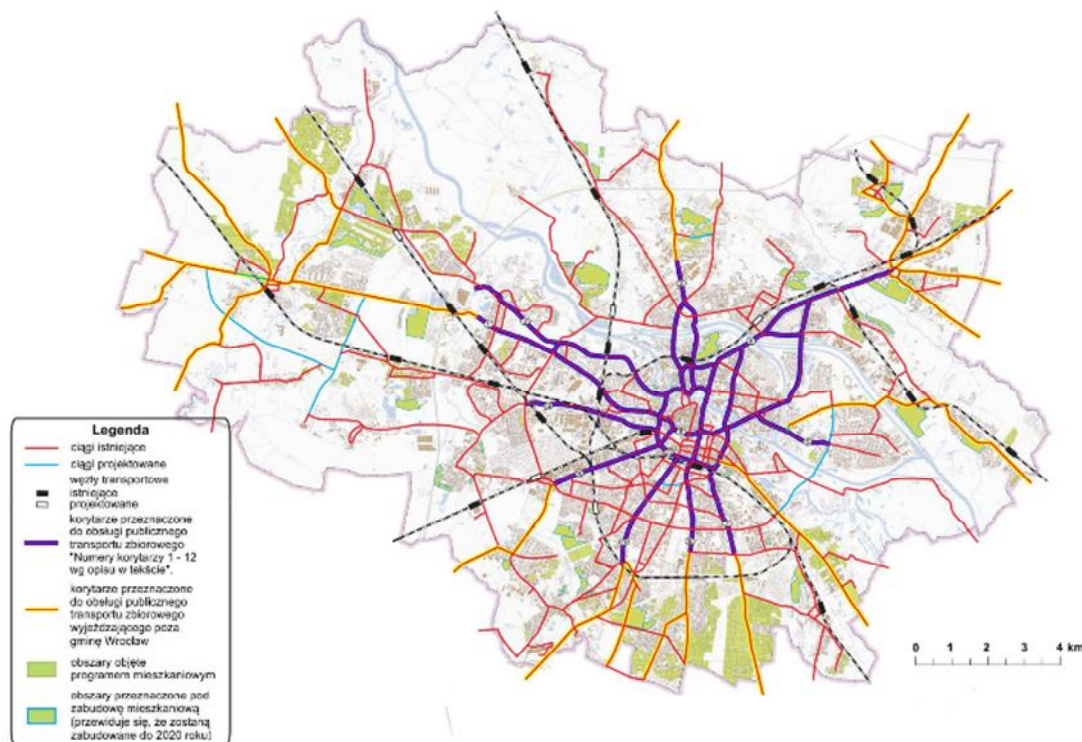
3.1.5. Schematy połączeń Wrocławia

Wrocław posiada promienisto-radialny układ sieci komunikacyjnej, jednakże takie określenie można zastosować jedynie do ścisłego centrum miasta, gdyż wraz z odległością od Starego Miasta sieć staje się rzadsza a także ztraca swoją radialność. Tramwaje docierają jedynie do wybranych osiedli, przez co zachodnia i zachodnio-południowa część Wrocławia (oprócz Leśnicy, Kozanowa i Pilczyc) nie posiada dostępu do tramwaju. Z uwagi na niewydolność głównych ulic wjazdowo-wyjazdowych w godzinach szczytu komunikacja autobusowa w takim przypadku powinna być uzupełnieniem sieci tramwajowej a nie jej podstawowym elementem, głównie ze względu na szybkość przemieszczania się.

Według map sieci publicznego transportu Wrocławia na rok 2022 (ryc.11) głównymi istniejącymi ciągami na osiedlu Maślice są ulice: Królewiecka, Maślicka oraz Rędziańska. Planuje się również wybudowanie węzła transportowego w miejscu projektowanej stacji kolejowej Wrocław-Maślice przy ul. Głównej. Ulice: Pilczycka od autobusowego przystanku Wrocław-Stadion, Popowicka oraz Długa mają pełnić funkcję korytarzy przeznaczonych do obsługi publicznego transportu zbiorowego.

Obecnie Maślice posiadają połączenia o charakterze wschód-zachód, głównie do centrum. Brak jest w tym rejonie połączeń tramwajowych, istnieją jedynie cztery linie autobusowe i jedna nocna, przy czym trasy po części się pokrywają. W przypadku zamiaru przedostania się w kierunku południowym np. na Złotniki, Żerniki, Nowy Dwór

czy Kuźniki nie ma możliwości bezpośredniego przemieszczenia się w wyniku braku połączenia o charakterze północ-południe. Jedyną ewentualnością jest przejazd autobusem do węzła transportowego przy ul. Kwiskiej i stamtąd przesiadka w inny autobus jadący w kierunku powyższych osiedli.



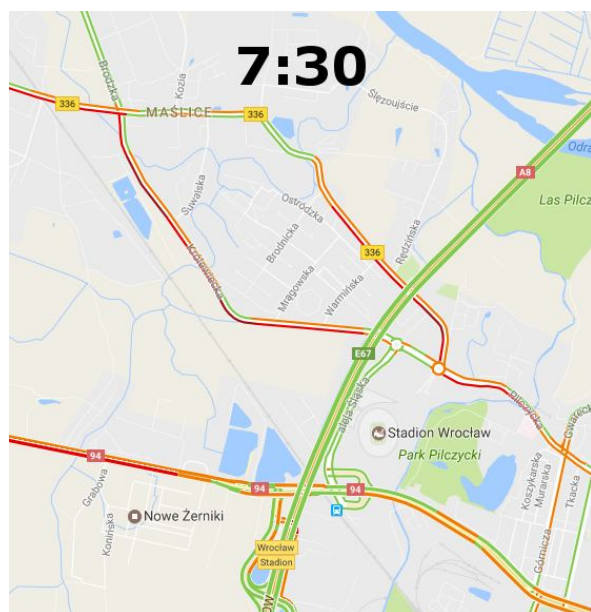
Ryc. 11. Sieć publicznego transportu zbiorowego we Wrocławiu - plan na rok 2022
 Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Wrocławia (listopad 2016)

3.1.6. Mapy szybkości przemieszczeń

Mapy szybkości przemieszczeń pokazują prędkość ruchu na poszczególnych odcinkach dróg w wybranych punktach czasu. Pośrednio wskazują na natężenie ruchu, ponieważ szybkość przemieszczeń jest funkcją natężenia. Dane wykorzystywane w mapach uzyskiwane są od użytkowników „Google Maps” na urządzeniach mobilnych, którzy korzystając z tej aplikacji udostępniają jednocześnie swoje położenie. Dzięki temu informacje o szybkości przemieszczeń przekazywane są na bieżąco. Aplikacja umożliwia określenia aktualnego oraz typowego tempa przemieszczeń dla każdego dnia tygodnia.

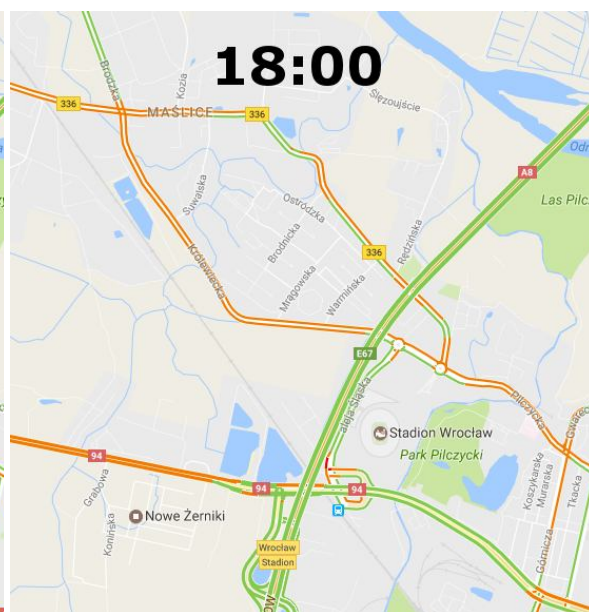
Maślice, podobnie jak większość osiedli położonych względnie daleko od centrum Wrocławia, w porannych godzinach zmagają się z bardzo dużym natężeniem ruchu samochodowego i wynikającym z tego ograniczeniem prędkości przejazdu w kierunku

do centrum miasta. Spowodowane jest to dodatkowo tym, iż osiedle przecinają ciągi transportowe o charakterze tranzytowym z okolicznych miejscowości np. Wilkszyna, Miękini, Brzezinki. Od około godz. 6:30 średnia prędkość przemieszczania się na trasach wylotowych z osiedla drastycznie spada, stan taki utrzymuje się aż do ok. godz. 8:30 (ryc. 12). Podobna sytuacja ma miejsce w godzinach popołudniowych i dotyczy tras wlotowych do osiedla (ok. 15:30 – 18:30), wiąże się głównie z potokami ruchu mieszkańców wracających z pracy (ryc.13).



Oznaczenia: kolor zielony - duża szybkość przemieszczeń, kolor czerwony - niska szybkość przemieszczeń (utrudnienia w ruchu)

Ryc. 12. Przeciętna szybkość przemieszczania się na głównych drogach osiedla Maślice w trakcie szczytu porannego (godz. 7.30) - stan w końcu 2016 r.
Źródło: Google Maps



Oznaczenia: kolor zielony - duża szybkość przemieszczeń, kolor czerwony - niska szybkość przemieszczeń (utrudnienia w ruchu)

Ryc. 13. Przeciętna szybkość przemieszczania się na głównych drogach osiedla Maślice w trakcie szczytu popołudniowego (godz. 18.00) - stan w końcu 2016 r.
Źródło: Google Maps

3.2. Wyniki badań

W oparciu o ustaloną, docelową liczbę mieszkańców oraz obliczoną całkowitą powierzchnię zabudowy wyrażoną w m² dokonano oszacowania łącznej, potencjalnej liczby ludności według poszczególnych rodzajów zabudowy (tab.7). Następnie przy zastosowaniu założeń omówionych w rozdziale wstępnym dla każdego pola podstawowego obliczono liczbę mieszkańców uwzględniającą zarówno ludność aktualną, jak i planowaną do zasiedlenia (ryc. 14 i 15). Na tej podstawie dokonano oceny rozmieszczenia przystanków autobusowych.

Z przeprowadzonych badań wynika, iż dla przystanków w kierunku do centrum miasta obszar wyznaczony przez ekwidystanty 500m od każdego przystanku w prawie 95% pokrywa się z obecną i planowaną liczbą mieszkańców. w odniesieniu do zabudowy jednorodzinnej oraz 100% w odniesieniu do zabudowy wielorodzinnej (ryc.16). Innymi słowy oznacza to, iż 95% mieszkańców osiedli jednorodzinnych i 100% wielorodzinnych ma do najbliższego przystanku 500 metrów lub mniej. Badanie nie stwierdziło więc konieczności zasadniczych zmian w lokalizacji przystanków, co najwyżej w indywidualnych wypadkach - wprowadzenia niewielkich korekt. ich lokalizacji. Dla przystanków wjazdowych do osiedla (od centrum miasta) (ryc.17) ekwidystanta 500 metrów od przystanków pokrywała się odpowiednio w ok. 94,5% dla zabudowy jednorodzinnej oraz ok.73% - wielorodzinnej (tab.8).

Tab.7. Powierzchnia zabudowy oraz wskaźniki uwzględnione w procedurze szacowania rozmieszczenia ludności na osiedlu Maślice - stan w 2016 r.

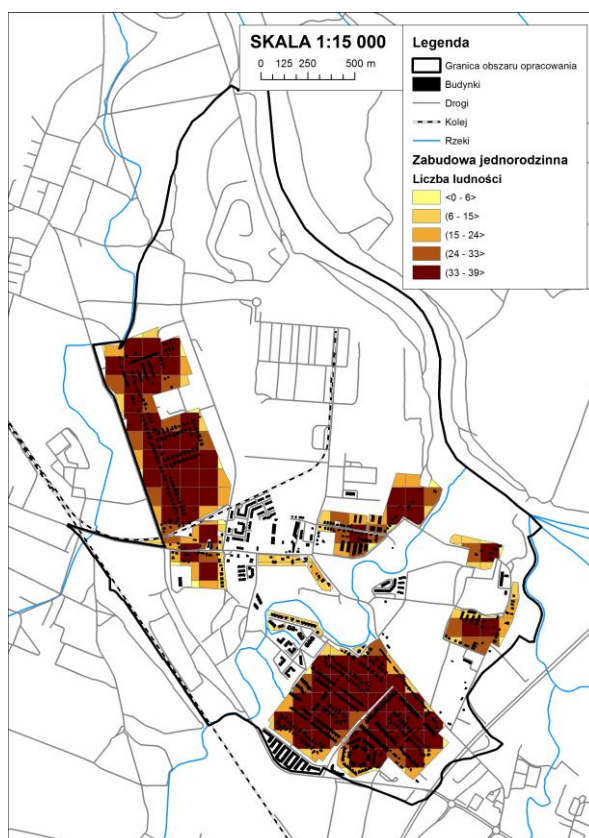
Rodzaj zabudowy	Szacowana docelowa liczba ludności	Wskaźnik liczby ludności na m ² dla typów powierzchni	Łączna powierzchnia zabudowy w m ²
Jednorodzinna	4494	0,00387	1159493,6
Wielorodzinna	11506	0,01937	593719,6

Źródło: opracowanie własne

Tab.8. Stopień pokrycia przystankami zabudowy mieszkaniowej według ekwidystant 200m, 300m, 500m

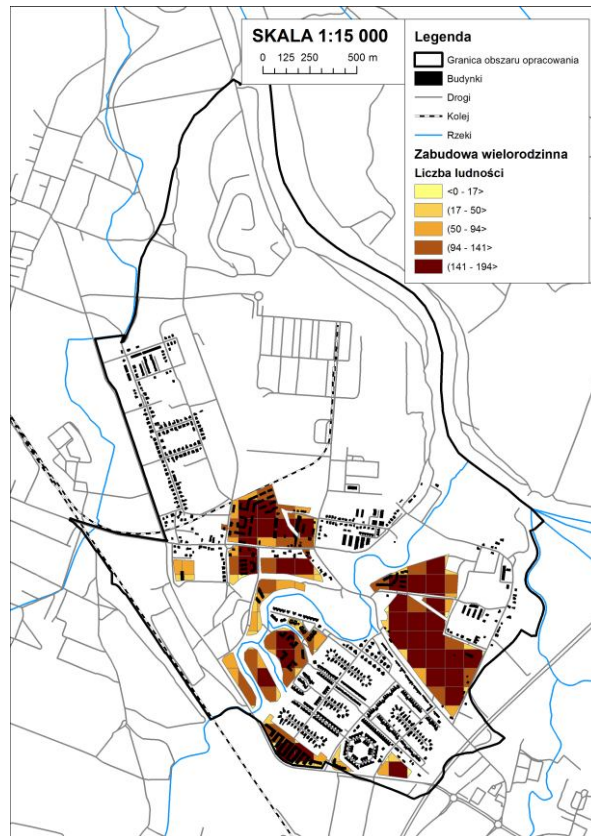
Rodzaj zabudowy	Ekwidystanta	Łączna powierzchnia zabudowy w m ²	Szacowana docelowa liczba ludności	Wskaźnik liczby ludności na m ² dla typów powierzchni	Pokrycie obszaru w %	Kierunek trasy
Jednorodzinna	200m	383 975,1	1 488,2	0,00387	33,12	NW
		364 393,2	1 412,3		31,43	SE
	300m	723 922,4	2 805,8		62,43	NW
		704 379,8	2 730,1		60,75	SE
	500m	1 101 270,7	4 268,4		94,98	NW
		1 098 017,1	4 255,8		94,7	SE
Wielorodzinna	200m	298 747,9	5 789,5	0,01937	50,32	NW
		490 420,4	9 504,1		82,6	SE
	300m	593 719,6	11 505,9		100	NW
		222 238,9	4 306,8		37,43	SE
	500m	433 869,1	8 408,1		73,08	NW
		593 719,6	11 505,9		100	SE

Źródło: opracowanie własne



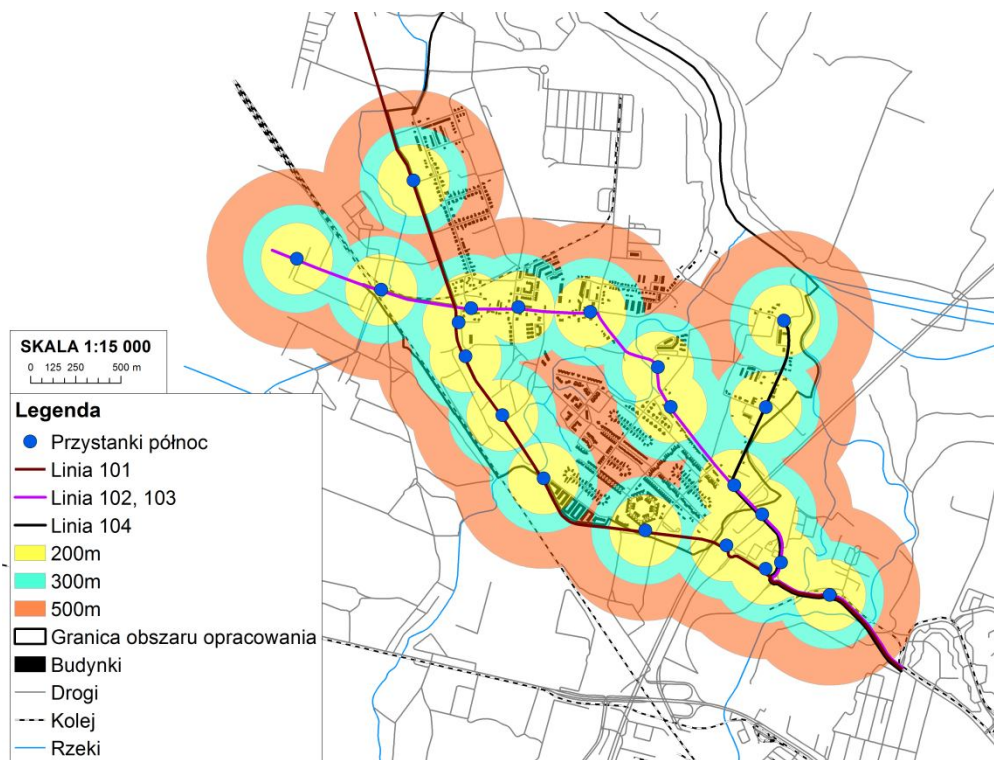
Ryc. 14. Rozmieszczenie ludności na terenach zabudowy jednorodzinnej na osiedlu Maślice - stan w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne



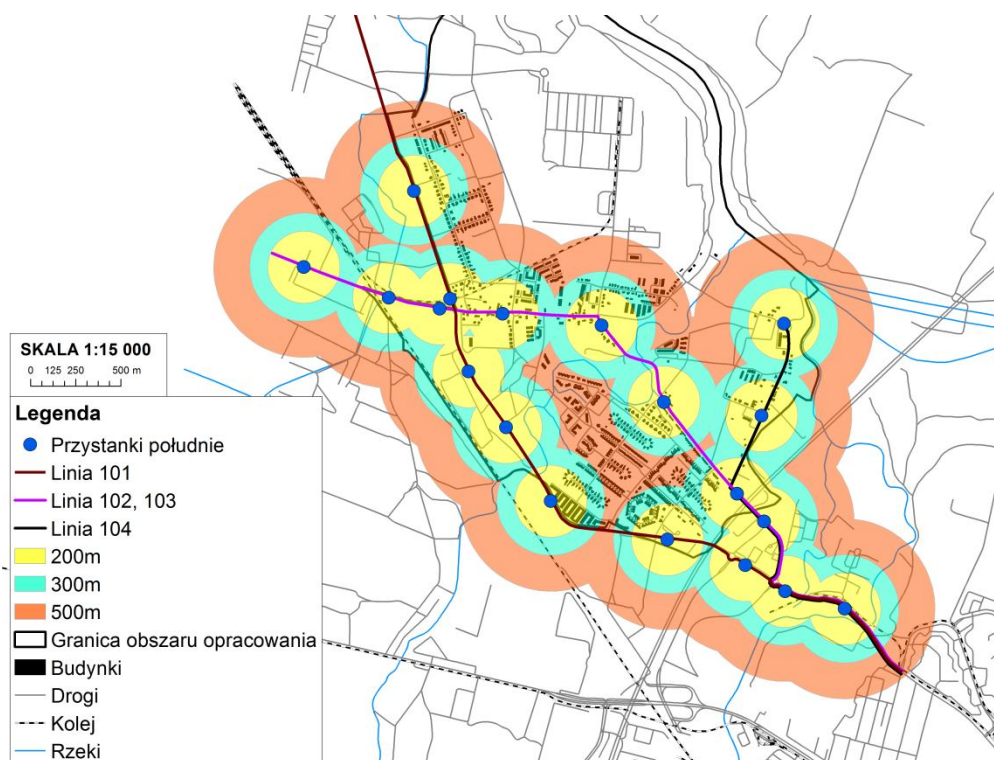
Ryc. 15. Rozmieszczenie ludności na terenach zabudowy wielorodzinnej na osiedlu Maślice - stan w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne



Ryc. 16. Dostępność do przystanków na trasach wjazdowych do Osiedla w kierunku północno-zachodnim.

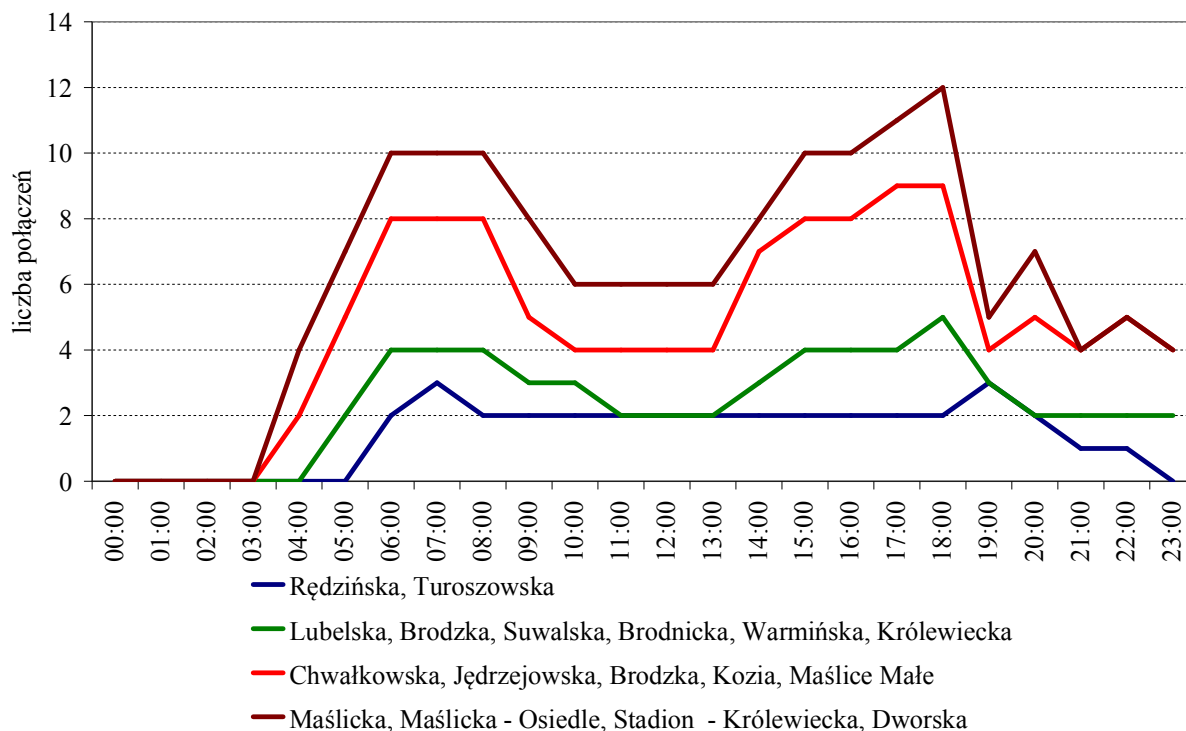
Źródło: opracowanie własne



Ryc. 17. Dostępność do przystanków na trasach wyjazdowych z Osiedla w kierunku południowo-wschodnim
Źródło: opracowanie własne

Badaniami objęto także dobowe natężenie połączeń autobusowych (ryc.18). Uwzględniono w nim tylko połączenia dzienne, gdyż w porze nocnej problem ograniczonej przepustowości ulic nie występuje. Największa liczba połączeń przewidziana jest dla tzw. godzin szczytu między 6:00 a 8:00 oraz 16:00 a 18:00.

W okresach tych kursuje średnio od 8 do 10 autobusów w ciągu godziny po głównych ulicach Osiedla, zaś drogi o mniejszym znaczeniu obsługuje od 2 do 4 autobusów na godzinę.



Ryc. 18. Dobowy profil liczby połączeń autobusowych w ciągu godziny według przystanków na osiedlu Maślice - stan w 2016 r.
Źródło: opracowanie własne

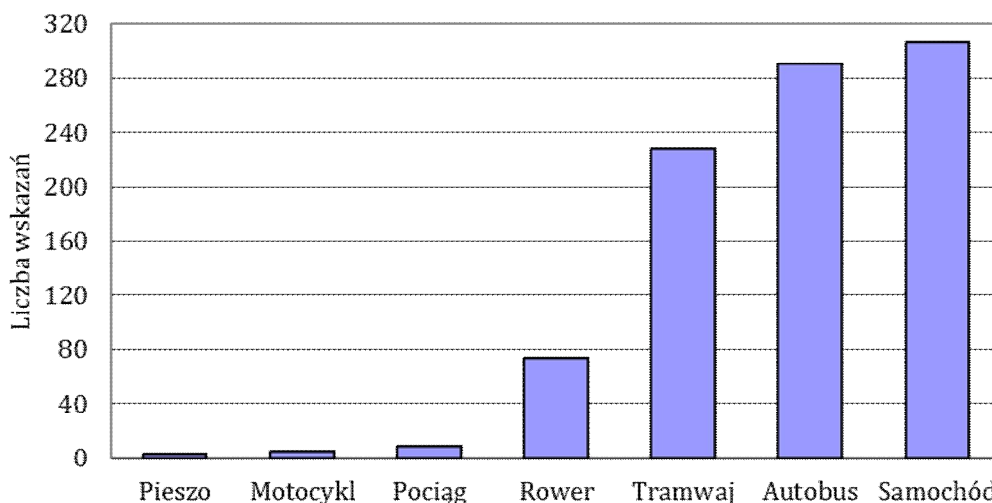
3.3. Ocena transportu publicznego przez mieszkańców osiedla Maślice

W celu kompleksowego zbadania problemów funkcjonowania transportu publicznego na osiedlu Maślice dokonano także analizy z punktu widzenia jego potencjalnych użytkowników (tj. mieszkańców). W tym celu w okresie październik-grudzień 2016 przeprowadzono badanie ankietowe (formularz ankiety stanowi załącznik nr 10). Formularz ankiety było konsultowany z przedstawicielami Rady Osiedla Maślice oraz został poddany weryfikacji w trakcie badania pilotażowego, umożliwiające znaczące udoskonalenie narzędzia m.in. poprzez poprawę trafności i istotności pytań, poprawę ich rozumienia przez respondentów. W wyniku przeprowadzonego badania uzyskano 453 zwroty, z czego tylko jeden formularz był wypełniony w sposób niekompletny.

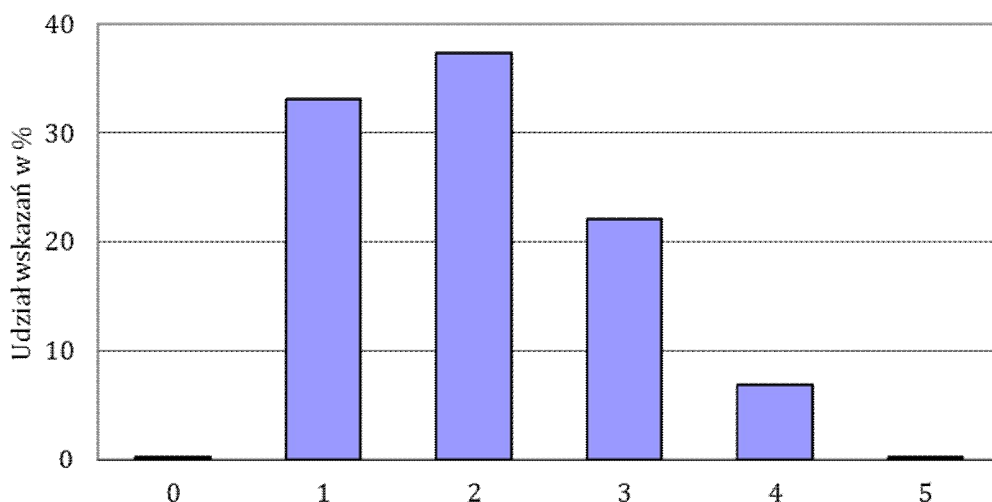
Punktem wyjścia było rozpoznanie częstości korzystania przez mieszkańców Maślic z różnych środków transportu w ramach przemieszczeń w obrębie Wrocławia (ryc.19). Badanie pokazało, iż najczęściej używanym środkiem transportu były samochody (prawie 68% wskazań), nieco rzadziej autobusy i tramwaje (odpowiednio

ok. 64% i 50%). Wyniki wskazują wyraźnie, iż znaczna część mieszkańców korzysta z różnych środków transportu zarówno w zależności od kierunków przemieszczeń, jak i także w ramach tego samego kierunku. W przeprowadzonym badaniu w zasadzie incydentalnie tylko wskazywano na poruszanie się na pieszo (0,7%) oraz z wykorzystaniem motocyklu i kolei (poniżej 2,0%). Względnie niski udział odpowiedzi wskazywał na rower (16,4%), co może wiązać się z faktem, że jedna z najistotniejszych dla osiedlowego transportu rowerowego trasa poprowadzona w obrębie ulicy Królewieckiej charakteryzuje się niską przydatnością do tego typu transportu. Jednak ta forma transportu zyskuje przy łączeniu jej z innymi sposobami przemieszczeń, np. wraz z samochodem i autobusem lub tramwajem (ryc. 20). Wskazuje na to dość duży udział osób korzystających z trzech środków transportu (22,1%).

Istotną cechą stwierdzoną w badaniu było wykorzystywanie raczej wielu środków transportu w codziennych przemieszczeniach w przestrzeni miasta (m.in. dwa - 37,4%, trzy - 22,1). Bazowanie tylko na jednym środku komunikacji dotyczyło około jednej trzeciej respondentów (33,2%). Prawdopodobnie związane było to z wykorzystywaniem własnego samochodu (lub roweru) tylko do ważniejszego punktu przesiadkowego, a później korzystanie z komunikacji publicznej.

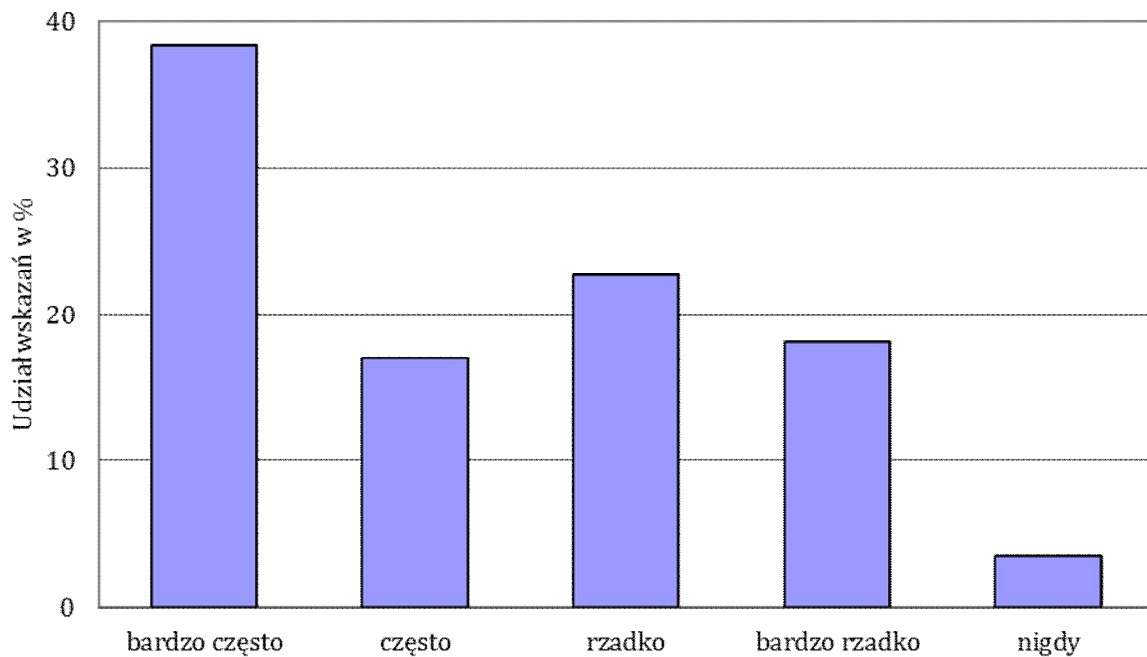


Ryc. 19. Środki transportu używane w przemieszczeniach w obrębie miasta w opinii mieszkańców osiedla Maślice c- stan w 2016 r.
Źródło: opracowanie własne



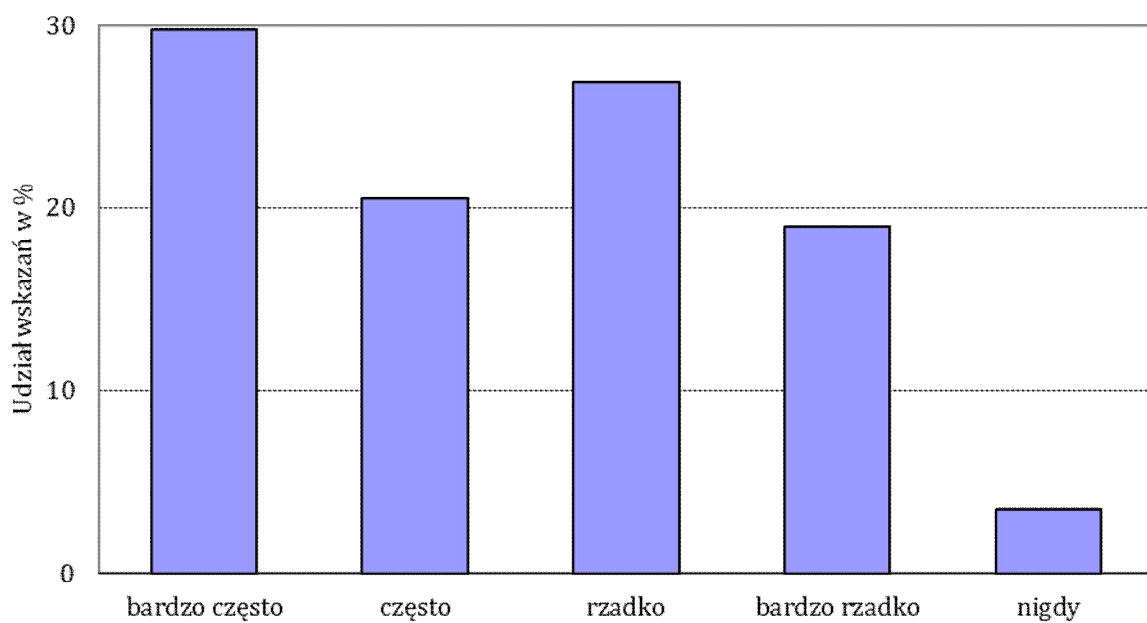
Ryc. 20. Ogólna liczba środków transportu wykorzystywanych w przemieszczeniach
 Źródło: opracowanie własne

Najczęściej wskazywanym sposobem poruszania się we Wrocławiu przez mieszkańców Maślic były samochód, autobus i tramwaj (ryc. 21, ryc. 22). Zauważalna była przy tym wyraźnie mniejsza popularność tramwaju (o prawie 10%). Spowodowane było to między innymi znaczną odległością najbliższej linii tramwajowej związanej z przystankiem na przystanku zlokalizowanym przy Stadionie Miejskim. Najbardziej wykorzystywanym środkiem transportu w przemieszczeniach mieszkańców Osiedla był pociąg, gdyż ponad 55% ankietowanych nigdy z niego nie korzystało a 28,7% bardzo rzadko (ryc. 23). Jedynie sporadyczna liczba respondentów korzystała z pociągu często - 2,6% lub bardzo często - 3,3%. Na uzyskane wyniki może mieć wpływ brak zlokalizowania na Maślicach stacji kolejowej, przez co aby skorzystać z przewozów kolejowych trzeba udać się na stację Pracze Odrzańskie, bądź Wrocław Stadion. Na tym tle dostępność do przystanków autobusowych była bardzo dobra, gdyż, zgodnie z przedstawionymi wcześniej wynikami analiz, prawie zawsze była mniejsza od wielkości 500 metrów, traktowanej w literaturze przedmiotu jako wymagany standard komunikacyjny.



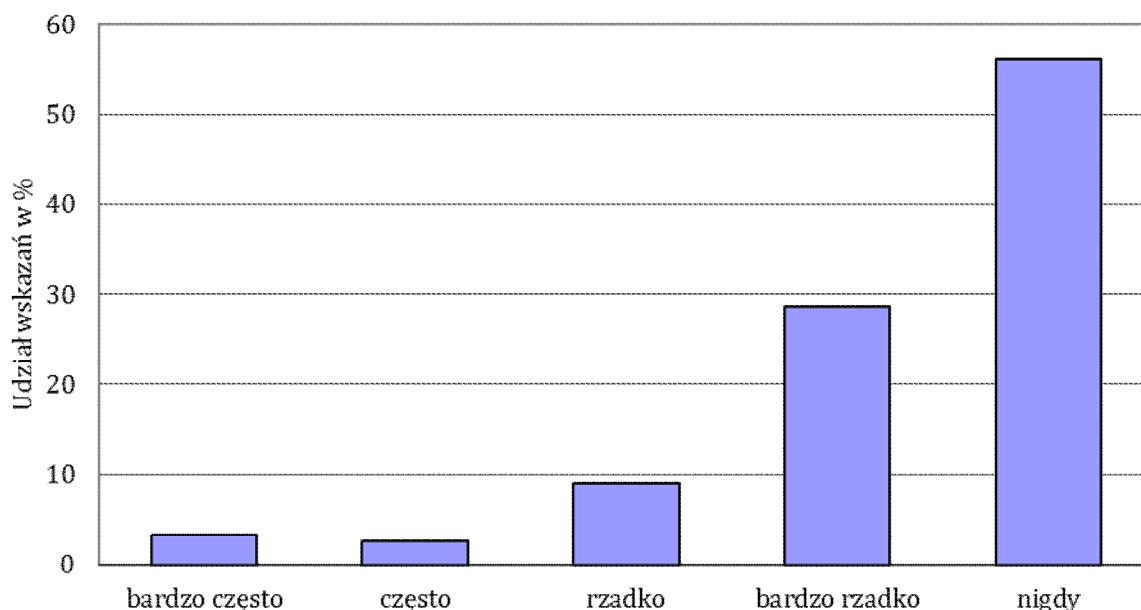
Ryc. 21. Wykorzystanie autobusu w przemieszczeniach w przestrzeni miasta w opinii mieszkańców osiedla Maślice we Wrocławiu - stan w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne



Ryc. 22. Wykorzystanie tramwaju w przemieszczeniach w przestrzeni miasta w opinii mieszkańców osiedla Maślice we Wrocławiu - stan w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne

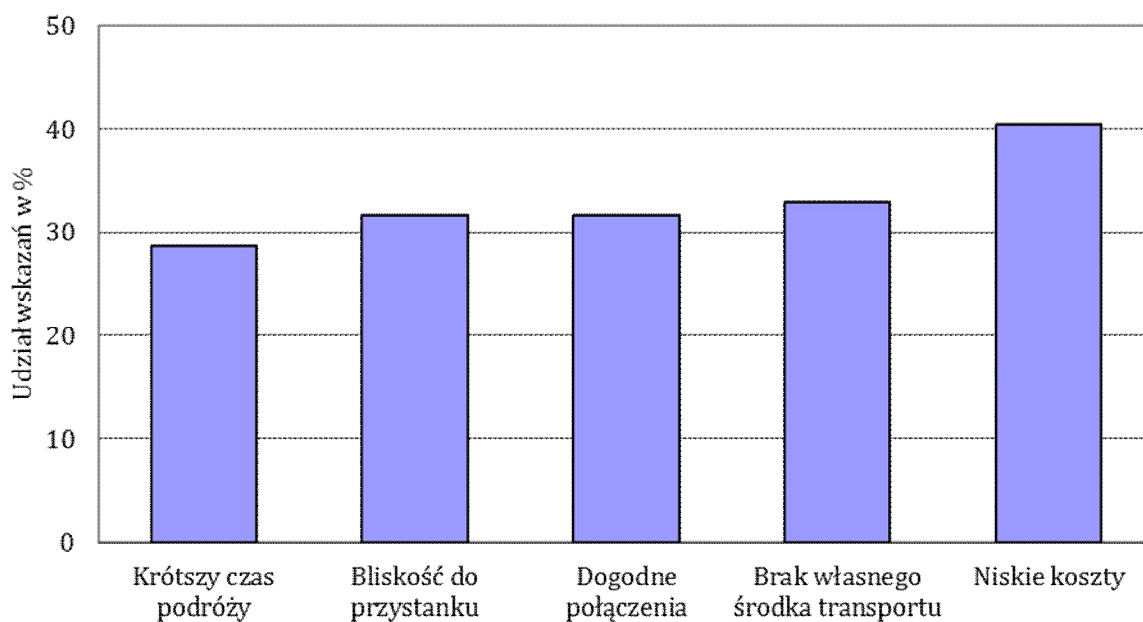


Ryc. 23. Wykorzystanie pociągu w przemieszczeniach w przestrzeni miasta w opinii mieszkańców osiedla Maślice we Wrocławiu - stan w 2016 r.
Źródło: opracowanie własne

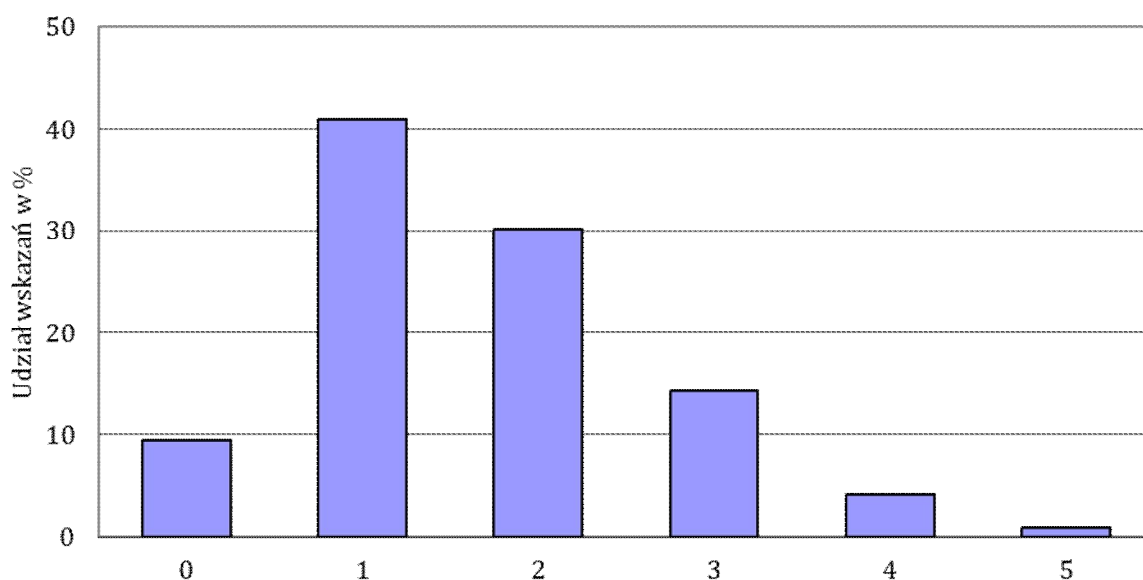
O wyborze transportu miejskiego może decydować kilka czynników jednocześnie (ryc. 24). Tylko 32,9% badanych nie posiada własnego środka transportu. Istotnym czynnikiem wyboru są niskie koszty (40,4%). Opłacalność eksploatacji własnego samochodu jest w porównaniu do kosztów korzystania z transportu publicznego dość wysoka, ze względu na wysokie ceny paliw oraz czasochłonność, wynikająca z bardzo ograniczonej przepustowości ulicy Królewieckiej i Maślickiej w godzinach szczytu oraz kolejnych dróg prowadzących do centrum miasta. Z punktu widzenia mieszkańców istotnymi czynnikami wpływającymi na wybór MPK są: dostępność do przystanków i dogodne połączenia (31,6% wskazań).

W przypadku oceny dogodności połączeń transportu publicznego należy zauważyć, iż potencjalnie możliwe do wykorzystania są 4 linie. W związku z tym, że oferują połączenie z węzłami przesiadkowym zlokalizowanym przy Stadionie Miejskim, ul. Kwiskiej czy też przy pl. Jana Pawła II, umożliwiają one przemieszczenia w dalsze części Wrocławia (m.in. Gaj, Sępólno, Psie Pole). Krótszy czas podróży jako argument za wyborem transportu publicznego został wskazany przez zaledwie niespełna 29%. Związane jest to z niską przepustowością dróg i mocno utrudnionym dostępem do stref Park&Ride (np. przy Stadionie Miejskim). Dopiero od centrum przesiadkowego przy stadionie możliwe jest korzystanie z tramwaju, który wydaje się najszybszym z branych

pod uwagę środków transportu miejskiego, ponieważ w całości przebiega na wydzielonym torowisku. W badaniu respondenci wskazywali także „inne”, często incydentalne powody korzystania z transportu publicznego związane ze spożywaniem napojów alkoholowych (co wykluczało samodzielne powroty do domu samochodem). Najwięcej osób wskazywało na jedną lub dwie zasadnicze przesłanki decydujące o wyborze transportu publicznego (odpowiednio 40,9% i 30,1%) (ryc.25).

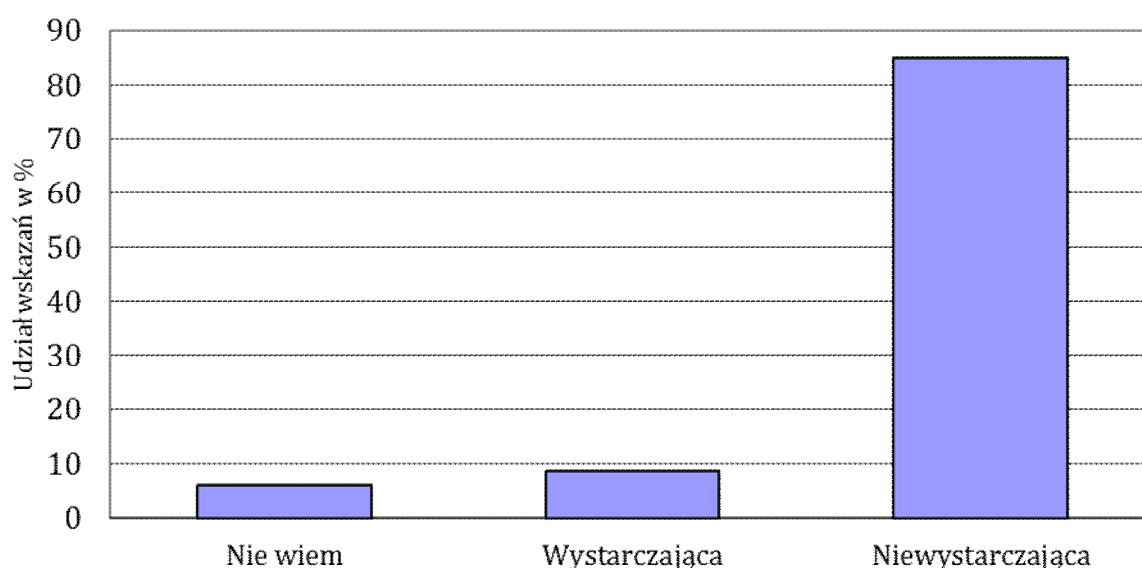


Ryc. 24. Powody korzystania z transportu publicznego w opinii mieszkańców osiedla Maślice we Wrocławiu - stan w 2016 r.
Źródło: opracowanie własne

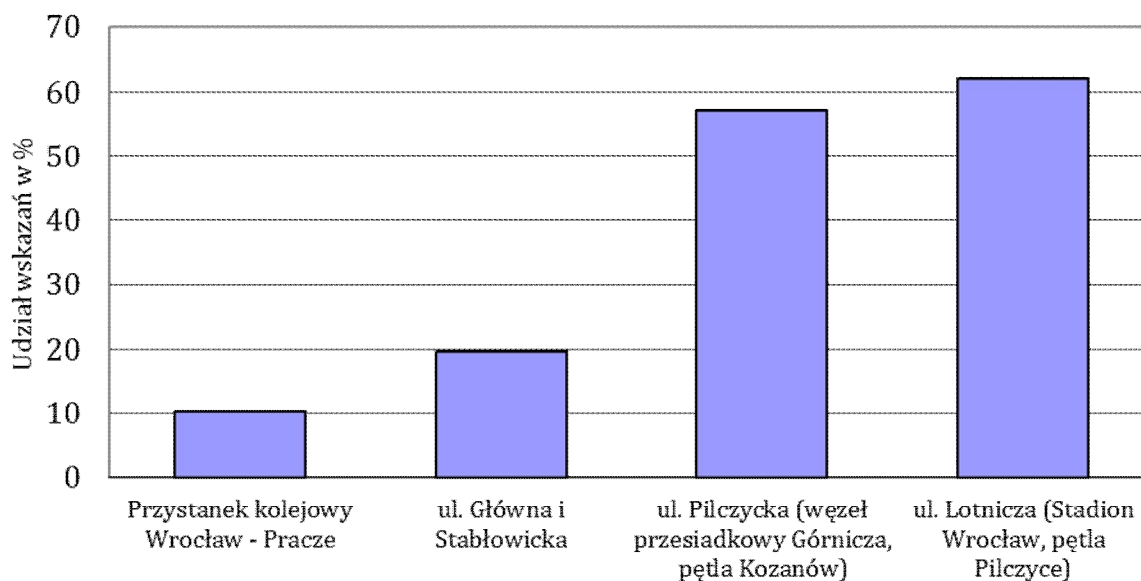


Ryc. 25. Liczba przesłanek determinujących korzystanie z transportu publicznego w opinii mieszkańców osiedla Maślice we Wrocławiu - stan w 2016 r.
Źródło: opracowanie własne

W badaniu uwzględniono również ocenę częstości połączeń wraz z wyróżnieniem najpopularniejszych kierunków (ryc.26). Respondenci określili liczbę kursów na osiedlu jako niewystarczającą w zdecydowanej większości (85%), co wskazuje na skalę problemów transportowych osiedla. Tylko 8,8% badanych uznało częstość połączeń za właściwą, a 6% nie miało określonej opinii na ten temat, co prawdopodobnie było powodem rzadkiego korzystania z autobusów przez te osoby. Pytanie o preferowane w codziennych przemieszczeniach kierunki uwzględniało: stację Wrocław-Pracze Odrzańskie, ul. Lotniczą (czyli Stadion Miejski i pętlę na Pilczycach), ul. Pilczycką (węzeł przesiadkowy przy ul. Górniczej i pętla Kozanów) oraz ulicę Główną i Stabłowicką. Najważniejsza dla respondentów okazała się pętla na Pilczycach (62%) oraz pętla Kozanów (57%). Względnie mniej istotne znaczenie odgrywał kierunek zachodni (łącznie niecałe 30% odpowiedzi) (ryc.27). Wiąże się to z faktem zdecydowanej dominacji osób pracujących, uczących się lub realizujących swoje potrzeby w obszarze centrum miasta - co zresztą znalazło swoje bezpośrednie odzwierciedlenie w odpowiedziach 'inne' i wskazujących Rynek, jego okolice, czy dworzec główny. Wśród liczby wskazywanych kierunków dominowały jeden lub dwa (odpowiednio 47,8% i 39,4%). Udział osób, które nie wskazały żadnego kierunku, był podobny do udziału osób nie posiadających zdania na temat transportu publicznego co sugeruje, iż grupa ta w ogóle nie korzysta z publicznych środków transportu.

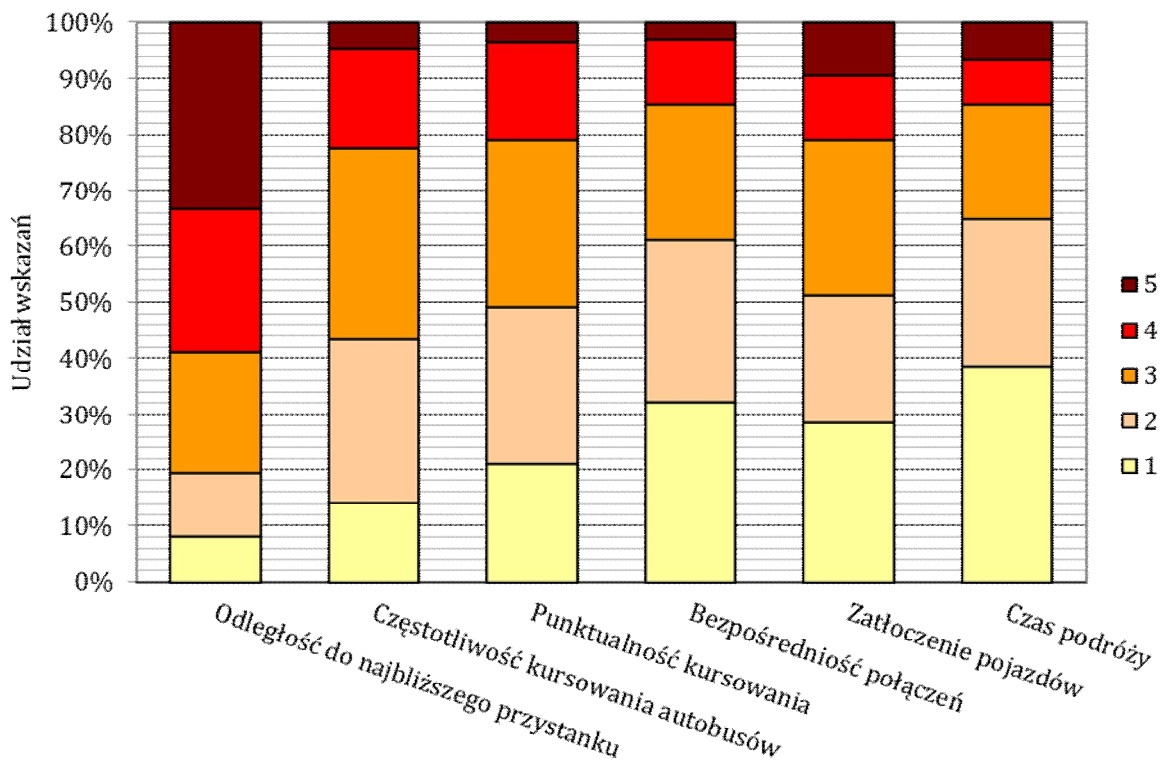


Ryc. 26. Ocena liczby połączeń transportu publicznego w opinii mieszkańców osiedla Maślice we Wrocławiu - stan w 2016 r.
Źródło: opracowanie własne



Ryc. 27. Preferowane połączenia transportu publicznego w opinii mieszkańców osiedla Maślice we Wrocławiu - stan w 2016 r.
Źródło: opracowanie własne

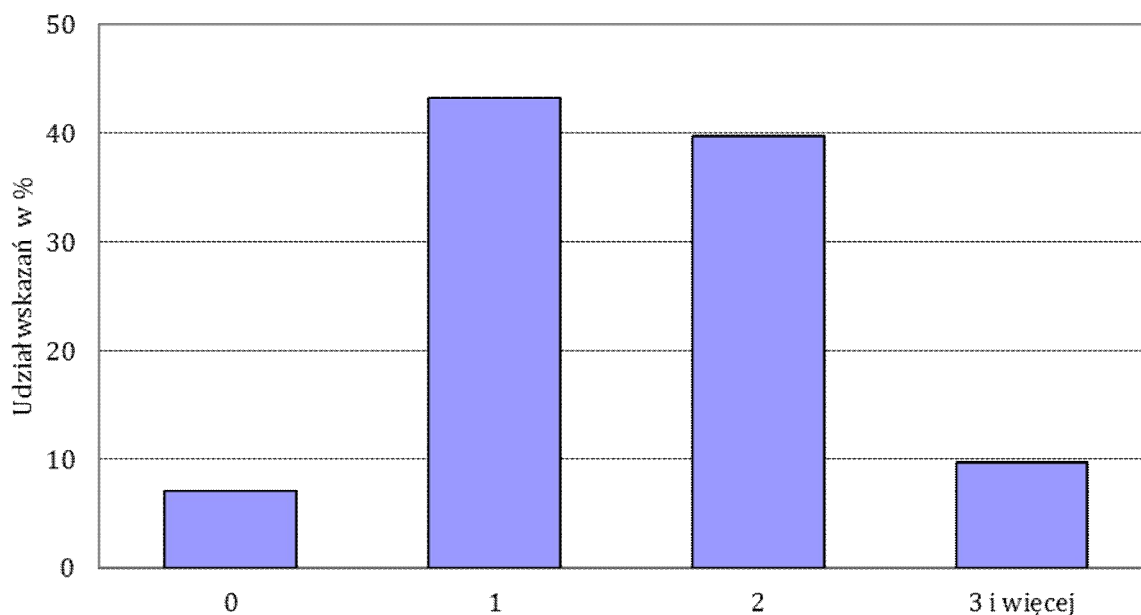
W badaniu do oceny jakości transportu publicznego wykorzystano pięciostopniową skalę, którą odniesiono do szeregu aspektów jego funkcjonowania. Umożliwiło to określenie najważniejszych problemów transportu z punktu widzenia mieszkańców Maślic (ryc. 28). Najniższe oceny uzyskała kategoria czas podróży, co wiąże się z obniżoną przepustowością głównych ulic oraz faktem, iż transport publiczny (na terenie osiedla w całości jest to transport autobusowy) bezpośrednio od tej przepustowości jest uzależniony. Skala uzyskanej oceny wskazuje, iż czas podróży stanowi jedną z kluczowych słabości systemu transportowego i że priorytetem podejmowanych działań w obrębie polityki miejskiej w odniesieniu do Maślic powinna być zasadnicza poprawa szybkości podróży. Kolejnym, względnie negatywnie ocenionym elementem transportu publicznego było zatłoczenie autobusów – bardzo dużo ocen 1 oraz 2 (odpowiednio 28,5% i 28,1%). Prawdopodobnie wynikało to głównie ze zbyt małej liczby połączeń w godzinach szczytu. Zauważalny jest także problem bezpośrednich połączeń – 32,3% respondentów oceniło go najniżej, kolejne 50% oscylowało przy ocenach drugiej i trzeciej. Paradoksalnie punktualność kursów autobusów została zaklasyfikowana jako średnia. - w opinii 34,1% respondentów była ona wystarczająca, a dla 29,2%. - dopuszczalna Niecałe 18% ankietowanych osób oceniło częstotliwość kursowania jako dobrą (4). Kategorią zdecydowanie najlepiej ocenioną były odległość od najbliższego przystanku – ponad 70% użytkowników określiło ją jako dostateczną, dobrą lub bardzo dobrą (kolejno 21,7%, 25,7% i 33,2%).



Ryc. 28. Ocena komunikacji miejskiej wg wybranych kategorii (1- najniższa, 5 – najwyższa) w opinii mieszkańców osiedla Maślice we Wrocławiu - stan w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne

W odniesieniu do liczby przesiadek w trakcie przemieszczeń w przestrzeni miasta najwięcej respondentów wskazało na jednorazową (43,3%) oraz dwukrotną konieczność przesiadania się (ryc.29).. Poniżej 10% badanych wykonuje 3 i więcej przesiadek lub nie wykonuje żadnych. Z uwagi na istniejące linie komunikacyjne prawdopodobnie ostatnia kategoria osób obejmuje głównie przemieszczających się w kierunku centrum do pl. Jana Pawła II. Podkreślić należy więc, że przy korzystaniu z transportu publicznego w obecnym stanie konieczne jest wykonywanie szeregu przesiadek. Stąd kluczowego znaczenia dla systemu transportowego osiedla ma szybkość podróży i wielokierunkowość środka transportu pierwszego wyboru (w tej chwili jest to przede wszystkim autobus). Umożliwi to szybkie włączenie podróźnych w cały system transportowy miasta z jego bogatą ofertą środków transportu.

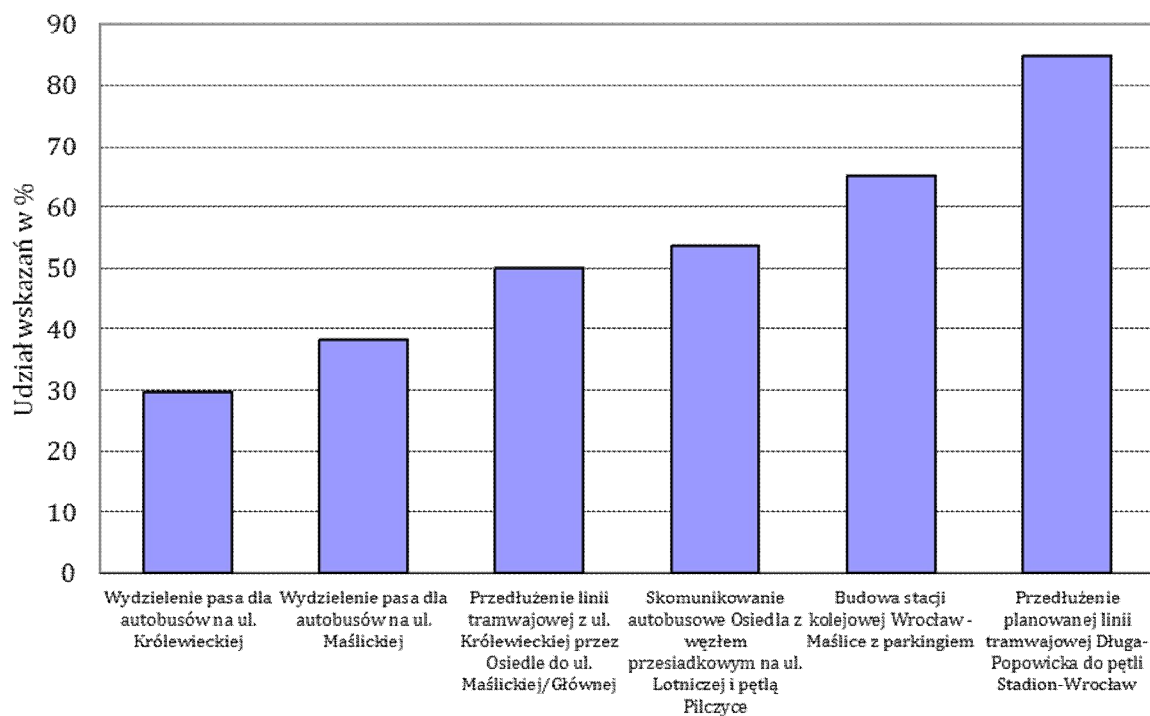


Ryc. 29. Przeciętna liczba przesiadek w codziennych przemieszczeniach mieszkańców w opinii mieszkańców osiedla Maślice we Wrocławiu - stan w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne

W badaniu zostały również zebrane informacje odnośnie postulowanych zmian w systemie komunikacyjnym. Istniała przy tym możliwość wielu wskazań - najczęściej respondentów wybierało dwie lub trzy kategorie (odpowiednio 25,9% oraz 29,2%). Wielość wskazań potwierdza, iż system transportowy osiedla jest oceniany generalnie negatywnie i wymaga podjęcia szeregu działań naprawczych (ryc.30).

Najczęściej wybieraną kwestią było przedłużenie planowanej linii tramwajowej Długa-Stabłowicka do pętli Stadion Wrocław (85%). Bardzo często wskazywano także na konieczność budowy stacji kolejowej Wrocław-Maślice wraz z parkingiem (65,3%), co otworzyłoby zupełnie nowe alternatywy transportowe dla mieszkańców, a także pozwoliło na zdecydowanie szybsze przemieszczanie się w obrębie miasta w oparciu np. o kolej aglomeracyjną. Bardzo istotne znaczenie miało także skomunikowanie osiedla z węzłem przesiadkowym przy ul. Lotniczej i pętlą Pilczyce (53,6%) oraz przedłużenie linii tramwajowej z ul. Królewieckiej do ul. Maślickiej lub Główniej (50,1%). Stworzenie buspasów na ul. Maślickiej i Królewieckiej było wybrane przez odpowiednio 38,4% i 29,6%.



Ryc. 30. Najważniejsze potrzeby w zakresie organizacji transportu publicznego w opinii mieszkańców osiedla Maślice we Wrocławiu - stan w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne

4. WNIOSKI I REKOMENDACJE

Przeprowadzone badania pozwoliły na zdiagnozowanie najważniejszych problemów funkcjonowania transportu publicznego w odniesieniu do osiedla Maślice. Oparte były zarówno o analizę elementów systemu transportowego, zapisów polityk odnoszących się do problematyki transportu publicznego, jak i uwzględniały opinie najbardziej zainteresowanych (tzn. mieszkańców). Najważniejsze wnioski dotyczą następujących kwestii:

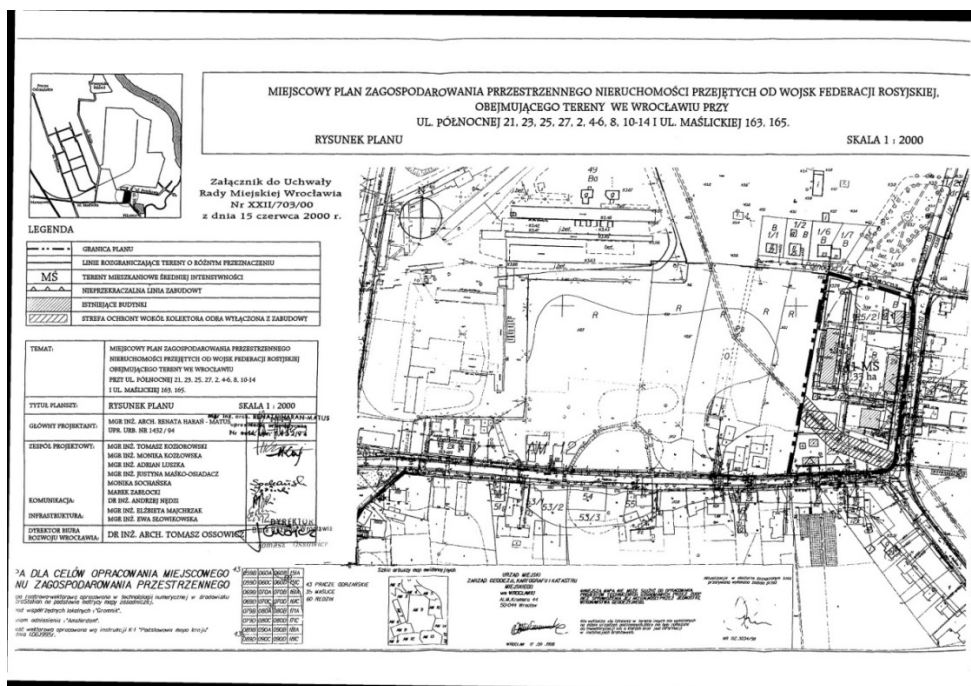
- 1) Na osiedlu występują „wąskie gardła” sieci komunikacyjnej związane z początkowymi odcinkami ulic Królewieckiej i Maślickiej. Z uwagi na względy infrastrukturalne (m.in. przebieg obwodnicy autostradowej Wrocławia, przejazd kolejowy w kierunku na osiedle Stabłowice) dalsza rozbudowa i zasadnicza poprawa przepustowości ulic dla transportu indywidualnego wydaje się ograniczona. W tym kontekście racjonalną alternatywą powinien być transport publiczny spełniający wymogi szybkiego przemieszczania się w przestrzeni miasta oraz bogatej oferty przewozowej,
- 2) Przepustowość sieci dróg na osiedlu, w tym przede wszystkim najważniejszych ciągów transportowych jest niedostosowana do aktualnych potoków ruchu. Dalsza rozbudowa osiedla znacząco pogorszy i tak już mocno ograniczone możliwości przemieszczania się,
- 3) Komunikacja publiczna oparta aktualnie głównie o transport autobusowy nie jest w stanie zaoferować żadnej, jakościowo atrakcyjnej dla użytkownika przewagi w porównaniu do transportu indywidualnego (czas podróży, wielość kierunków przemieszczeń). Wynika to z faktu użytkowania tych samych, przeciążonych (zwłaszcza w godzinach szczytu) ciągów transportowych;
- 4) Efektem istnienia powyższych problemów jest utrudniony wyjazd z osiedla i dojazd do pierwszego centrum przesiadkowego Wrocław-Stadion;
- 5) Z uwagi na brak sieci tramwajowej przebiegającej przez osiedle oraz stacji kolejowej liczba alternatyw transportu publicznego jest mocno ograniczona,
- 6) Pozytywnym elementem systemu transportu publicznego jest dobra dostępność przestrzenna do sieci przystanków.

Na podstawie uzyskanych wyników analiz sformułowano zasadnicze rekomendacje dla polityki transportowej miasta, w szczególności obejmującej obszar Osiedla Maślice:

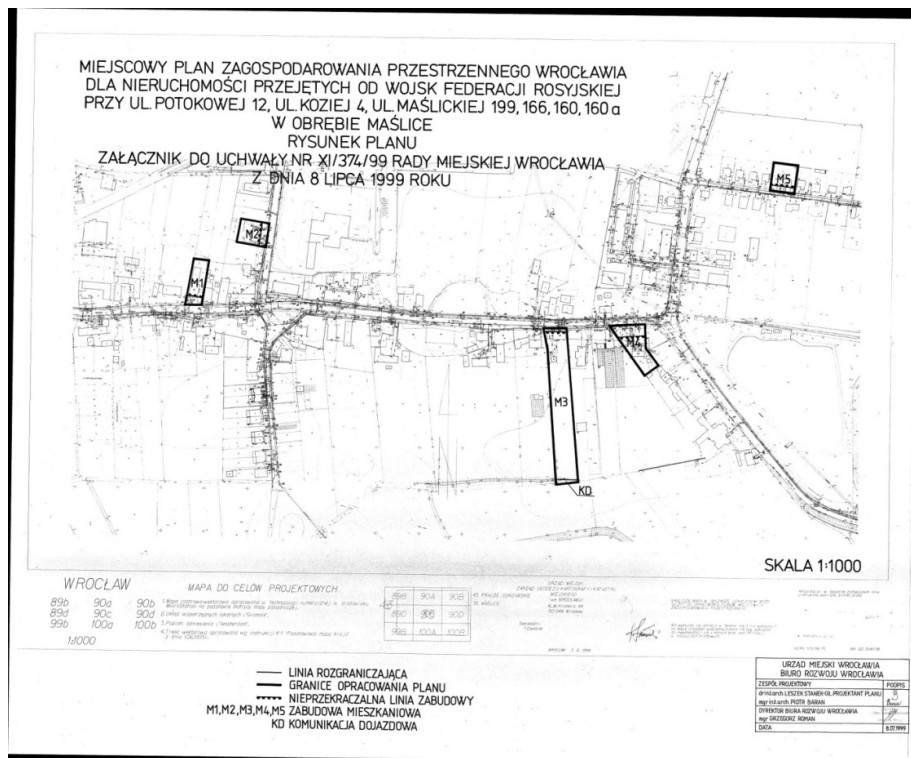
- 1) Przedłużenie lub wybudowanie nowej linii tramwajowej na teren osiedla;
- 2) Udostępnienie mieszkańcom osiedla możliwości przedostania się do centrum przesiadkowego Pilczyce na ul. Lotniczej, np. poprzez przedłużenie linii autobusowej nr 128 do Maślic przez Aleję Śląska;
- 3) Budowa wydzielonych pasów dla autobusów, tzw. buspasów na ul. Maślickiej i Królewieckiej, umożliwiających uniezależnienie się od zidentyfikowanych "wąskich gardeł" systemu transportowego i poprawę dostępności do najważniejszych centrów przesiadkowych;
- 4) Budowa stacji kolejowej Wrocław – Maślice z systemem „Park&Ride” dostosowanym kubaturowo do potrzeb mieszkańców;
- 5) Zwiększenie częstotliwości liczby kursów autobusów oraz dalsze ich dostosowywanie do potrzeb wraz z dalszą rozbudową osiedla;
- 6) Uruchomienie linii autobusowej dla mieszkańców z rejonów: Maślic, Stabłowic i Leśnicy do najważniejszych obiektów np. szkoły, przedszkola, obiektów handlowych czy przychodnie lekarskich;
- 7) Stworzenie dobrze skomunikowanych stref P&R poza granicami miasta dla mieszkańców strefy podmiejskiej Wrocławia, w celu ograniczenia ruchu samochodowego na osiedlu generowanego przez tych mieszkańców.

ZAŁĄCZNIKI

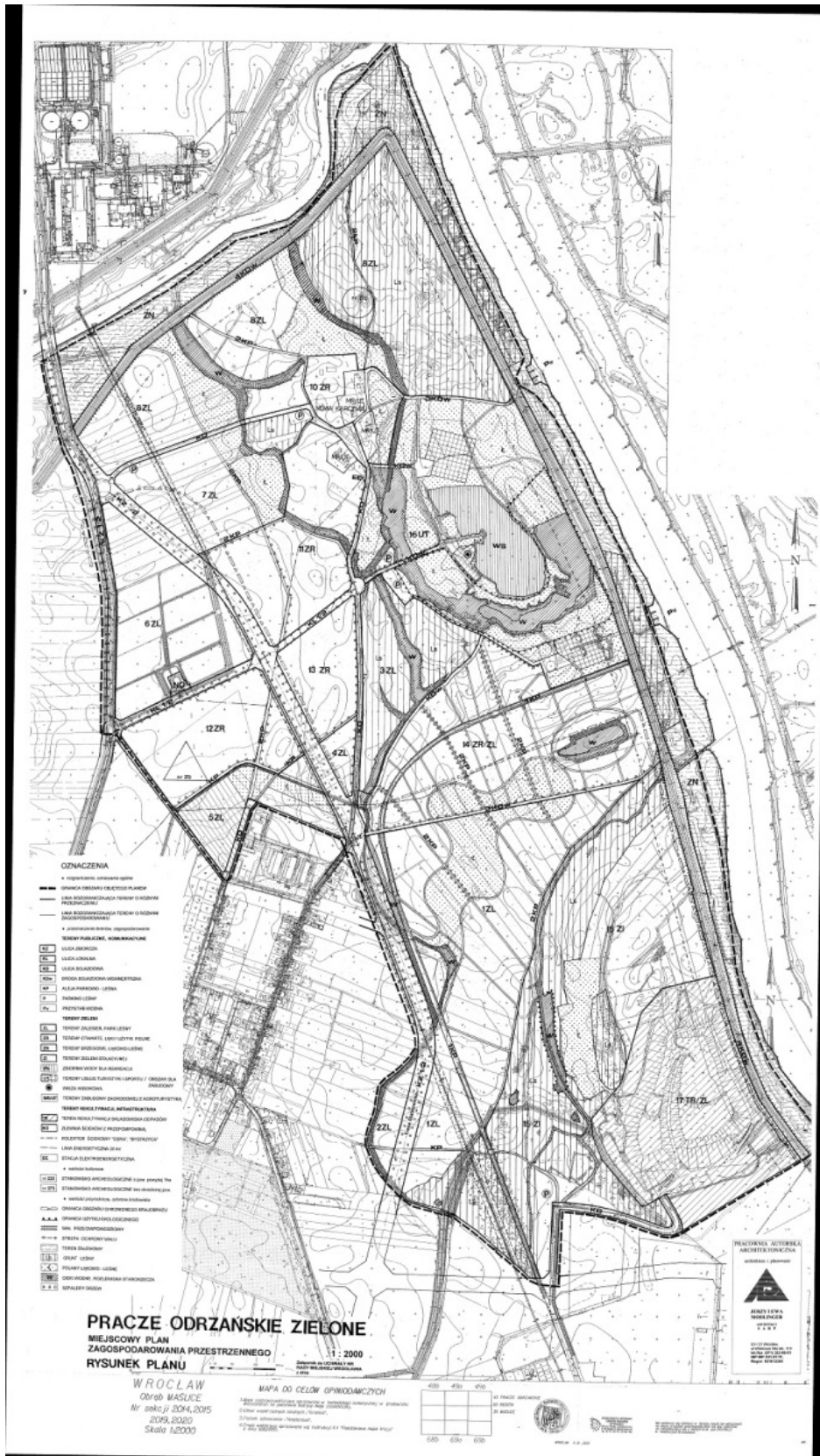
1. Załącznik do uchwały nr XXII/703/00



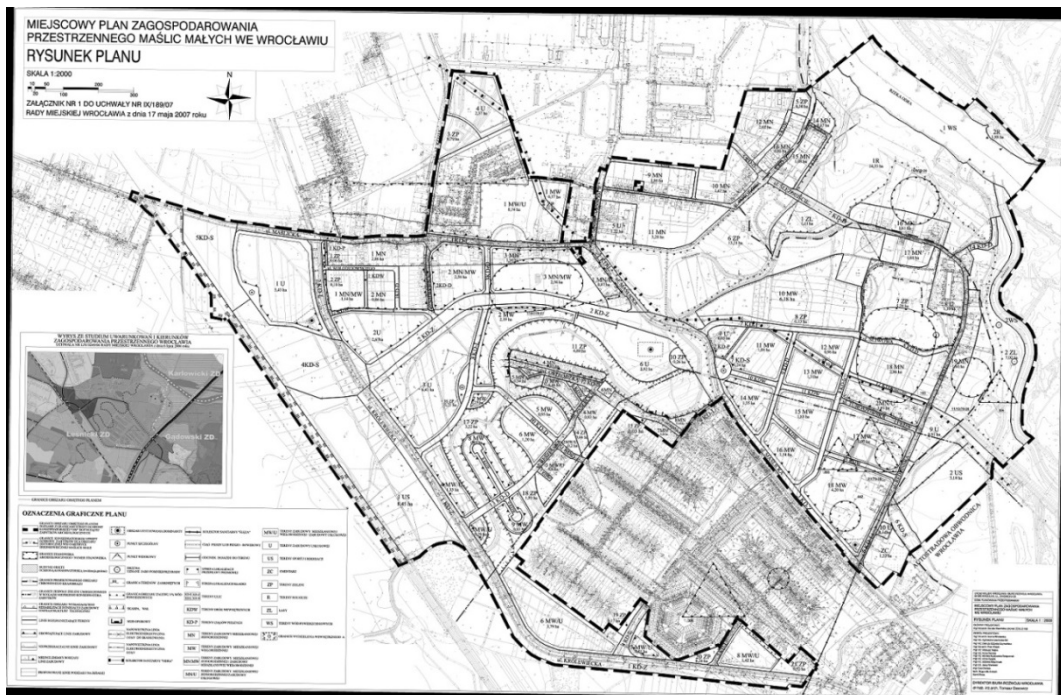
2. Załącznik do uchwały nr XI/374/99



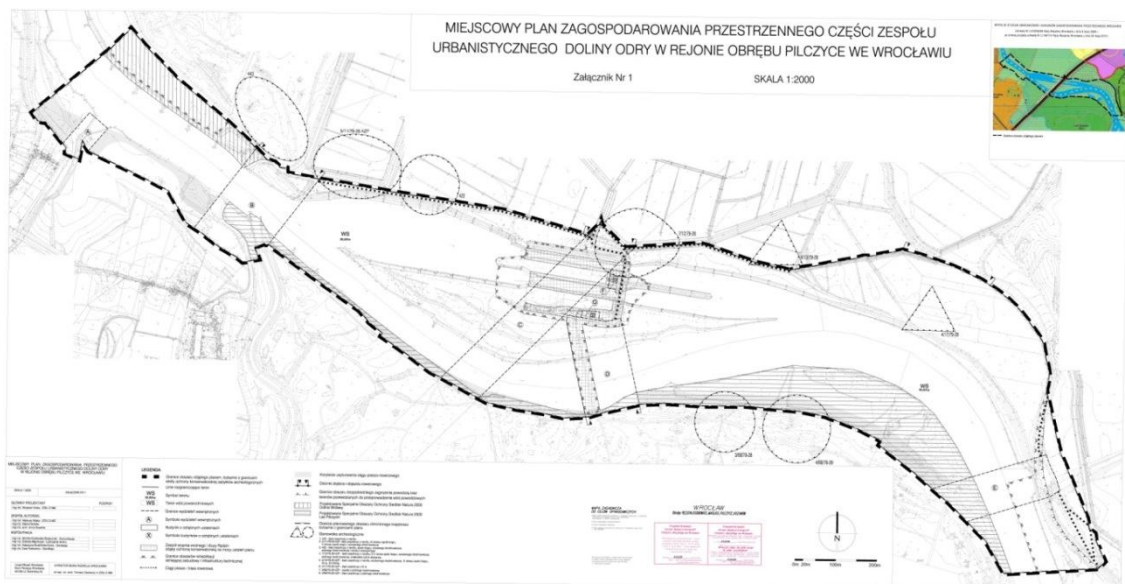
5. Załącznik do uchwały nr XXIV/2065/04



7. Załącznik do uchwały nr IX/189/07



8. Załącznik do uchwały nr V/46/11



10. Kwestionariusz ankiety wykorzystanej w badaniu

Rada Osiedla Maślice
Wrocław

Zakład Zagospodarowania Przestrzennego
Uniwersytet Wrocławski

Rada Osiedla Maślice
Wrocław

Zakład Zagospodarowania Przestrzennego
Uniwersytet Wrocławski

Ankieta do Mieszkańców Osiedla Maślice we Wrocławiu

Celem ankiety jest zbadanie potrzeb Mieszkańców w zakresie funkcjonowania transportu miejskiego. Ankieta jest anonimowa i będzie podstawą do kształtowania zaleceń dla władz gminy formułowanych przez Radę Osiedla Maślice.

1. Płeć (zaznacz właściwe)

kobieta; mężczyzna

2. Wiek (zaznacz właściwe)

poniżej 24; 25-34; 35-44; 45-54; 55-64; powyżej 65 lat

3. Proszę podać środek transportu wykorzystywany przez Panią/ Pana w codziennych podróżach (wybierz właściwe, można wskazać wiele odpowiedzi)

Autobus

Rower

Tramwaj

Inne (jakie?).....

Samochód

4. Jak często korzysta Pan/i z podanych środków transportu publicznego w mieście (wybierz właściwe)

- Autobus nigdy bardzo rzadko rzadko często bardzo często

- Tramwaj nigdy bardzo rzadko rzadko często bardzo często

- Pociąg nigdy bardzo rzadko rzadko często bardzo często

5. Co decyduje o wyborze transportu publicznego?

(wybierz właściwe, można wskazać wiele odpowiedzi)

Niskie koszty

Bliskość do przystanku

Brak własnego środka transportu

Dogodne połączenia

Krótszy czas podróży

Inne (jakie?).....

6. Czy oferowana liczba połączeń na Osiedlu Maślice jest wystarczająca?

(wybierz jedną odpowiedź)

Tak Nie Nie wiem

7. Które kierunki komunikacji miejskiej przy wyjeździe z Osiedla są dla Pana/Pani najbardziej pożądane: (można wskazać wiele odpowiedzi)

ul. Lotnicza (Stadion Wrocław, pętla ul. Główna i ul. Stabłowicka Półzycze)

ul. Półzycza (węzeł przesiadkowy Przystanek kolejowy Wrocław-Pracze Górnicza, pętla Kozanów)

Inne (jakie?)..... Inne (jakie?).....

8. Oceń w skali 1-5 (1-ocena najniższa, 5 – ocena najwyższa):

- Odległość z domu do najbliższego przystanku 1 2 3 4 5

- Częstotliwość kursowania autobusów 1 2 3 4 5

- Punktualność kursowania 1 2 3 4 5

- Bezpośredniość połączeń 1 2 3 4 5

- Stopień zatłoczenia pojazdów 1 2 3 4 5

- Czas podróży (w tym korki) 1 2 3 4 5

9. Czy obecna komunikacja miejska na Osiedlu jest wystarczająca?

(wybierz jedną odpowiedź)

Tak Nie Nie wiem

10. Podróżując zwykle do pracy/szkoły/sklepu komunikacją zbiorową ile przesiadek Pan/Pani wykonuje? (wybierz jedną odpowiedź)

0 1 2 3 i więcej

11. Jakie zmiany należałoby wprowadzić, aby polepszyć skomunikowanie Osiedla Maślice z resztą miasta? (można wybrać wiele odpowiedzi)

Wydzielenie pasa tylko dla autobusów na ul. Królewieckiej

Wydzielenie pasa tylko dla autobusów na ul. Maślickiej

Przedłużenie linii tramwajowej z ul. Królewieckiej (Stadion Wrocław) przez Osiedle Maślice (wzdłuż całej ul. Maślickiej) do ul. Maślickiej/Główniej

Skomunikowanie autobusowe Osiedla z węzłem przesiadkowym na ul. Lotniczej (zintegrowany węzeł przesiadkowy/ Stadion Wrocław) i pętlą Półzycze

Budowa stacji kolejowej Wrocław - Maślice z parkingiem na odcinku pomiędzy ul. Maślicką a ul. Górecką

Przedłużenie planowanej linii tramwajowej mającej bieć w ciągu ulic Długa-Popowicka do pętli Stadion-Wrocław (ul. Królewiecka)

Inne (jakie)

Inne (jakie)

LITERATURA

1. Uchwała nr XI/374/99 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 8 lipca 1999 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Wrocławia dla nieruchomości przejętych od wojsk Federacji Rosyjskiej przy ul. Potokowej 12, ul. Koziej 4 i ul. Maślickiej 199, 166, 160, 160a w obrębie Maślice;
2. Uchwała nr XXII/703/00 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 15 czerwca 2000r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nieruchomości przejętych od wojsk Federacji Rosyjskiej obejmującego tereny we Wrocławiu przy ul. Północnej 21, 23, 25, 27, 2, 4-6, 10-14, ul. Maślickiej 163, 165;
3. Uchwała nr XXV/816/00 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 października 2000r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu nieruchomości Skarbu Państwa przejętego od wojsk Federacji Rosyjskiej zlokalizowanego we Wrocławiu przy ul. Północnej i Koziej, obręb Maślice oraz przyległego terenu Skarbu Państwa użytkowanego jako ogródki działkowe;
4. Uchwała nr XXVII/888/00 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 7 grudnia 2000r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów w rejonie ulicy Brodzkiej i Koziej we Wrocławiu;
5. Uchwała nr XXIV/2065/04 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 17 czerwca 2004r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla zespołu urbanistycznego Pracze Odrzańskie Zielone;
6. Uchwała nr XLIV/2978/05 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 8 grudnia 2005r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części zespołu urbanistycznego Maślice we Wrocławiu;
7. Uchwała nr LIV/3249/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 6 lipca 2006 roku w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia;
8. Uchwała nr IX/189/07 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 17 maja 2007r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Maślic Małych we Wrocławiu;
9. Uchwała nr XLIII/1337/09 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 29 grudnia 2009r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części zespołu urbanistycznego Doliny Odry w rejonie obrębu Maślice we Wrocławiu;

10. Uchwała nr L/1467/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 maja 2010r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia;
11. Uchwała nr V/46/11 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 stycznia 2011r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części zespołu urbanistycznego Doliny Odry w rejonie obrębu Pilczyce we Wrocławiu;
12. Uchwała nr XLVIII/1169/13 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 września 2013r. w sprawie Wrocławskiej polityki mobilności;
13. Uchwała nr XXXIV/713/16 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 22 grudnia 2016r. w sprawie "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Wrocławia na lata 2016 - 2022";

ŹRÓDŁA

1. Formularz ankietowy - www.docs.google.com/forms/u/0/
2. Lokalizacja słupków przystankowych - <http://wroclaw.jakdojade.pl/>
3. Mapa uproszczonej klasyfikacji przeznaczenia terenu - <http://gis.um.wroc.pl/imap/?gmap=gp7>
4. Mapy natężeń ruchu - www.google.pl/maps
5. Materiały i dokumenty Rady Osiedla Maślice