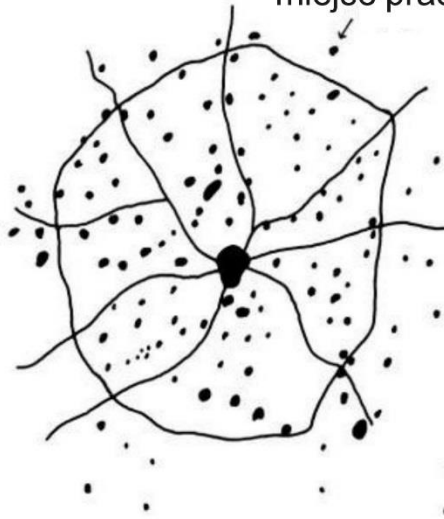


Transit Oriented Development

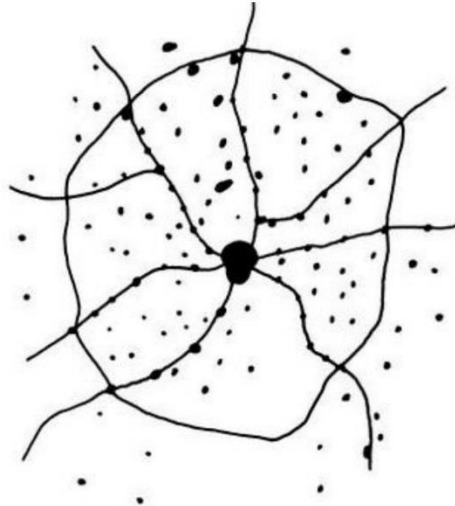


ośrodki koncentracji
miejsz pracy



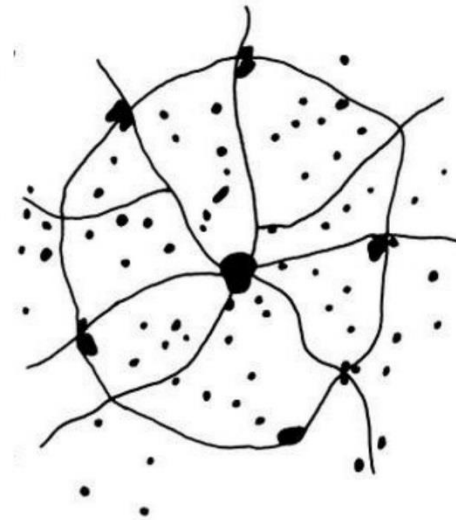
przypadek 1:

typowy rozległy
obszar miejski



przypadek 2:

obszar miejski z
monocentrycznym
układem komunikacji
kolejowej



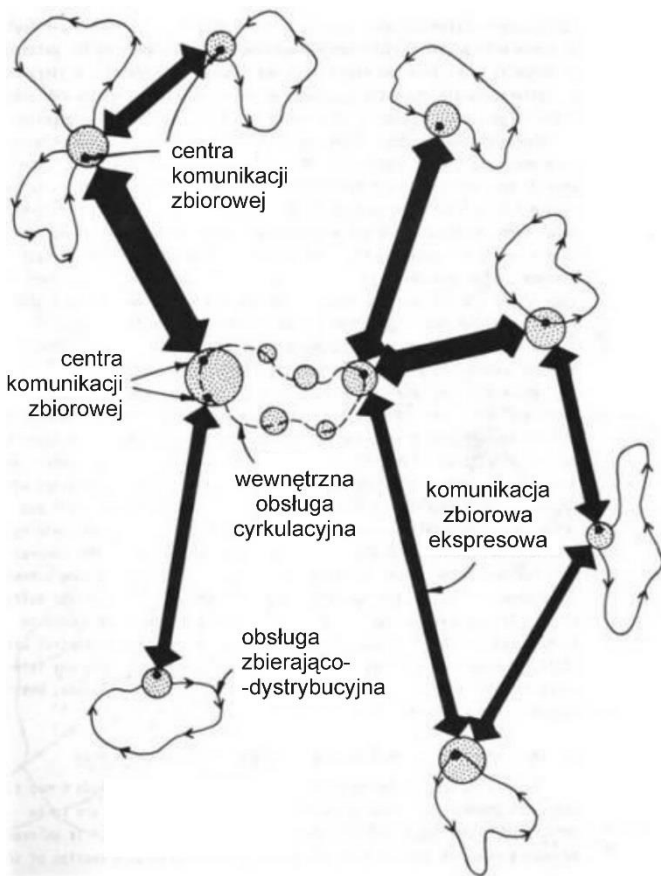
przypadek 3:

policentryczny
obszar miejski



"TOD - transit-oriented development" i "compact city"





Argumenty przemawiające za wspomaganiami rozwoju policentrycznego:

1. Konieczność poszukiwania spójności z rynkowymi tendencjami do samorzutnego powstawania koncentracji handlu, usług i biur w obszarach suburbanizowanych.
2. Konieczność tworzenia możliwości znalezienia dobrych warunków zamieszkania dla osób o niższych dochodach, dla których dzielnice mieszkaniowe wokół głównego centrum stały się niedostępne cenowo.
3. Konieczność kształtowania miejskiego charakteru przestrzeni oferującej wysoką jakość życia w obszarach oddalonych od głównego centrum.
4. Samowystarczalność.
5. **Redukcja wymagań transportowych.**

Wzorcowy układ systemu komunikacyjnego w wielośrodkowym obszarze miejskim powinien obejmować:

- dobrą obsługę komunikacyjną wewnątrz każdego z centrów,
- dobrą lokalną obsługę wokół każdego z centrów,
- dobrą ekspresową obsługę pomiędzy centrami.



Literatura:

„Transit and the Polycentric City”, Jerry B. Schneider, US Government Printing Office, Washington 1981

<https://babel.hathitrust.org>