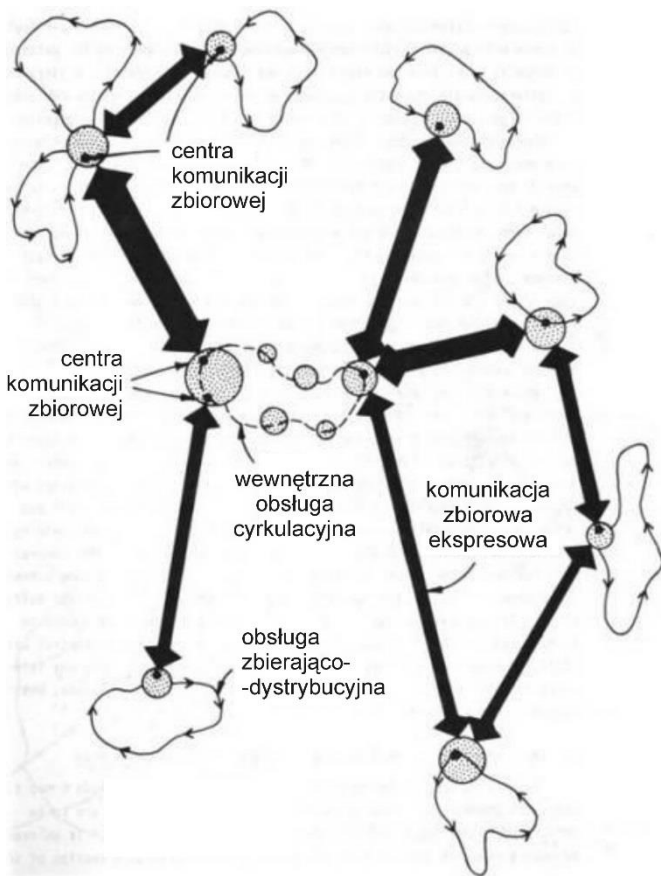


# Transit Oriented Development

## cz. 2



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.



**Transit Oriented Development** – rozwój przestrzenny, w którym wspólna lokalizacja centrów i węzłów transportu zbiorowego jest narzędziem uczytelniania struktury przestrzennej miasta.

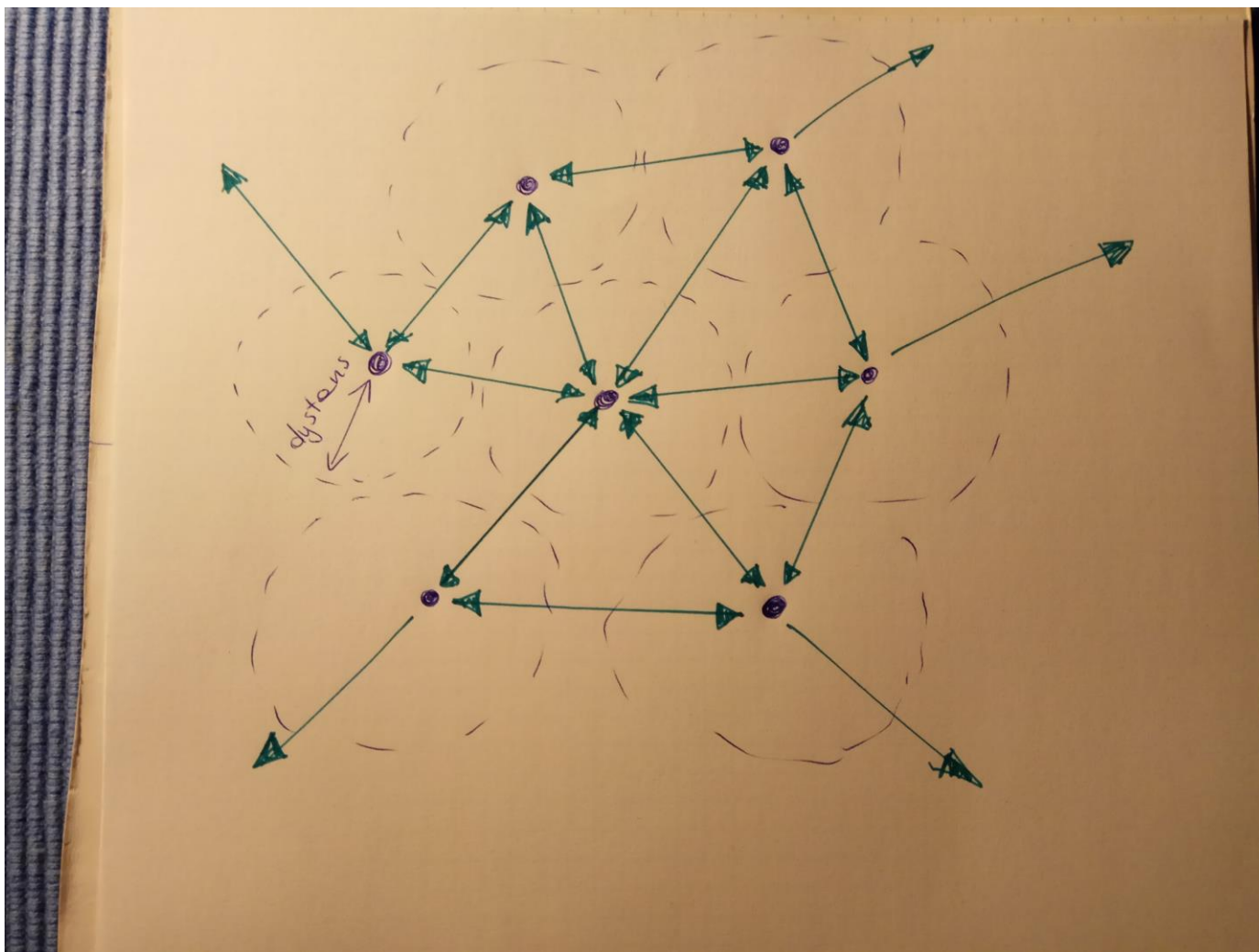
Koncepcja TOD promuje wykorzystanie transportu zbiorowego, jako podstawowego środka komunikacji w obszarach zurbanizowanych.

Wokół węzłów transportu zbiorowego powinny być kształtowane centra skupiające usługi, przestrzenie publiczne, ale i koncentrujące miejsca pracy.

Tym samym, przestrzeń wokół węzłów powinna mieć charakter wielofunkcyjnej przestrzeni o wysokiej intensywności zagospodarowania.

Obszar zurbanizowany powinien być pokryty siecią powiązanych komunikacją zbiorową centrów, z których każde powinno obsługiwać obszar wyznaczony dystansem dobrej dostępności (najlepiej pieszej).

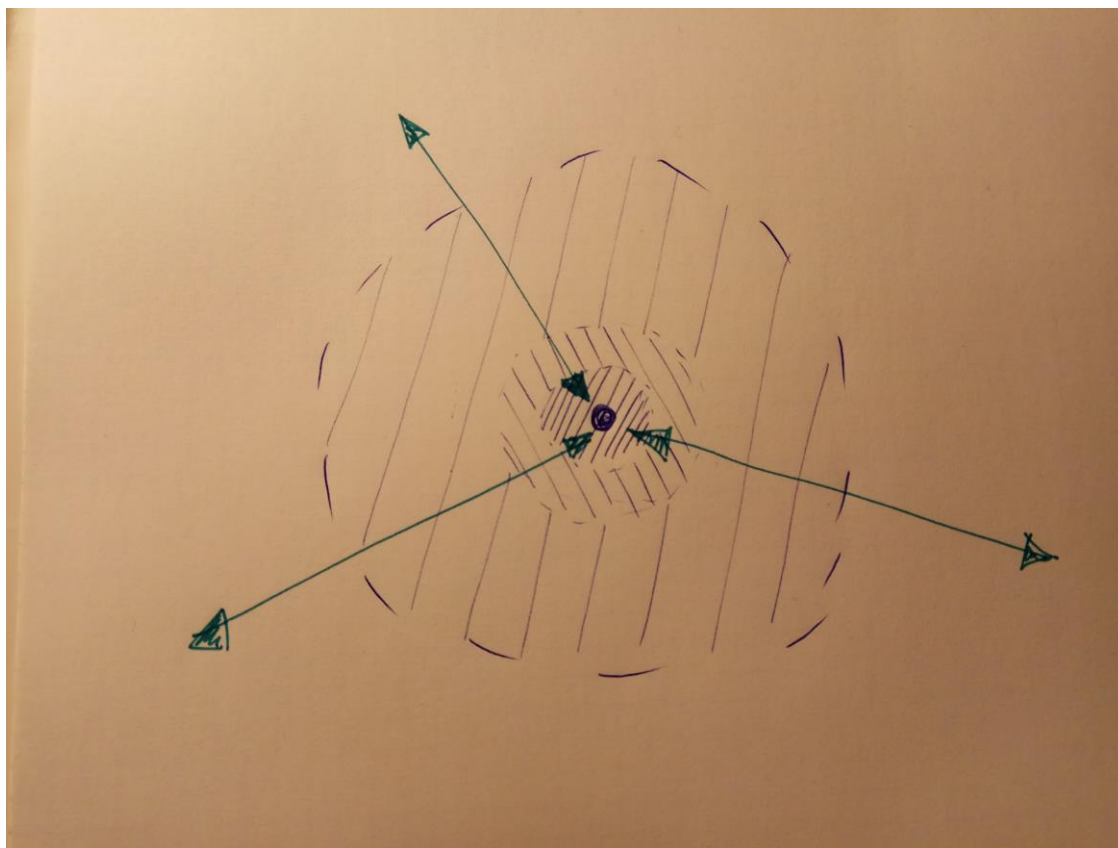
Obszar zurbanizowany powinien być pokryty siecią powiązanych komunikacją zbiorową centrów, z których każde powinno obsługiwać obszar wyznaczony dystansem dobrej dostępności (najlepiej pieszej).

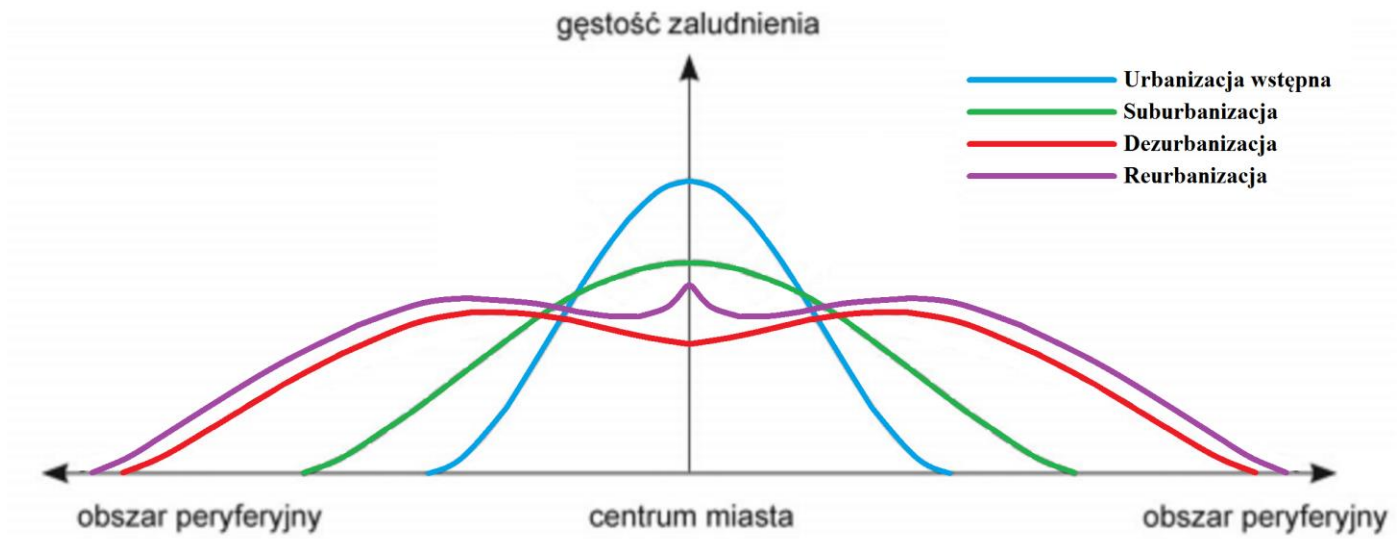


Mechanizm uczytelniania struktury funkcjonalno-przestrzennej w polityce TOD polega na tym, że centrum staje się magnesem przyciągającym funkcje usługowe, pozostawiając obrzeża dla funkcji nie wymagających wysokiego stopnia koncentracji.

Tym samym, ujawnia się czytelna struktura intensywności zabudowy:

- wysoka intensywność zagospodarowania i użytkowania wokół wielofunkcyjnych centrów,
- niska intensywność na obrzeżach.



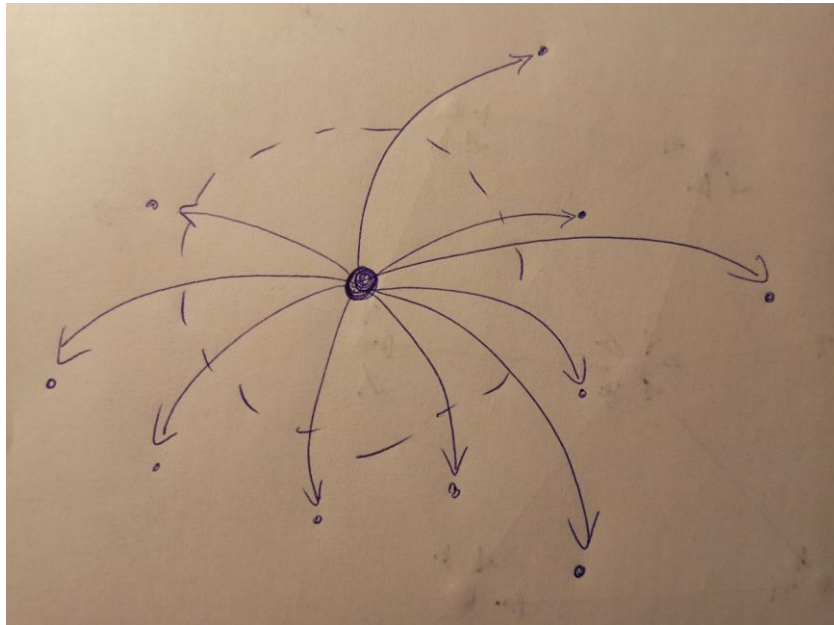


Korzyści wypływające ze stosowania polityki TOD (wg Jerrego Schneidera):

1. korzystny wpływ na rynek nieruchomości
2. redukcja zapotrzebowania na transport
3. lepsza dostępność mieszkań dla mniej zamożnych rodzin (affordable housing)
4. „miejskość” – lepsza dostępność przestrzeni aktywizujących życie społeczne o charakterze miejskim
5. większa samowystarczalność terenów (lepsza dostępność miejsc obsługi i pracy)

## Wpływ TOD na rynek nieruchomości

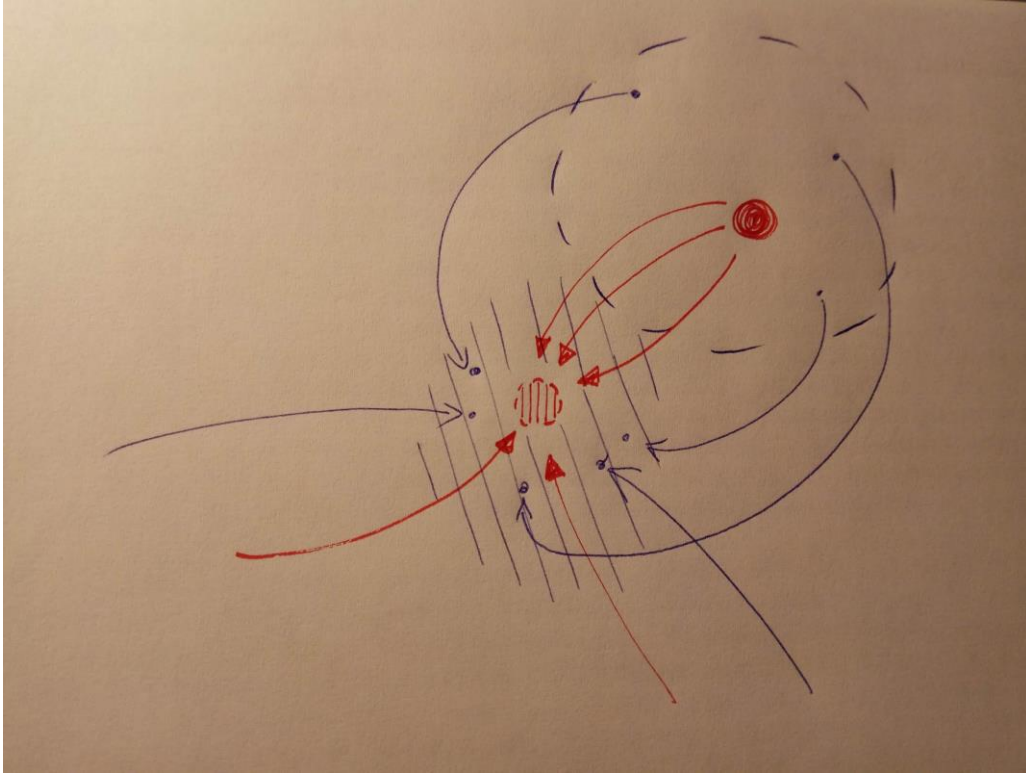
Rozrost przestrzenny miasta doprowadza w pewnym momencie do ujawnienia się procesów decentralizacji. Niekorzyści koncentracji zaczynają przeważać nad korzyściami. Część mieszkańców i inwestorów poszukuje nowych lokalizacji na obrzeżach dotychczasowego miasta. Z czasem proces suburbanizacji zaczyna się intensyfikować, a wraz z nim rozproszenie potencjalnych miejsc pracy. Mieszkańcy wykazują tendencję do poszukiwania miejsca zamieszkania w pobliżu miejsca pracy, jednak ceny nieruchomości w pobliżu miejsc pracy na obrzeżach są wysokie. Na tą sytuację wpływa fakt, że tereny te nie mając jasno określonej docelowej funkcji (mieszkańówka lub usługi/produkcja), są przedmiotem spekulacji. Są potencjalnym miejscem lokalizacji różnych funkcji, wśród których usługi/produkcja dadzą najwyższą rentę gruntową.



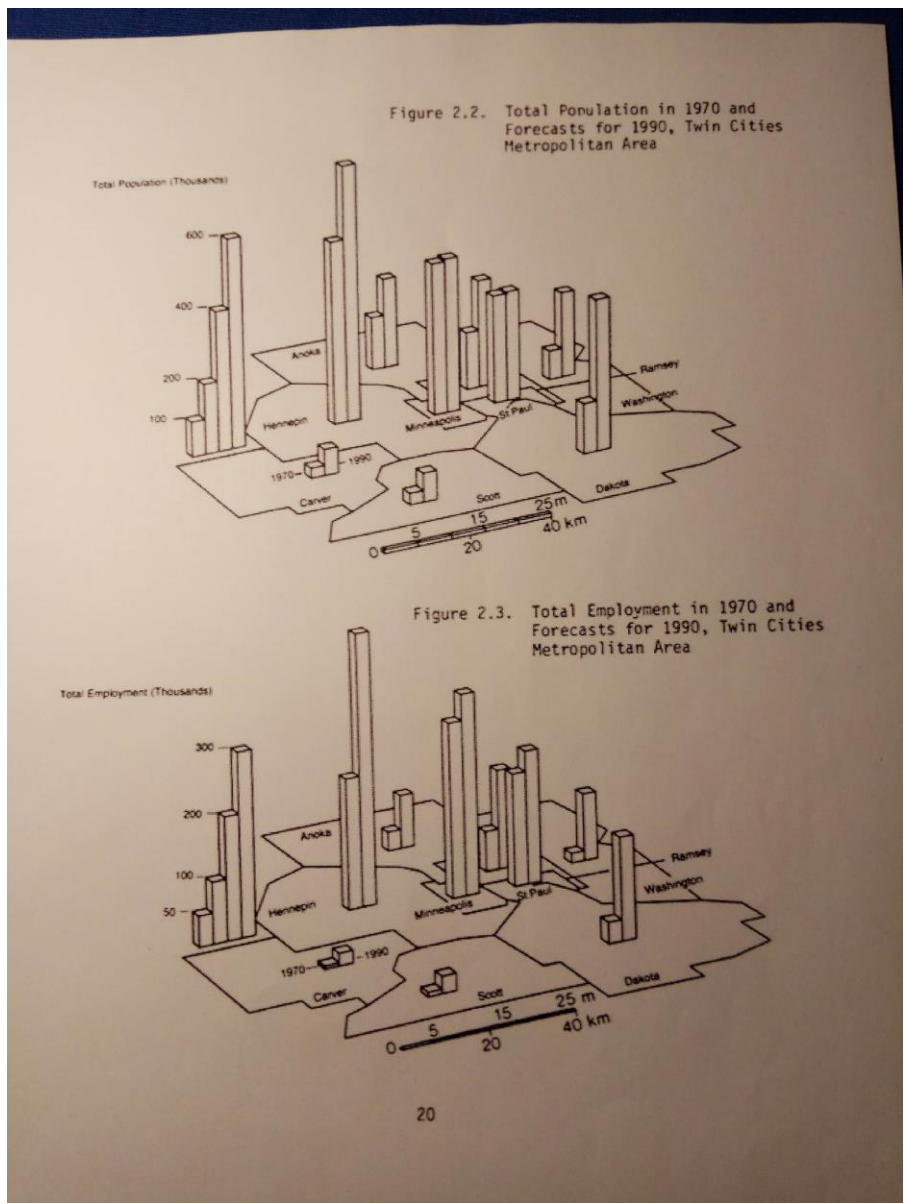
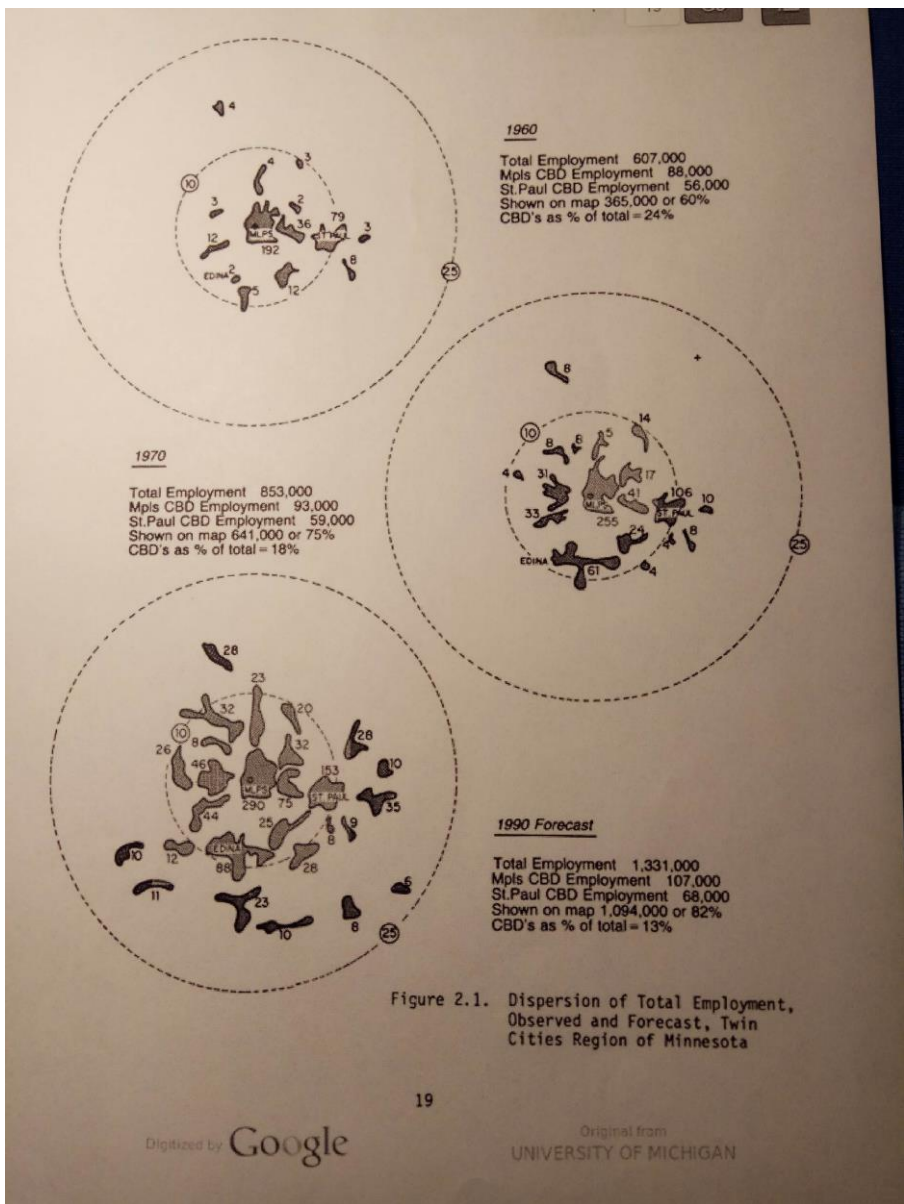
Rodzinom o niższych dochodach nie jest łatwo znaleźć mieszkanie. Mają mniejsze możliwości znalezienia mieszkania w pobliżu miejsca pracy, co wzmaga codzienne przepływy ludzi z miejsc zamieszkania do miejsc pracy. Inwestorom trudno jest wybrać właściwą lokalizację, bo trudno jest określić, gdzie będą mieć najlepszy dostęp do klientów/potentów.



Wspomaganie rozwoju czytelnych centrów tworzy jednocześnie mapę atrakcyjności terenów dla poszczególnych grup użytkowników. Tereny mniej atrakcyjne dla usług zostają uwolnione od spekulacji i mogą być otwarte dla funkcji mieszkaniowej.



Badania przytaczane przez J.S. wykazują, że procesy centralizacji na obrzeżach zachodzą w sposób spontaniczny, jednak ich intensywność jest znacznie słabsza, niż w przypadku rozwoju wspomaganego różnymi narzędziami stosowanymi przez samorządy (w tym planistycznymi).



Per Cent Change 1970-1990

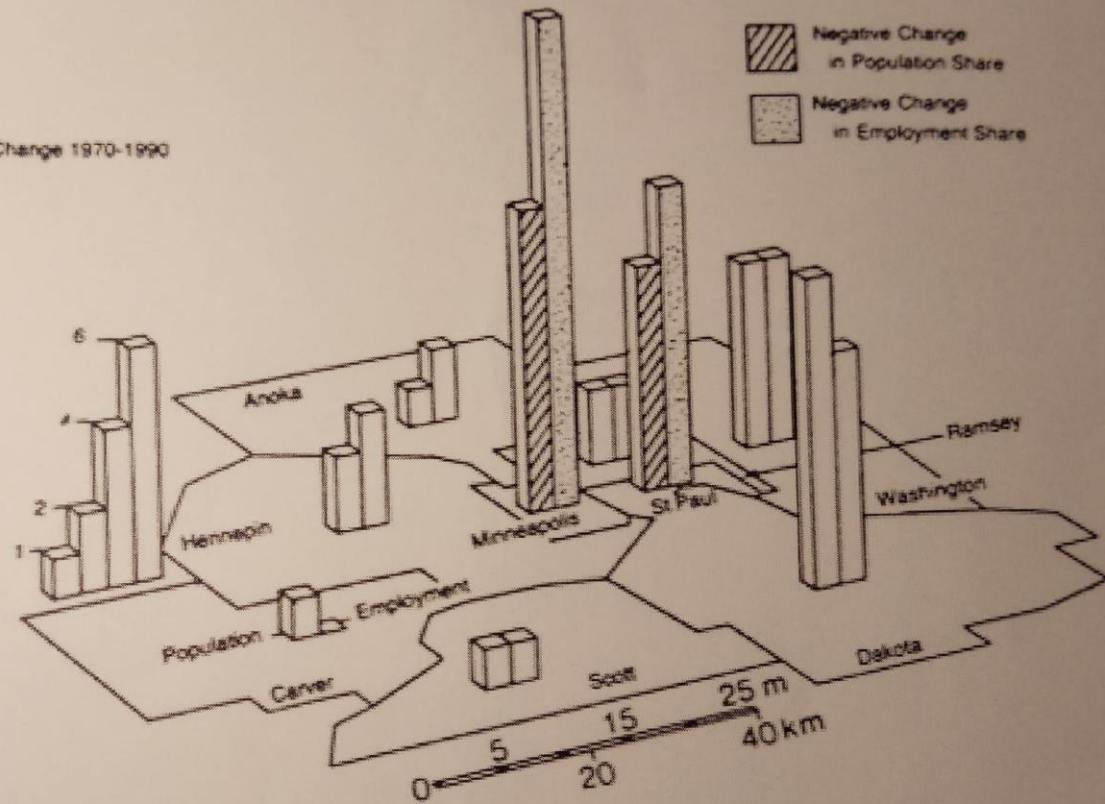


Figure 2.4 Regional Share Change, 1970-1990, of Total Population and Employment, Twin Cities Metropolitan Area

## Dostępność „affordable housing”

Affordability - dostarczanie alternatywnych miejsc życia, zwłaszcza dla ludzi o niższych dochodach.

## „Miejskość”

Centrum to nie tylko skupisko usług komercyjnych i niekomercyjnych, ale również ośrodek życia społecznego i kulturowego. Do stymulacji życia społecznego niezbędna jest przestrzeń publiczna, a za jej urządzenie odpowiedzialny jest samorząd. Przestrzeni publicznych nie stworzą żywiołowe procesy rynkowe.

## Samowystarczalność

„Samowystarczalność” oznacza, że obszar peryferyjny wykształca nie tylko centrum będące ośrodkiem obsługi ludności, ale i skupiskiem miejsc pracy. Taki obszar przestaje być sypialnianym satelitą miasta, i zmniejsza swoją zależność od miasta centralnego.

# LUBLIN

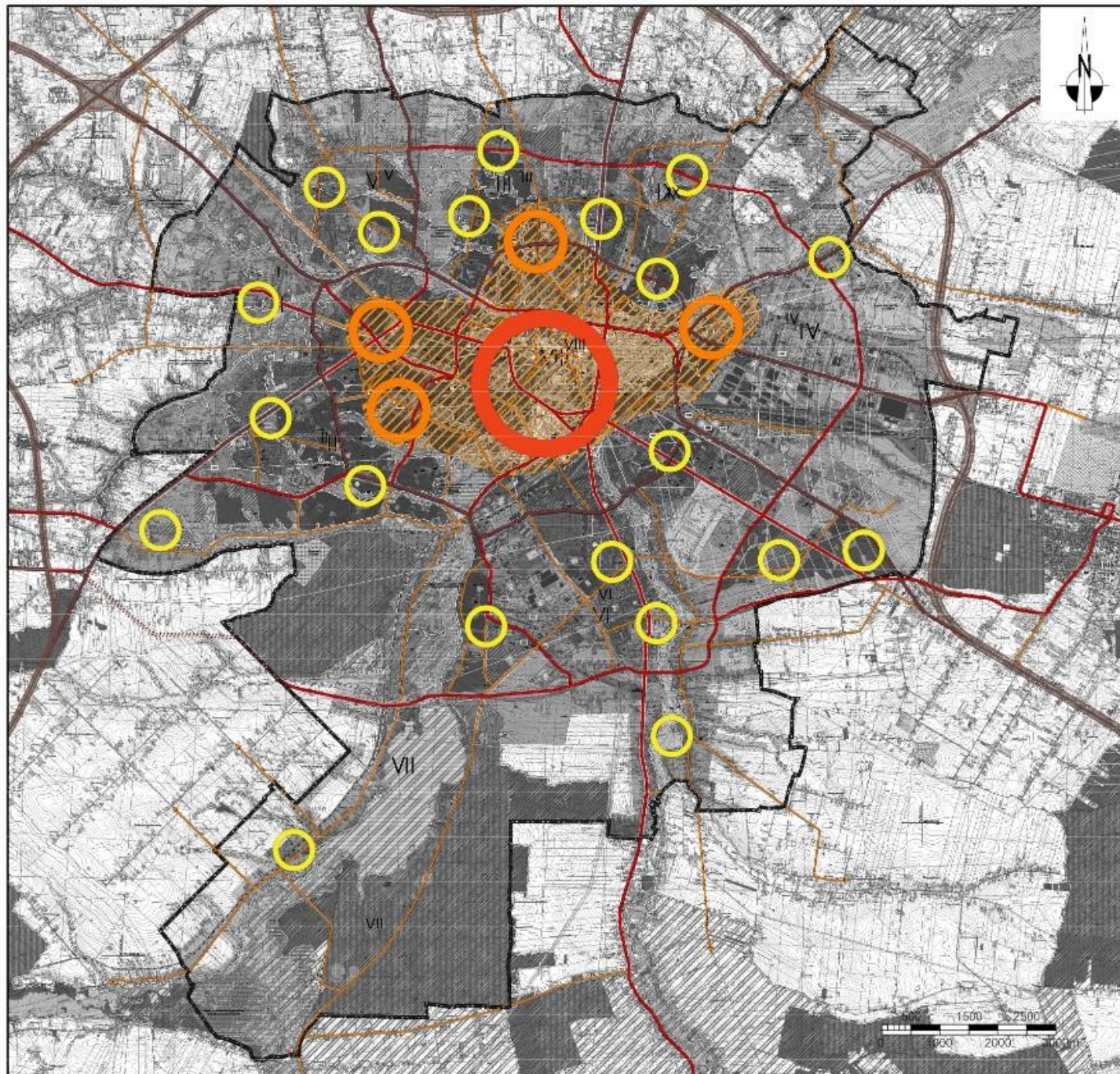
STUDIUM UWARUNKOWAN I KIERUNKÓW  
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

## KIERUNKI

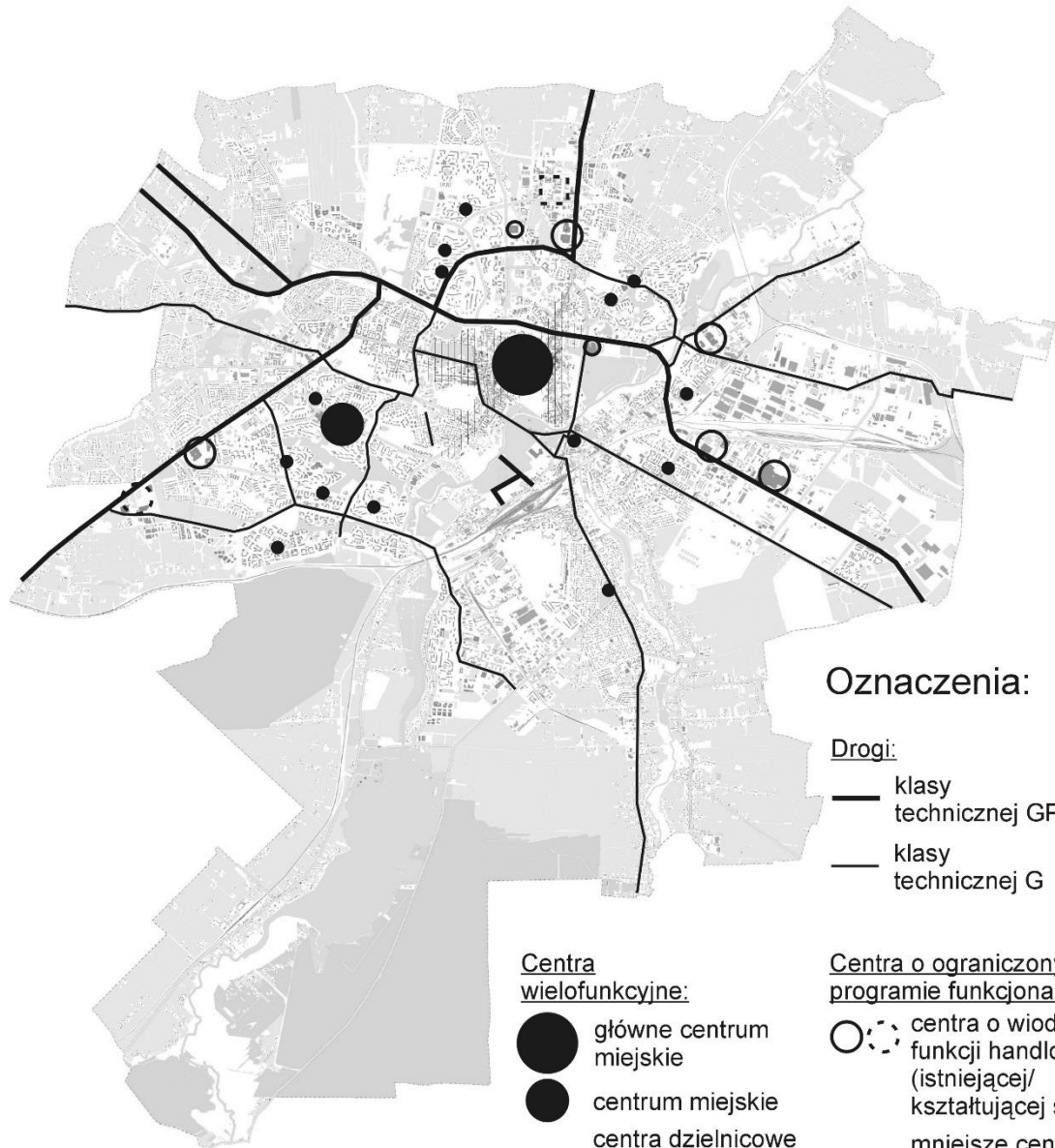
OBSZARY ROZWOJU FUNKCJI  
MIASTOTWÓRCZYCH - KIERUNKI ROZWOJU

### OZNACZENIA:

-  - GRANICA OPRACOWANIA
-  - OBWODNICA
-  - DROGI GŁÓWNE RUCHU PRZYSPIESZONEGO
-  - DROGI GŁÓWNE
-  - DROGI ZBIORCZE
-  - REJONY PLANISTYCZNE
-  - CENTRUM
-  - SUBCENTRA MIASTA
-  - CENTRA WSPOMAGAJĄCE
-  - OBSZAR ROZWOJU FUNKCJI CENTROTWÓRCZYCH



## Schemat struktury centrów aktywności i głównych elementów systemu komunikacyjnego Lublina



### Oznaczenia:




#### Drogi:

-  klasy technicznej GP
-  klasy technicznej G

#### Centra wielofunkcyjne:

-  główne centrum miejskie
-  centrum miejskie
-  centra dzielnicowe z usługami podstawowymi

#### Centra o ograniczonym programie funkcjonalnym:

-  centra o wiodącej funkcji handlowej (istniejącej/kształtującej się)
-  mniejsze centra o wiodącej funkcji handlowej
-  kształtujący się ośrodek funkcji biurowych, edukacyjnych i usług specjalistycznych

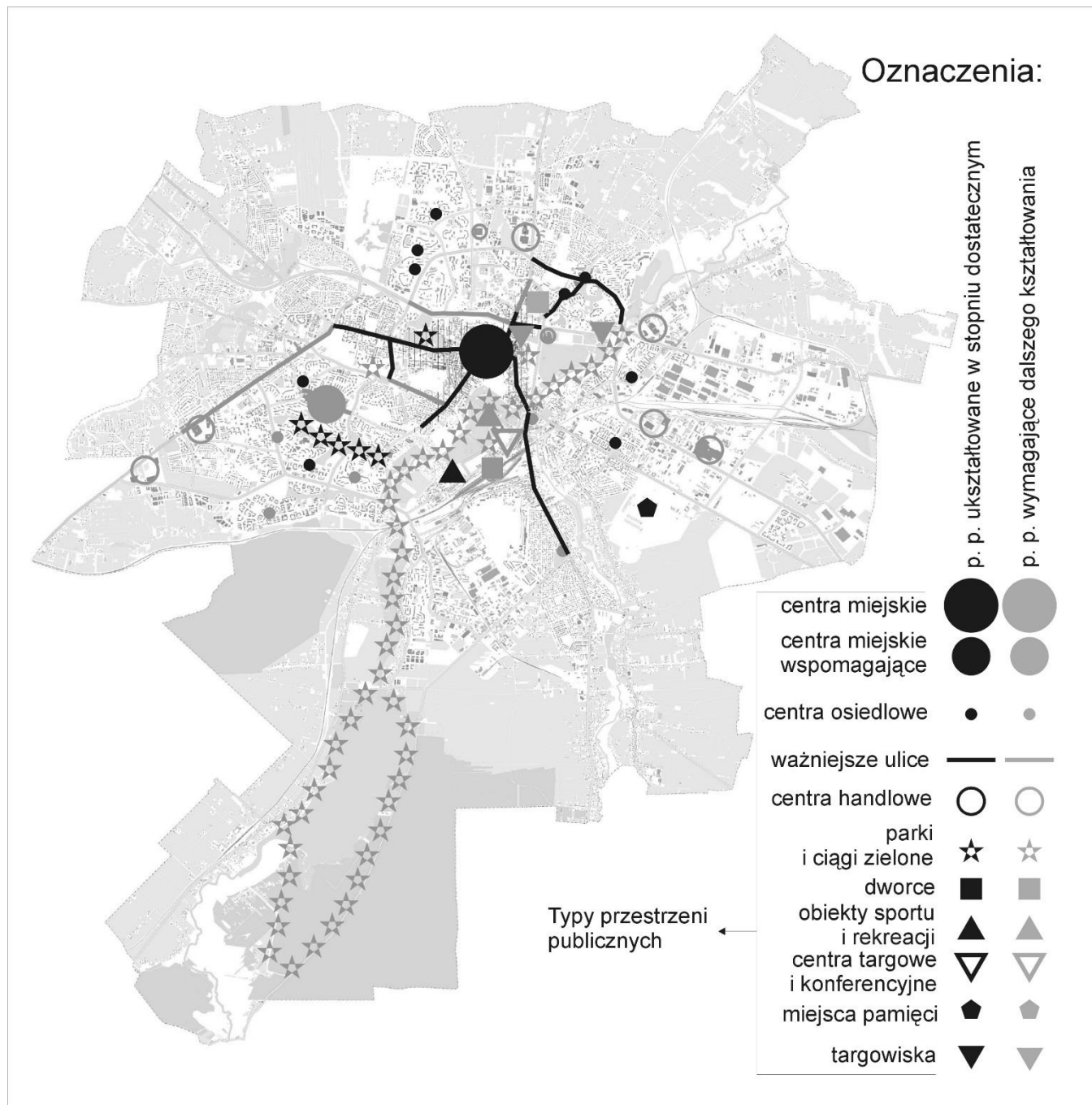




**UMCS**

WYDZIAŁ NAUK O ZIEMI  
I GOSPODARSTWA PRZESTRZENNEJ

## Struktura najważniejszych przestrzeni publicznych Lublina



## Redukcja zapotrzebowania na transport

### Korzyści TOD (policentryczności) dla transportu miejskiego:

- redukcja korków w mieście,
- podniesienie jakości powietrza (zmniejszenie emisji spalin),
- oszczędność paliwa (zmniejszenie energochłonności transportu),
- większy udział samorządu w finansowaniu transportu i odciążenie w tym zakresie użytkowników indywidualnych (dominacja transportu zbiorowego).

Schneider wskazał na kilka badań, w których za pomocą modeli matematycznych badano efektywność komunikacyjną dla różnych struktur przestrzennych miasta.

Jednym z takich badań było studium Kydes'a, Sanborn'a i Carrol'a z Brookhaven National Laboratory. Do badań przyjęli trzy modele miasta:

- model urban sprawl (Urban Sprawl),
- model ze słabo zaznaczonymi centrami (Comprehensive Plan),
- model z czytelnymi centrami (Growth Centers).

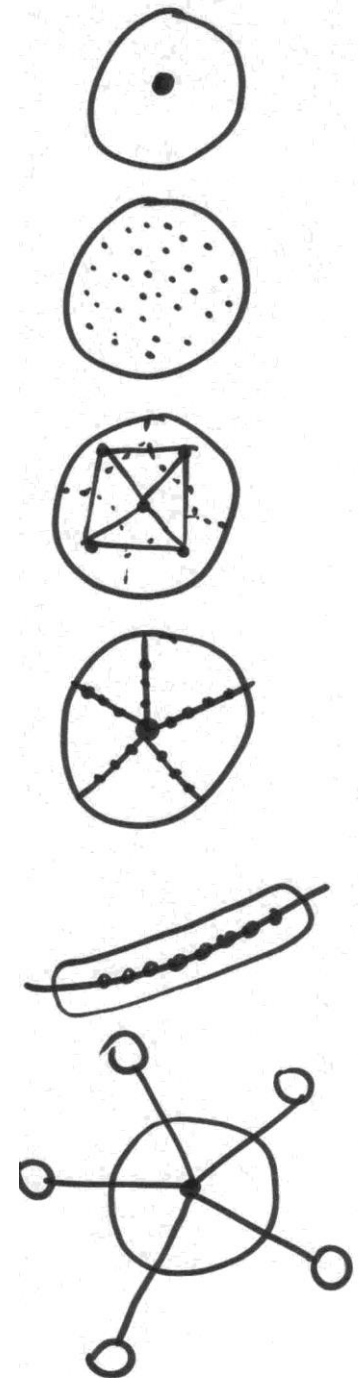
Najefektywniejszy komunikacyjnie okazał się model ostatni.



Inne studium przeprowadził Rice. Przyjął do badań 5 modeli miasta:

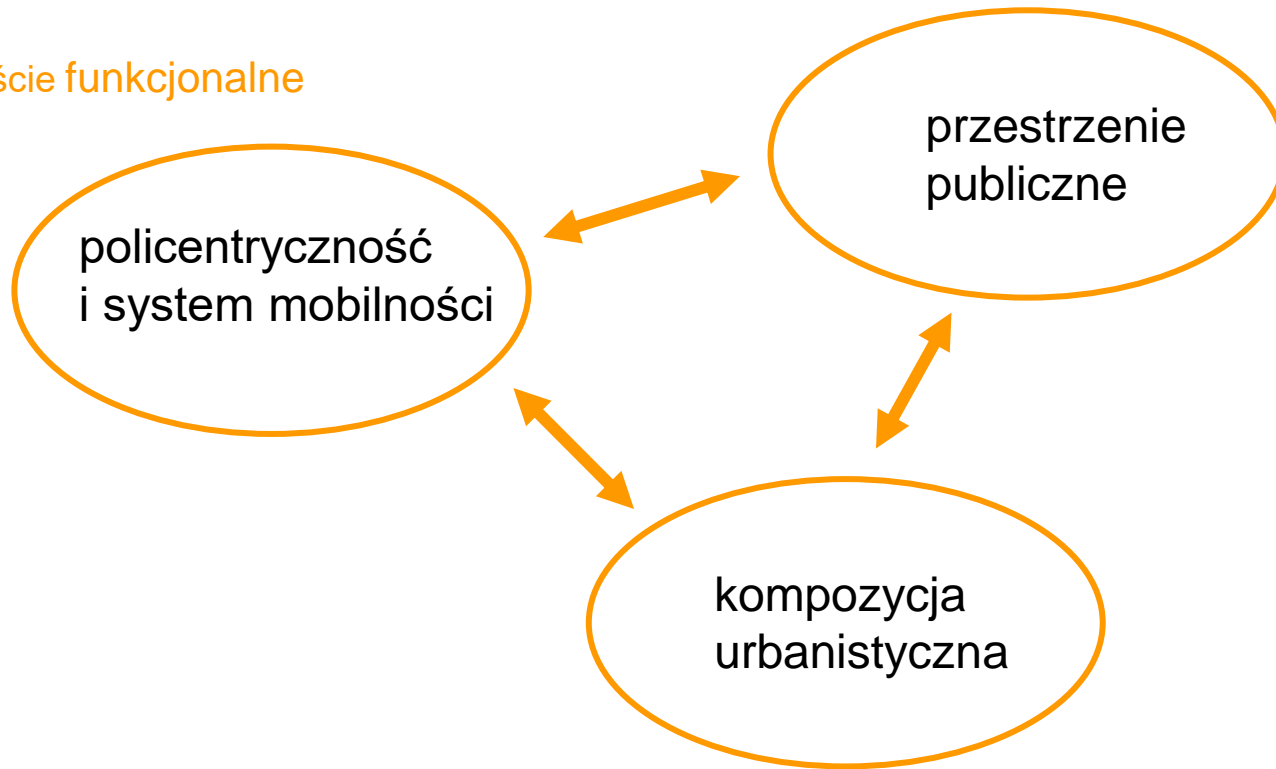
- central,
- homogenous,
- multi-centered,
- radial corridor,
- linear,
- satellite.

Najefektywniejszy okazał się model wielośrodkowy.



podjęcie społeczno-kulturowe

podjęcie funkcjonalne



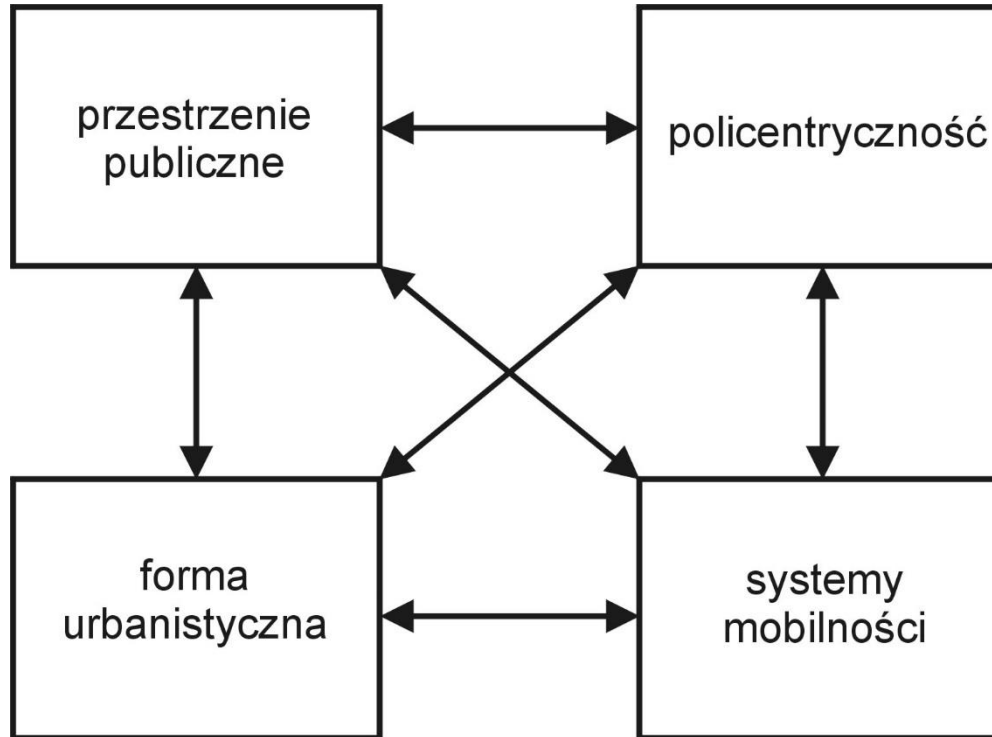
podjęcie estetyczno-kompozycyjne





**UMCS**

WYDZIAŁ NAUK O ZIEMI  
I GOSPODARSTWA PRZESTRZENNEJ



**Zestawienie szczegółowych problemów badawczych wymagających dalszych kierunkowych badań**

Zagadnienie podstawowe	Szczegółowe problemy badawcze
przestrzenie publiczne	<ul style="list-style-type: none"><li>– delimitacja,</li><li>– typologia,</li><li>– ocena,</li><li>– przestrzenie elementarne i miejska sieć przestrzeni publicznych,</li><li>– dostrajanie interdyscyplinarnych narzędzi badawczych,</li><li>– współczesna ewolucja i różnorodność przestrzeni publicznych,</li></ul>
policentryczność	<ul style="list-style-type: none"><li>– możliwość implementacji wyników badań amerykańskich na gruncie europejskim,</li><li>– program funkcjonalny centrów,</li><li>– centra a przestrzenie publiczne,</li><li>– policentryczność a skala miasta,</li><li>– relacje pomiędzy centrami,</li><li>– forma urbanistyczna centrów,</li><li>– policentryczność w kontekście aspektów ładu przestrzennego (przyrodniczego, ekonomicznego, funkcjonalnego, społecznego, kulturowego, estetycznego),</li></ul>
systemy mobilności	<ul style="list-style-type: none"><li>– kształtowanie systemu mobilności a struktura przestrzeni publicznych,</li><li>– kształtowanie systemu mobilności a forma urbanistyczna,</li><li>– harmonizacja różnych form mobilności (samochodowa indywidualna i zbiorowa, kolejowa, piesza, rowerowa)</li></ul>



Literatura:

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

<https://babel.hathitrust.org>