



Fundusze
Europejskie



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



WOLAŃSKI



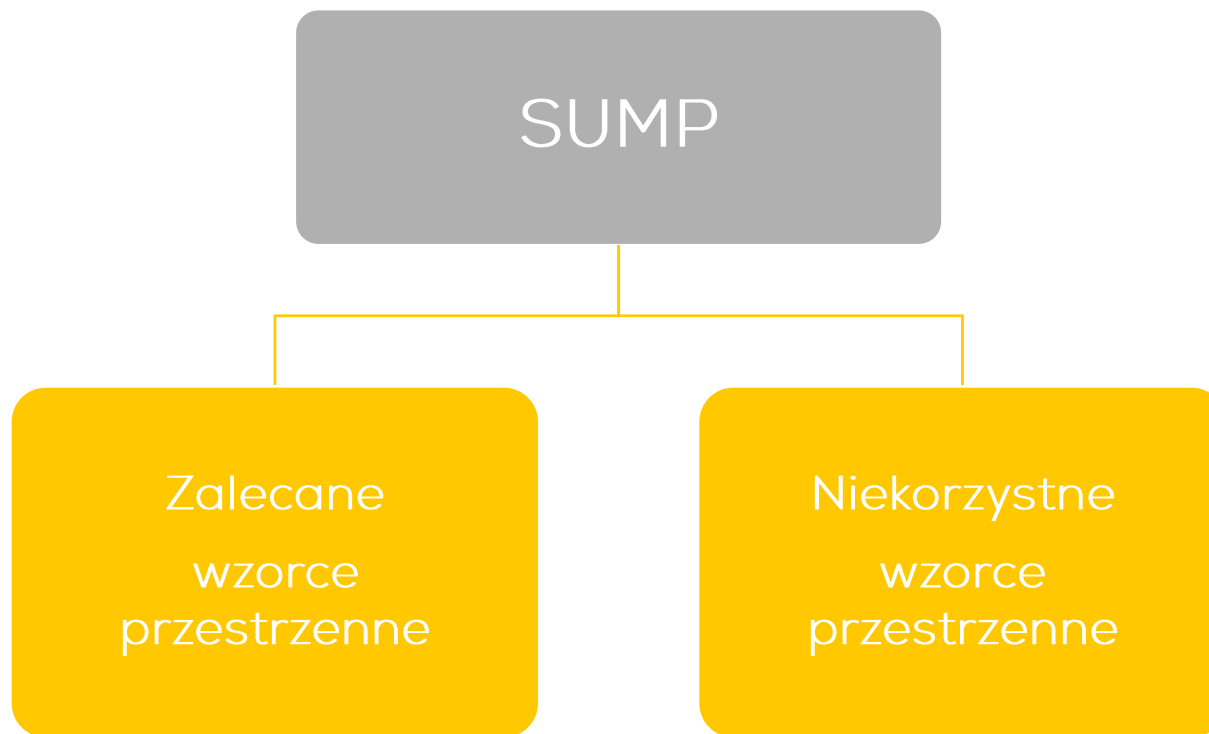
PLANOWANIE PRZESTRZENNE JAKO ELEMENT SUMP

Michał Babicki, dr Michał Wolański

MODELE ROZWOJU PRZESTRZENNEGO

Modele struktury funkcjonalno – przestrzennej w strategiach
MFiPR

WPLYW SUMP NA PRZESTRZEŃ



Ze względu na ukształtowaną strukturę – konieczność stosowania hybryd

Urban Pattern Specification – Stephen Marshall
Institute of Community Studies,
London 21st January 2005

MODELE ROZWOJU

Korzystne wzorce
Kolejność nie przypadkowa!

MODELE ROZWOJU

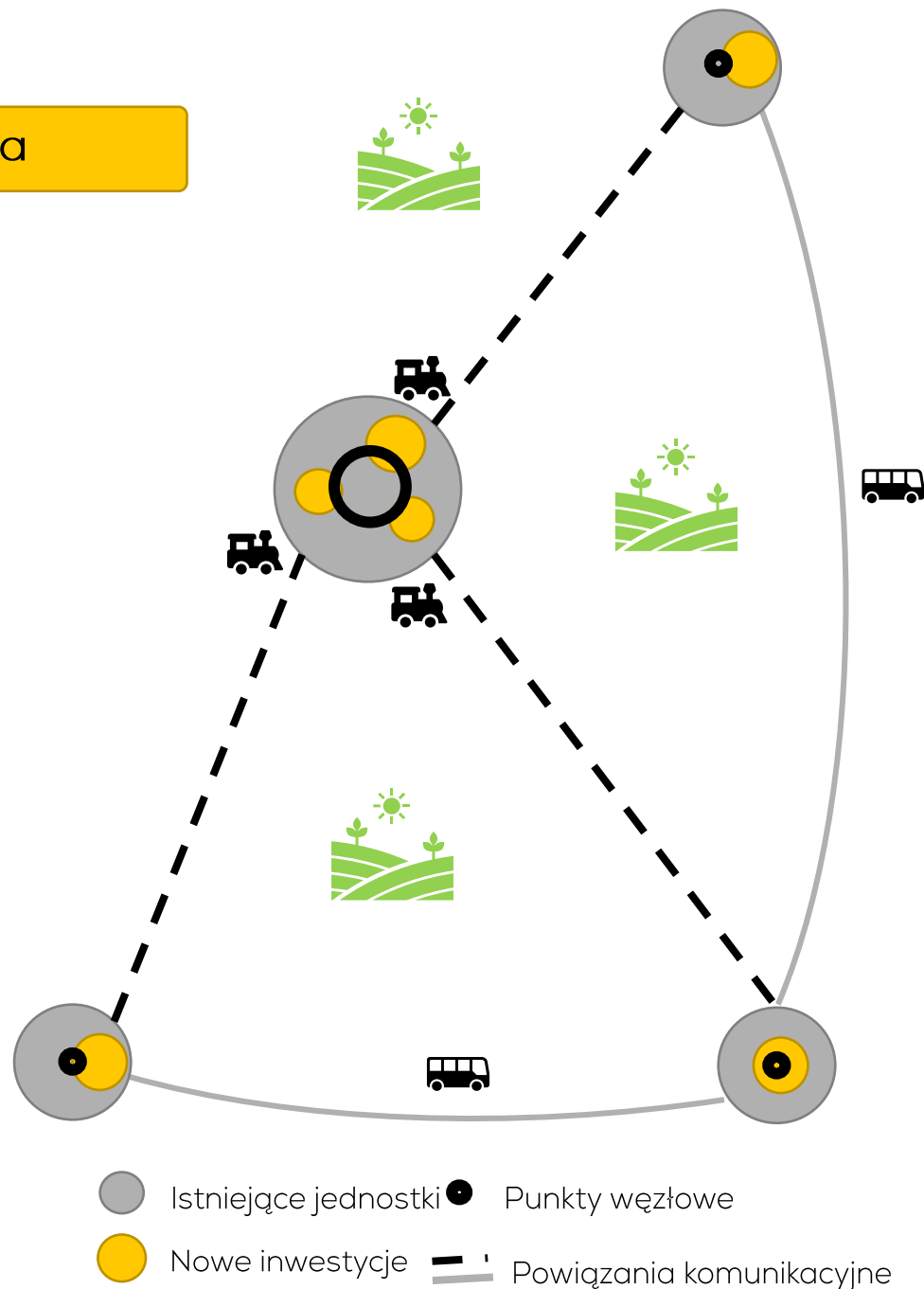
Zalecane - Intensyfikacja

Zagospodarowanie:

- Rewitalizacja
- Zagosp. terenów poprodukcyjnych i komunikacyjnych
- Uzupełnianie istniejącej zabudowy
- Zachowanie ciągłości zaplecza rekreacyjno-przyrodniczego (rezerwa pod sieci infrastruktury)

Mobilność:

- Wykorzystanie istniejącej sieci komunikacyjnej - brak potrzeby rozbudowy
- Duża efektywność finansowa inwestycji transportowych
- Możliwość stworzenia siatki komunikacji publicznej i punktów węzłowych



MODELE ROZWOJU

Garnizon
Gdańsk

Rewitalizacja terenu
dawnych koszar
wojskowych

Mieszkania
sklepy, biura



MODELE ROZWOJU

Garnizon

Rewitalizacja terenu
dawnych koszar
wojskowych

Mieszkania
sklepy, biura



MODELE ROZWOJU

Model krawędziowy

Zagospodarowanie:

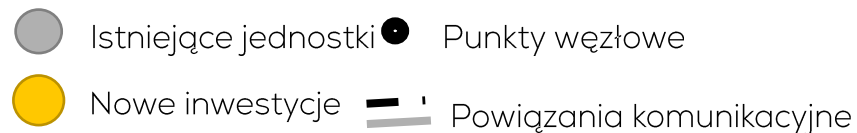
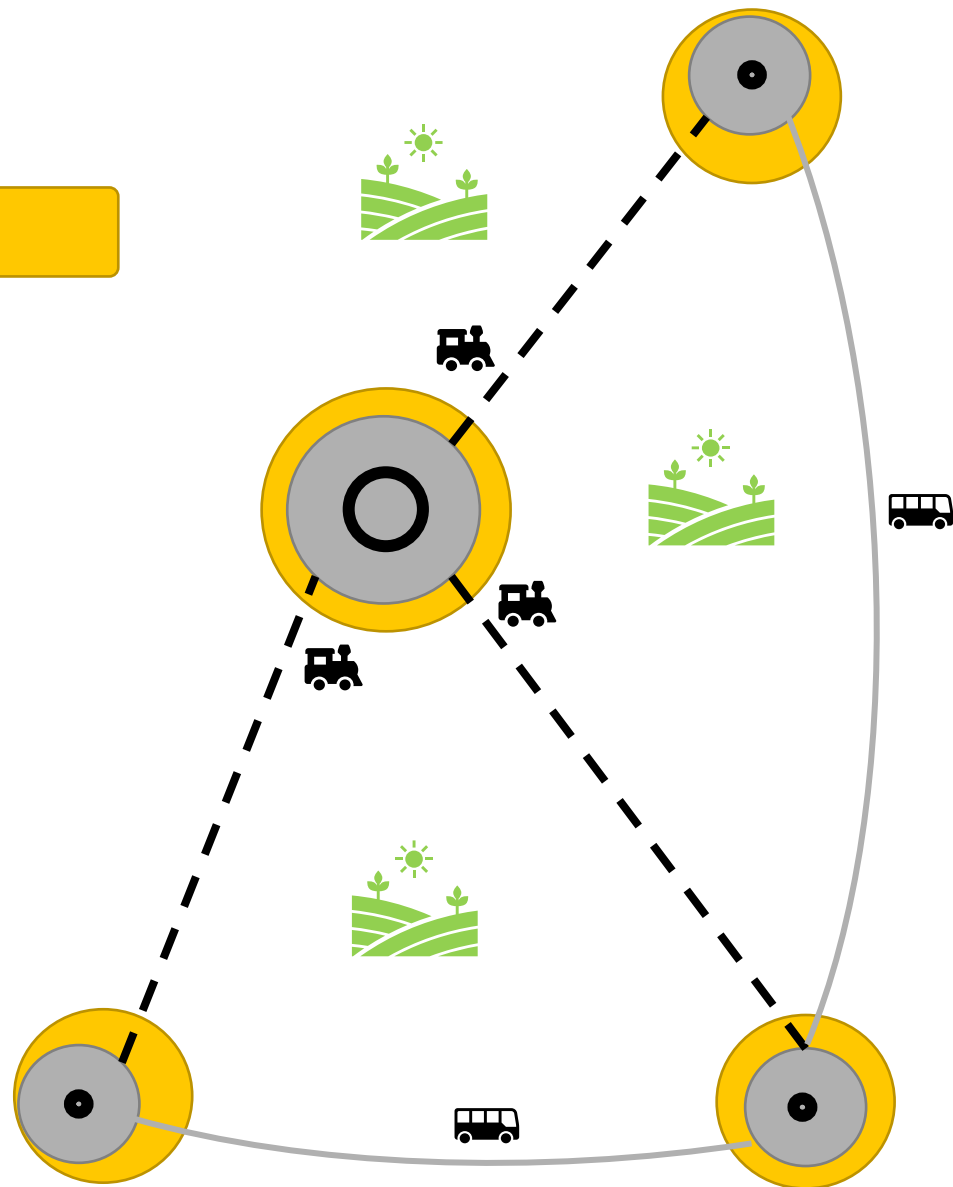
- Rozwój na terenach przyległych
- Intensywniejszy na terenach posiadających transport publiczny
- Zachowanie ciągłości zaplecza rekreacyjno-przyrodniczego (rezerwa pod sieci infrastruktury)

Mobilność:

- Wykorzystanie istniejącej sieci komunikacyjnej - brak potrzeby
- Duża efektywność finansowa inwestycji transportowych
- Możliwość stworzenia siatki komunikacji publicznej i punktów węzłowych

UWAGA

Rozwój krawędziowy musi być ograniczony w przestrzeni!



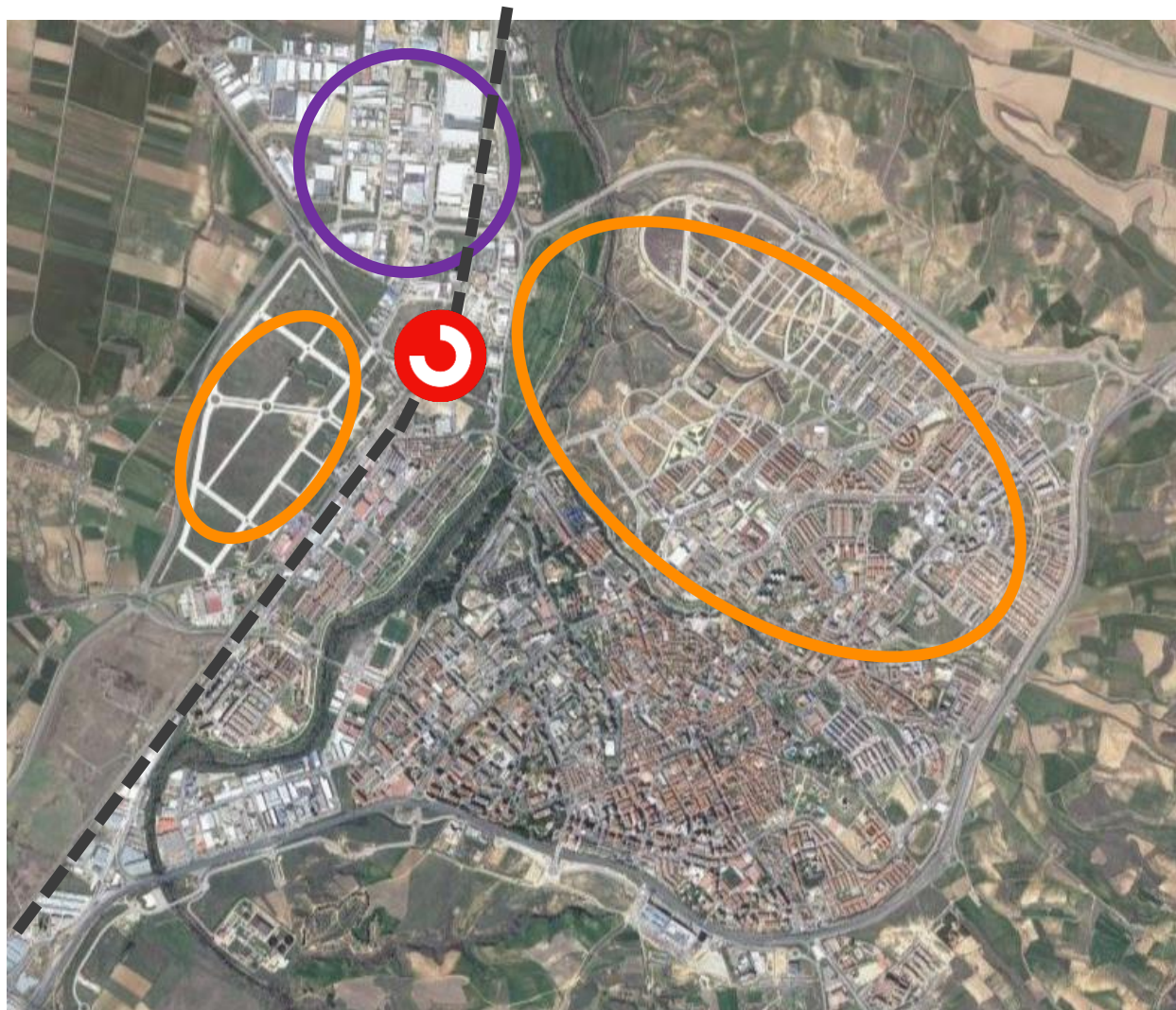
MODELE ROZWOJU

Guadalajara
(Hiszpania)
Obszar metropolitalny
Madrytu

Rozwój krawędziowy
jednostki satelitarnej w
graniach
wyznaczonych przez
obwodnicę

Rozwój w kierunku
stacji SKM
Koralik na nici - obszar
metropolitalny

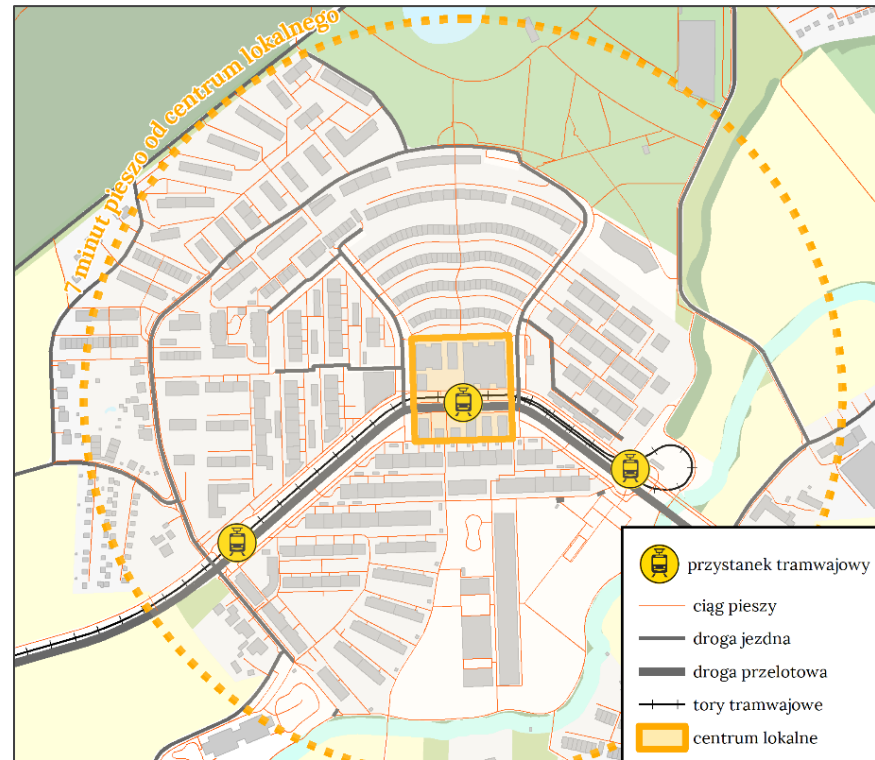
Tereny przemysłowe
stanowiące część
struktury miasta



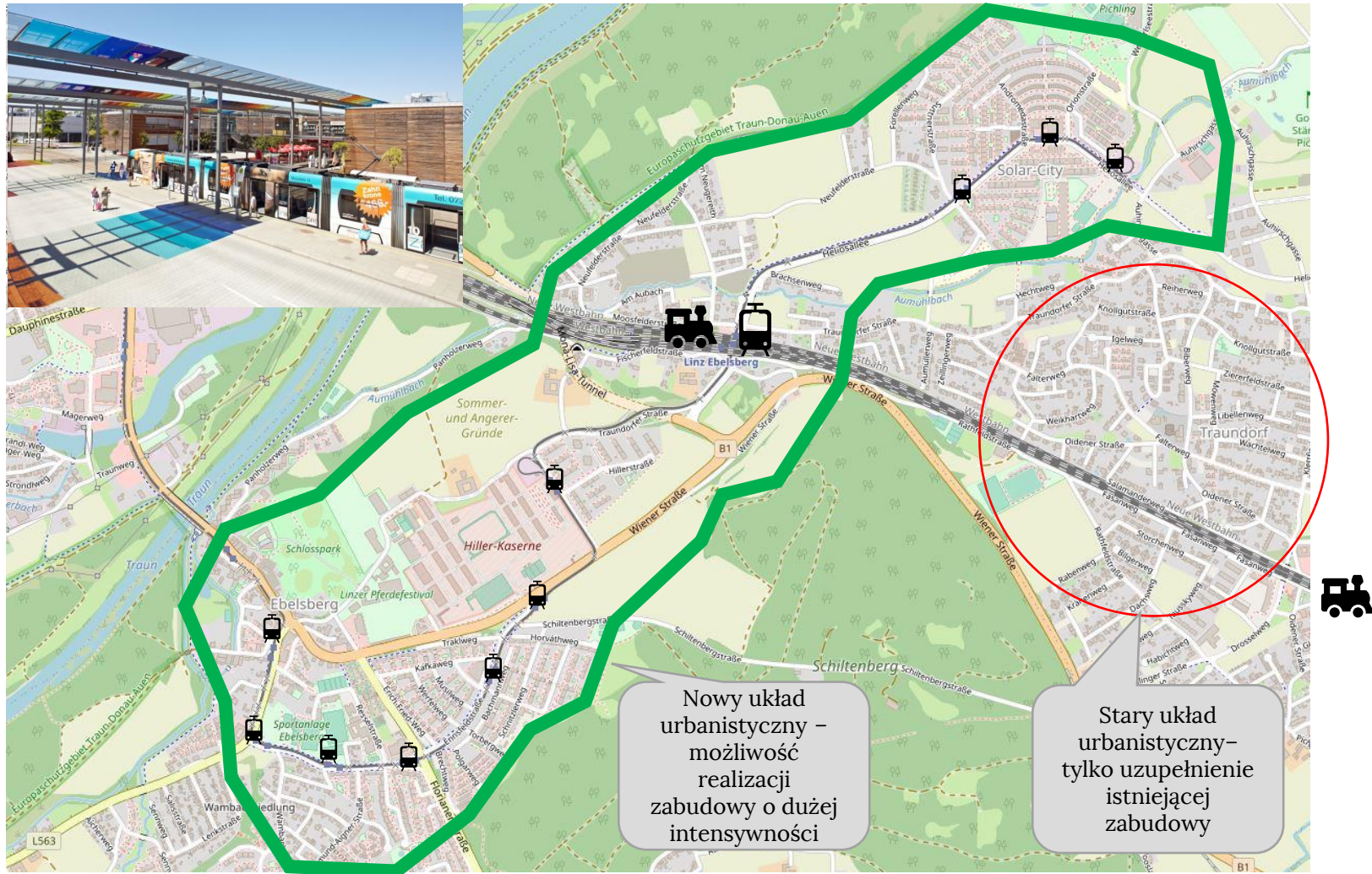
MODELE ROZWOJU

Linz
(Austria)
Solar City

Rozwój krawędziowy jednostki na
przedłużeniu powiązania
komunikacyjnego – tramwaj



MODELE ROZWOJU



MODELE ROZWOJU

Model „koralików na nici”

Zagospodarowanie:

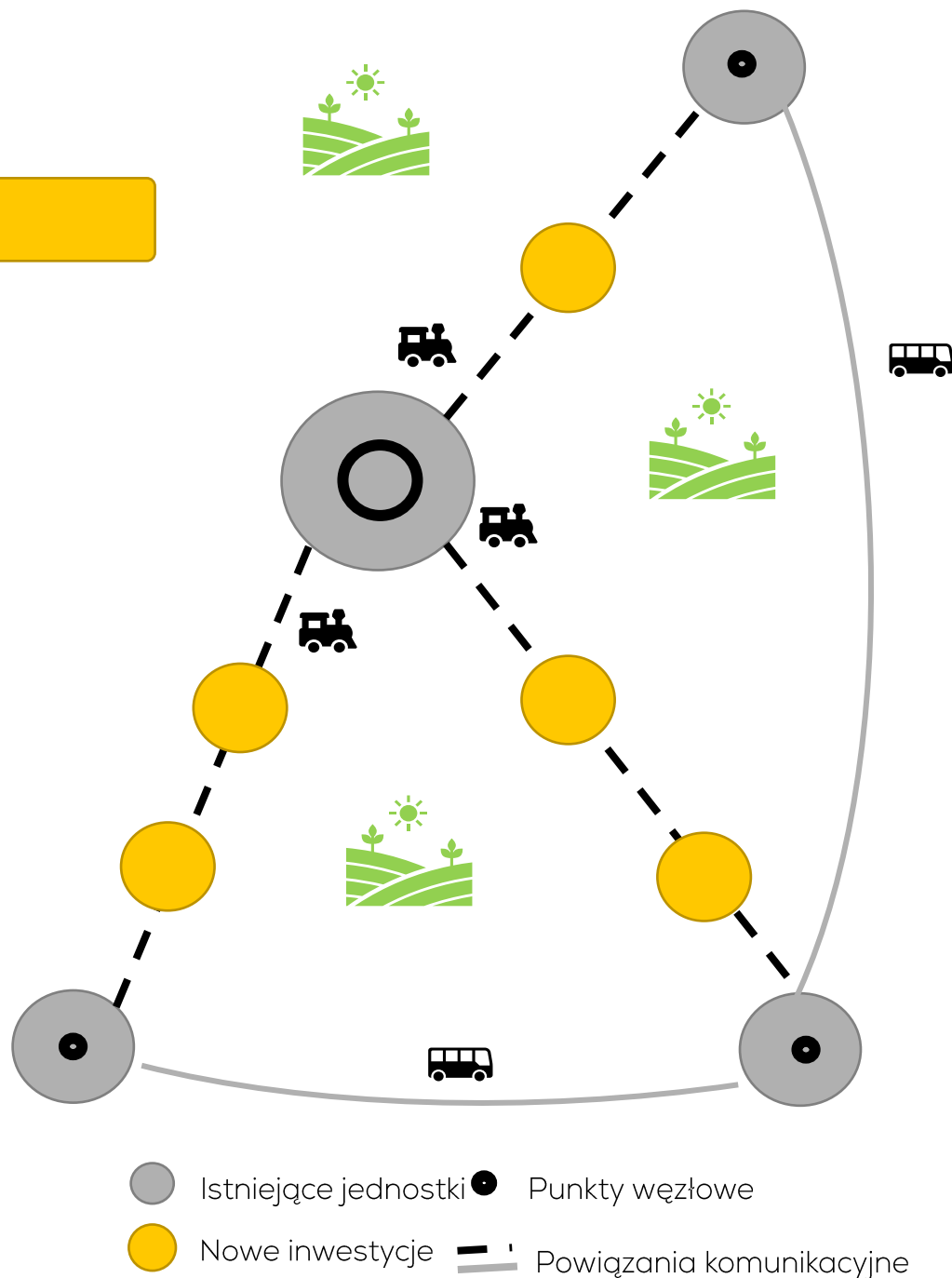
- Intensywny rozwój na terenach posiadających transport szynowy
- Zachowanie ciągłości zaplecza rekreacyjno-przyrodniczego (rezerwa pod sieci infrastruktury)

Mobilność:

- Wykorzystanie istniejącej sieci komunikacyjnej
- Duża efektywność finansowa inwestycji transportowych
- Możliwość stworzenia siatki komunikacji publicznej i węzłowych

UWAGA

Wielkość koralików musi być ograniczona w przestrzeni!



MODELE ROZWOJU

Model pasmowo-węzłowy Wersja „koralików na nici”

Zagospodarowanie:

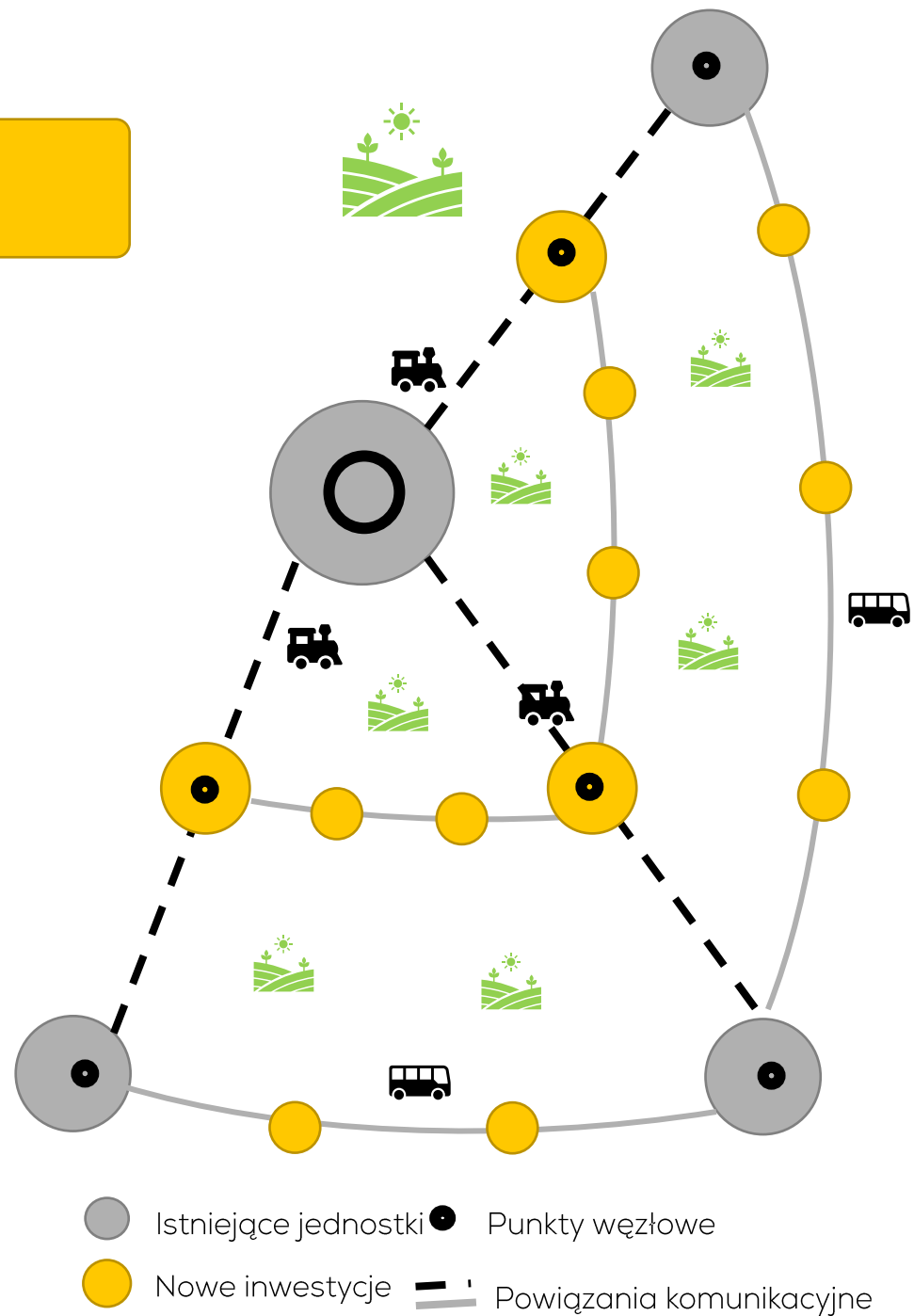
- Intensywny rozwój na terenach posiadających transport szynowy (budowa węzłów)
- Utworzenie pasm poprzecznych powiązanych z siecią szkieletową
- Zachowanie ciągłości zaplecza rekreacyjno-przyrodniczego (rezerwa pod sieci infrastruktury)

Mobilność:

- Wykorzystanie istniejącej sieci komunikacyjnej
- Duża efektywność finansowa inwestycji transportowych
- Możliwość stworzenia siatki komunikacji publicznej i węzłów

UWAGA

Wielkość koralików musi być ograniczona w przestrzeni!



MODELE ROZWOJU

Model nowych jednostek osadniczych (satelitarny)

Zagospodarowanie:

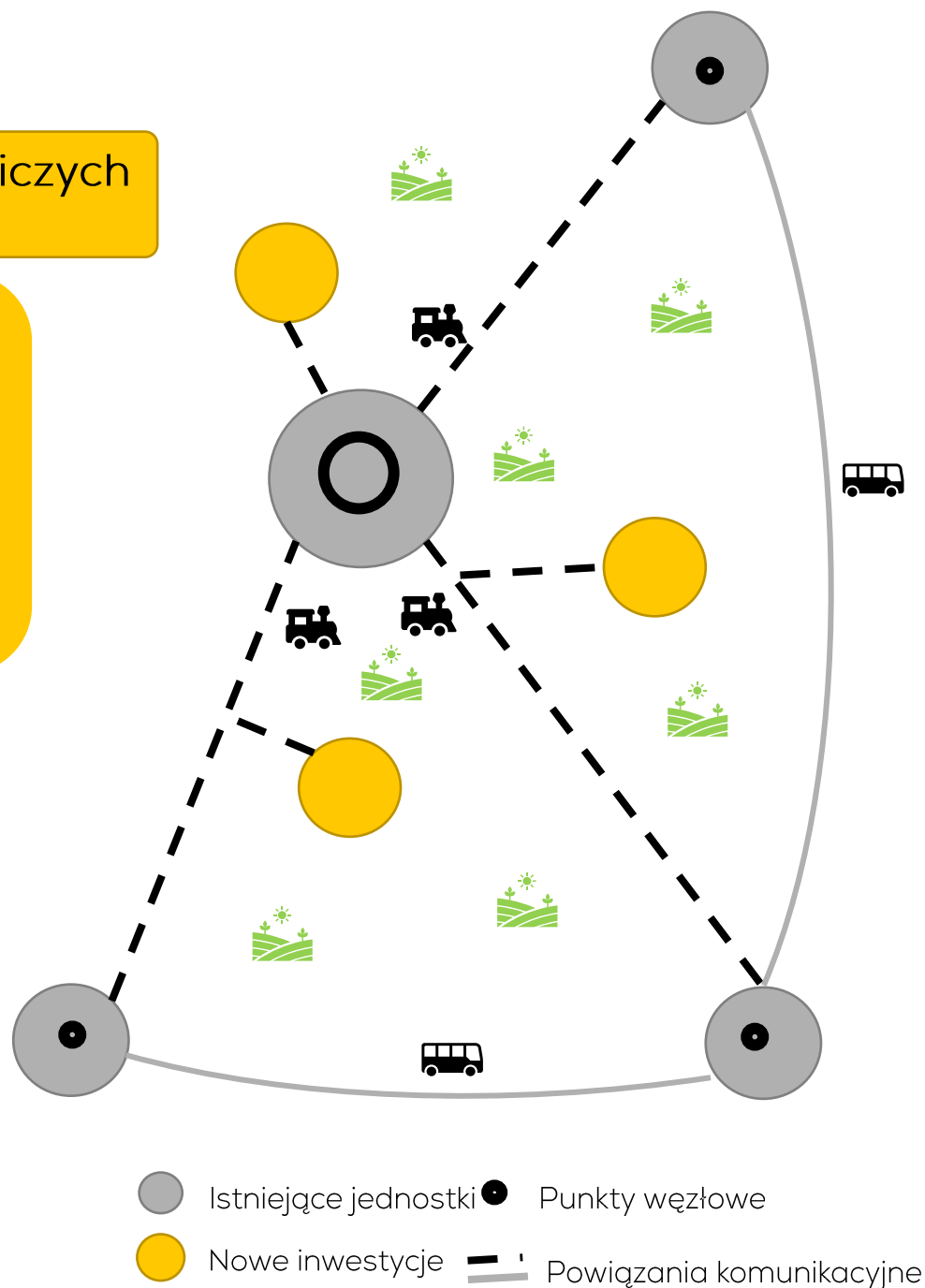
- Rozwój nowych jednostek osadniczych
- Ich rozwój oparty jest o powiązanie z siecią transportową (głównie szyna)
- Zachowanie ciągłości zaplecza rekreacyjno-przyrodniczego (rezerwa pod sieci infrastruktury)

Mobilność:

- Rozbudowy sieci komunikacyjnej – znany zakres i potrzeby transportowe
- Większa efektywność inwestycji

UWAGA

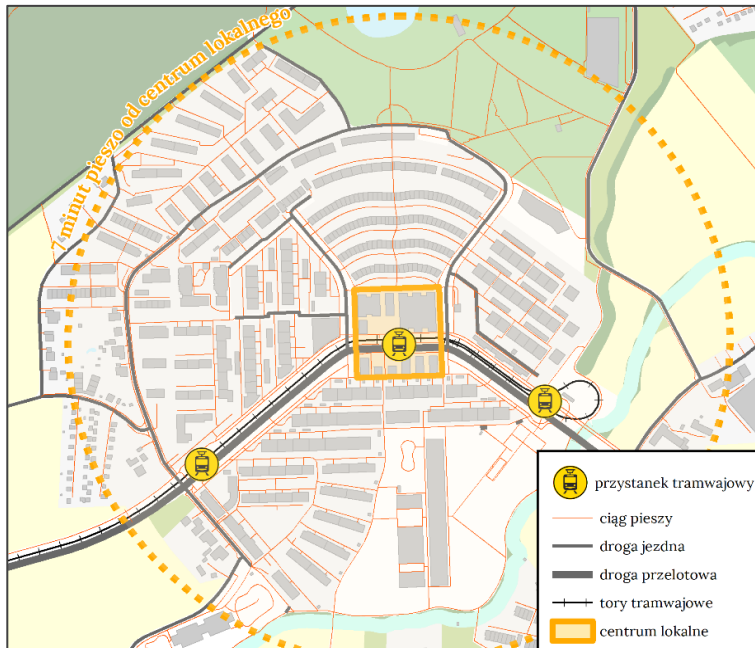
Rozwój jednostek musi być ograniczony w przestrzeni!



MODELE ROZWOJU

Miasto Linz - Solar City
(Austria)

Przykład miasta/obszaru średniej wielkości



Guadalajara
(Hiszpania)

Przykład obszaru metropolitalnego



UWAGA!

Model „koralików na nici” i nowych jednostek osadniczych

KONSUMUJE MODEL INTENSYFIKACJI I
MODEL ROZWOJU KRAWĘDZIOWEGO

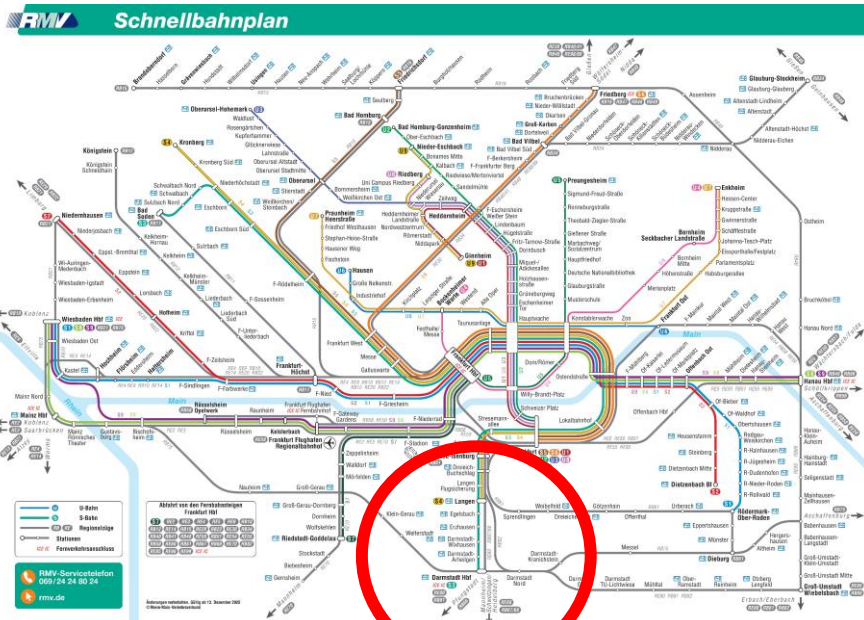
!!!

LOKALIZACJA TERENÓW INWESTYCYJNYCH

WZGLĘDEM SIECI KOMUNIKACYJNEJ

Obszar policentryczny
Frankfurt (Main) / Mainz / Wiesbaden / Darmstadt
(Niemcy)

Zintensyfikowany uporządkowany rozwój
zabudowy na kanwie linii transportu
szynowego (SKM)
Podtrzymanie kierunku rozwoju z okresu
industrialnego



MODELE ROZWOJU

Nie korzystne wzorce

MODELE ROZWOJU

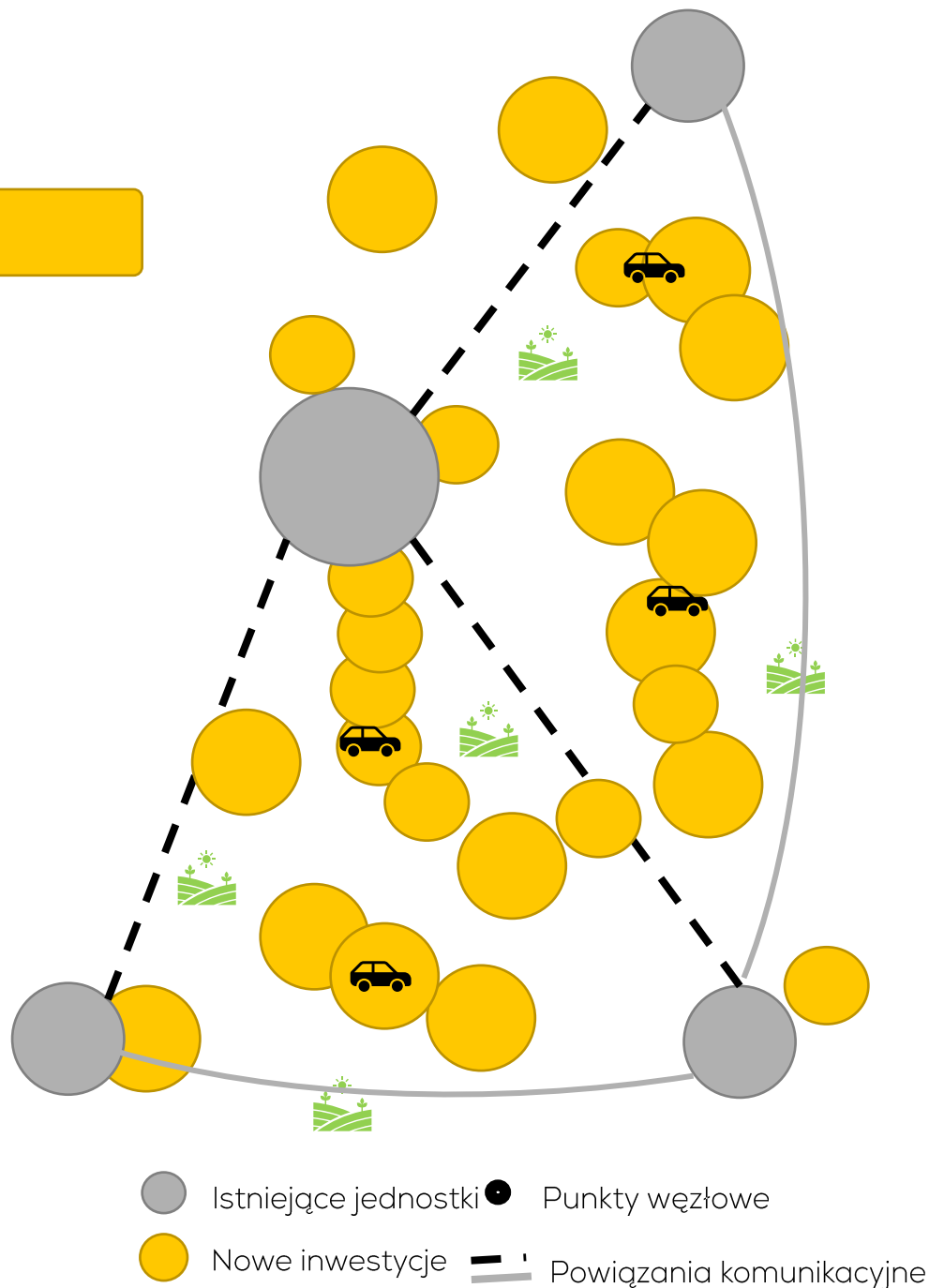
Model wolnorynkowy

Zagospodarowanie:

- Nieskoordynowany intensywny rozwój na wszystkich terenach
- Brak ciągłości zaplecza rekreacyjno-przyrodniczego (brak rezerwy pod sieci infrastruktury)
- Brak możliwości budowy punktów węzłowych

Mobilność:

- Brak możliwości w sposób efektywny wykorzystania istniejącej sieci komunikacyjnej
- Ponad miarowa rozbudowa sieci komunikacyjnych
- Niska efektywność inwestycji



MODELE ROZWOJU

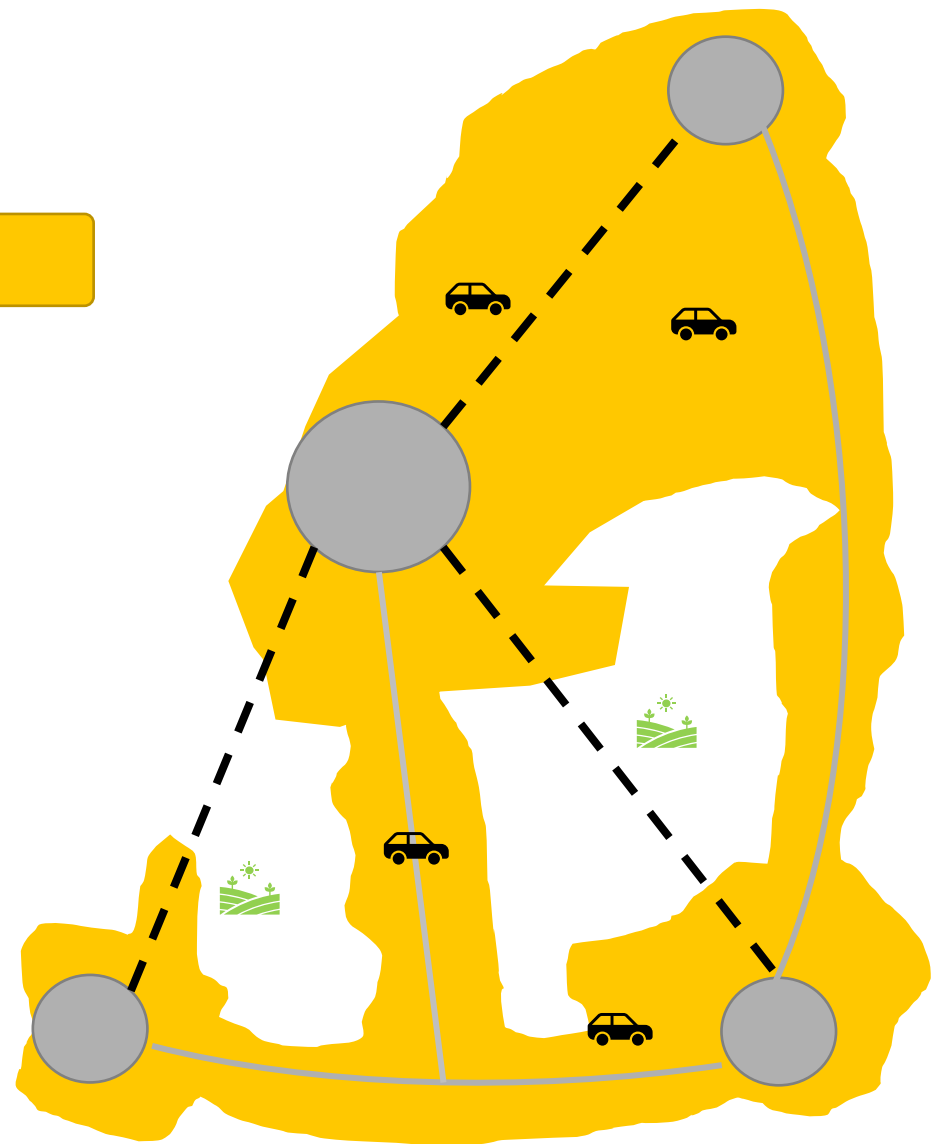
Model pasmowy-korytarzowy

Zagospodarowanie:

- Nieskoordynowany intensywny rozwój w pasmach
- Brak ciągłości zaplecza rekreacyjno-przyrodniczego (rezerwa pod sieci infrastruktury)
- Brak możliwości wyznaczenia punktów węzłowych - rozmyte funkcje

Mobilność:

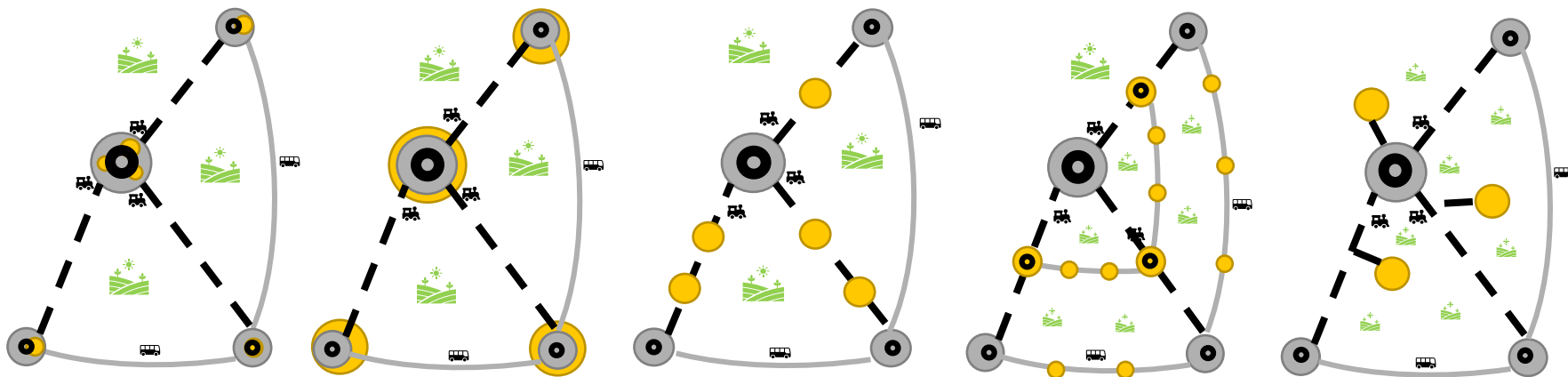
- Brak możliwości w sposób efektywny wykorzystania istniejącej sieci komunikacyjnej
- Wysokie koszty budowy powiązań poprzecznych - obudowane ciągi komunikacyjne - bariera rozwojowa



- Istniejące jednostki
- Punkty węzłowe
- Nowe inwestycje
- Powiązania komunikacyjne

MODELE ROZWOJU – PODSUMOWANIE

Zalecane modele rozwoju

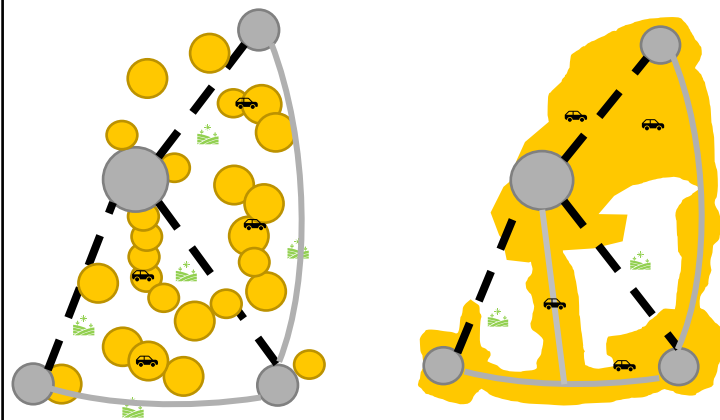


Chaotyczna zabudowa
zwiększa koszty
funkcjonowania

Polska

Rozrost obszarów
funkcyjnych w
sposób
niezorganizowany

Niezalecane modele rozwoju



Model struktury
funkcyjno –
przestrzennej
(strategie) **powinien**
uwzględniać zalecane
modele rozwoju

W aktualnej sytuacji w
Polsce konieczność
stosowania hybrid

Lokalizacja terenów inwestycyjnych względem sieci komunikacyjnej

LOKALIZACJA TERENÓW INWESTYCYJNYCH WZGLĘDEM SIECI KOMUNIKACYJNEJ

Tereny inwestycyjne – mieszkaniowe i przemysłowe są lokalizowane jako element tkanki miejskiej – nie jako samotne wyspy

Włącznie w system tkanki miejskiej pozwala na lepsze zaplanowanie mobilności

Lokalizacja infrastruktury transportowej drogowej (wyższej kategorii – drogi krajowe, wojewódzkie) nie jest determinantą lokalizacji terenów inwestycyjnych

Drogi krajowe i wojewódzkie służą do przemieszczania się osób i towarów na większe odległości (drogi tranzytowe). Drogi powiatowe i gminne służą do obsługi ruchu lokalnego i obsługi terenów inwestycyjnych.

Tereny inwestycyjne – determinanta dostępność do transportu szynowego lub komunikacji publicznej z priorytetem –(np. BRT- jeżeli istnieje lub jest planowany)

Możliwość rozwoju na kanwie linii (nici transportowych) – dotyczy przewozu osób i towarów

LOKALIZACJA TERENÓW INWESTYCYJNYCH WZGLĘDEM SIECI KOMUNIKACYJNEJ

Guadalajara
(Hiszpania)
Obszar metropolitalny
Madrytu

Rozwój krawędziowy
jednostki satelitarnej w
graniach
wyznaczonych przez
obwodnicę

Rozwój w kierunku
stacji SKM
Koralik na nici - obszar
metropolitalny

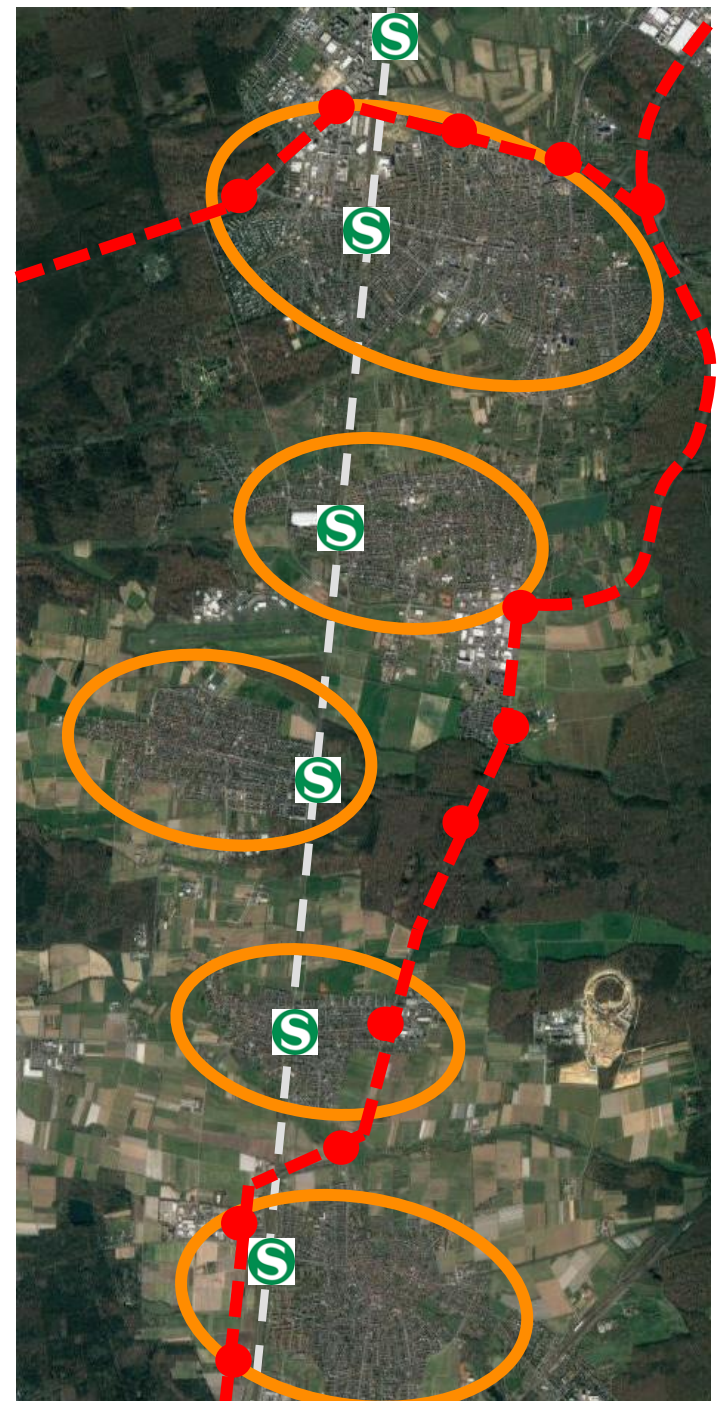
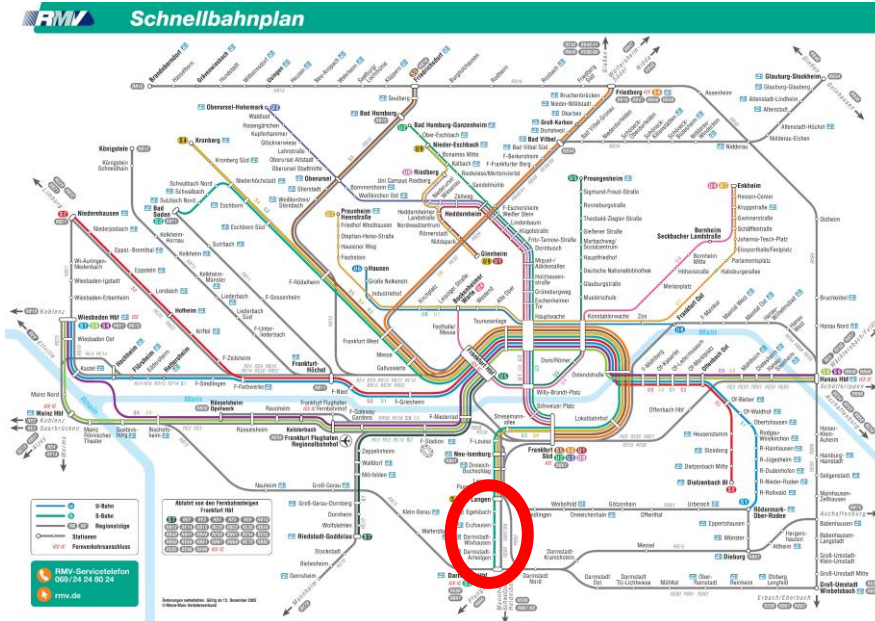
Tereny przemysłowe
stanowiące część
struktury miasta



LOKALIZACJA TERENÓW INWESTYCYJNYCH WZGLĘDEM SIECI KOMUNIKACYJNEJ

Obszar policentryczny
Frankfurt / Mainz / Wiesbaden /
Darmstadt
(Niemcy)

Zintensyfikowany uporządkowany rozwój
zabudowy na kanwie linii transportu
szynowego (SKM)

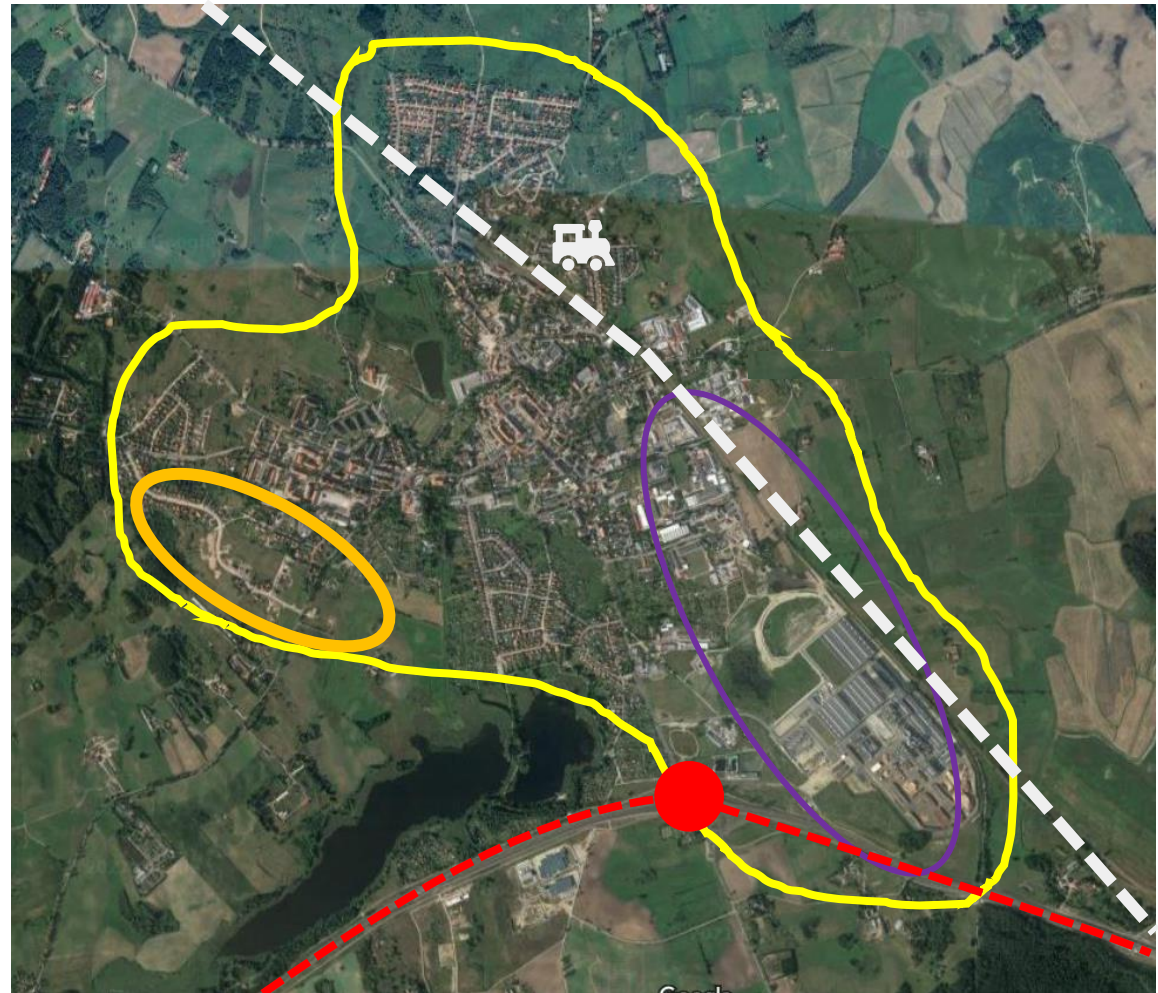


LOKALIZACJA TERENÓW INWESTYCYJNYCH WZGLĘDEM SIECI KOMUNIKACYJNEJ

Biskupiec

Nowe tereny
rozwojowe –
zabudowa
mieszkaniowa –
stanowi dopełnienie
układu przestrzennego

Tereny przemysłowe –
stanowią część układu
przestrzennego miasta
– posiadają dostęp do
dróg oraz linii kolejowej



LOKALIZACJA TERENÓW INWESTYCYJNYCH WZGLĘDEM SIECI KOMUNIKACYJNEJ

Rethel
(Francja)

Przebieg obwodnicy (autostrady) nie jest determinantą (samą w sobie) lokalizacji terenów inwestycyjnych

Determinantą lokalizacji funkcji jest planowanie przestrzenne

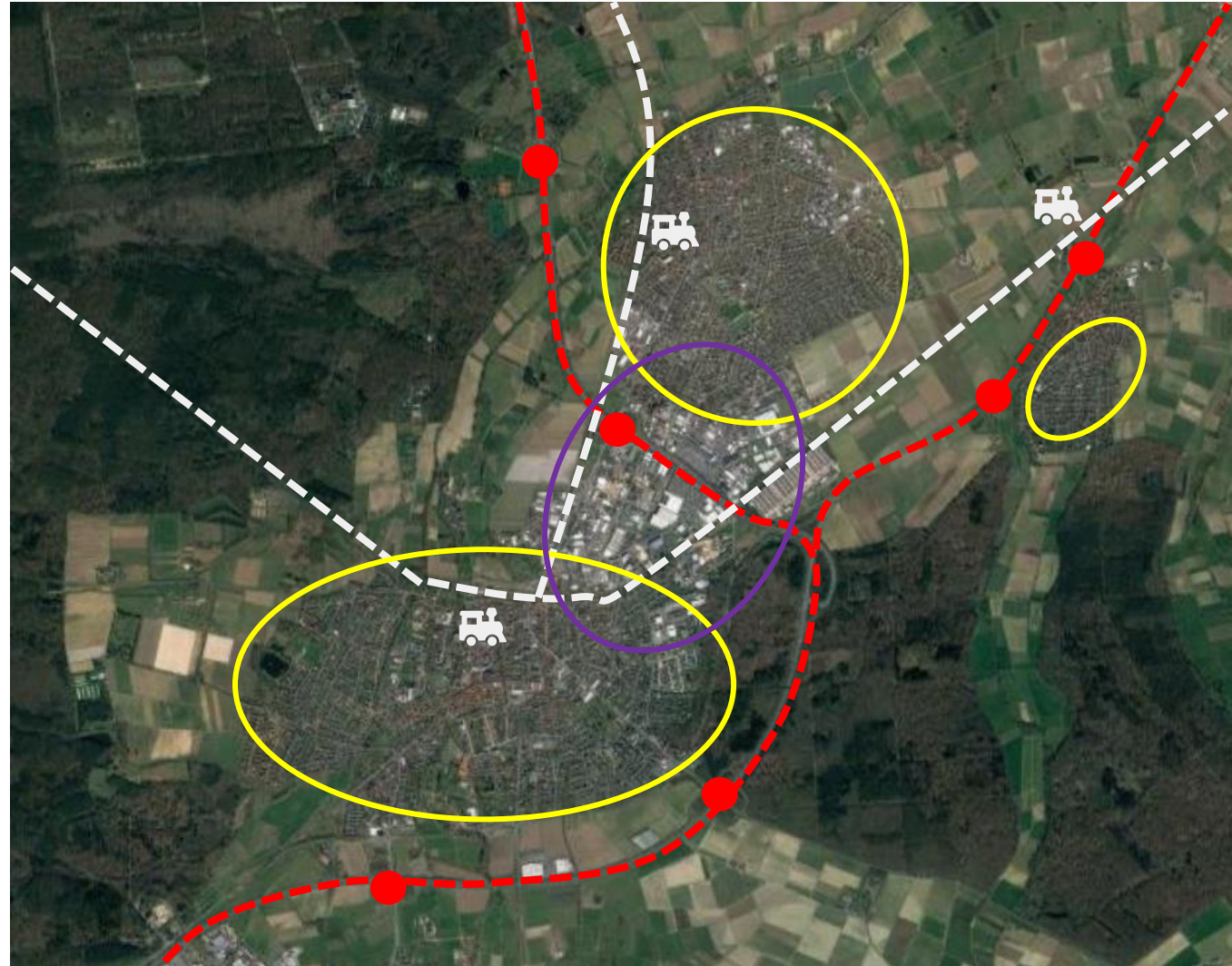


LOKALIZACJA TERENÓW INWESTYCYJNYCH WZGLĘDEM SIECI KOMUNIKACYJNEJ

Diebourg, Münster
(Hessen)
(Niemcy)

Przebieg obwodnic nie jest determinantą (samą w sobie) lokalizacji terenów inwestycyjnych - pełnią funkcje dróg tranzytowych

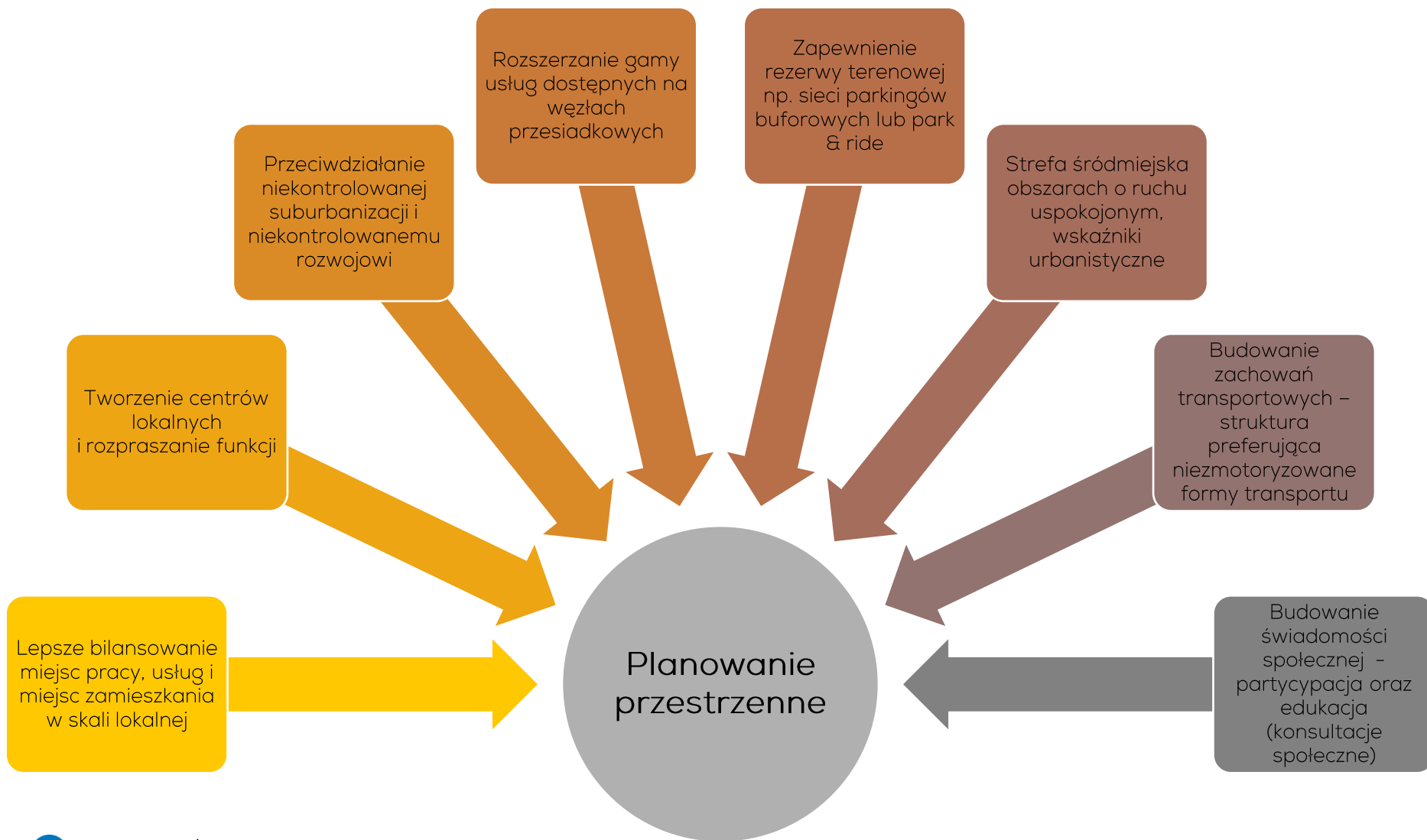
Determinantą lokalizacji funkcji jest planowanie przestrzenne



Planowanie przestrzenne a SUMP

Dokumenty

PUNKTY WSPÓLNE Z SUMP



SUMP A STRATEGIE

CZĘŚĆ DIAGNOSTYCZNA SUMP
=
DIAGNOZA NA POTRZEBY STRATEGII

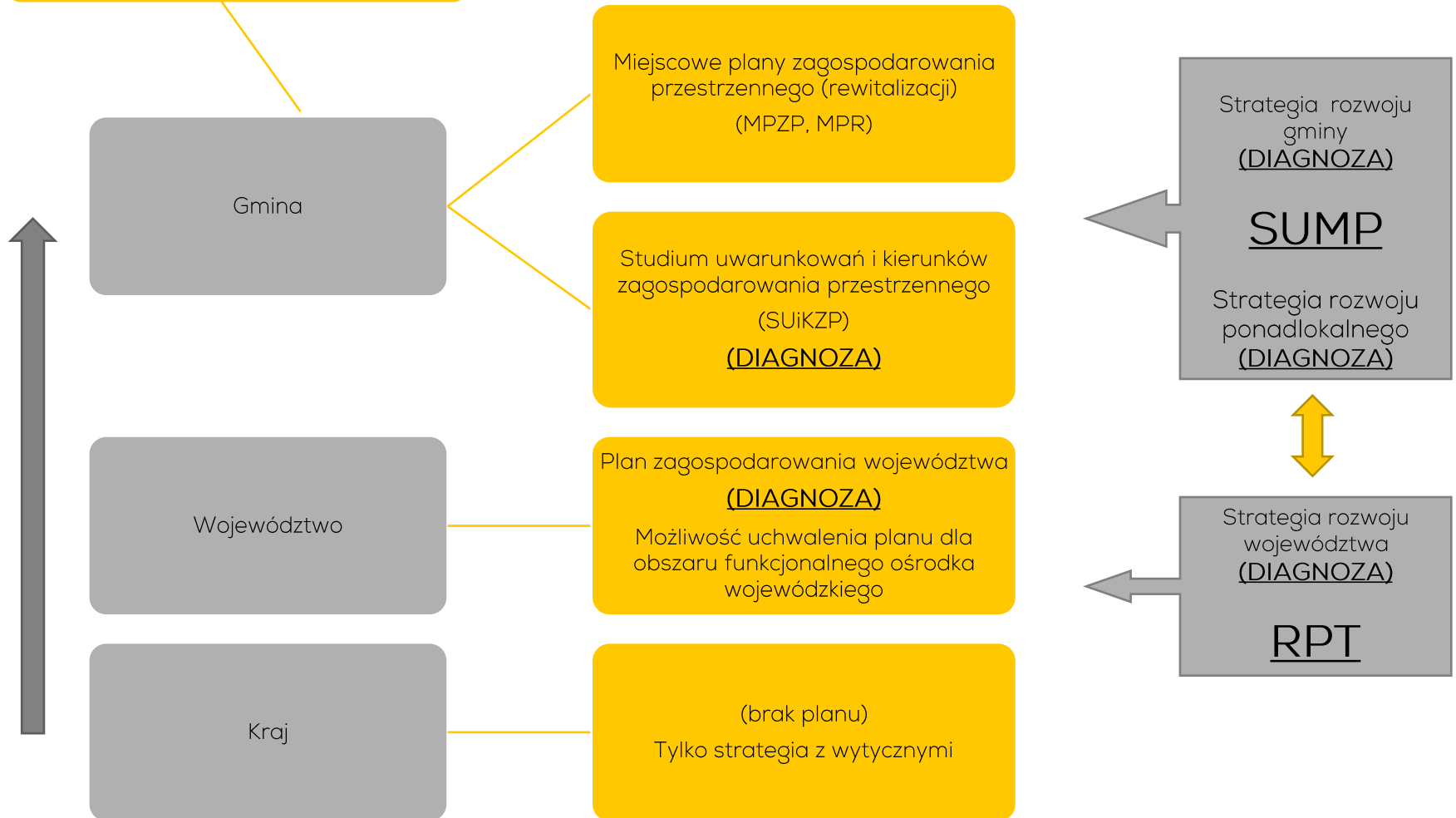


POLITYKA PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO

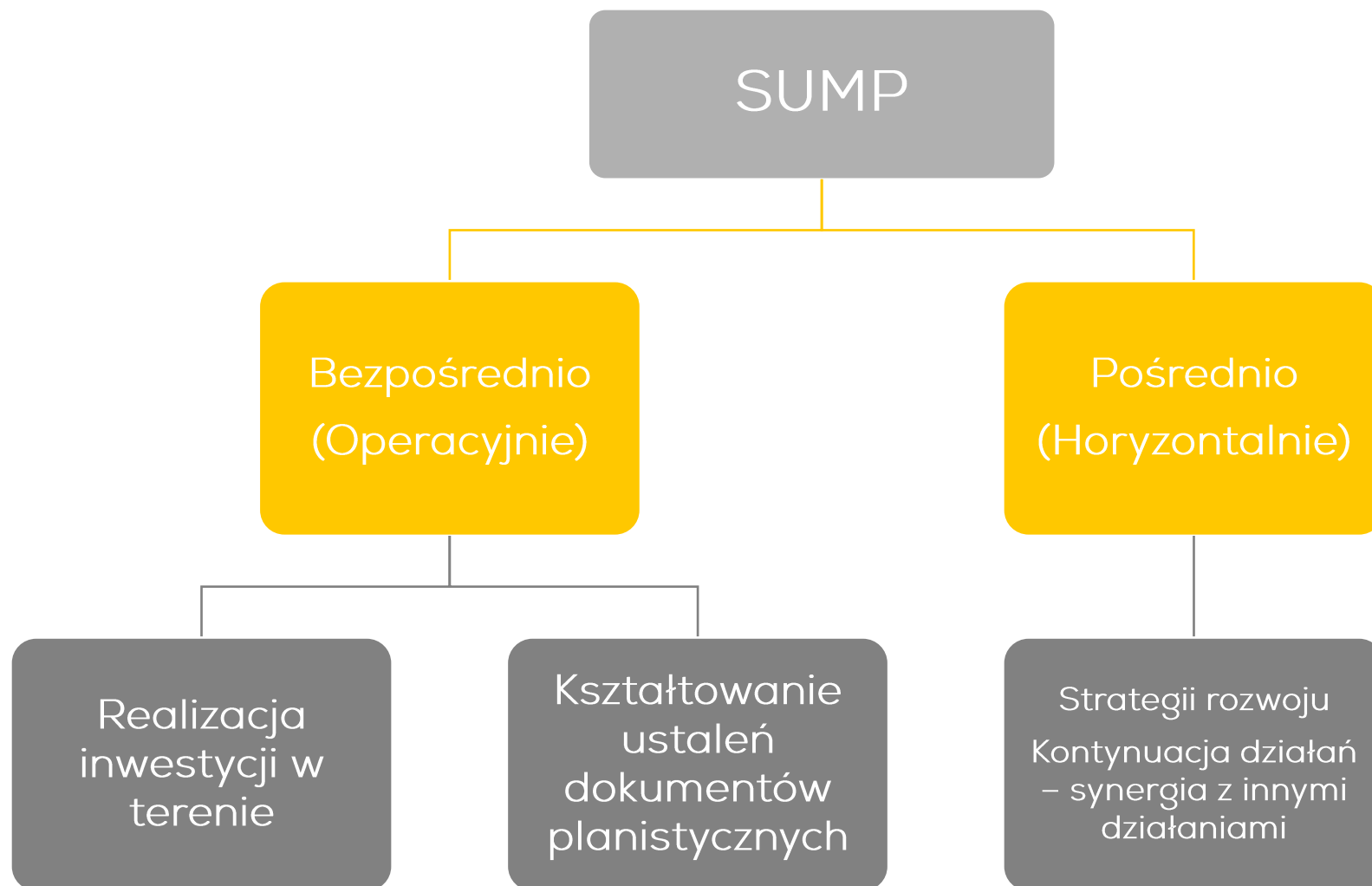
Decyzje o lokalizacji i warunkach zabudowy
De facto wyłączone z systemu planowania przestrzennego
NAJWIĘKSZY PROBLEM

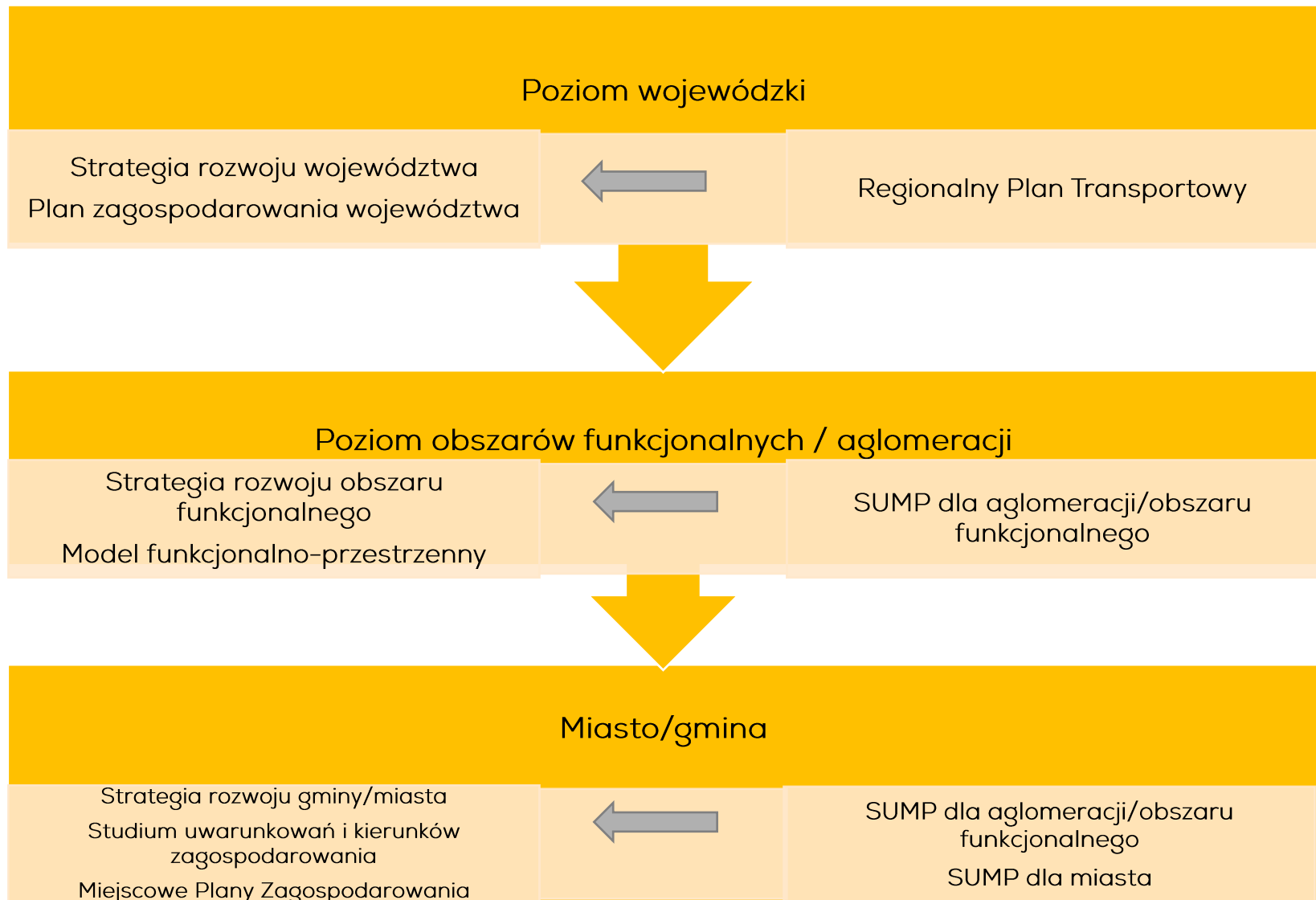


?

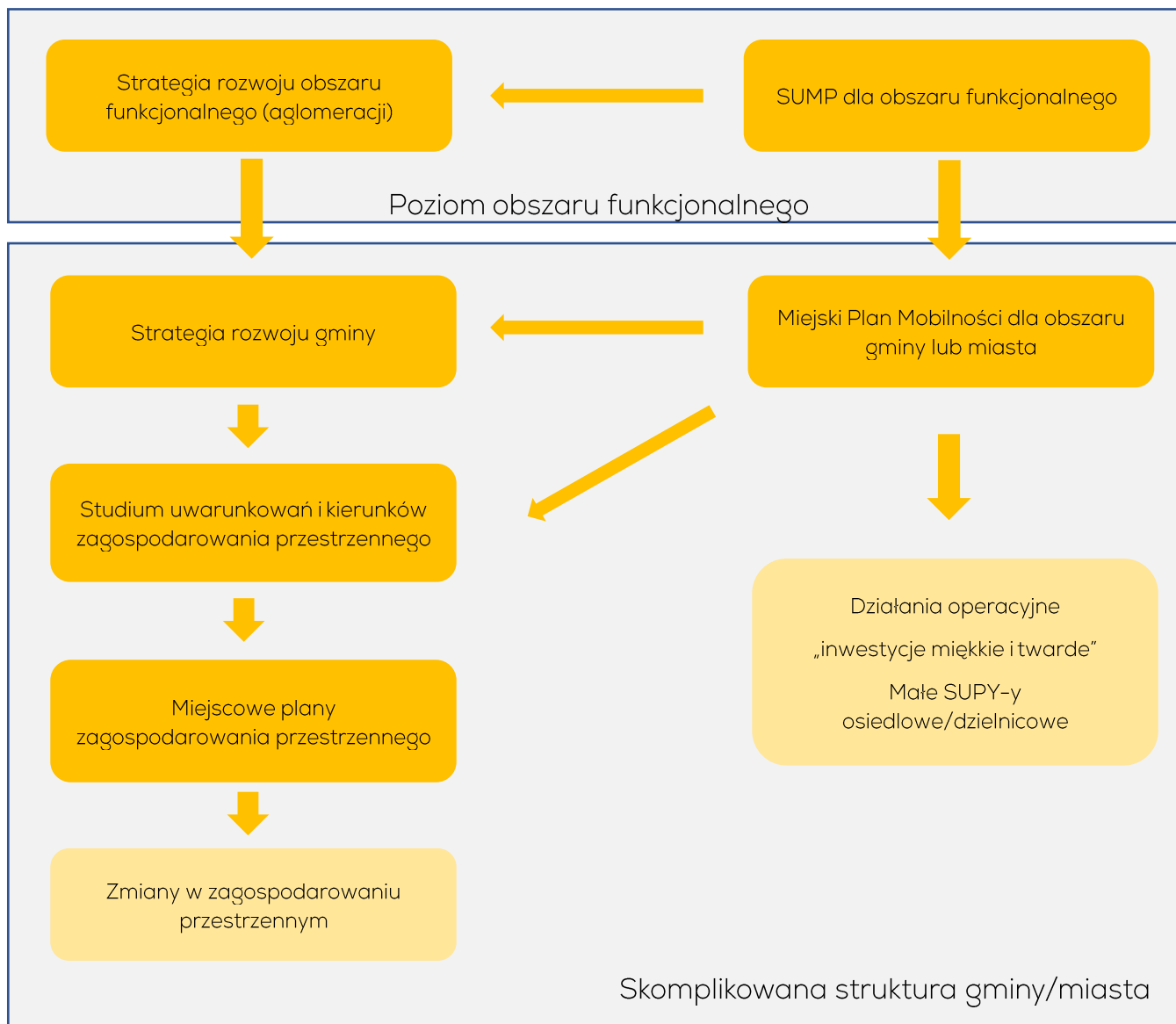


WPLYW SUMP NA PRZESTRZEŃ





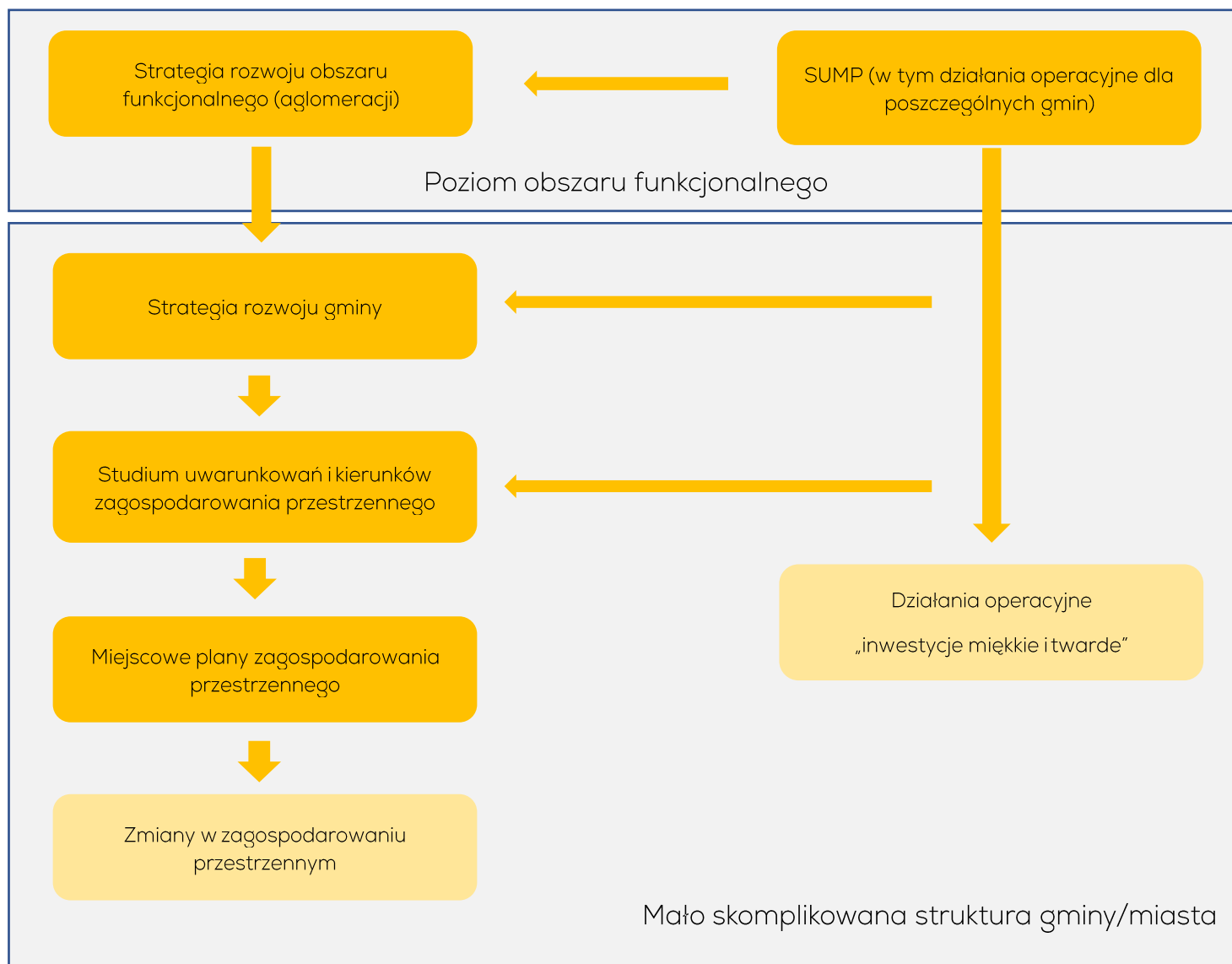
SUMP – STRATEGIA – DOKUMENTY PLANISTYCZNE



Bardzo duży obszar funkcjonalny

Bardzo duży obszar metropolitalny

SUMP – STRATEGIA – DOKUMENTY PLANISTYCZNE



Obszar funkcjonalny



WOLAŃSKI



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

