



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



WOLAŃSKI

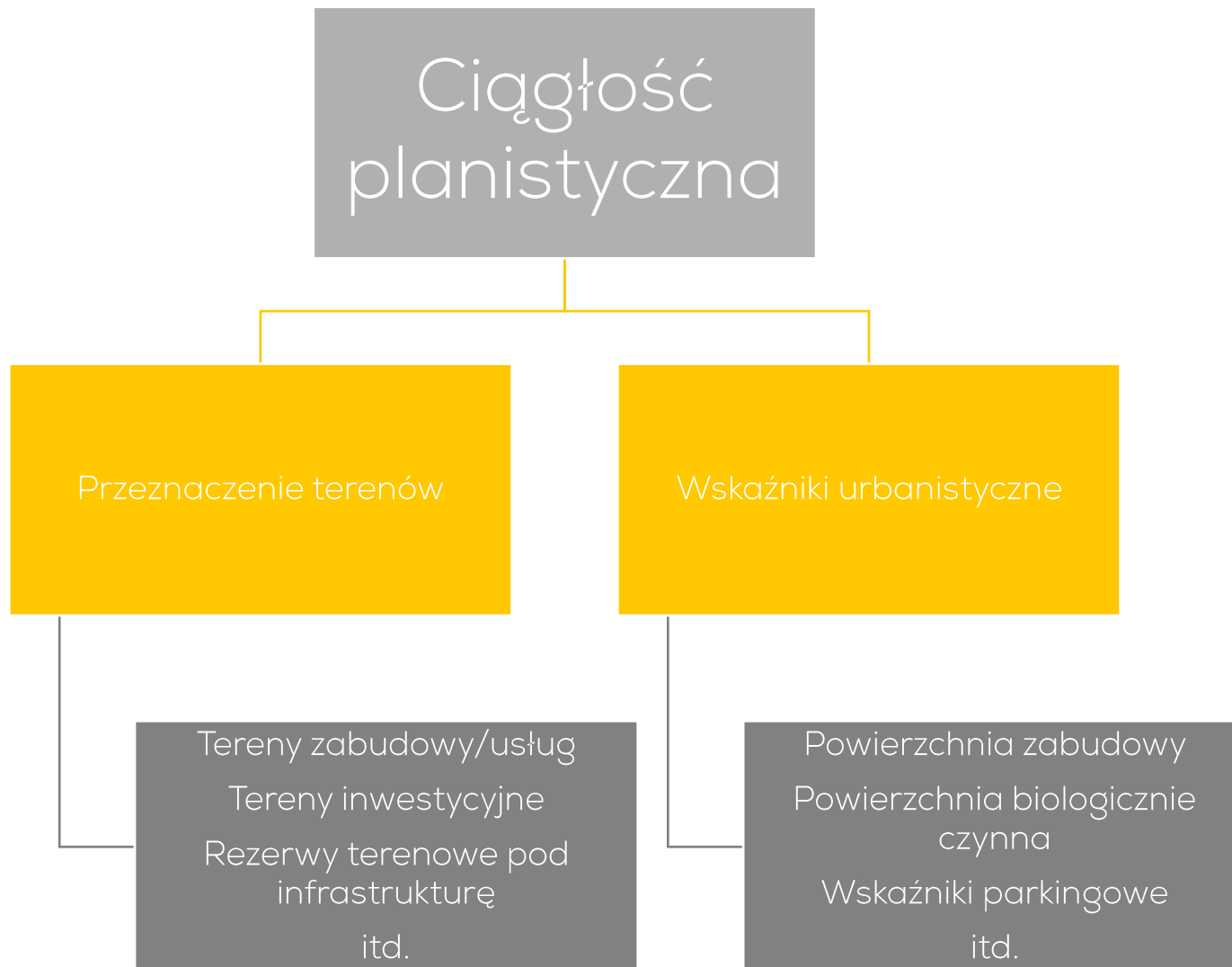


CIĄGŁOŚĆ PLANISTYCZNA ZAGROŻENIE CZY SZANSA DLA SUMP

Michał Babicki

CIĄGŁOŚĆ PLANISTYCZNA

CIĄGŁOŚĆ PLANISTYCZNA



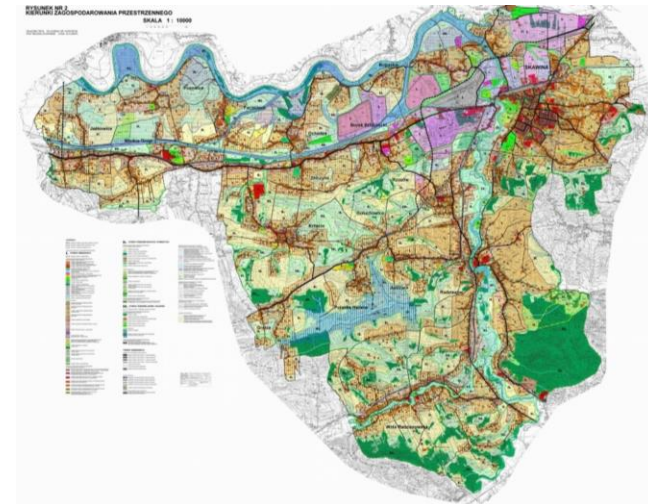
AKTUALNA SYTUACJA PLANISTYCZNA

W Polsce według obowiązujących SUIKZP może zamieszkać ok. 100-200 mln osób (2017)
(bez uwzględnienia warunków zabudowy)

Plany miejscowe obejmują ok. 30% powierzchni kraju, inwestycje na podstawie warunków zabudowy wyłączonych z systemu planowania (sąsiedztwo).

Prognoza GUS 2050 dla Polski: 34 mln osób

Liczba ludności UE wg. Eurostat (2020): ok. 446 mln



W Polsce mamy silną nadpodaż gruntów, wynikających z ustaleń dokumentów planistycznych

AKTUALNA SYTUACJA PLANISTYCZNA

„Dezintegracja przestrzeni oraz niekontrolowany proces ekspansji miast na tereny niezabudowane zwiększają koszty budowy infrastruktury”



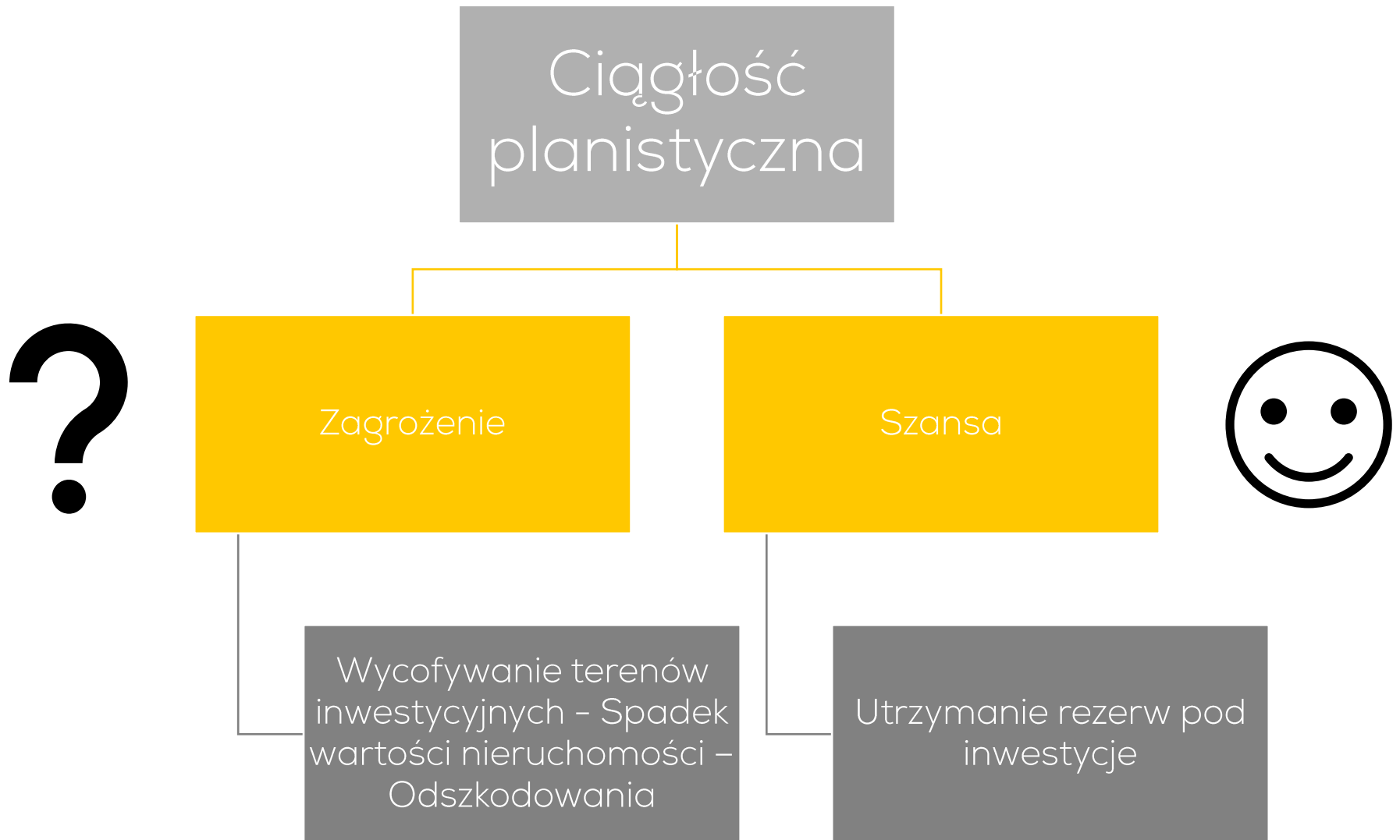
RAPORT SYSTEM GOSPODAROWANIA PRZESTRZENIĄ GMINY JAKO DOBREM PUBLICZNYM 2016

„W przypadku tak nieracjonalnie prowadzonej polityki przestrzennej, efekty takiego planowania są dokładnie takie same jakbyśmy nie planowali, bo nadpodaż i możliwość realizacji wszystkiego wszędzie jest dokładnie taka sama.

„Efektem doraźnego inwestowania, na podstawie decyzji administracyjnych, jest niski standard i wysokie koszty życia na terenach pozbawionych często usług czy transportu publicznego”

Wskazywano na dużą nadpodaż terenów inwestycyjnych w obecnie funkcjonujących dokumentach planistycznych w stosunku do liczby mieszkańców i rzeczywistego zapotrzebowania!

CIĄGŁOŚĆ PLANISTYCZNA



Zagrożenia

Struktura funkcjonalno- przestrzenna

ZAGROŻENIA

STRUKTURA FUNKCJONALNO- PRZESTRZENNA

Źle przygotowana diagnoza
(strategia, SUMP)

- bez krytyczne uwzględnienie istniejącego zagospodarowania
- bez krytyczne uwzględnienie planowanego zagospodarowania (ciągłości planistycznej)

Diagnoza powinna dokonywać
kompleksowej analizy

- pod kątem inwestycji transportowych
- pod kątem korytarzy transportowych, itd.
- pod kątem dostępności do transportu publicznego

Diagnoza powinna wskazywać
tereny preferowane do rozwoju
(dostępność komunikacyjna) ze
względu na dobre skomunikowanie

- Potencjalne tereny węzłowe, centów lokalnych, obszary tzw. „ostatniej mili”
- „plama” zabudowy z wrysowanymi drogami to nie jest teren dobrze skomunikowany

ZAGROŻENIA

STRUKTURA FUNKCJONALNO- PRZESTRZENNA

Diagnoza powinna wskazywać tereny które nie powinny zostać zainwestowane (mimo obecnych ustaleń planistycznych)

- Obszary marginalne
- Obszary nie wskazane do dalszego rozwoju
- Obszary do wprowadzenia zmian w zapisach planistycznych

Problemy z brakiem koordynacji na stykach gmin w zakresie zagospodarowania
Konflikt interesów pomiędzy gminami

- Wykluczanie się funkcji
- Lokalizowanie generatorów ruchu wpływających szkodliwie na gminy sąsiednie

Problem z ciągłością ustaleń w zakresie korytarzy transportowych

- Rozpatrywanie powiązań komunikacyjnych przez pryzmat tylko jednej gminy
- Brak kontynuacji w innych gminach



Sporządzając diagnozę (Strategia, SUMP) należy podejść realnie do zagadnień związanych z zagospodarowaniem przestrzennym (realnymi potrzebami inwestycyjnymi)

Pozwoli to na właściwe planowanie mobilności na terenie

Zagrożenia - Akty prawa miejscowego
Minimalizacji skutków finansowych
(przykłady)

ZAGROŻENIA – AKTY PRAWA MIEJSCOWEGO

MINIMALIZACJI SKUTKÓW FINANSOWYCH

Wskaźnik
parkingowy

- Zwiększenie wskaźnika parkingowego (minimalnej liczby miejsc) na terenach peryferyjnych obszaru – zmniejszenie atrakcyjności dla developerów

Wskaźnik
parkingowy

- Na terenach śródmiejskich stosowanie maksymalnego wskaźnika parkingowego – przy powiązaniu z realizacją strefy nastawionej na obsługę transportem publicznym/pieszym/rowerowym

ZAGROŻENIA – AKTY PRAWA MIEJSCOWEGO

MINIMALIZACJI SKUTKÓW FINANSOWYCH

Minimalny
wskaźnik
wielkość / front
działki
budowlanej

- Zwiększenie minimalnej powierzchni działek budowlanych na terenach peryferyjnych – zmniejszenie atrakcyjności poza korytarzami transportowymi

Maksymalna ilość
budynków
(zespołu
budynków) na
działce
budowlanej

- Określenie maksymalnej ilości budynków na działce budowlanej (np. ilości segmentów w szeregu) – zmniejszenie atrakcyjności dla deweloperów



Drobne zmiany ustaleń planistycznych
mogą w płynąć na kształtowanie
mobilności



Korytarze transportowe
Niekontrolowana urbanizacja

ZAGROŻENIA – AKTY PRAWA MIEJSCOWEGO

KORYTARZE TRANSPORTOWE NIEKONTROLOWANA URBANIZACJA

Korytarze
transportowe

- Wskazanie struktury funkcjonalno-przestrzennej uwzględniającej proponowane przebiegi (SUMP + Strategia – kierunki rozwoju i przebieg)

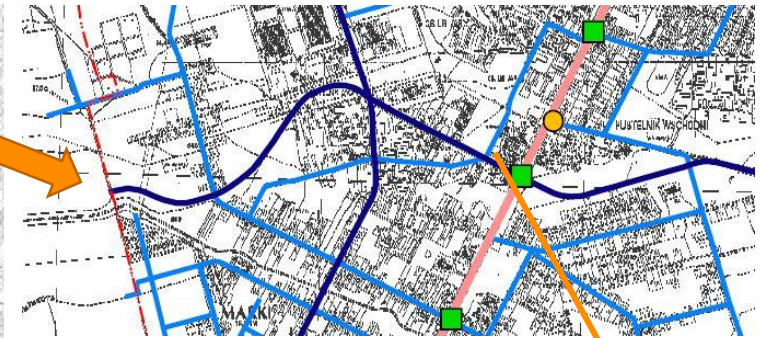
Rezerwa
terenowa

- Ze względu na koszty – zmiany punktowe lub tekstowe dokumentów – rezerwa terenowa – SUIKZP i MPZP wraz z infrastrukturą towarzyszącą

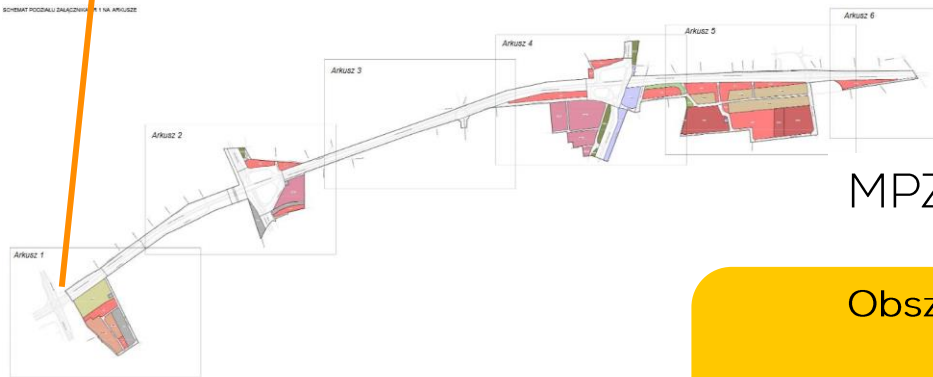
ZAGROŻENIA – AKTY PRAWA MIEJSCOWEGO

KORYTARZE TRANSPORTOWE SUIKZP

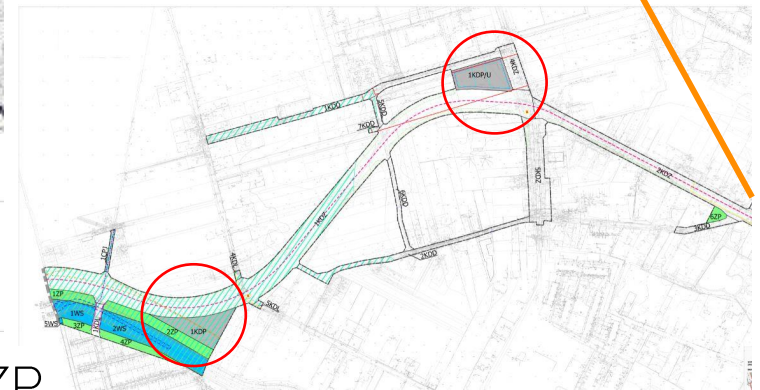
SUIKZP



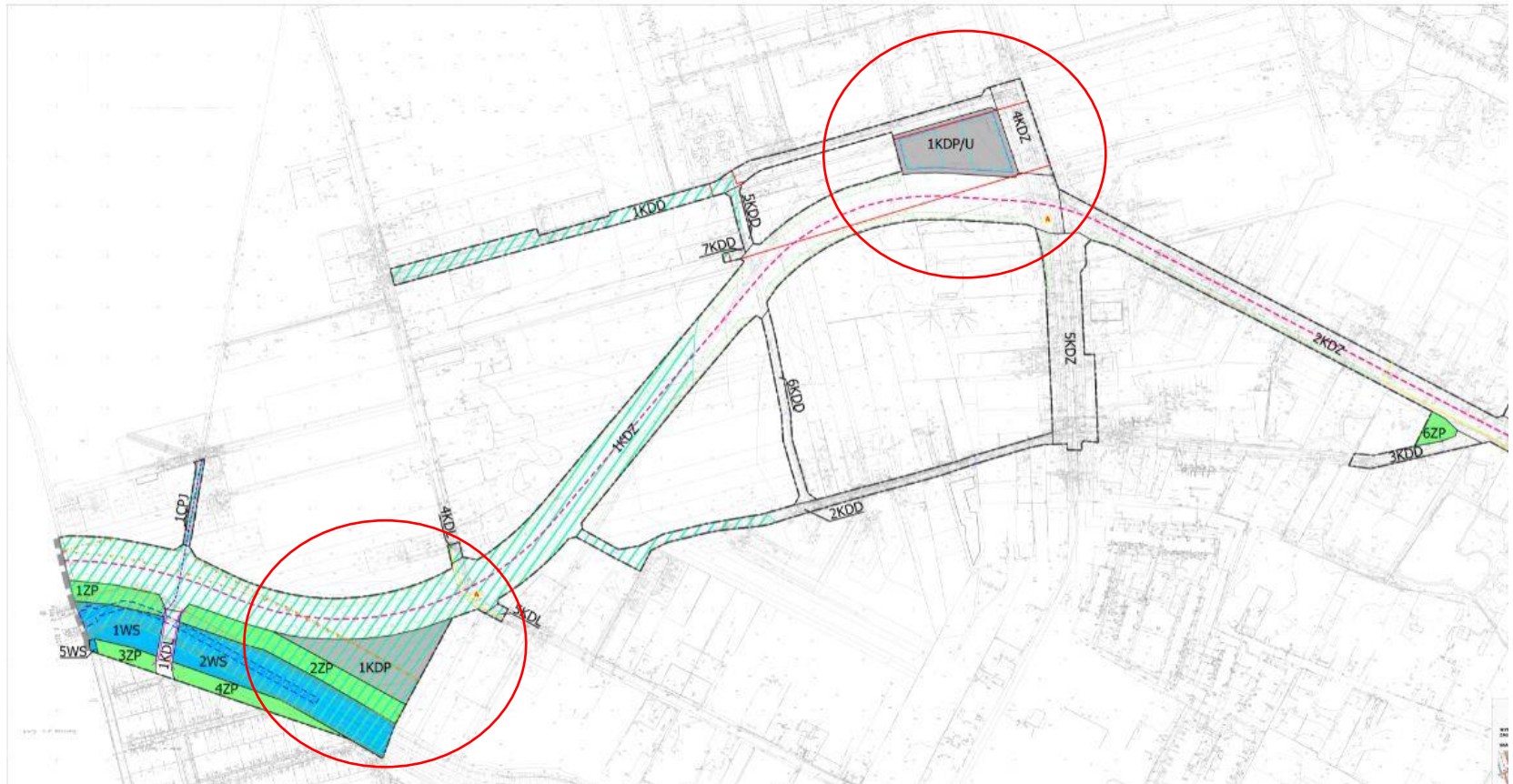
SCHEMAT PODZIAŁU ZAGROŻENIA NA ARKUSZE



MPZP



ZAGROŻENIA – AKTY PRAWA MIEJSCOWEGO KORYTARZE TRANSPORTOWE



Obszar aglomeracji warszawskiej
Korytarz transportowy
Rezerwa pod P+R i P+R z usługami



WOLAŃSKI



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

