

Planowanie przestrzenne

w procesie przygotowania SUMP

Warsztaty - Projekt Pilotaż SUMP



WOLAŃSKI



PLANOWANIE PRZESTRZENNE W PROCESIE PRZYGOTOWANIA SUMP

Dr Michał Wolański

ROLA PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO W SUMP

SUMP różni się od studium komunikacyjnego aktywnym podejściem do planowania przestrzennego

Studium komunikacyjne

- Reaguje na zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym
- Traktuje ulice poprzez pryzmat funkcji komunikacyjnych, głównie dla transportu zmotorowyzowanego

SUMP

- Aktywnie kształtuje zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym, z myślą o mieście policentrycznym, podróżach niezmotoryzowanych i pieszych
- Traktuje ulice poprzez pryzmat wszystkich użytkowników, mieszkańców-sąsiadów i estetyki

AGENDA WARSZTATÓW

MIASTOTWÓRCZA ROLA TRANSPORTU



PLANOWANIE PRZESTRZENNE JAKO ELEMENT SUMP



MOBILNOŚĆ A PLANOWANIE MIEJSCOWE



CIĄGŁOŚĆ PLANISTYCZNA – ZAGROŻENIE CZY SZANSA DLA SUMP



PODSUMOWANIE



PRACA W PODGRUPACH



WOLAŃSKI



MIASTOTWÓRCZA ROLA TRANSPORTU

Michał Babicki

„Pokaż mi krajobraz, w którym żyjesz, a powiem ci, kim
jesteś”

Ortega y Gasset

PROCESY MIASTOTÓWRCZE A MOBILNOŚĆ

PROCESY MIASTOTÓWRCZE A MOBILNOŚĆ

OKRES PRZEDINDUSTRIALNY

- koncentracji osadnictwa
- ograniczenie możliwości komunikacyjnych i wytwórczych
- kwestie obronności
- wielkość dostosowana do sposobów przemieszczania się

OKRES INDUSTRIALNY

- wprowadzenie masowych środków transportu oraz mechanizacji produkcji
- wyzwolenie procesów osadniczych
- tworzenie się różnorodnych układów aglomeracyjnych
- intensywna urbanizacja przy przystankach/stacjach – wielkość determinowała możliwość dotarcia do tego przystanku

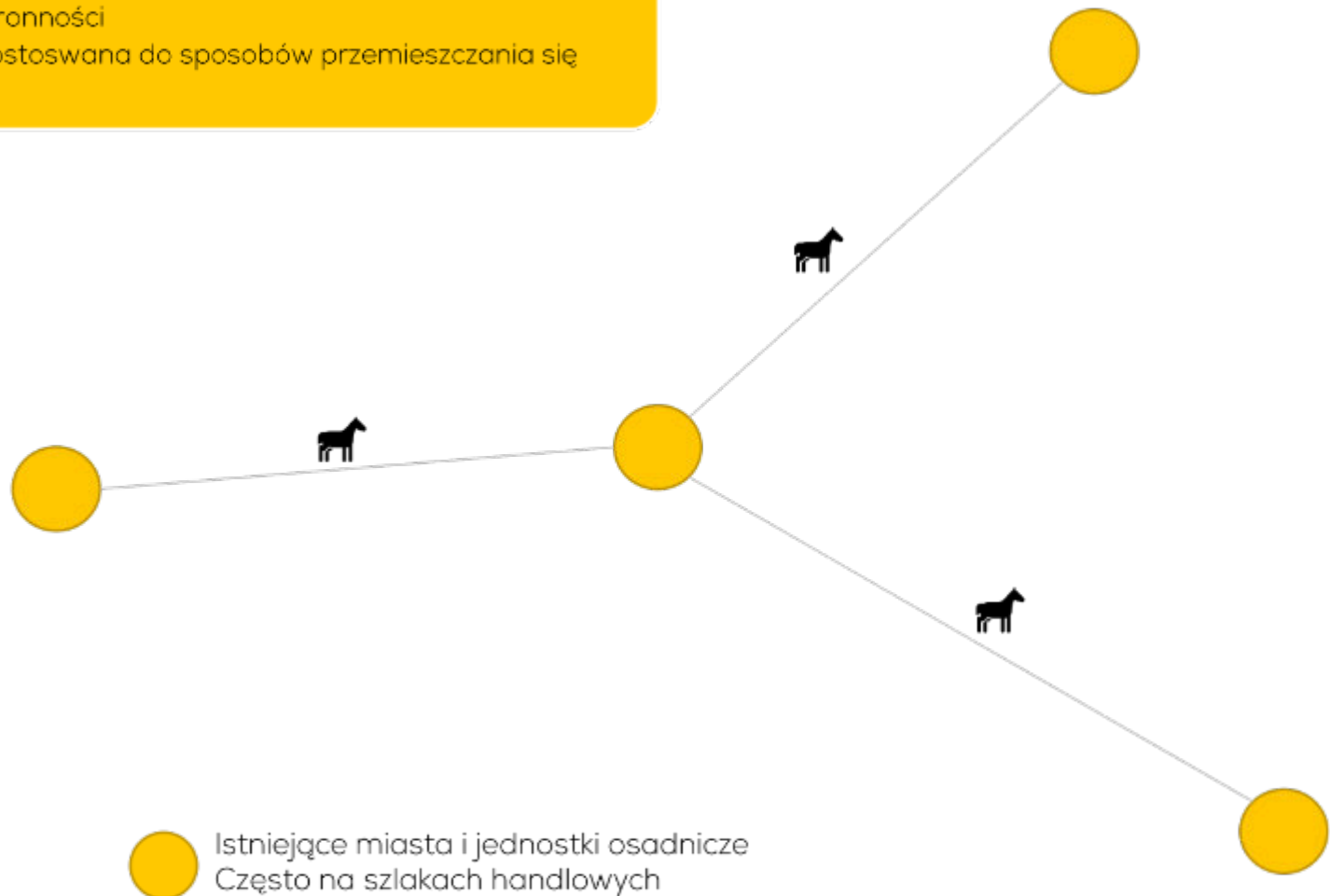
OKRES WSPÓŁCZESNY

- okres metropolizacji
- powstawanie miast regionów
- zastosowanie indywidualnych środków transportu
- zerwanie więzi z przystankami masowego transportu zbiorowego – rozlewanie się miast (w warunkach wolnorynkowych)

PROCESY MIASTOTÓWRCZE A MOBILNOŚĆ

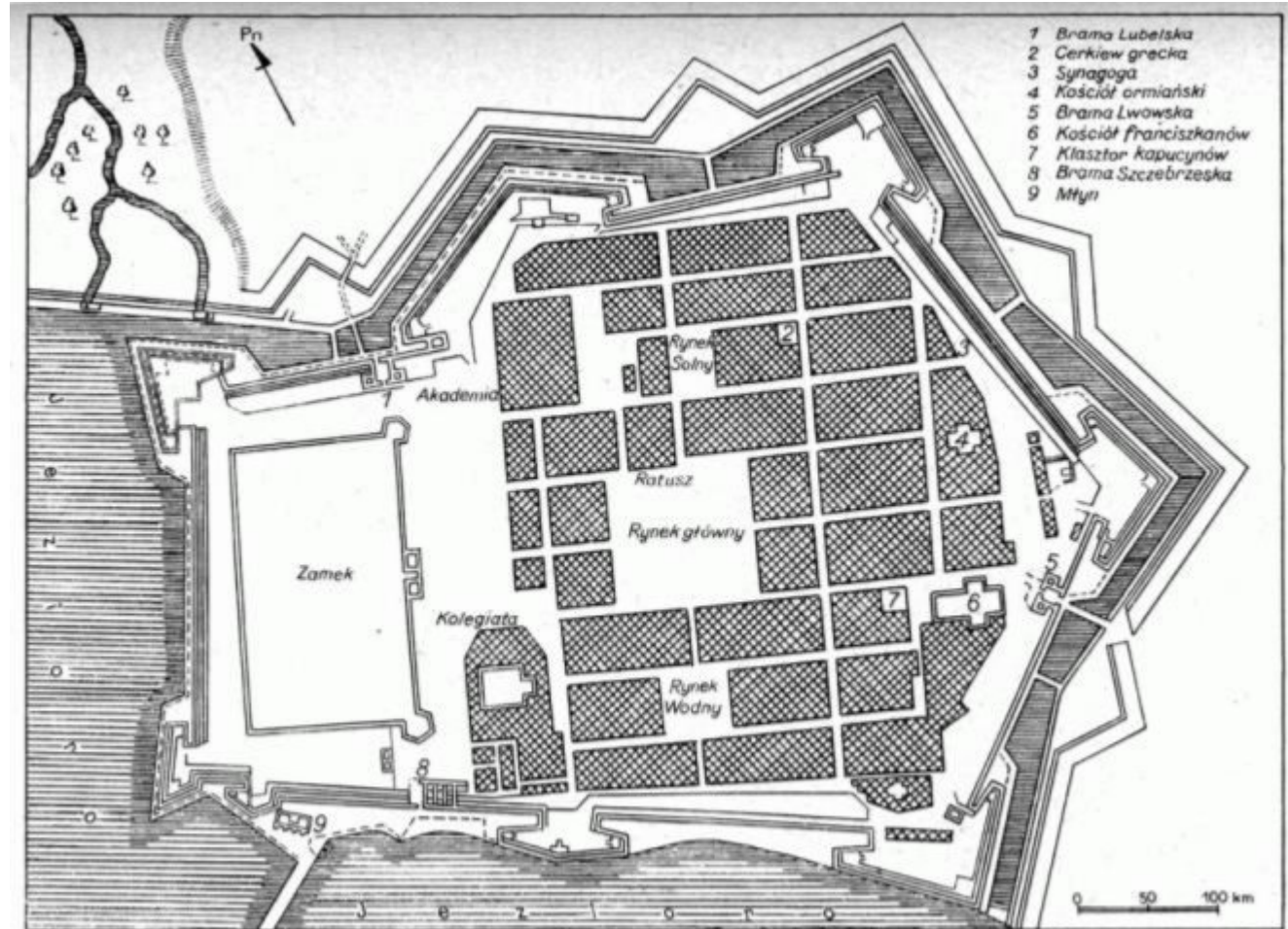
OKRES PRZEDINDUSTRIALNY

- koncentracji osadnictwa
- ograniczenie możliwości komunikacyjnych i wytwórczych
- kwestie obronności
- wielkość dostosowana do sposobów przemieszczania się



PROCESY MIASTOTÓWRCZE A MOBILNOŚĆ

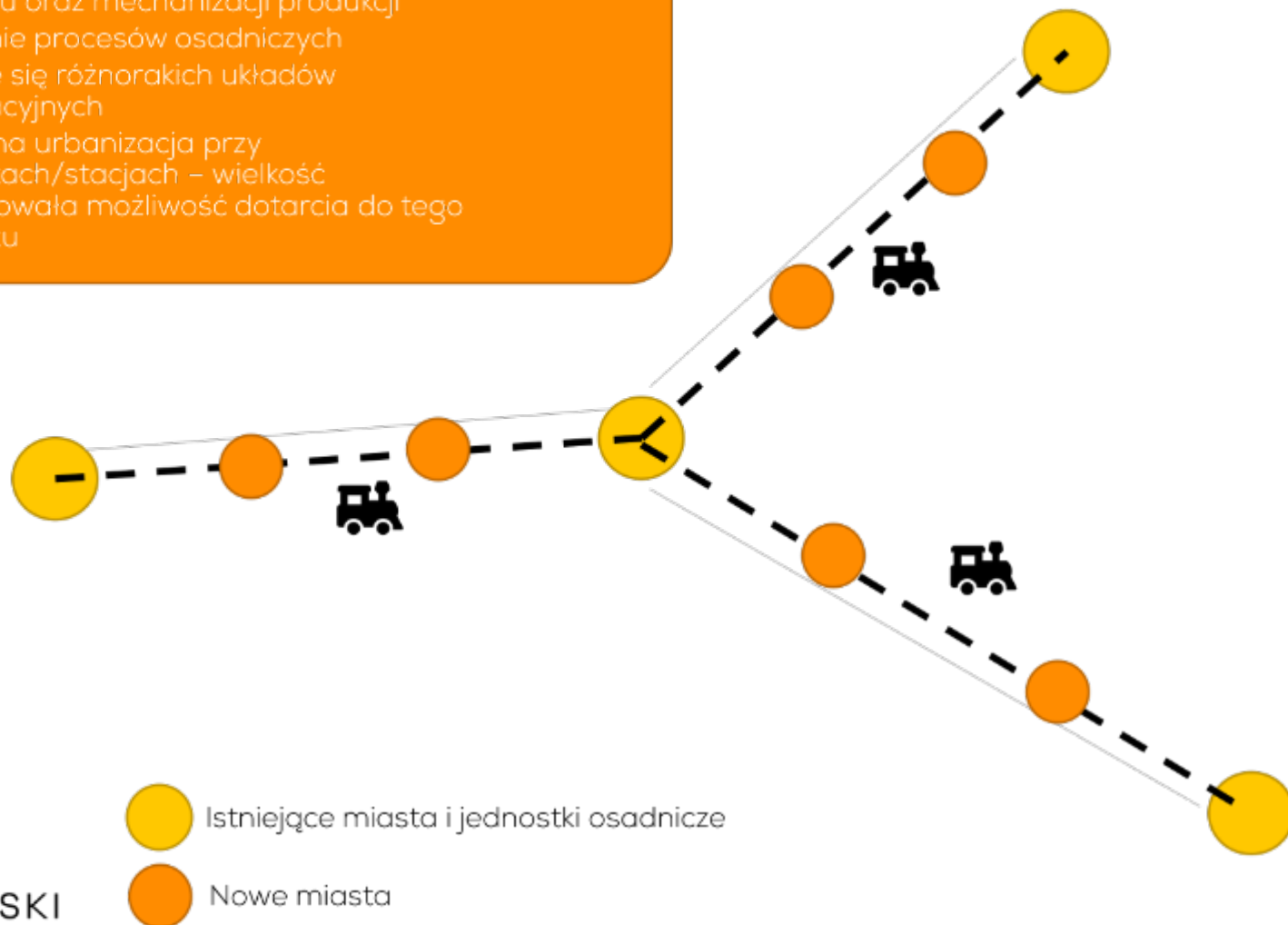
ZAMOŚĆ
Perła renesansu



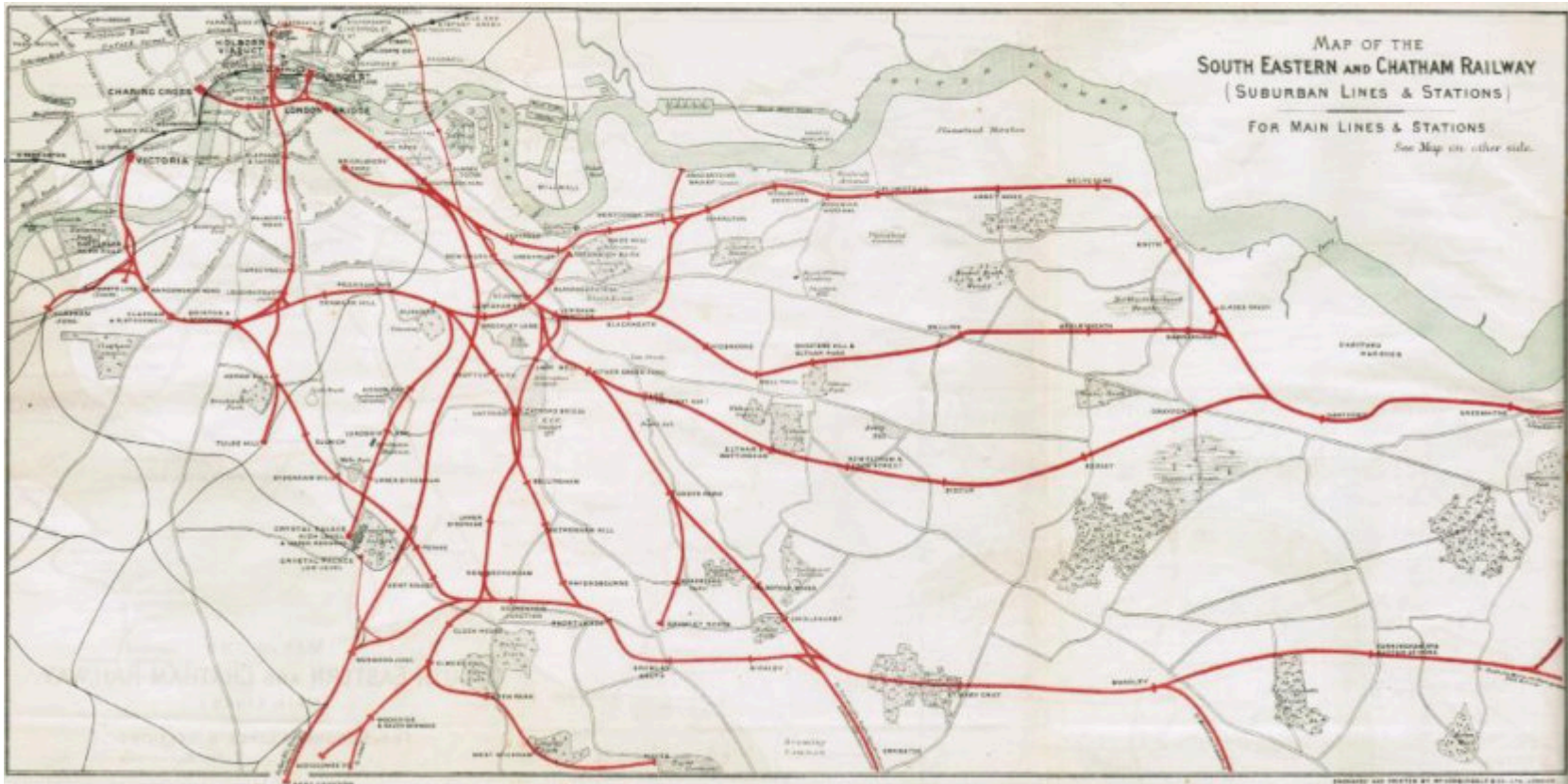
PROCESY MIASTOTÓWRCZE A MOBILNOŚĆ

OKRES INDUSTRIALNY

- wprowadzenie masowych środków transportu oraz mechanizacji produkcji
- wyzwolenie procesów osadniczych
- tworzenie się różnorodnych układów aglomeracyjnych
- intensywna urbanizacja przy przystankach/stacjach – wielkość determinowała możliwość dotarcia do tego przystanku



PROCESY MIASTOTÓWCZE A MOBILNOŚĆ

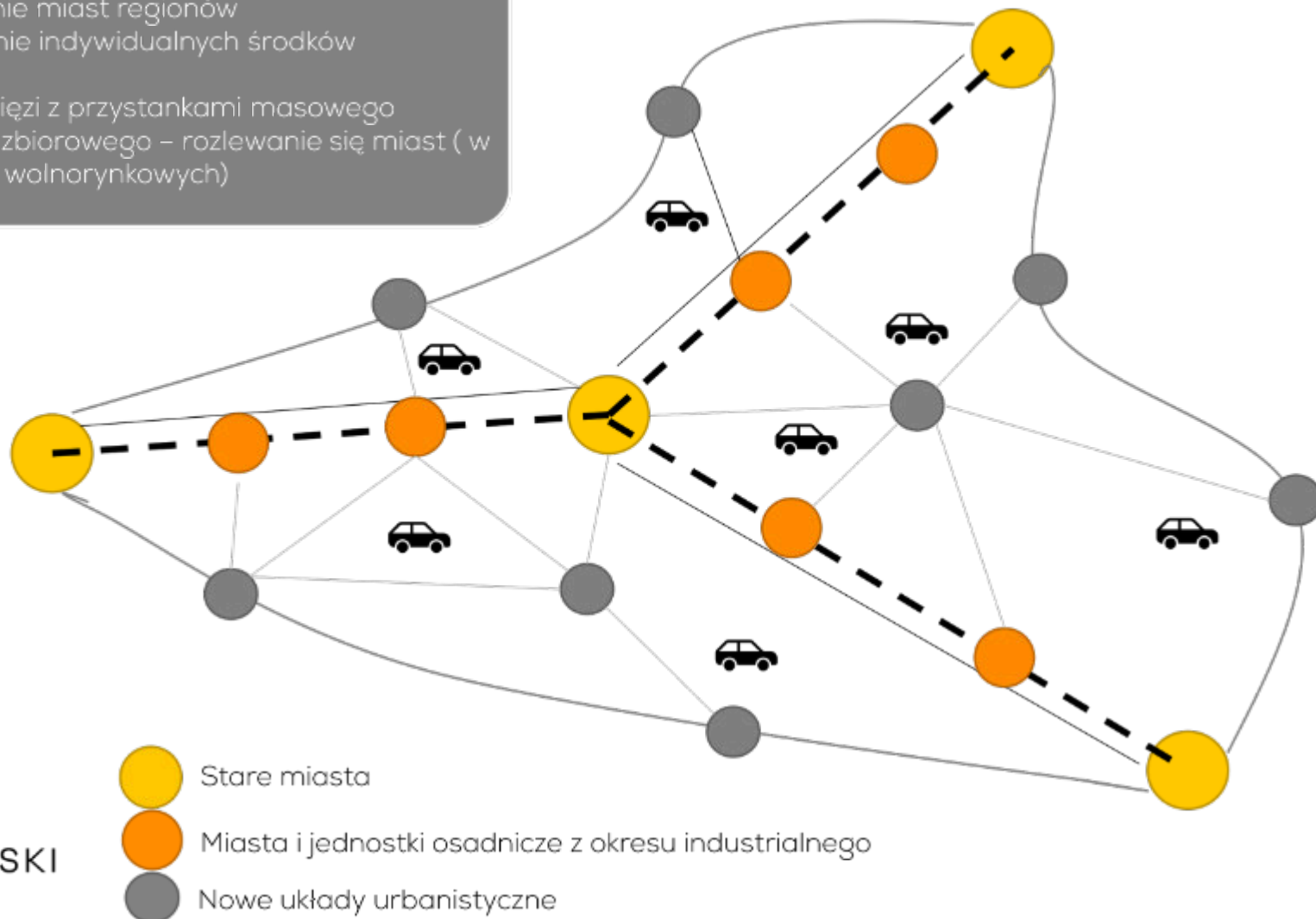


Konceptję rozbudowy sieci linii podmiejskich w południowo-wschodnim Londynie w 1862 roku

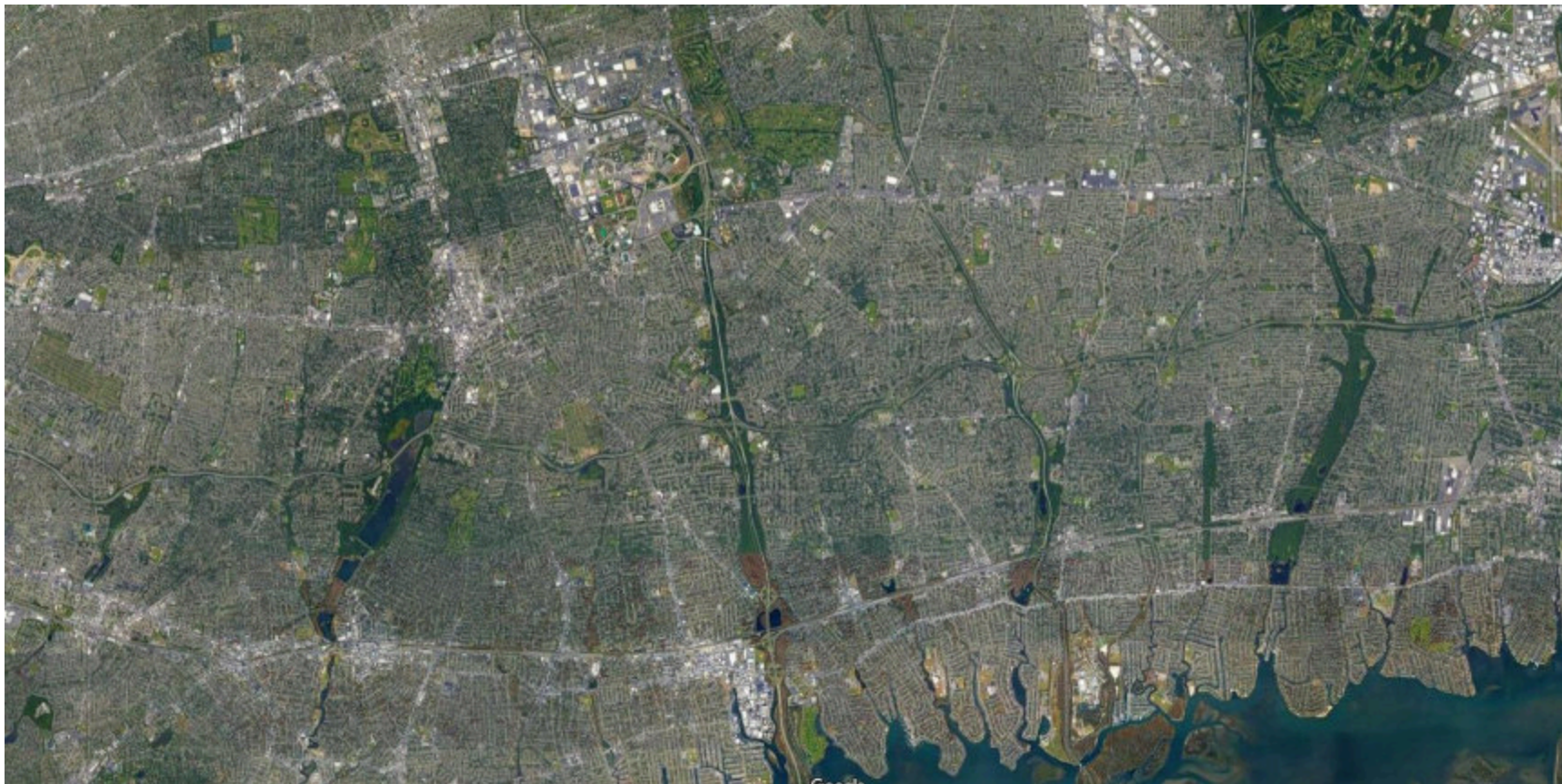
PROCESY MIASTOTÓWRCZE A MOBILNOŚĆ

OKRES WSPÓŁCZESNY

- okres metropolizacji
- powstawanie miast regionów
- zastosowanie indywidualnych środków transportu
- zerwanie więzi z przystankami masowego transportu zbiorowego – rozlewanie się miast (w warunkach wolnorynkowych)

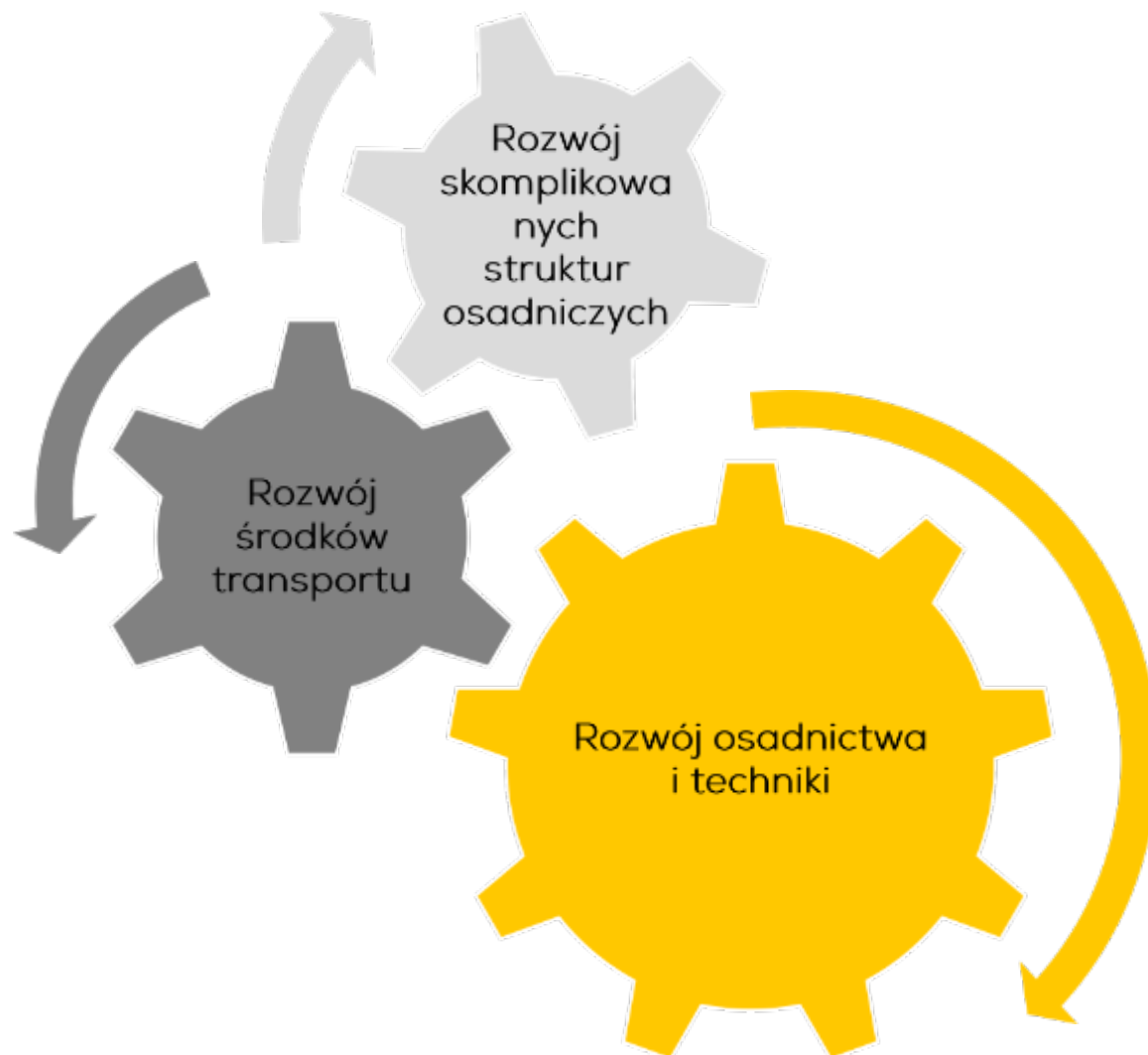


PROCESY MIASTOTÓWRCZE A MOBILNOŚĆ



Fragment Long Island – New York
USA

PROCESY MIASTOTÓWRCZE A MOBILNOŚĆ



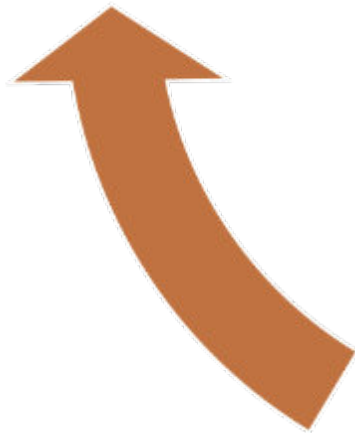
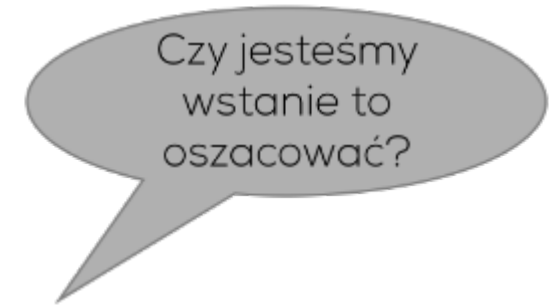
WIELKOŚĆ A MOBILNOŚĆ

WIELKOŚĆ A TRANSPORT

Sposób
przemieszczania się
(organizacji
przestrzeni i cechy
układu)



Wielkość jednostki
urbanistycznej



Rodzaj
preferowanego
środka transportu



WIELKOŚĆ A TRANSPORT

Potencjalna maksymalna wielkość jednostki osadniczej dla danego typu transportu

RODZAJ ŚRODKA TRANSPORTU	POWIERZCHNIA ZAPLANOWANEJ JEDNOSTKI URBANISTYCZNEJ
RUCH PIESZY/ROWEROWY	12 km ²
KOMUNIKACJA MIEJSKA	76 km ²
SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	450 km ²
KOMUNIKACJA INDYWIDUALNA	700 km ²

„Komunikacja jako czynnik kształtowania miasta”
Pięciński 1977

WIELKOŚĆ A TRANSPORT

Czy jesteśmy
w stanie to
oszacować?

Sposób
przemieszczania się
(organizacji
przestrzeni i cechy
układu)

Wielkość jednostki
urbanistycznej



Rodzaj
preferowanego
środka transportu

WIELKOŚĆ A TRANSPORT

Potencjalne cechy jednostki osadniczej dla danego typu transportu

RODZAJ ŚRODKA TRANSPORTU	CECHY UKŁADU		
	Liczba mieszkańców	Powierzchnia układu	Gęstość zaludnienia
RUCH PIESZY ROWER	Powoli rośnie	Nie rośnie	Rośnie
KOLEJ	Rośnie	Nie rośnie	Szybko rośnie w skupiskach
MIEJSKA KOMUNIKACJA	Rośnie	Szybko rośnie	Maleje
REGIONALNA KOMUNIKACJA	Ogólnie rośnie	Ogólnie rośnie	Ogólnie maleje, w skupiskach rośnie
KOMUNIKACJA INDYWIDUALNA	Rośnie	Gwałtownie rośnie	Maleje

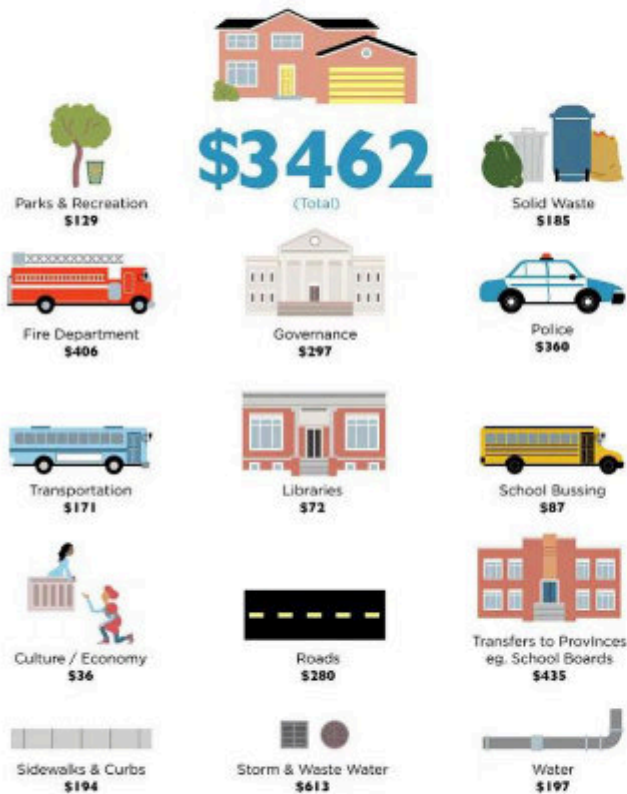
„Komunikacja jako czynnik
kształtowania miasta”
Pięciński 1977



Systemy transportowe stanowią bodziec rozwoju przestrzennego dla miast, z tego względu mogą również służyć jako narzędzie do kierunkowania lub przebudowywania ich struktury.

WIELKOŚĆ A TRANSPORT – KOSZTY

Suburban City's Annual Cost, per Household



Urban City's Annual Cost, per Household





WOLAŃSKI



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ



WOLAŃSKI



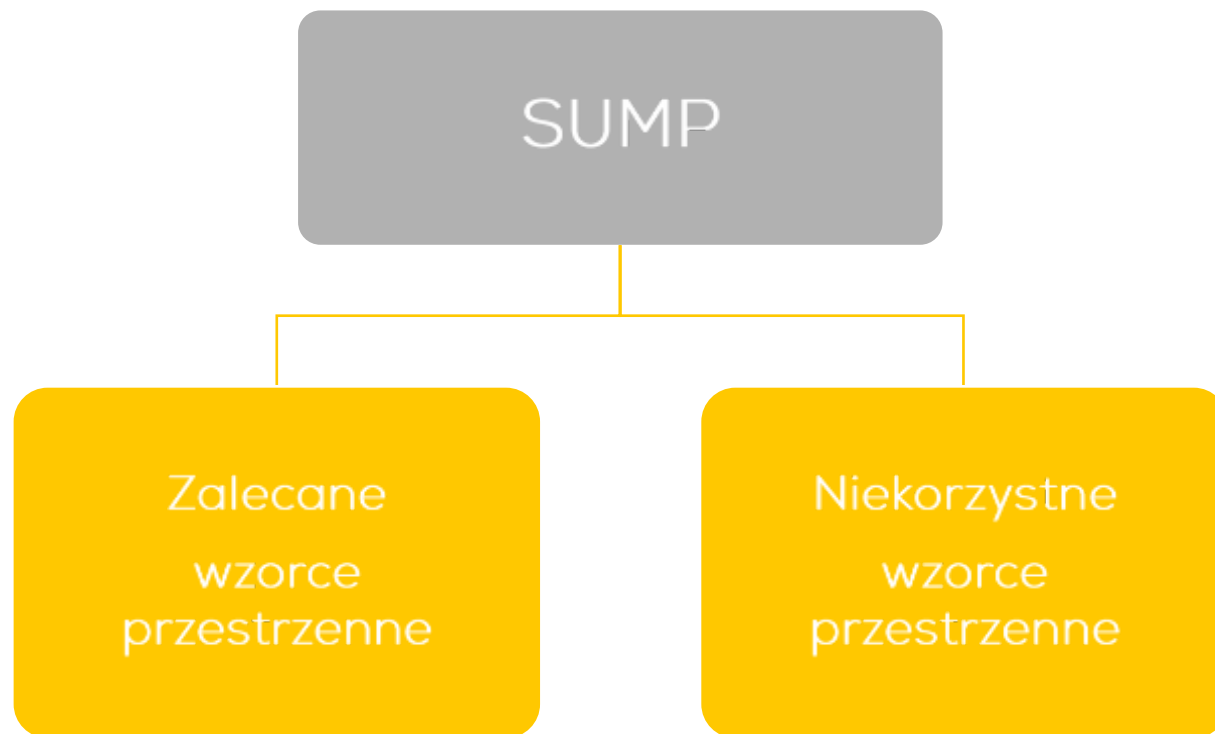
PLANOWANIE PRZESTRZENNE JAKO ELEMENT SUMP

Michał Babicki, dr Michał Wolański

MODELE ROZWOJU PRZESTRZENNEGO

Modele struktury funkcjonalno – przestrzennej w strategiach
MFiPR

WPŁYW SUMP NA PRZESTRZEŃ



Ze względu na ukształtowaną strukturę – konieczność stosowania hybryd

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

Korzystne wzorce
Kolejność nie przypadkowa!

MODELE ROZWOJU

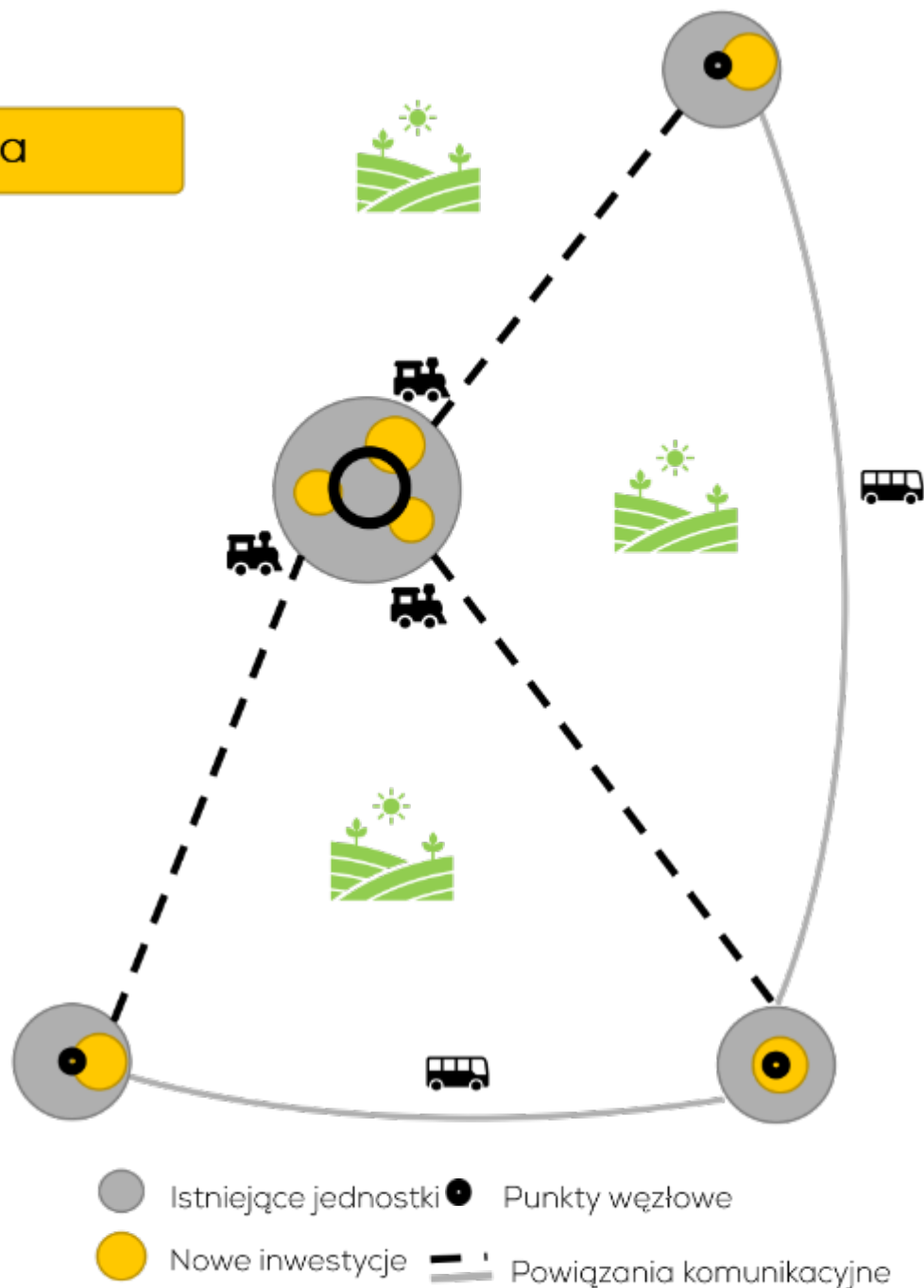
Zalecane - Intensyfikacja

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:

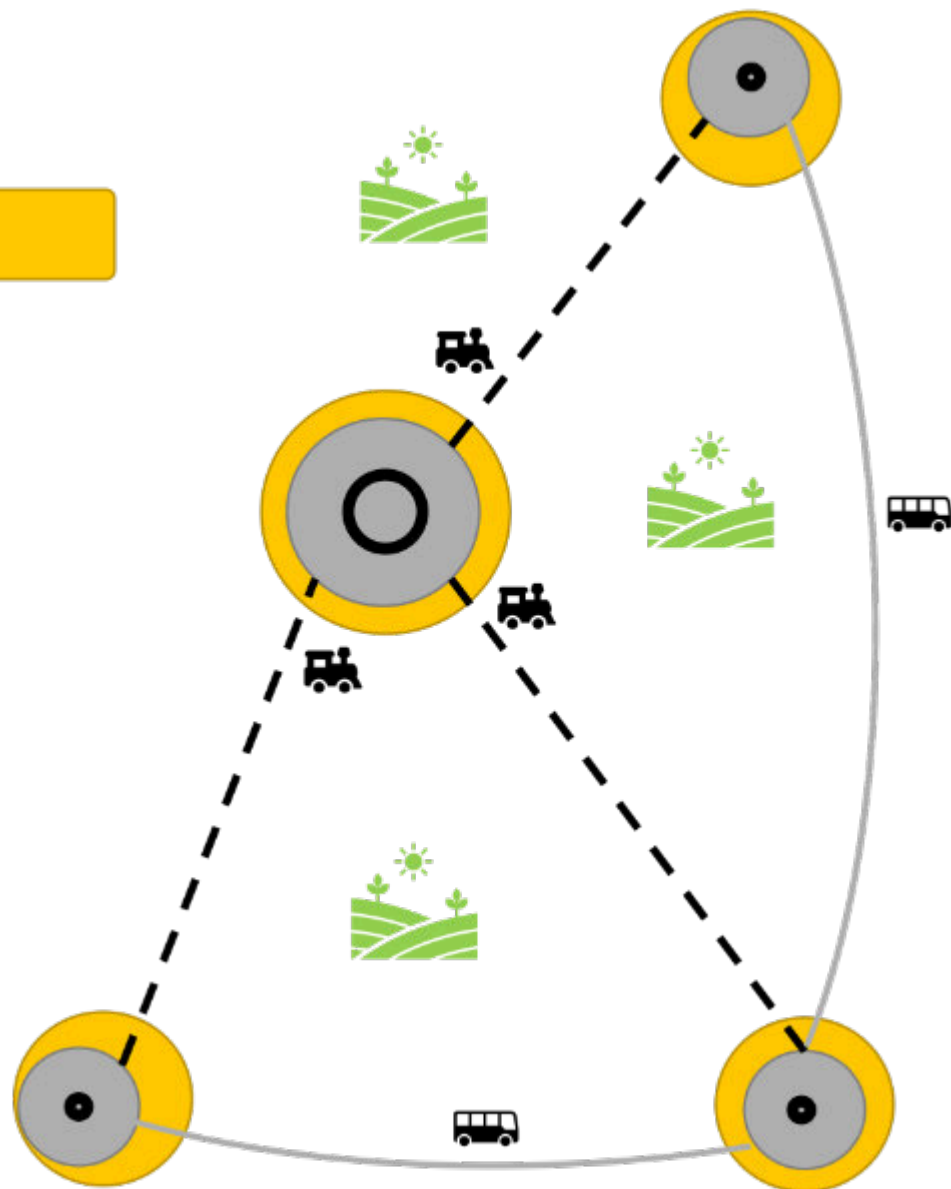
- Rozwój na terenach przyległych
- Intensywniejszy na terenach posiadających transport publiczny
- Zachowanie ciągłości zaplecza rekreacyjno-przyrodniczego (rezerwa pod sieci infrastruktury)

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!



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

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

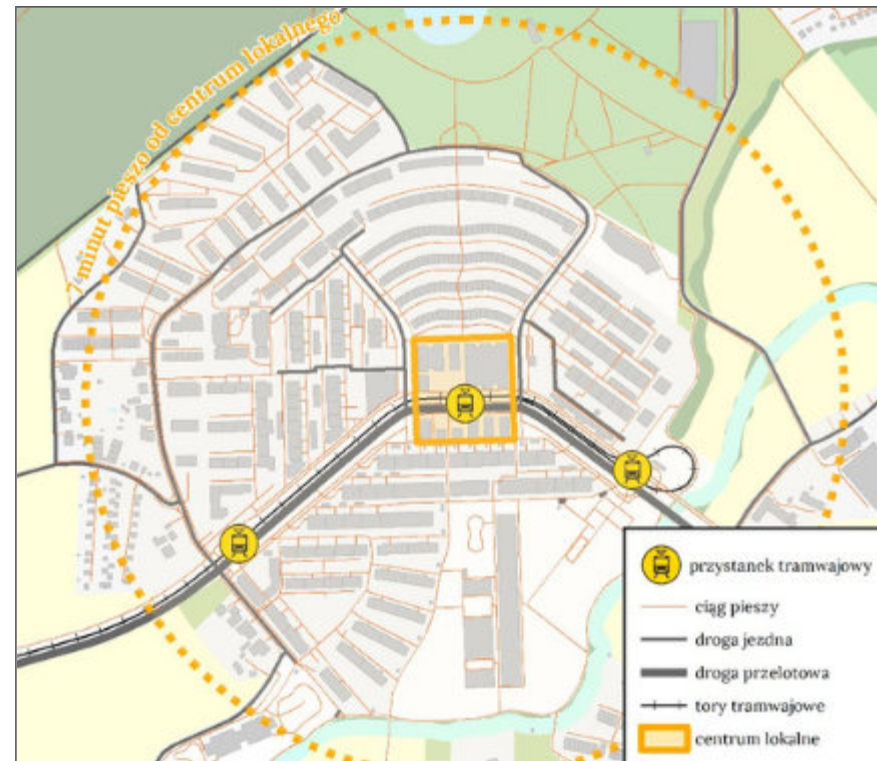
Tereny przemysłowe
stanowiące część
struktury miasta



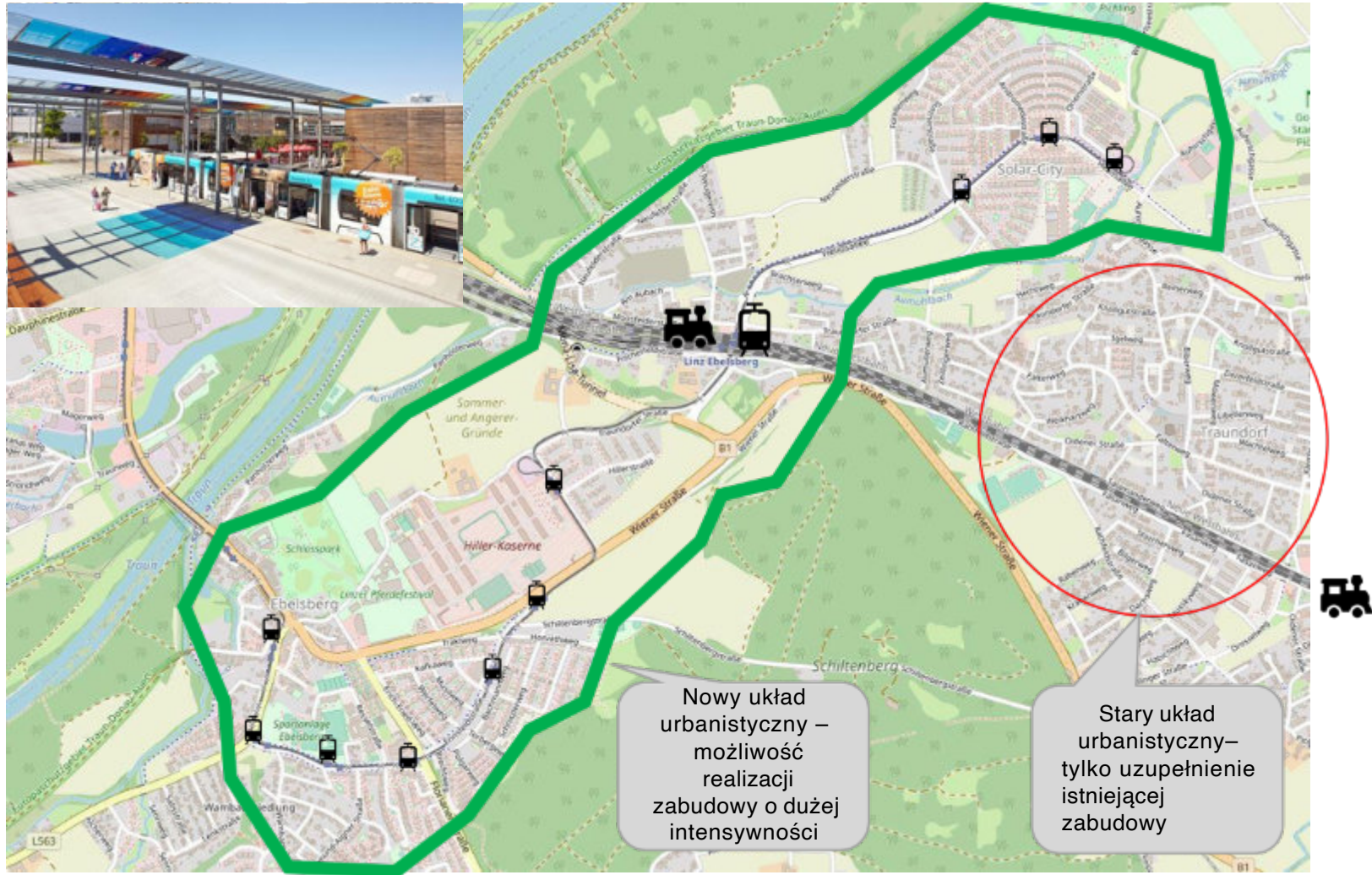
MODELE ROZWOJU

Linz
(Austria)
Solar City

Rozwój krawędziowy jednostki na przedłużeniu powiązania komunikacyjnego – tramwaj



MODELE ROZWOJU



Nowy układ urbanistyczny – możliwość realizacji zabudowy o dużej intensywności

Stary układ urbanistyczny – tylko uzupełnienie istniejącej zabudowy

MODELE ROZWOJU

Model „koralików na nici”

Zagospodarowanie:

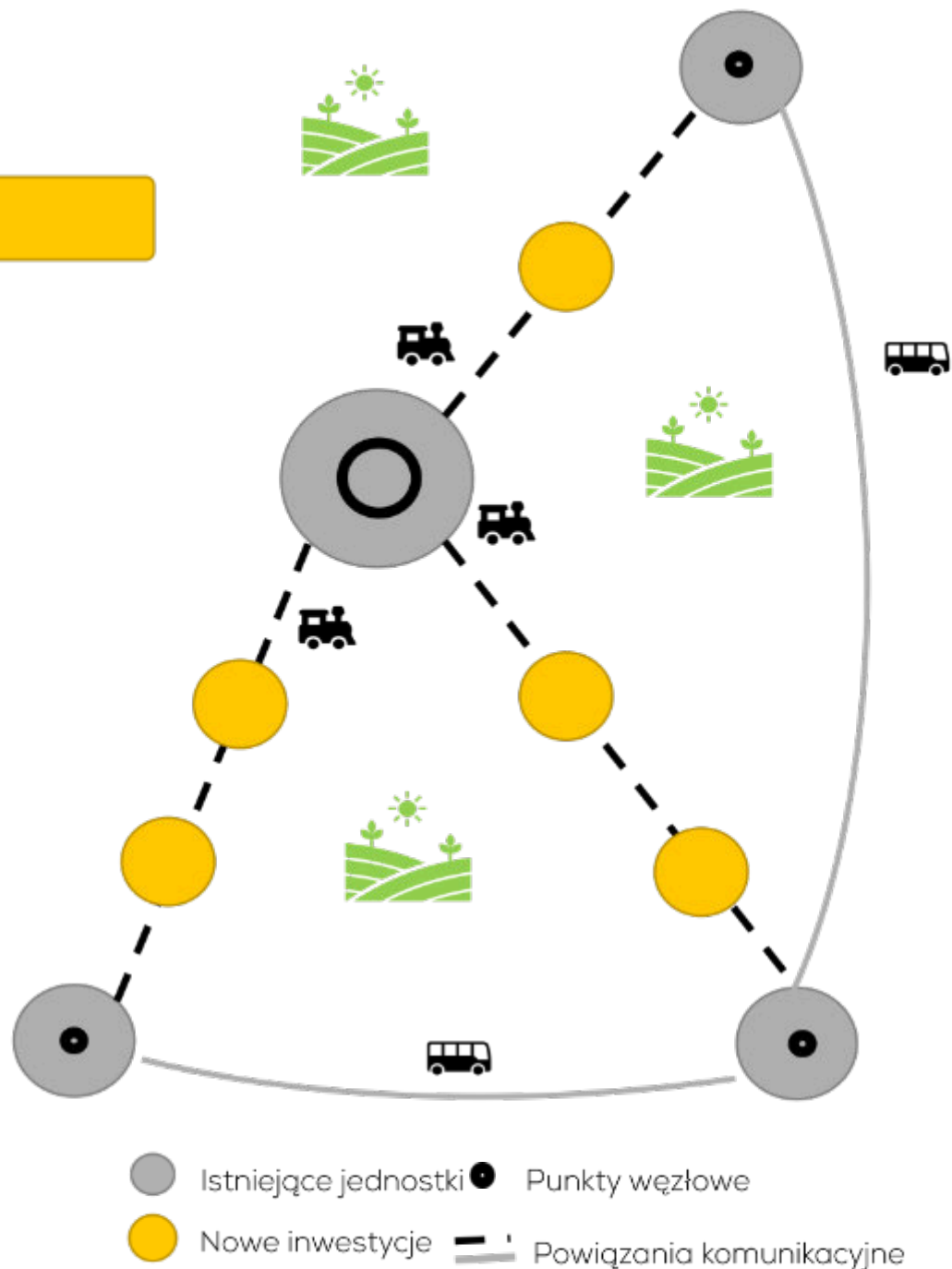
- Intensywny rozwój na terenach posiadających transport szynowy
- Zachowanie ciągłości zaplecza rekreacyjno-przyrodniczego (rezerwa pod sieci infrastruktury)

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:

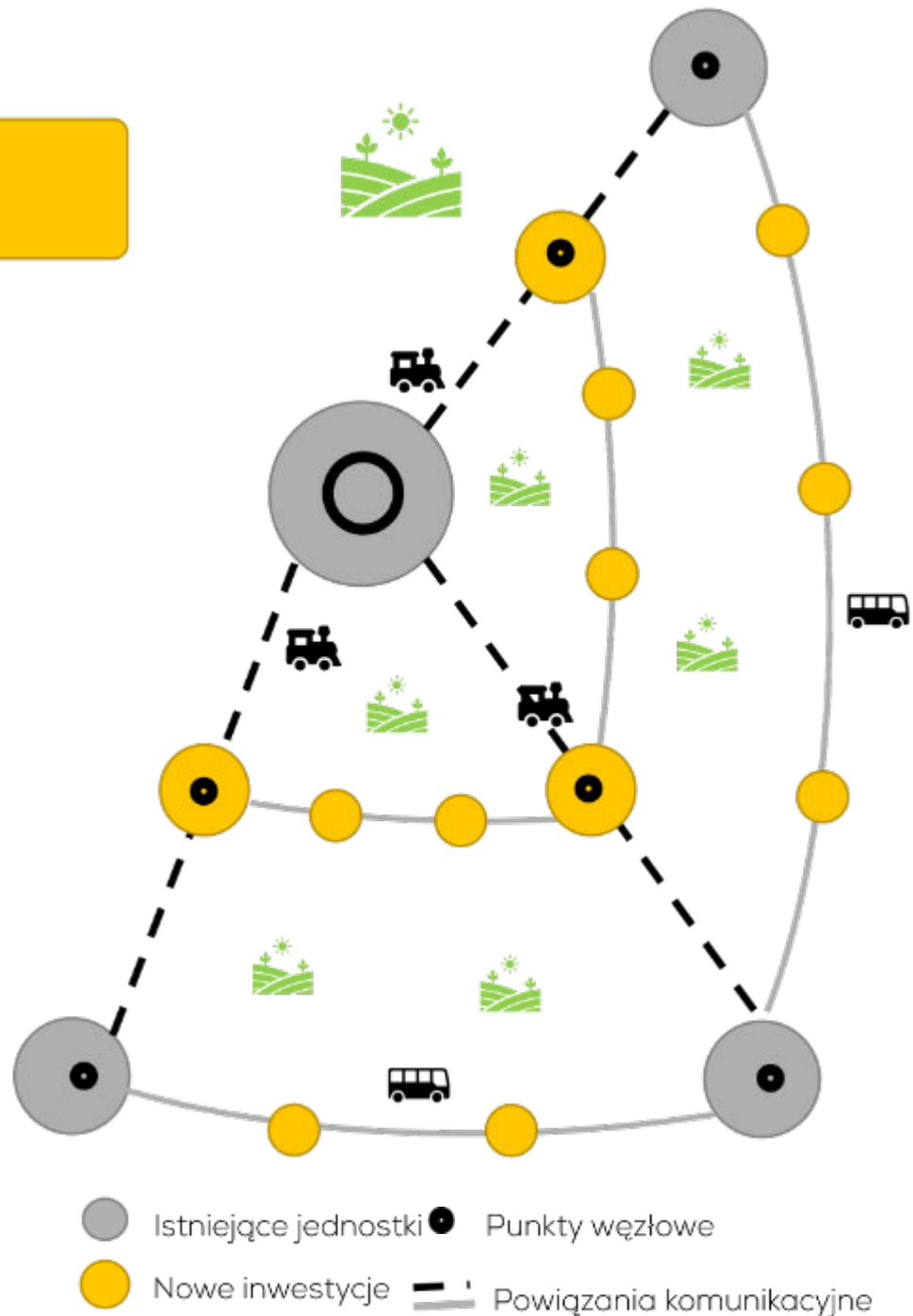
- Intensywny rozwój na terenach posiadających transport szynowy (budowa węzłów)
- Utworzenie pasm poprzecznych powiązanych z siecią szkieletową
 - Zachowanie ciągłości zaplecza rekreacyjno-przyrodniczego (rezerwa pod sieci infrastruktury)

Mobilność:

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

UWAGA

Wielkość koralików musi być ograniczona w przestrzeni!



MODELE ROZWOJU

Model nowych jednostek osadniczych (satelitarny)

Zagospodarowanie:

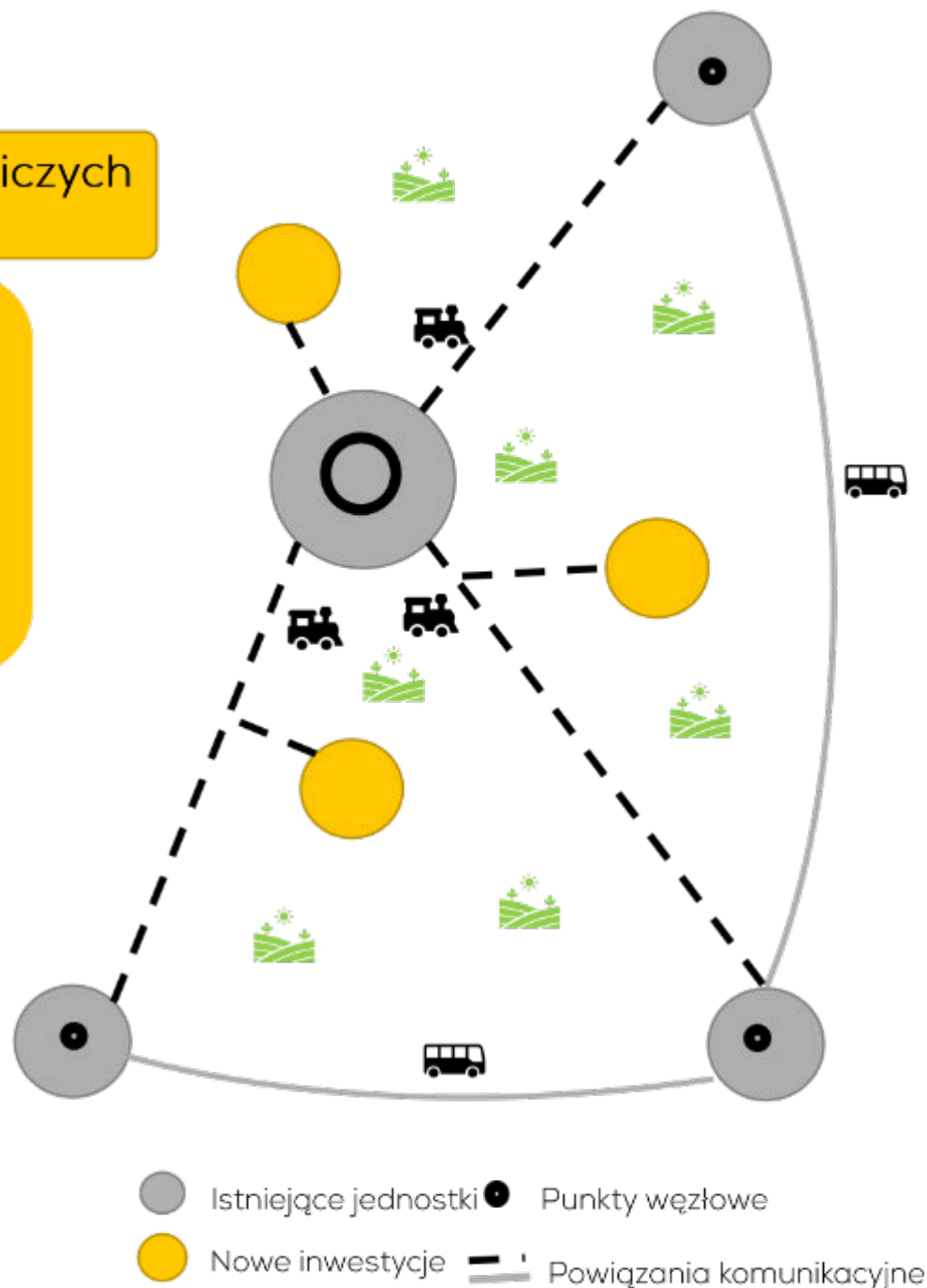
- Rozwój nowych jednostek osadniczych
- Ich rozwój oparty jest o powiązanie z siecią transportową (głównie szyna)
- Zachowanie ciągłości zaplecza rekreacyjno-przyrodniczego (rezerwa pod sieci infrastruktury)

Mobilność:

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

UWAGA

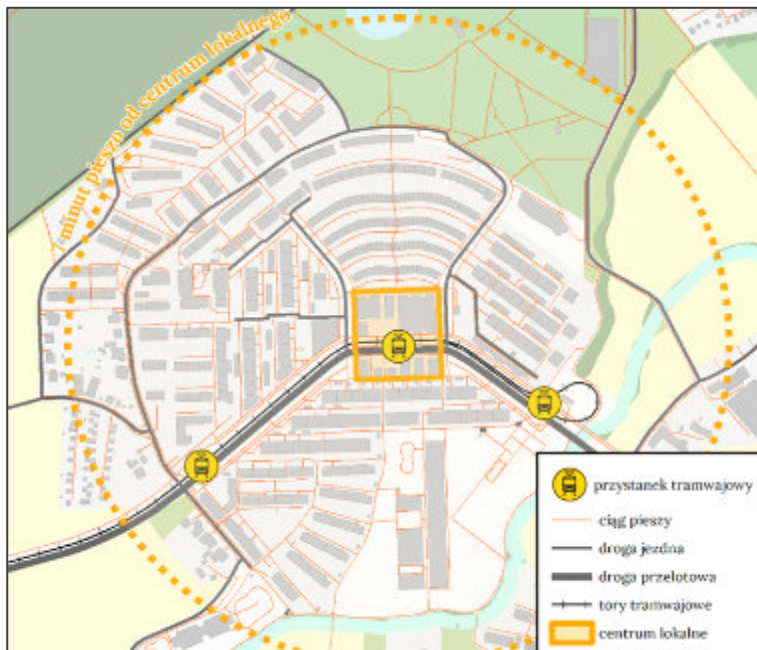
Rozwój jednostek musi być ograniczony w przestrzeni!



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

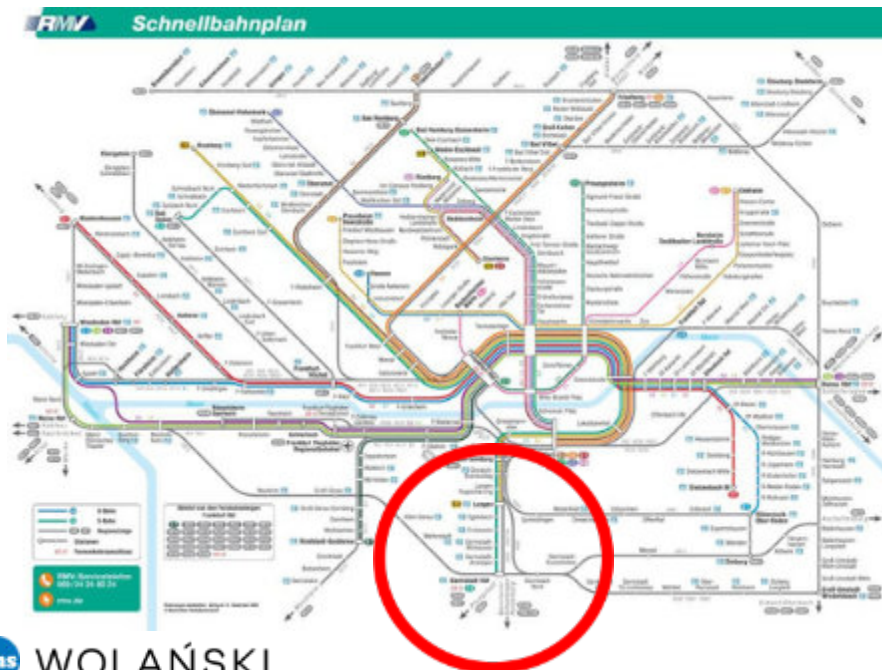
WZGLĘDEM SIECI KOMUNIKACYJNEJ

Obszar policentryczny

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

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

Podtrzymanie kierunku rozwoju z okresu
industrialnego



Nie korzystne wzorce

MODELE ROZWOJU

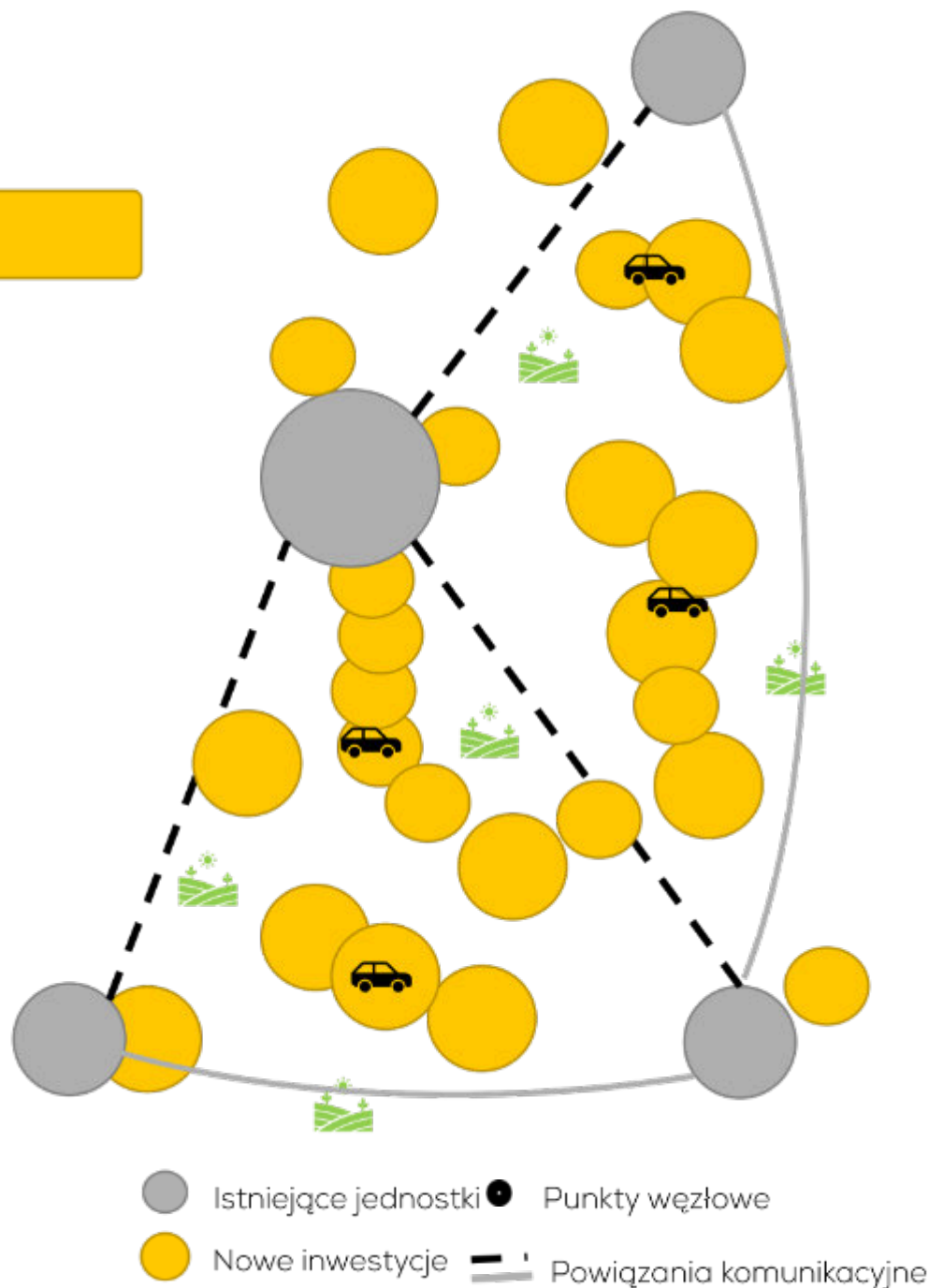
Model wolnorynkowy

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

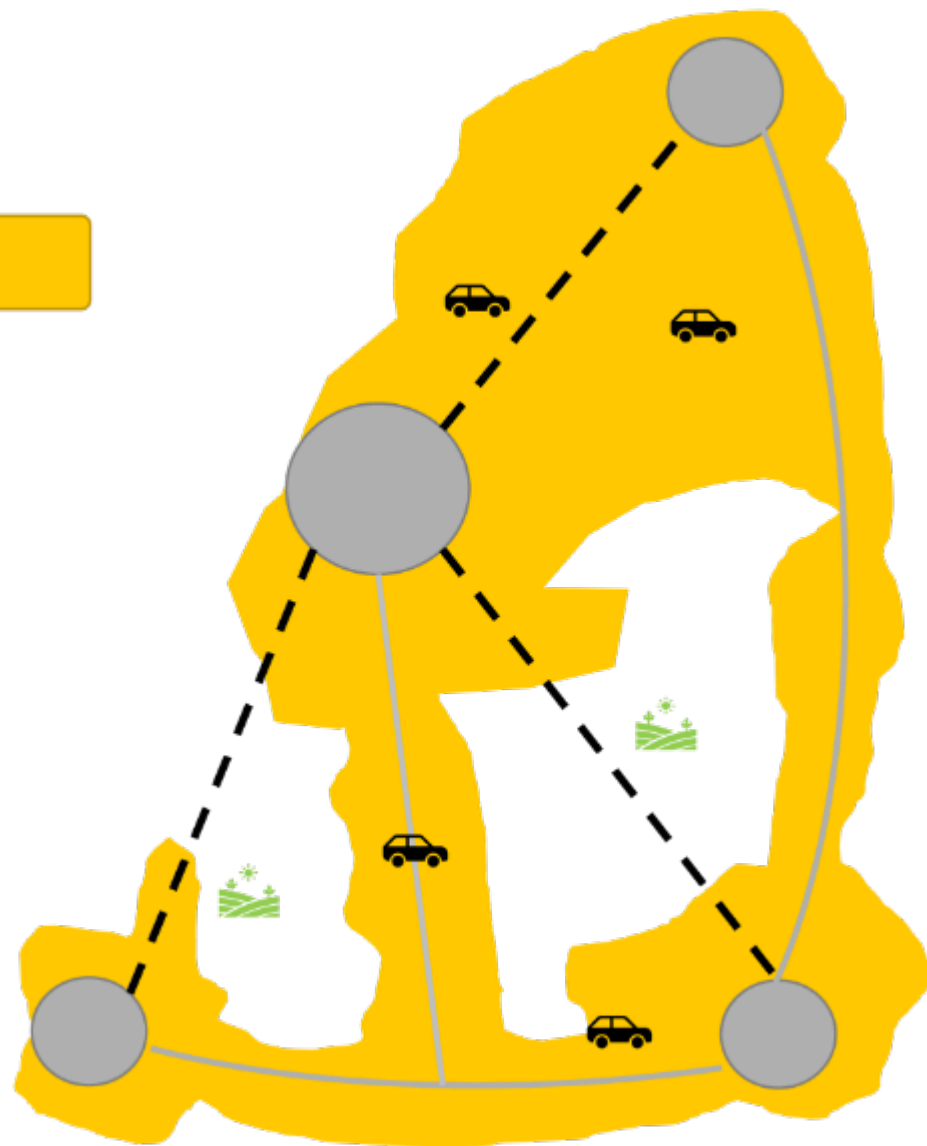
Model pasmowy-korytarzowy

Zagospodarowanie:

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

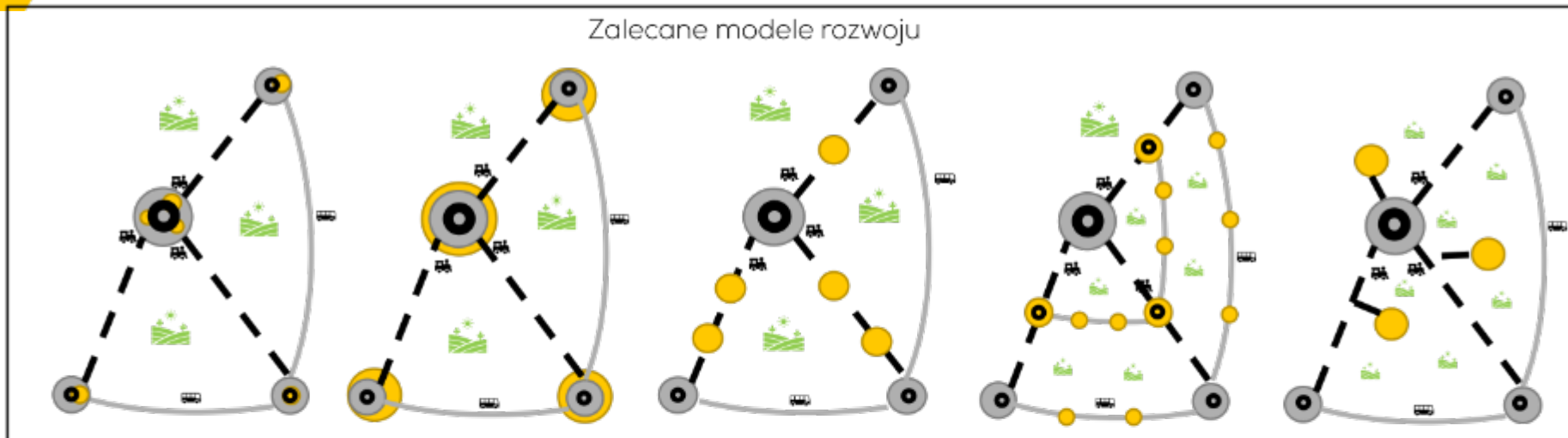
Mobilność:

- 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

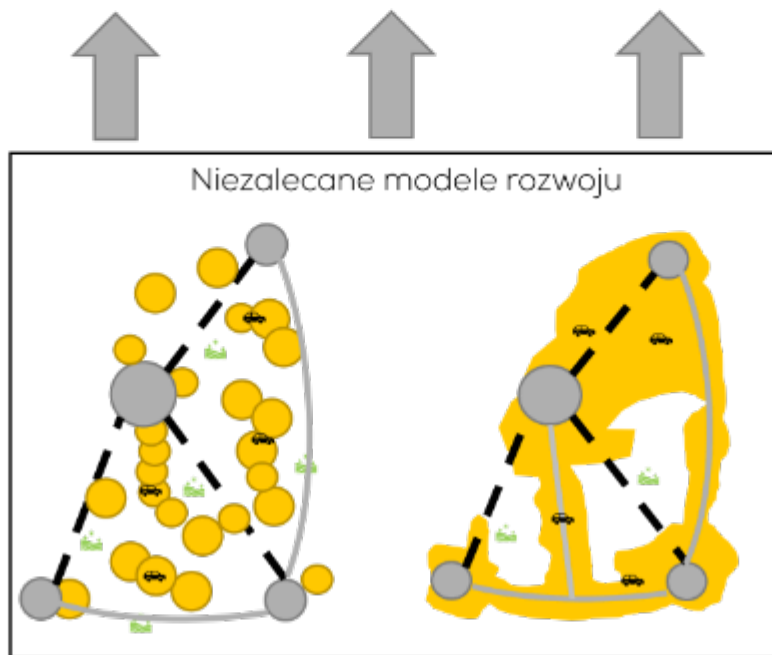
MODELE ROZWOJU – PODSUMOWANIE



Chaotyczna zabudowa
zwiększa koszty
funkcjonowania

Polska

Rozrost obszarów
funkcyjnych w
sposób
niezorganizowany



Model struktury
funkcyjno –
przestrzennej
(strategie) powinien
uwzględnić 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

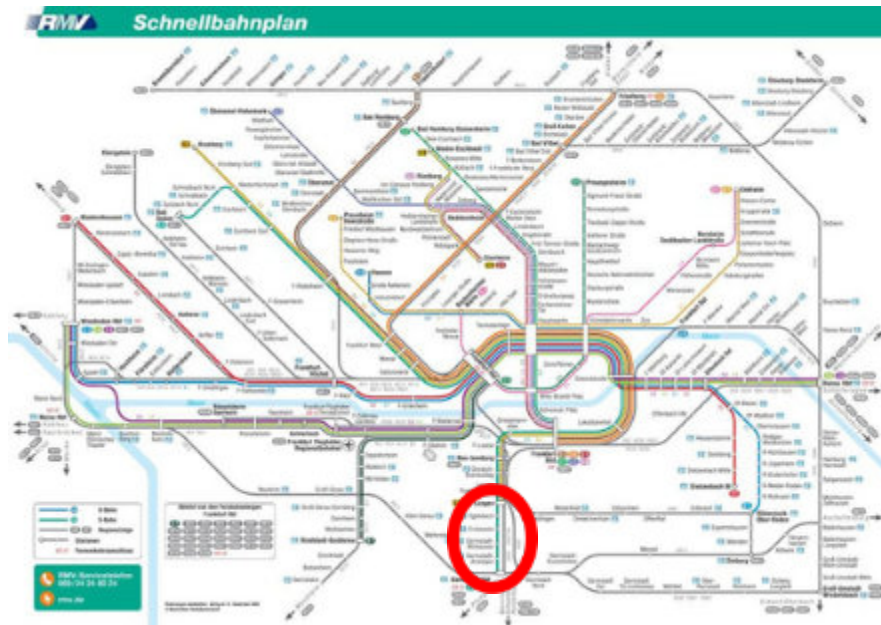


LOKALIZACJA TERENÓW INWESTYCYJNYCH

WZGLĘDEM SIECI KOMUNIKACYJNEJ

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

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

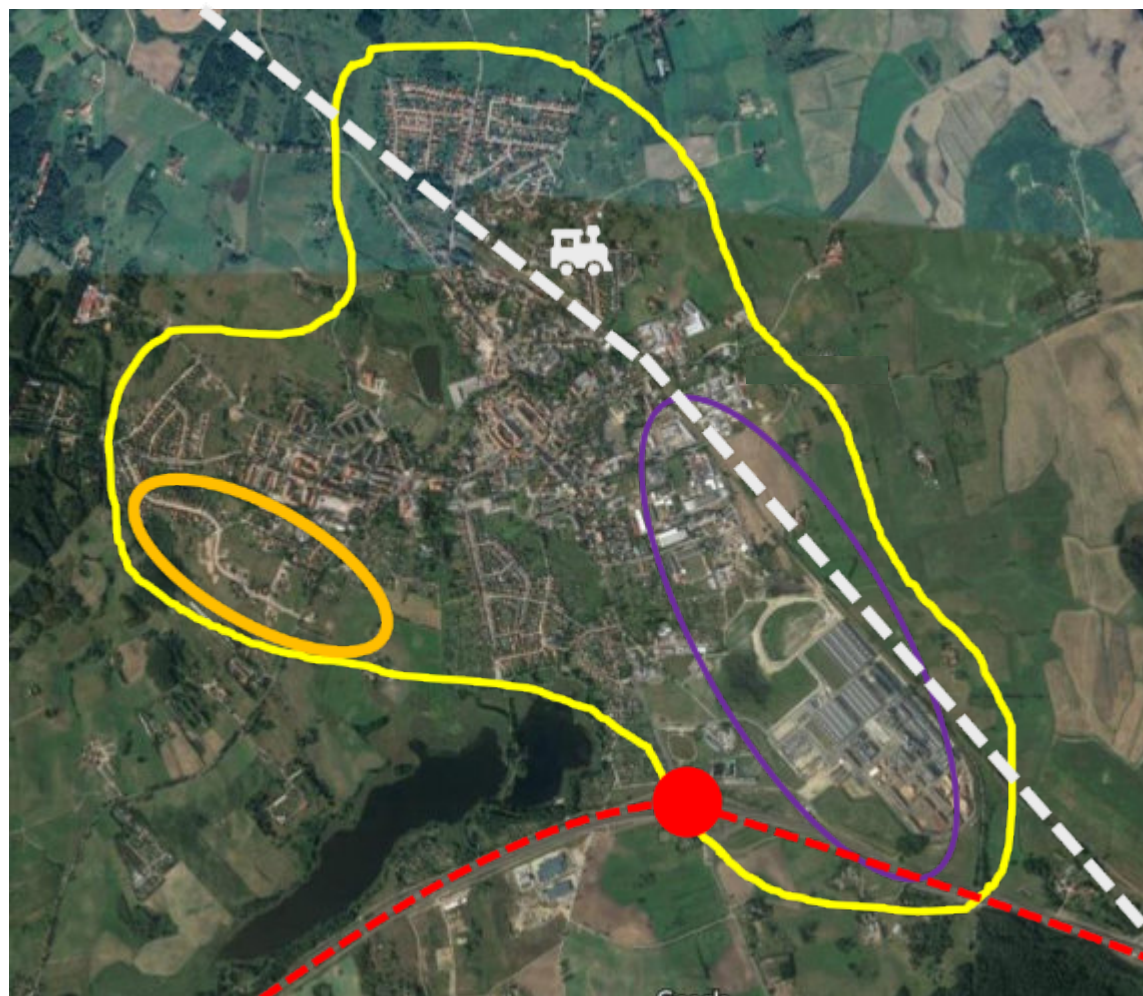


LOKALIZACJA TERENÓW INWESTYCYJNYCH WZGLĘDEM SIECI KOMUNIKACYJNEJ

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

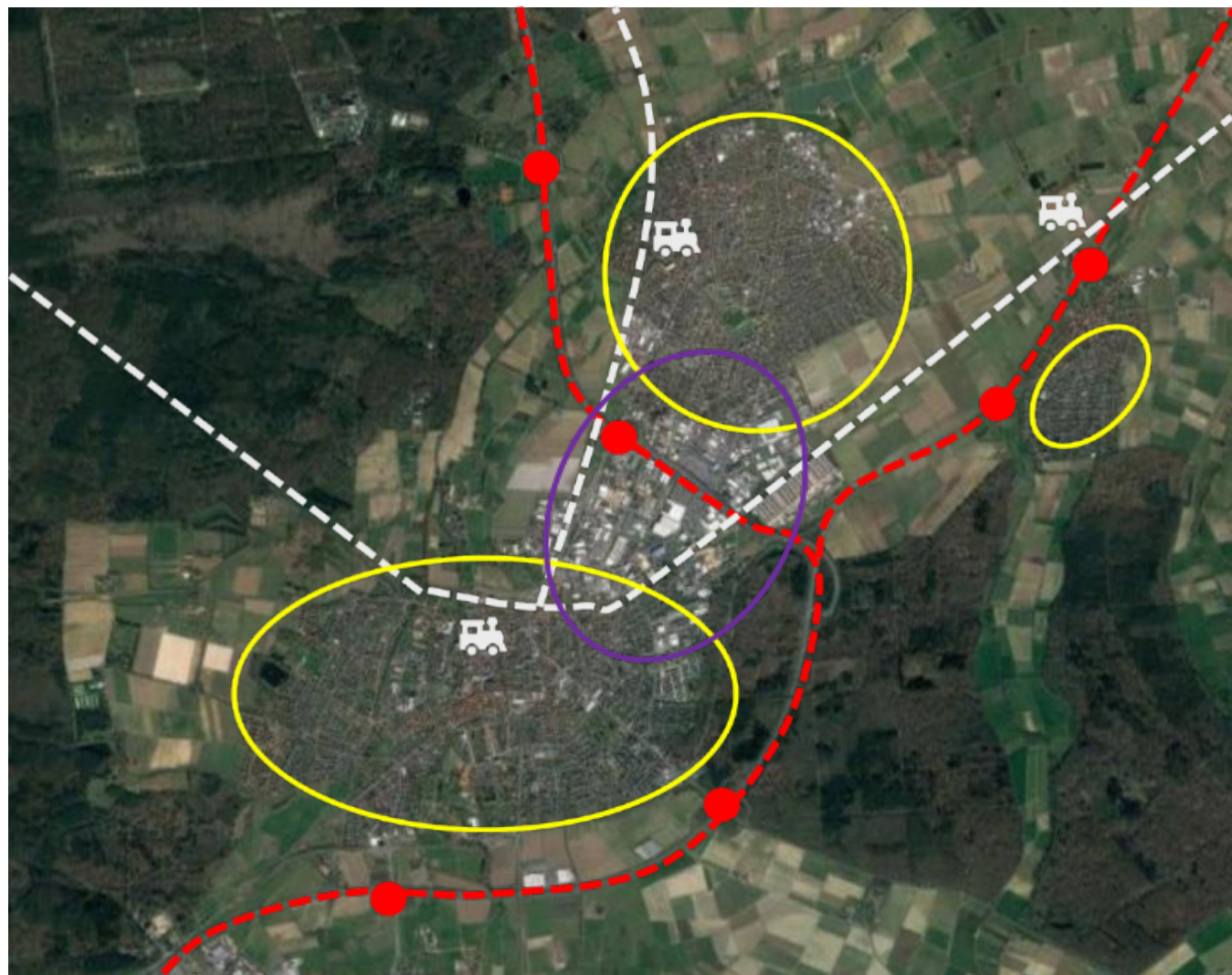


LOKALIZACJA TERENÓW INWESTYCYJNYCH WZGLĘDEM SIECI KOMUNIKACYJNEJ

Diebourg, Münster
(Hessen)
(Niemcy)

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

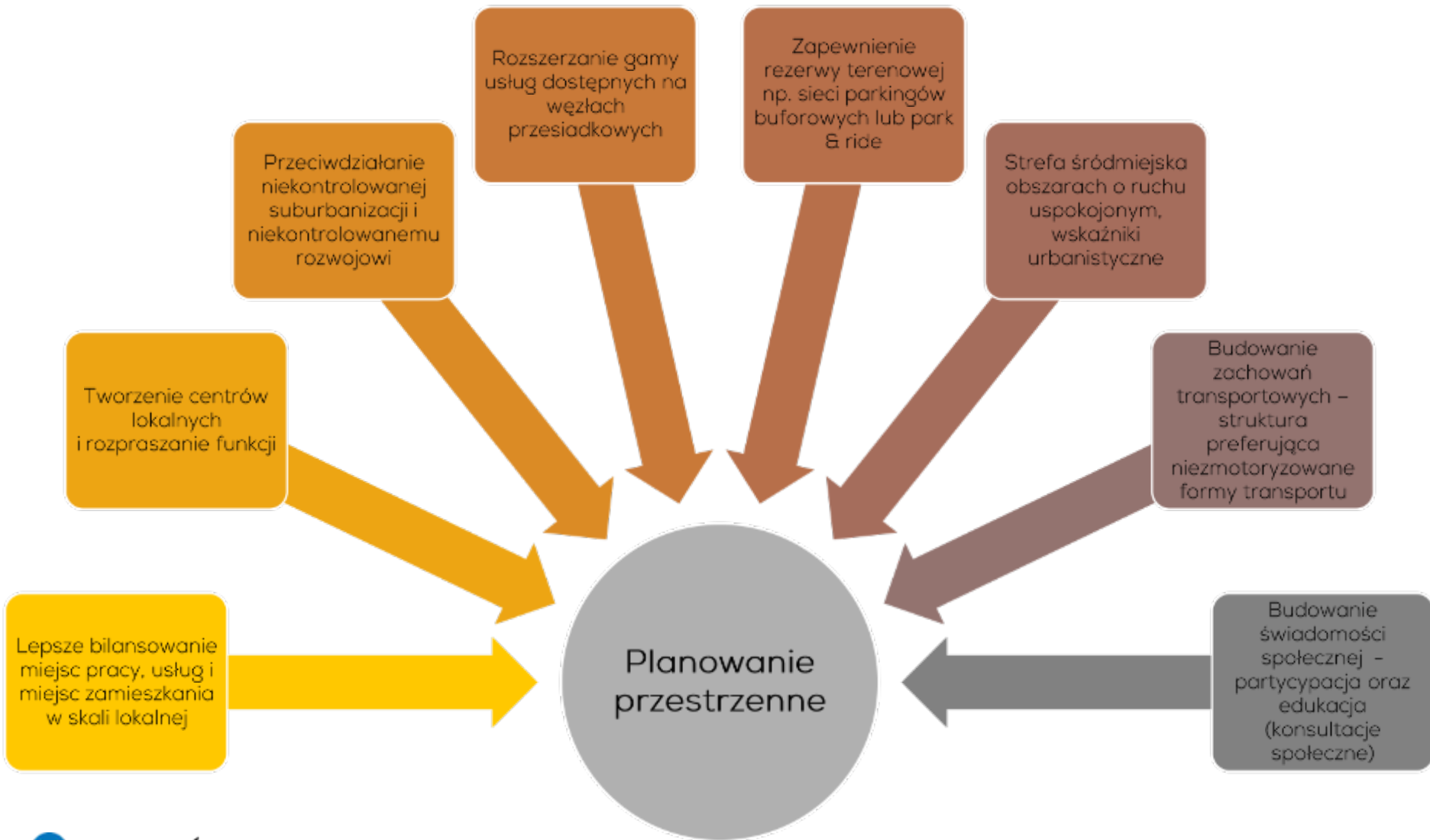
Determinantą lokalizacji
funkcji jest planowanie
przestrzenne



Planowanie przestrzenne a SUMP

Dokumenty

PUNKTY WSPÓLNE Z SUMP



SUMP A STRATEGIE

CZĘŚĆ DIAGNOSTYCZNA SUMP
=
DIAGNOZA NA POTRZEBY STRATEGII

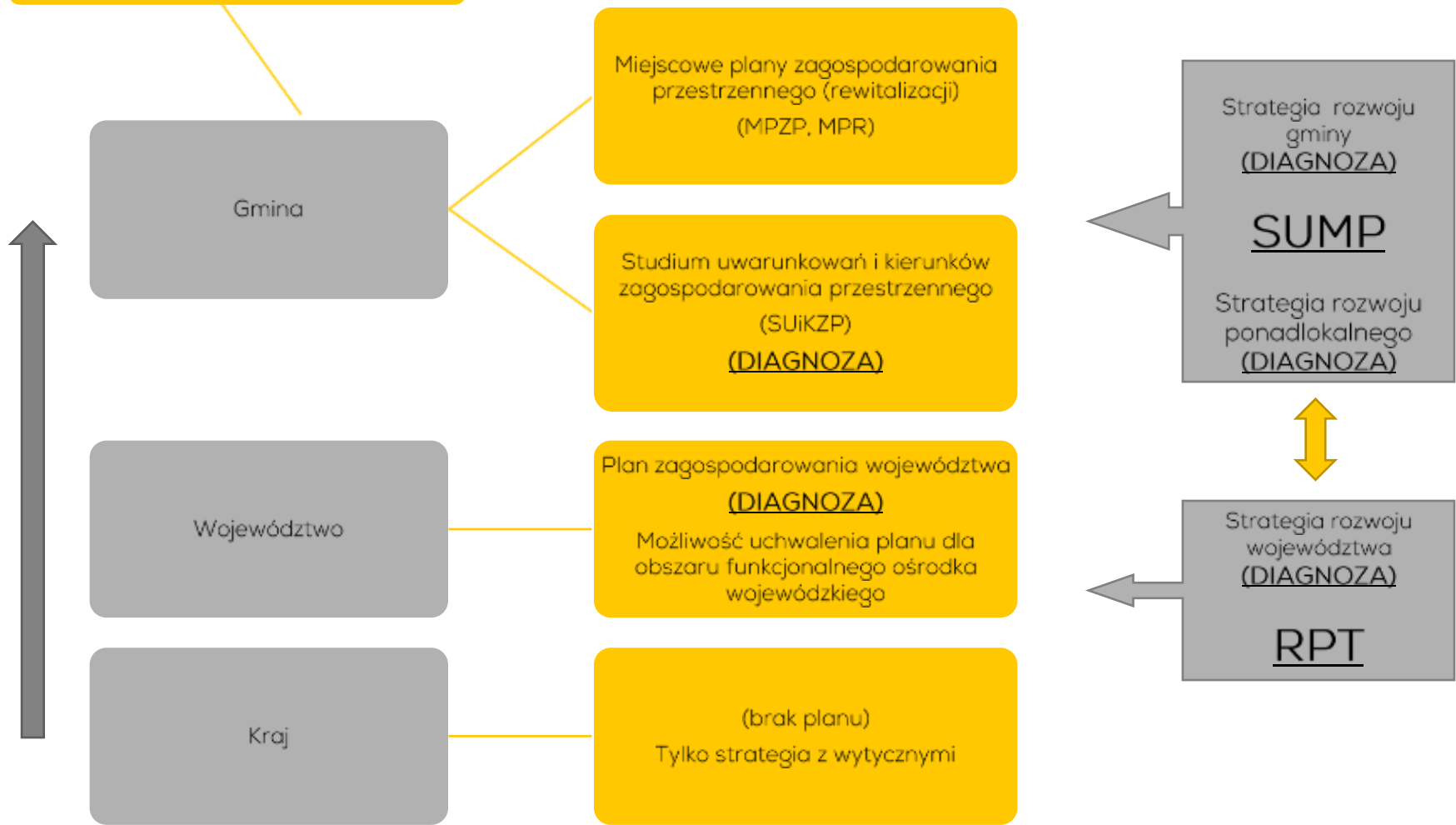


POLITYKA PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO

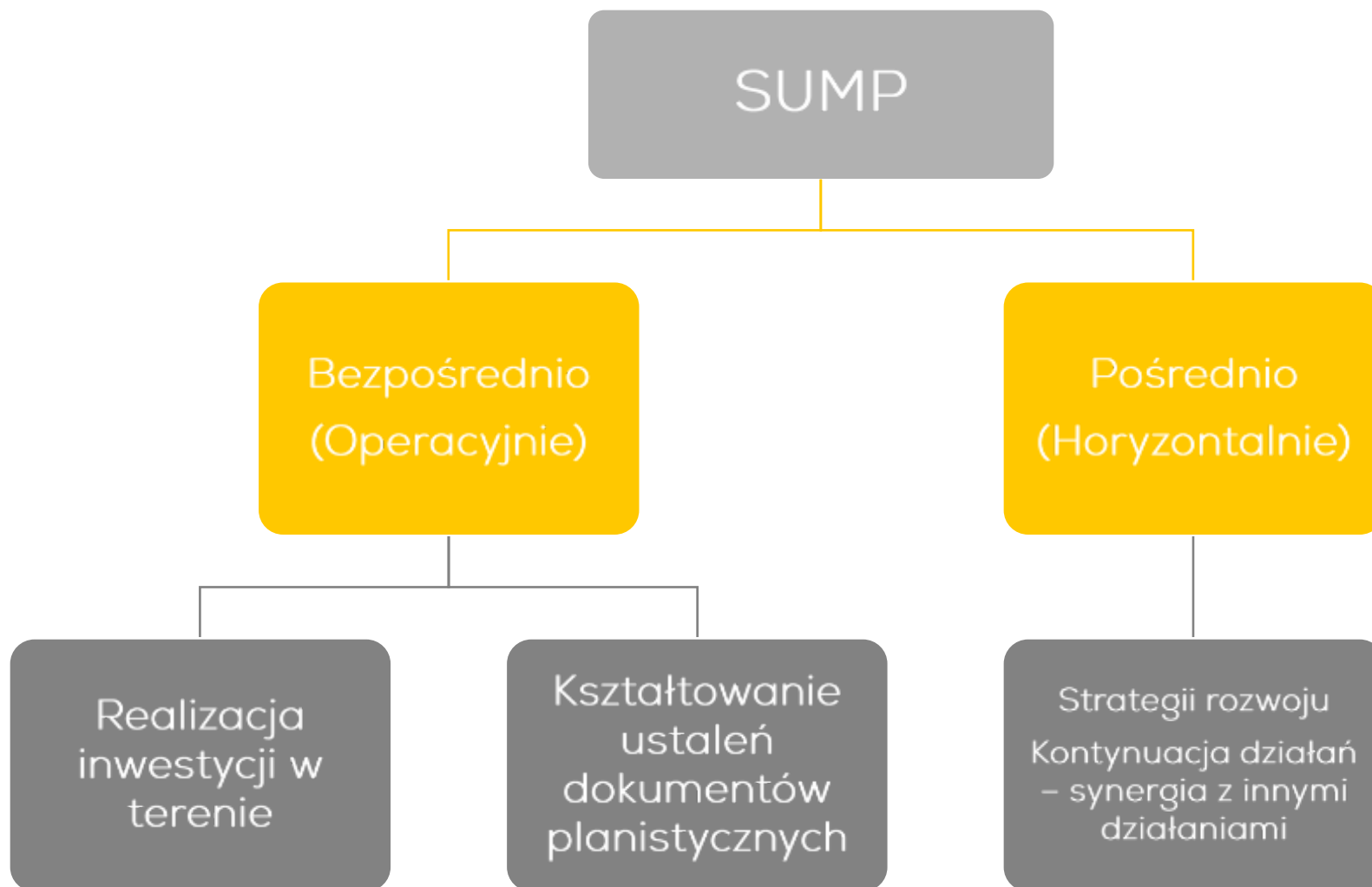
Decyzje o lokalizacji i warunkach zabudowy
De facto wyłączone z systemu planowania przestrzennego
NAJWIĘKSZY PROBLEM

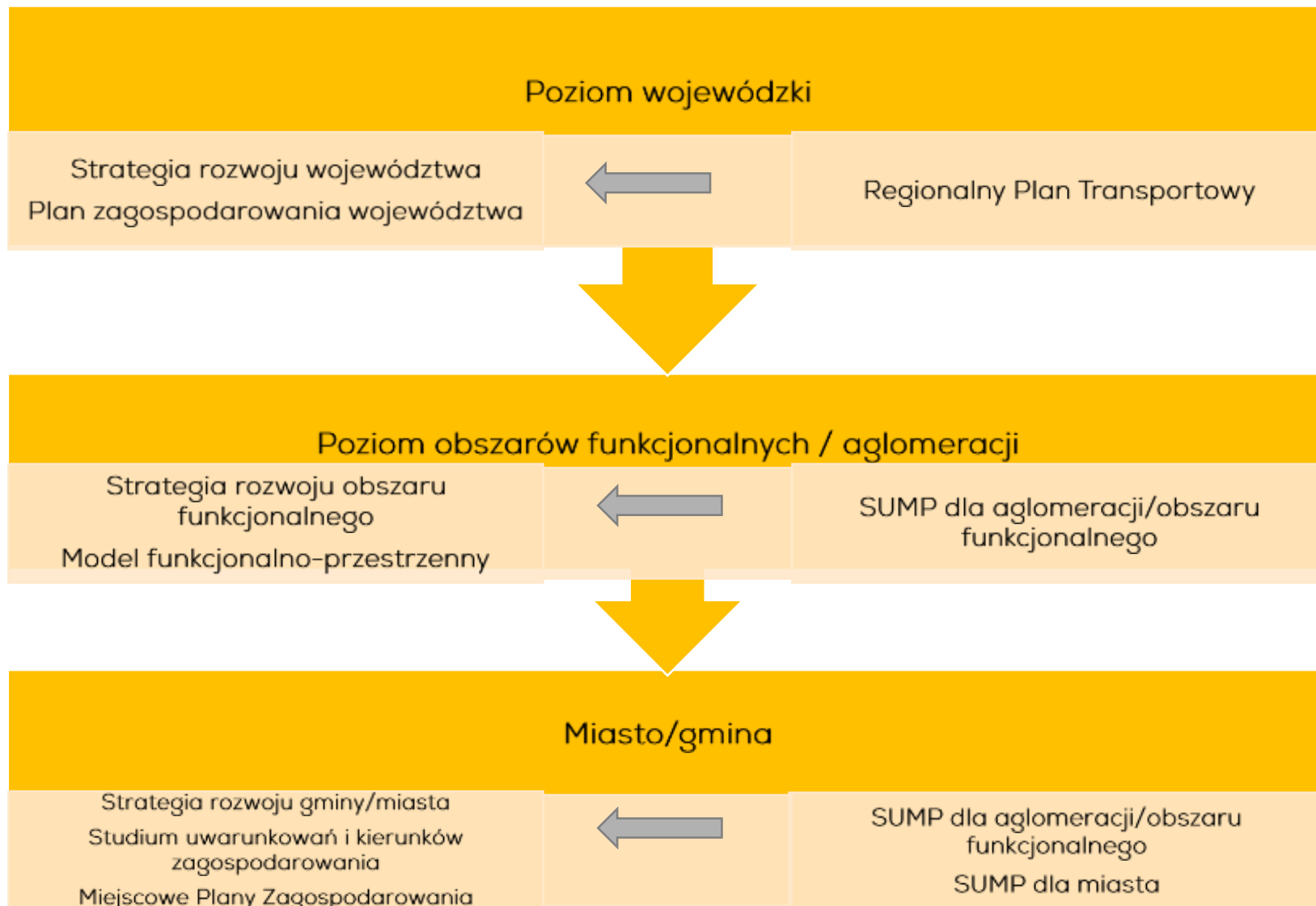


?



WPŁYW SUMP NA PRZESTRZEŃ

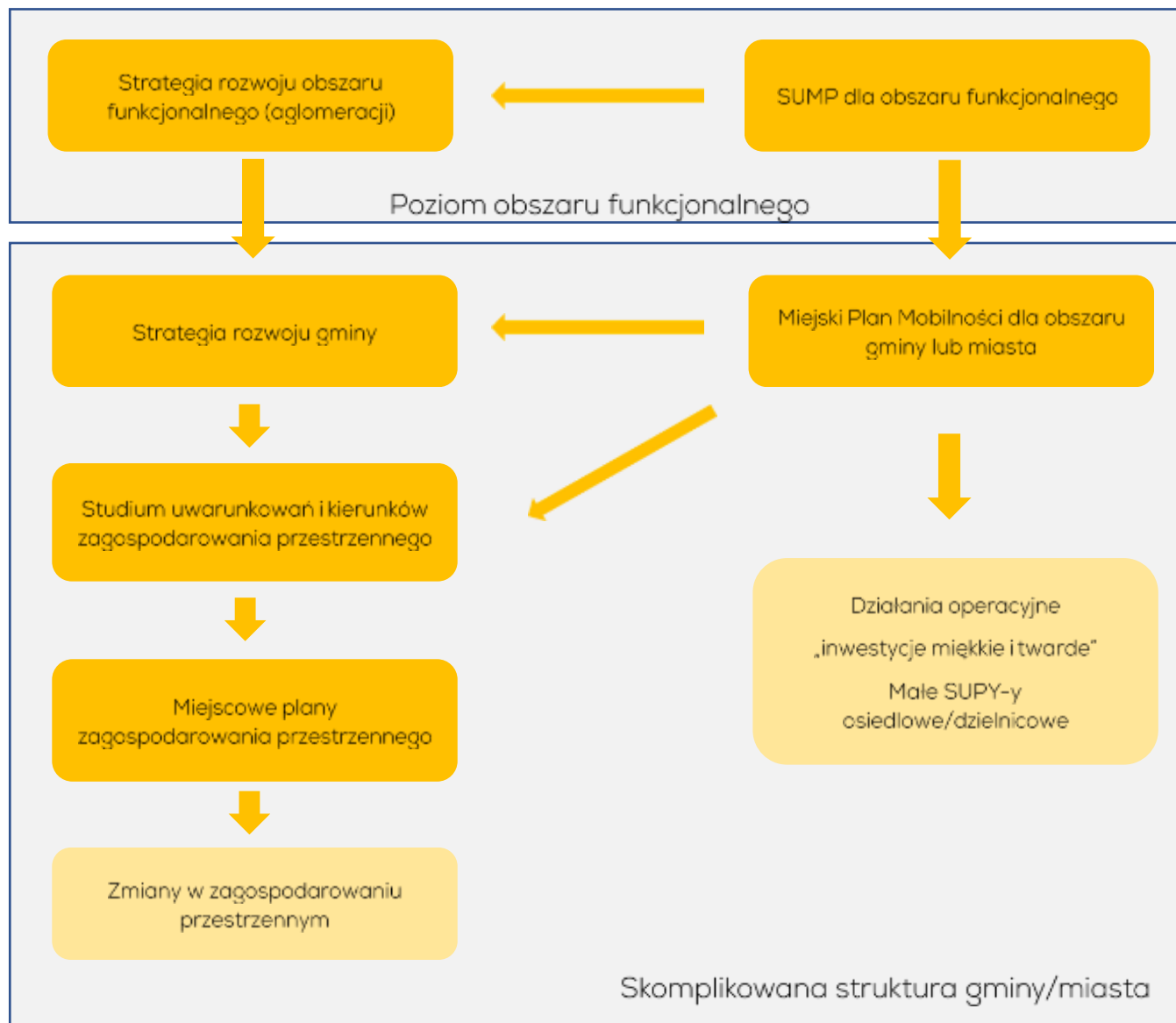




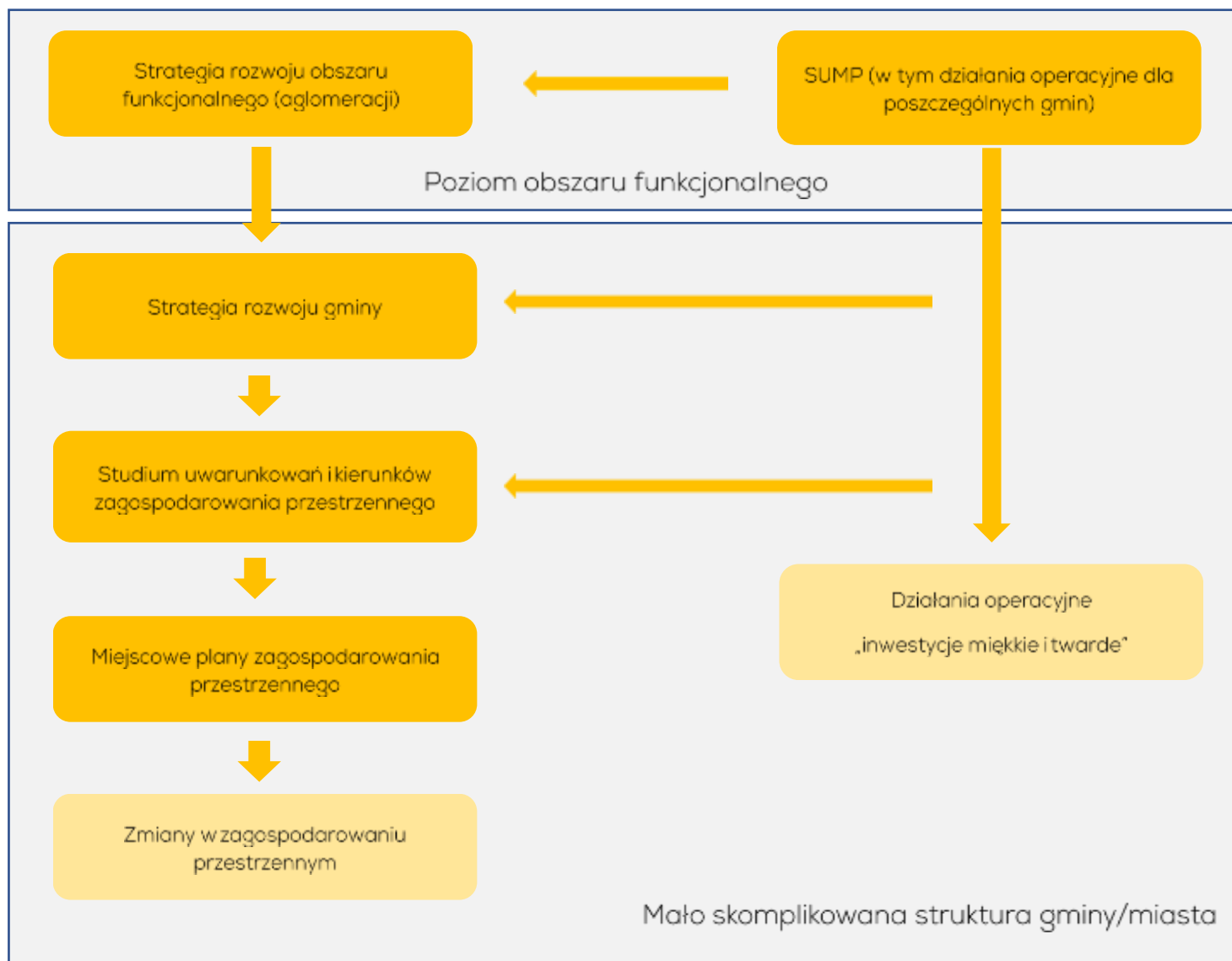
SUMP – STRATEGIA – DOKUMENTY PLANISTYCZNE

Bardzo duży
obszar
funkcjonalny

Bardzo duży
obszar
metropolitalny



SUMP – STRATEGIA – DOKUMENTY PLANISTYCZNE



Obszar funkcjonalny



WOLAŃSKI



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

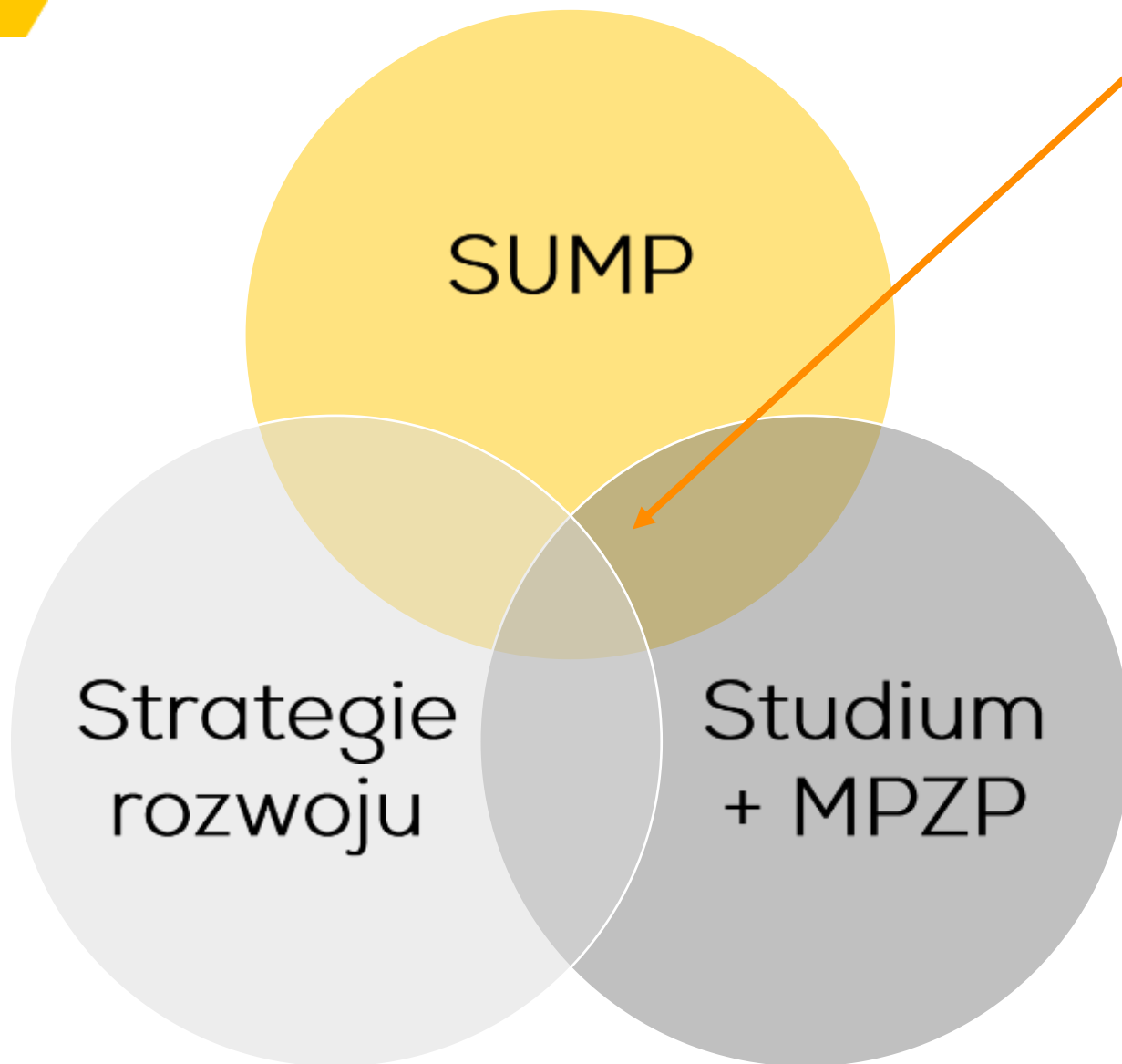


WOLAŃSKI



MOBILNOŚĆ W PLANOWANIU MIEJSCOWYM

Anna Sokołowska



Zrównoważona mobilność miejska
(Rozwój zrównoważony)

↓
Uatrakcyjnienie terenów miejskich
Rewitalizacja

↓
Przeciwdziałanie niekontrolowanej suburbanizacji

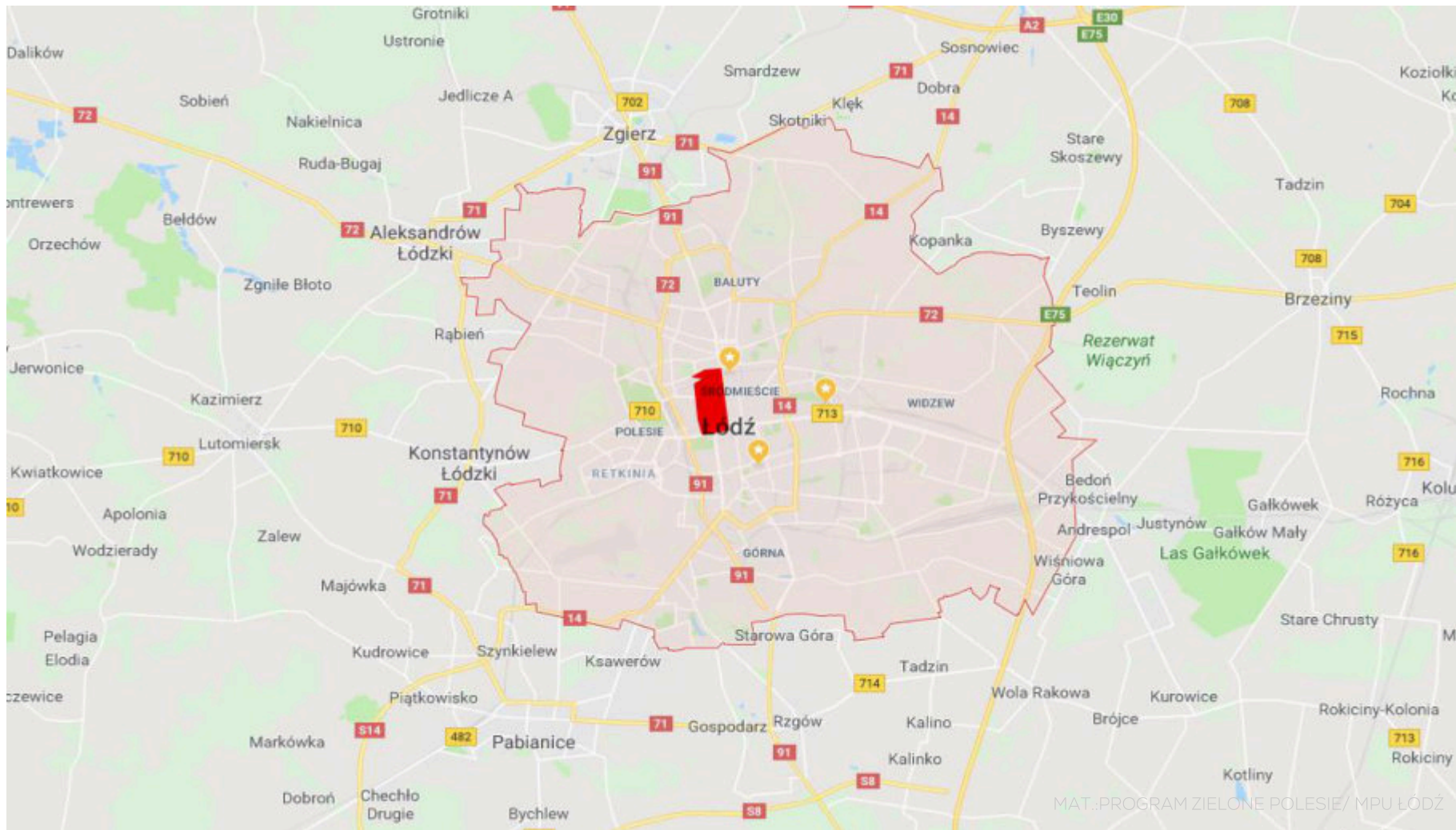
↓
Budowa przyjaznej przestrzeni dla ludzi

↓
Zmniejszenie zapotrzebowania na transport

ZIELONE POLESIE W ŁODZI
PRZYKŁAD PRZEKSZTAŁCENÍ DZIELNICY

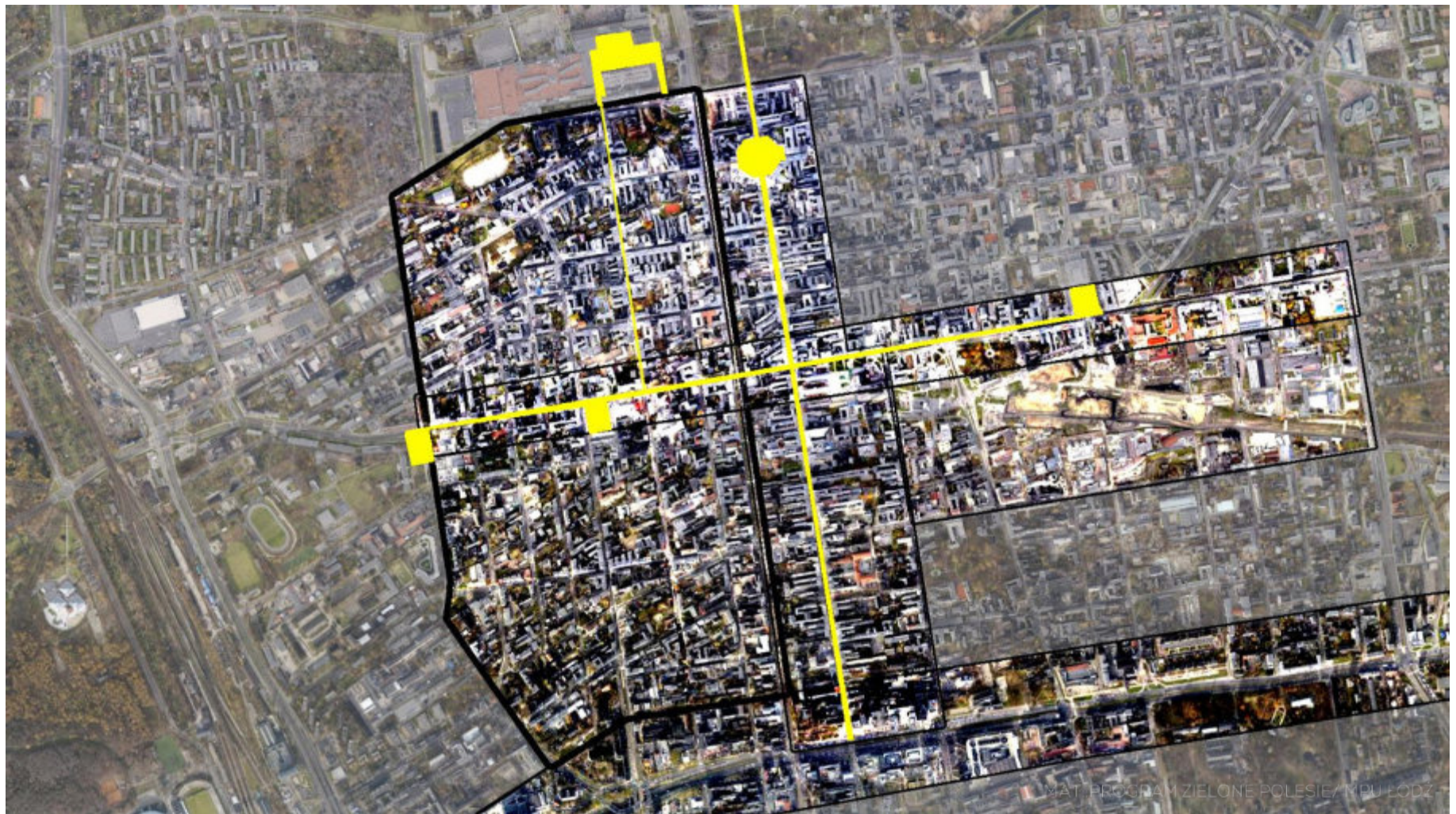
MIEJSKIEJA PRACOWNIA URBANISTYCZNA W ŁODZI

ŁÓDŹ / LOKALIZACJA DZIELNICY STARE POLESIE



MAT.PROGRAM ZIELONE POLESIE/ MPU ŁÓDŹ

STARE POLESIE: 200 HA, 34 000 MIESZKAŃCÓW



MAT PROGRAM ZIELONE POLESIE / MPU ŁÓDŹ

STARE POLESIE: 200 HA, 34 000 MIESZKAŃCÓW



MAT.: PROGRAM ZIELONE POLESIE / MPU ŁÓDŹ

ZIELONY RYNEK/ JEDYNA PRZESTRZEŃ PUBLICZNA



Zeto
łódzkie.fotopolska.eu

GĘSTA ZABUDOWA KAMIENICZNA



KRAJOBRAZ ULIC



MAT..PROGRAM ZIELONE POLESIE/ MPU ŁÓDŹ

ZABYTKOWA STRUKTURA/ POTENCJAŁ JAKOŚCI ŻYCIA



SPRZED 1945 R.



ZABYTKI



ZIELEŃ



KONTEKST DEMOGRAFICZNY

2016

34 000 mieszk.

2050

23 460 mieszk.

(-31%)



Główny zasób mieszkaniowy realizacji łódzkiej strategii powrotu do miasta

Obszar wyludniający
się (najszybciej w
Łodzi)

Niewyposażony w
przestrzeń publiczną i
zieleń

Nieaktywny
inwestycyjnie
(do 2014r. 2
pozwolenia na
budowę rocznie)

ZIELONE POLESIE

Poprawa jakości
życia

Zachowanie i
wzmocnienie
historycznej
tożsamości obszaru

Aktywizacja obszaru
i wykonalność
planowanych
zamierzeń

Zrównoważona
mobilność miejska



UKŁAD PIERZEJOWY

Zachowanie
charakteru ulic

Zachowanie
budynków
objętych ochroną
konserwatorską



UKŁAD PIERZEJOWY



PRZESTRZEŃ PUBLICZNA

ULICE STAREGO POLESIA



ul. Lipowa



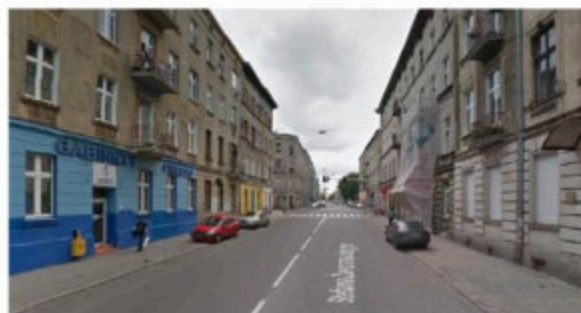
Al. 1-go Maja



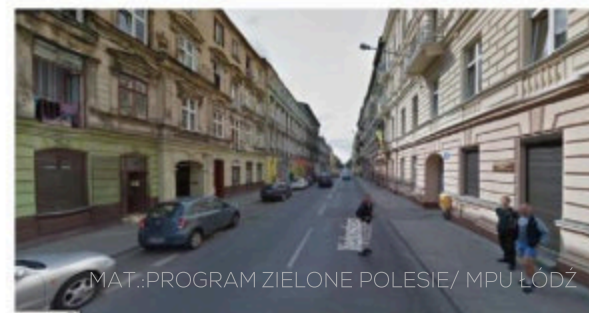
ul. Gdańska



ul. Legionów



ul. Żeromskiego

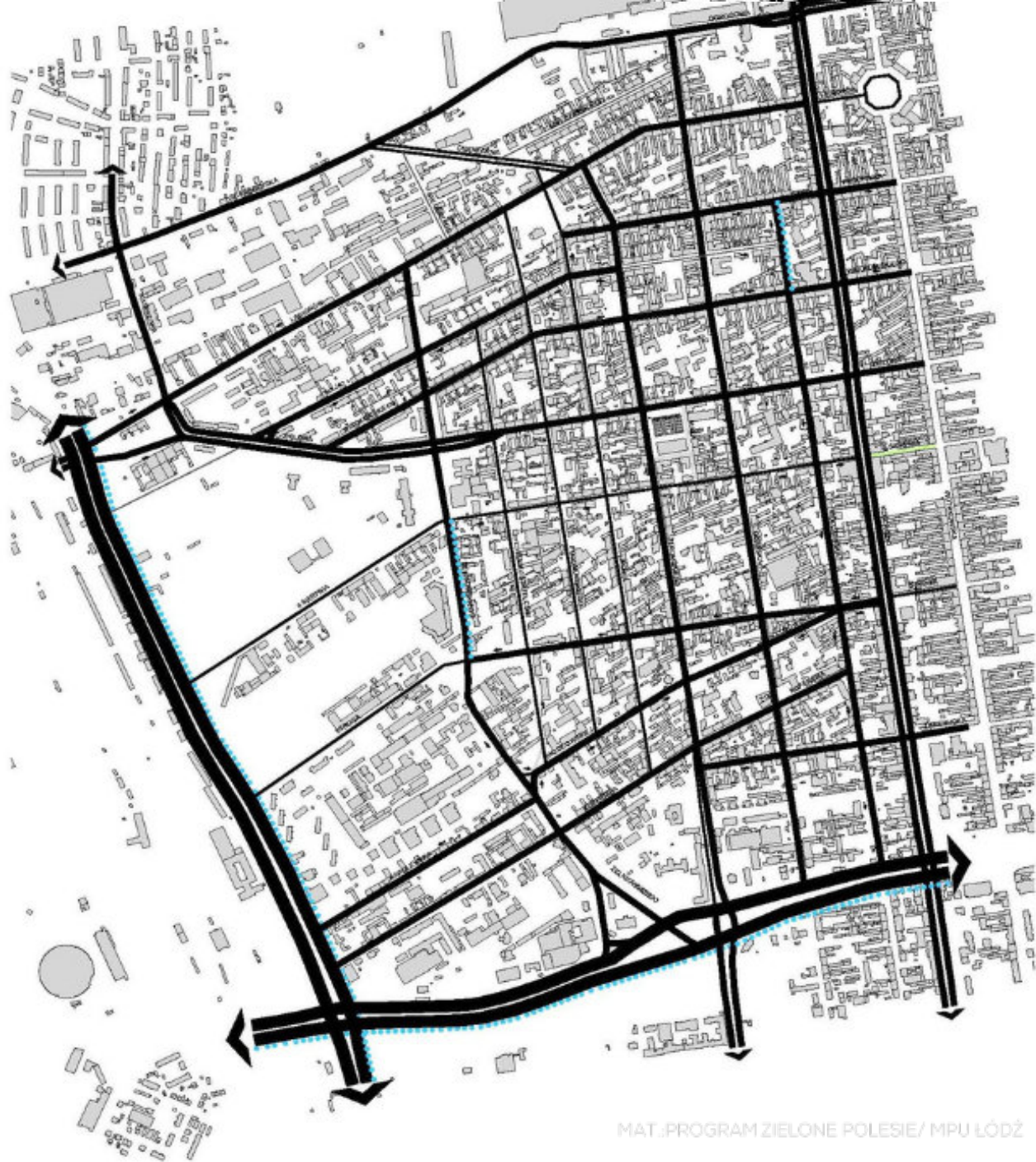


ul. Więckowskiego

KOMUNIKACJA STAN ISTNIEJĄCY

Układ komunikacyjny - stan istniejący

- Drogi główne
- Drogi zbiorcze
- Drogi lokalne
- Drogi dojazdowe
- Drogi dojazdowe + strefa zamieszkania
- Drogi wewnętrzne
- Ulice jednokierunkowe
- ⋯ Wydzielone ścieżki i drogi rowerowe



KOMUNIKACJA/ STUDIUM

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA ŁÓDZI

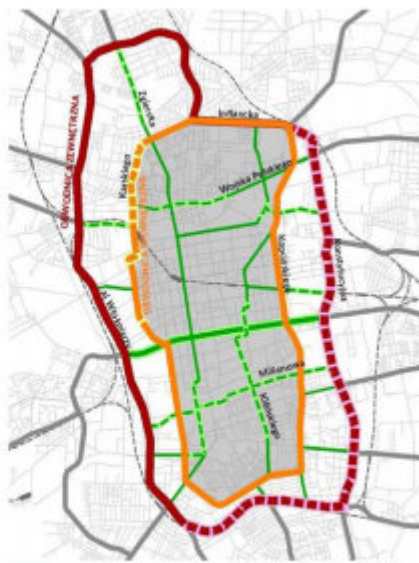
- Trasa Wojska Polskiego (do realizacji),
- ul. Maratońska (do rozbudowy),
- ul. Pabianicka (istniejąca).

Z przeprowadzonych analiz wynika, że podstawowy układ drogowy rozwijał się i rozwija w kierunku budowy układu obwodowego dla OWRSW z promiennie wychodzącymi z niego trasami w kierunku budowanego i częściowo istniejącego „ringu autostradowego” (Rysunek 30)²².

W OWRSW, w obszarze kolei obwodowej, układ obwodnicy (ramy) wewnętrznej tworzą ulice: Al. Politechniki, Ignacego Jana Paderewskiego, Władysława Broniewskiego, al. Marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza, dr. Stefana Kopcińskiego, al. Grzegorza Palki, Strykowska, Inflancka, Julianowska z brakującym odcinkiem ulic ks. Stanisława Brzóska – Modra do ul. płk. Jana Karckiego i dalej ulice: gen. Lucjana Żeligowskiego – Łąkowa, Obwodnica (rama) zewnętrzna to ciąg ulic: al. Włókniarzy – al. Jana Pawła II, Śląska (nowy korytarz), Konstytucyjna (nowa inwestycja), Inflancka, Łagiewnicka i Al. gen. Władysława Sikorskiego.

Do zalet tak przyjętej strategii przekształcania układu drogowo-ulicznego należy zaliczyć:

- usprawnienie systemu poprzez stworzenie alternatywy dla tzw. wąskich gardeł – odcinków ulic o przekroczonej przepustowości. Układ obwodowy



Rysunek 30 Zasada kształtowania układu ulic w OWRSW



Preferencja ruchu kołowego:

- Ulice o największej przepustowości dla transportu samochodowego; fragmenty obwodnic i Trasy W-Z
- Ulice o największej przepustowości dla transportu samochodowego; elementy układu rusztowego centrum
- istniejące i potencjalne lokalizacje parkingów wielostanowowych

Preferencja transportu zbiorowego:







- Ulice przeznaczone przede wszystkim dla transportu zbiorowego, z możliwością ograniczenia ruchu kołowego
- Trasy tramwajowe
- Tuniele kolejowe
- Zintegrowane węzły przesiadkowe

Preferencje mieszane:

- Ulice o największej przepustowości dla transportu samochodowego i trasy szybkiego tramwaju
- Ulice zbiorcze i lokalne wspomagające układ rusztowy centrum, dostosowane do ruchu komunikacji miejskiej i jego obsługi, oraz ruchu rowerowego i pieszego
- Ulice dojazdowe o uspokojonym ruchu, dostosowane do potrzeb mieszkańców

KOMUNIKACJA KONCEPCJA

Komunikacja kołowa - koncepcja

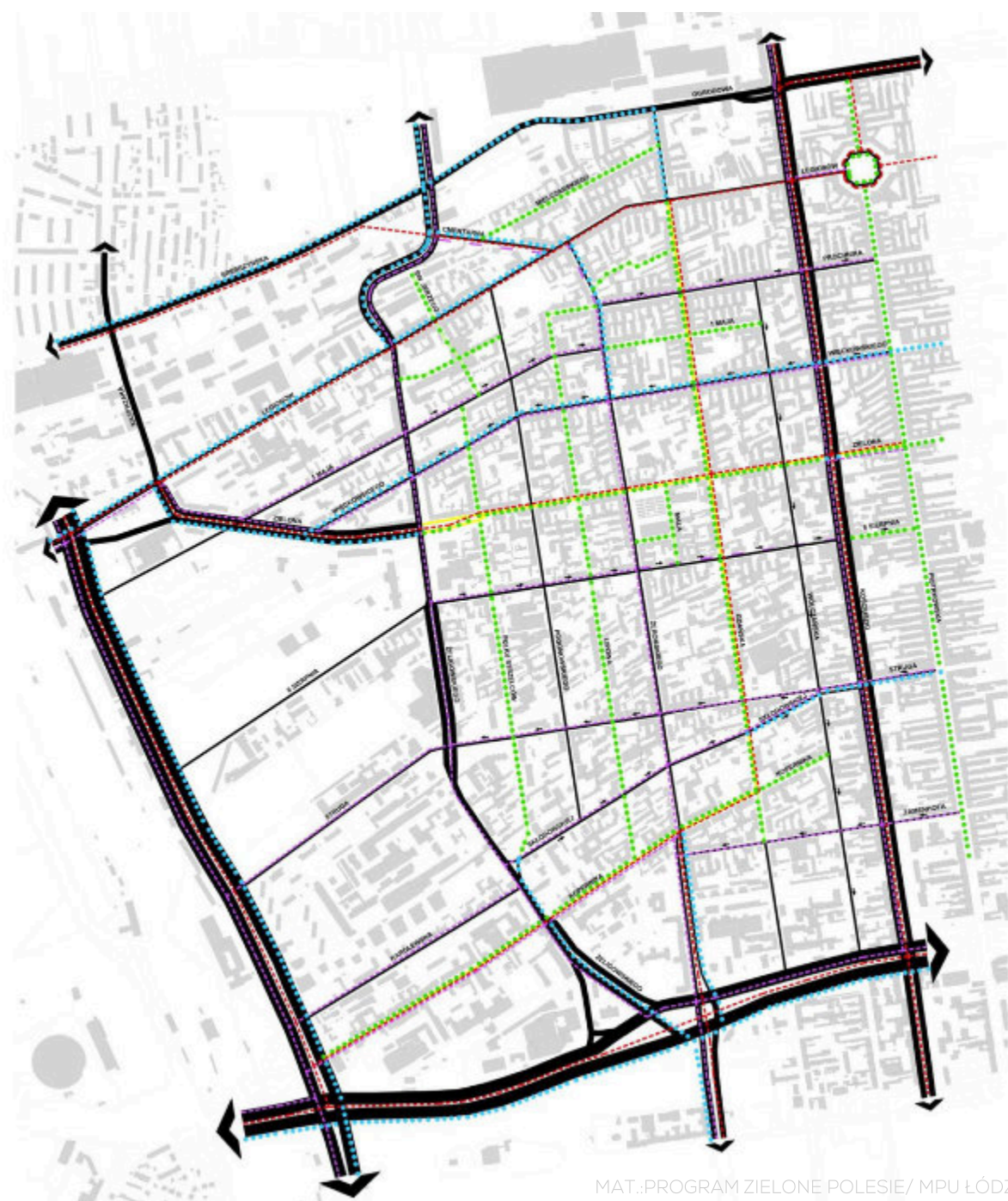
-  Drogi główne
-  Drogi zbiorcze
-  Drogi lokalne
-  Drogi dojazdowe + tramwaj + uspokojenie ruchu
-  Drogi dojazdowe + strefa zamieszkania
-  Ulice jednokierunkowe



PRZEKROJE DETERMINANTY

Wymagane elementy przekroju ulicy

- Drogi główne
- Drogi zbiorcze
- Drogi lokalne
- Drogi dojazdowe + tramwaj + uspokojenie ruchu
- Drogi dojazdowe + strefa zamieszkania
- ➔ Ulice jednokierunkowe
- Pas umożliwiający przejazd autobusu (3,5 m)
- Pas umożliwiający przejazd autobusu (3,5 m)
- Linia tramwajowa
- Podstawowe wydzielone drogi rowerowe
- Drogi rowerowe na ulicach o ruchu uspokojonym



PRZEKROJE TYPOLOGIA

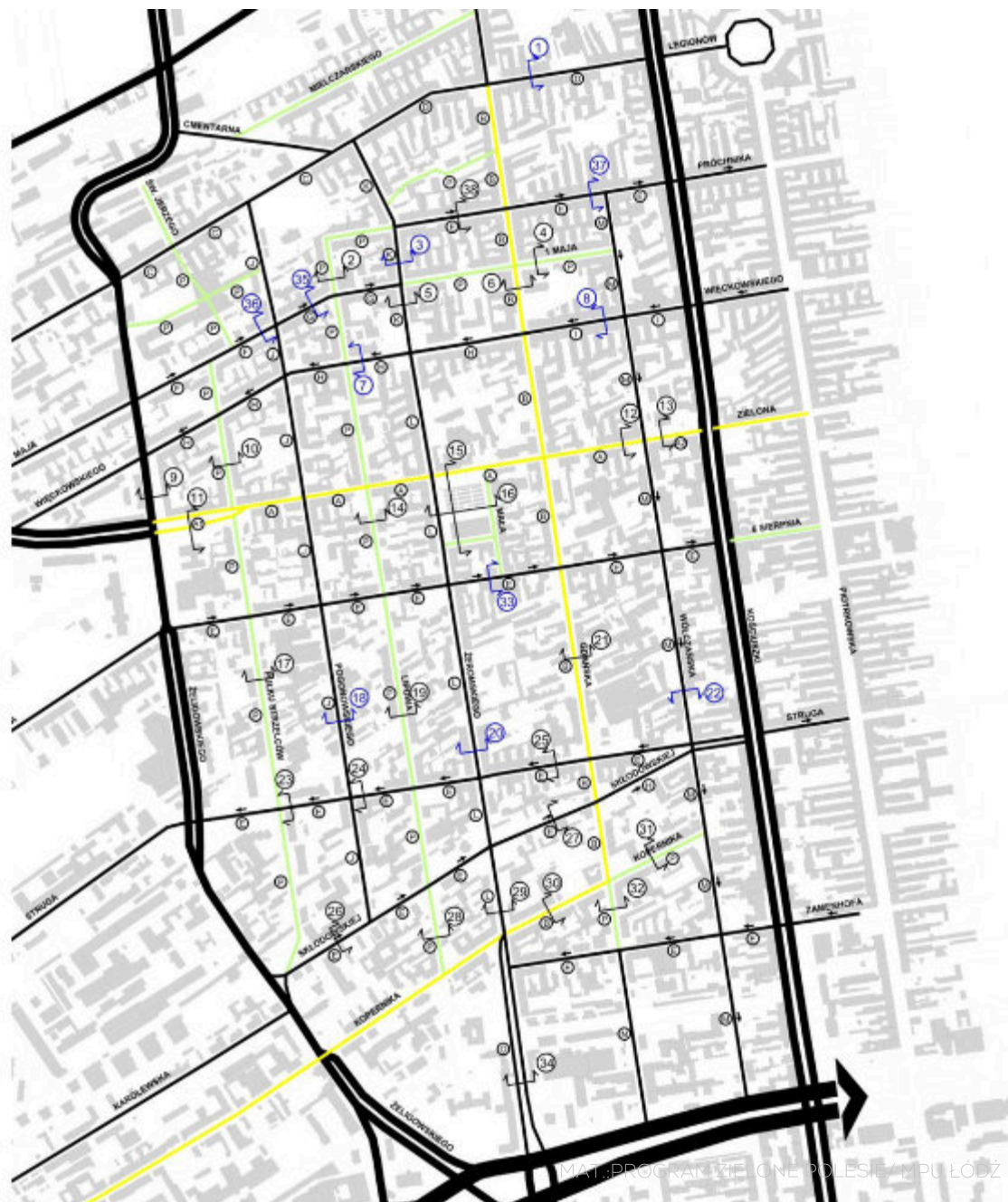
Przekrój typologiczny to przekrój typowy do zastosowania na całej długości danego odcinka ulicy z podaną wymaganą minimalną szerokością ulicy dla jego zastosowania. Minimalne szerokości zostały sprawdzone dla całej długości danego odcinka - wszystkie przekroje się mieszczą w istniejących szerokościach pasów drogowych.

Przekrój proponowany to przekrój zastosowany na konkretnym odcinku danej ulicy.

Obecny przekrój to przekrój stanu istniejącego na konkretnym odcinku danej ulicy (stan na lipiec 2014).

Typologia przekrojów i przykładowe przekroje ulic

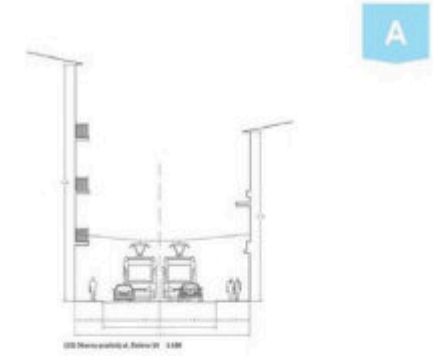
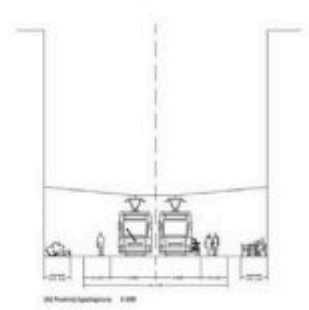
-  Drogi główne
-  Drogi zbiorcze
-  Drogi lokalne
-  Drogi dojazdowe + tramwaj + uspokojenie ruchu
-  Drogi dojazdowe + strefa zamieszkania
-  Ulice jednokierunkowe
-  Przekrój typologiczny
-  Przekrój proponowany + przekrój obecny
-  Przekrój obecny



PRZEKROJE

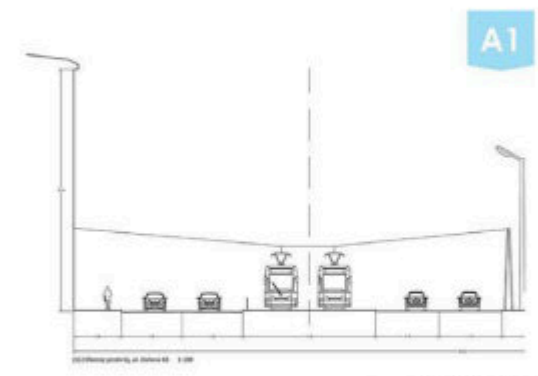
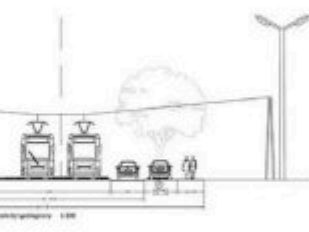
A ul. Zielona

Klasyfikacja Kategoria ulicy	ul. Zielona
Współrzędne	ul. Zielona
Właściciel	Urząd Miejski w Łodzi
Właściciel obiektu	Urząd Miejski w Łodzi
Właściciel ulicy	Urząd Miejski w Łodzi

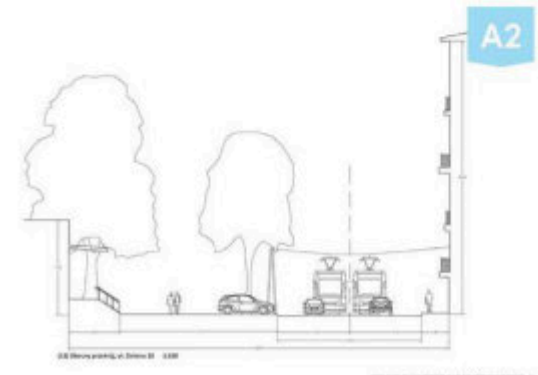
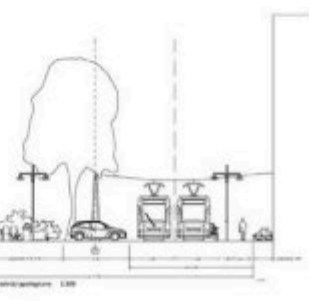
A1 ul. Zielona

Klasyfikacja Kategoria ulicy	ul. Zielona
Współrzędne	ul. Zielona
Właściciel	Urząd Miejski w Łodzi
Właściciel obiektu	Urząd Miejski w Łodzi
Właściciel ulicy	Urząd Miejski w Łodzi

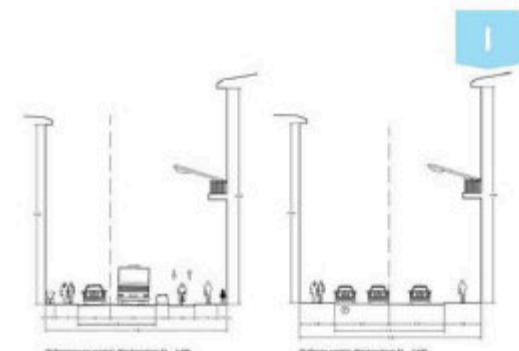
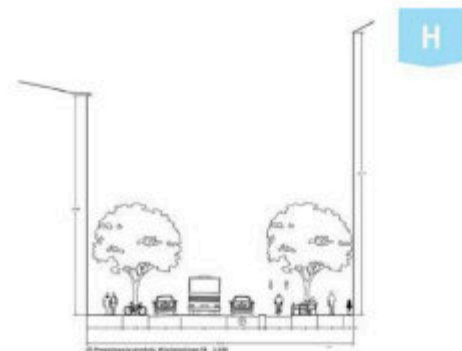
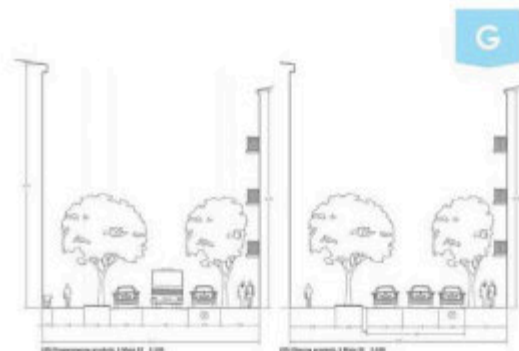
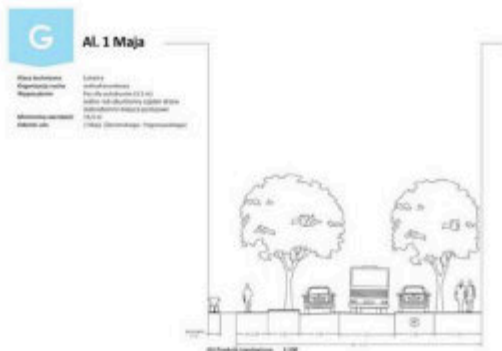



A2 ul. Zielona

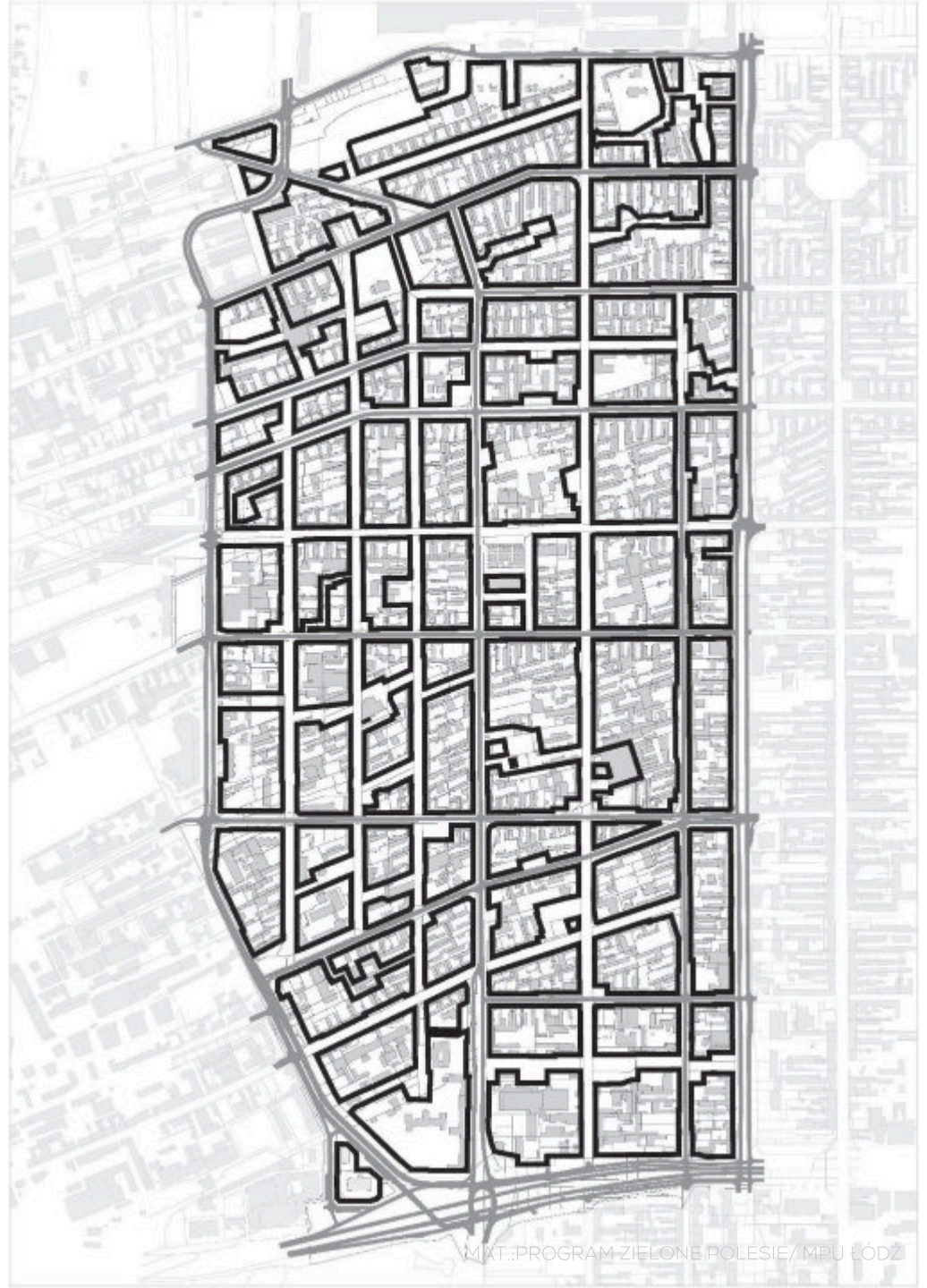
Klasyfikacja Kategoria ulicy	ul. Zielona
Współrzędne	ul. Zielona
Właściciel	Urząd Miejski w Łodzi
Właściciel obiektu	Urząd Miejski w Łodzi
Właściciel ulicy	Urząd Miejski w Łodzi

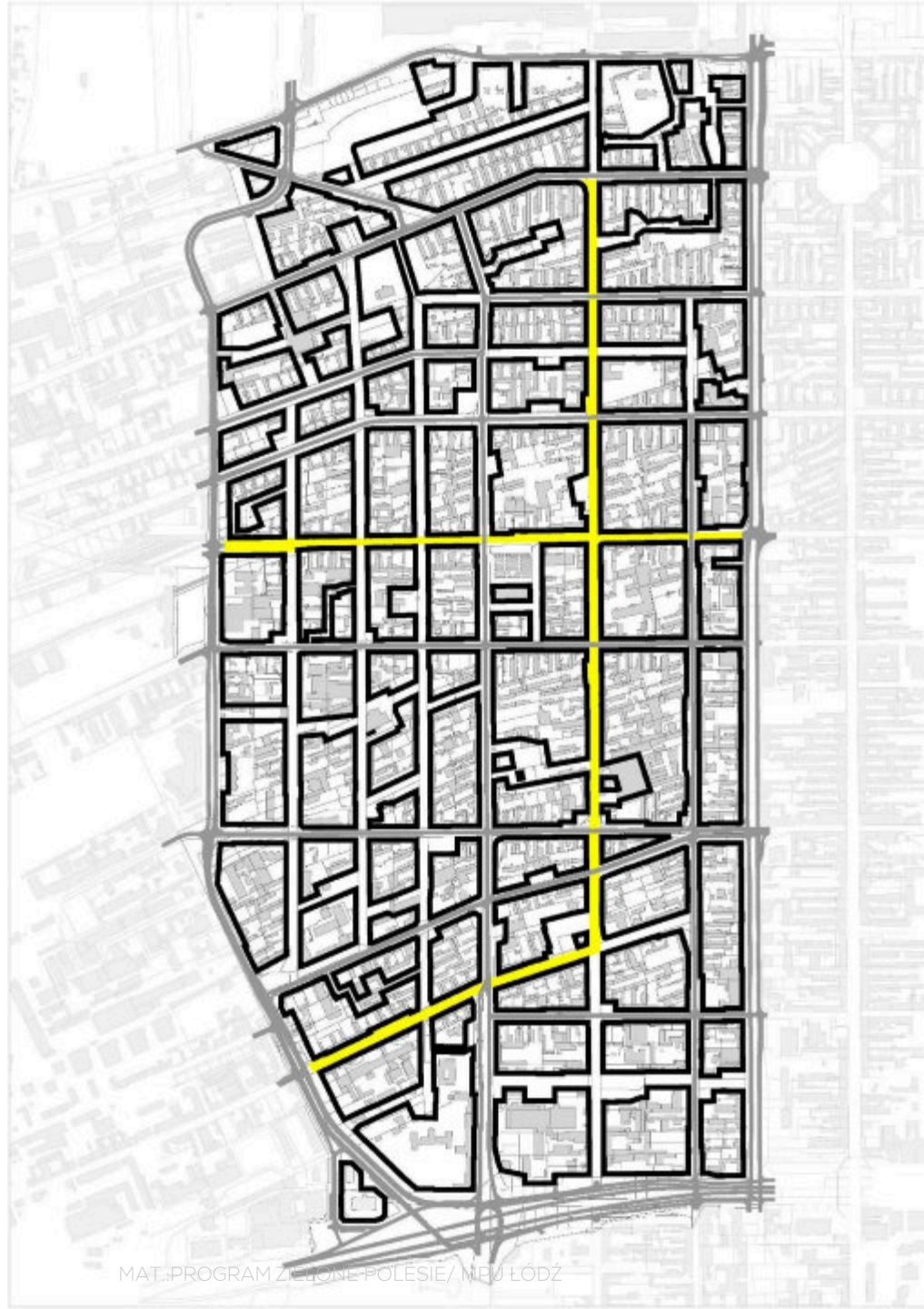
PRZEKROJE



STAN WYJŚCIOWY



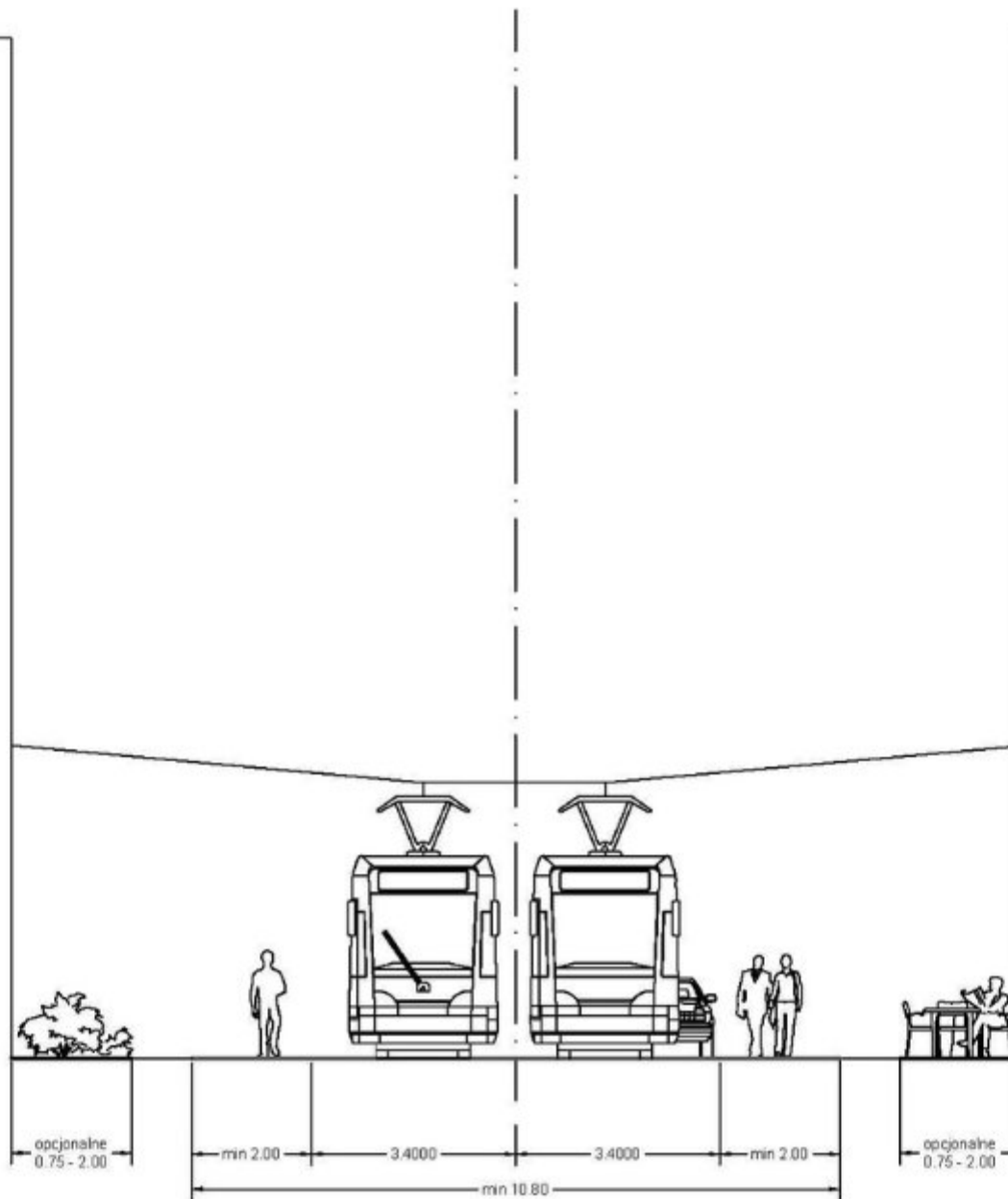
TRAMWAJ



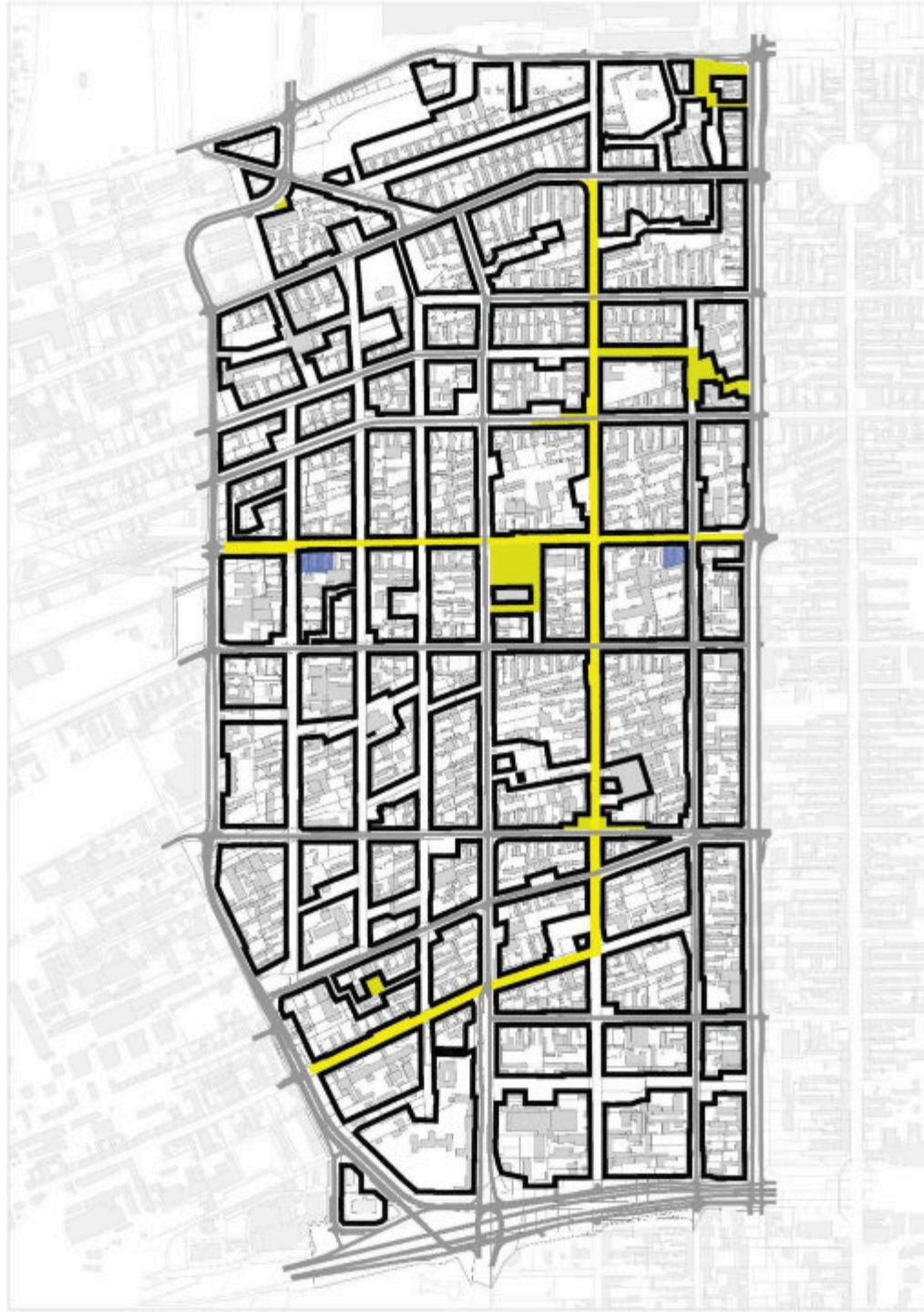


MAT PROGRAM ZIELONE POLESIE/MPU ŁÓDŹ

Tram route

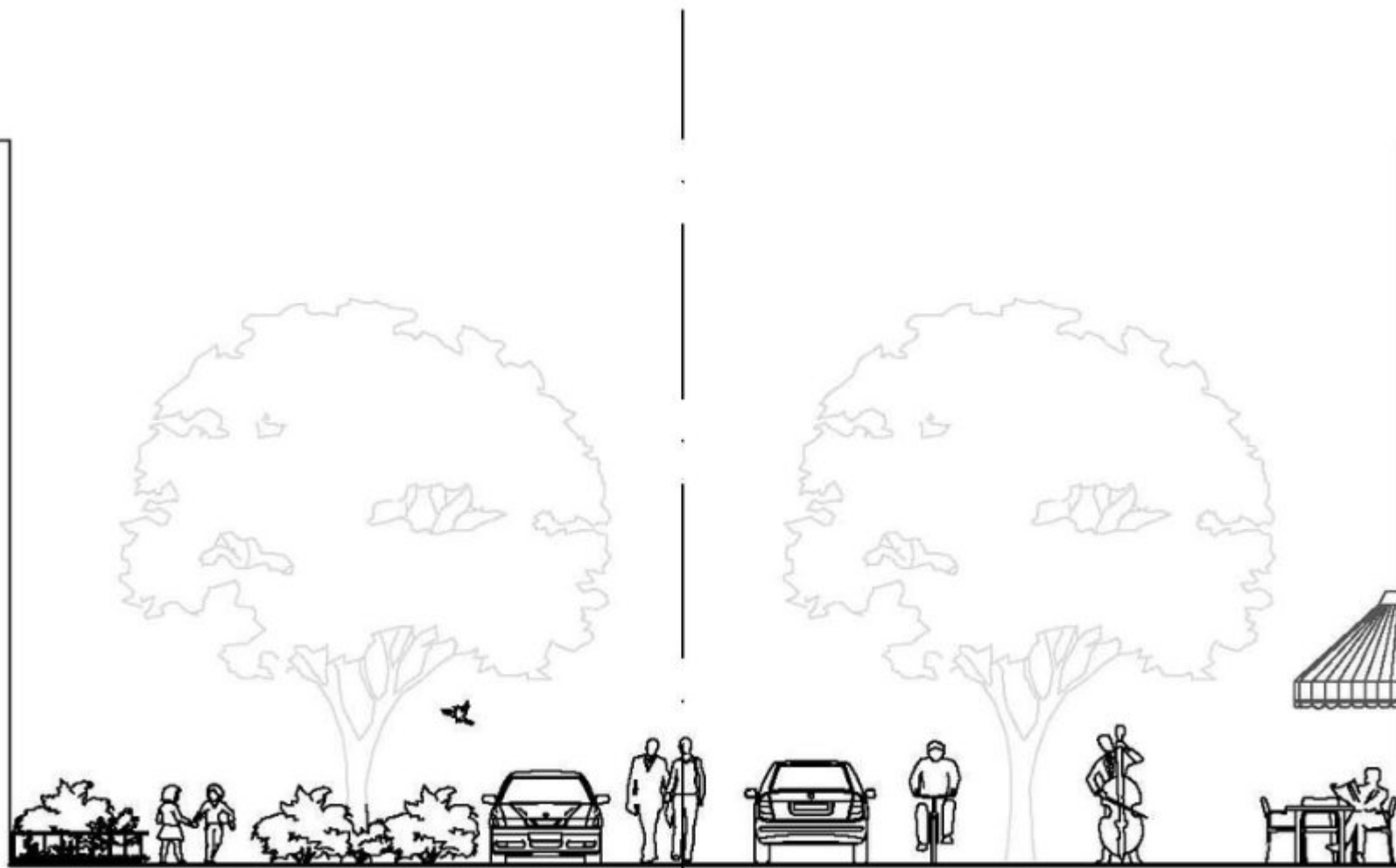


PARKINGI



WOONERFY





P

P

BAZYLEA - SZWAJCARIA



FOT. CHRISTINE LEGRANT

ZIELEŃCE



MONACHIUM - NIEMCY



MAT. PROGRAM ZIELONE POLESIE/MPU ŁÓDŹ





MAP PROGRAM ZIELONE POLESIE / MPU ŁÓDŹ

ZIELONY RYNEK



ZIELONY RYNEK

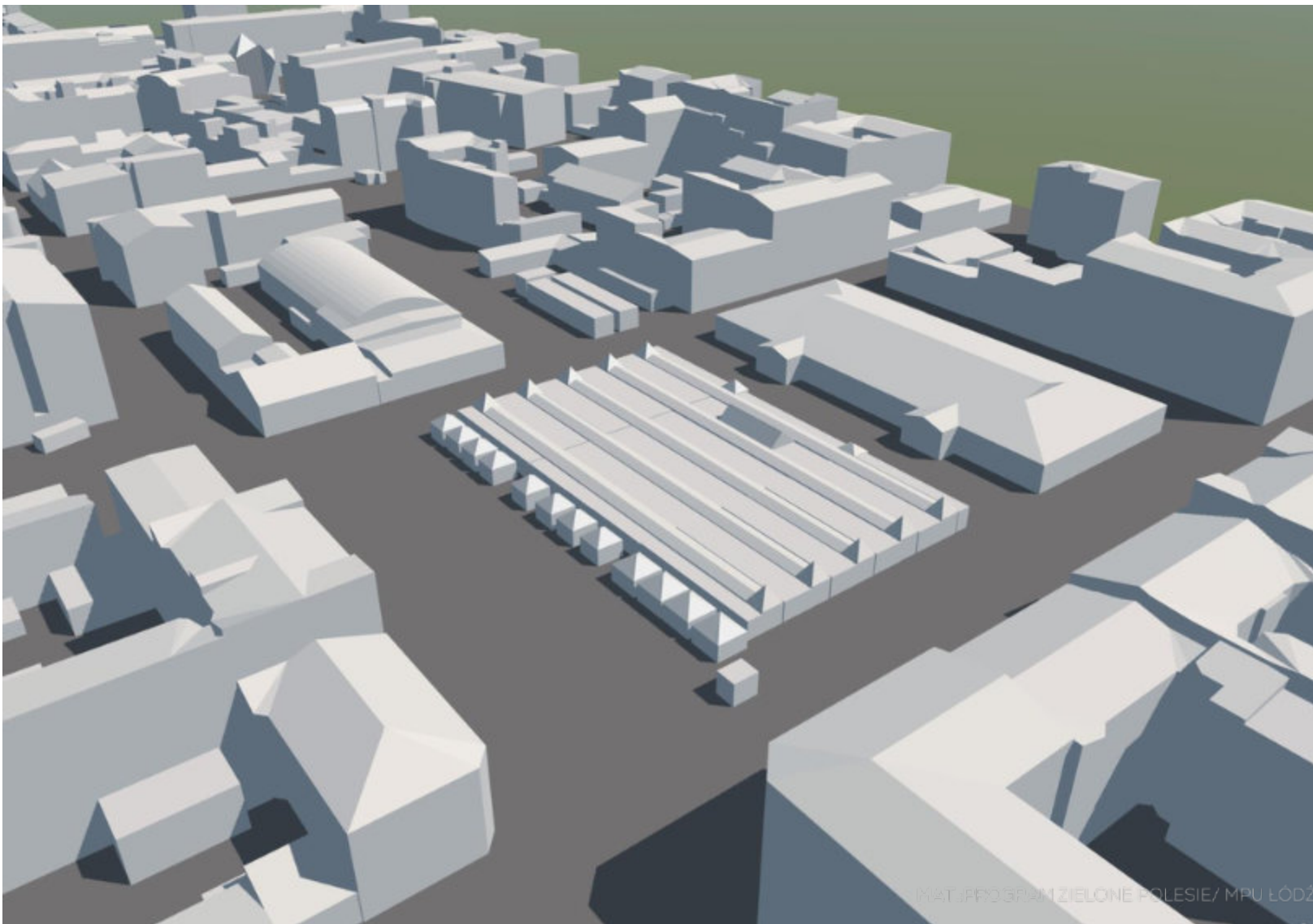


ZIELONY RYNEK



MAT. PROGRAM ZIELONE POLESIE/MPU/ODZ

ZIELONY RYNEK



MAT./PFO/SPAM ZIELONE POLESIE/MPU ŁÓDŹ

ZIELONY RYNEK

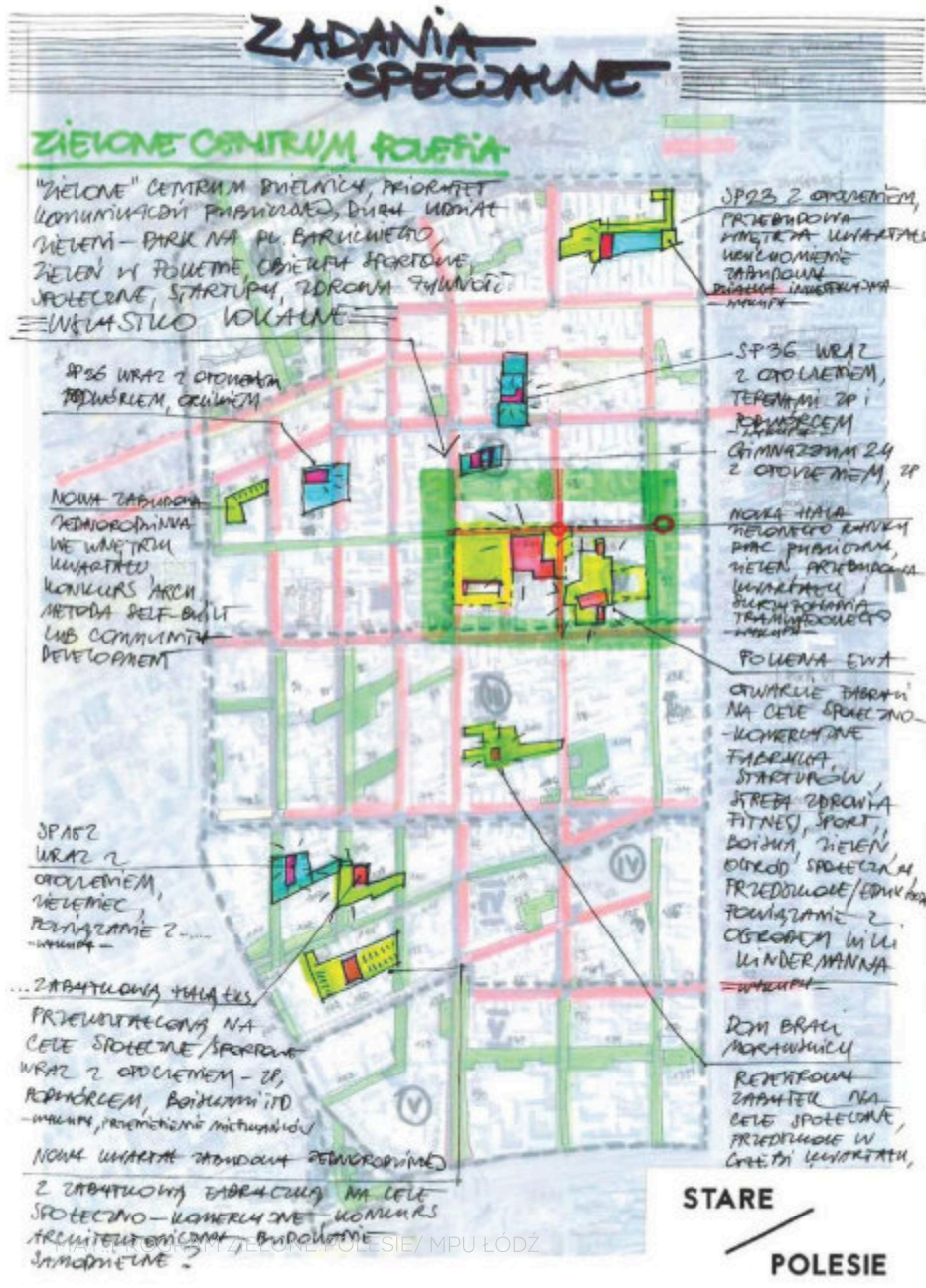


ZIELONY RYNEK



MAT.:PROGRAM ZIELONE POLESIE/ MPU ŁÓDŹ

ZADANIA



ZADANIA SPECJALNE to zadanie powiązane przestrzennie z nowym układem zaizolowanych przestrzeni publicznych tak, aby wzmocnić ich oddziaływanie. Obejmują takie działania jak:



Zielony Rynek - stworzenie centralnej przestrzeni publicznej Starego Polesia, odzyskanie placu Barlickiego i uporządkowanie funkcjonalne i estetyczne obszaru, w tym nowa hala rynku, zieleń publiczna, a także możliwe powiązanie z dawną fabryką Polena Ewa



renowacja obiektów zabytkowych na potrzeby lokalnej społeczności i otoczenie ich nowymi terenami przestrzeni publicznych



doposażenie szkół oraz tworzenie zieleńców i systemów przestrzeni publicznych w ich otoczeniu



przeznaczanie terenów przy nowych zieleńcach pod nowe inwestycje mieszkaniowe dla aktywizacji obszaru



tworzenie w głębi kwartałów enklaw zabudowy jednorodzinnej dla dywersyfikacji typologii mieszkaniowej

STARE POLESIE

1,41 ha zieleni

0,53 m²/ mieszkańca



5,86 km ulic - ogrodów
(1/3 długości ulic)

ZIELONE POLESIE

11,7 ha zieleni (+ 9,89 ha)

+646% 3,44 m²/ mieszkańca



NARZĘDZIA

PROGRAM INWESTYCYJNY

MIEJSKI PROGRAM INWESTYCYJNY

158 ZADAŃ

10 LAT

250 MILIONÓW ZŁ



HARMONOGRAM PRAC

ETAP 1



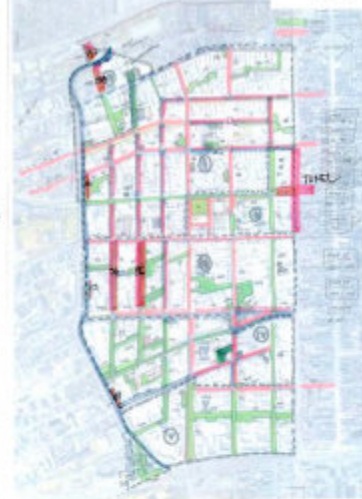
ETAP 2



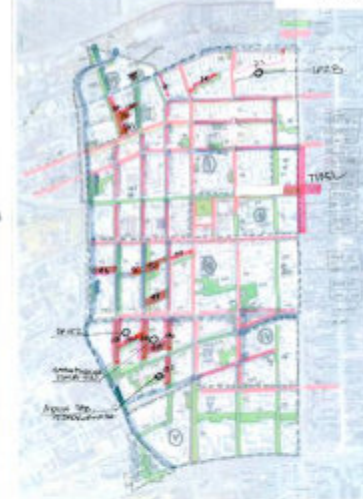
ETAP 3



ETAP 4



ETAP 5



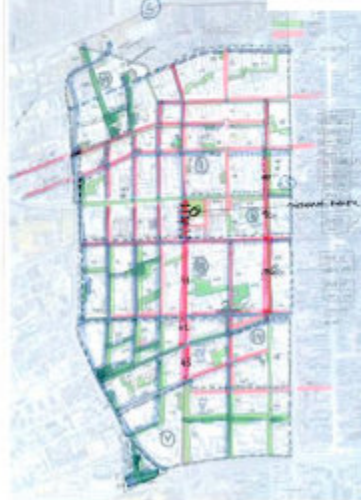
ETAP 6



ETAP 7



ETAP 8



ETAP 9



ETAP 10

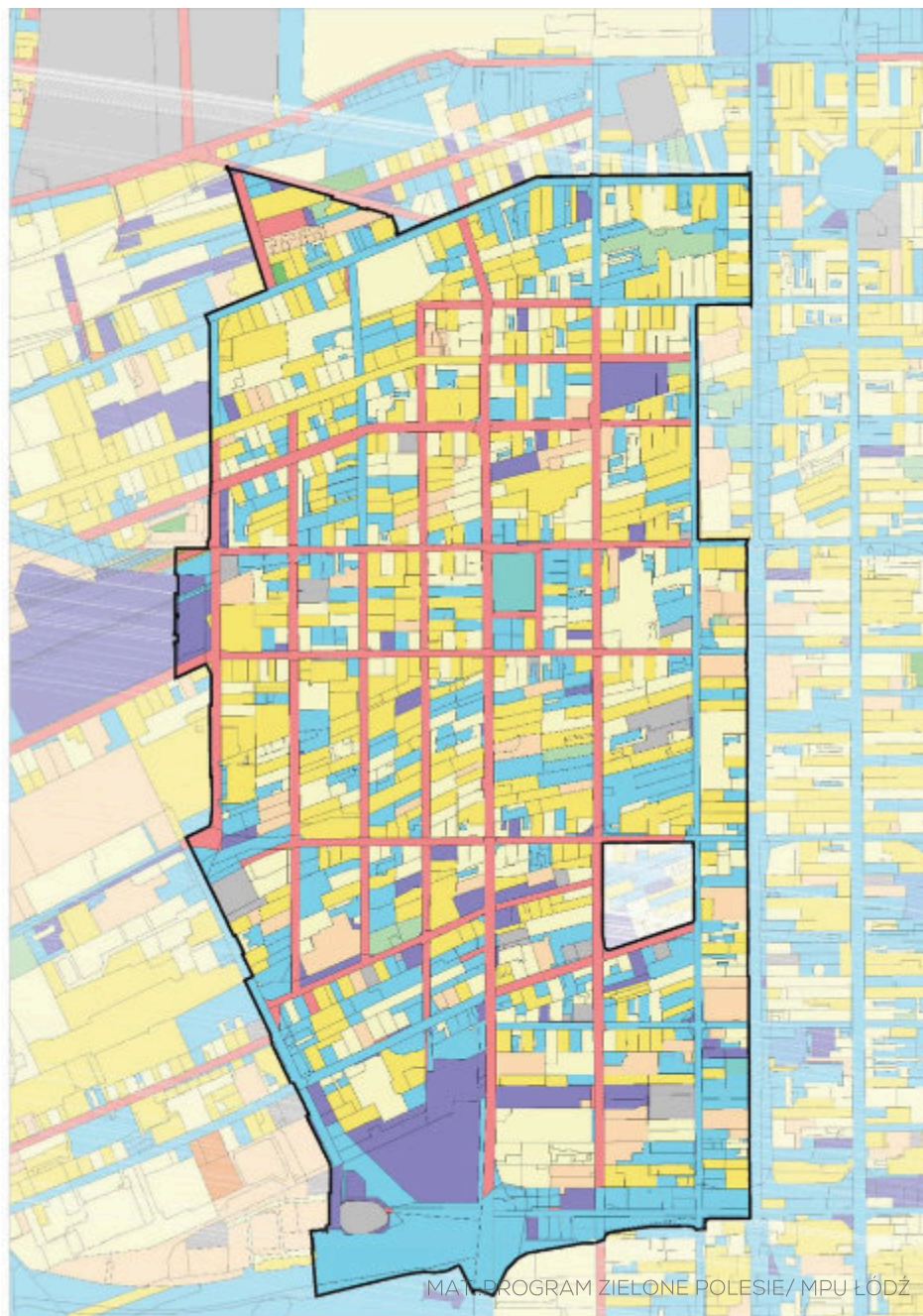


MAT: PROGRAM ZIELONE POLESIE/MPU ŁÓDŹ

HARMONOGRAM PRAC

NR	OPIS PRACY	WZGLĘDNY	WZGLĘDNY	WZGLĘDNY	WZGLĘDNY	WZGLĘDNY	WZGLĘDNY	WZGLĘDNY	WZGLĘDNY	WZGLĘDNY	WZGLĘDNY	WZGLĘDNY
1	Prace przygotowawcze	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
2	Prace projektowe	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
3	Prace wykonawcze	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
4	Prace nadzorcze	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
5	Prace zamykające	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
6	Prace eksploatacyjne	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
7	Prace konserwacyjne	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
8	Prace remontowe	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
9	Prace modernizacyjne	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
10	Prace likwidacyjne	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

WŁASNOŚCI



PROGRAM GOSPODAROWANIA NIERUCHOMOŚCIAMI







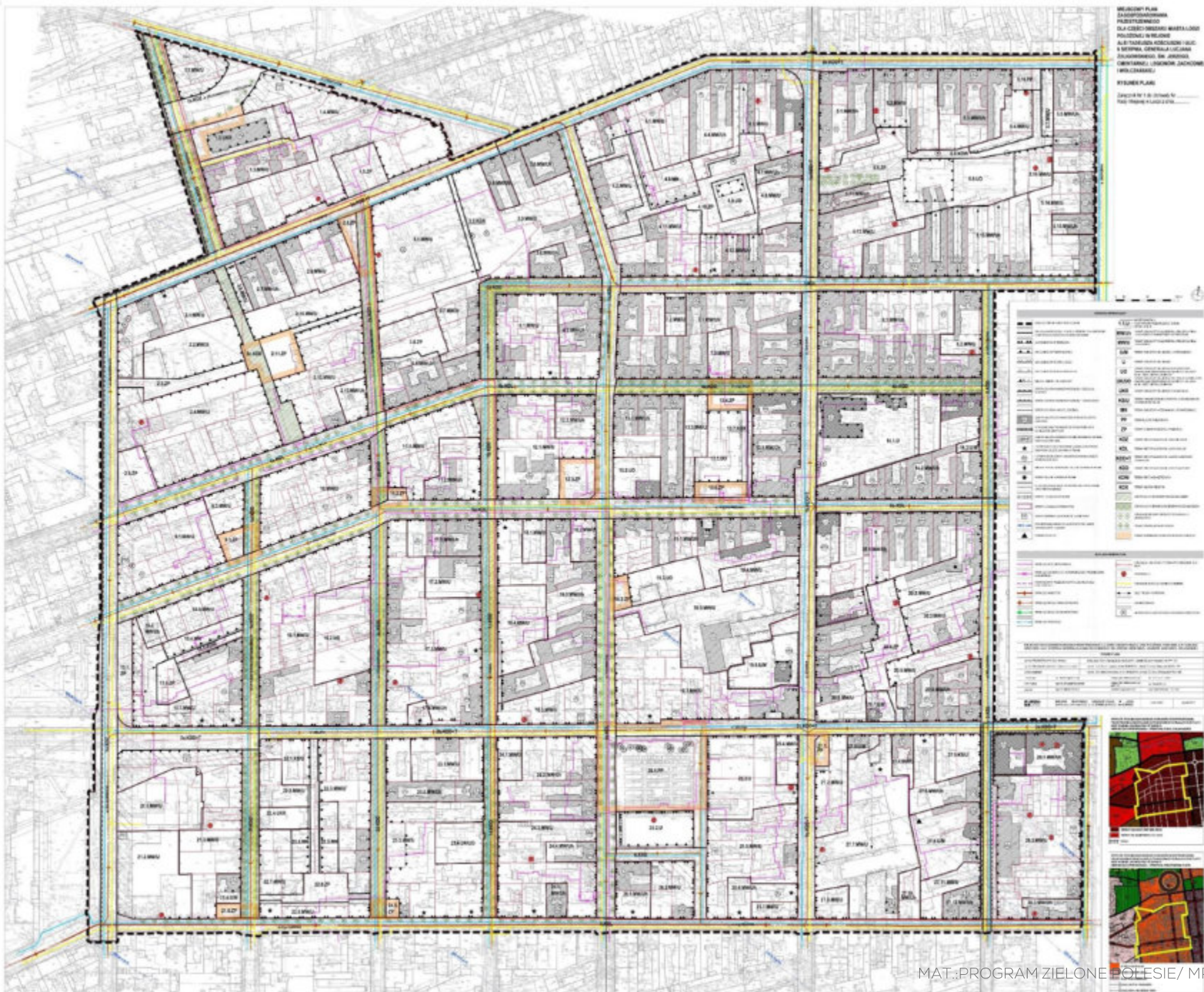
PLAN WYKONAWCZY
 DOKUMENTACJA PROJEKTOWA
 WŁADZA MIASTA ŁÓDZI
 BIURO ARCHITEKTURA I WYKONAWCZOŚĆ
PRÓCHNIKA

PRÓCHNIKA

WIECKOWO

ZIELONA

6 SIERPENIA



PROGRAM » MPZP



mpzp 177

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego procedowany na podstawie Uchwały Nr XXXVI/935/16 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 19 października 2016 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie alei Tadeusza Kościuszki i ulic: 6 Sierpnia, Generała Lucjana Żeligowskiego, św. Jerzego, Cmentarna, Łosionów, Zachodniej i Wólczanńskiej

projektant: Anna Sokołowska



mpzp 178

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego procedowany na podstawie Uchwały Nr XXXVI/936/16 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 19 października 2016 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie alei Tadeusza Kościuszki i ulic: Andrzeja Struga, Stefana Żeromskiego, Marii Skłodowskiej-Curie, Łąkowej, Generała Lucjana Żeligowskiego i 6 Sierpnia.

projektant: Gerard Goszczo



mpzp 179

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego procedowany na podstawie Uchwały Nr XXXVI/937/16 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 19 października 2016 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie alei: Adama Mickiewicza i Tadeusza Kościuszki i ulic: Łąkowej, Marii Skłodowskiej-Curie, Stefana Żeromskiego, Andrzeja Struga, Gdańskiej, Miłobądzkiej i Wólczanńskiej

projektant: Bartłomiej Izdejkowski



OBSZARY INWESTYCYJNE

Obszar I

Przewidywany termin realizacji 2017 - 2020

Przewidywany koszt 64,9 mln zł

1. zielone ulice

- udrożnienie komunikacji miejskiej
- uspokojenie ruchu i zazielenianie ulic
- Kwartał Kultury - przestrzeń publiczna
- parking strategiczny

2. zieleńce

- parki kieszonkowe na terenach gminnych i prywatnych
- stworzenie systemu zieleni w połączeniu z zielonymi odcinkami ulic

3. nowe inwestycje prywatne

- przygotowanie ofert inwestycyjnych w pobliżu nowych inwestycji miejskich

4. domki w centrum

- przygotowanie dwóch układów wewnątrzkwartałowych z zabudową jednorodzinną

5. centra lokalnej aktywności

- doposażenie 3 szkół podstawowych

OBSZAR I - PODSUMOWANIE	
WYKONANIE	WARTOŚĆ
INWESTYCJE	64 900 000,00 zł
OPŁACENIA	1 000 000,00 zł
WARTOŚĆ	65 900 000,00 zł
W tym: zadania do wykonania	
zadania do wykonania	30 100 000,00 zł
zadania do wykonania w ramach dotacji	35 800 000,00 zł
zadania do wykonania w ramach dotacji	1 000 000,00 zł
zadania do wykonania w ramach dotacji	9 000 000,00 zł
W tym: zadania do wykonania	
zadania do wykonania	3 800 000,00 zł
zadania do wykonania	5 200 000,00 zł
zadania do wykonania	2 000 000,00 zł
zadania do wykonania	4 200 000,00 zł
zadania do wykonania	3 900 000,00 zł
W tym: zadania do wykonania	
zadania do wykonania	3 800 000,00 zł
zadania do wykonania	5 200 000,00 zł
zadania do wykonania	2 000 000,00 zł
zadania do wykonania	4 200 000,00 zł
zadania do wykonania	3 900 000,00 zł

30 STARE POLESIE KONCEPCJA



MAT.:PROGRAM ZIELONE POLESIE/ MPU ŁÓDŹ

PROJEKTOWANIE PARTYCYPACYJNE

ZMIENIAMY ULICE



MAT.:UML

KONCEPCJE DO PRZETARGÓW



MAT.:UML

KONCEPCJE DO PRZETARGÓW



KONCEPCJE DO PRZETARGÓW



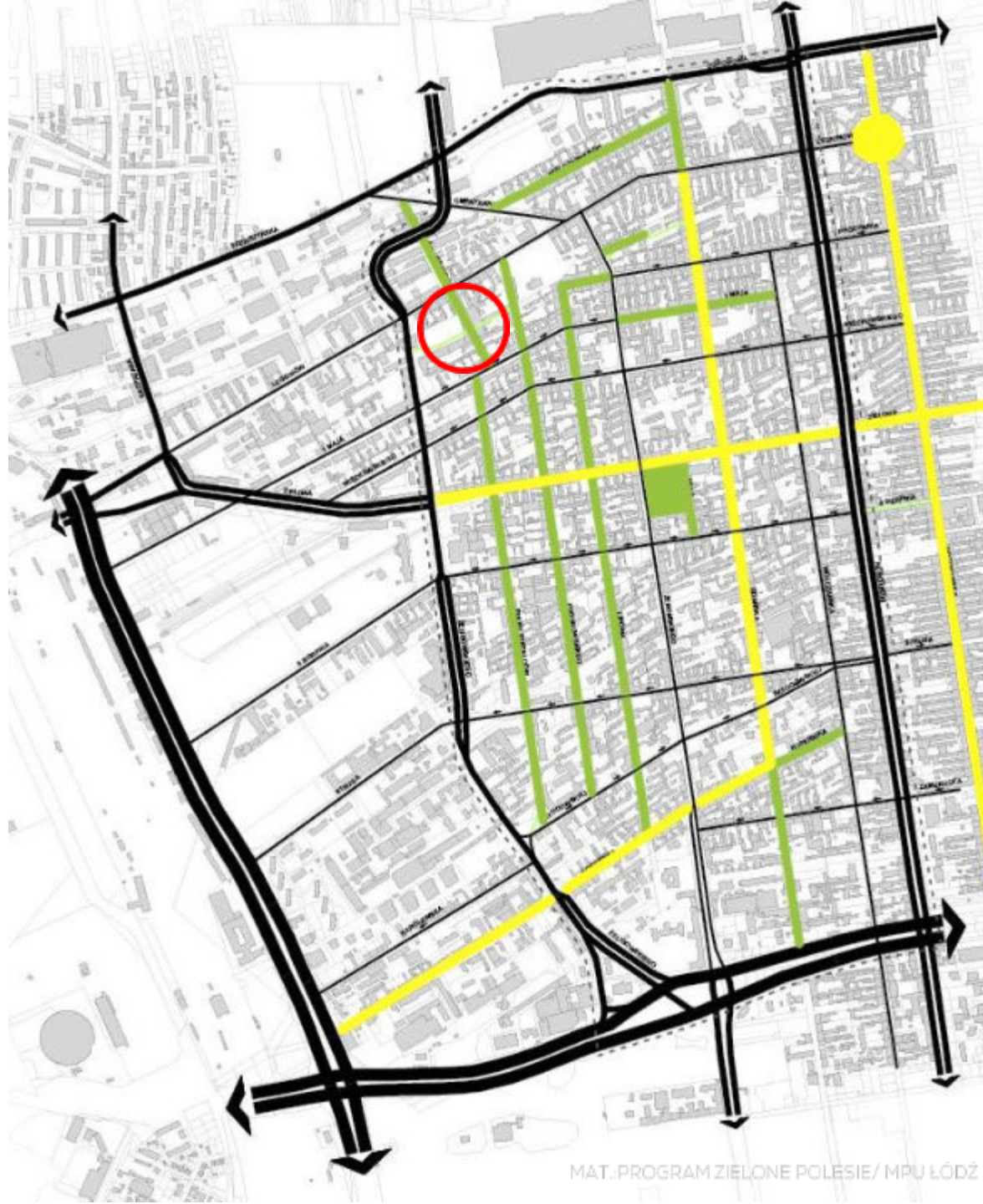
ZMIANY W DZIELNICY



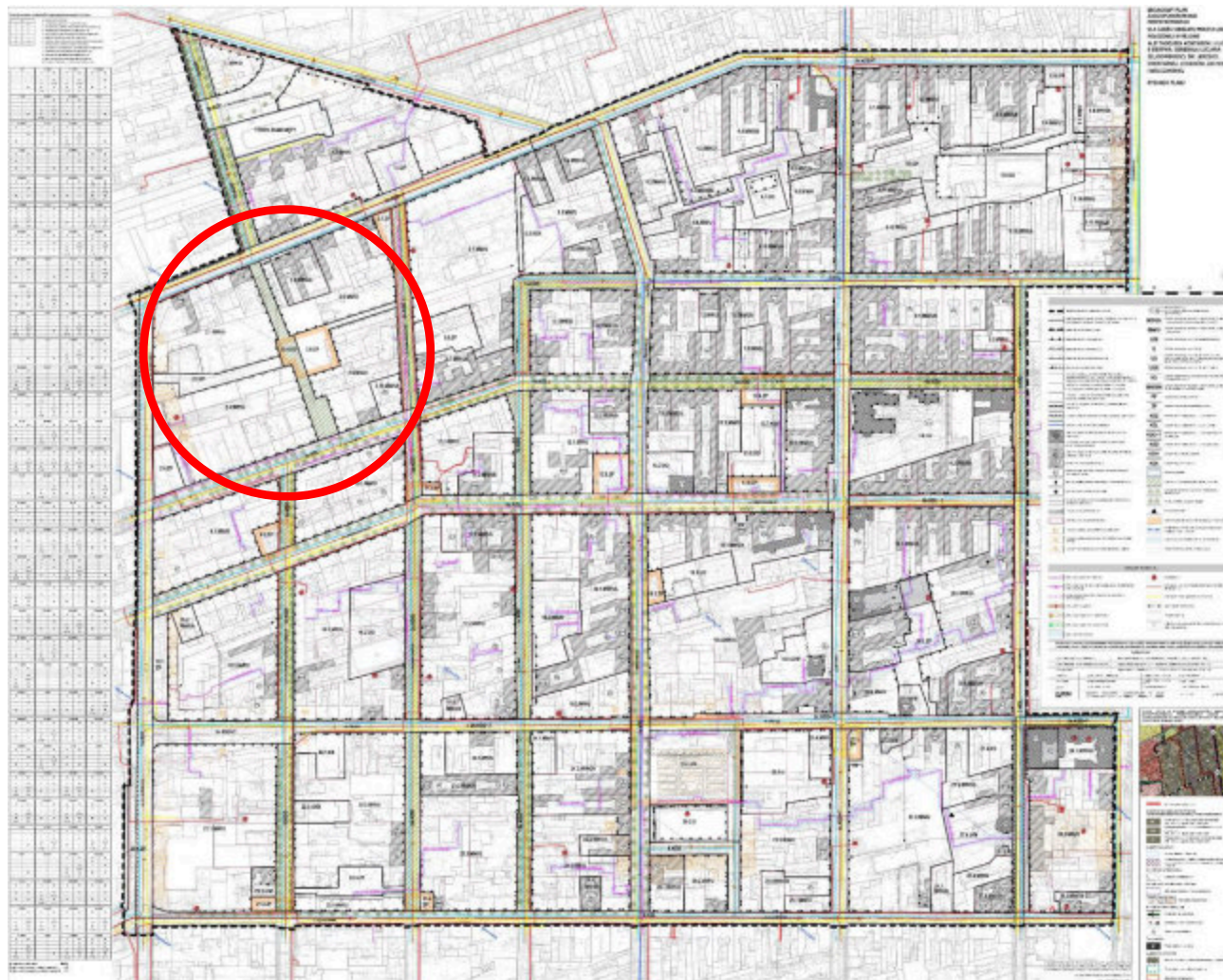
NOWE ULICE WOONERFY

Komunikacja kołowa - koncepcja

- Drogi główne
- Drogi zbiorcze
- Drogi lokalne
- Drogi dojazdowe + tramwaj + uspokojenie ruchu
- Drogi dojazdowe + strefa zamieszkania
- Ulice jednokierunkowe



NOWE ULICE - WOONERF



NOWE ULICE - WOONERF

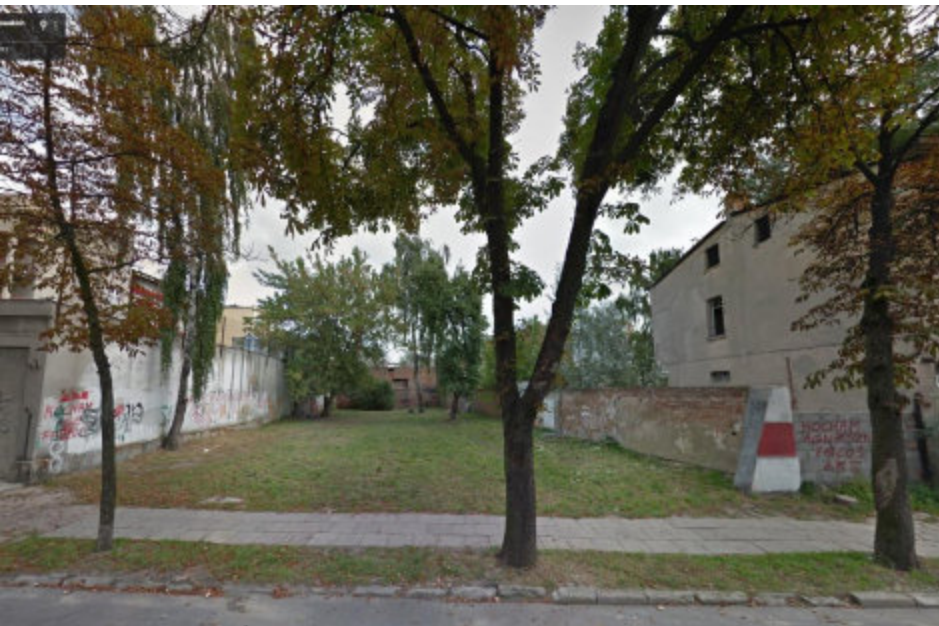


NOWE ULICE - WOONERF



REALIZACJA
12 ULIC
6 PARKÓW KIESZONKOWYCH

REALIZACJA



STRZELCÓW/przed



STRZELCÓW/po

REALIZACJA





POGONOWSKIEGO/ przed



POGONOWSKIEGO/ po

REALIZACJA

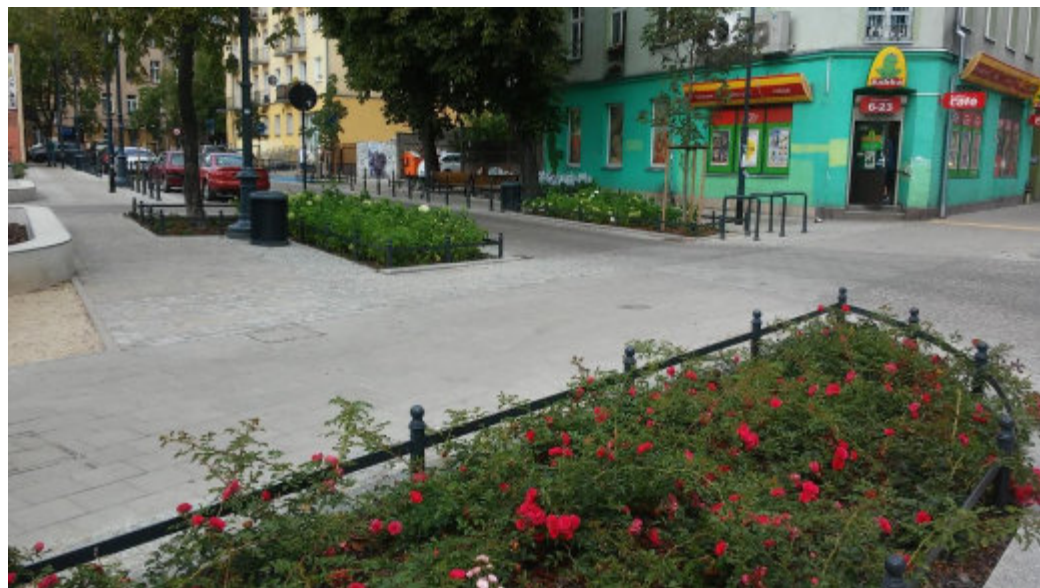


POGONOWSKIEGO/ przed



POGONOWSKIEGO/ projekt

REALIZACJA



REALIZACJA



POGONOWSKIEGO/ przed

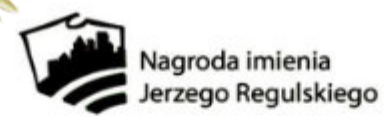


POGONOWSKIEGO/ po

REALIZACJA



POGONOWSKIEGO/ po



NAGRODA Imienia JERZEGO REGULSKIEGO II edycja

OGŁOSZENIE WYNIKÓW

Miło nam poinformować, że Kapituła Nagrody im. Jerzego Regulskiego, obradująca w dniu 19 października 2017 r. pod przewodnictwem Pana Piotra Lorensa, Prezesa Towarzystwa Urbanistów Polskich, dokonała wyboru laureatów tegorocznej edycji konkursu.

Ceremonia wręczenia Nagród będzie miała miejsce w styczniu 2018 roku podczas Konferencji Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Polskiej Akademii Nauk. Dokładna data będzie wkrótce ustalona i opublikowana.

Nagrodę ustanowiły w 2016 roku Fundacja Rozwoju Demokracji Lokalnej oraz Towarzystwo Urbanistów Polskich. Jest przyznawana za wybitne osiągnięcia w kreowaniu ładu przestrzennego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju w czterech kategoriach:

- **idei** (w postaci planu lub projektu urbanistycznego, koncepcji przestrzennej, wizji rozwoju przestrzennego czy innego przedsięwzięcia o podobnym charakterze),
- **realizacji dzieła** (w postaci wdrożenia koncepcji urbanistycznej lub innej mającej charakter przestrzenny),
- **wiedzy i upowszechniania** (w postaci pracy naukowej, publikacji czy innej formy krzewienia lub poszerzania wiedzy związanej z urbanistyką, zagospodarowaniem i ładem przestrzennym)
- **aktywności obywatelskiej** (rozumianej jako inicjatywy i działania przyczyniające się do podniesienia ładu przestrzennego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju).

WYNIKI II EDYCJI NAGRODY im. Jerzego Regulskiego :

- **Kategoria IDEA**
 - **NAGRODA GŁÓWNA:** Miejska Pracownia Urbanistyczna w Łodzi „Zielone Polesie- miejski program odnowy dzielnicy Stare Polesie w Łodzi”
 - **Wyróżnienie :** Miasto Ruśka Śląska „Rewitalizacja Zwałowiska pocynkowego w Rudzie Śląskiej”
 - **Wyróżnienie :** Artur Chwała i Maria Hajdyla-Oleksy „Studium Włokowe dla Góry Zamkowej wraz z ogólną analizą zieleni „Lanckorona”



WOLAŃSKI

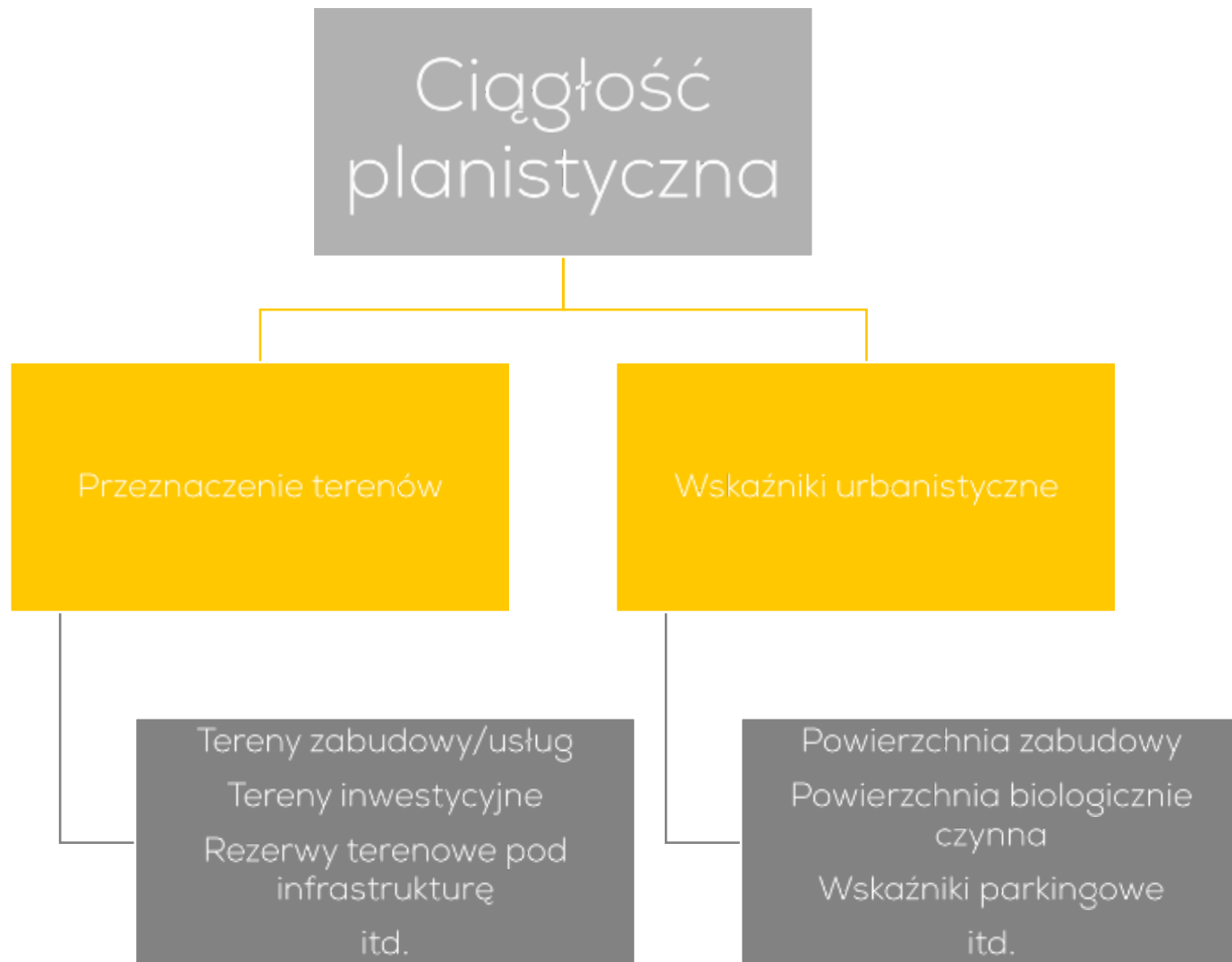


CIĄGŁOŚĆ PLANISTYCZNA ZAGROŻENIE CZY SZANSA DLA SUMP

Michał Babicki

CIĄGŁOŚĆ PLANISTYCZNA

CIĄGŁOŚĆ PLANISTYCZNA



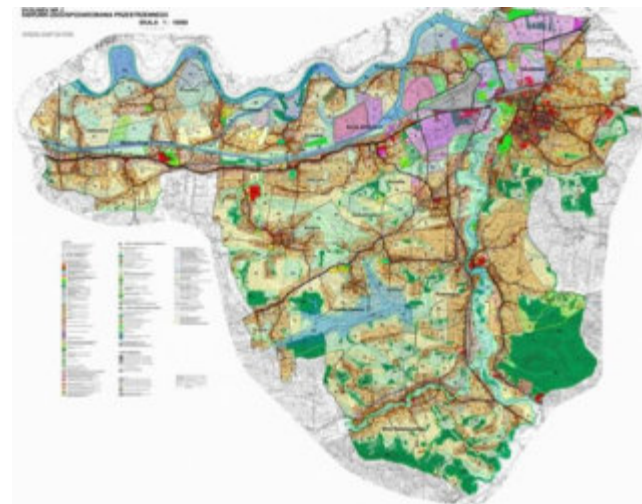
AKTUALNA SYTUACJA PLANISTYCZNA

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”



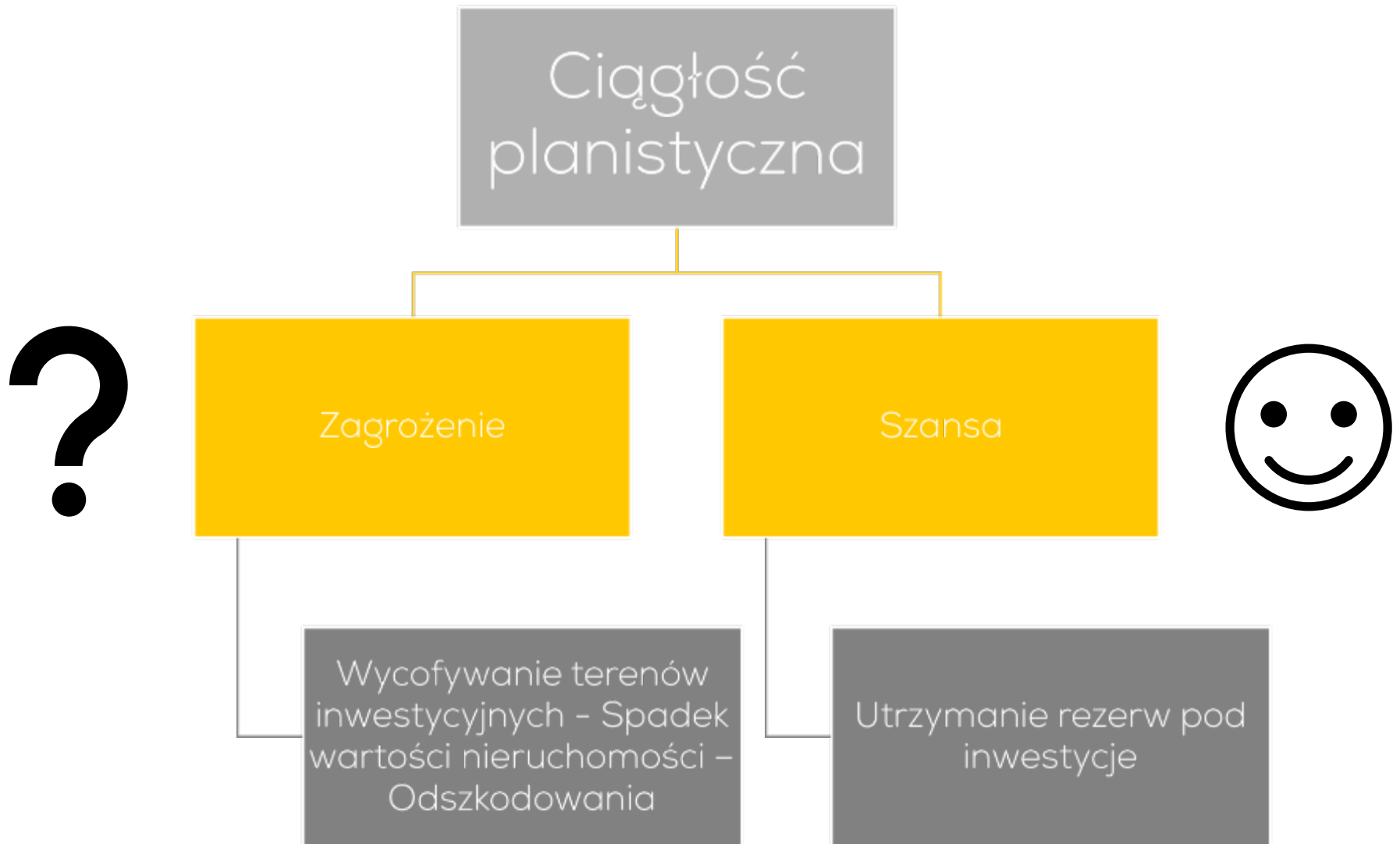
RAPORT SYSTEM GOSPODAROWANIA PRZESTRZENIĄ GMINY JAKO DOBREM PUBLICZNYM 2016

„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 wpłynąć 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)

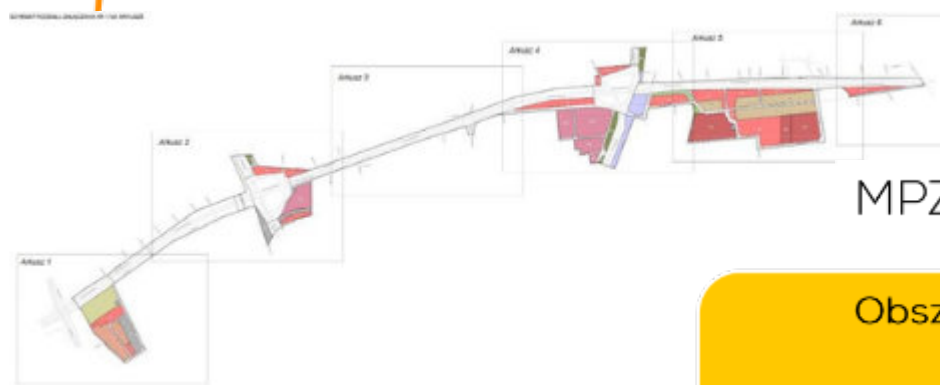
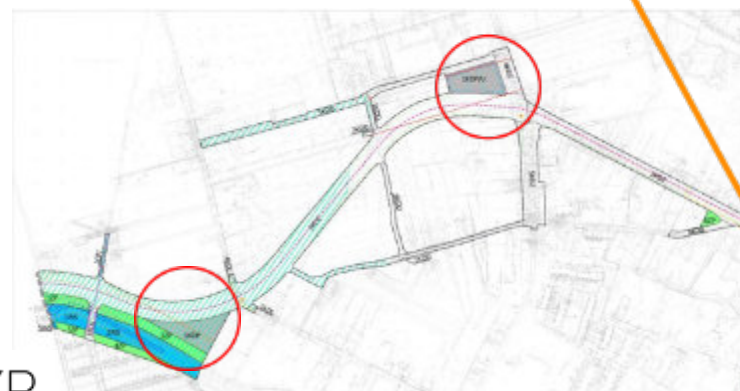
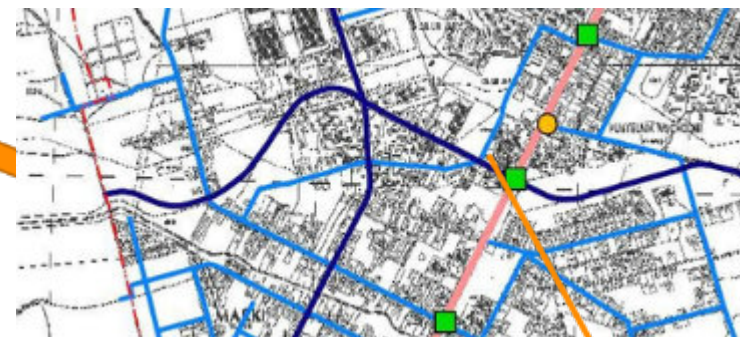
Rezerwa
terenowa

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

ZAGROŻENIA - AKTY PRAWA MIEJSCOWEGO

KORYTARZE TRANSPORTOWE

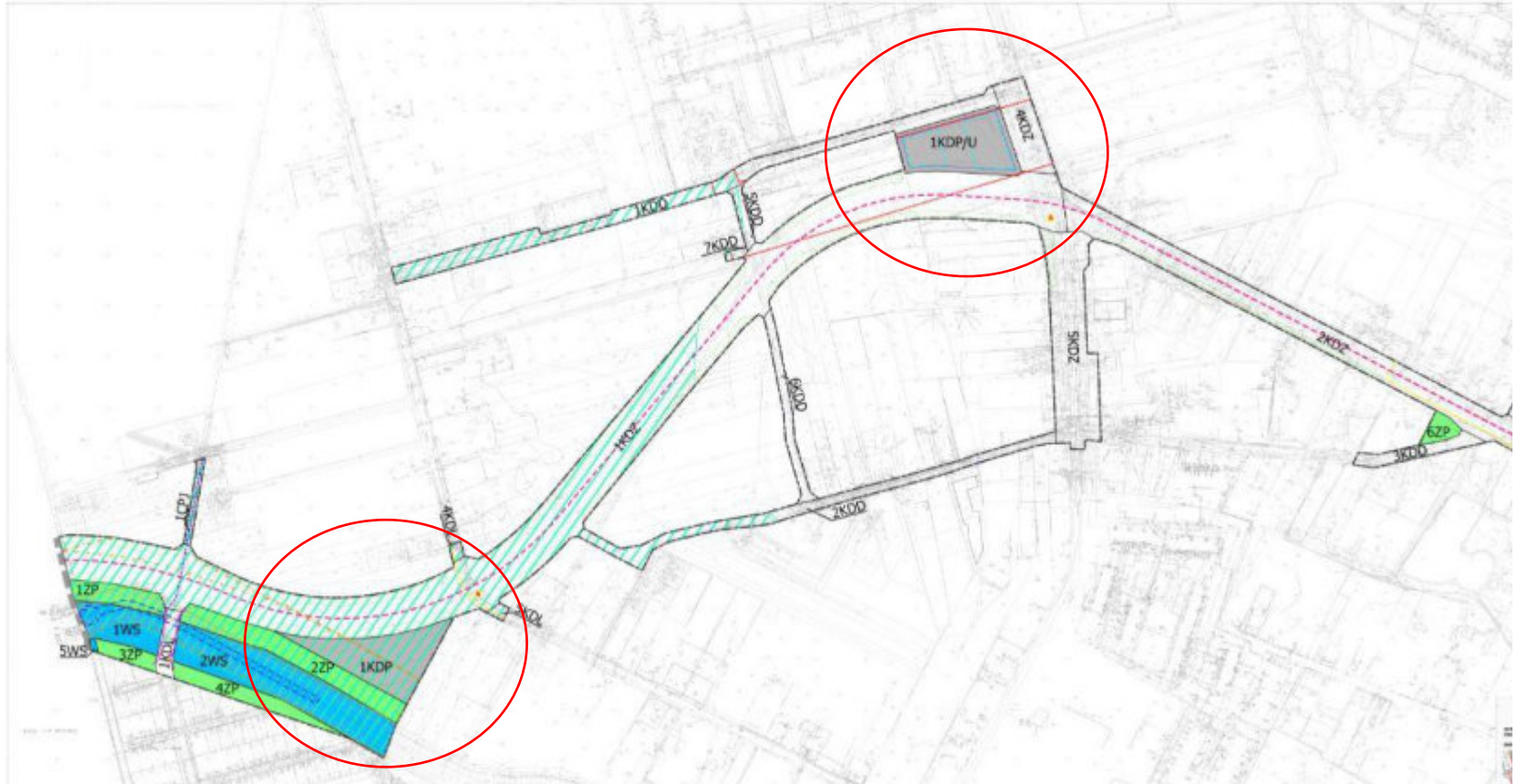
SUIKZP



MPZP

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

ZAGROŻENIA - AKTY PRAWA MIEJSCOWEGO KORYTARZE TRANSPORTOWE



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



WOLAŃSKI



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ



WOLAŃSKI



PODSUMOWANIE

Dr Michał Wolański

ROLA PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO W SUMP

Inwestycje transportowe nie są skuteczne, jeśli nie są powiązane z planowaniem przestrzennym

Jeśli projektujący nasze otoczenia zakładają, że będziemy jeździli samochodami – będziemy nimi jeździli, zwiększając problemy środowiskowe

Jeśli zakładają korzystanie z roweru, czy chodzenie pieszo – będziemy to robili

Zrównoważona mobilność jest ładna

JAK PLANOWAĆ DOBRZE?

W skali makro

- Intensywna zabudowa powinna się rozwijać w miejscach, w których możemy zaoferować atrakcyjny transport publiczny – mieszkaniowa w miejscach cichszych, usługowa / biurowa / produkcyjna – w miejscach głośniejszych
- Powinniśmy planować policentrycznie, bilansować miejsca zamieszkania, pracy i nauki w dzielnicach
- Duże możliwości stwarzają nowe i istniejące przystanki kolejowe – powinny być centrami osiedli, a nie tylko parkingami
- Weryfikacja potrzeb i lokalizacji inwestycji – czasem trzeba zmieniać stare plany
- Warto szukać ciekawych lokalizacji na ciekawe projekty

JAK PLANOWAĆ DOBRZE?

W skali mikro

- Ulice powinny być ładne i zachęcać do powrotu do miasta oraz zostawania w mieście, a nie wyjeżdżania z niego i dojeżdżania
- Ulice powinny zachęcać i wyborcu przyjaznych środowisku sposobów transportu

DALSZE KROKI W PROJEKCIE

Trzeba przypominać wykonawcom, że robią SUMP, a nie studium transportowe

Przygotowanie specyfikacji SUMP

Zaczynamy niezwłocznie, jeśli tylko znamy zasięg, problemy i budżet

Przetargi lub powołanie zespołów roboczych i rozpoczęcie prac

KOLEJNE WEBINARIA

Kwiecień / maj
2021

- Dobre praktyki SUMP – 2 dni

Maj / czerwiec
2021

- Wskaźniki, monitoring i ewaluacja SUMP



WOLAŃSKI



WIDZIMY SIĘ NA WARSZTATACH

Dr Michał Wolański