

# Streszczenie

**Kontekst do planu postępowania eTOD 2020.** Od 2013 roku miasto Chicago zachęca do spójnego, wielofunkcyjnego zagospodarowania terenu, zorientowanego na transport publiczny (Transit-Oriented Development, TOD) w pobliżu stacji kolejowych CTA i Metra. Taki model rozwoju może przynieść dodatkowe korzyści dla społeczności, np. zwiększenie liczby pasażerów korzystających z transportu publicznego oraz społeczności, w których można łatwiej poruszać się pieszo, co powoduje zmniejszenie natężenia ruchu i emisji gazów cieplarnianych przy jednoczesnym propagowaniu zdrowia publicznego i wzrostu podstawy opodatkowania miasta. Dzięki szeregowi rozporządzeń TOD, po raz pierwszy przyjętych przez Radę Miasta w 2013 r. oraz ich nowelizacji w latach 2015 i 2019 miasto Chicago przekształca koncepcję TOD. Do chwili obecnej takie rozwiązanie było dobrowolne, umożliwiając chętnym deweloperom obszaru w pobliżu transportu publicznego zmniejszenie liczby miejsc parkingowych, zwiększenie wysokości i zagęszczenia oraz opracowywanie projektów w celu zwiększenia możliwości poruszania się pieszo i przystępności cenowej. Nowelizacja rozporządzenia TOD ze stycznia 2019 r. położyła wyraźny nacisk na sprawiedliwość i rozszerzyła postanowienia polityki TOD w celu objęcia nieruchomości w pobliżu kilku korytarzy autobusowych o wysokiej częstotliwości ruchu, a także rozszerzyła system zachęt dla najbardziej zagęszczonych stref mieszkalnych, które wcześniej były wykluczone. Co istotne, rozporządzenie z 2019 r. wymaga również od miasta oceny wyników ostatnich projektów TOD i jeśli to konieczne, wydania zaleceń dotyczących zmiany postanowień TOD. Niniejszy plan postępowania eTOD 2020 spełnia to wymaganie. Zawiera wnioski z ostatniej analizy ilościowej i zapewnienie współpracy zainteresowanych stron. W ramach planu zaproponowano również kompleksowy plan działania miasta na najbliższe trzy lata w celu poprawienia równości rasowej, budowania majątku społecznego, odporności na warunki klimatyczne i celów dotyczących zdrowia publicznego poprzez właściwy rozwój zorientowany na transport publiczny (eTOD).

**Wpływ na ostatnie projekty TOD.** Analiza rozwoju TOD zatwierdzona w latach 2016–2019 ujawnia rozbieżności we wzorcach wzrostu między poszczególnymi dzielnicami, wzmacniając istniejące uprzedzenia rasowe. W tym czasie niemal 90% nowych projektów TOD realizowano w dzielnicach North Side, Northwest Side, Downtown oraz w okolicach West Loop. Dla porównania, w pobliżu obszarów stacji po południowej i zachodniej stronie miasta nastąpił niewielki rozwój TOD. W obszarach, w których są realizowane nowe projekty TOD, wzrosła liczba mieszkańców rasy białej, zmniejszyła się liczba mieszkańców rasy czarnej, a populacja mieszkańców pochodzenia hiszpańskiego na niektórych obszarach wzrosła, a na innych zmniejszyła się. Takie zmiany demograficzne wskazują wzorce przesiedleń. Dla porównania, obszary w pobliżu stacji kolejowych, które kwalifikują się do świadczeń TOD, lecz *nie* zaobserwowano tam żadnych działań w ramach projektu TOD, zawierają o 40% więcej mieszkańców innych ras niż biała, o 23% więcej mieszkańców o niskich dochodach oraz o 16% więcej mieszkańców z wykształceniem średnim lub niższym niż obszary, na których zrealizowano projekty TOD.<sup>1</sup>

W analizie wykazano również, że projekty TOD miały pozytywny wpływ na transport publiczny i rozwój gospodarczy. W obszarach miasta, w których zrealizowano projekty TOD, występowało mniej samochodów w gospodarstwach domowych niż w obszarach bez aktywności TOD. Deweloperzy korzystają również z opcjonalnych zalet związanych ze zmniejszeniem liczby miejsc parkingowych na podstawie rozporządzeń TOD oraz zmniejszyli liczbę miejsc parkingowych poza ulicami o 74% w swoich projektach TOD. Gospodarstwa domowe na obszarach z nowymi projektami TOD<sup>2</sup> mają dostęp do średnio 1,73-krotnie większej liczby miejsc pracy niż gospodarstwa domowe na obszarach bez aktywnego projektu TOD (zgodnie z definicją miejsc pracy w zasięgu 30 minut dojazdu transportem publicznym). Ponadto oczekuje się, że projekty TOD zatwierdzone w latach 2016–2019 stworzą 75 533 nowych miejsc pracy w mieście i zapewnią ponad 3000 nowych, atrakcyjnych cenowo mieszkań w ramach rozporządzenia miasta w sprawie wymagań atrakcyjnych cenowo.

<sup>1</sup> Ankieta dotycząca społeczności amerykańskich (American Community Survey, ACS) oraz AllTransit™ CNT (2016) Biuro Spisu Ludności Stanów Zjednoczonych (U.S. Census Bureau) — 5-letni okres szacunkowy

<sup>2</sup> Badanie panelowe dynamiki gospodarstw domowych pracodawców 2015 oraz AllTransit™ CNT Biuro Spisu Ludności Stanów Zjednoczonych (U.S. Census Bureau)

**Określenie rozwoju zorientowanego na właściwy transport.** Sprawiedliwy TOD (eTOD) to rozwój, który umożliwi wszystkim mieszkańcom, niezależnie od dochodów, rasy, pochodzenia etnicznego, wieku, płci, statusu imigracyjnego lub możliwości czerpania korzyści płynących ze zorientowanego na pieszych rozwoju w dużym zagęszczeniu, o różnym przeznaczeniu w pobliżu węzłów transportu publicznego. eTOD podnosi na wyższy poziom i nadaje priorytet inwestycjom i zasadom postępowania, które pozwalają zatrzeć różnice społeczno-ekonomiczne między dzielnicami, w których większość to osoby innych ras niż biała, a dzielnicami, w których większość to osoby białej rasy. Projekty i procesy eTOD stanowią wyraźny głos społeczności w procesach podejmowania decyzji i realizacji korzyści dla tych społeczności, między innymi mieszkania atrakcyjne cenowo, zdrowie publiczne, silne lokalna działalność gospodarcza i zrównoważony rozwój środowiska. eTOD, skupiony na integracji rasowej i budowaniu majątku społecznego, może stanowić siłę napędową, zapewniającą pozytywną transformację do kreowania tętniących życiem, dobrze prosperujących i prężnych dzielnic w połączeniu z możliwościami w całym mieście i w regionie.

Urząd burmistrza Lori E. Lightfoot przewiduje, że Chicago nie będzie już koncentrować biedy i rasowo segregować ludzi w przypadku możliwości społeczno-ekonomicznych; tam, gdzie rasizm strukturalny nie przejawia się już w zasadach postępowania, programach lub inwestycjach miejskich; oraz gdy rasa lub kod pocztowy miejsca zamieszkania danej osoby nie definiują już skutków jej zdrowia, potencjału do budowania bogactwa lub dostępu do możliwości. eTOD jest zarówno procesem, jak i rodzajem rozwoju, który może nam pomóc zrealizować tę wizję. eTOD może ułatwić sprawiedliwe uzyskanie rozwiązania z uwzględnieniem równoczesnego kryzysu sprawiedliwości rasowej, zdrowia publicznego, ekonomicznego i klimatycznego, z jakim mierzą się nasze społeczności. Dla porównania, TOD bez zastosowania aspektu sprawiedliwości może mieć negatywny wpływ na zdrowie i sytuację ekonomiczną obecnych mieszkańców poprzez ewentualne przesiedlenie w wyniku podniesienia statusu (gentryfikacji), jeśli odpowiednio wcześniej nie zostaną podjęte odpowiednie kroki. Bez sprawiedliwego rozwoju w ramach TOD korzyści płynące z transportu publicznego, np. atrakcyjność cenowa, dostęp do pracy, dzielnice nadające się do zamieszkania i spacerów, w rezultacie przypadną tym, którzy już dysponują bogactwem i władzą.

**Zobowiązanie do działania.** Plan postępowania eTOD 2020 wyznacza kompleksowy zestaw działań, które miasto ma zrealizować w ciągu najbliższych trzech lat. Zalecenia zostały opracowane w ramach międzysektorowego procesu zaangażowania i analizy programów miasta oraz struktury ocen skoncentrowanych na kryteriach wyników, sprawiedliwości i wdrażania. Utworzono grupę roboczą eTOD liczącą ponad 70 członków, aby zaangażować zainteresowane strony reprezentujące różne wydziały miasta, organizacje społeczne, sektor prywatny, organizacje dobroczynne oraz regionalnych partnerów rządowych i non-profit. Plan postępowania jest dokumentem aktualizowanym na bieżąco, który będzie poprawiany równoległe z przeprowadzanymi inicjatywami miasta i działaniami planowania. Te zobowiązania dotyczące zasad postępowania wyznaczają kierunek sprawiedliwego programu postępowania TOD i planu jego wdrażania miasta Chicago. Wiele określonych zobowiązań będzie wymagać dodatkowego zaangażowania społeczności i zainteresowanych stron w celu omówienia szczegółów i zapewnienia sprawiedliwego wpływu.

W ciągu pierwszego roku władze miasta chcą szybko wykazać się osiągniętymi sukcesami w ramach istniejących procesów, które wykorzystują trwające prace do wzmocnienia zobowiązań dotyczących mieszkań atrakcyjnych cenowo, standaryzacji zaangażowania społeczności oraz sformalizowania koordynacji między sektorami i między resortami. W ciągu kolejnego roku Biuro Burmistrza, Departament Planowania i Rozwoju (DPD), Departament Mieszkaniowy (DOH), Departament Transportu (CDOT), Agencja Transportu Publicznego Miasta Chicago (CTA) i inni partnerzy określą konkretne możliwości koordynacji eTOD w ramach stref oraz inne przepisy lub wysiłki, nad którymi obecnie trwają prace. Miasto określi potencjalne obszary pilotażowe i projekty demonstracyjne, aby rozpocząć testowanie i wdrażanie aspektów planu postępowania, w tym między innymi możliwości w ramach inicjatywy burmistrza INVEST South/West na rzecz podwyższenia poziomu życia społeczności.

**Trzy strategiczne priorytety eTOD.** Plan postępowania zawiera trzy strategiczne priorytety: 1) Budowanie wewnętrznych możliwości, niezbędnych do obsługi eTOD; 2) Konieczność użytkowania, łatwiejsze korzystanie oraz większa sprawiedliwość eTOD; oraz 3) Uwzględnienie zasad eTOD w planie modernizacji całego miasta Chicago.<sup>3</sup>

## 1. Budowanie możliwości miasta w celu wspierania inicjatywy eTOD

Potrzebna jest wyraźna koordynacja między sektorami i instytucjami, aby wspierać wiele celów sprawiedliwego rozwoju zorientowanego na transport publiczny, a także zobowiązanie do oceny, odpowiedzialności i przejrzystości. Budowanie infrastruktury do obsługi kompleksowego eTOD będzie mieć fundamentalne znaczenie dla spełnienia tej wizji.

Wdrażanie i koordynacja	Kontynuować zwoływanie grupy roboczej eTOD i <b>sformalizować koordynację między sektorami i między instytucjami</b> , np. poprzez formalne utworzenie grupy operacyjnej eTOD lub innego organu doradczego.
	Wyznaczyć <b>pełnoetatowych pracowników miasta</b> , którzy będą pełnić funkcję kierownika eTOD podczas prac nad zaleceniami dotyczącymi zasad postępowania oraz koordynacji projektów i programów eTOD.
Ocena i odpowiedzialność	Utworzyć <b>strukturę ocen ETOD</b> i opublikować <b>roczne sprawozdanie z wyników</b> , które może uwzględniać określenie celów eTOD i śledzenie takich wskaźników, jak indeks atrakcyjności cenowej mieszkań i transportu publicznego; produkcja i ochrona mieszkań atrakcyjnych cenowo; dostępność; rozwój gospodarczy, zdrowie publiczne i wpływ na środowisko; charakterystyka transportowa i demograficzna mieszkańców TOD.
	Utworzyć <b>Kartę wyników eTOD</b> , której partnerzy społeczni i rządowi mogą używać do oceny przyszłych projektów i programów. <sup>4</sup>
Ułatwianie sprawiedliwego rozwoju	Opracować strategię wykorzystania <b>gruntów publicznych i wolnych działek w pobliżu transportu publicznego</b> dla pożytku publicznego, w tym opublikować katalog wszystkich gruntów publicznych w wyznaczonych strefach TOD.
	Opracować <b>kompleksowe narzędzie do kreślenia map kalkulatora eTOD</b> , uwzględniające istniejące zasoby organizacji Center for Neighborhood Technology (CNT) i Metropolitan Planning Council (MPC). Kalkulator pomoże członkom społeczności i deweloperom zidentyfikować obszary eTOD, które się kwalifikują, oraz potencjalne skutki.
Zaangażowanie i komunikacja	Określić standard <b>wymagań dotyczących zaangażowania społeczności i metod postępowania</b> związanych z projektami rozwoju i planowania w wydziałach miasta. Budować na podstawie uzgodnionych zasad i zaleceń dotyczących zaangażowania, np. opracowanych przez organizację Elevated Chicago, oraz użyć zasad i projektów eTOD jako możliwości testowania i pilotowania nowych praktyk zaangażowania.
	Opracować <b>publiczne narzędzia edukacyjne i komunikacyjne</b> w celu przekazywania wizji i argumentów dotyczących eTOD.

<sup>3</sup> Dodatkowe informacje na temat każdego z nich można znaleźć w „Planie postępowania eTOD 2020” wraz z harmonogramem wdrażania, dostępnym w załączniku F.

<sup>4</sup> Zobacz przykład z Minneapolis: <http://thealliancetc.org/our-work/equitable-development-scorecard/>

## 2. Konieczność użytkowania, łatwiejsze korzystanie oraz większa sprawiedliwość eTOD

Przed podjęciem wieloletnich planów obejmujących modernizację całego miasta można wraz z jego partnerami podjąć wiele kroków, aby upewnić się, że eTOD jest wymagany w docelowych dzielnicach, łatwiejszy do osiągnięcia i bardziej sprawiedliwy w realizacji. Wszystkie strategie będą dostosowane do lokalnego kontekstu rynkowego zgodnie z celami miasta dotyczącymi ułatwienia rozwoju w dzielnicach z historycznym ograniczeniem inwestycji przy jednoczesnym unikaniu migracji w dzielnicach, w których inwestycje zostały już przyspieszone. Obejmuje to tworzenie i utrzymywanie atrakcyjnych cenowo mieszkań w pobliżu transportu publicznego, promowanie korzystania z transportu multimodalnego oraz zobowiązanie do uwzględnienia kryteriów zdrowia i sprawiedliwości w ramach zasad postępowania i opracowywania projektów.

Zasady postępowania	Zastosować <b>oceny wpływu na zdrowie i sprawiedliwość</b> podczas rozwoju zasad postępowania związanych z eTOD.
Zagospodarowanie i użytkowanie przestrzenne	Utworzyć <b>elastyczną dopasowaną strefę eTOD</b> , aby wzmocnić wymagania dotyczące gęstości, parkowania i innych sprawiedliwych, odpornych na klimat inwestycji w pobliżu transportu publicznego, dostosowanych do warunków dzielnic (np. siły rynkowej).
	Zapewnić większą <b>elastyczność w dozwolonej eksploatacji budynków</b> , np. zezwalając na udział mieszkań na parterze w większej liczbie dzielnic biznesowych i komercyjnych oraz odpowiednio dobierając rozmiar parkingów, aby odzwierciedlić te dodatkowe rozwiązania.
	Zezwolić na <b>budownictwo wielorodzinne w małej skali</b> we wszystkich strefach TOD.
Zagospodarowanie przestrzenne dotyczące parkowania	Wzmocnić <b>wymagania dotyczące miejsc parkingowych dla rowerów</b> w projektach TOD.
	Ustanowić <b>maksymalną dozwoloną liczbę miejsc parkingowych</b> dla nowych inwestycji we wszystkich strefach TOD, określając, w razie potrzeby, przepisy pozwalające zminimalizować obciążenie kierowców o niskich dochodach.
	Wymagać, aby parkowanie było płatne lub dzierżawione niezależnie od budownictwa mieszkaniowego w projektach TOD (tj. <b>rozdzielić koszty parkowania i mieszkania</b> ).
	Uwzględnić <b>opcje i zachęty dotyczące zrównoważonego transportu publicznego w kodach stref</b> , tj. wymagać od deweloperów wdrożenia określonej liczby opcji i zachęt, np. kart miejskich, do zarządzania zapotrzebowaniem na usługi transportu publicznego.
	Zezwolić na <b>wspólne umowy parkingowe</b> , aby spełnić wymagania dotyczące parkowania w obszarach TOD.
Praca i siła robocza	Wzmocnić <b>sprawiedliwość w zasadach postępowania dotyczących zaopatrzenia i różnorodności dostawców</b> , aby zapewnić małym firmom i firmom prowadzonym przez mniejszości oraz osobom rasy czarnej, brązowej, rdzennej i innej niż biała, korzyści płynące w ramach nowego rozwoju.
	Utworzyć <b>miejsca pracy wysokiej jakości</b> za pośrednictwem projektów eTOD z uwzględnieniem mieszkańców i firm

Wrzesień 2020 r. — Plan postępowania eTOD miasta Chicago  
DO KONSULTACJI PUBLICZNYCH

Projektowanie/ analiza architektury	Wymagać uwzględnienia <b>zdrowia, sztuki i kultury oraz sprawiedliwości</b> w projektowaniu na poziomie projektu TOD.
	Tworzyć szablony projektów architektonicznych, które mogą <b>usprawnić i uprościć akceptacje projektów eTOD przez miasto</b> .
Transport	Zmodernizować <b>infrastrukturę dla pieszych</b> w strefach TOD, określić priorytety i kierować zasoby w zależności od potrzeb, zaczynając od inwentaryzacji bieżącej infrastruktury chodników.
	Poprawić <b>widoczność i dostępność znaków i drogowskazów transportu publicznego</b> , zwłaszcza dla osób niepełnosprawnych lub dla których język angielski nie jest językiem ojczystym.
	Zwiększyć dostęp do <b>wspólnych opcji mikromobilności</b> , w tym rowerów, e-rowerów i e-skuterów miejskich.
	Ustalić priorytety finansowania, aby <b>stacje kolejowe CTA i Metra były w całości dostępne</b> dla osób niepełnosprawnych oraz aby zapewnić wystarczającą przepustowość kolei dla nowych pasażerów.
	Zapewnić <b>komunikację autobusową o wysokiej wydajności</b> , zwłaszcza wzdłuż korytarzy autobusowych TOD. Ustalić priorytety <b>infrastruktury rowerowej wysokiej jakości</b> na obszarach eTOD, na ich dojazdach i wyjazdach. Zbadać opcje sprawiedliwego egzekwowania blokowania pasów dla autobusów i rowerów, które nie wyrządzają nieproporcjonalne szkody mieszkańcom o niskich dochodach.
Praktyki mieszkaniowe	<b>Zachować niedofinansowane, atrakcyjne cenowo budownictwo mieszkaniowe</b> w strefach TOD, zwłaszcza budynki z 2–4 mieszkaniami.
	<b>Wzmocnić wymagania w zakresie atrakcyjności cenowej i dostępności</b> dla budownictwa mieszkaniowego wspieranego przez miasto w strefach TOD, w tym poprzez aktualizacje rozporządzenia w sprawie wymagań dotyczących atrakcyjności cenowej.
	Zmodyfikować miejski plan zagospodarowania kwalifikowanego (Qualified Allocation Plan, QAP), aby uwzględnić preferencje dotyczące <b>budowania atrakcyjnych cenowo mieszkań w strefach TOD</b> , szczególnie dla mieszkańców o bardzo niskich dochodach.
Zachęty rozwojowe	Opracować <b>zachęty i zasady postępowania, aby chronić i zachować</b> organizacje społeczne, małe firmy i inne obiekty w dzielnicach, w strefach TOD.
	Ustalić priorytety <b>eTOD we wnioskach o finansowanie miejskie</b> , które wspiera rozwój budownictwa mieszkaniowego i rozwój gospodarczy, w tym między innymi w ramach funduszu szans w dzielnicy (Neighborhood Opportunity Fund).
	Opracować zachęty dla <b>przestrzeni publicznej</b> w projektach eTOD.



### 3. Uwzględnienie zasad eTOD w planie modernizacji całego miasta Chicago

Chicago znajduje się w początkowej fazie realizacji pierwszego od dziesięcioleci planu modernizacji obejmującej całe miasto. Zalecenia dotyczące przyspieszenia eTOD mogą i powinny zostać uwzględnione na wczesnym etapie procesu planowania modernizacji całego miasta, począwszy od uwzględnienia oceny stanu zdrowia i sprawiedliwości, a skończywszy na określeniu priorytetów inwestycji dotyczących transportu publicznego i zdefiniowaniu określonych możliwości w pobliżu węzłów tranzytowych.

Zagospodarowanie przestrzenne i podział na strefy	Opracować proces dla miasta i partnerów w celu przeprowadzania <b>ocen sprawiedliwości rasowej i zdrowia</b> w planach zagospodarowania przestrzennego i decyzjach dotyczących podziału na strefy.
	Ustanowić strukturę <b>planów zagospodarowania przestrzennego w dzielnicach</b> , która jest zgodna z celami sprawiedliwości, prężności i różnorodności i uwzględnia <b>określone możliwości w obszarach TOD</b> .
Transport	Ustalić priorytety inwestycji dotyczących <b>transportu publicznego, rowerów oraz ruchu pieszego</b> w planie modernizacji całego miasta.
Bezpieczeństwo i higiena pracy	<b>Uwzględnić bezpieczeństwo i higienę pracy</b> w planie modernizacji całego miasta.

**Czas na odważne działanie na rzecz sprawiedliwości.** W ciągu ostatnich osiemnastu miesięcy od pierwszego powołania grupy roboczej eTOD miało miejsce wiele wydarzeń, które miały wpływ na rozwój niniejszego planu postępowania. Jednym z najważniejszych z nich był wybór i inauguracja burmistrza Lori E. Lightfoot oraz zmiana przywództwa w wydziale. Miasto odczuło również niszczycielskie skutki globalnej pandemii, która głęboko wpłynęła na zdrowie i bezpieczeństwo ekonomiczne tysięcy mieszkańców Chicago, zwłaszcza rasy innej niż biała. Mieszkańcy całego miasta prowadzą protesty dotyczące sprawiedliwości rasowej, domagając się reformy policji i wielu programów rządowych, w których dziedzictwo systemowego rasizmu nieustannie pogłębia różnice społeczno-ekonomiczne w społecznościach rasy czarnej i brązowej.

Nadszedł czas na odważne myślenie i działanie. Miasto prawdopodobnie nigdy wcześniej nie było lepiej przygotowane do objęcia nowego kursu wyznaczonego siłą społeczności, która zobowiązuje do zniesienia segregacji rasowej w naszym mieście i oferuje ścieżki budowania bogactwa społeczności dla wszystkich mieszkańców niezależnie od ich koloru skóry lub transportu publicznego, a to z kolei propaguje zdrowie społeczności, aby zatrzeć różnice w oczekiwanej długości życia różnych ras. Dzięki przemyślanym decyzjom politycznym, inwestycjom i realizacji programów, które uwzględniają te wartości, rozwój w miejscach obsługiwanych przez transport publiczny może i powinien skutecznie przynosić korzyści wszystkim mieszkańcom Chicago, niezależnie od tego, czy mieszkają w pobliżu transportu publicznego.