



dr inż. Andrzej Brzeziński

(Politechnika Warszawska)

mgr inż. Agnieszka Rogala

(TransEko)

PRZEMIANY W CENTRUM LEICESTER

UWARUNKOWANIA

WIZJA

STRATEGIA

REALIZACJA

EFEKTY



300 tys. mieszkańców

prawie 40 tys. studentów

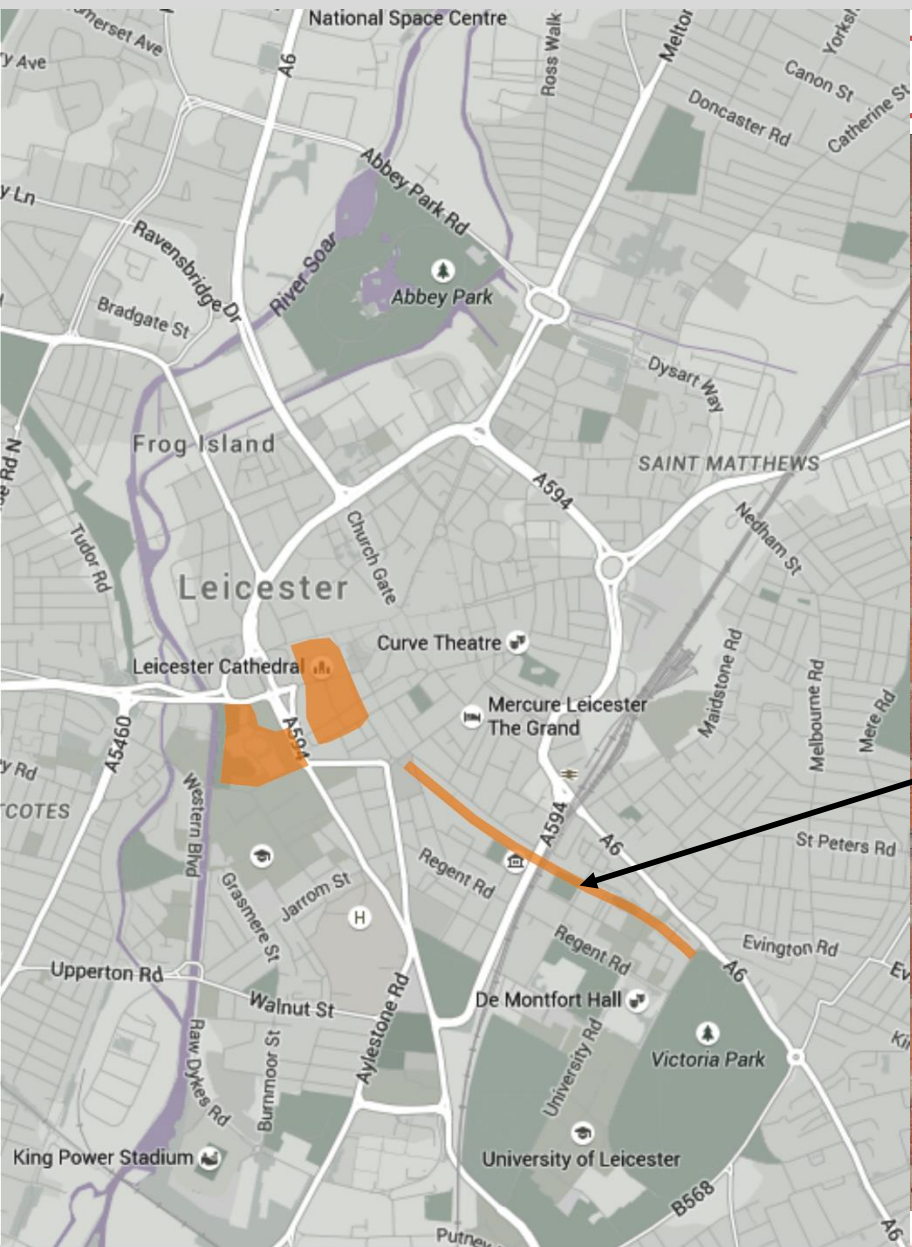
prawie 50 % mieszkańców
o kolorze skóry innym niż
biały

konkurencja z Nottingham

Sir Peter Soulsby, burmistrz Leicester:

*„Dynamiczne, rozwijające się miasto, zapewniające wzrost gospodarczy,
coraz lepsze warunki pracy i podnoszące jakość życia mieszkańców.
Miasto chętnie odwiedzane przez turystów, a także przez mieszkańców
regionu (praca, rozrywka, zakupy).” (tłumaczenie własne)*

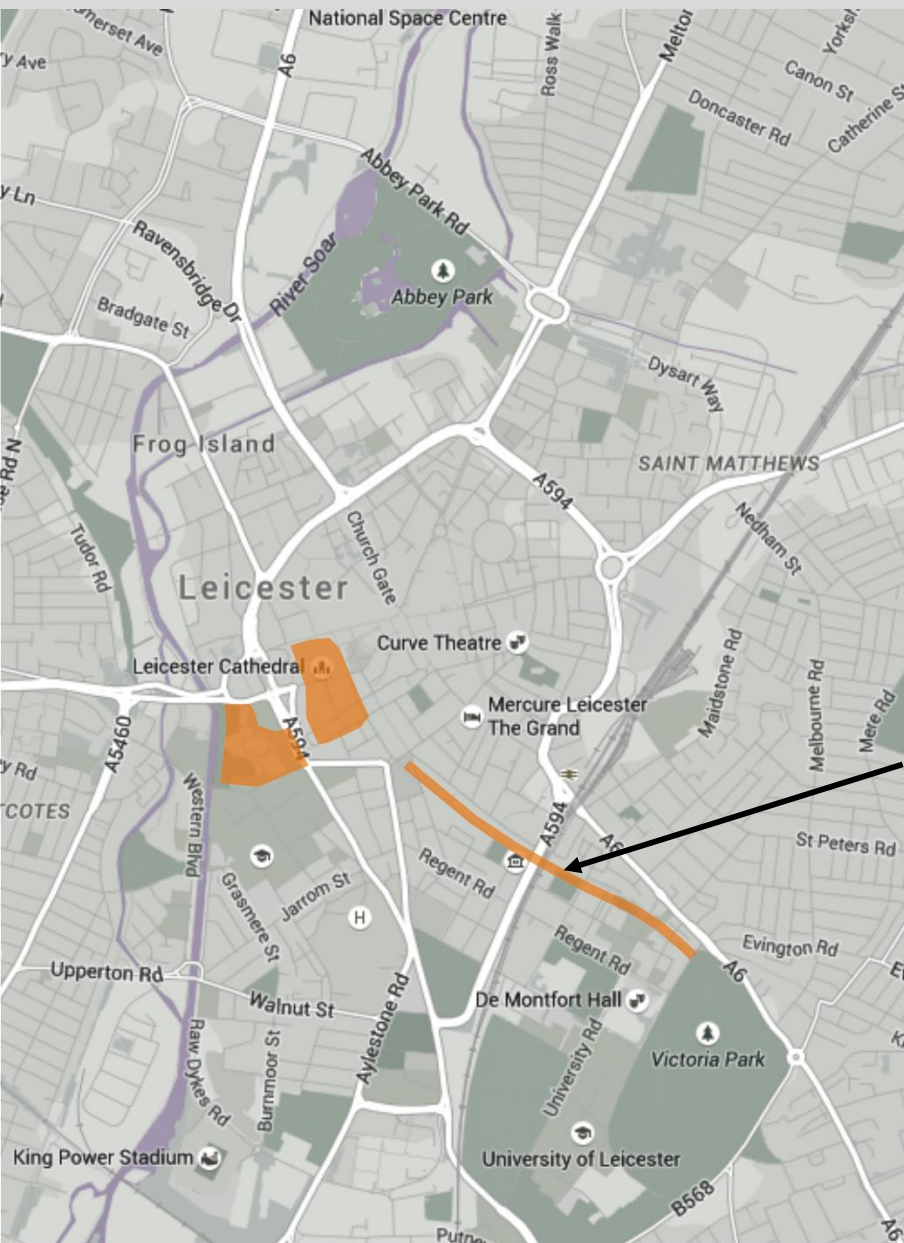
Silne, atrakcyjne centrum miasta



CZĘŚĆ ZABYTKOWA

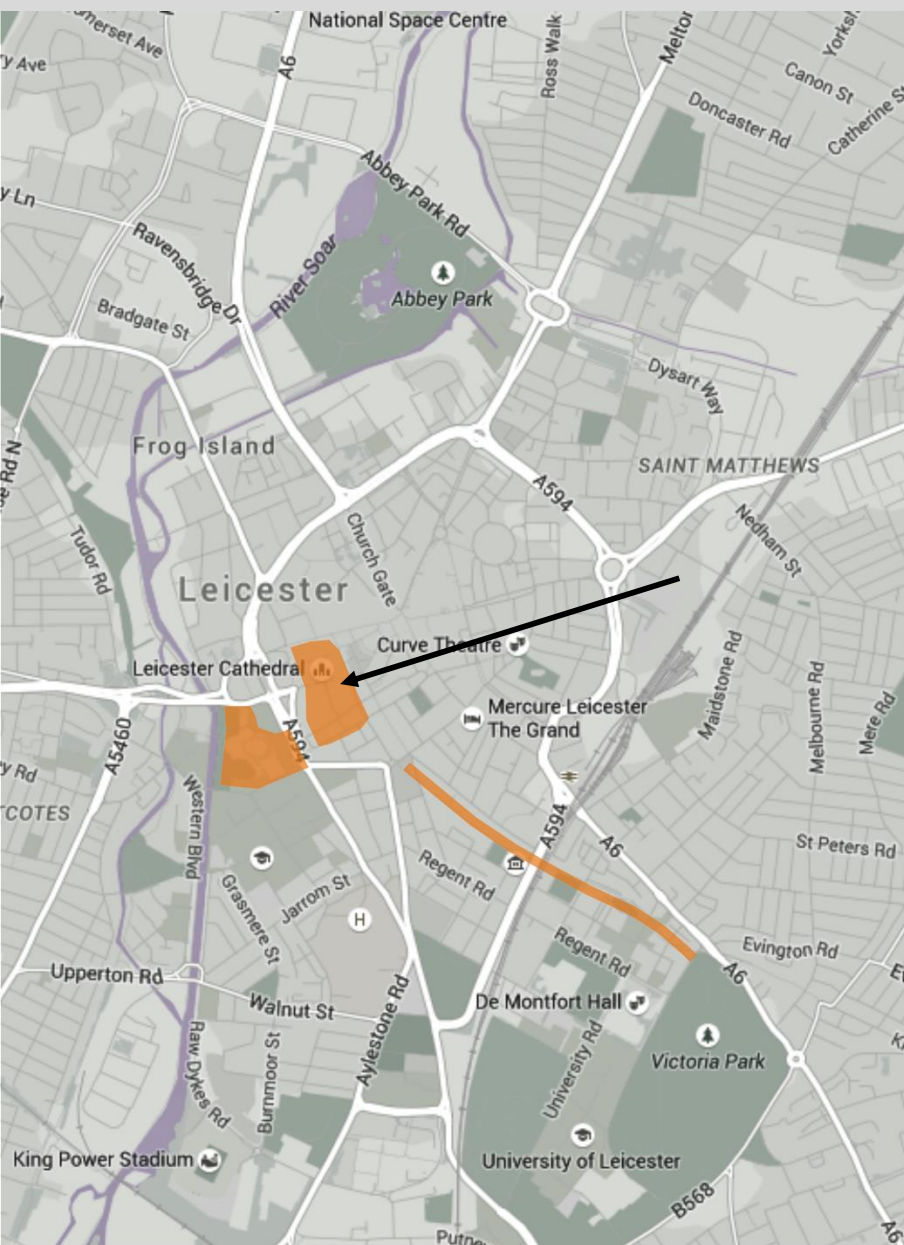


CZĘŚĆ ZABYTKOWA

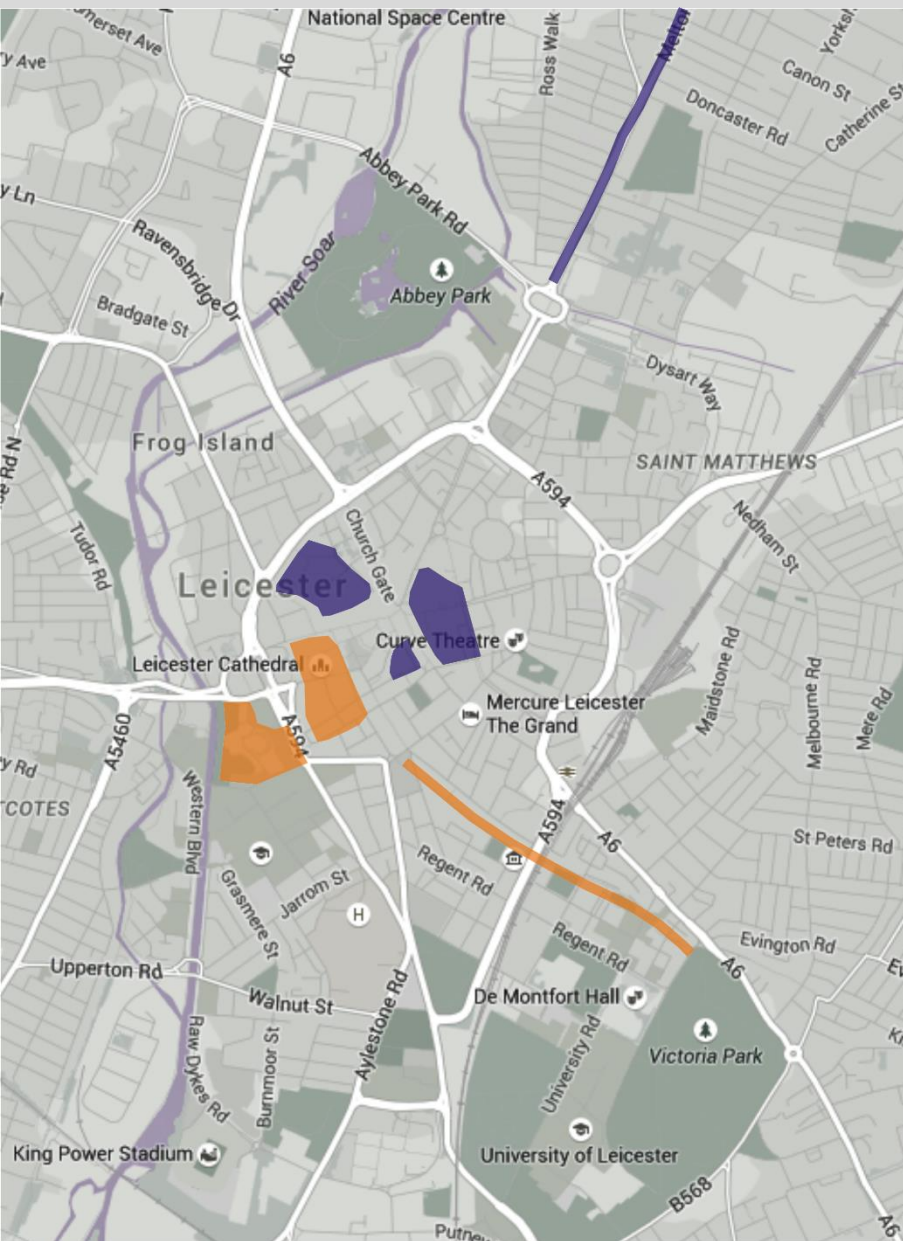


CZĘŚĆ ZABYTKOWA

Odkrycie szczątków króla Ryszarda III pod parkingiem w 2012 roku.

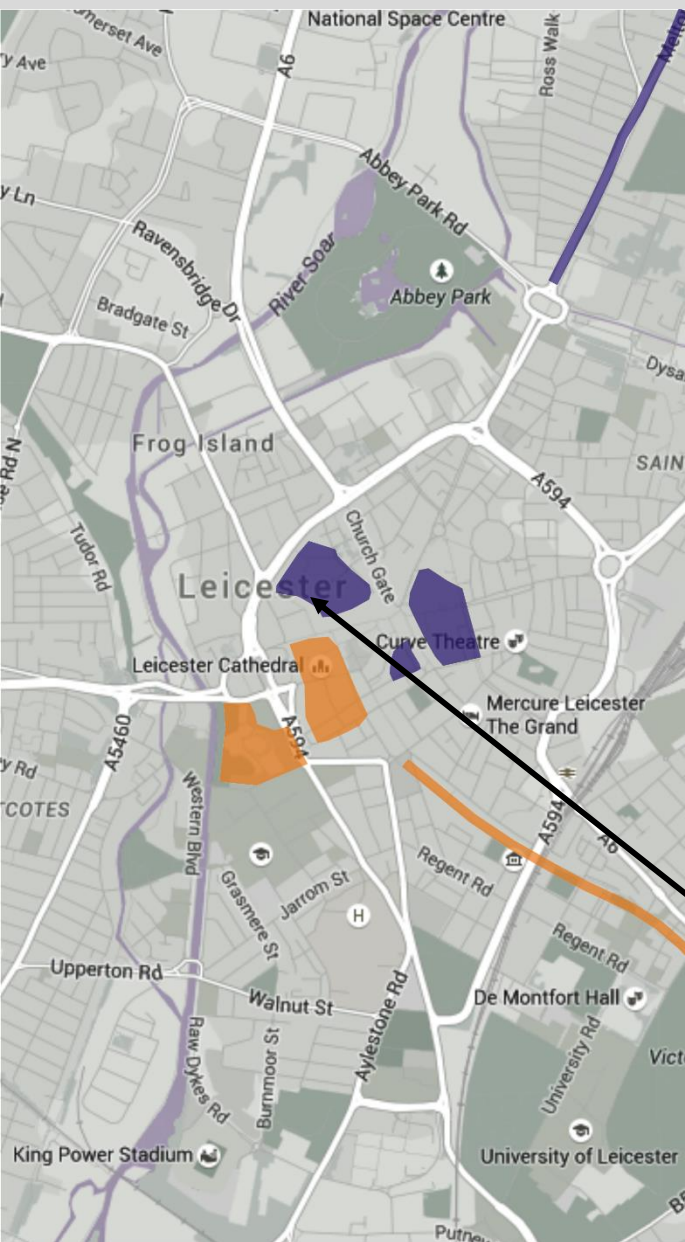


CZĘŚĆ HANDLOWA



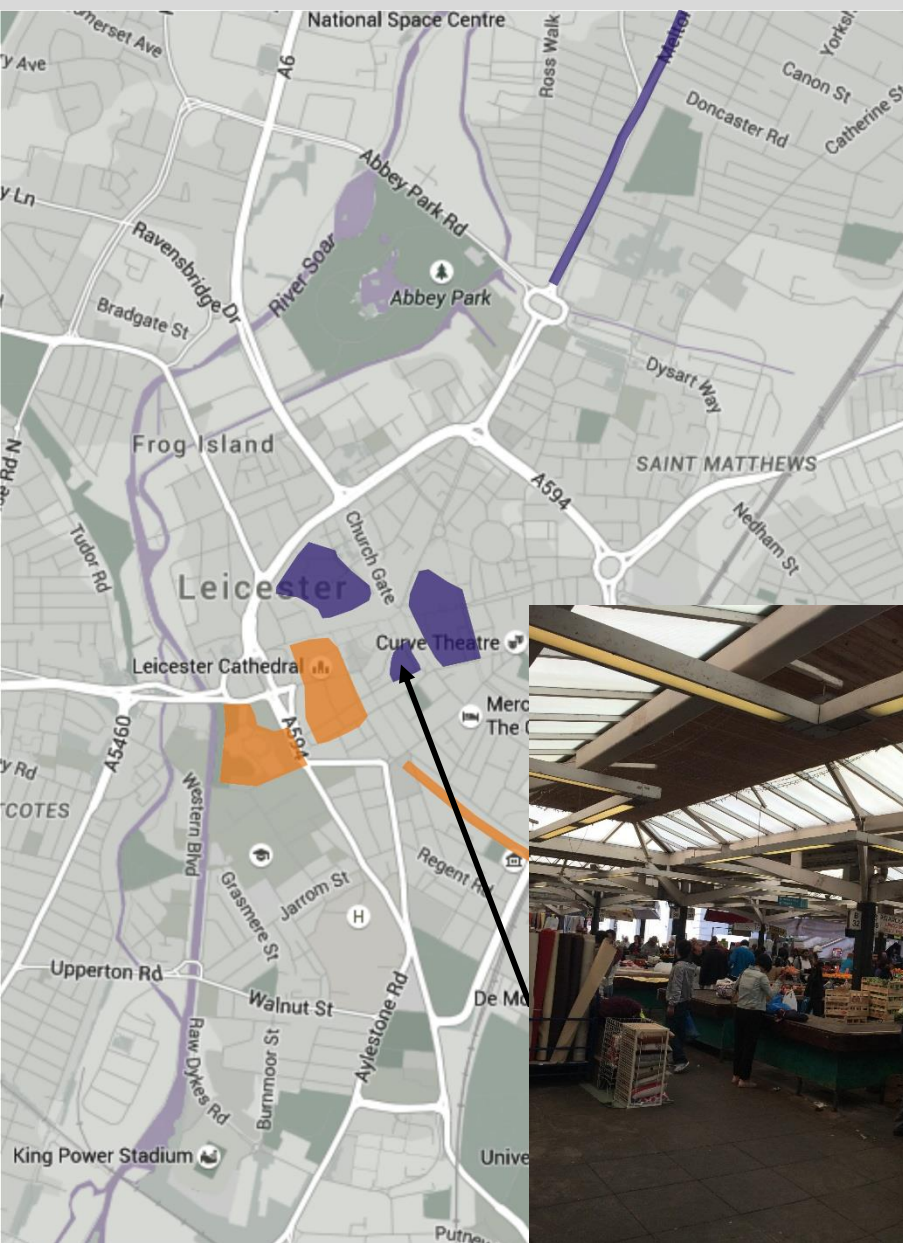
CZĘŚĆ HANDLOWA

Prestiżowa sieć John Lewis zainteresowana otwarciem sklepu w Leicester.

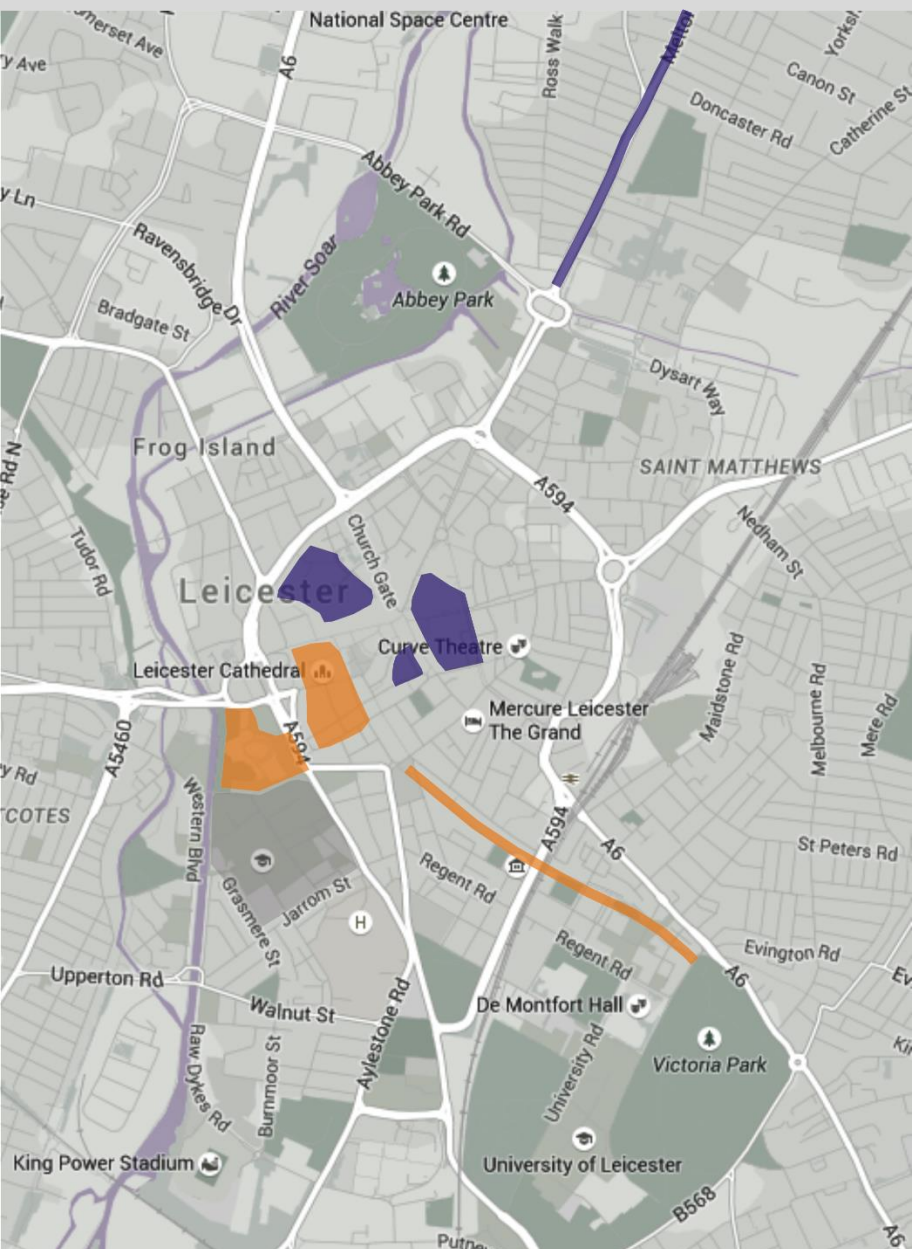


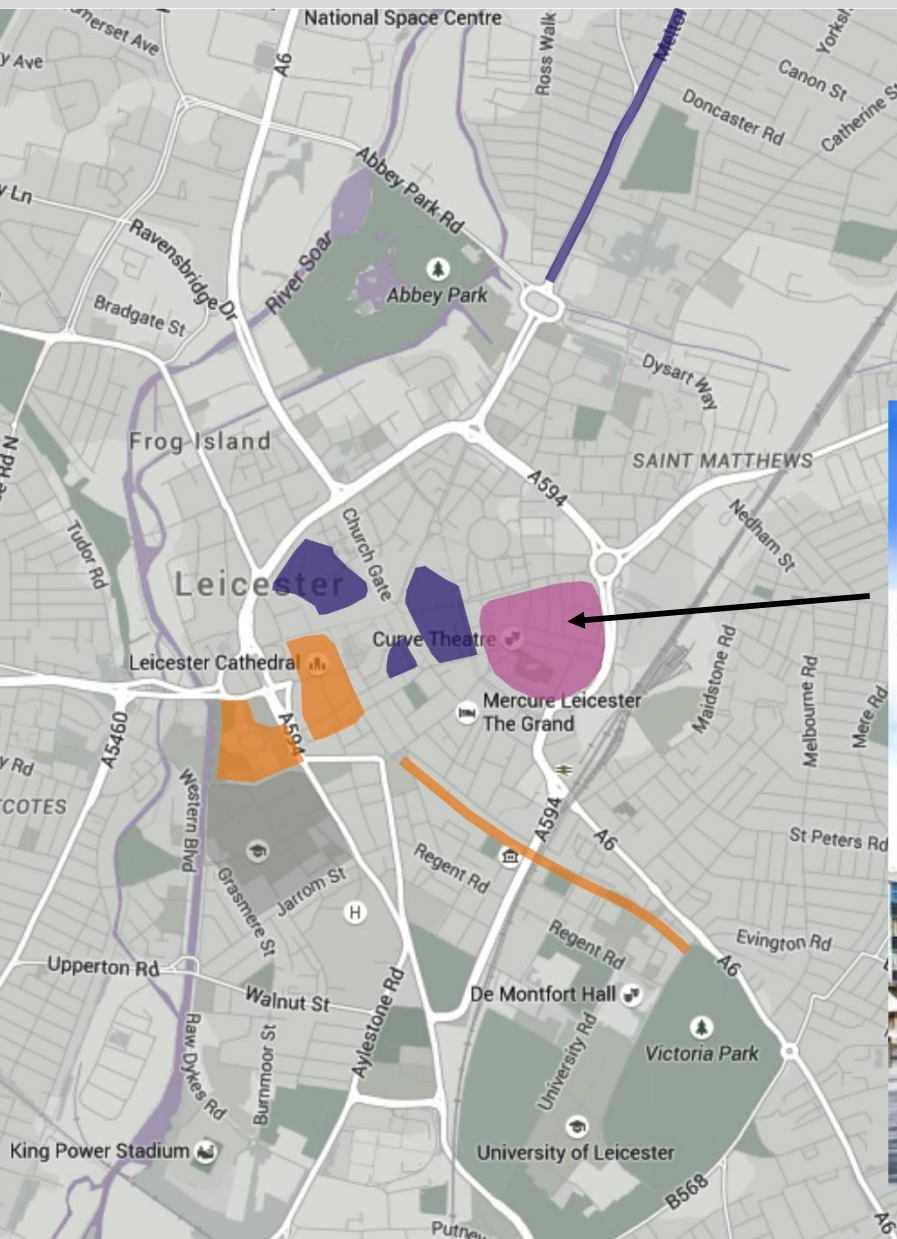
CZĘŚĆ HANDLOWA

Największy zadaszony targ w Europie



CZĘŚĆ UNIWERSYTECKA





CZĘŚĆ KULTUROWA

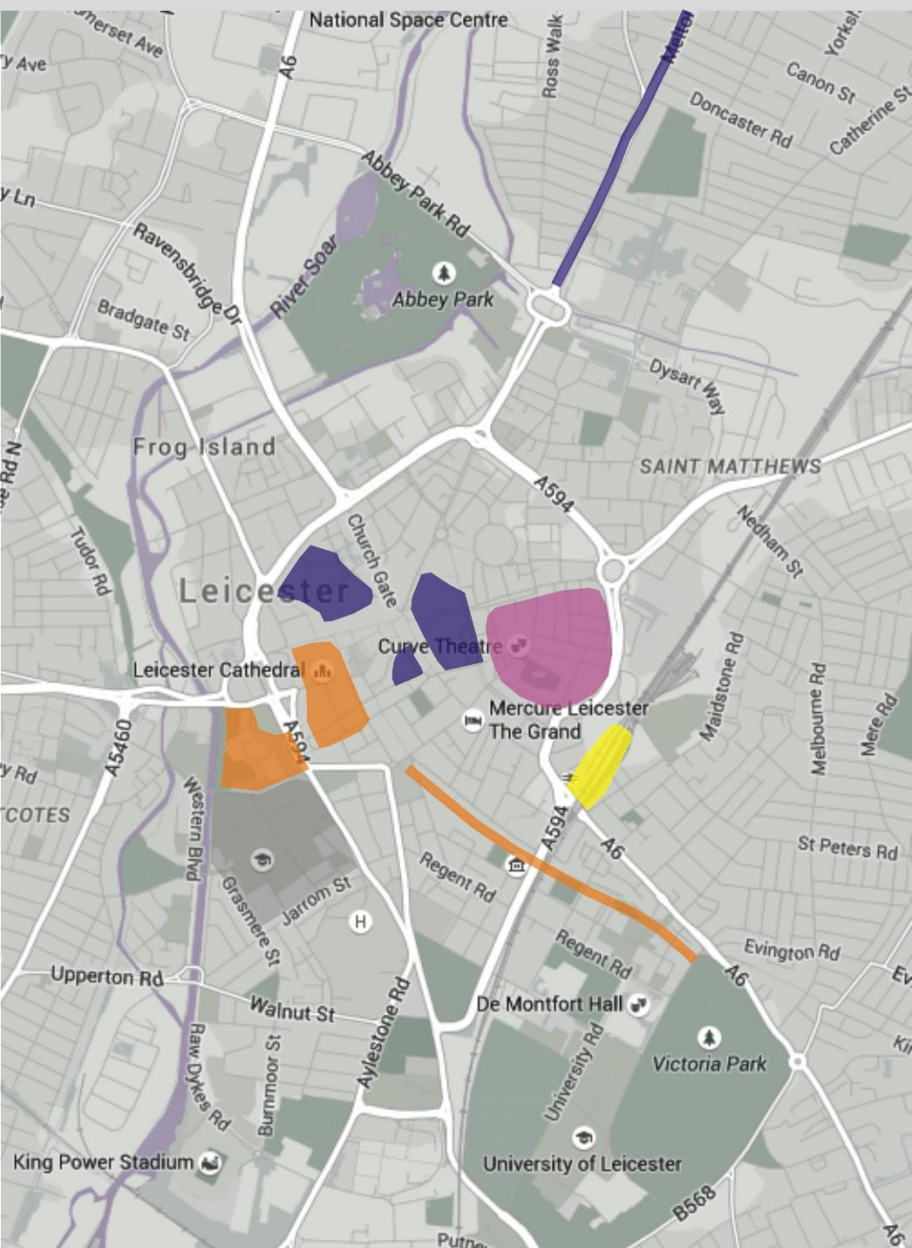
The Curve – centrum kultury

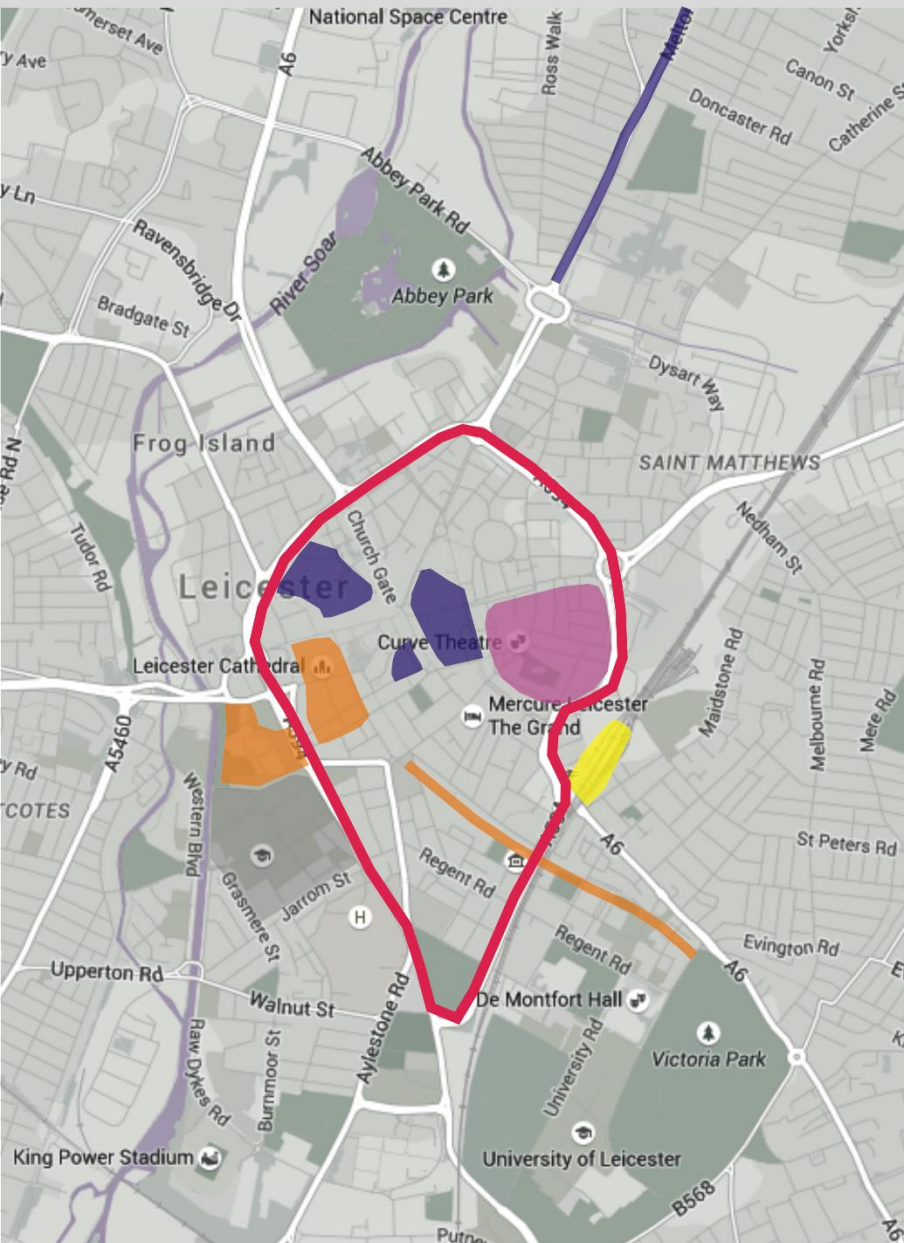
Poprzemysłowe budynki zaadaptowane pod działalność artystyczną, rzemieślniczą.



Źródło: Leicester City Council

DWORZEC KOLEJOWY





OBWODNICA ŚRÓDMIEJSKA

Jest barierą dla ruchu rowerowego i pieszego

Bardzo duże znaczenie w układzie komunikacyjnym

W godzinach szczytów komunikacyjnych wykorzystanie bliskie przepustowości



CONNECTING LEICESTER

ECONOMIC ACTION PLAN

WATERSIDE DEVELOPMENT

TOURISM STRATEGY

**Spójne strategie,
uzupełniające się wzajemnie**

CONNECTING LEICESTER

ZAGROŻENIA:

1. Zakupy w centrach handlowych na obrzeżach miasta
2. Zakupy przez Internet
3. Konkurencja innych miast

CONNECTING LEICESTER

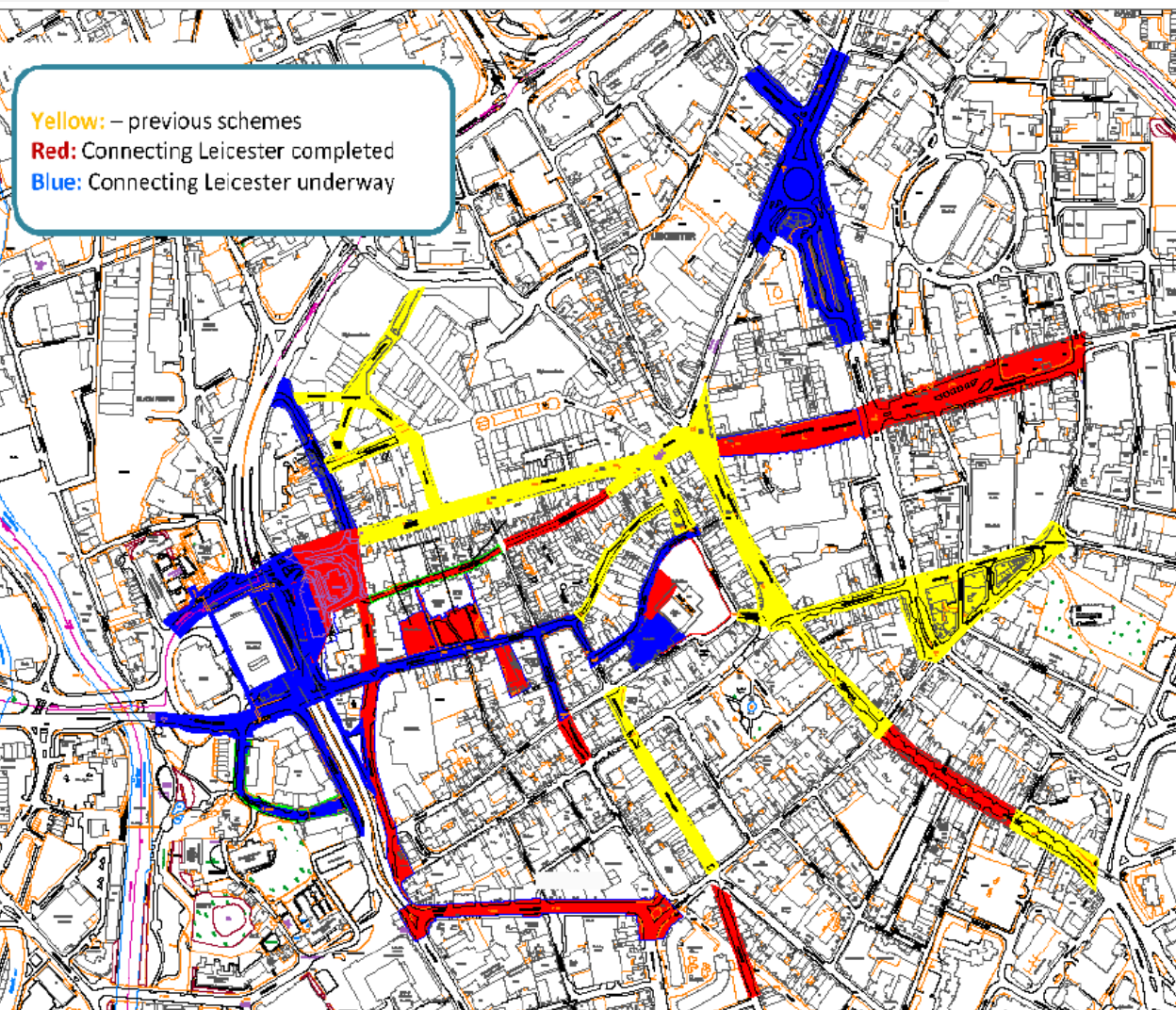
ZAGROŻENIA:

1. Zakupy w centrach handlowych na obrzeżach miasta
2. Zakupy przez Internet
3. Konkurencja innych miast

WYZWANIA:

1. Likwidacja barier infrastrukturalnych
2. Wykształcenie połączeń pieszych i rowerowych (pomiędzy kluczowymi obszarami)
3. Przyjazne, bezpieczne centrum miasta
4. Zmniejszenie roli samochodu (ale zachowanie dostępności obszaru)
5. Wykształcenie „bram wjazdowych” do centrum

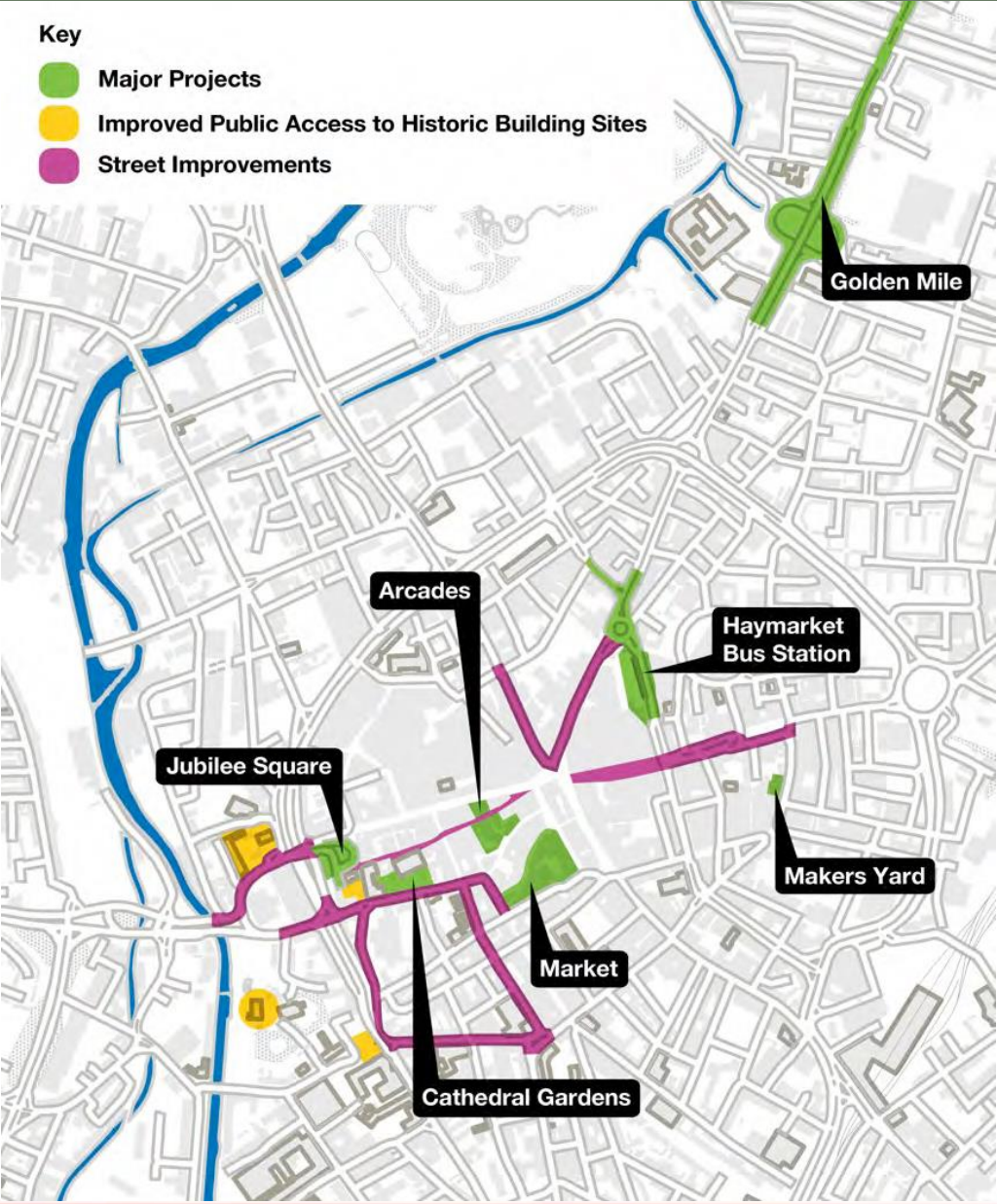
CONNECTING LEICESTER



Kontynuacja istniejących rozwiązań

Strategia w trakcie realizacji

Wszystkie projekty szeroko konsultowane –
wprowadzane są zmiany w projektach



Wybrane projekty:

Golden Mile

Newarke Street

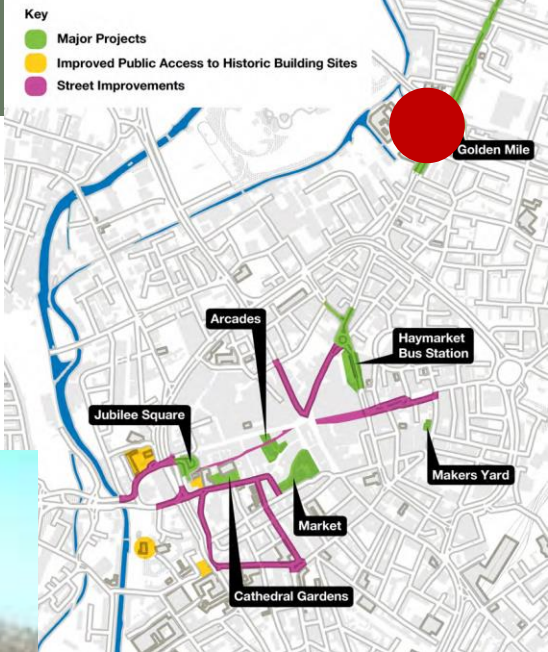
High Cross i High Street

Granby Street

Jubilee Square

Otoczenie The Curve

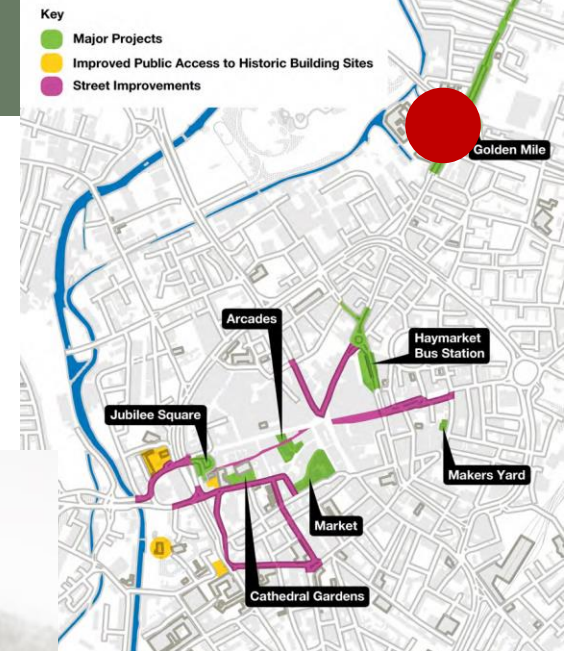
Wyburzenie wiaduktu nad obwodnicą wraz z realizacją trasy rowerowej i ciągu pieszego – 2014 r.



Źródło: Leicester City Council

Wyburzenie wiaduktu nad obwodnicą wraz z realizacją trasy rowerowej i ciągu pieszego – 2014 r.

- Poprawa dostępności pieszej i rowerowej – ciąg pieszy, trasa rowerowa i szpaler drzew w pasie dzielącym
- „Przybliżenie” Golden Mile do centrum miasta
- Zmiana sposobu postrzegania tej dzielnicy

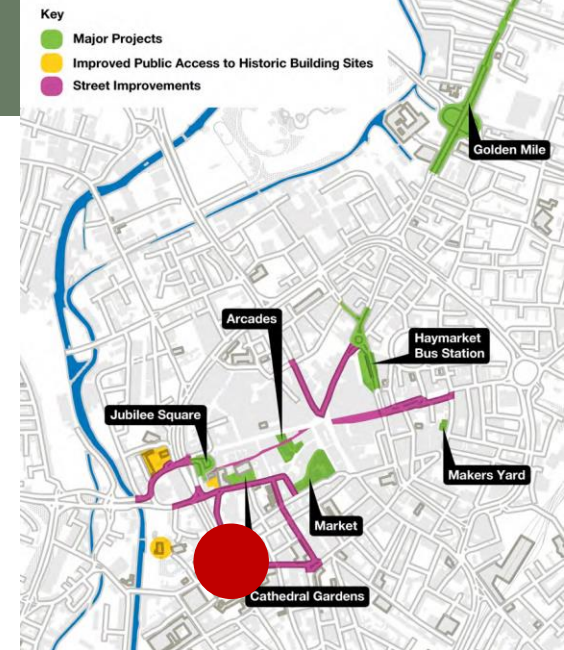


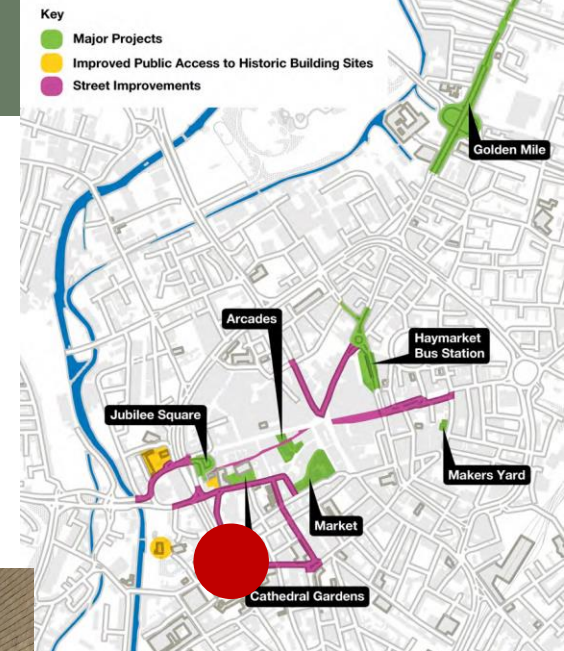
PROJEKT ZREALIZOWANY Z SZEROKIM
POPARCIEM SPOŁECZNYM!

Część obwodnicy śródmiejskiej, ulica jednokierunkowa
Brak infrastruktury rowerowej



Źródło: Leicester City Council





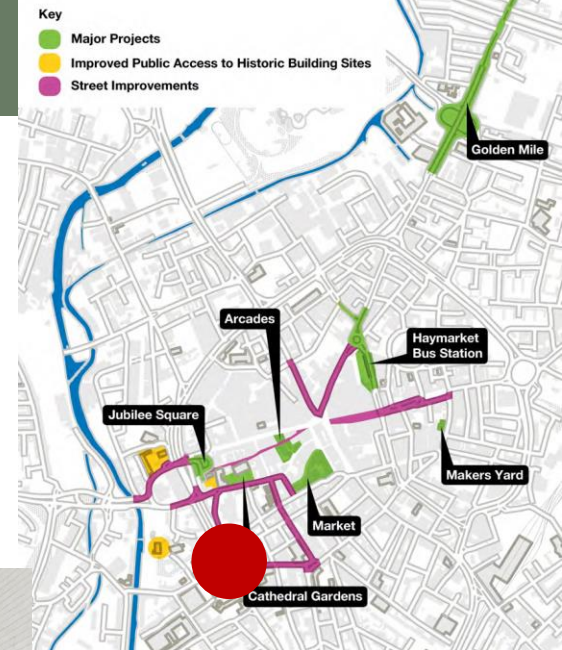
Ograniczenie przepustowości z 3 do 2 pasów ruchu.

Wyznaczenie dwukierunkowej trasy rowerowej, poszerzenie chodników.

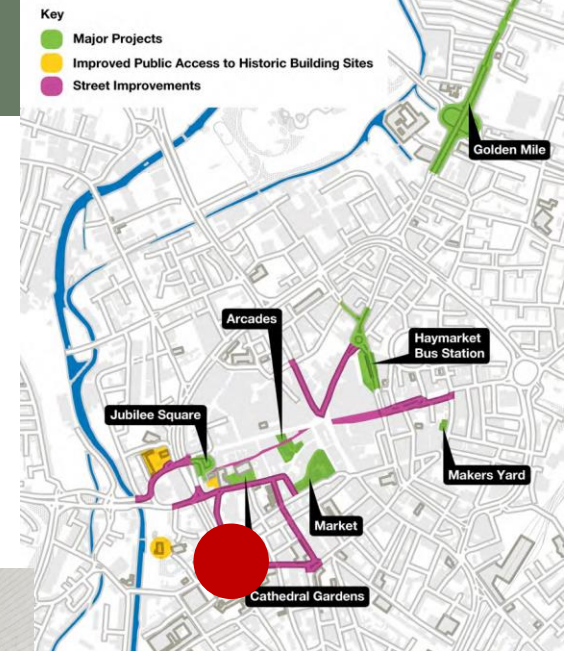


Kontynuacja traktu New Walk –
ciągłość nawierzchni.

Próba ograniczenia przekroju na innym fragmencie i
wyznaczenie trasy rowerowej – **rozwiązanie przejściowe** na
6 miesięcy.

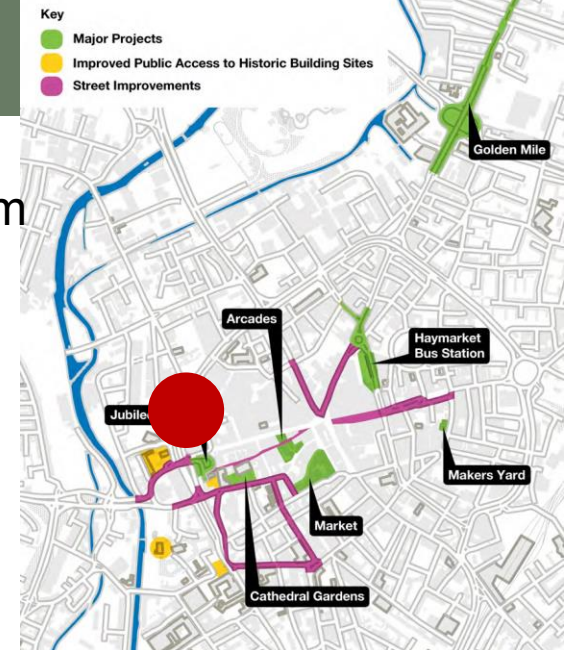


Próba ograniczenia przekroju na innym fragmencie i
wyznaczenie trasy rowerowej – **rozwiązanie przejściowe na
6 miesięcy.**



Efekt: paraliż komunikacyjny miasta.
Z rozwiązania zrezygnowano.

Połączenie centrum handlowego High Cross ze Starym Miastem

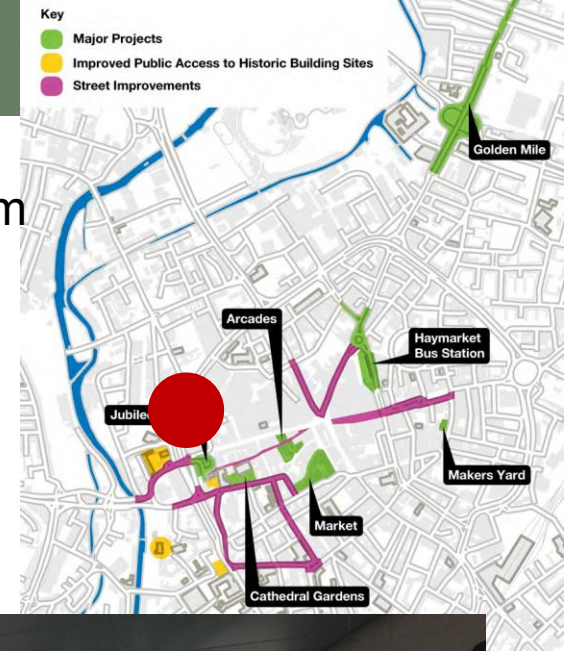


Wykształcenie spójnych ciągów pieszych.

Połączenie centrum handlowego High Cross ze Starym Miastem

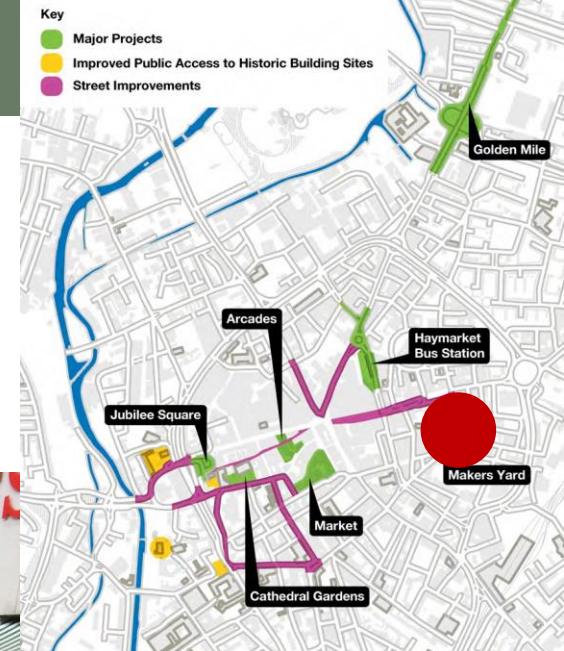


Organizacja systemu dostaw



Połączenie (piesze i rowerowe) dworca kolejowego z centrum miasta

Stworzenie lepszych warunków do prowadzenia biznesu.

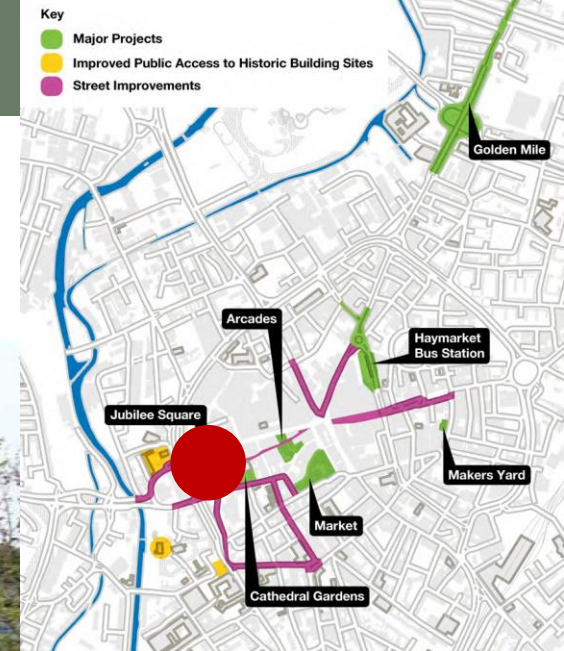


Ograniczenie przepustowości

Poszerzenie chodników

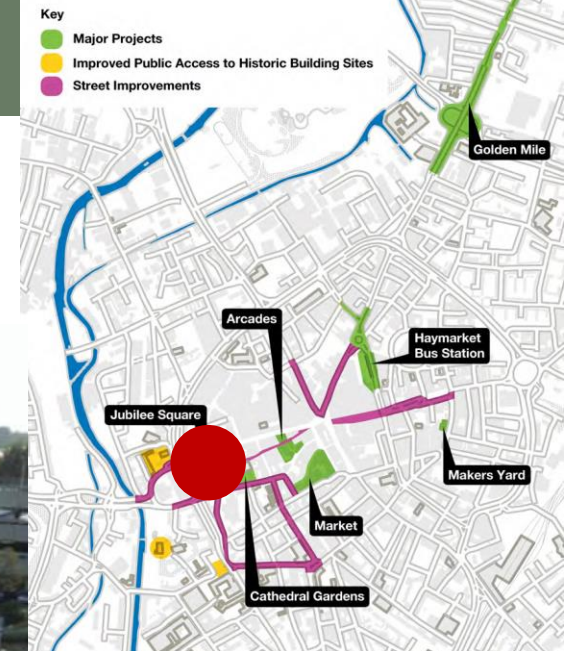
Wyznaczenie kontrapasów
rowerowych

Najbardziej kontrowersyjny z projektów



Źródło: Leicester City Council

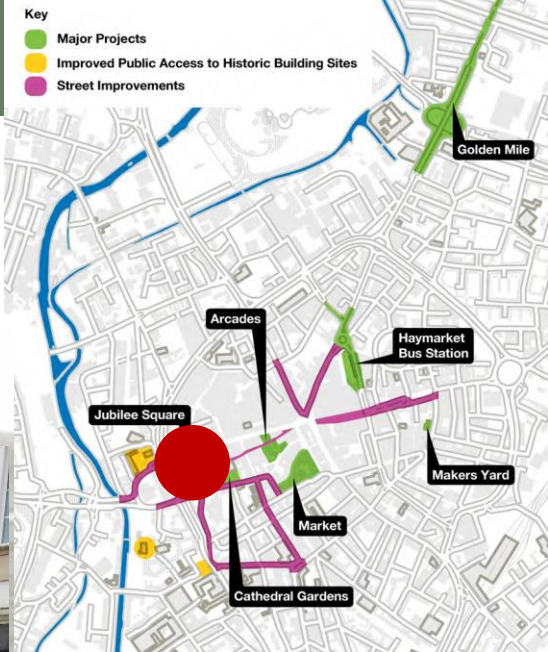
Najbardziej kontrowersyjny z projektów



Jedna z „bram” do centrum miasta
Likwidacja parkingu przy obwodnicy
śródmiejskiej
Wykształcenie placu

Źródło: Leicester City Council

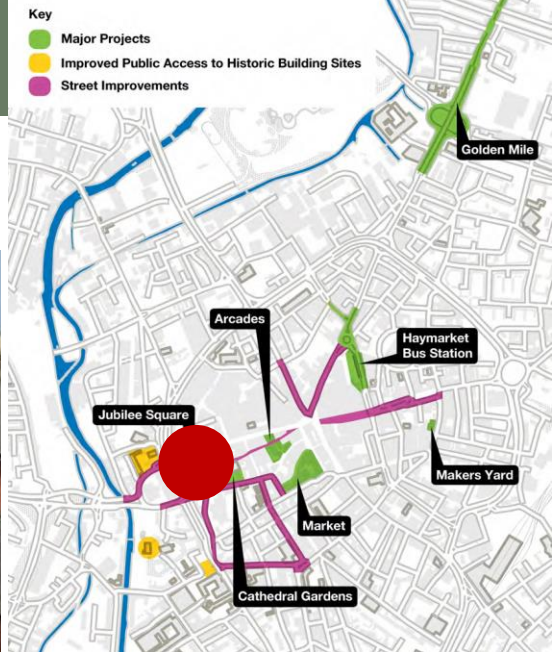
Najbardziej kontrowersyjny z projektów



Likwidacja krawężników.
Zastosowanie jednolitej nawierzchni
na całym placu.

Źródło: Leicester City Council

Najbardziej kontrowersyjny z projektów

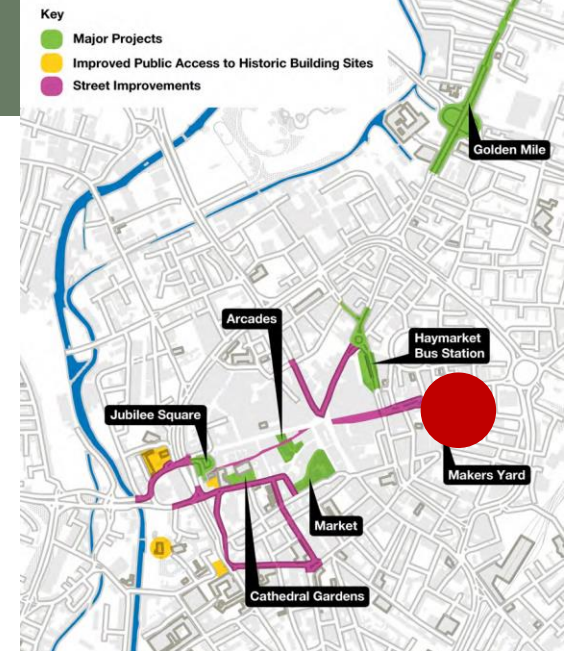


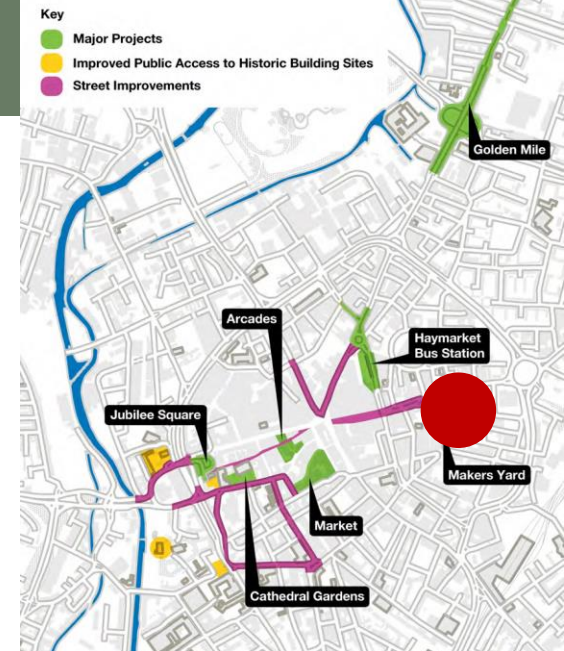
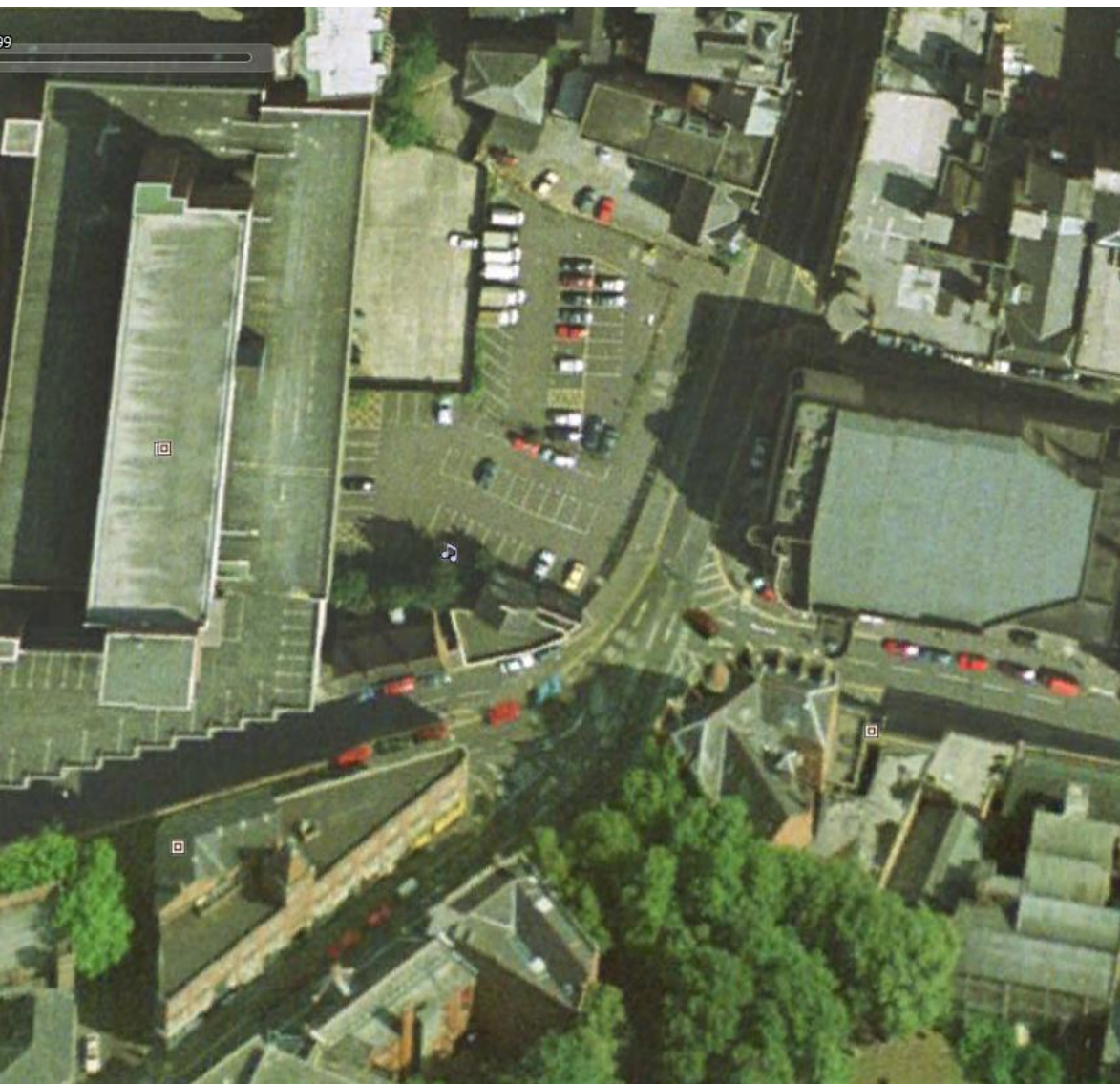
Wzmocniona nawierzchnia umożliwia organizację imprez.

Źródło: Leicester City Council

Część projektu „Street improvements” obejmującego:

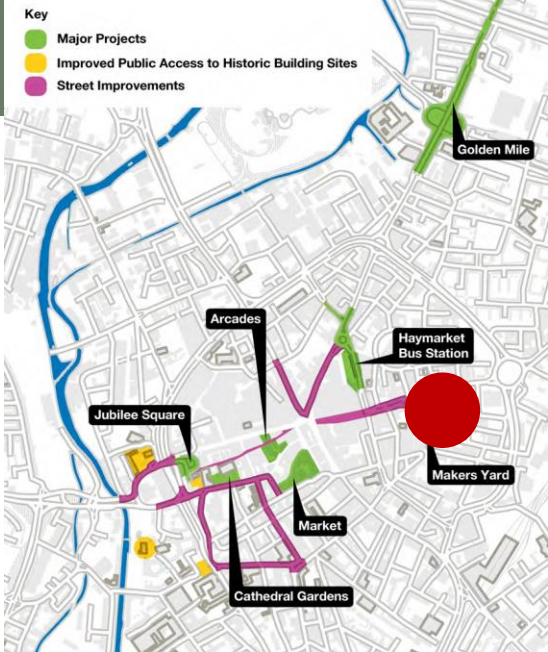
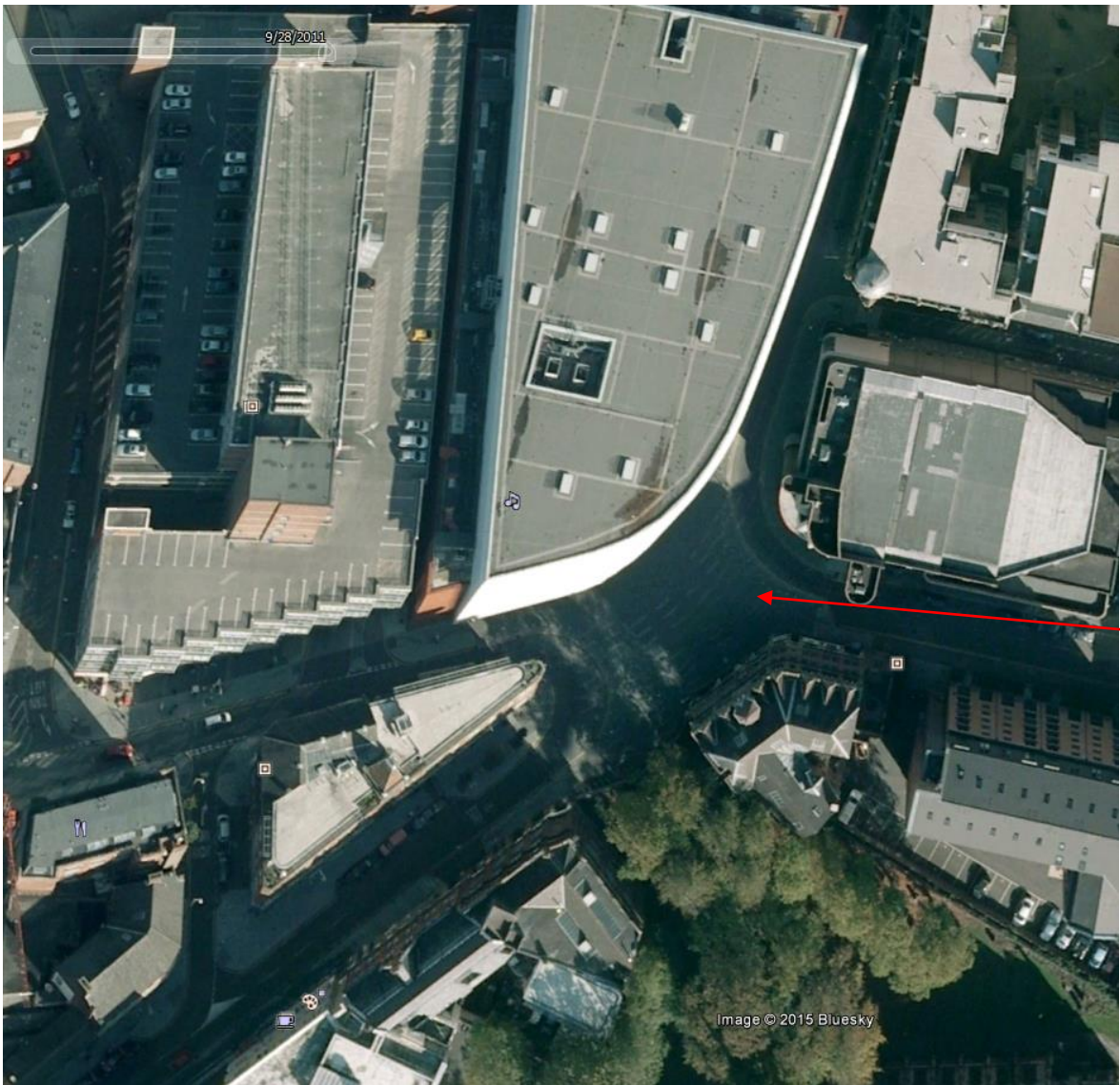
- Zmianę organizacji ruchu
- Ograniczenia przepustowości
- Wymianę nawierzchni, poszerzenie chodników





Zdjęcie satelitarne z 1999 roku

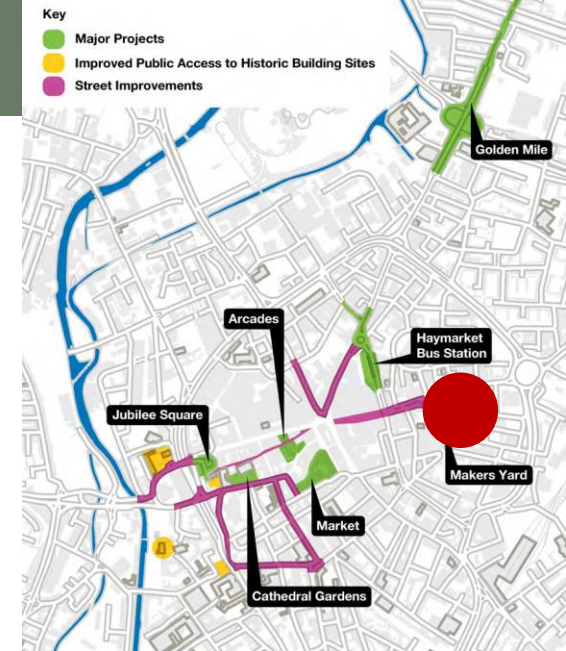
Źródło: Google Earth



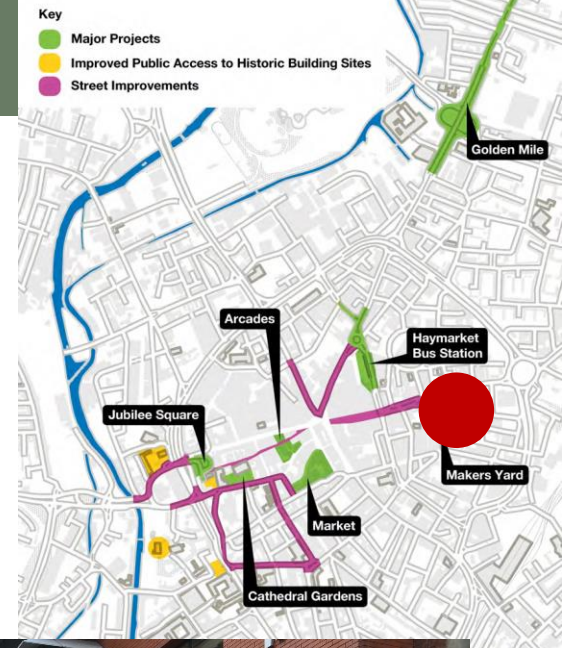
Przerwanie ciągłości ulicy i
wykształcenie placu, budowa
the Curve

Zdjęcie satelitarne z 2011 roku

Wykształcenie placu poprzez przerwanie ciągłości ulicy i
uspokojenie ruchu – wytworzenie „miejsca”



Wykształcenie placu poprzez przerwanie ciągłości ulicy i
uspokojenie ruchu – wytworzenie „miejsca”



EFEKTY

EKONOMICZNE:

Poszerzenie obszaru handlowego w centrum miasta

Wzrost atrakcyjności turystycznej

„Regeneracja” centrum miasta, przyciągnięcie mieszkańców i turystów

Poprawa warunków prowadzenia działalności gospodarczej



EKONOMICZNE:

Poszerzenie obszaru handlowego w centrum miasta

Wzrost atrakcyjności turystycznej

„Regeneracja” centrum miasta, przyciągnięcie mieszkańców i turystów

Poprawa warunków prowadzenia działalności gospodarczej

Pomimo kryzysu gospodarczego, Leicester z sukcesem zakończyło w terminie planowane zmiany (z niewielkimi modyfikacjami)

Zarówno lokalni przedsiębiorcy, jak i sieć John Lewis są zadowoleni z efektów

PRZESTRZENNE

Wykształcenie korytarzy autobusowych poza ulicami pieszymi

Poszerzenie strefy pieszej

Czytelne piesze połączenia pomiędzy najważniejszymi miejscami

Wykształcenie placów

Częściowa realizacja sieci połączeń rowerowych





Dziękuję za uwagę