

ZWIĘZŁY DOKUMENT
- Wytyczne programowe -
Rynek Łazarski

Podjęte działania są pierwszym etapem prac mających na celu podniesienie atrakcyjności rynku Łazarskiego poprzez nadanie mu nowych funkcji społecznych i kulturowych, zahamowanie procesu degradacji, uzupełnienie rynku o nowe potrzebne atrakcyjne elementy pozwalające wykreować dla tego miejsca wysoką jakość wspólnej przestrzeni. Wpisują się również w cele ujęte w Strategii Rozwoju Miasta Poznania do roku 2030, realizując program Przyjazne Śródmieście, w ramach którego prowadzona jest m.in. kontynuacja dawnego programu strategicznego dotyczącego śródmiejskich rynków i placów.



1. BUDŻET:

- Określono limit budżetu dot. modernizacji Rynku Łazarskiego – 10 mln zł – jest to kwota brutto i powinny się w niej zawierać wszystkie proponowane w projekcie zmiany.
- Poza kosztami projektu, znajdują się koszty wymiany infrastruktury podziemnej – przyjęto założenie, że inwestycje zostaną sfinansowane przez gestorów sieci – wymaga to jednak potwierdzenia i odrębnych uzgodnień z gestorami sieci uzbrojeń.

2. FUNKCJE:

- Rynek Łazarski to lokalny ośrodek handlu/kultury/spotkań mieszkańców, dlatego projektując tutaj różne funkcje trzeba brać pod uwagę odpowiedni wymiar i skalę. Wszelkie zaproponowane działania powinny być prowadzone z szacunkiem do miejsca oraz w zgodzie z duchem tego miejsca.
- Konieczność jest zachowania funkcji handlowej na Rynku oraz wprowadzenia nowych funkcji w celu stworzenia wielofunkcyjnej przestrzeni dla różnych pokoleń.
- W ocenie mieszkańców obszar projektu powinien pełnić rolę spokojnego, wielofunkcyjnego terenu dla różnych pokoleń. Zagospodarowanie powinno być zaaranżowane jako kameralna przestrzeń – dla większych i głośniejszych wydarzeń wskazywane jest na terenie dzielnicy inne miejsca np. park Wilsona. Na tzw. „małej płycie rynku” widziane są wydarzenia społeczno-kulturalne, strefa rekreacyjna oraz przestrzeń dla dzieci (np. gry namalowane na placu). Mieszkańcy wskazują na możliwość wykorzystania pod rekreację również skweru im. Kazimierza Nowaka (tzw. Lejka Łazarskiego) i konieczność upamiętnienia w tym miejscu postaci podróżnika. Traktując plac jako lokalne centrum dla dolnej części Łazarza, proponowane jest uwzględnienia miejsca na ogłoszenia lokalne.
- Proponuje się, aby podział funkcji był w formule 50/50 – 50% wykorzystywanej handlowo i do celów obsługi komunikacyjnej, 50% jako przestrzeń publiczna na użytek mieszkańców.
- Propozycja podziału przestrzeni Rynku (powierzchni 17 780 m²) na poszczególne funkcje (+/- 5%) :
 - A. 6636 m² (37%) – układ drogowy wraz z miejscami parkingowymi;
 - B. 2370 m² (13%) – przestrzeń handlowa targowiska (stała)*;
 - C. 8774 m² (50%) – przestrzeń publiczna, w tym ok. 710m² przeznaczona pod czasowe funkcje targowe.

* Przewidziano następujące proporcje: 60% (tj. 1420 m²) przestrzeni przeznaczonej na handel, 40% (tj. 950m²) części komunikacyjnej do obsługi targowiska.

A. UKŁAD DROGOWY WRAZ Z MIEJSCAMI PARKINGOWYMI

1) Organizacja ruchu:

- W ramach projektu koncepcyjnego wykonać należy schemat organizacji ruchu wpisujący się w istniejące/planowane rozwiązania komunikacyjne obejmujący szerszy obszar.
- Projektowane rozwiązania układu drogowego muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami prawa.
- W projektowaniu przyjęć należy następujące klasy dróg w rejonie Rynku Łazarskiego:
 - a. Rynek Łazarski – droga gminna, klasa „D” (dojazdowa), w uzupełniającym układzie komunikacyjnym,
 - b. ul. Kącik - droga gminna, klasa „D” (dojazdowa), w uzupełniającym układzie komunikacyjnym,
 - c. ul. Romana Dmowskiego - droga gminna, klasa „L” (lokalna), w uzupełniającym układzie komunikacyjnym,

- d. ul. Lodowa - droga gminna, klasa „L” (lokalna), w uzupełniającym układzie komunikacyjnym,
 - e. ul. Józefa Łukaszewicza - droga gminna, klasa „L” (lokalna), w uzupełniającym układzie komunikacyjnym,
 - f. ul. Edmunda Calliera - droga gminna, klasa „L” (lokalna), w uzupełniającym układzie komunikacyjnym,
 - g. ul. Antoniego Małeckiego - droga gminna, klasa „L” (lokalna), w uzupełniającym układzie komunikacyjnym,
 - h. ul. Głogowska - droga gminna, klasa „G” (główna), w podstawowym układzie komunikacyjnym,
 - i. ul. Andrzeja i Władysława Niegolewskich - droga gminna, klasa „D” (dojazdowa), w uzupełniającym układzie komunikacyjnym.
- Przewiduje się korektę układu drogowego.
 - Zgodnie z wytycznymi konserwatorskimi konieczne jest zachowanie podziału układu komunikacyjnego pomiędzy małą i dużą płytą placu, w przedłużeniu ul. Małeckiego i ul. Dmowskiego, który stanowi historyczny układ. Przedmiotowa przestrzeń powinna być dostępna wyłącznie dla pieszych i rowerzystów.
 - Obszar objęty konkursem powinien być strefą uspokojonego ruchu - strefą tempo 30. Zakłada się eliminację ruchu tranzytowego.
 - Ruch samochodowy zaleca się prowadzić ulicami jednokierunkowymi – mogą wystąpić odcinki dwukierunkowe.
 - Konieczne jest zachowanie różnicy poziomów między jezdnią a chodnikiem i placem – posadzka nie może być w jednym poziomie.
 - Na obszarze objętym konkursem zastosowane powinny zostać rozwiązania powodujące ograniczenie prędkości ruchu pojazdów, w tym m.in. wyniesione przejście dla pieszych, wyniesione skrzyżowania i zawężenia jezdni.
 - Konieczne jest zmniejszenie stosunku powierzchni układu drogowego do całkowitej powierzchni obszaru objętego konkursem.
 - W celu zapewnienia optymalnego układu drogowego dopuszcza się zmianę zagospodarowania skweru Kazimierza Nowaka (tzn. Lejka Łazarskiego).
 - Wszystkie nieruchomości na obszarze konkursu muszą mieć zapewniony bezpośredni dostęp do drogi publicznej.

2) Ruch rowerowy:

- Rozwiązania w zakresie infrastruktury rowerowej zgodne muszą być z projektem dokumentu „Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej dla miasta Poznania”. Szczególną uwagę zwrócić należy na zachowanie odpowiednich odległości infrastruktury rowerowej od miejsc postojowych.
- Ruch rowerowy na każdej ulicy powinien odbywać się w obu kierunkach. Dopuszczalne jest wydzielenie kontrapasów, jak i wprowadzenie kontraruchu. Wyklucza się dopuszczenie ruchu rowerowego przez płytę rynku przeznaczoną na cele handlowe.
- Na obszarze objętym konkursem, dla obsługi komunikacyjnej klientów targowiska, zagwarantować należy minimum 19 miejsc postojowych dla rowerów zgodnie z normatywem parkingowym zawartym w dokumencie pt. „Spójna Polityka Parkingowa Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Poznańskiej” (tj. min. 8 miejsc postojowych dla rowerów na 1000 m²).

- Stojaki rowerowe preferuje się lokalizować w rejonie każdego skrzyżowania na obszarze objętym konkursem. Jednocześnie należy zrealizować parking rowerowy w centralnej części obszaru objętego konkursem.
- Organizacja ruchu rowerowego zakładać powinna istnienie docelowego kontrapasu w ul. Niegolewskich, na odcinku od ul. Głogowskiej do Rynku Łazarskiego.
- W projekcie powinna zostać uwzględniona Stacja Poznańskiego Roweru Miejskiego. Standardowa stacja może pomieścić 15 rowerów. Jej wymiary razem z rowerami to ok. 15x2m. Stacja powinna zostać zlokalizowana w sąsiedztwie ul. Głogowskiej, a użytkownik roweru miejskiego musi mieć zapewnione bezpieczne i łatwe włączenie się do ruchu.

3) Miejsca parkingowe:

- Na obszarze objętym konkursem dążyć należy do zachowania zbliżonej do obecnie istniejącej, legalnej liczby miejsc postojowych dla pojazdów – optymalnie przestrzennie 160 miejsc parkingowych.
- Na obszarze objętym konkursem, spośród dostępnych miejsc parkingowych należy wyznaczyć miejsca parkingowe służące obsłudze komunikacyjnej klientów targowiska w liczbie minimum 36 (zgodnie z normatywem parkingowym zawartym w dokumencie pt. „Spójna Polityka Parkingowa Obszaru Funkcjonalnego Aglomeracji Poznańskiej” - tj. 15 miejsc postojowych na 1000 m² pow. targowiska). Te miejsca postojowe muszą być łatwo dostępne i zlokalizowane blisko przestrzeni płyty targowiska, aby w godzinach rannych i popołudniowych pełniły funkcje do obsługi targowiska (np. dla samochodów dostawczych), natomiast w godzinach funkcjonowania targowiska mają być przeznaczone dla obsługi klientów (korzystanie z nich będzie ograniczone czasowo). Konieczne jest określenie zasady funkcjonowania dostaw. Niedopuszczalny jest stały postój pojazdów dostawczych.
- Parkowanie samochodów powinno odbywać się w wydzielonych zatokach parkingowych, a nie na chodnikach. Preferowane jest parkowanie równoległe. Parkowanie skośne i prostopadłe dopuszcza się w przypadku braku ograniczeń przestrzennych.
- Parkowanie zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie ciągów pieszych nie powinno zawężać przestrzeni dla pieszych.
- Planowane jest wprowadzenie w przyszłości na obszarze projektu Strefy Płatnego Parkowania.
- Na obszarze objętym konkursem dopuszcza się realizację parkingu zbiorczego. Wyklucza się lokalizację parkingu podziemnego i nadziemnego.

B. Przestrzeń handlowa – targowiska (część stała targowiska)

- Zaprojektowanie przestrzeni dla stałego targowiska o powierzchni ok. 2370 m², z dopuszczeniem zadaszenia dostosowanego do otoczenia oraz uwzględnieniem kwestii bezpieczeństwa (poprzez m.in.: dobre oświetlenie, ograniczenie dostępu do targowiska po godzinach handlu).
- W ramach zadaszenia ujęta powinna zostać struktura dla 4 kiosków z kwiatami. Istotne przy projektowaniu „kwiaciarni” jest ich atrakcyjność oraz dostępności z różnych stron.

- Stragany powinny być rozmieszczone „ekonomicznie”, aby racjonalnie wykorzystać dostępną przestrzeń, jednak przy uwzględnieniu wskazań z konsultacji społecznych, wskazujących konieczność realizacji szerokich i komfortowych przejść między straganami.
- Uwzględnienie miejsca na odpady z targowiska w pojemnikach podziemnych (z zachowaniem koniecznych parametrów użytkowych).

C. Przestrzeń publiczna

- Na obszarze konkursu konieczne jest wprowadzenie zieleni wysokiej i niskiej, łatwo dostępnej dla mieszkańców i użytkowników placu.
- Należy projektować zieleń funkcjonalną – np. wprowadzenie drzew oraz roślinności wysokiej na przestrzeni małej płyty placu i obrzeżach dużej płyty placu (podkreślającej dodatkowo jej historyczny zarys), tak aby zapewniała zacienienie w lecie.
- Zaleca się wprowadzenie zieleni porządkującej przestrzeń (np. wzdłuż ciągów komunikacyjnych).
- Projektując zieleń należy uwzględnić, aby była łatwa w utrzymaniu (np. wprowadzenie rabat bylinowych zamiast powierzchni trawiastych).
- Pokrój drzew powinien być naturalny – unikanie gatunków o koronach małych i kulistych lub kolumnowych.
- Przy wprowadzaniu zieleni konieczne jest uwzględnienie możliwości technicznych związanych w infrastrukturą podziemną.
- Fakultatywne uwzględnienie istniejących drzew, które obecnie znajdują się w obszarze projektu.
- Niezbędne jest wprowadzenia zmian w przestrzeni skweru-lejka (obecnie przestrzeń ta nie jest w wystarczający sposób wykorzystana). Skwer powinien pełnić funkcję komunikacyjną z ulicą Głogowską oraz rekreacyjno-wypoczynkową. Zapewnić należy dostęp do skweru z każdej strony. W tym celu należy zmienić sposób parkowania na równoległy. Projektowane zmiany, o ile to możliwe, powinny wykorzystać istniejącą zieleń.
- Przestrzeń przeznaczona dla pieszych powinna być „zabezpieczona” małą architekturą, która uniemożliwi nielegalne parkowanie pojazdów.

(tymczasowa przestrzeń dla targowiska)

- W projekcie należy zaprojektować przestrzeń o powierzchni ok. 710 m² z możliwością czasowego wykorzystywania do funkcji handlowych. Taka przestrzeń powinna znajdować się w najbliższym otoczeniu stałego targowiska.
- Zaprojektowanie mobilnej strefy dla samochodów handlujących towarami. Uwzględnienie umieszczenia przyłączy elektroenergetycznych i wodno-sanitarnych.

3. SPOSÓB PROWADZENIA INWESTYCJI:

- Konieczność uwzględnienia etapowania modernizacji rynku, tj. umożliwienia ciągłości funkcjonowania handlu na targowisku w trakcie prowadzenia inwestycji.

4. UWAGI DODATKOWE (nie stanowiące wytycznych programowych)

- Wskazane jest wprowadzenie zmian w sposobie organizacji i funkcjonowania targowiska.
- Z uwagi na fakt, że zakłada się parkowanie kupców w czasie funkcjonowania targowiska poza obszarem objętym projektem, wskazane jest wygospodarowanie miejsca dla ok. 80 pojazdów w pobliżu targowiska (odległości do 500 m).

UWAGA: Miasto nie posiada niezagospodarowanej nieruchomości o pow. ok. 2000 m², w pobliżu rynku. Jedyną nieruchomością to działki we władaniu i użytkowaniu wieczystym Spółdzielni Mieszkaniowej Grunwald (39/33/215 i 109/4) o łącznej powierzchni 2226 m². Ewentualne urządzenie na nich parkingu wiąże się z negocjacjami co do nabycia nieruchomości czy rozwiązania użytkowania ze spółdzielnią.