

Nowe pokolenia wychowane w pięknych, spójnych wzorniczych przestrzeniach łatwiej odrzuca chaos, wybiorą harmonię.

Rozwój Olsztyna.

Aby osiągnąć sukces, wszystkie elementy muszą zaistnieć razem: kształcenie projektantów, potencjał produkcyjny, świadomi obywatele. Podstawą jest edukacja dostępna dla każdego obywatela, w każdej formie. Powinny, to być działania trwałe, które będą podlegały nieustannemu rozwojowi. Podczas Warmia Mazury Design

Festival zostały podjęte i będą kontynuowane cykliczne działania: wystawiennicze, edukacyjne i promujące kreatywną społeczność naszego regionu. Organizatorzy zapraszają do współpracy. Artykuł powstał na podstawie wywiadu przeprowadzonego z Panią Anną Dubieniecką-Suszek prezes studia projektowego SUSZEK DESIGN oraz prezes Fundacji FORMWELL. Organizatorką Warmia Mazury Design Festival. Bartłomiej Biedziuk



FORMAT MIASTA



Bezpłatny Biuletyn Forum Rozwoju Olsztyna

Słowniczek

Pas drogowy - składa się z jezdni, chodników, poboczy, pasów zieleni, dróg rowerowych, zatok postojowych, zatok autobusowych; w pasie drogowym znajduje się również infrastruktura podziemna, jak np. kanalizacja i elementy nadziemne, jak np. drzewa i znaki drogowe.

Droga - część pasa drogowego, która służy do przemieszczania się, tworzą ją: jezdnia, chodniki, trasy rowerowe, torowiska tramwajowe; droga może być jednojezdniowa lub dwujezdniowa; w drodze dwujezdniowej, jezdnie są od siebie rozdzielone, np. pasem zieleni lub pasem z kostek betonowych.

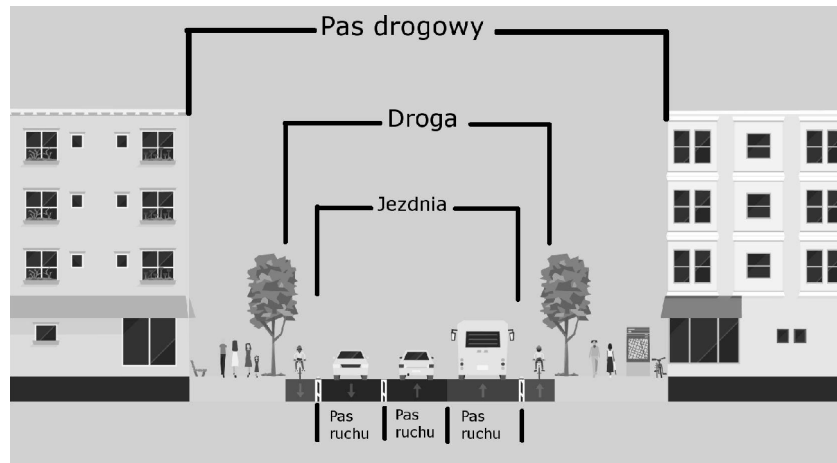
Jezdnia - część drogi, przeznaczona dla samochodów, zazwyczaj przebiega między krawężnikami; może być jedno lub dwukierunkowa; może się składać z jednego lub kilku pasów ruchu.

Pas ruchu - część jezdni między krawężnikami a liniami na jezdni lub między liniami na jezdni, do poruszania się w jednym kierunku.

Ul. Sybiraków i wiadukt nad torami

W drugiej połowie listopada rozpoczynają się konsultacje społeczne w sprawie projektu przebudowy ul. Sybiraków i wiaduktu nad torami kolejowymi. Jezdnia i chodniki ul. Sybiraków zdecydowanie wymagają remontu. Zasadniczym pytaniem jest jaki charakter ma mieć ulica. Czy ma to być ulica tranzytowa przez środek dzielnicy, ze wzmożonym ruchem samochodowym mieszkańców podolsztyńskich miejscowości? Czy też ma to być ulica dla mieszkańców Olsztyna, z uspokojonym-bezpiecznym ruchem samochodowym, przystosowana do szybkiej i sprawnej komunikacji miejskiej oraz zielenią pracującą dla miasta? O braku zieleni, hałasie, smrodzie i zamkniętych oknach dużo mogą powiedzieć mieszkańcy ul. Limanowskiego. Jeżeli chcesz wyrazić swoją opinię, zapoznaj się z koncepcjami, przyjdź na spotkania.

- 20.11.2015 17.00, CEiIK pierwsze spotkanie konsultacyjne
- 23.11.2015 17.00, Ratusz, sala 119, warsztaty dotyczące przebudowy ul. Sybiraków
- 24.11.2015 17.00, Ratusz, sala 119, warsztaty dotyczące przebudowy wiaduktu
- 30.11.2015 17.00, CEiIK podsumowujące spotkanie konsultacyjne



Wydawca
Forum Rozwoju
Olsztyna

Redakcja
Beata
Tomaszewska,
Bartłomiej Biedziuk

Skład i grafika:
Jerzy Mackiewicz

**Kontakt z
redakcją**
bl@fro.olsztyn.pl

W numerze:

- Ile zarabiają drzewa? 1
- Nowa Bałtycka, stare błędy 2
- Nowoczesne wzornictwo jedną z dróg rozwoju Olsztyna 3
- Ul. Sybiraków i wiadukt nad torami 4
- Słowniczek 4

Ile zarabiają drzewa? Ekonomiczna ekologia

W tym tekście nie będzie ani jednego zdjęcia pięknych drzew. Będą liczby, kwoty i fakty.

W dyskusjach z urzędnikami często słyszymy argument, że przy okazji budów i przebudów nie można zachować istniejących drzew, ani sadzić nowych w bezpośredniej bliskości szlaków komunikacyjnych, gdyż pod ziemią przebiegają ważne sieci: wodociągowe, kanalizacyjne, gazowe, elektryczne, itd. „Argument sieci” jest zawsze argumentem ostatecznym i niepodważalnym. Czy jednak na pewno? Istnieją systemy sadzenia drzew, które pozwalają na koegzystencję systemów korzeniowych roślin z miejską infrastrukturą podziemną. Systemy te kosztują, ale istnienie drzew w mieście ma korzyści ekonomiczne, które warte są ponoszenia tych kosztów. Nie są to jednak koszty równe tym, dzięki którym ochoczo lany jest beton i asfalt. Jednak beton i asfalt jest niestety najłatwiejszą do pomyślenia i wykonania opcją.

Nie jest jednak tak, że koszt posadzenia i utrzymania drzewa jest wyższy od zysków jakie dzięki drzewom otrzymujemy. Wszystko da się policzyć, a gdybyśmy to w naszym mieście zrobili, to okazałoby się, że zieleń miejska nie tylko się bilansuje, ale też zarabia na siebie.

Niejednokrotnie spotykamy się z zarzutami, że przytaczane przez nas przykłady nowoczesnych rozwiązań z „mitycznych miast”, nie mogą być użyte w olsztyńskiej skali. Z drugiej strony zarzuca się nam chęć zrobienia z Olsztyna skansenu. Widać, że nasi krytycy nie potrafili się zdecydować. Olsztyn od Nowego Yorku różni się skalą, ale na pewno i tu, i tam powinno się tak samo liczyć pieniądze. Jeśli więc uważamy, że liczenie pieniędzy w Nowym Yorku jest

zbyt nowoczesne dla Olsztyna, to na własne życzenie skazujemy się na wieczne bycie prowincją. Zatem co policzył Nowy York, czego Olsztyn nie potrafi policzyć?

W 2007 roku Miasto Nowy York dokonało analizy zasobów zieleni miejskiej. Raport jest bardzo szczegółowy - obejmuje koszt posadzenia i utrzymania pojedynczego drzewa z podziałem na gatunki, ale także zyski płynące z istnienia takiego drzewa z podziałem na różne aspekty.

Roczne utrzymanie miejskiej zieleni w Nowym Yorku kosztuje łącznie blisko 22 milionów dolarów, ale zyski tylko z oszczędności w zużyciu prądu i gazu wynoszą ponad 28 milionów dolarów (sic!). W tym samym opracowaniu wyliczono także, że poprzez redukcję przez drzewa dwutlenku węgla i absorbowanie innych zanieczyszczeń miasto oszczędza rocznie blisko 6 milionów dolarów, które musiałoby wydać na usunięcie tych substancji. Oszczędności płynące (nomen omen) z wchłaniania wody przez drzewa oszacowano na ponad 35,5 miliona dolarów (sic!). Do tego trzeba także doliczyć zyski ze wzrostu wartości nieruchomości, a więc i podatków dla miasta. Oszacowano je na poziomie... 52,5 miliona dolarów! Są jeszcze zyski pośrednie wynikające z dobrego poziomu życia i większej aktywności mieszkańców.

Miasto Nowy York wydaje rocznie blisko 22 miliony dolarów na utrzymanie zieleni miejskiej, a generuje dzięki niej zyski na poziomie ponad 120 milionów dolarów. Przelicznik zysku wynosi 5,6. Czy trzeba jeszcze argumentów? Nie uprawiamy ekooszołomstwa tylko ekonomię. Uprawiamy dosłownie!

Jak więc przelamać „argument sieci”, który słyszymy od drogowców? Trzeba sadzić drzewa tak, by nie zagrażały sieciom. Znane i stosowane są specjalne systemy sadzenia drzew tak, by ich system korzeniowy nie rozrastał się poza wyznaczony obszar, a jednocześnie pozwolił drzewu na funkcjonowanie. Oczywiście systemy takie kosztują więcej niż zakup

Numer 3/2015 (3)

Olsztyn 11.2015.

Wydanie bezpłatne.

Nakład 1 000 egz.

drzewa i wykopanie dołka, ale z powyższej analizy kosztów i zysków wynika, że to się opłaca. Poza tym systemów takich nie trzeba używać w całym mieście, a jedynie tam, gdzie nie ma innej możliwości. W dużym skrócie system taki polega na ułożeniu specjalnych „klatek” dla korzeni, zamontowanie naprowadzacza korzeni, a w razie potrzeby wykonanie drenażu. System ten pozwala na sadzenie drzew bez szkody dla miejskiej infrastruktury podziemnej, jednocześnie zapewniając drzewom normalne funkcjonowanie, bez duszenia ich systemu korzeniowego. System ten zastosowano m.in... na Krakowskim Przedmieściu w Warszawie. (Kolejne „mityczne miasto”?) Na koniec jeszcze jedna ważna informacja. W analizie z Nowego Yorku zawarto wiele

pouczających informacji, ale warto zwrócić pewną uwagę na kwestię związaną z kosztami utrzymania drzewa. Zwróćmy uwagę, że koszt zakupu i posadzenia drzewa to 37,5% całkowitych kosztów, ale koszt administracji i napraw to już 42,5%. Czy w Olsztynie drzewa leczy się w jakikolwiek sposób poza wycinką? Czy w ogóle dysponujemy danymi o tym ile z ostatnio sadzonych drzew przetrwało? Miasto wydaje pieniądze na podlewanie sezonowych kwiatów w doniczkach, ale czy dba o nowe drzewa, które mają przetrwać co najmniej 20 lat? Zaczniemy dbać o miejską zieleni. Przestańmy traktować zieleni jako fanaberię i zbędny wydatek. Drzewa to inwestycja, która procentuje. Ekologia jest w tym wypadku tożsama z ekonomią. Michał Biedziuk

Cały raport o zieleni miejskiej w Nowym Yorku jest dostępny na stronie: http://www.milliontreesnyc.org/downloads/pdf/nyc_mfra.pdf

Nowa Bałtycka, stare błędy

Ulica Nowobałtycka ma zapewnić spokój mieszkańcom Likus i szybszy dojazd do centrum z Redykajni i Gutkowa, jednak diabeł tkwi w szczegółach. Forsowana przez miasto koncepcja jej geometrii powieli błędy popełnione m.in.. przy przebudowie Sielskiej i Artyleryjskiej. Nowa ulica ma być drogą klasy G o dwóch jezdniach po dwa pasy ruchu, których szerokość wyniesie 3,5 m – tyle co na drodze ekspresowej. W jej ciągu ma powstać gigantyczne skrzyżowanie z ulicą Hozjusza oraz kilka mniejszych skrzyżowań z sygnalizacją świetlną i (w zależności od wybranego wariantu) rond.

Mogłoby się wydawać, że tak radykalna rozbudowa na lata rozwiąże wszystkie problemy komunikacyjne. W rzeczywistości jednak inwestycja, której koszt wyniesie około 100 mln złotych, może skrócić czas przejazdu do centralnej części miasta tylko nieznacznie, a przy tym zauważalnie pogorszyć warunki ruchu w całym centrum. Dlaczego? Przyczyną korków tworzących się na istniejącej ulicy Bałtyckiej wcale nie jest jej niedostateczna szerokość – jest nią duża liczba wlotów, zwłaszcza w rejonie Likus, a przede wszystkim ograniczona przepustowość Ronda Ofiar Katastrofy Smoleńskiej. O ile wyprowadzenie ruchu poza obszar zabudowy usunie ten pierwszy problem, o tyle drugi pozostanie nierozwiązany. Przeciwnie – zgodnie z

prawem Lewisa-Mogridge'a, nowa, szeroka droga zapewne przyciągnie znacznie większą liczbę kierowców, również spoza Olsztyna. W rezultacie na wlocie ronda OKS będą tworzyły się jeszcze dłuższe korki niż obecnie. W rezultacie zysk czasowy stanie pod znakiem zapytania. Nawet gdyby założyć, że rondo będzie droższe, pozostaje problem dalszego rozprowadzenia zwiększonego ruchu. Dokąd pojedą kierowcy z Nowobałtyckiej? Część z nich skieruje się w stronę Dzielnicy Przemysłowej, zatykając dwupasową ulicę Partyzantów i skrzyżowania w jej ciągu, a inni, jadąc w stronę placu Roosevelta, powiększą korki na dwupasowej Grunwaldzkiej. Z przewymiarowaniem Nowobałtyckiej wiąże się jeszcze wiele innych problemów, związanych z bezpieczeństwem i ekologią. Czy ma sens wydawanie 100 mln złotych z miejskiej kasy tylko po to, żeby zwiększyć liczbę samochodów na ulicach i przesunąć korki z ulicy Bałtyckiej przed rondo OKS – a jeśli nie, to co zrobić zamiast tego?

Forum Rozwoju Olsztyna proponuje inne podejście do problemu. Uważamy, że ulica Nowobałtycka bezwzględnie powinna powstać, jednak nie jako „miejska autostrada”, ale jednojezdniowa ulica klasy Z złożona z dwóch pasów ruchu o szerokości 3 m. Takie rozwiązanie pozwoliłoby skutecznie wyprowadzić ruch tranzytowy poza Likusy, a jednocześnie

byłoby zdecydowanie tańsze i bardziej przyjazne przyrodzie oraz pieszym.

Budowa ulicy Nowobałtyckiej według założeń zbliżonych do powyższej koncepcji FRO przyniosłaby konkretne oszczędności sięgające kilkudziesięciu milionów złotych. Te pieniądze można byłoby przeznaczyć na inne projekty trwale poprawiające

skomunikowanie Gutkowa, Redykajni i Likus. Nasze pomysły na obsługę komunikacyjną terenów wzdłuż ulicy Bałtyckiej to jednak temat na kolejny artykuł, który opublikujemy już wkrótce.

Jerzy Gozdek

Pełną wersję artykułu można przeczytać na stronie internetowej FRO.

Nowoczesne wzornictwo jedną z dróg rozwoju Olsztyna.

Czym jest wzornictwo?

Jest to projektowanie rzeczy użytecznych, funkcjonalnych, a zarazem estetycznych. Pojawiło się razem z rewolucją przemysłową i od tamtej pory bezustannie się rozwija. Dotyczy projektowania w każdej dziedzinie: przemysł, odzież, meble, motoryzacja, rzeczy codziennego użytku, ale również sprzęt medyczny, artykuły gospodarstwa domowego, itd. W procesie projektowania branż jest pod uwagę bardzo wiele czynników: ekonomiczne, jakościowe, estetyczne, ale również ekologia, etyka, prawo, polityka społeczna. Jest to bardzo złożony proces, wymagający wiedzy, wyobraźni, zmysłu estetyki i ciężkiej pracy. Dlatego wzornictwo określa się jako sztukę użytkową.

Wzornictwo a rozwój gospodarczy.

W naszym regionie mamy olbrzymi potencjał produkcyjny, szczególnie w branży meblarskiej. Jesteśmy największym producentem mebli w Europie, produkujemy meble na cały świat. Problemem jest to, że większość mebli jest wykonywana na podstawie projektów dostarczanych przez zamawiającego. Wszyscy tworzą to samo i dlatego wykonawcy mogą walczyć między sobą tylko ceną. A cena zazwyczaj wiąże się z wysokością zarobków.

Jedną z najważniejszych cech wzornictwa jest innowacyjność. Jest to stały i otwarty proces, a nie jednorazowa akcja. To właśnie innowacyjność w dzisiejszych realiach stanowi o konkurencyjności i atrakcyjności gospodarki, w każdej jej gałęzi. Nie wygramy cenami z produktami ze wschodu. Wygramy innowacyjnością, a to wiąże się z koniecznością rozwoju wzornictwa.

Wykwalifikowaną kadrę produkcyjną już mamy, musimy rozwinąć współpracę producentów z projektantami, zrobić audyty wzornicze dla firm, zaprojektować nowe kolekcje mebli, stworzyć nowe marki i wypromować je na rynkach światowych. Praca jest ogromna przed producentami i projektantami. Mamy na Warmii i Mazurach kilku dobrych projektantów z dużym doświadczeniem. Niestety, nie mamy jeszcze uczelni wzorniczych, nie mamy studentów wzornictwa. Brakuje nam również „świadomości wzorniczej”, ładu przestrzennego i powszechnego poczucia estetyki. Żadna instytucja nie zajmuje się odpowiednimi programami edukacyjnymi, brakują działań przybliżających wiedzę o wzornictwie. Edukacja wzornicza powinna obejmować zarówno producentów, dorosłych mieszkańców, młodzież i dzieci od najwcześniejszych lat. Należy budować poczucie estetyki, pokazać, że każdy przedmiot, ma swojego twórcę, ma swoją historię, potrzebę dla której powstał.

Wzornictwo a relacje społeczne.

Za jakość przestrzeni, w której żyjemy odpowiada sposób jej zaprojektowania. Dotyczy to zarówno elementów urbanistycznych, architektonicznych, jak i wzorniczych: ławki, lampy, kosze, reklamy miejskie. Działania projektantów i władz miasta powinny mieć na celu budowanie poczucia ładu przestrzennego. Mieszkańcy również większą uwagę powinni zwracać na porządek wokół siebie, na spójność ładu przestrzennego, powinni mieć świadomość, że mogą kształtować przestrzeń i rzeczywistość wokół siebie. Jakość przestrzeni wpływa na relacje społeczne, może je wzmacniać lub osłabiać. A to z kolei wpływa na budowę świadomości obywatelskiej.