

**KONKURS
WARSZTATOWY DLA
STUDENTÓW,
KÓŁ NAUKOWYCH
I PRAKTYKÓW
PARTYCYPACJI**

AUTORZY

Magdalena Cichoń
Sebastian Jabłoński
Patryk Karpiński
Emilia Kwiatkowska
Wiktoria Ragan
Kacper Włosek
Karolina Zagierska



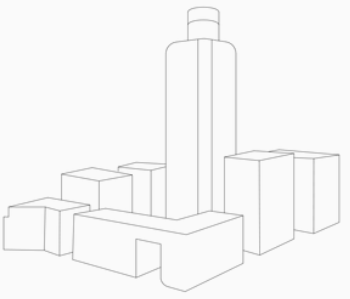
Naoliwieni.

MOBILITIES FOR EU

Projekt OLIVA UPGRADE



Część 1 - Założenia konkursu



Przestrzeń publiczna Oliwy
- transport, środowisko, jakość życia

ZAŁOŻENIA KONKURSU

- *Poprawa jakości przestrzeni publicznej w Oliwie*
- *Integracja transportu, ekologii i jakości życia mieszkańców*
- *Tworzenie nowoczesnych rozwiązań mobilności miejskiej i przestrzeni przyjaznych użytkownikom*
- *Wsparcie transformacji transportu w kierunku rozwiązań zeroemisyjnych i zintegrowanych*
- *Kluczowe zagadnienia:*
 - *ruch pieszy i rowerowy*
 - *transport publiczny*
 - *integracja różnych środków transportu*
 - *zazielenianie miasta*
 - *rewitalizacja przestrzeni publicznych*
- *Stworzenie funkcjonalnej, dostępnej i nowoczesnej przestrzeni miejskiej odpowiadającej na potrzeby mieszkańców*



4 PROGRAMY ROZWOJU GDAŃSKA

- Bioróżnorodność i tereny zielone
- Odporność na zmiany klimatu
- Gospodarka obiegu zamkniętego
- Czyste powietrze, woda, gleba
- Świadomość ekologiczna

- Edukacja
- Zdrowie i sport
- Usługi społeczne
- Obywatelskość
- Mieszkania



- Efektywna mobilność
- Transformacja energetyczna
- Cyfryzacja

- Odpowiedzialna gospodarka
- Przestrzeń
- Kultura i dziedzictwo
- Czas wolny i turystyka

Część 2 - Analityka i identyfikacja problemów

Zieleń

OBSERWACJE

- *Zieleń pełni głównie funkcję izolacyjną i dekoracyjną*
- *Tereny biologicznie czynne nie pełnią w większości publicznej funkcji rekreacyjnej*

WNIOSKI DO PROJEKTU

- *Na obszarze projektowym i w jego sąsiedztwie brakuje rekreacyjnych terenów zieleni integrujących lokalną społeczność*
- *Warto zainicjować tworzenie parków kieszonkowych, ale również skupić uwagę na stworzeniu większej przestrzeni zielonej sprzyjającej rozwojowi kulturalnemu*



Część 2 - Analityka i identyfikacja problemów

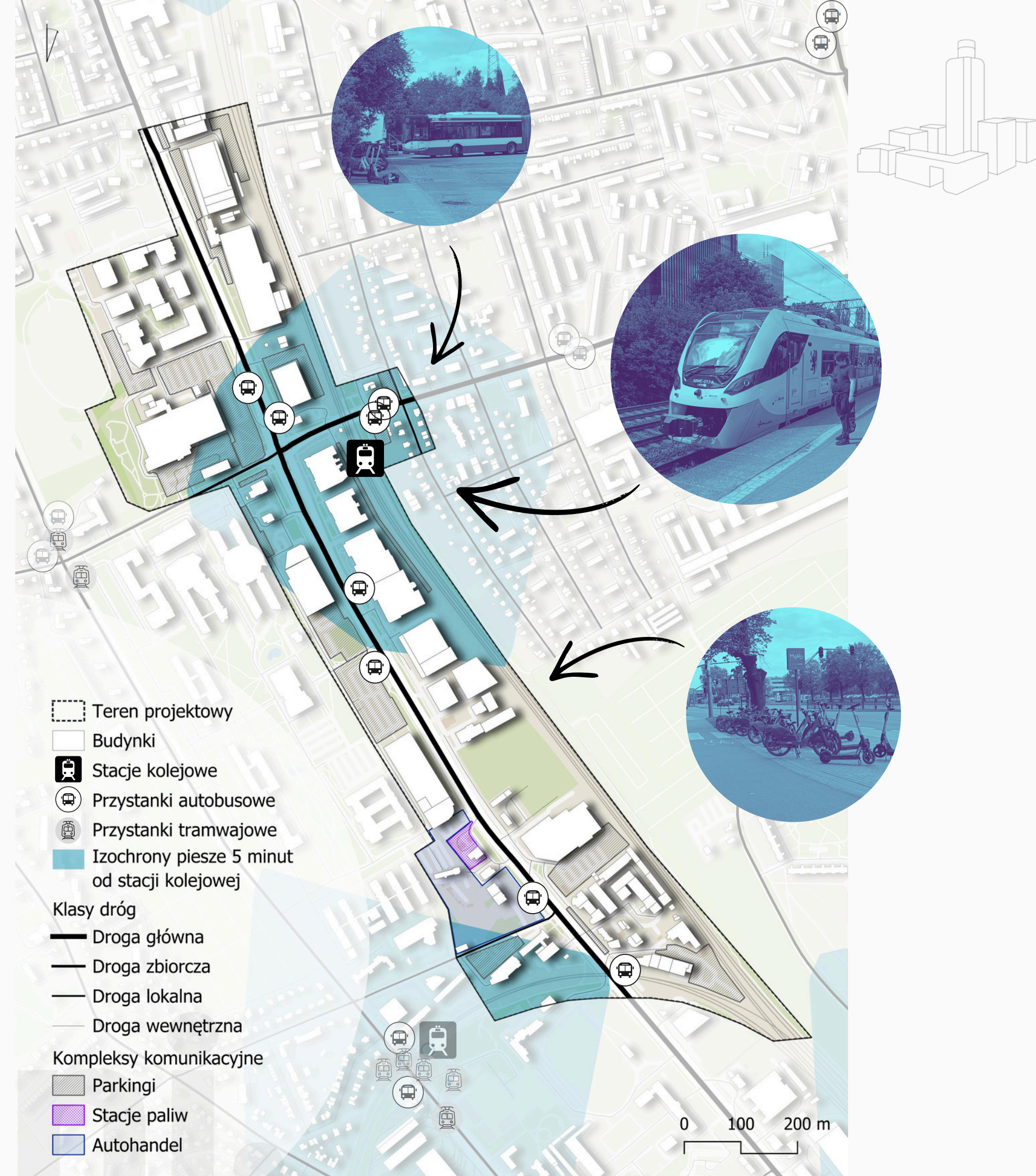
Transport

OBSERWACJE

- *Komunikacja publiczna jest różnorodna i w znacznej mierze dobrze funkcjonująca: kilka linii autobusowych, SKM, PKM i tramwaje*
- *Obszar jest silnie nastawiony na transport samochodowy i przepustowość ponad integrację*

WNIOSKI DO PROJEKTU

- *Działania powinny skupić się na wzmocnieniu rangi transportu zbiorowego w duchu koncepcji Transit Oriented Development (TOD)*



Część 2 - Analityka i identyfikacja problemów

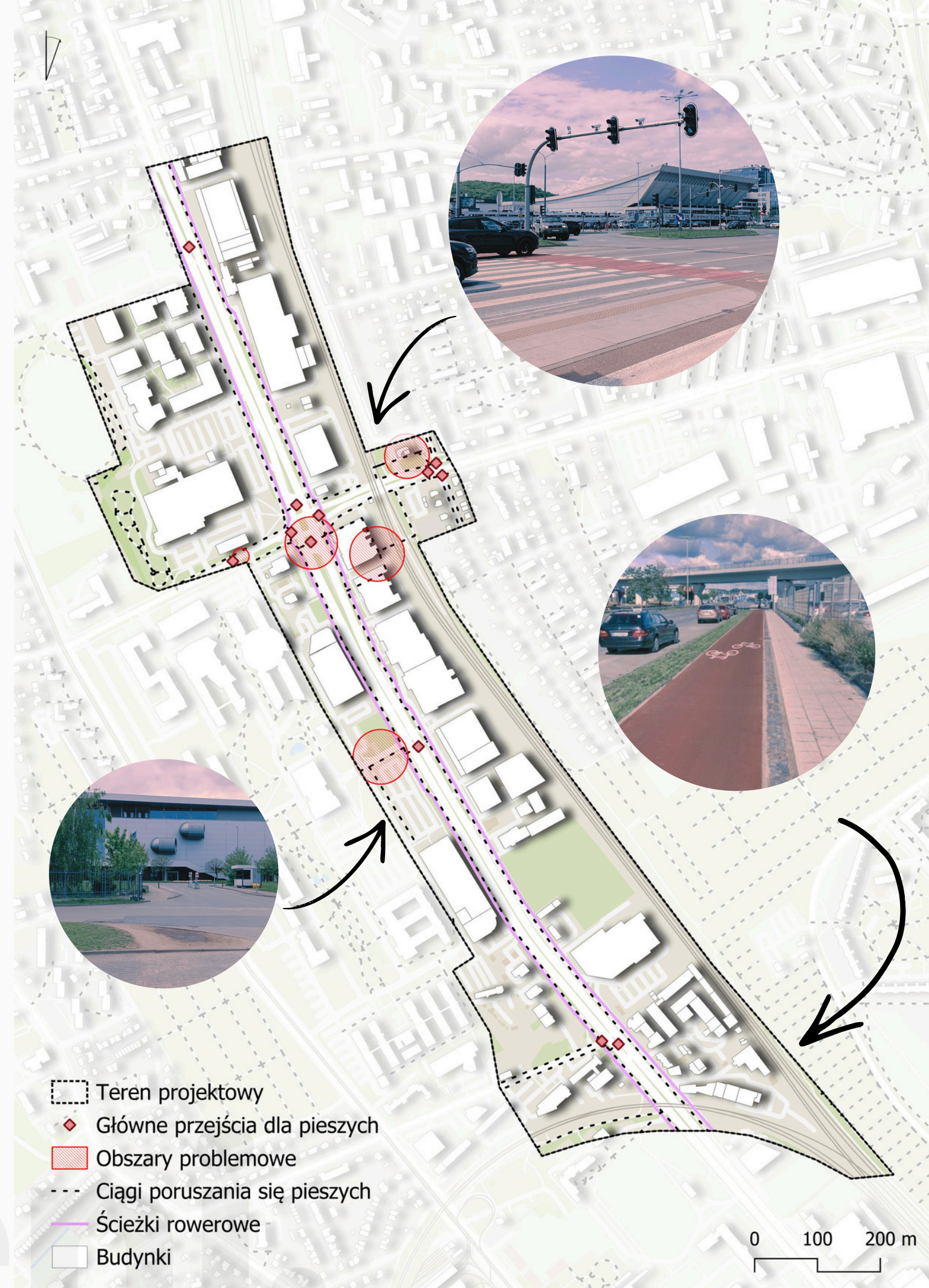
Ruch pieszych i rowerzystów

OBSERWACJE

- Usługi zorientowane są bardziej na użytkowników zmotoryzowanych
- Ciągi piesze są ściśle związane z ciągami ulic - limitowane opcje poruszania się
- Rozmieszczenie przejść dla pieszych podyktowane bezpieczeństwem drogowym i przepustowością ulic
- Krótkie zielone światła dla pieszych
- Ograniczone ścieżki poruszania się rowerem

WNIOSKI DO PROJEKTU

- Głównym celem projektu musi być możliwie największe rozdzielenie ruchu pieszego i samochodowego, w szczególności na skrzyżowaniu ulic Kołobrzeskiej, prof. Marii Janion i Alei Grunwaldzkiej



Część 2 - Analityka i identyfikacja problemów



W wyniku obserwacji, dyskusji i przeprowadzonych analiz na terenie projektowym wyróżniono następujące problemy przestrzenne:

- 1** Konflikt użytkowników w obrębie skrzyżowania Al. Grunwaldzkiej z ulicami Kołobrzeska i prof. Marii Janion
- 2** Niewystarczające tereny zieleni o funkcji rekreacyjnej i "betonoza"
- 3** Niewykorzystany potencjał usług, w tym centrum handlowego wzdłuż torów SKM
- 4** Fragmentaryzacja przestrzeni i zjawisko grodzenia
- 5** Użytkownicy SKM jako bohaterowie drugiego planu - infrastruktura piesza w cieniu parkingów podziemnych



1

2

3

4

5

Część 2 - Analityka i identyfikacja problemów



CO NAJBARDZIEJ UTRUDNIA PANI/PANU CODZIENNE PRZEMIESZCZANIE SIĘ W TEJ OKOLICY?



- Korki 24%
- Niewystarczająca komunikacja publiczna 23%
- Niewystarczająca infrastruktura piesza 18%
- Brak miejsc parkingowych 16%
- Nic nie utrudnia 9%
- Brak infrastruktury rowerowej 8%
- Inne 3%

CO SKŁONIŁOBY PANIĄ/PANA NA ZMIANĘ ŚRODKA TRANSPORTU NA BARDZIEJ EKOLOGICZNY?



- Lepsze połączenie autobusowe/tramwajowe 40%
- Krótszy czas dojazdu 26%
- Lepsza infrastruktura piesza 10%
- Więcej ścieżek rowerowych 10%
- Niższe koszty dojazdu niż dotychczas 5%
- Inne 10%

Część 2 - Analityka i identyfikacja problemów

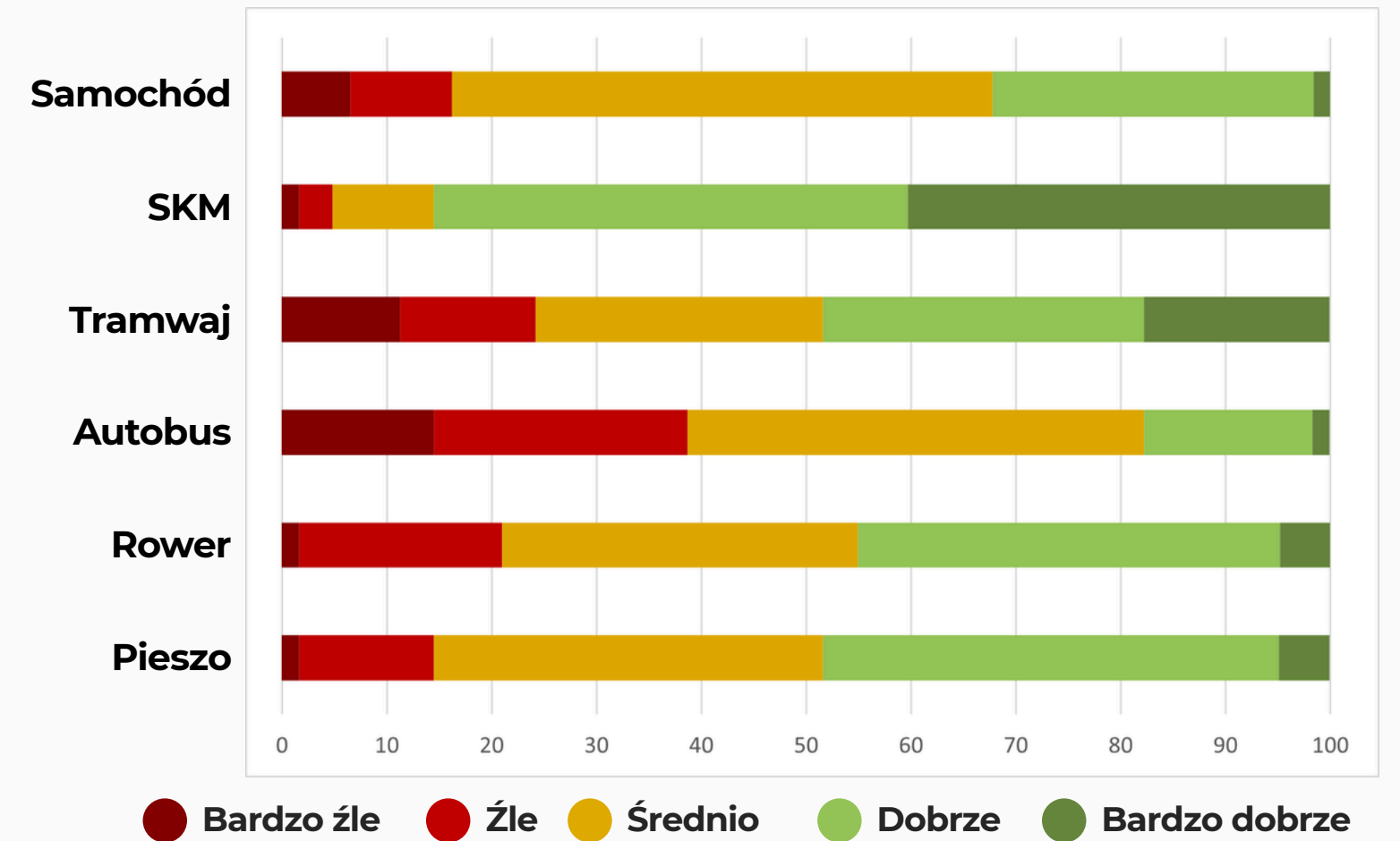


CZEGO PANI/PANA ZDANIEM BRAKUJE W TEJ OKOLICY?

- Zieleni 24%
- Miejsc do odpoczynku 20%
- Lepszej komunikacji publicznej 15 %
- Przestrzeni integracyjnych 12%
- Szerszej oferty gastronomicznej 11%
- Wydarzeń społeczno-kulturalnych 9%
- Bezpiecznej infrastruktury rowerowej 8%
- Inne 2%



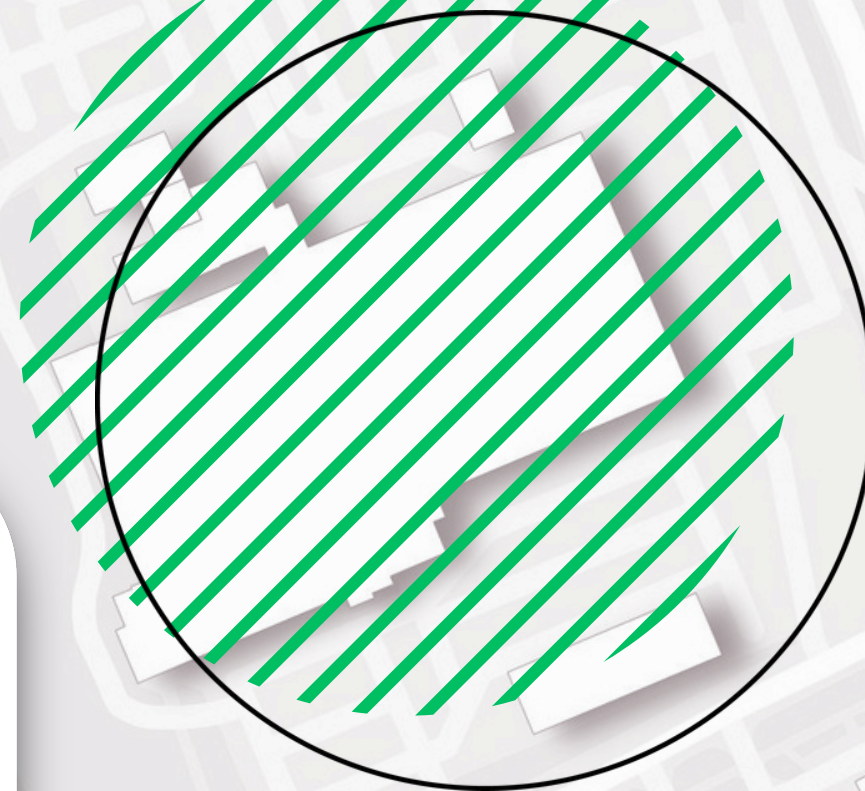
JAK OCENIA PANI/PANA KOMFORT PORUSZANIA SIĘ W TEJ OKOLICY?



Część 2 - Analityka i identyfikacja problemów



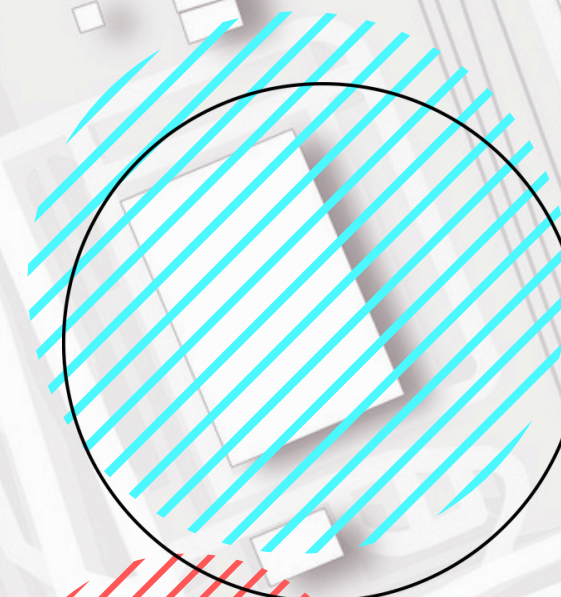
Na potrzeby konkursu wybrano trzy priorytetowe problemy, których potencjalne rozwiązania przedstawiono w formie koncepcji.



Problem: Niewystarczające tereny zielone o funkcji rekreacyjnej i "betonoza":

- Duża powierzchnia parkingów i niski współczynnik powierzchni biologicznie czynnej
- Brak przestrzeni integrującej użytkowników okolicznych kompleksów

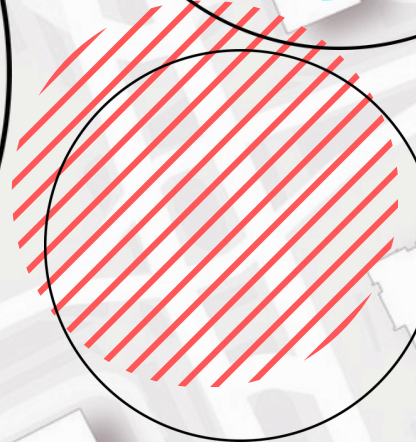
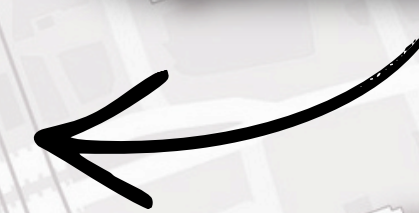
Rozwiązanie: Zielony dach Hali Olivia



Problem: Niewykorzystany potencjał lokalizacji CH Familia:

- Przestrzeń nieestetyczna, nieprzyjazna dla pieszych
- brak różnorodności w usługach

Rozwiązanie: Rewaloryzacja



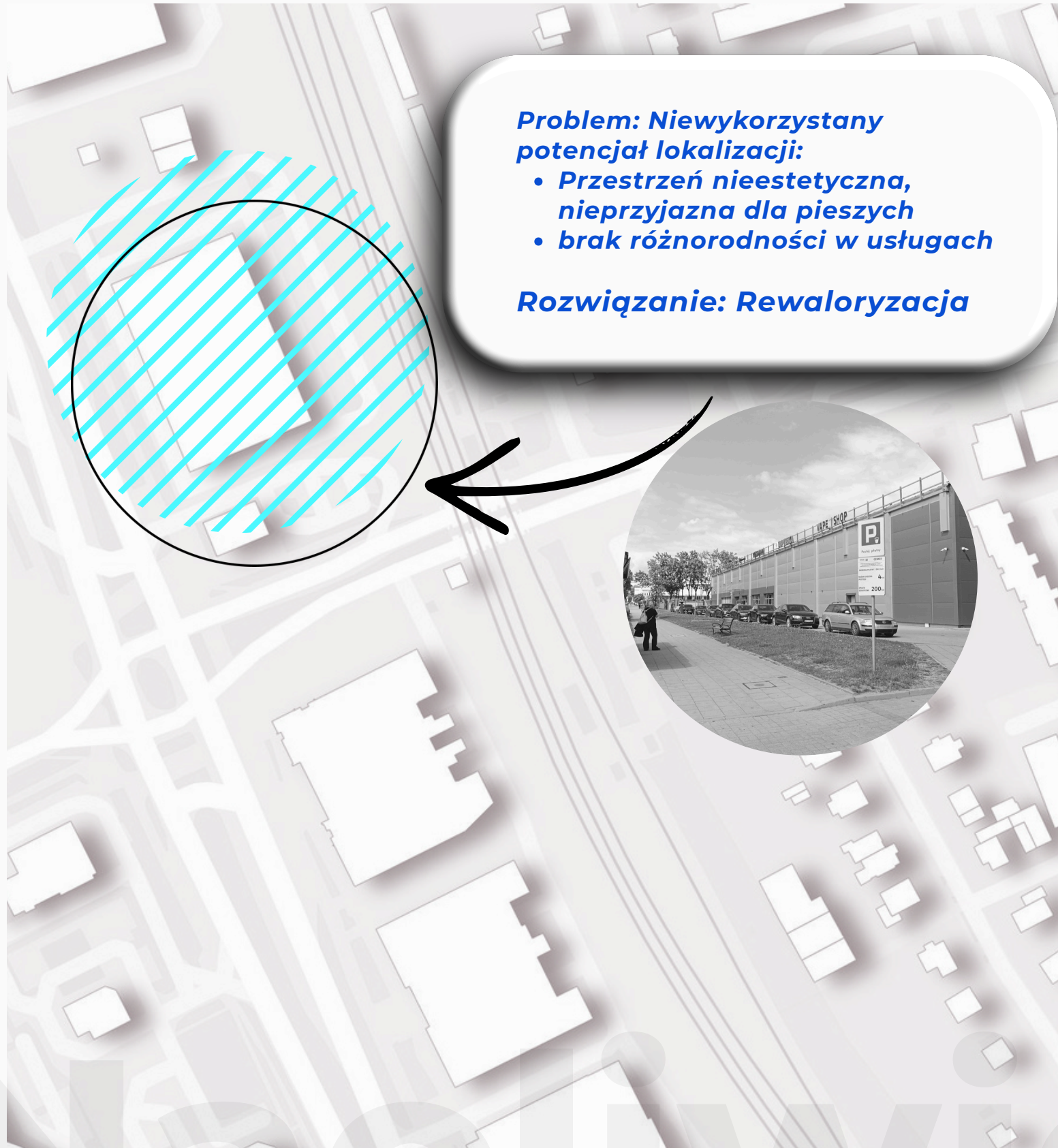
Problem: Konflikt użytkowników w obrębie skrzyżowania Al. Grunwaldzkiej z ulicami Kołobrzeska i prof. Marii Janion:

- Zielone światło trwa za krótko, osoby starsze lub z niepełnosprawnością przechodzą przez jezdnię etapowo
- Znaczny ruch pieszych i częstotliwość ich zielonego światła generuje korki w godzinach szczytu

Rozwiązanie: Kładka pieszo - rowerowa



Część 3 - Odpowiedź na zidentyfikowane problemy



Problem: Niewykorzystany potencjał lokalizacji:

- *Przestrzeń nieestetyczna, nieprzyjazna dla pieszych*
- *brak różnorodności w usługach*

Rozwiązanie: Rewaloryzacja



PROBLEM 1

Niewykorzystany potencjał lokalizacji CH Familia



POMYSŁ

Centrum komunikacyjne zapewniające integrację transportu, więcej zintegrowanej zieleni, lepsze doświadczenia związane z transportem publicznym





CENTRUM KOMUNIKACYJNE

- *Tworzenie nowoczesnego hubu mobilności odpowiadającego na potrzeby różnych użytkowników miasta*
- *Integracja różnych środków transportu w jednym centrum komunikacyjnym*
- *Ułatwienie dostępu do przystanku – autobus podjeżdża bliżej użytkownika*
- *Możliwość wygodnej przesiadki z samochodu na transport publiczny dzięki parkingom zlokalizowanym przy obiekcie*
- *Wsparcie mobilności rowerowej poprzez stojaki rowerowe zlokalizowane na terenie obiektu*
- *Projekt oparty na idei sprawnych, komfortowych i bezpiecznych przesiadek*



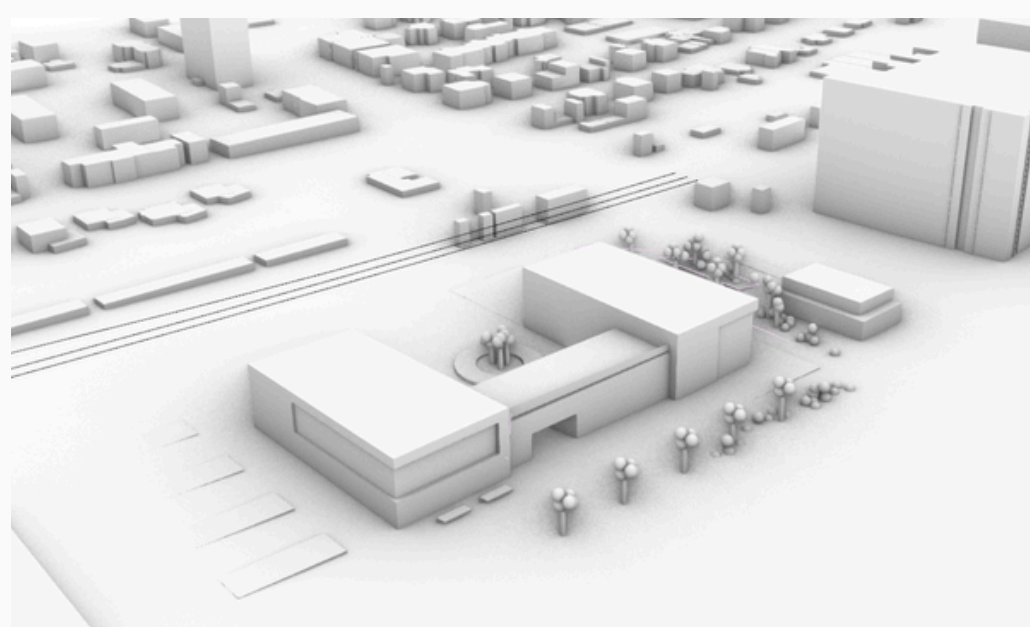
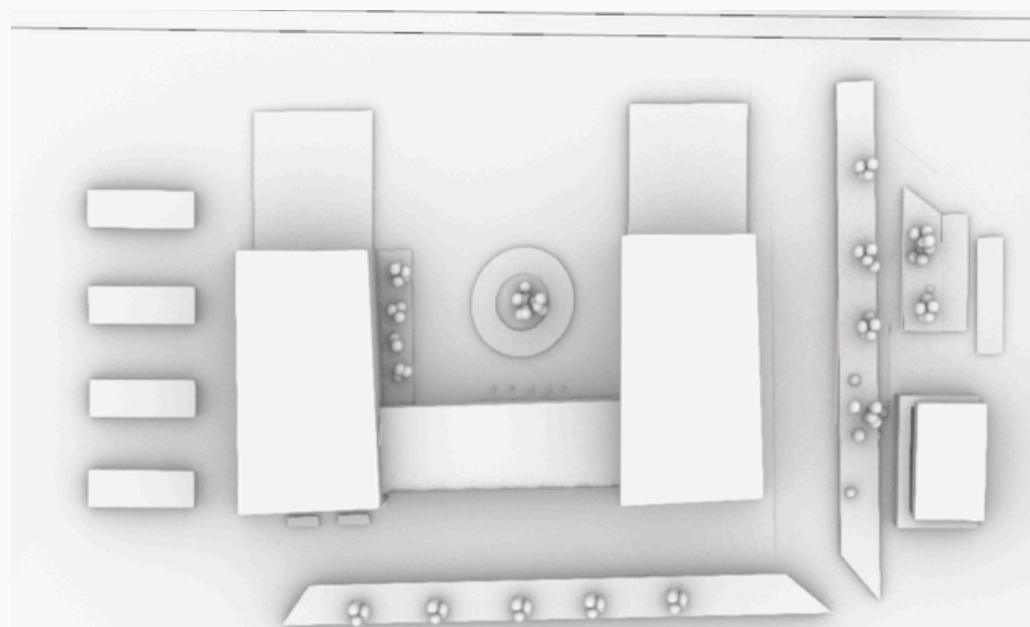


CENTRUM KOMUNIKACYJNE

- *Otwarcie przestrzeni i samej bryły budynku na ludzi oraz życie miejskie*
- *Połączenie funkcji handlowej z funkcją komunikacyjną*
- *Więcej zieleni i przestrzeni do odpoczynku między przesiadkami*
- *Tworzenie bardziej dostępnego, bezpiecznego i atrakcyjnego miejsca spotkań oraz codziennych przejazdów*



Część 3 - Odpowiedź na zidentyfikowane problemy



Naoliwieni.

Część 3 - Odpowiedź na zidentyfikowane problemy



Problem: Niewystarczające tereny zieleni o funkcji rekreacyjnej i "betonoza":

- Duża powierzchnia parkingów i niski współczynnik powierzchni biologicznie czynnej
- Brak przestrzeni integrującej użytkowników okolicznych kompleksów

Rozwiązanie: Zielony dach Hali Olivia

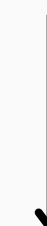


PROBLEM 2

Niewystarczające tereny zieleni o funkcji rekreacyjnej i "betonoza"

Duża powierzchnia parkingów i niski współczynnik powierzchni biologicznie czynnej

Brak przestrzeni integrującej użytkowników okolicznych kompleksów

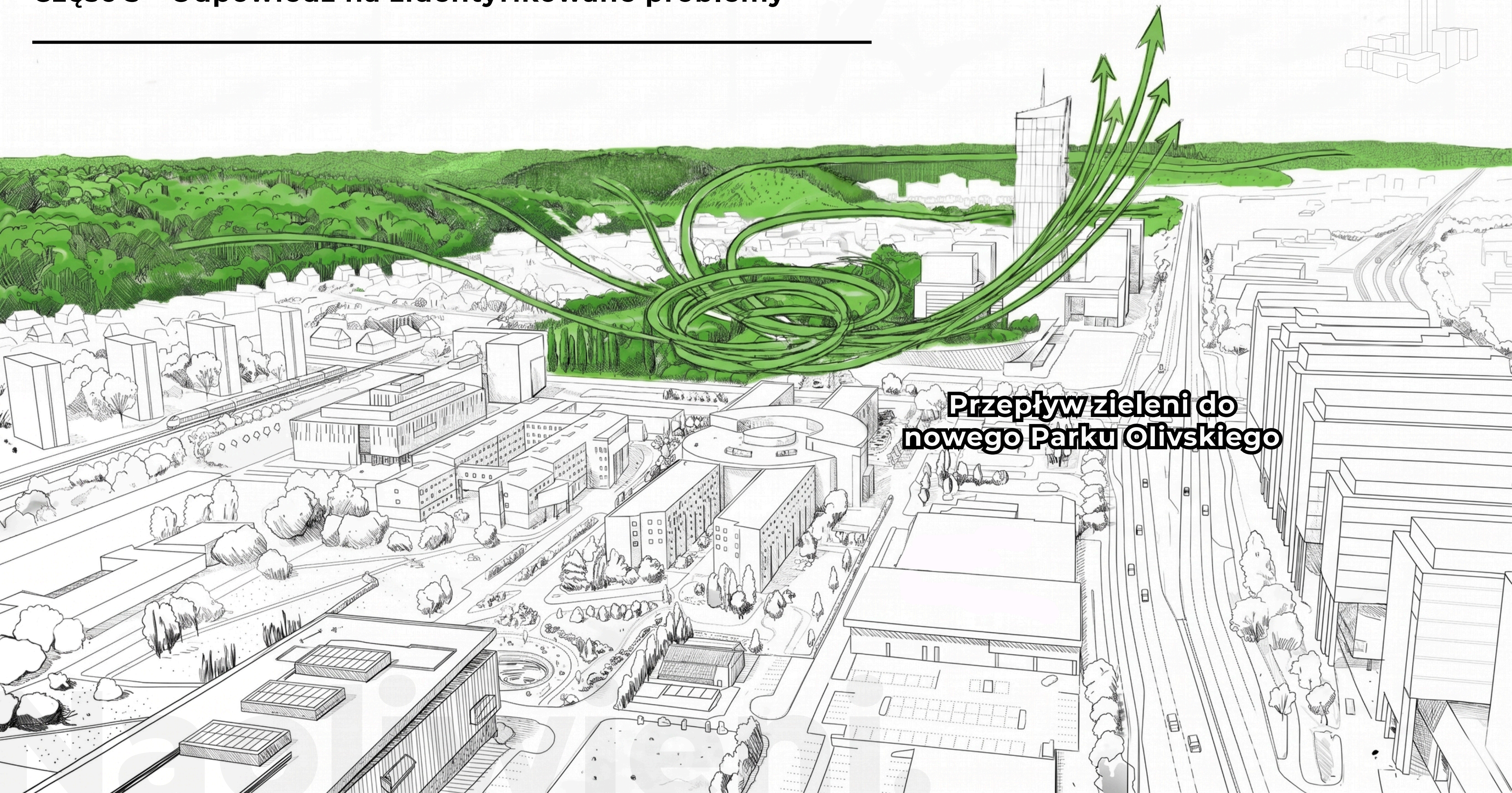
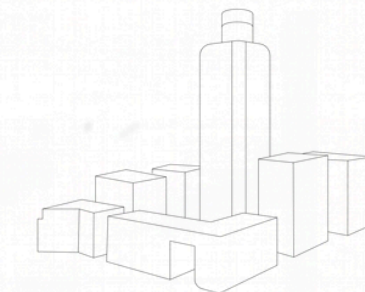


POMYSŁ

Zielony dach Hali Olivii

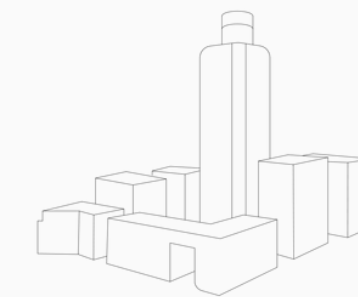


Część 3 - Odpowiedź na zidentyfikowane problemy



Przepływ zieleni do nowego Parku Olivskiego

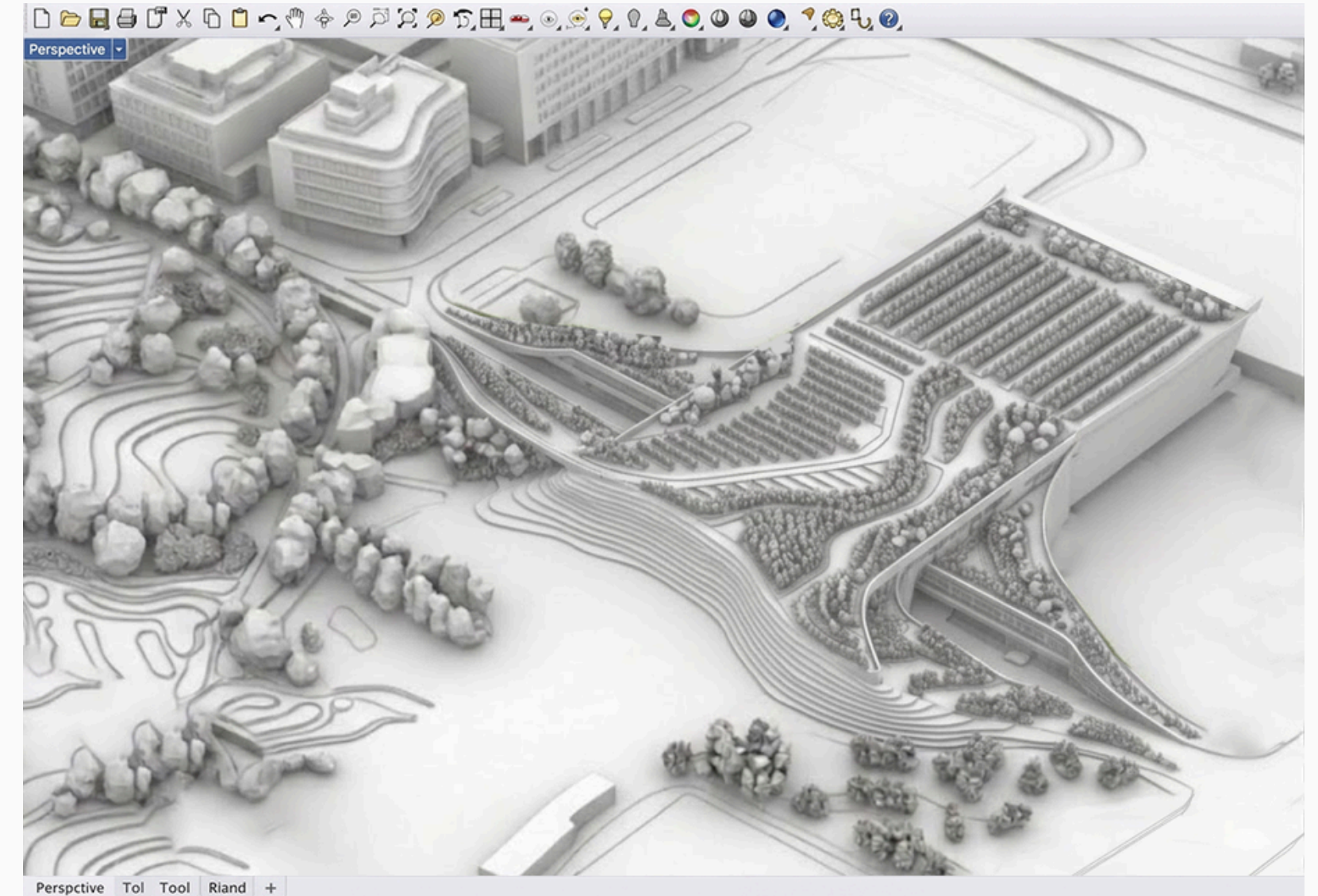
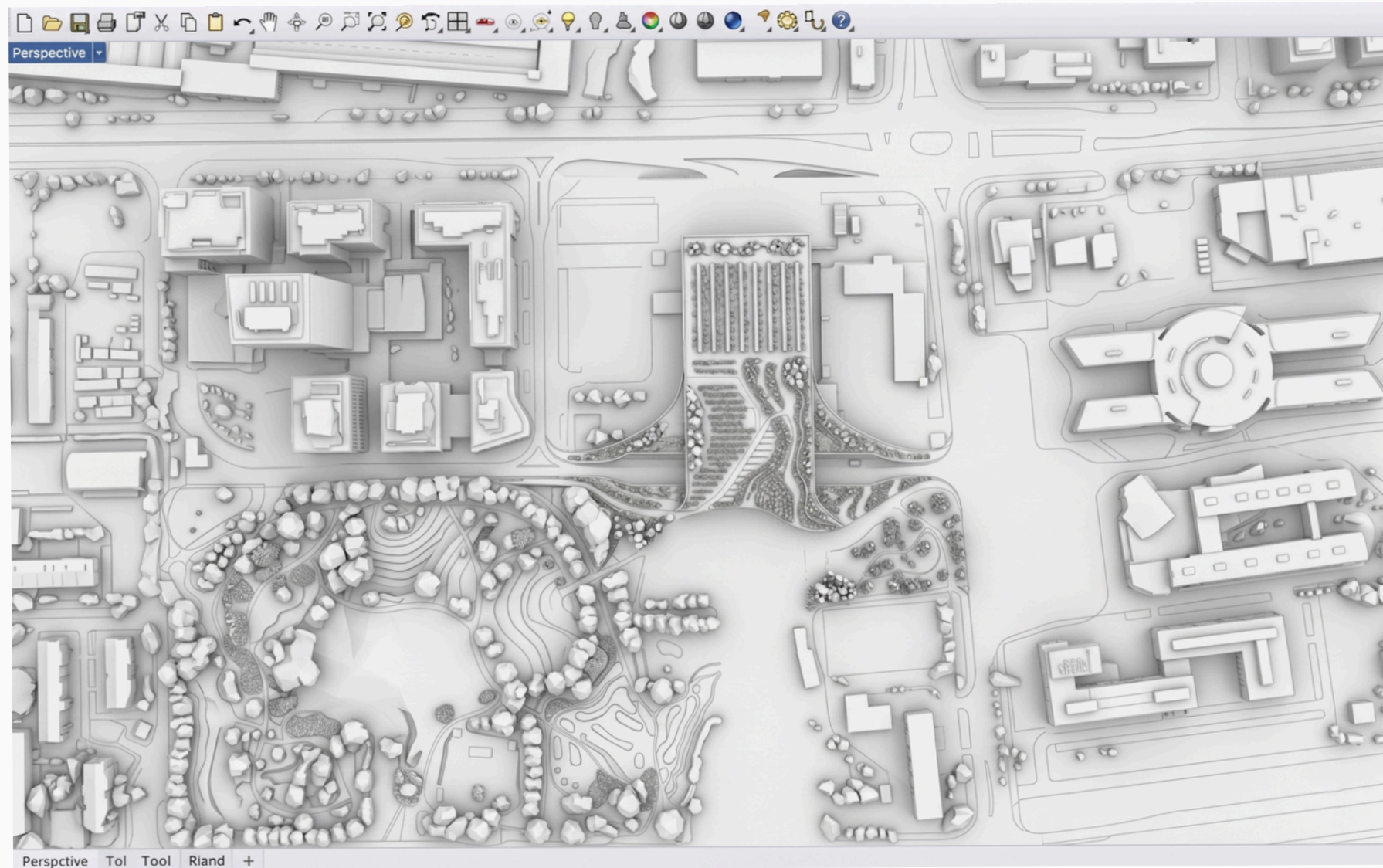
Część 3 - Odpowiedź na zidentyfikowane problemy



Część 3 - Odpowiedź na zidentyfikowane problemy

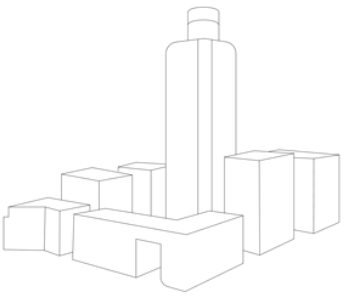


Część 3 - Odpowiedź na zidentyfikowane problemy



Naoliwieni.

Część 3 - Odpowiedź na zidentyfikowane problemy



Problem: Konflikt użytkowników w obrębie skrzyżowania Al. Grunwaldzkiej z ulicami Kołobrzeska i prof. Marii Janion:

- Zielone światło trwa za krótko, osoby starsze lub z niepełnosprawnością przechodzą przez jezdnię etapowo
- Znaczny ruch pieszych i częstotliwość potrzeby wstrzymania ruchu drogowego generuje korki w godzinach szczytu

Rozwiązanie: Kładka dla pieszych i rowerzystów



PROBLEM 3

Skrzyżowanie al. Grunwaldzkiej z ulicą Kołobrzeską



POMYSŁ

Kładka pieszo-rowerowa



Kładka w Rzeszowie





ANALIZA RZESZOWSKIEJ KŁADKI

DLACZEGO PODJĘTO DECYZJĘ O BUDOWIE?

ZARZĄDZANIE RUCHEM

Decyzja opierała się na bieżących obserwacjach funkcjonowania skrzyżowania al. Piłsudskiego z ul. Grunwaldzką oraz wieloletnim doświadczeniu jednostek miejskich.

POPRAWA BRD

Kluczowym powodem była konieczność odseparowania potoków pieszych od intensywnego ruchu kołowego i eliminacja częstych kolizji w tym rejonie.

BRAK ANALIZ FORMALNYCH

Na etapie planowania nie sporządzono odrębnych, formalnych analiz ruchu pieszego i kołowego w formie samodzielnych dokumentów.

PROCEDURY PROJEKTOWE I ANALIZY

BRAK PROGNOZ I SYMULACJI

Na potrzeby projektu nie wykonywano modeli symulacyjnych ani prognoz transportowych.

BRAK STUDIUM I ANALIZY KOSZTÓW

Dla zadania nie opracowano studium wykonalności ani analizy kosztów i korzyści.

STRUKTURA FINANSOWANIA INWESTYCJI



ŚRODKI WŁASNE MIASTA RZESZOWA

10 010 569,94 zł (70,7% wartości projektu)

DOFINANSOWANIE ZEWNĘTRZNE

4 145 000,00 zł (29,3% - rezerwa subwencji ogólnej)

KLUCZOWE WNIOSKI FINANSOWE I EKSPLOATACYJNE

KOSZTY STAŁE

Koszt konserwacji wind oraz energii elektrycznej jest stabilny i wynosi łącznie średnio ok. 50-80 tys. zł rocznie.

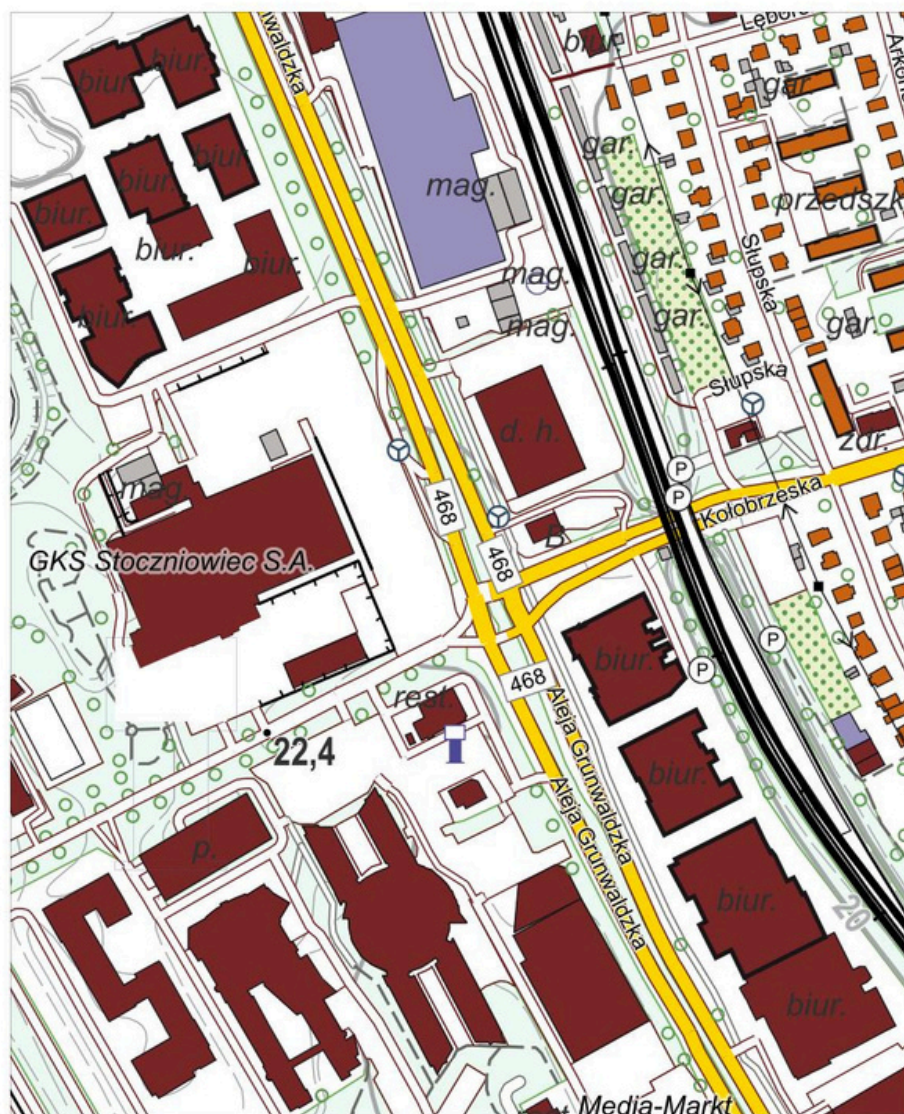
KOSZTOWNY REMONT

Ponad 84% wszystkich wydatków z ostatnich 3 lat stanowiła wymiana paneli szklanych wraz z mocowaniami (ponad 1,57 mln zł).

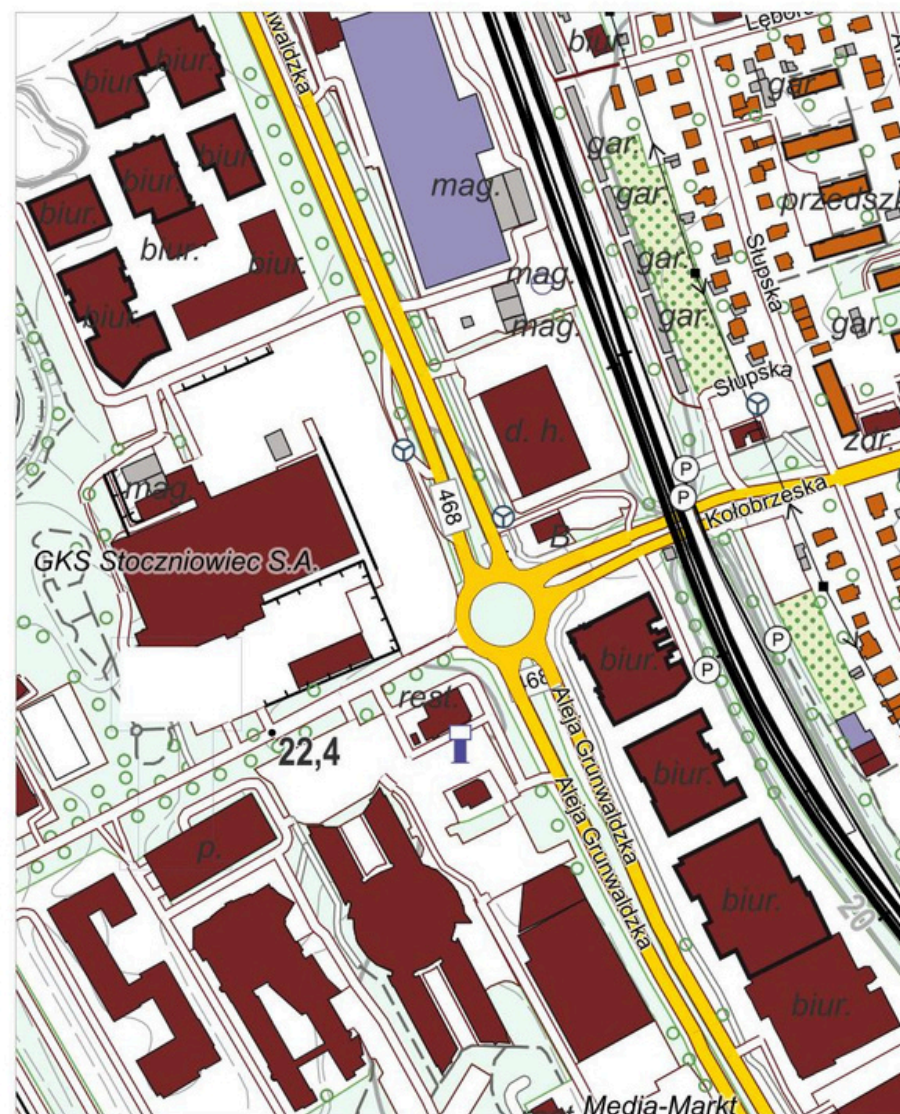
BRAK DANYCH POWYKONAWCZYCH

Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie potwierdził, że nie wykonywał powykonawczych raportów pomiarów ruchu kołowego i pieszego.

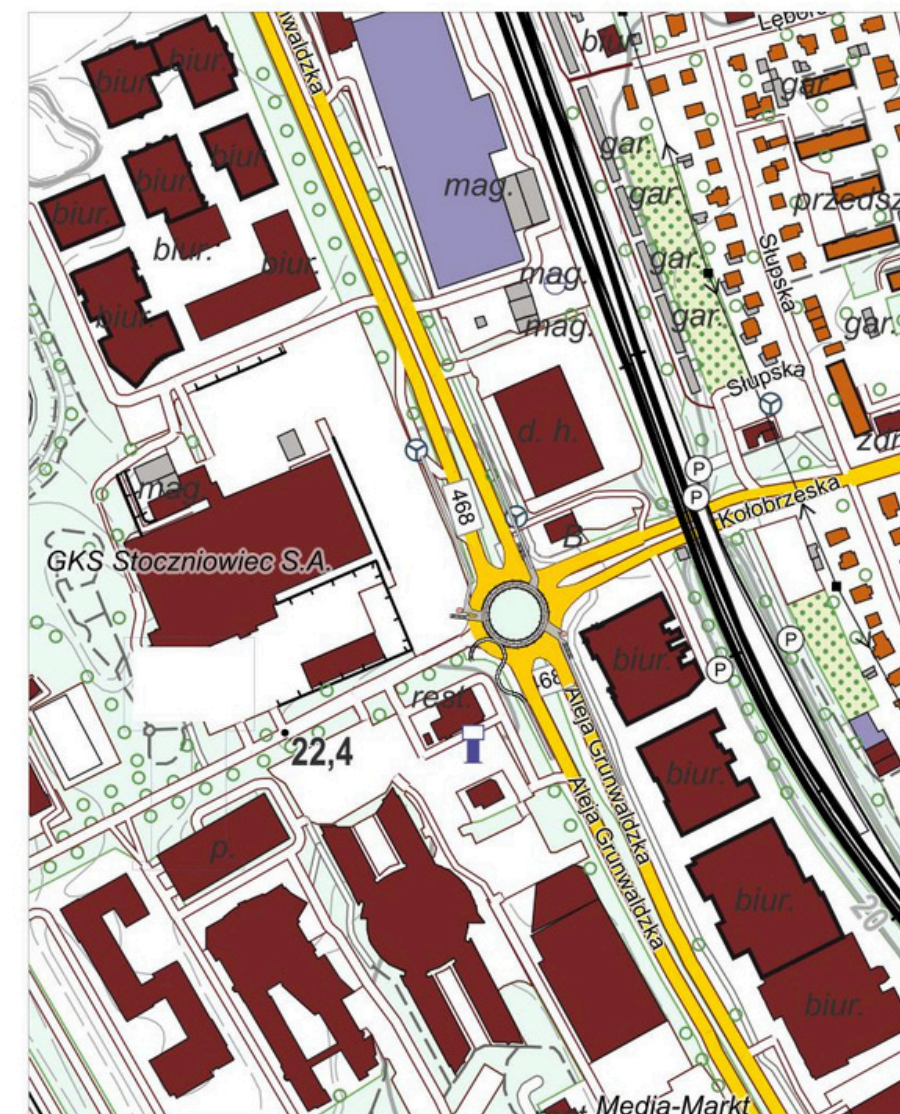
Część 3 - Odpowiedź na zidentyfikowane problemy



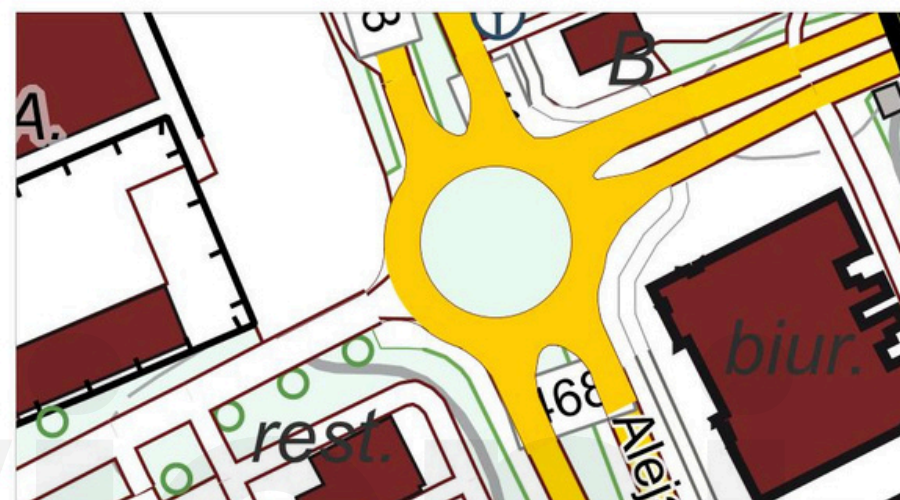
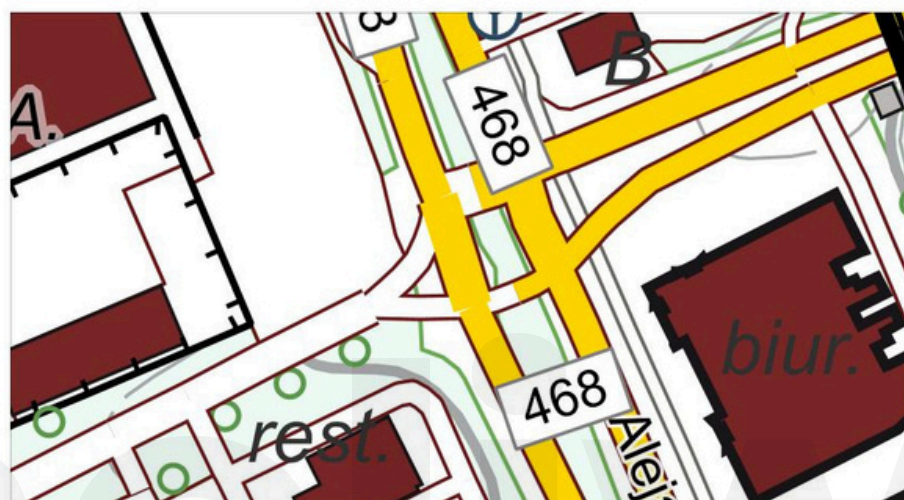
STAN OBECNY



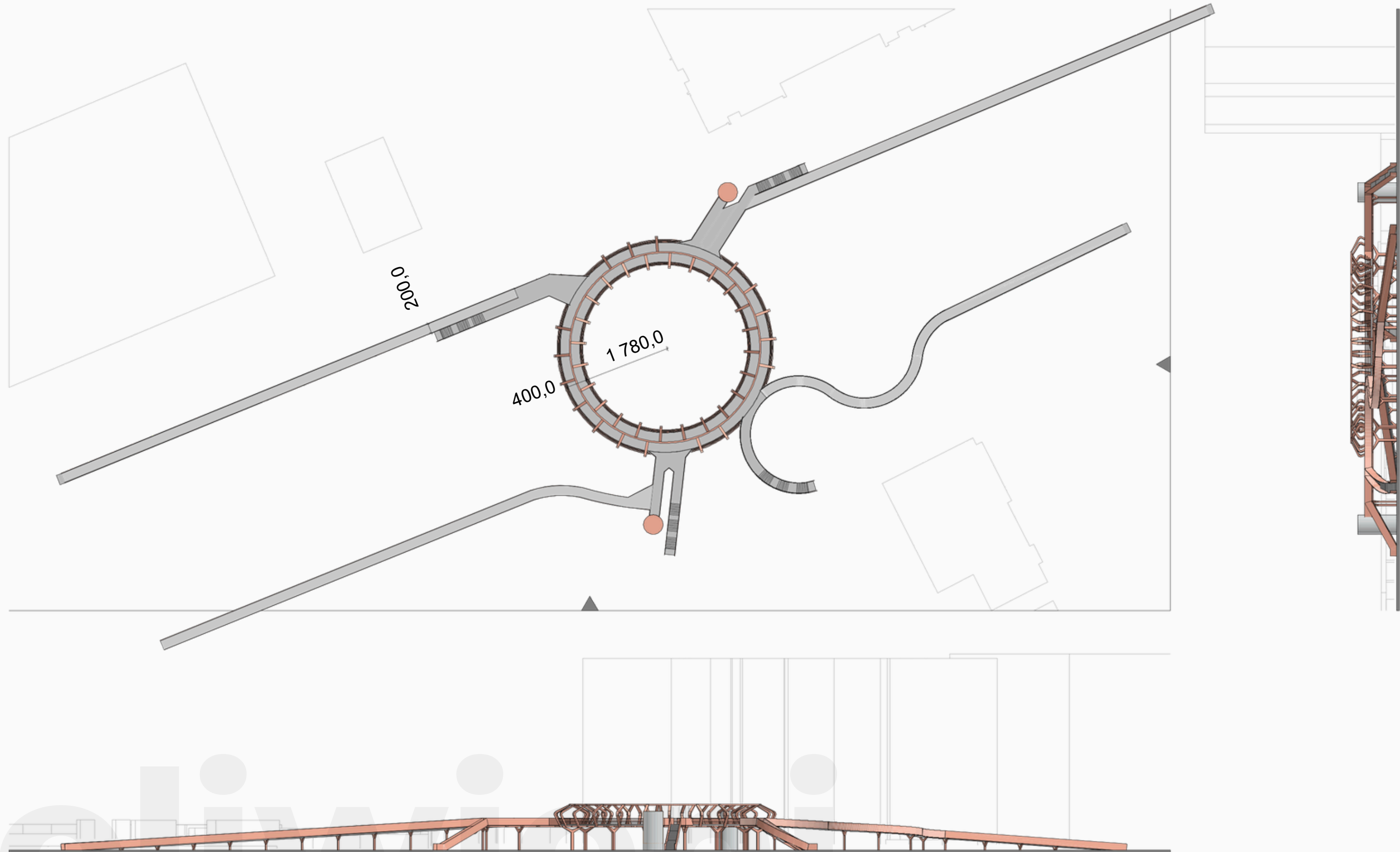
STWORZENIE RONDA



DODANIE KŁADKI



Część 3 - Odpowiedź na zidentyfikowane problemy

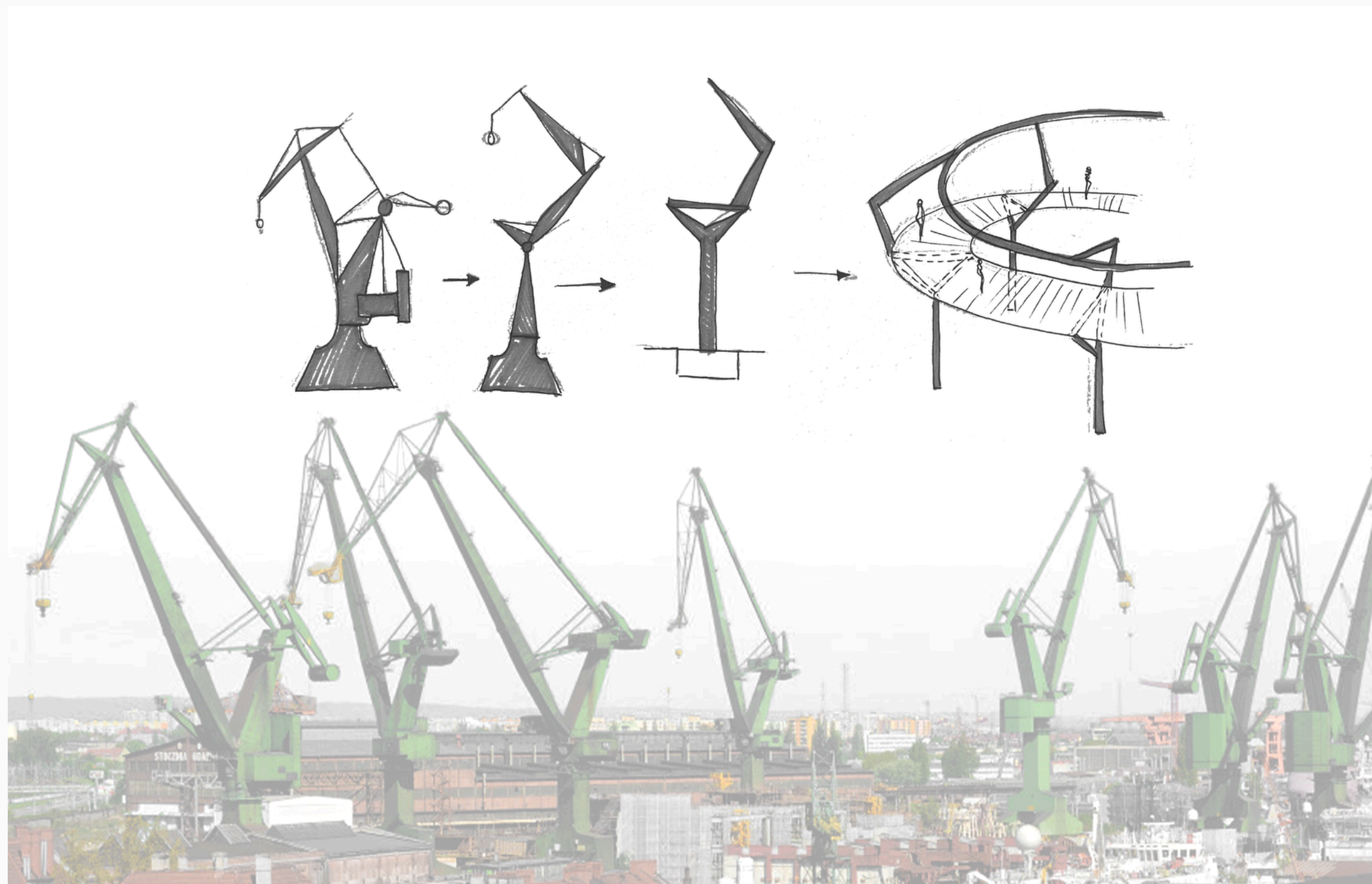


Część 3 - Odpowiedź na zidentyfikowane problemy

IDEA.

symbol Gdańska

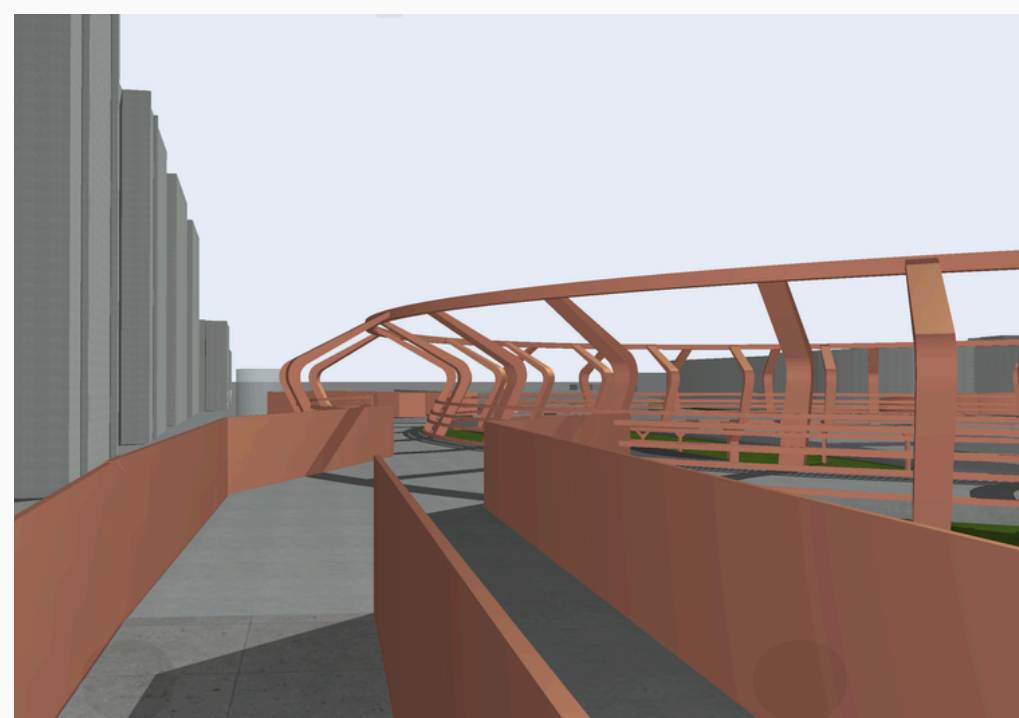
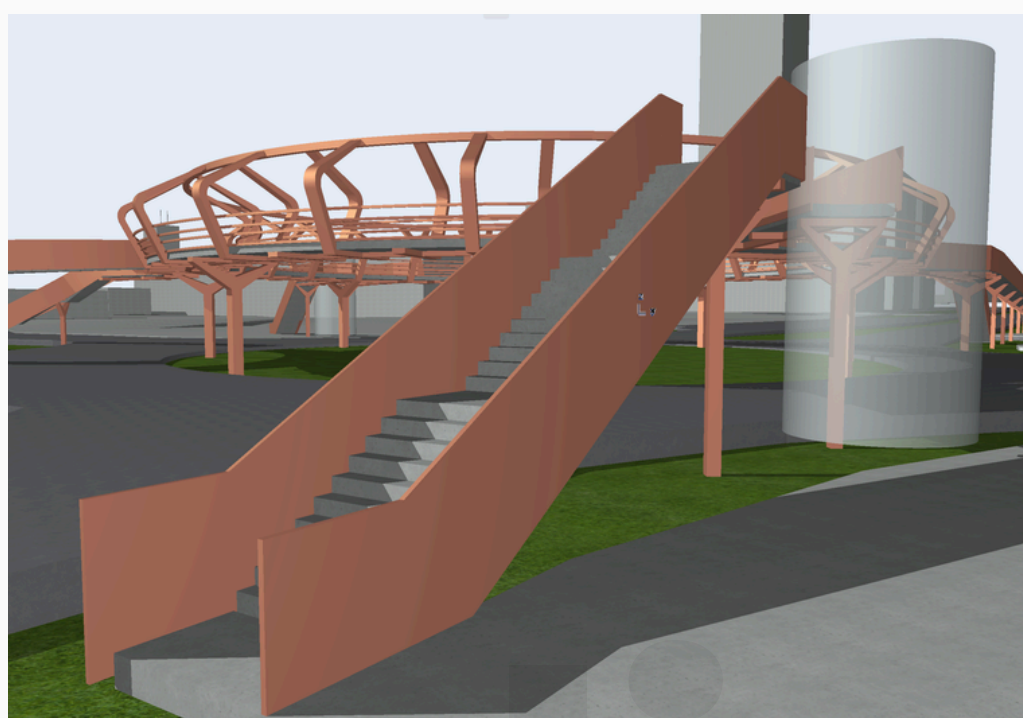
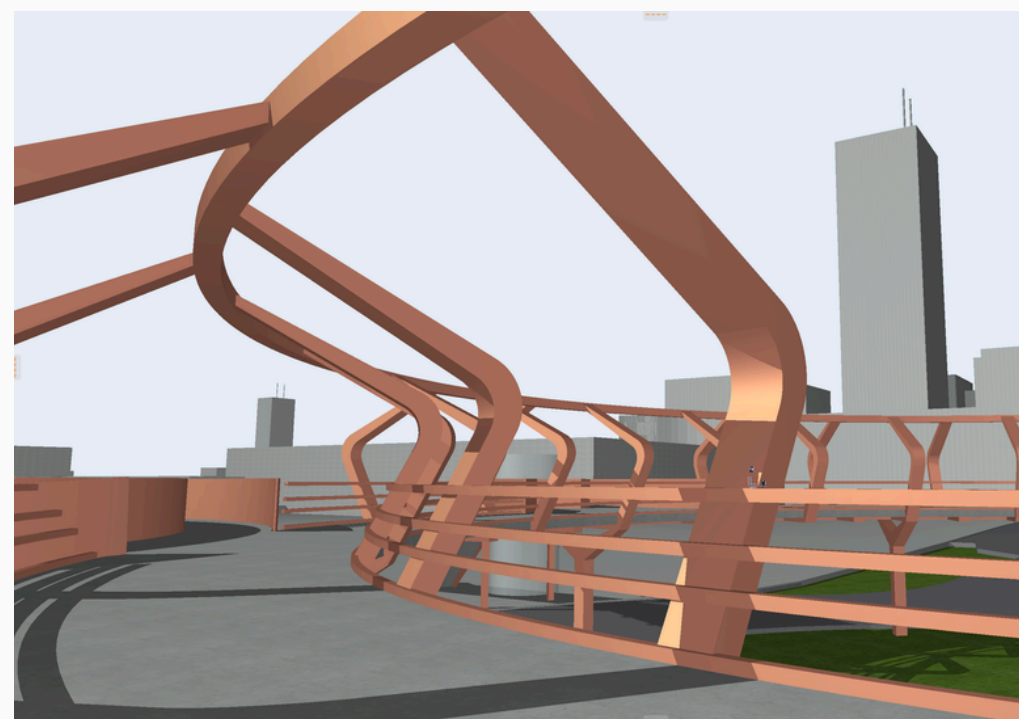
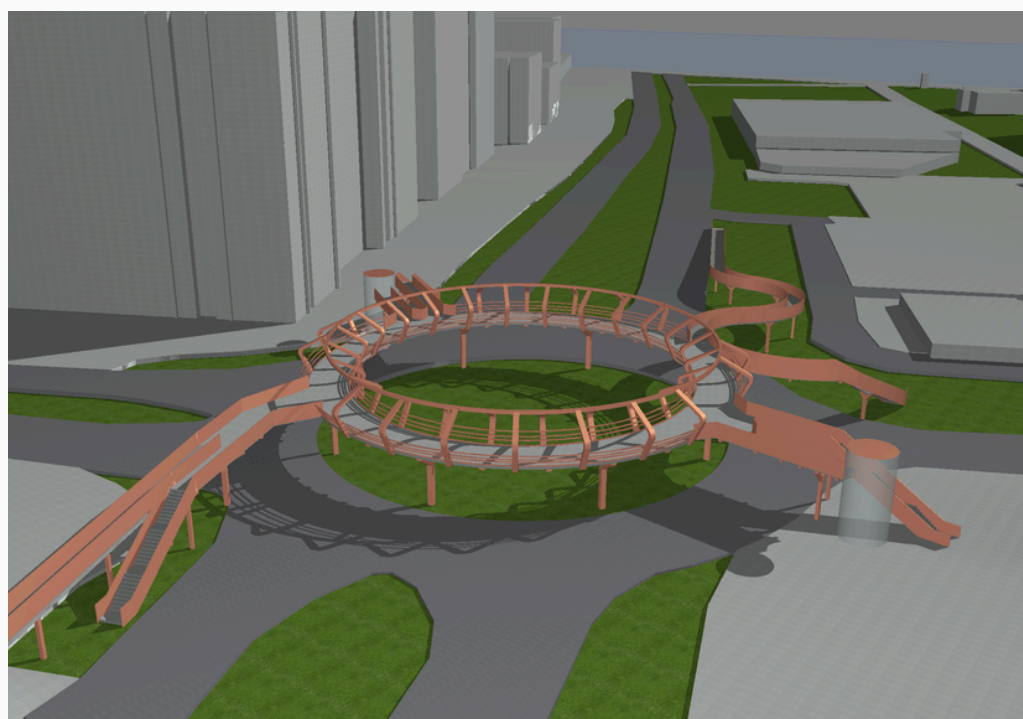
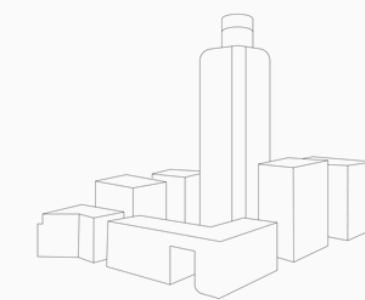
- Inspiracja formą żurawi portowych - ikony tożsamości miasta
- Dynamiczna, rzeźbiarska forma
- Integracja ruchu pieszego, rowerowego i transportu publicznego w jednym spójnym systemie
- Połączenie historii stoczniowej z nowoczesnym językiem architektury Olivia Business Centre
- Nowa miejska brama i rozpoznawalny element miasta



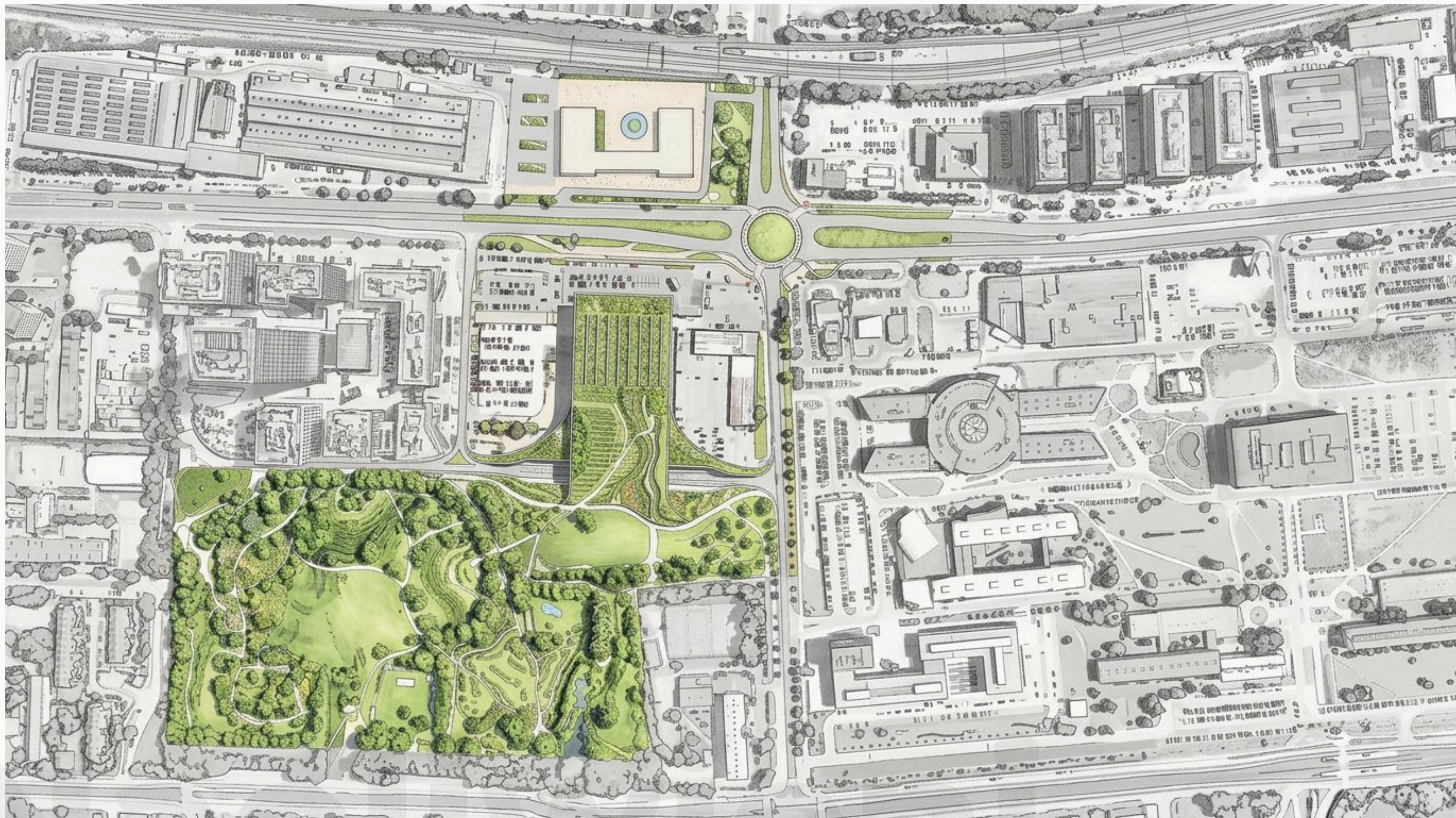
Część 3 - Odpowiedź na zidentyfikowane problemy



Część 3 - Odpowiedź na zidentyfikowane problemy



Podsumowanie – PROJEKT OLIVA UPGRADE



**KONKURS
WARSZTATOWY DLA
STUDENTÓW,
KÓŁ NAUKOWYCH
I PRAKTYKÓW
PARTYCYPACJI**

AUTORZY

Magdalena Cichoń
Sebastian Jabłoński
Patryk Karpiński
Emilia Kwiatkowska
Wiktoria Ragan
Kacper Włosek
Karolina Zagierska



Napój
Dziękujemy za uwagę
MOBILITIES FOR EU

Część 2 - Analityka i identyfikacja problemów

Wytyczne planistyczne i inwestycje

OBSERWACJE I WNIOSKI

- *Obowiązujące plany miejscowe nie zawierają ograniczeń wpływających na koncepcję kładki pieszej, jednak przeszkodą może być planowana budowa linii tramwajowej.*
- *W przypadku Hali Olivia mpzp zakazuje zmiany bryły i detalu architektonicznego, co należy wziąć pod uwagę w projekcie. Hala nie widnieje natomiast w rejestrze zabytków, co ułatwia procesy inwestycyjne.*
- *Obecnie dopuszczalna wysokość zabudowy dla kompleksu CH Familia to 8 metrów, z minimalną liczbą dwóch kondygnacji. Obowiązuje wysoki standard estetyki budynków i wykończenia. W projekcie planu ogólnego dopuszcza się w tym miejscu 100-metrową zabudowę mieszkaniową, zatem wyższa zabudowa jest wykonalna.*



21.05.2026

1:10 000

0 0,1 0,2 0,4 0,6 0,8 km

Źródło ryciny: wydruk z Geogdansk.pl

Źródła informacji: poszczególne uchwały planów miejscowych z www.gdansk.pl

