

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Analiza możliwości lokalizacji parkingów P&R w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym

Sprawozdanie z konsultacji społecznych – spotkanie w Gminnym Ośrodku Kultury w Stawigudzie (13.11)

Obecni:

- 2 Mieszkańców
- Przedstawiciel Zamawiającego – UM Olsztyn
- Przedstawiciele Gminy Stawiguda
- Przedstawiciel Wykonawcy (LPW Consulting)

Agenda:

1. Omówienie założeń projektu i przykłady najważniejszych tez z prezentacji idei P&R
2. Omówienie proponowanych lokalizacji parkingów, ich pożądanego wyposażenia oraz działań mogących zmotywować mieszkańców do zmiany zachowań komunikacyjnych
3. Dyskusja nad zagadnieniami wskazanymi w pkt. 2.

Ze względu na małą liczbę uczestników spotkania i za ich zgodą – zrezygnowano z pracy warsztatowej w grupach. Po zakończeniu części wg. pkt 1,2 powyżej, nastąpiła od razu dyskusja plenarna.

Prezentowano następujące potencjalnie lokalizacje P&R – na terenie Gminy Stawiguda oraz na terenie Olsztyna (lokalizacje potencjalnie atrakcyjne z punktu widzenia gminy Stawiguda)

- Bartąg PKP
- Gąglawki PKP
- Stawiguda PKP
- Gryżliny PKP
- Tomaszkowo przy DK nr 51
- Olsztyn – przy skrzyżowaniu Al. Warszawskiej z ulicą Tuwima

Kluczowe wnioski płynące z dyskusji:

Akceptowalne są propozycje lokalizacji parkingów „Park and Ride” przy przystankach PKP: Bartąg i Stawiguda. Lokalizacje przy „PKP Gąglawki” i „PKP Gryżliny” nie powinny być rozpatrywane ze względu na bardzo zły dojazd drogowy.

Ad. „PKP Bartąg”

Lokalizacja podstawowa: po obydwu stronach dworca, pomiędzy peronem a ulicą Miętową; od strony poprzecznej ulicy Gietrzwałdzkiej większy teren, ograniczony jest tą ulicą. Alternatywą może być teren po drugiej stronie, pomiędzy ul. Ziołową a peronem, lub (największy z nich i najbardziej równy) teren pomiędzy ulicami: Miętową i Gietrzwałdzką. Jeżeli stosunki własnościowe gruntu zostaną wyjaśnione pozytywnie (na spotkaniu nie zostało to rozstrzygnięte), to ostania lokalizacja byłaby najlepsza. Utrudnieniem może być zły stan drogi powiatowej, wymagającej kosztownego remontu, oraz konieczność wybudowania ciągów pieszych pomiędzy parkingiem i peronami oraz wejść na peron.

Ad. „PKP Stawiguda”

Lokalizacja podstawowa: od strony peronu, na dawnym, utwardzonym placu manewrowym, od dworca do poprzecznej ulicy Olsztyńskiej; alternatywna: po drugiej stronie torów (plac nieutwardzony, konieczność usunięcia resztek rampy). Przy skrzyżowaniu ulicy Olsztyńskiej z torami, konieczne jest wykonanie przejścia prze tory dla pieszych (obecnie muszą chodzić jezdnią). P&R oraz B&R w rejonie „PKP Stawiguda” powinny być wybudowane w pierwszej kolejności;

Biuro ZIT:

Urząd Miasta Olsztyna
Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
Plac Jana Pawła II 1
10-101 Olsztyn

tel. 89 523 61 20
89 527-31-11 wew. 249
fax 89 534-97-85

e-mail: funduszeuropejskie@olsztyn.eu

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Obiekty P&R przy drogach kołowych – wstępnie rekomendowane:

- „Olsztyn skrzyżowanie Al. Warszawskiej z ul. Tuwima”. Miejsce jest bardzo atrakcyjne z punktu widzenia przesiadek do publicznego transportu zbiorowego (przystanki autobusów miejskich, końcowy przystanek tramwajowy). Ponieważ duży, wyrównany plac przy zbiegu ww. ulic od strony wjazdu do Olsztyna może stanowić zagrożenie hydrogeologiczne i znajduje się poniżej ograniczających ulic (teren b. jeziora), jako ew. obiekt P&R oraz B&R, rekomenduje się teren po przeciwnej stronie ulicy Tuwima (za przystankiem tramwajowym);
- Wobec niewielkiej już odległości (ok. 4 km) od potencjalnie ciężącego do Stawigudy obiektu P&R w Olsztynie (skrzyżowanie Al. Warszawskiej i ul. Tuwima), lokalizacja „Tomaszkowo” nie powinna być rozpatrywana.

Dalsze obiekty P&R, B&R przy drogach kołowych – lokalizacje zgłoszone podczas spotkania:

- „Parking Leśny” (teren własności „Lasów Państwowych”) przy skrzyżowaniu DK51 z ul. Nad Łyną. Wskazane byłoby wybudowanie dojazdów bezpośrednio z DK51;
- „P&R, B&R przy pętli autobusu linii 129 w Stawigudzie” (znacznie mniejszy niż parking przy stacji, bo teren jest prywatny);
- „Pętla autobusów linii 136, 126 przy rondzie Bartąg”;
- „P&R przy terenie spółki „Hodowla Roślin Bartązek – grupa I.H.A.R”, ul. Warmiński Las]

Inne

- Jeżeli podróżny będzie musiał czekać na publiczny transport zbiorowy ponad 15 minut, to nikt nie zdecyduje się na zostawienie samochodu;
- Najlepszym rozwiązaniem jest parking położony blisko granicy gminy i połączony z tramwajem, stacją rowerów miejskich, albo stosunkowo często jeżdżącym pociągiem;
- Parking w obiekcie B&R powinien być bezpłatny;
- Dobrą sytuację mają gminy, które zorganizowały sobie własny transport autobusowy (np. Dywity). Gmina Stawiguda zamówiła już 3 duże autobusy, których podstawowym przeznaczeniem jest łączenie poszczególnych miejscowości z siedzibą gminy, ale które mogłyby także dowozić pasażerów do jednego z obiektów P&R rekomendowanych dla Olsztyna, „Tęczowy Las” (pętla autobusowa, w pobliżu tramwaj);
- Brak publicznego transportu zbiorowego powoduje rozwój wspólnego wykorzystywania samochodów osobowych (system „car-pooling”), który ogranicza zapotrzebowanie na obiekty typu P&R;
- Jeżeli kolej poprawi swoją ofertę w sposób satysfakcjonujący także dla podróżnych w systemie P&R, to miejsca na parkingi na terenach PKP muszą już być wskazane;
- Jak najbardziej pożądany jest wspólny bilet;
- Na parkingach konieczny byłby monitoring i wiata dla rowerów;
- Obiekty P&R i B&R należy projektować z rezerwą terenu w przypadku większego zainteresowania niż początkowo zakładano.

Biuro ZIT: