

RAPORT

Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

w sprawie projektu

„Planu mobilności
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna
na lata 2016-2025”



Refunda®

Refunda Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław
NIP 898 21 62 977



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Spis treści

1	Cel przeprowadzenia konsultacji	4
2	Przebieg konsultacji	4
3	Zidentyfikowanie grup interesariuszy	4
4	Informowanie społeczeństwa	4
5	Konsultowanie i zbieranie opinii społeczeństwa	5
5.1	Formularze do składania wniosków	5
5.2	Platforma Konsultacji Społecznych.....	6
6	Spotkania konsultacyjne	16
Załącznik nr 1. Odpowiedzi na uwagi i wnioski złożone w ramach konsultacji społecznych		17
	Gmina Gietrzwałd	64
	Gmina Stawiguda.....	68
	Gmina Dywity.....	70
	Gmina Barczewo	71
	Gmina Jonkowo	74
Załącznik nr 2. Uwagi zgłoszone ustnie na spotkaniach otwartych.....		109
Załącznik nr 3. Spotkania konsultacyjne - listy obecności oraz protokoły.....		114
	Stawiguda, 6.02.2017 r.....	114
	Olsztyn, 7.02.2017 r.	118
	Barczewo, 8.02.2017 r.	124
	Dywity, 8.02.2017 r.....	130
	Jonkowo, 9.02.2017 r.	136
	Gietrzwałd, 10.02.2017 r.	141
	Spotkanie informacyjne Platformy Ekomobilności Miejskiej, 13.02	144



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Wspólne posiedzenie Komisji Inwestycji i Rozwoju z Komisją Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska, 2.03 149

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

1 Cel przeprowadzenia konsultacji

Celem niniejszych konsultacji społecznych było poznanie opinii mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na temat projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”. W okresie konsultacji istotne było również poinformowanie społeczności o możliwości zgłaszania wniosków i opinii pozwalających na przyjęcie optymalnych rozwiązań.

2 Przebieg konsultacji

Konsultacje społeczne zostały przygotowane zgodnie z uchwałą nr XXXIV/605/13 w sprawie określenia zasad i trybu przeprowadzania konsultacji społecznych z mieszkańcami Gminy Olsztyn poprzez podpisanie przez Prezydenta Zarządzenia Nr 17 z dnia 17 stycznia 2017 r., we współpracy z firmą Refunda Sp. z o.o., która opracowuje projekt „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”. Organizatorzy założyli dotarcie do jak najszerszego grona osób zainteresowanych tematem. Dlatego też konsultacje odbyły się w pozostałych gminach MOF Olsztyna, zgodnie z zasadami i trybami przeprowadzania konsultacji społecznych w poszczególnych gminach.

Konsultacje trwały w dniach:

- 17 stycznia - 17 lutego 2017 r. w gminach: Barczewo, Dywity, Gietrzwałd i Stawiguda,
- 17 stycznia - 3 marca 2017 r. w mieście Olsztynie (pierwotnie konsultacje miały się zakończyć 17 lutego, jednak zostały wydłużone Zarządzeniem nr 50 Prezydenta Olsztyna z dnia 17 lutego 2017 r. do dnia 3 marca 2017 r.),
- 25 stycznia - 25 lutego 2017 r. w gminie Jonkowo.

3 Zidentyfikowanie grup interesariuszy

Wyróżniono kolejne grupy interesariuszy:

- mieszkańcy MOF Olsztyna,
- przedstawiciele rad miast i gmin,
- przedstawiciele rad osiedli,
- organizacje i stowarzyszenia zainteresowane tematyką transportu i mobilności, działające na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna.

4 Informowanie społeczeństwa

Poinformowano interesariuszy o rozpoczęciu konsultacji wraz z zapewnieniem informacji na temat charakteru opracowywanego dokumentu, podaniem czasu i miejsca spotkań

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

konsultacyjnych oraz danych potrzebnych do uzyskania dodatkowych informacji. Ogłoszenia miały miejsce 17 stycznia 2017 r. w postaci informacji na stronach internetowych miasta i gmin. Zostały również udostępnione w formie plakatu informacyjnego na terenie urzędów miast i gmin. Ponadto na stronie Urzędu Miasta Olsztyna - Platforma Konsultacji Społecznych - pod adresem <http://www.konsultacje.olsztyn.eu/forum/> dedykowano oddzielną zakładkę w postaci forum, na którym zainteresowane osoby mogły zamieszczać posty w sprawie projektu (pytania, wnioski i opinie).

5 Konsultowanie i zbieranie opinii społeczeństwa

5.1 Formularze do składania wniosków

W okresie konsultacji został udostępniony formularz (w formie drukowanej i elektronicznej: za pośrednictwem Platformy Konsultacji Społecznych, stron internetowych Urzędu Miasta oraz gmin wchodzących w skład MOF Olsztyna) do składania wniosków i opinii. Przyjmowanie wypełnionych postulatów odbywało się w siedzibie miasta, siedzibach gmin oraz elektronicznie - poprzez przesyłanie formularzy drogą mailową na adres: planmobilnosci@refunda.pl lub komunikacjaspoleczna@olsztyn.eu.

W tym czasie spłynęła następująca liczba formularzy (względem jednostki, do której wpłynął formularz):

- miasto Olsztyn - 8,
- gmina Barczewo - 3,
- gmina Dywity - 1,
- gmina Stawiguda - 2,
- gmina Jonkowo - 53,
- gmina Gietrzwałd - 2.

Łącznie, w czasie trwania konsultacji, złożonych zostało 259 wniosków na 69 formularzach.

Dokonano analizy wszystkich otrzymanych wniosków i uwag i rozpatrzono je w następujący sposób:

- uwzględniono: 107, w tym bez zmian w dokumencie: 27;
- częściowo uwzględniono: 68, w tym bez zmian w dokumencie: 11;
- nie uwzględniono: 46;
- opinie: 38.

Formularze wraz ze sposobem uwzględnienia wniosków znajdują się w załączniku nr 1.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

5.2 Platforma Konsultacji Społecznych

Zapewniono także możliwość zamieszczenia opinii i wniosków w formie wypowiedzi na forum na Platformie Konsultacji Społecznych.

W czasie trwania konsultacji na forum poruszono następujące kwestie:

Użytkownik asdf

19 lutego 2017, 15:03

Propozycje, które doprowadzą do upowszechnienia tzw. alternatywnych środków transportu:

- Przywrócić dla ludzi teren lasu za Carrefour -em, od ul. Krasickiego do ul. Pstrowskiego, gdzie został puszczonej ruch samochodowy. Było to miejsce, z którego mieszkańcy korzystali na różne sposoby: spacer, jogging, relaks, odpoczynek, jako komunikację pieszą i rowerową z Pieczewem i Jarotami. Obecnie jeżdżą tam wyłącznie samochody. Próba przejechania tamtędy rowerem może skończyć się tragicznie dla rowerzysty. Całe miasto jest dostosowywane do ruchu samochodowego, by osoby z samochodem mogły wygodniej i sprawniej się przemieszczać. Nawet las został zabrany mieszkańcom, dla potrzeb samochodów. Jest coraz mniej terenów zielonych i w ogóle coraz mniej przestrzeni (po chodnikach też nie da się chodzić bo są zastawione samochodami). Najwięcej przestrzeni przeznacza się dla samochodów. Piesi nie mają tyle przestrzeni co samochody. Dodatkowo zmniejsza się możliwości komunikacyjne pieszych przez zabieranie im (nawet) terenu lasu na potrzeby samochodowe. Trasa stary Olsztyn - Bartąg miejsce przejazdów rowerowych mieszkańców została także zabrana na potrzeby samochodów.

- Rezygnacja z polityki „przesiadek”. By jak najsprawniej i jak najszybciej przemieścić się z punktu A do B wymagany jest wyłącznie 1 środek transportu, a nie przesiadanie się: z samochodu na rower, z roweru na tramwaj, z tramwaju do autobusu, a z powrotem ta sama procedura. Mając do wyboru takie skomplikowane podróżowanie każdy wybierze samochód, który szybko i wygodnie zwiezie bezpośrednio do miejsca docelowego.

- Do tej pory wszelkie działania mają na celu usprawnić, upłynnić ruch samochodowy. Takie działania powodują, że jest to najczęściej i najchętniej wybierany środek transportu, gdyż jest najwygodniejszy. Natomiast aby zachęcić mieszkańców do transportu pieszo czy rowerowego należy wprowadzić udogodnienia/ułatwienia przy wyborze takiej formy przemieszczenia się, np.

- poszerzyć chodniki i doprowadzić do tego by służyły wyłącznie pieszym i rowerzystom, a nie jako parkingi (chodniki są coraz mniejsze bo poszerza się ulice kosztem chodników. Te skrawki chodników, które pozostały są zastawiane samochodami). Chodniki dla pieszych, nie dla samochodów!
- oddalić komunikację pieszą i rowerową od ulic. Przez to, że komunikacja dla pieszych i rowerzystów jest usytuowana tuż przy hałaśliwych i ruchliwych ulicach piesi i

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

rowerzyści (pomimo, że sami nie zanieczyszczają powietrza) zmuszani są do wdychania cudzych spalin samochodowych

- nie łączyć transportu rowerowego i samochodowego, jest to niebezpieczne, niezdrowe i niekomfortowe dla rowerzysty. Rowerzysta jadąc przy samochodach/autobusach wdycha spaliny bezpośrednio z rur wydechowych, tym samym staje się żywym filtrem spalin samochodowych. Puszczanie ruchu rowerowego i samochodowego tą samą jezdnią oprócz tego że jest to niebezpieczne dla rowerzysty to jest źródłem/przyczyną konfliktów na drodze.

- Należy budować wysokie krawężniki, gdzie nie ma krawężnika wjedzie samochód. W Olsztynie powszechne jest jeżdżenie samochodami po chodnikach (pomimo tyłu kamer). Jeżdżenie rowerem po chodniku jest rzekomo niebezpieczne, natomiast jazda samochodem po chodniku w celu zaparkowania/ wycofania/ zmiany kierunku ruchu nie stanowi żadnego zagrożenia i jest powszechnie tolerowane. Przejazd rowerem przez Olsztyn przy nowej infrastrukturze rzekomo służącej rowerom jest trudny, niekomfortowy i niebezpieczny.

- Nie budować odrębnych dróg dla wyłącznie dla rowerów albo wyłącznie dla pieszych - jest to нефункционалне rozwiązanie. Rower dlatego jest (był) atrakcyjny bo można było poruszać się nim swobodnie, dojechać tam gdzie nie mógł wjechać samochód. Budowanie specjalnych tras po których może poruszać się rower jest sztucznym ograniczaniem możliwości roweru (nie da się wybudować ścieżek dla rowerów spod każdej klatki do każdego możliwego miejsca docelowego). Zanim rowerzysta dotrze do drogi dla rowerów mam prowadzić rower? Jedynym sensownym rozwiązaniem jest uwolnienie ruchu rowerowego, tzn. swoboda jazdy rowerem.

Budowa pół metrowej trasy dla roweru, i pół metrowej trasy dla pieszego (gdzie dla samochodów przeznacza się 4 albo więcej pasów ruchu) jest niewystarczające. Na takim wąskim chodniku zmieści się jedynie dwóch ludzi idących obok siebie, inny pieszy z naprzeciwka czy chcący ich wyprzedzić już nie ma miejsca na taki manewr. Budowanie szerokich ciągów komunikacyjnych dla pieszych i rowerów jest najtańszym, najskuteczniejszym i uniwersalnym rozwiązaniem. W takim miejscu mieszczą się i piesi i rowerzyści. Trzeba tylko wybudować odpowiednio szerokie ciągi komunikacyjne, bez możliwości parkowania samochodów, bo to właśnie samochody zajmują najwięcej miejsca. Możliwość swobodnej jazdy rowerem po mieście, polegająca na tym, że rowerzysta może dostać się dosłownie w każde miejsce miasta, legalnie tzn. bez ryzyka mandatu (a nie wyłącznie wyznaczonymi trasami dla rowerów) zachęci do korzystania z roweru zamiast samochodu. Swobodne poruszanie daje możliwość dojechania rowerem tam gdzie samochód nie da rady i to właśnie decyduje o wyższości roweru nad samochodem i może doprowadzić do użycia roweru zamiast samochodu. Jeśli rower będzie mógł legalnie poruszać się wyłącznie trasami rowerowymi, które de facto są równoległe z trasami dla samochodów, to korzystanie z roweru mija się z celem - lepiej poruszać się samochodem.

- W wielu przypadkach nie jest konieczne, ani zasadne budowanie ciągów rowerowych. Wystarczy pewne trasy wyłączyć z ruchu samochodowego i przeznaczyć je do użytku

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

pieszo-rowerowego, np. droga za Carrefour'em, droga do jez. Skandy, droga przy jez. Krzywym - przy ul. Żurawiej - niech korzystający z samochodu jadą na około - tego typu działania umożliwią komfortowe i bezpieczne poruszanie się pieszym i rowerzystom, nadadzą im priorytet, pierwszeństwo.

- Plan mobilności MOF zakłada rozbudowę systemu organizacji ruchu na kolejnych skrzyżowaniach, nadającego priorytet przejazdu dla pojazdów komunikacji miejskiej - dlatego by nie wprowadzić pierwszeństwa na skrzyżowaniach dla pieszych i rowerów.

- W Planie mobilności MOF jest zapis, iż pożądane jest także realizowanie ciągów pieszo-rowerowych z gminami, umożliwiających sprawną i bezpieczną podróż wszystkim uczestnikom ruchu niezmotoryzowanego - uwaga: by nie budować takich ciągów przy drogach dla samochodów.

- Parkingi dla rowerów - w Planie mobilności MOF nie zawarto żadnych propozycji dot. zabezpieczenia przed kradzieżą. Bezpieczeństwo pozostawienia roweru w każdym miejscu zachęciłoby do korzystania z roweru.

- Nie budować ciągów rowerowo-piesznych równoległych do dróg - poruszanie się rowerem czy piechotą przy spalinach i w hałasie nie jest przyjemne. Takie rozwiązanie nie zachęci do porzucenia samochodu na rzecz niekomfortowego podróżowania na piechotę czy rowerem.

- Wszelkie opłaty dla kierowców powinny być ustalone w sposób umożliwiający ich równe traktowanie, np. należy ustalić stały % od zarobków przy opłacie za parking. Ustanowienie jednej kwoty dla wszystkich jest nieuczciwe, faworyzuje zamożniejszych.

- Jeśli kierowca będzie wiedział, że nie będzie miał gdzie zaparkować w mieście to nie przyjedzie do centrum samochodem.

Błędne rozwiązania, które zachęcają do korzystania z samochodów:

- Czasowe bilety nie są udogodnieniem - trudno przewidzieć w jakim czasie autobus dojedzie do celu. Bywa, że tuż przed przystankiem docelowym należy kasować kolejny bilet. Podróż przebiega w stresie: czy się dojedzie na jednym bilecie, czy jednak się nie zdąży. Bilety czasowe wymuszają konieczność posiadania w zapasie kolejnego biletu, nie jest to wygodne.

- Brak ciągłości przestrzeni publicznej w Olsztynie: miasto zostało podzielone ulicami na małe kawałeczki, dzięki temu ruch samochodowy jest płynny. Natomiast ruch pieszy i rowerowy nie - trzeba czekać albo na światłach, albo bez świateł - jest to przemieszczanie się z kawałka do kawałka, aż się dotrze do celu podróży (w bardzo niekomfortowych i niezdrowych warunkach), do tego dochodzi chlapanie przez samochody, upał potęguje dyskomfort poruszania się przy samochodach.

- W Planie mobilności MOF, w analizie SWOT jako słabą stronę wskazano „niewystarczającą

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

infrastrukturę parkingową w Olsztynie” - to jest raczej mocna strona. Brak możliwości zaparkowania powoduje wybór środka transportu publicznego, rowerowego, pieszego. Im bardziej będą dostępne parkingi (czy inne miejsca jak chodniki, trawniki służące za parking), tym bardziej nikt nie będzie chciał zrezygnować z samochodu.

- Przystanki na środku jezdni: jakie jest uzasadnienie tworzenia takich rozwiązań? Pieszy musi czekać na światłach wieloetapowych by do niego dotrzeć i by się z niego się wydobyć. Oczekiwanie na autobus/tramwaj na małym skrawku (w samym środku rozpędzonych z obu stron samochodów) jest wysoce niekomfortowe i nieprzyjemne. Przystanek na środku jezdni jest wysoce niebezpiecznym rozwiązaniem - śpieszący się na tramwaj/autobus może zostać potrącony przez pojazdy poruszające się wokół takiego przystanku.

- Buduje się niebezpieczne przejazdy dla rowerzystów, po czym niezbędne są inwestycje we wspomagające oznaczenia ostrzegawcze (znaki zwracających uwagę kierowców na wybrane, szczególnie niebezpieczne przejazdy dla rowerzystów) - nie budować niebezpiecznych przejazdów. Nie krzyżować drogi roweru i samochodu. W czasie gdy przejeżdża rower, samochód powinien stać (mieć czerwone światło). To jest najprostsze, najtańsze i najskuteczniejsze rozwiązanie. Niepotrzebne byłyby dodatkowe kolorowe oznaczenia, na które kierowcy i tak nie zwracają uwagi, a już na pewno nie stosują się do nich.

- Infrastruktura tramwajowa jest tylko utrudnieniem dla pieszych (w szczególności niepełnosprawnych, mających trudności z chodzeniem, kobiet z wózkami), rowerzystów (przechodzenie czy przejazd rowerem przez tory jest niekomfortowe i niebezpieczne np. koło roweru może zaklinować się w szynach) i samochodów. Infrastruktura niezbędna dla tramwajów potrzebuje bardzo dużo przestrzeni, znacznie więcej niż transport autobusowy. Jakie jest zatem uzasadnienie dla budowy linii tramwajowych? Wszędzie tam gdzie jeździ tramwaj może jechać autobus, po co zatem budować od zera całą infrastrukturę dla tramwajów? Ponadto tramwaj powoduje zwiększenie szerokości ulic - pieszy/rowerzysta musi przejść przez wiele pasów i jest narażony na uderzenie samochodem/tramwajem z różnych kierunków.

- Śluzy dla rowerów - są w same sobie niebezpieczne. Ponadto powodują konflikty na drodze.

- Budowa ciągów rowerowych w jezdni - nie poprawia bezpieczeństwa ani komfortu jazdy (wśród hałasu i toksycznych spalin) rowerzystów.

- „Węzły przesiadkowe” - organizowanie transportu publicznego polegającego na konieczności przesiadania się by dostać się do miejsca docelowego jest utrudnieniem - mając do wyboru tak zorganizowany transport publiczny zdecydowanie łatwiej i sprawniej użyć własny samochód. Konieczność przesiadania się z tramwaju do autobusu by dojechać do celu, potem z powrotem z autobusu do tramwaju by dotrzeć do domu nie jest żadnym usprawnieniem, ani udogodnieniem. Dawniej z jednego końca miasta na drugi można było dojechać jednym autobusem. Obecnie, po „ulepszeniach” konieczne są przesiadki (które zawsze są utrudnieniem). W Planie mobilności MOF jest zapis „W sposób oczywisty

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

niemożliwe jest zapewnienie komunikacji zbiorowej łączącej bezpośrednio każdy punkt rozpoczęcia i celu podróży.” Przecież dawniej to było realizowane, przesiadki też były, ale nie trzeba było kosztownej infrastruktury w postaci „węzłów przesiadkowych”.

„Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna jest terenem, który może wykorzystać to postanowienie poprzez rozwijanie sieci komunikacyjnej o charakterze turystycznym (trasy turystyczne, ścieżki rowerowe, aleje) łączącej obiekty turystyczne w Olsztynie z terenami rekreacyjnymi wokół” - właśnie te ścieżki są niszczone - np. teren za Carrefour -em.

- Budowa tras dla pieszych czy rowerów wzdłuż ulic nie zachęca do korzystania z tych form przemieszczania. Zamiast iść, jechać rowerem w hałasie i wdychając spaliny samochodowe, co nie jest w ogóle komfortowe, ani opłacalne wygodniej, szybciej, sprawniej i zdrowiej jest jechać samochodem.

- Działania podnoszące świadomość ekologiczną, propagujące ruch niezmotoryzowany przy jednoczesnym zwiększaniu komfortu jazdy samochodem, promocję stosowania paliw lepszej jakości lub paliw niskoemisyjnych, poprawa płynności ruchu samochodowego nie doprowadzą do rezygnacji z korzystania tych pojazdów.

- Wg Planu mobilności MOF „Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna realizuje politykę transportową zmniejszającą udział samochodu osobowego w komunikacji” i jednocześnie zakłada budowę bus pasów by przyspieszyć przejazd transportu zbiorowego - po co budować oddzielne pasy dla autobusów skoro plany MOF zakładają zmniejszenie transportu osobowego?

- Zgodnie z Planem mobilności MOF ma dojść do przeobrażenia przestrzeni naturalnej z naciskiem na nadbrzeża jezior, stawów i dorzecza Łyny w postaci punktów i tras widokowych, ścieżek dydaktycznych oraz ścieżek pieszych i rowerowych - tj. nieodwracalne niszczenie przyrody.

- Wg Planu mobilności MOF „Istotna jest także poprawa bezpieczeństwa poprzez rozbudowę i modernizację chodników i dróg rowerowych oraz zastosowanie inwestycji w pasie drogowym - oświetlenia, azylów dla pieszych”. „Azyle drogowe” - rozumiem, że autorzy mają na myśli tzw. wysepki na przejściu dla pieszych, usytuowane na środku jezdni. Wielce niekomfortowe i nieprzyjemne jest oczekiwanie w takim miejscu, gdyż stoi się w smrodzie i hałasie, ponadto nawet przy małym deszczu taki pieszy jest ochlapwany błotem przez jeżdżące samochody i z przodu i z tyłu po sam szubek głowy. Latem w takich miejscach przy gorącym powietrzu smród spalin i hałas są potęgowane. Azyle dla pieszych są same w sobie niebezpieczne (niebezpieczne jest stanie w samym środku rozpędzonych samochodów). Taka infrastruktura nie zachęca do porzucenia samochodu i korzystania z ruchu pieszego czy rowerowego. Człowiek z wygody, bezpieczeństwa i dla przyjemności podróży wybierze samochód. Te tzw. azyle służą tylko i wyłącznie samochodom, gdyż powodują to, że samochód nie musi zatrzymywać się przed przejściem dla pieszych.

- Powszechne w Olsztynie i bardzo niebezpieczne jest zachowanie kierowców polegające na tym, że gdy na jednym pasie ruchu zatrzyma się samochód, to na drugim pasie się

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

samochody nie zatrzymują. Jest bardzo wiele takich sytuacji, gdyby nie czujność pieszych to by tragicznie skończyli. Przez taką jazdę kierowców samochodów bezpieczniej jest nie iść piechotą, ani nie korzystać z roweru, tylko wsiąść w samochód, Dziwne, że tacy kierowcy nie są eliminowani. Przez niereagowanie władz takie zachowania kierowców są coraz bardziej powszechne. A chodzenie na piechotę ulicami Olsztyna coraz bardziej niebezpieczne. Od dawna za niestosowanie się do kodeksu drogowego grożą mandaty. Zachowanie kierowców pokazuje, że groźba mandatu jest zupełnie nieskutecznym sposobem na wymuszenie bezpiecznej, zgodnej z przepisami przez nich jazdy. Powinno być tak: kto nie przestrzega obowiązujących zasad i przepisów nie jeździ. To spowodowałoby eliminację tzw. piratów drogowych, samoczynnie zwiększyło by się bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego: pieszych, rowerzystów, samochodów. Zmniejszyła by się również liczba samochodów na drodze. Rozwiązanie „kto nie przestrzega obowiązujących zasad i przepisów nie jeździ” zapewne trzeba by wprowadzić z poziomu krajowego, ale Olsztyn mógłby być pionierem i przykładem w skutecznych rozwiązaniach na drogach.

- Inwestycje w wąskie drogi dla pieszych, wąskie drogi dla rowerów, szerokie, wielopasmowe drogi dla samochodów (wraz z parkingami, możliwością parkowania na chodnikach i trawnikach, gdzie popadnie) nie jest promocją niezmotoryzowanego ruchu. Takie działania promują i zachęcają do ruchu samochodowego.

- Planowane działania typu: modernizacja obecnych i budowa nowych odcinków dróg, budowa dojazdów, budowa i wdrożenie infrastruktury towarzyszącej takiej jak parkingi, inwestycje skutkujące skróceniem czasu przejazdów samochodem, wzrost bezpieczeństwa oraz podniesienie komfortu jazdy samochodem; promocja praktyk jak: oszczędności dla kierowców, poprzez mniejsze zużycie paliwa oraz zmniejszenie zużycia podzespołów samochodu rozpowszechnianie wśród kierowców wiedzy w tym temacie - są działaniami zachęcającymi do używania samochodów.

-Ekran akustyczny nie spełniają swej dźwiękoszczelnej roli (tłumią hałas w minimalnym stopniu, efekt jest niewspółmierny do nakładów), dodatkowo szpecą miasto.

- Plan mobilność MOF zakłada „umożliwienie mieszkańcom sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu”. Przesiadki są utrudnieniem. Mieszkańcy Olsztyna/gmin sąsiednich oczekiwaliby możliwości bezpośredniego dojazdu do celu. Tylko możliwość bezpośredniego dojazdu zachęci do użycia transportu publicznego czy rowerowego zamiast użycia samochodu. Przesiadki - to nie jest płynne poruszanie się po mieście. Samochodem można poruszać się najsprawniej, bez przesiadek - alternatywne środki transportu by były atrakcyjnymi zamiennikami muszą przynajmniej oferować ten sam komfort jazdy tj. dojazdy bezpośrednie, bez przesiadek, na jednym bilecie (a nie czasowych biletach), przy łatwo dostępnych przystankach (nie na środku jezdni).

Rozwiązanie: puścić linię ciągłą np. z Rusi przez Bartąg do dworca w Olsztynie (i zastosować podobny schemat z innych gmin). Autobus/bus przejeżdżał by przez środek miasta, pasażer gdziekolwiek by wysiadł miał by możliwość dojścia/ dojechania innym autobusem do celu podróży. Plany typu konieczność dojechania do granic Olsztyna,

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

budowa specjalnych parkingów by się potem przesiąść na tramwaj, a potem na autobus są przekombinowane i mijają się z celem. Proste rozwiązania są najskuteczniejsze i najtańsze (bez konieczności budowy parkingów, torów tramwajowych), po prostu puścić autobus. Kwestie rentowności połączeń, i kto ma za to płacić i ile powinny być przedmiotem rozważań władz i to do nich należy wypracowanie optymalnego rozwiązania w tej kwestii. Planowane kombinacje są skomplikowane i nikomu niesłużące. Jeśli miasto i gminy nie dojdą do porozumienia w tej kwestii to ułatwić wykorzystanie tej luki prywatnym przewoźnikom (busom). Takie rozwiązanie nie będzie droższe i trudniejsze od budowy parkingów przed miastem w celu pozostawienia samochodu. Mieszkańcy gmin wypowiedzieli się jasno, że nie będą dojeżdżać do rogatek Olsztyna, by potem przesiąść się na inny środek transportu. Zatem budowa takich parkingów nie znajduje uzasadnienia. Co więcej planowane parkingi park& ride będą stale zajęte przez blisko mieszkających zmotoryzowanych. Budowanie coraz większej ilości parkingów jest sprzeczne z założeniem zmniejszenia ruchu samochodowego.

26 lutego 2017, 20:20

- Wprowadzić całkowity zakaz wjazdu samochodów do lasu za Carrefour-em (od ul. Krasickiego do ul. Pstrowskiego)! Wspomniany odcinek niegdyś stanowił miejsce odpoczynku, spacerów, uprawiania różnych sportów (np. biegania, jazdy na rolkach). To miejsce służyło pieszym i rowerzystom jako ciąg komunikacyjny z Jarot i Pieczewa do ul. Pstrowskiego, i z jez. Skanda. Przywróć teren lasu dla mieszkańców!

- Wykluczyć ruch samochodowy ulicą Żurawia, której to prowadzi szlak turystyczny. Natężenie ruchu tam jest tak duże, że nie ma mowy o możliwości bezpiecznego przejścia w tamtym miejscu. W porze suchej przejeżdżające samochody wzbijają tumany kurzu, co powoduje, że pieszy/rowerzysta w tym kurzu jest niewidoczny dla jeżdżących tamtędy samochodów. Przy niewielkim deszczu pieszy/rowerzysta jest ochlapywany błotem przez samochody. Spacer w tym miejscu jest nieprzyjemny i niebezpieczny, a przecież wiedzie tamtędy pieszy szlak turystyczny. Kiedyś to miejsce służyło do rekreacji, odpoczynku (biegania, spacerów), teraz z uwagi na natężenie ruchu nie nadaje się do tego celu. Miejsc do rekreacji jest coraz mniej, gdyż tereny zielone są zajmowane na potrzeby samochodów. Samochody mają wiele innych możliwości, przecież cała infrastruktura jest budowana z myślą o transporcie drogowym. Dla pieszych i rowerzystów nie przeznacza się tyle przestrzeni, wręcz zabiera się tego typu miejsca na drogi dla samochodów. Przywrócić ten odcinek drogi dla pieszych i rowerzystów.

- Nie wycinać drzew - drzewa osłaniają przed hałasem ulicznym i zanieczyszczeniami, upiększają miasto i wpływają na lepsze samopoczucie mieszkańców. Przyjemniej się mieszka, pracuje, spędza wolny czas, przyjeżdża do miasta, gdzie jest bujna zieleń (nie chodzi tu o kwietniki miejskie pośrodku ulicy). Wycinka drzew, np. nad jeziorem długim jest okradaniem mieszkańców z tego co mieli najlepsze - z natury.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

- Zrezygnować z budowy tramwajów. Tramwaje generują hałas, zabierają dużo przestrzeni miejskiej. Sprawiają, że ulice są szersze, niż jest to potrzebne. Tory są utrudnieniem dla pieszych, rowerzystów i samochodów. A przede wszystkim są zupełnie niepotrzebne - wszędzie tam gdzie jedzie tramwaj może dojechać autobus, który nie potrzebuje tak gigantycznej infrastruktury i nie zabiera tyle przestrzeni.

02 marca 2017, 20:49

Budujecie chodniki tuż przy samych ulicach. W efekcie nawet przy niewielkim deszczu pieszy czy rowerzysta jest ochlapywany przez samochody. Wprowadziliście dla pieszych przyciski na przejściach dla pieszych - przy niewielkim deszczu niemożliwe jest użycie tego przycisku, gdyż samochody ochlapują błotem chodniki. By nie zostać ochlapanym pieszy musi trzymać się jak najdalej od ulicy. Konieczność wciskania przycisków na przejściach dla pieszych skutkuje tym, że pieszy/ rowerzysta jest ochlapywany przez samochody. Jak ww. rzeczywistość ma zachęcić do rezygnacji z używania samochodów na rzecz pieszego przemieszczania się czy korzystania z rowerów, autobusów?

Rozwiązanie: budowa szerokich chodników, daleko od ulic, likwidacja przycisków dla pieszych na przejściach dla pieszych. W przypadku braku miejsc na szerokie chodniki - zwęzić ulice.

Najwięcej przestrzeni przeznaczanie dla samochodów, co skutkuje tym, że najczęściej, najchętniej mieszkańcy będą używali samochodów, bo cała infrastruktura miasta jest tak dostosowana, by poruszanie się samochodem było jak najszybsze, najbardziej dogodne i najwygodniejsze.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Odpowiedź zbiorcza:

Poniższe punkty odpowiadają na zgłoszone postulaty:

- Wbrew zgłoszonym uwagom, głównym celem planu mobilności jest zapewnienie mobilności na wysokim poziomie, przy nadrzędnym udziale komunikacji zbiorowej oraz alternatywnych form transportu (takich jak ruch rowerowy i pieszy), a nie promowanie transportu samochodowego. Ponadto plany inwestycyjne jednostek objętych planem zapewniają utrzymanie trendu ku zrównoważonemu systemowi transportowemu, zgodnie z założeniami tego dokumentu.
- Mając na uwadze rozwój miasta, w tym powstawanie nowych terenów mieszkaniowych i usługowych, nie ma możliwości zapewnienia wszystkim użytkownikom komunikacji zbiorowej bezpośrednich połączeń. W takim przypadku istotna jest integracja transportowa w węzłach przesiadkowych oraz zaspokojenie wszystkich postulatów transportowych, wpływających na atrakcyjność transportu zbiorowego, jak odpowiednia częstotliwość, punktualność, zapewnienie bezpieczeństwa, komfortu podróży i oczekiwania na przystanku oraz dostępu do informacji pasażerskiej.
- Ciągi piesze i rowerowe, obok funkcji rekreacyjnej, są nierozzerwalnie związane z przestrzeniami publicznymi w mieście. Ponadto, niektóre z dróg rowerowych w mieście pełnią funkcję rekreacyjną, inne - komunikacyjną. Drogi o charakterze komunikacyjnym są realizowane zgodnie z potrzebami komunikacyjnymi użytkowników oraz możliwościami terenowymi.
- Zasady poruszania się rowerzystów reguluje ustawa Prawo o ruchu drogowym. Ponadto wszyscy uczestnicy ruchu drogowego są zobowiązani do przestrzegania przepisów.
- Plan nie zawiera jedynie wskazań dotyczących wytyczania i budowy nowych ciągów rowerowych. W oparciu o dokumenty miejskie zawiera także katalog rozwiązań infrastrukturalnych i organizacyjnych na rzecz rozwoju systemu komunikacji rowerowej, czyli rozwiązania optymalizujące wykorzystanie istniejącej sieci drogowej, możliwie szerokie wprowadzanie zmian organizacji ruchu (wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów, organizowanie kontraruchu rowerowego itp.) oraz wykorzystywanie elementów tzw. „niewidzialnej” infrastruktury rowerowej (np. ulice o ruchu uspokojonym, strefy zamieszkania, reorganizacja sposobu parkowania, regulacja dostępności ulic).
- Plan będzie zawierał wskazania dotyczące zapewnienia minimalnej szerokości chodników. Budowanie wysokich krawężników jest rozwiązaniem utrudniającym poruszanie się osób o ograniczonej zdolności ruchowej (osoby niepełnosprawne, starsze, osoby z wózkami dziecięcymi itp.). Są inne dostępne środki rozwiązujące problem parkowania na chodnikach, jak np. zakazy parkowania, stawianie słupków czy kwietników.
- Plan mobilności odwołuje się do zapisów „Standardów technicznych infrastruktury rowerowej dla sieci dróg rowerowych Olsztyna”, które zawierają katalog rozwiązań infrastrukturalnych zapewniających bezpieczne parkowanie rowerów.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

- Konsekwentna realizacja celów planu mobilności będzie sprzyjać rozwijaniu sieci komunikacyjnej o charakterze turystycznym.
- „Niewystarczająca infrastruktura parkingowa w Olsztynie” dotyczy możliwości zaparkowania przy obiektach użyteczności publicznej.
- Równoległe funkcjonowanie biletów jednorazowych i czasowych jest rozwiązaniem pozostawiającym swobodę wyboru płatności za korzystanie z usług transportu zbiorowego według indywidualnych potrzeb użytkowników, bilety czasowe są korzystnym rozwiązaniem w podróżach z przesiadką.
- Nie ma możliwości ustalenia opłat parkingowych, będących % od zarobków.
- Przez teren między ul. Krasickiego i Pstrowskiego przebiegać będzie nowa ul. Pstrowskiego, będąca zjazdem do węzła Szczęsne na obwodnicy Olsztyna.
- Ekran akustyczny, także w formie nasadzeń, są jedną ze skutecznych form zmniejszania uciążliwości hałasu w mieście. Plan przedstawia katalog rozwiązań, które mogą być stosowane w ramach potrzeb i możliwości.
- Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Obecnie osiągnięcie porozumienia w tej sprawie jest trudne.
- Wycinka drzew jest regulowana przepisami, na które jednostki objęte planem nie mają wpływu. Zgodnie z zapisami planu, zrównoważony rozwój mobilności wskazuje na potrzebę traktowania obszarów o korzystnych uwarunkowaniach do rozwoju transportu niezmotoryzowanego bądź terenów o wysokich walorach środowiskowych ze szczególną uwagą pod kątem wprowadzania inwestycji.
- Azyle dla pieszych nie zwalniają kierowców z obowiązku ustąpienia pierwszeństwa pieszym na przejściach dla pieszych, ułatwiają przejście osobom, które z jakichkolwiek przyczyn poruszają się wolno.
- Śluzы rowerowe są rozwiązaniem wprowadzającym priorytet dla rowerzystów w kolejce przed światłem. Odbieranie ich jako niebezpieczne może wynikać z faktu, że są rozwiązaniem relatywnie nowym i nie przez wszystkich znanym. Rowerzysta, który czuje się niekomfortowo nie musi z niej korzystać.
- Pierwszeństwo regulują przepisy, sygnalizacja świetlna ustala pierwszeństwo naprzemiennie dla kolejnych użytkowników.
- Przystanki komunikacji zbiorowej są ulokowane z uwzględnieniem możliwości poprowadzenia linii komunikacyjnej; źródła i cele podróży ulokowane są po różnych stronach dróg, przez co zazwyczaj jest konieczność przekroczenia jezdni.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

6 Spotkania konsultacyjne

W ramach działań diagnostycznych przeprowadzono spotkania konsultacyjne dotyczące założeń do opracowania planu. Na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna odbyło się 6 spotkań otwartych w dniach 6-10.02.2017 r. - kolejno w:

- Stawigudzie - dnia 6.02,
- Olsztynie - dnia 7.02,
- Barczewie i Dywitach - dnia 8.02,
- Jonkowie - dnia 9.02,
- Gietrzwałdzie - dnia 10.02.

Spotkanie w Olsztynie moderował pan Jerzy Kawa, prezes Oddziału Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego w Olsztynie i pracownik naukowo-dydaktyczny Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, w Katedrze Ekonomii i Administrowania Instytucjami Publicznymi. O organizację zadbał przedstawiciel firmy Refunda Sp. z o.o. wraz z lokalnymi władzami.

Ponadto w ramach konsultacji społecznych dnia 13.02.2017 r. odbyło się spotkanie informacyjne Platformy Ekomobilności Miejskiej, a 2.03.2017 r. - wspólne posiedzenie Komisji Inwestycji i Rozwoju z Komisją Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska.

Podczas każdego ze spotkań w formie prezentacji multimedialnej przekazano informacje dotyczące założeń zrównoważonej mobilności miejskiej, a następnie zachęcono do rozmowy nad wyzwaniem dotyczącym mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna oraz podzielenia się zauważanymi niedogodnościami i osobistymi preferencjami. Zapewniono też możliwość bezpośredniej odpowiedzi na zgłaszane wątpliwości.

Uwagi, które zostały zgłoszone ustnie na spotkaniach i nie zostały później przekazane na piśmie, znajdują się w załączniku nr 2 do niniejszego raportu. Łącznie jest ich 20, a sposób ich rozpatrzenia przedstawia się następująco:

- uwzględniono: 9, w tym bez zmian w dokumencie: 5;
- częściowo uwzględniono: 4;
- nie uwzględniono: 6;
- opinia: 1.

Przebieg konsultacji społecznych został uwieczniony w postaci nagrań audio i wideo, a następnie opracowany jako protokoły ze spotkań, które wraz z listami obecności stanowią załącznik nr 3 do niniejszego raportu.

Data sporządzenia : 31.03.2017 r.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Załącznik nr 1. Odpowiedzi na uwagi i wnioski złożone w ramach konsultacji społecznych

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
1.	Mieszkaniec Olsztyna	Utworzenie nowego przystanku autobusowego przy ul. Jagiellońskiej w okolicach blok nr 47-49	Między przystankiem Bydgoska a Limanowskiego odległość ponad 800 m	Nie uwzględniono	W planie mobilności, jako dokumencie strategicznym, nie wskazuje się lokalizacji budowy przystanków. Dokument zawiera jedynie ogólne wytyczne w zakresie lokalizacji, modernizacji i budowy nowych przystanków (co powinno się znajdować na przystanku, jak powinno być urządzone otoczenie itp.). Z informacji uzyskanych przez Wykonawcę wynika, że lokalizacja przystanku we wnioskowanym miejscu jest planowana przy modernizacji ul. Jagiellońskiej.
2.	Michelin Polska S.A. Olsztyn	Dostarczymy informacje o ilości osób dojeżdżających do pracy do Michelin Polska S.A> z MOF do 17.02.2017	Chcemy pokazać, ile osób dojeżdża z gmin ościennych, aby dać im impuls do działania w kierunku poprawy komunikacji publicznej z tych gmin do miasta Olsztyn.	Uwzględniono	Rozdział 3.1.6 „Dojazdy do pracy” uzupełniono o otrzymane dane, jako przykład.
3.	Mieszkaniec Olsztyna*	Pragnę przedłożyć wniosek w związku z planem mobilności obszaru miasta Olsztyna. Dotyczy on przystąpienia do oferty	W chwili obecnej w celu przejazdu do stacji Gutkowo znajdującej się na terenie miasta Olsztyna zakupuję bilet normalny do Dobrego Miasta w promocyjnej cenie 4.00 zł. Istnieje oczywiście możliwość zakupu biletu	Nie uwzględniono	Oferta „Połączenie w dobrej cenie” jest ofertą przewoźnika kolejowego Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		kolejowego systemu promocji biletów jednorazowych „Połączenie w dobrej cenie ” na odcinku Olsztyn - Gutkowo i z powrotem.	do stacji Gutkowo jednak w cenie 4.40 zł. Sumę taką płacę w drodze powrotnej. Włączenie do systemu promocji przejazdów na tym odcinku, może być rozsądną alternatywą komunikacyjną. Uważam jednocześnie, iż przy odrobinie dobrej woli, skalkulowana cena biletu promocyjnego na tej trasie mogłaby być niższa niż 4.00 zł.		
4.	Forum Rozwoju Olsztyna*	1. Czytając MOF, już na jednej z początkowych stron rzuca się w oczy “ograniczenie spadku liczby podróżujących komunikacją miejską”. Nie zakładają Państwo wzrostu liczby podróżujących transportem publicznym. Proszę o uzasadnienie takiego założenia.		Uwzględniono	Zapis został zmieniony na wzrost udziału komunikacją miejską w ogóle podróży
5.		2. Wyniki ankiety CAWI. Proszę o podanie danych nt. marginesu błędu oraz poziomu ufności. Co do samej ankiety, dwie grupy osób: poniżej 19 roku życia, a także powyżej 64 roku życia są niedostatecznie reprezentowane, pierwsza z nich stanowi 10% społeczeństwa, druga 20%. Są to dwie grupy, które ze względu na prawo lub wiek, zdecydowanie częściej korzystają ze środków transportu publicznego, a także poruszają się pieszo i taksówkami. Warto też zwrócić uwagę, że już w 2025 ta druga grupa ma stanowić 25% społeczeństwa MOFu.		Nie uwzględniono	Ankieta miała charakter informacyjny. Jej głównym celem było poszerzenie grupy uczestników konsultacji społecznych, poznanie opinii mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na temat mobilności i skonfrontowanie opinii mieszkańców Olsztyna z opiniami mieszkańców gmin ościennych. Fakt starzenia się społeczeństwa został wskazany w rozdziale 3.1.1.
6.		3. W podpunkcie 3.3.3 Powietrze atmosferyczne, nie wspominają Państwo o przekroczonych w Olsztynie normach. Więcej możecie Państwo znaleźć w:		Uwzględniono	Podany rozdział zawierał zapis o przekroczeniu norm. Informacje w nim zawarte pozyskane były z

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		http://bip2.warmia.mazury.pl/akty/10356/uchwala-w-sprawie-okreslenia-programu-ochrony-powietrza-dla-strefy-miasto-olsztyn-ze-względu-na-przekroczenie-poziomu-dopuszczalnego-pyl-u-pm10.html Wnioskuje o umieszczenie tej informacji.			dokumentu podanego w linku. Do rozdziału zostało dopisane źródło danych oraz bardziej szczegółowe informacje.
7.		4. W podpunkcie 3.3.4 Hałas - korzystają Państwo z mapy dostarczonej przez miasto Olsztyn, została ona wykonana w roku 2009, czyli 8 lat temu. Już wtedy w wielu miejscach, w których jest wysoki poziom gęstości zaludnienia (np. ul. Limanowskiego) poziom natężenia hałasu sięga 79.83 dB. Wg danych ZDZiT udział transportu indywidualnego w tym samym czasie uległ zwiększeniu, a to właśnie transport jest głównym źródłem hałasu. Dlatego też wnoszę o to, aby wykonać aktualną mapę akustyczna dla miasta Olsztyna, w szczególności dla obszarów o wysokiej gęstości zaludnienia, gdzie istnieją przesłanki ku temu, że normy mogą tam być przekroczone. Taki pomiar powinien zostać wykonany co roku w miejscach o najwyższych natężeniach hałasu. Wpisuje się to w jeden z głównych celów, czyli "poprawa bezpieczeństwa, redukcja zanieczyszczenia powietrza i ograniczenie nadmiernego hałasu", a także "wzrost atrakcyjności obszaru objętego planem zrównoważonej mobilności". Wydaje się, że jest wręcz kluczowym czynnikiem aby umożliwić "postrzegania jako interesującego miejsca do życia". Wnioskuje o dodanie dodatkowego wskaźnika, poziom natężenia hałasu. Celem powinno być zmniejszenie natężenia hałasu.		Częściowo uwzględniono	Corocznie wykonywany jest RAPORT Z REALIZACJI PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM, który stwierdza prawidłową realizację programu, nie jest zatem zasadne powielanie danych monitoringowych w dwóch dokumentach. Plan mobilności odnosi się zatem do map akustycznych i wskazuje konieczność redukcji poziomu hałasu. Poza tym wprowadzenie wskaźnika dotyczyć by musiało całego MOF a obecnie gminy nie prowadzą cyklicznych pomiarów natężenia hałasu co uniemożliwia agregacji danych do jednego typu wskaźnika
8.		5. Istnieje wiele opracowań wskazujących na zależność poziomu natężenia dźwięku proporcjonalną do prędkości: http://www98.griffith.edu.au/dspace/bitstream/handle/10072/43557/76680_1.pdf?sequence=1		Nie uwzględniono	Za kontrolę i ewentualne ukaranie sprawców wykroczeń odpowiada Policja. Jednostki samorządu

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		Wg zacytowanego badania, prędkość powyżej 50 km/h powoduje przekroczenie poziomu natężenia hałasu 65dB. Warto podkreślić, że zgodnie z art. 337a Prawa ochrony środowiska, naruszenie warunków decyzji o dopuszczalnym poziomie hałasu, stanowi wykroczenie. Z perspektywy mieszkańca, mogą powiedzieć, że kierowcy lekceważą przepisy ruchu drogowego i nie przestrzegają ograniczenia prędkości, a także stosują zmodyfikowane tłumiki, które mają z założenia być głośniejsze. Wnioskuje o badanie prędkości poruszania się samochodów na newralgicznych ulicach, w szczególności szczytowe (maksymalne) prędkości. Na tej podstawie można określać szacunkowo jak często normy hałasu są przekraczane.			terytorialnego nie posiadają narzędzi by na tej podstawie ograniczać hałas ze źródeł wskazanych przez zgłaszającego uwagę.
9.		6. Zgodnie z wpisem: http://www.grzymowicz.pl/Post/110/%C5%BCycie-ludzkie-ma-pierwsze%C5%84stwo kierowcy nagminnie przejeżdżają na czerwonym świetle. Sam dwukrotnie otarłem się o śmierć przez kierowcę, który zignorował czerwone światło. Wpływa to w kluczowy sposób na bezpieczeństwo i atrakcyjność przestrzeni. Wnioskuje o zliczanie i podawanie dziennych statystyk. Celem powinna być eliminacja takich sytuacji.		Uwzględniono	Umieszczono stosowny zapis w rozdziale 6.4 Kierunki rozwoju bezpieczeństwa drogowego.
10.		7. W wielu projektach drogowych w Olsztynie, chodniki nie pojawiają się po obydwu stronach drogi tylko po jednej, a szerokość jest ograniczana do 1,5m, a czasami mniej, podczas gdy przepisy jasno mówią, że 1,5m dopuszczalne jest w sytuacjach wyjątkowych, a taką sytuacją nie jest arbitralna decyzja o poszerzeniu pasów jezdni, ani chęć utworzenia miejsc parkingowych. Pasy jezdni w tym samym miejscu często są ponadwymiarowe (t.j. projektuje się pasy o szerokości 3.5		Częściowo uwzględniono	Nie ma możliwości ustalenia jednolitego wskaźnika dotyczącego szerokości chodników, który obowiązywałby w Olsztynie oraz na terenach gmin w ramach MOF. Celem podkreślenia istotności realizacji potrzeb uczestników ruchu niezmotoryzowanego, do

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		metra, podczas gdy przepisy wymagają 2.75m). Dlatego wnoszę o zapisanie we wskaźnikach długość chodników o szerokościach: poniżej 1,5m, 1,5-2m, co najmniej 2m. Suma długości chodników powinna rosnać, przy czym procentowy udział chodników węższych niż 2m powinien maleć.			dokumentu została dodana rekomendacja uwzględniania zasad projektowania uniwersalnego.
11.		8. Cytując fragment dokumentu: “Piesi oraz rowerzyści borykają się z długim czasem oczekiwania na zmianę świateł, a przyciski im służące często działają wadliwie. Szczególnie dla osób niepełnosprawnych niebezpieczny jest brak spójnego dźwięku sygnalizacji.” Ponieważ, ZDZiT akceptuje wszystkie programy sygnalizacji świetlnej, wnoszę o dodanie do wskaźników: czas oczekiwania potrzebnego poruszającemu się pieszo na przejście przez drogę: średnią, medianę oraz kwartyle (25%, 50%, 75%). Sposób obliczania: czas liczony od momentu, gdy zielone światło zaczyna mrugać, do momentu, gdy ponownie pojawi się zielone. W przypadku przejść dwuetapowych, od momentu mrugania zielonego na pierwszym etapie, do momentu gdy zapali się zielone na ostatnim etapie. Ten wskaźnik może być monitorowany na bieżąco, wraz ze zmianami w programach sygnalizacji. Wszak już teraz zwraca się na to uwagę przy akceptacji projektów, prawda?		Nie uwzględniono	Wskaźnik dotyczący długości podawania sygnału czerwonego nie będzie miarodajny ze względu na różnorodne sposoby działania sygnalizacji. W przypadku sygnalizacji wzbudzonej długo podawane światło czerwone oznacza brak oczekujących na światło zielone.
12.		9. Transport prywatny powinien zostać włączony do systemu informacji pasażerskiej w Olsztynie. Powinien zostać utworzony wskaźnik: ilość prywatnych przewoźników, którzy nie uczestniczą w systemie informacji. Za 7 lat powinien on wynosić 0. Prywatni przewoźnicy powinni być zachęceni do montowania urządzeń monitorujących czasy przejazdu.		Nie uwzględniono	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym nie daje możliwości narzucenia takich standardów dla przewoźników prywatnych. Gminy nie mają możliwości narzucenia prywatnym przewoźnikom włączenia się do systemu

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					informacji pasażerskiej.
13.		10. Popularyzacja transportu publicznego powinna polegać m.in. na ułatwieniu nabywania biletów. Obecnie można wykupić roczny abonament parkingowy, nie ma jednak możliwości kupienia rocznego biletu. Wnioskuje o dodanie do celów, opracowanie takiego systemu biletów, który premiowałby catoroczne bilety, a także poruszanie się całych rodzin transportem publicznym.		Częściowo uwzględniono	Zapis o biletach długookresowych został dodany w rozdziale 6.2 Kierunki rozwoju transportu publicznego. W kwestii podróży rodzinnych funkcjonuje bilet dużej rodziny.
14.		Poniższe dwa wskaźniki mogą być aktualizowane na bieżąco przy użyciu rozkładów jazdy i danych z GPS. 11. Wnioskuje o dodanie wskaźnika: odległość od przystanku komunikacji miejskiej, z której odjeżdża autobus z częstotliwością co najmniej raz na 20 minut. Powinna to być mapa z kolorami oznaczającymi odległości.		Częściowo uwzględniono	W dokumencie zawarto rekomendację do stworzenia map dostępności do przystanków dla całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna.
15.		12. Wnioskuje o dodanie wskaźnika: czas dojazdu komunikacją miejską do najważniejszych punktów docelowych.		Częściowo uwzględniono	W dokumencie zawarto rekomendację do stworzenia map dostępności do przystanków dla całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna.
16.		13. Wnioskuje o dodanie wskaźnika: jak daleko może dotrzeć osoba ze swojego miejsca zamieszkania na piechotę lub przy pomocy transportu publicznego w czasie 10, 20, 30 minut.		Częściowo uwzględniono	W dokumencie zawarto rekomendację do stworzenia map dostępności do przystanków dla całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna.
17.		14. Wnioskuje o dodanie wskaźnika: jaki procent stanowią cywilizowane przystanki, czyli wyposażone w ławki, zadaszone i		Nie uwzględniono	Właścicielami i zarządcami przystanków są różnorodne

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		chroniące przed wiatrem.			podmioty (nie tylko jednostki terytorialne wchodzące w skład MOF). W rozdziale 6.2.3 został opisany standard modernizowanych i nowych przystanków wraz z rekomendacją odnośnie stosowania tych standardów co do jurysdykcji gmin.
18.		15. Wnioskuje dodanie wskaźnika: ilość ponumerowanych miejsc parkingowych. Pozwoli znać dokładnie, które miejsca są zajęte. Możliwość zakupu biletu przez system komputerowy lub popularne dzisiaj smartfony. W wielu krajach stosowany jest system, gdzie miejsca parkingowe są jasno oznaczone.		Nie uwzględniono	W strefach płatnego parkowania liczba miejsc jest stała (miejsca są wyznaczone, niewielkie różnice mogą wynikać z długości aut na parkingach równoległych). W Olsztynie jest możliwość skorzystania z usługi SkyCash mobiParking, która pozwala na dokonywanie opłat za pomocą telefonu w strefach płatnego parkowania.
19.		Wskaźnik nr 1. Punktualność. Obecnie zapisany wskaźnik jest zbyt ogólny. Należy dokładniej opisać co ma być mierzone, tj. % pojazdów przyjeżdżających, odjeżdżających dokładnie o czasie z rozkładu, następnie % pojazdy mieszczących się w 2, 5, 10, 15 minutowym oknie czasowym. Ponieważ każdy autobus posiada GPS, możemy bez najmniejszego problemu generować takie statystyki z częstotliwościami: dziennie, tygodniowo, miesięcznie,		Częściowo uwzględniono	Wskaźnik punktualność zostanie doprecyzowany - jako odjazd punktualny będzie traktowany odjazd w przedziale od minuty przed do trzech minut po czasie (+1 -3).

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		kwartalnie i rocznie.			
20.		Wskaźnik nr 3. Priorytet dla komunikacji zbiorowej. Tzw. "priorytet" komunikacji miejskiej to slogan. Można go zwiększyć mówiąc, że tak jest. Należy mierzyć konkrety, np. średni i maksymalny czas oczekiwania pojazdów komunikacji miejskiej na danym skrzyżowaniu.		Nie uwzględniono	Nie ma możliwości powiązania wprost długości czasu oczekiwania z sygnałami na skrzyżowaniu (w ruchu drogowym postoje mają różne powody).
21.		Wskaźnik nr 5. Długość buspasów. O niczym nie mówi, zbudowanie buspasów w ciągu drogi, która i tak ma 2 albo 3 pasy ruchu, nie poprawia drastycznie sytuacji transportu miejskiego. Wydzielenie buspasu z 2 pasowej drogi, w miejscu gdzie transport publiczny regularnie łapie opóźnienia jest kluczowe. Wnoszę o zamianę usunięcie lub zamianę na "czas oszczędzony przez mieszkańców dzięki wybudowaniu buspasów", który powinien być iloczynem średniego zapętnienia autobusów oraz czasu, który autobusy oszczędziły dzięki buspasom.		Nie uwzględniono	Wskaźnik „długość buspasów” jest zasadny. Wydzielenie pasów dla autobusów poprawia nie tylko czas jazdy, ale również punktualność (przewidywalność czasu jazdy).
22.		Wskaźnik nr 9. Liczba sprzedanych biletów komunikacji publicznej. Duże znaczenie ma udział ilość abonamentów, tj. biletów miesięcznych. To na taką formę biletu decydują się regularnie korzystający z transportu publicznego. Dlatego wnioskuję, o dodatkowe wydzielenie wskaźnika % abonamentów.		Częściowo uwzględniono	Wskaźnik 9. został zmieniony na „Liczba sprzedanych biletów okresowych”
23.		Wskaźnik nr 13. Wskaźnik motoryzacji. Niewiele mówi o sposobie poruszania, w miastach takich jak np. Zurych, wskaźnik motoryzacji wynosi ponad 500 samochodów na 1000 osób, ilość podróży transportem publicznym i pieszo przekracza 70%.		Nie uwzględniono	Wskaźnik motoryzacji jest zasadny - mówi o poziomie wypełnienia obszaru samochodami, co przekłada się na problemy z parkowaniem, liczba samochodów odzwierciedla także stosunek mieszkańców do mobilności i komunikacji.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
24.		Wskaźnik nr 14. Średni dobowy ruch. ITS posiada możliwość liczenia pojazdów, nie ma żadnego powodu, żeby nie monitorować sytuacji na bieżąco.		Uwzględniono	W ramach wskaźnika zostaną wskazane skrzyżowania, z których będą brane do wyliczenia wskaźnika.
25.		Wskaźnik nr 17. Liczba miejsc parkingowych w ramach systemu P&R. Na bieżąco powinien być badany poziom zapętnienia. Tylko w ten sposób można weryfikować sens budowy P&R, a także zapotrzebowanie na kolejne miejsca parkingowe w danej okolicy. Nie widzę przeszkód ku temu by liczbę miejsc parkingowych uaktualniać na bieżąco.		Częściowo uwzględniono	Dodano wskaźnik z poziomem zapętnienia z zaznaczeniem że wskaźnik będzie brany pod uwagę po uruchomieniu P&R. Ponadto w dokumencie znajduje się rekomendacja dot. sporządzenia analizy ilości miejsc postojowych i miejsc P&R
26.		Wskaźnik nr 18. Liczba miejsc parkingowych w ramach systemu K&R. Tak samo jak wskaźnik 17.		Nie uwzględniono	Parkingi K&R co do zasady służą tylko do krótkiego zatrzymania się w celu podwiezienia pasażera pod szkoła/urzędem, zatem nie ma zasadności uzupełniania wskaźnika poziomem zapętnienia.
27.		Wskaźnik nr 20. Liczba skrzyżowań objętych systemem ITS. W jaki sposób samo podpięcie do ITS przyczynia się do poprawy? To jest środek, a nie cel.		Opinia	Wpięcie skrzyżowań do ITS pozwala na zastosowanie obszarowego sterowania sygnalizacją, a także powiększa obszar nadzoru i prowadzenia statystyk dotyczących ruchu i zdarzeń drogowych.
28.		Wskaźnik nr 31. Gęstość rozmieszczenia stojaków i parkingów rowerowych. Gęstość powinna być mierzona z uwzględnieniem ilości punktów docelowych i liczby mieszkańców. Wnioskuje o pomiar ilości/gęstości na ilość ludzi na danym osiedlu. To będzie nas		Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Zgodnie z opisem wskaźnika odnosi się on do liczby mieszkańców miasta, gminy i osiedli.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		bronić przed sytuacją, gdzie stojaki stawiane są tylko na Starym Mieście miasta Olsztyn. Pozwoli też monitorować sytuację w poszczególnych gminach.			
29.		Wskaźnik nr 43. Długość sieci pieszej. Analogicznie jak powyżej, z podziałem na osiedla lub obszary, oraz rodzaj sieci (wcześniejszy punkt nr 7).		Nie uwzględniono	Nie ma możliwości ustalenia jednolitego wskaźnika dotyczącego szerokości chodników, który obowiązywałby w Olsztynie i na terenach wiejskich w ramach MOF. Celem podkreślenia istotności realizacji potrzeb uczestników ruchu niezmotoryzowanego, do dokumentu zostanie dodana rekomendacja uwzględniania zasad projektowania uniwersalnego.
30.	Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie*	Str. 11 - jako jedną z korzyści odpowiednio prowadzonej polityki mobilności podaje się „ograniczenie spadku liczby podróżujących komunikacją miejską” - takie sformułowania sugeruje spadek liczby pasażerów komunikacji miejskiej, podczas gdy w ostatnim roku osiągnięto wzrost tej wielkości,		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
31.		Str. 55 - na liście stacji i przystanków kolejowych na linii nr 220 w obrębie MOF brakuje przystanku Olsztyn Zachodni,		Uwzględniono	Przystanek został dodany
32.		Str. 62 - ostatnie zdanie na stronie brzmi nielogicznie: „(...) oraz utrzymanie zintegrowanych systemu transportu publicznego”,		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
33.		Str. 65 - w działaniach w ramach utworzenia „regionalnego centrum komunikacyjnego” podaje się „przebudowę obwodnicy Olsztyna” - powinno być „budowę obwodnicy Olsztyna”,		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
34.		Str. 68 - wśród miejsc wymagających sprawnych połączeń wskazuje się strefę mieszkaniową „Sady” - o jakie miejsce chodzi?,		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
35.		Str. 72 - nielogicznie brzmiące zdanie w 3 akapicie od góry:		Uwzględniono	Zapis został zmieniony

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
36.		„Równie istotnymi są inwestycje nieinwestycyjne (...)”, Str. 80 - spis pracodawców MOF Olsztyna podany w tabeli jest bardzo niespójny z opracowaniem na stronie 52 (np. na str. 52 podaje się, że na terenie MOF znajduje się 5 firm zatrudniających ponad 1000 pracowników i zlokalizowane są one wyłącznie w Olsztynie, a na str. 80 wymienia się tylko 3 takie firmy, z czego jedną z terenu gminy Dywity) - należałoby zweryfikować lub ujednoczyć źródła danych,		Uwzględniono	Dane zostały ujednoczone.
37.		Str. 83 - tabela z generatorami ruchu w postaci instytucji - pomijając liczne powtórzenia, literówki i niespójną formę podawania adresów - należałoby zastanowić się nad sensem szczegółowego wypisywania takich miejsc, jak świetlice czy małe Domy Pomocy Społecznej, skoro w dalszej części dokumentu nie wymienia się np. sklepów wielkopowierzchniowych, będących bez porównania większymi generatorami ruchu,		Uwzględniono	Lista generatorów ruchu została zweryfikowana i przeniesiona do załącznika.
38.		Str. 97 - tabela z generatorami ruchu z dziedziny kultury, sportu i rekreacji - jako adres Warmińsko-Mazurskiej Filharmonii im. F. Nowowiejskiego podaje się ul. Kanafojskiego 1,		Uwzględniono	Lista generatorów ruchu została zweryfikowana i przeniesiona do załącznika.
39.		Str. 102 - 104 - tabela z wykazem linii organizowanych przez ZDZiT - nagłówek kolumny mówi o „orientacyjnej liczbie kursów w dni robocze / szkolne”, a w tabeli podaje się w większości przypadków wartości dla <u>dni roboczych szkolnych</u> , ale w przypadku linii 103, 130 oraz sezonowej 307 wartości dla <u>dni roboczych wolnych od nauki szkolnej</u> - zaniżone w stosunku do dni roboczych szkolnych ok. 2-krotnie.		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
40.		Str. 104 - tabela z wykazem linii organizowanych przez ZDZiT - linia 113 - literówka w nazwie DAJTKI („DAJTK”),		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
41.		Str. 105- tabela z wykazem linii organizowanych przez ZDZiT - linie 201, 203, 205 - usunięto nazwy przystanków		Uwzględniono	Zapis został zmieniony Dodatkowo tabela linii

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		przesiadkowych w systemie „drzwi do drzwi”, przez co trasy linii stały się niekompletne; ponadto w przypadku linii 201 brakuje dopisku o dniach kursowania linii; opisy tras i dopiski dla linii dowozowych powinny wyglądać tak, jak w przypadku linii 202,			organizowanych przez ZDZIT oraz schemat linii dziennych zostaną przeniesione do załącznika
42.		Str. 106 - w zdaniu zawierającym opis zasięgu działania komunikacji miejskiej, jako że opracowanie dotyczy całego MOF, warto byłoby wspomnieć o liniach 121 i 136 dojeżdżających do Bartąga na terenie gminy Stawiguda (mimo braku porozumienia międzygminnego),		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
43.		Str. 116 - zupełnie niezrozumiały zapis: „Obecnie OKMW przyszłości funkcjonalność OKM (...)”,		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
44.		Str. 117 - błędna nazwa pociągu relacji Zielona Góra - Olsztyn Główny - powinno być „Ukiel” zamiast „Unkel”,		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
45.		Str. 133 - Transport drogowy - zdanie odnośnie efektów rozwoju motoryzacji byłoby bardziej zrozumiałe, gdyby rozpoczynano się zwrotem „Skutkuje to” zamiast „Jest to związane ze”,		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
46.		Str. 141 - droga krajowa nr 53 - brakuje „od” po nazwie ul. Pstrowskiego; droga wojewódzka nr 598 - błędna nazwa ulicy - „Płońskiego” zamiast Płoskiego,		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
47.		Str. 152 - w opisie kierunków budowy linii tramwajowych wskazuje się odcinek ul. Kętrzyńskiego „od pl. Ofiar Oświęcimskich do pl. Bema” - powinno być „od pl. Ofiar Katynia do pl. Bema”		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
48.		Str. 152 - ostatnie zdanie na stronie jest zupełnie niezrozumiałe: „Do roku 2027 zaplanowano analizę potrzeb nadania priorytetu dla komunikacji autobusowej w latach 2020-2027, przygotowaną przez organizatora transportu”,		Uwzględniono	Zapis zostanie usunięty
49.		Str. 157 - wśród proponowanych lokalizacji węzłów przesiadkowych brakuje kilku istotnych punktów - np. Centrum, Sikorskiego-Wilczyńskiego, ewentualnie Skwer Wakara, Andersa,		Uwzględniono	Zaproponowane w dokumencie węzły są powiązane ze Strategią rozwoju transportu.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					Dokument zostanie uzupełniony o wnioskowane węzły.
50.		Str. 166 - tabela z proponowanymi lokalizacjami parkingów Bike&Ride w Olsztynie - jako parkingi B&R dla Gminy Dywity, w pierwszej kolejności powinna być wykorzystana pętla autobusowa w Dywitach,		Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	W dokumencie jest wskazany parking B&R przy pętli koło cmentarza w Dywitach.
51.		Str. 173 - na liście obiektów mostowych na trasie obwodnicy Olsztyna wymienia się trzykrotnie dokładnie ten sam „most przez rzekę Łyną”,		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
52.		Str. 202 - jako jeden ze wskaźników monitorowania skutków realizacji planu mobilności wskazuje się „ciągłość przesyłu danych” - należałoby się zastanowić, czy mierzenie tego wskaźnikiem zgodnie z opisem jest wykonalne.		Uwzględniono	Wskaźnik zostanie usunięty
53.	Pełnomocnik Prezydenta Olsztyna ds. Rozwoju Systemu Komunikacji Rowerowej*	Należy wprowadzić wyraźne zalecenie, aby „Standardy techniczne infrastruktury rowerowej dla sieci dróg rowerowych Olsztyna” zostały przyjęte dla całego obszaru MOF (zamiast „miękkiego”, zapisu, iż warto je stosować dla inwestycji na terenie MOF). Olsztyńskie „Standardy...” opisują całokształt rozwiązań w zakresie obejmującym wszystkie etapy inwestycji (planowanie, wykonanie, utrzymanie) oraz zawierają opis szczegółowych rozwiązań technicznych pomocnych w sporządzaniu dokumentacji projektowych.		Uwzględniono	Rekomendacja zostanie zawarta w ramach rozdziału 6.3 Kierunki rozwoju transportu niezmotoryzowanego. także pod kątem rekomendacji wykorzystywania tego dokumentu do projektowania ciągów pieszych i pieszo-rowerowych przez Gminy MOF
54.		Należy wskazać zasadność sporządzenia „Standardów infrastruktury pieszej” lub „Standardów projektowania uniwersalnego”, a następnie postępowania z nimi w skali całego MOF według schematu zaproponowanego w poprzednim punkcie dla standardów „rowerowych”. Ma to swoje uzasadnienie w konieczności baczniejszego zwracania uwagi na jakość		Uwzględniono	Rekomendacja zostanie zawarta w ramach rozdziału 6.3 Kierunki rozwoju transportu niezmotoryzowanego, także pod kątem rekomendacji wykorzystywania tego dokumentu

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		przeznaczonej do ruchu pieszego (w tym pasażerów komunikacji publicznej, osób niepełnosprawnych, seniorów itp.), przyjęcia w tym zakresie jednolitych zasad i rozwiązań technicznych oraz organizacyjnych.			do projektowania ciągów pieszych i pieszo-rowerowych przez Gminy MOF
55.		Należy przyporządkować zestawy konkretnych wskaźników do konkretnych zadań przewidzianych w ramach poszczególnych celów operacyjnych.		Uwzględniono	Proponujemy w tabeli ze wskaźnikami dodać kolumnę „Cel operacyjny” i wypisać wszystkie, które odpowiadają danym wskaźnikom.
56.		Jako jeden z okresowo monitorowanych wskaźników należy przyjąć procentowe zmiany w obrębie zachowań transportowych, które były deklarowane w badaniach ankietowych przytoczonych w Planie Mobilności.		Częściowo uwzględniono	W planie zawarto rekomendację do realizacji badań zachowań transportowych mieszkańców MOF Olsztyna w miarę pozyskania środków zewnętrznych.
57.		Należy dokładniej określić liczbowociążenie w stronę Olsztyna ze strony osób dojeżdżających z poszczególnych kierunków. Takie wyliczenia powinny posłużyć do określenia np. optymalnej wielkości parkingów P&R i B&R niezbędnych do zaspokojenia tych potrzeb, wskazania konieczności wprowadzenia większych pojazdów komunikacji publicznej lub wykazania potrzeby określonej ilości kursów lub ich częstotliwości.		Nie uwzględniono	Program bazuje na badaniach z 2014 r. Relacje przestrzenne. Analiza dokładnego ich umiejscowienia P&R i ich wielkości musi być przedmiotem oddzielnego opracowania sporządzonego po realizacji południowej obwodnicy Olsztyna
58.		Należy szerzej wykorzystać raport „Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej MOF Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej”. Warto odnieść się do końcowych wniosków tego raportu i ukazać sposób, w jaki Plan Mobilności odpowiada na zdiagnozowane tam problemy (np. wyzwania związane z występowaniem faktycznegociążenia komunikacyjnego oddziałującego na Olsztyn pochodzącego spoza		Uwzględniono	Rozdział o dojazdach do pracy został uzupełniony.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		obszaru MOF, w tym z gminy Dobre Miasto i Pasym). Dodatkowo, daje się zauważyć, iż wspomniany raport o wiele bardziej dogłębnie analizuje stan istniejący MOF, a często sugeruje rozwiązania, które nie mają odbicia w Planie Mobilności (np. analiza obsługi komunikacyjnej obszaru MOF dokonywanej przez firmy komercyjne).			
59.		W badaniach ankietowych daje się zauważyć wyraźne zmarginalizowanie grupy poniżej 19 roku życia, którą w znacznej części można już charakteryzować pod względem zachowań komunikacyjnych. Zasadnym wydaje się przypuszczenie, iż rzutuje to na wyniki badań dotyczących podróży obowiązkowych (sposób dotarcia do miejsca nauki) oraz w zestawieniu rodzajów przemieszczania się po obszarze MOF. Wyraźna jest natomiast nadreprezentacja badanych w wieku produkcyjnym. Tymczasem np. wyraźny wzrost liczby seniorów rzutuje na zmiany zachowań transportowych i potrzeby mobilności na obszarze MOF. Nasilenie potrzeb komunikacyjnych różnych grup wiekowych determinuje przecież konieczność reagowania na te potrzeby poprzez zapewnienie odpowiedniej infrastruktury, odmienne sposoby informacji i promocji poszczególnych rodzajów przemieszczania się, a także odmienne zasady zapewnienia bezpieczeństwa.		Opinia	Ankieta miała charakter informacyjny. Jej głównym celem było poszerzenie grupy uczestników konsultacji społecznych, poznanie opinii mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na temat mobilności i skonfrontowanie opinii mieszkańców Olsztyna z opiniami mieszkańców gmin ościennych.
60.		Błąd na stronie 28? (oferty bezpłatnego roweru publicznego oczekuje 20% ankietowanych, a nie 41% jak napisano w opisie do Wykresu 17).		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
61.		Tabele zawierające spis kolejnych kategorii generatorów ruchu powinny znajdować się jako załącznik w końcowej części Planu Mobilności. Wg mnie jest to niepotrzebne zwieszanie objętości zasadniczej części tego opracowania. Wystarczającym streszczeniem tych treści jest Mapa 9 i Mapa 10.		Uwzględniono	Tabele z generatorami ruchu zostały dodane w załączniku.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
62.		Wykaz linii komunikacji publicznej organizowanych przez ZDZiT powinien znajdować się jako załącznik w końcowej części Planu Mobilności. Wg mnie jest to niepotrzebne zwieszanie objętości zasadniczej części tego opracowania.		Uwzględniono	Wykaz został przeniesiony do załącznika.
63.		Wg mnie zbędny jest Wykres 27 i jego opis ukazujący marki autobusów.		Uwzględniono	Wykres został usunięty
64.		Strona 115, prawdopodobnie nastąpił błąd w składzie tekstu dotyczącego opisu OKM: „Obecnie OKMW przyszłości...”.		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
65.		Ukazanie zaledwie jednego obszaru w skali całego MOF ze zdiagnozowaną sytuacją ruchu pieszego (Mapa 11) jest wyraźnym sygnałem do zaakcentowania w Planie Mobilności potrzeby szerszych analiz tego ruchu poprzez np. obejmowanie podobnymi opracowaniami innych jednolitych obszarów, dla których transport pieszy jest obecnie lub może być w przyszłości znaczącym rodzajem przemieszczania się.		Uwzględniono	Rekomendacja została zawarta w ramach rozdziału 6.3 Kierunki rozwoju transportu niezmotoryzowanego.
66.		W opisie wymogów przewidzianych dla przystanków autobusowych należy dodać wskazanie, iż wybrane z nich powinny mieć na swoim wyposażeniu parking rowerowy liczący 3-4 stojaki wraz z zadaszeniem będącym integralnym elementem wiaty przystankowej. Kreowanie takich zachowań powinno być bowiem posunięciem wyprzedzającym to, o czym mówi Plan Mobilności (s. 154), czyli „zaobserwowanie używania roweru do dojazdów na przystanek”. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na konieczność modyfikacji standardów przystankowych opracowanych przez ZDZiT oraz konieczności przyjęcia tych zasad dla całego obszaru MOF (podobnie jak standardów rowerowych i pieszych opisanych w punkcie 1 i 2).		Częściowo uwzględniono	Rekomendacja została zawarta w ramach rozdziału 6.2.3 Modernizacja obecnych i budowa nowych przystanków, także pod kątem standaryzacji nowobudowanych i modernizowanych przystanków w gminach MOF.
67.		Realizacja działań na rzecz transportu pieszego powinna opisywać o wiele więcej obszarów niż Śródmieście Olsztyna. Każda gmina ma bowiem obszary odpowiadające rangą i funkcją		Uwzględniono	Rekomendacja została zawarta w ramach rozdziału 6.3 Kierunki rozwoju transportu

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
			centrum Olsztyna. Czasami są to zmiany zaledwie sezonowe, ale w skali gmin mogą być to lokalizacje bardzo istotne ze względu np. na znaczne natężenie ruchu rekreacyjnego i turystycznego, konieczność zapewnienia tym obszarom sezonowego wzmocnienia obsługi komunikacją publiczną lub wzmocnienie działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w stosunku do wszystkich lub wybranych grup użytkowników. Dotyczy to także konieczności zapewnienia specjalnych warunków w otoczeniu placówek edukacyjnych, jednostek użyteczności publicznej, uczęszczanych obiektów rekreacyjnych i sportowych, lokalnych węzłów przesiadkowych itp.		niezmotoryzowanego.
68.		Należy rozważyć, czy nie należy zalecić stworzenia jednolitych struktur zajmujących się tematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) dla obszaru obszar całego MOF. Bazując na olsztyńskich doświadczeniach można przyjąć, iż takie grono specjalistów, będące ciałem doradczo-opiniodawczym Władz poszczególnych członków MOF, może funkcjonować w oparciu o schemat przyjęty dla Miejskiej Rady BRD w Olsztynie. Grono to powinno obejmować wszystkie inwestycje (nie tylko typowo drogowe, ale wszystkie, które wpływają na mobilność mieszkańców) o znaczeniu wykraczającym poza teren jednej gminy. Celem takiego zespołu jest koordynacja działań, przyjęcie i utrzymanie wspólnych standardów działania, wspólnych celów i spójnych metod działania. Ma to związek z fizyczną bliskością (a czasami nawet bezpośrednim sąsiedztwem) obszarów o podobnej funkcji i niebezpieczeństwem o przyjmowanie przez sąsiednie samorządy odmiennych zasad postępowania, a w efekcie stosowania różnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych.		Uwzględniono	<p>Rekomendacja została dodana do dokumentu w rozdziale 6.4 Kierunki rozwoju bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>W 2016 r. jednostki terytorialne Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna przystąpiły do projektu „Bezpieczny MOF”. Jest to projekt strategiczny realizowany w trybie pozakonkursowym w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020. Projekt zakłada zwiększenie efektywności działania służb</p>

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					zaangażowanych w zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego, stworzenie systemu wczesnego informowania i ostrzegania przed zagrożeniami (aplikacja mobilna i portal informacyjny), a przede wszystkim powstanie Regionalnego Centrum Bezpieczeństwa i Regionalnego Magazynu Kryzysowego. W ramach nawiązanej współpracy możliwe będzie utworzenie takiego zespołu.
69.		W rozdziale „Zarządzanie mobilnością” nie powinno przyjmować się możliwości przyjęcia preferencyjnych zasad parkowania dla mieszkańców strefy I.		Nie uwzględniono	Mieszkańcy w strefach powinni mieć możliwość zaparkowania pod swoim domem (ale tylko mieszkańcy).
70.		Plan Mobilności winien zawierać mapę ukazującą wszystkie strefy I, II i III (zgodnie z rozdziałem 6.8 na s. 183) na obszarze całego MOF.		Nie uwzględniono	Plan mobilności nie określa dokładnych zasięgów poszczególnych stref, więc nie ma możliwości przedstawienia ich na mapie
71.		Do metod promocji ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów należy dodać zakupy rowerów i rowerów elektrycznych, mogących zapewnić mobilność pracownikom wybranych jednostek samorządowych i służb (np. wybrane wydziały czy referaty, Straż Miejska itp). W Planie mobilności Należy zawrzeć wytyczną, aby przy zlecaniu zadań jednostki samorządowe kładły nacisk na wykorzystywanie takich pojazdów		Częściowo uwzględniono	W rozdziale 6.9.1 został dodany zapis o możliwości uruchomienia pilotażowego programu wyposażenia jednostek samorządowych (Straż Miejska w Olsztynie/Wydział Zarządzania Kryzysowego i Ochrony Ludności

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
			do ich wykonania (np. usługi kurierskie, wybrane usługi transportowe i inne). Do ww. metod promocji należy dodać posiadanie puli pojazdów oraz pomocy dydaktycznych służących edukacji szkolnej prowadzonej w ramach lokalnych akcji i programów na temat np. zasad bezpiecznej jazdy na rowerze, bezpiecznego poruszania się w drodze do szkoły itp.		oraz w jednostkach gminnych MOF) w rowery elektryczne.
72.			Należy zweryfikować mapę rozmieszczenia stacji roweru publicznego na terenie MOF, bowiem jest to jedynie nieco wzbogacona mapa stacji przewidzianych na terenie Olsztyna. Lokalizacje na obszarze całego MOF (w tym sama zasadność planowania tak rozległego systemu) wymagają szczegółowej analizy. Wskazane lokalizacje rozmieszczone poza Olsztynem to stanowczo za mało, aby spełnić oczekiwania potencjalnych użytkowników, ponieważ np. przyjęte odległości pomiędzy stacjami przeczą ogólnie obowiązującym i sprawdzonym zasadom.	Nie uwzględniono	Obecnie system roweru publicznego zaproponowano tylko w mieście, a w przypadku sprawdzenia się, jest możliwość zaplanowania sieci stacji na terenie MOF, przy czym lokalizacje tych stacji wymagają odpowiedniej analizy.
73.			Należy zweryfikować lokalizowanie parkingów P&R w obrębie Śródmieścia i okolic na rzecz parkingów rozmieszczonych na granicach Olsztyna.	Uwzględniono	Proponujemy wskazanie orientacyjnych lokalizacji dodatkowych parkingów P&R w oparciu o sieć komunikacyjną wskazaną w „Strategii rozwoju transportu do 2027 r.”.
74.			Należy określić zalecaną, szacunkową wielkość wszystkich parkingów P&R (przy uwzględnieniu ilości osób dojeżdżających z poszczególnych kierunków). Pozwoli to na odpowiednie planowanie tych obiektów oraz przewidzenie optymalnej obsługi, np. poprzez zabezpieczenie właściwej obsługi komunikacją publiczną.	Nie uwzględniono	Plan mobilności wskazuje jedynie orientacyjne lokalizacje parkingów Park&Ride.
75.			Zasadne jest wskazanie jednostek odpowiedzialnych za realizację poszczególnych zadań przewidzianych dla celów	Nie uwzględniono	Wdrażanie planu będzie monitorowane przez odpowiednie

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		operacyjnych i strategicznych, a także planowanych zależności zachodzących pomiędzy nimi w toku realizacji danego zadania. Jest to szczególnie istotne w kontekście zaleceń w sprawie monitorowania Planu Mobilności, np.: „Skuteczne, terminowe i efektywne wdrażanie planu wymagać będzie uwzględnienia zadań związanych z realizacją postanowień dokumentu w zakresach obowiązków poszczególnych jednostek, w tym przede wszystkim funkcji koordynacyjnych, organizacyjnych, koncepcyjnych, kontrolnych i informacyjnych.”			jednostki. Po uchwaleniu dokumentu zarządzeniami wewnętrznymi zostaną wprowadzone rozdzielniki poprzez przypisanie jednostek odpowiedzialnych za realizację poszczególnych zadań.
76.		Cel operacyjny 2.2 zawiera zdecydowanie zbyt mało konkretów, którymi powinna być lista inwestycji przewidzianych dla zadania 2.2.1.		Uwzględniono	Zapis został zmieniony. Lista inwestycji została dodana.
77.		W ogólnej szacie graficznej opracowania (okładka, strony tytułowe kolejnych rozdziałów) należy uwzględnić ruch pieszy (obok istniejących tam już różnych pojazdów). Będzie to symboliczne odzwierciedlenie treści „Planu Mobilności...”, w którym transport pieszy został wyodrębniony spośród innych rodzajów przemieszczania się i został szeroko opisany.		Uwzględniono	Grafika została uzupełniona o symbol reprezentujący ruch pieszy.
78.	Mieszkaniec MOF Olsztyna*	Przeznaczanie coraz większej przestrzeni na potrzeby samochodów, dalsze poszerzanie ulic (kosztem chodników), budowa nowych dróg i parkingów dla samochodów, działania prowadzące do usprawnienia i ułatwienia poruszania się samochodami spowodują, że coraz więcej ludzi będzie częściej i chętniej korzystało z samochodów.		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Lista i zakres inwestycji nie jest wynikiem planu mobilności, ale jego danymi wejściowymi. Lista inwestycji, mających wpływ na plan mobilności została zaczerpnięta z planów inwestycyjnych jednostek terytorialnych objętych planem. Plany inwestycyjne zapewniają utrzymanie trendu ku zrównoważonemu systemowi transportowemu, zgodnie z

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					zakończonymi. Układ drogowy jest także nośnikiem transportu zbiorowego. Ponadto rozwój układu drogowego służy upłynnieniu ruchu (zmniejszenia jego uciążliwości) a nie podniesieniu przepustowości i umożliwieniu zwiększenia wykorzystania samochodu.
79.		Przeznaczanie coraz większej przestrzeni na potrzeby samochodów oraz realizowana polityka „zagęszczania” miasta (tj. zabudowywanie każdej wolnej przestrzeni w mieście) skutkuje coraz bardziej zanieczyszczonym powietrzem i mniejszą przestrzenią do życia. Dawniej atutem Olsztyna był brak spalin, smrodu i hałasu samochodowego - tym Olsztyn wyróżniał się na tle innych miast - wskutek ww. prowadzonej polityki Olsztyn przestał się tym wyróżniać.		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Olsztyn, jako atrakcyjny, dominujący ośrodek miejski w regionie, będzie przyciągał ludzi i jest to zjawisko nieuniknione, a „zagęszczanie” miasta, zgodnie z polityką ogólnoeuropejską, jest odpowiedzią na negatywne zjawisko suburbanizacji, które z kolei powoduje wzrost komunikacji samochodowej w mieście.
80.		Planujecie coraz więcej parkingów, przecież to nie zmniejszy ruchu samochodowego. Możliwość zaparkowania (jak nie parking, których ma być coraz więcej, to chodnik, trawnik, gdziekolwiek) spowoduje, że każdy zawsze wybierze samochód.		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Plan mobilności wskazuje jedynie proponowane lokalizacje parkingów P&R. Istotne jest również zapewnienie miejsc parkingowych pod obiektami użyteczności publicznej. Wskazywane płatne parkingi zapewniają jednak większą rotację pojazdów, co docelowo ma zniechęcić mieszkańców do codziennego przyjeżdżania do

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					pracy samochodem.
81.		Parkingi zajmują bardzo dużą powierzchnię, którą można by lepiej wykorzystać, np. nasadzenia, drogę dla pieszych/rowerów.		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Plan mobilności wskazuje jedynie proponowane lokalizacje parkingów P&R. Istotne jest również zapewnienie miejsc parkingowych pod obiektami użyteczności publicznej. Wskazywane płatne parkingi zapewniają jednak większą rotację pojazdów, co docelowo ma zniechęcić mieszkańców do codziennego przyjeżdżania do pracy samochodem.
82.		W Olsztynie nie istnieje coś takiego jak „ochrona istniejących terenów zielonych”, wskazana w Planie mobilności MOF. Wszelkie tereny zielone są likwidowane. Np. teren pod Alfę (Aurę); Aquasferę; Galerię Warmińską; teren przed Planetą 11; teren przed Filharmonią; teren w okolicy plaży miejskiej został zabudowany (najwięcej przestrzeni zajmują parkingi). Miejsca rekreacji są likwidowane, np. las za Carrefour-em od ul. Krasickiego do Pstrowskiego, gdzie chodziło się na spacer, jogging, relaks, odpoczynek; droga Stary Olsztyn - Bartąg; jez. Skanda - na plaży trawiastej samochody parkują przy samym jeziorze (samochód może wjechać wszędzie, nie ma stref wolnych od samochodów). Takie postępowanie nie podnosi jakości życia, nie prowadzi do utrzymania jakości środowiska dla przyszłych pokoleń. Dotychczasowe działania prowadzone są bez poszanowania warunków przyrodniczych, są sprzeczne z intencją zrównoważonego rozwoju i komfortu społeczeństwa. Tereny zielone są zagospodarowywane wyłącznie na potrzeby		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Plan mobilności jest dokumentem strategicznym i wskazuje kierunki działań w zakresie zrównoważonej mobilności. Nie ma natomiast wpływu na politykę przestrzenną jednostek Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, która z kolei jest w dużym stopniu uzależniona od struktury własności gruntów.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		samochodów. Potrzeby typu odpoczynek, rekreacja, zachowanie terenów zielonych dla pokoleń w ogóle nie są brane pod uwagę.			
83.		<p>Dążenia do zwiększenia przepustowości dróg i komfortu podróżowania samochodem, polepszania jakości dróg, polepszania łączności (by spalać mniej paliwa), ułatwienia parkowania poprzez dobudowywanie parkingów, jak i dotychczasowa możliwość parkowania w zasadzie wszędzie, nie doprowadzi do rezygnacji z korzystania z samochodów. Aby komuś opłacało się nie brać samochodu należałoby usprawnić, ułatwić i zwiększyć komfort podróżowania transportem publicznym, pieszym, rowerowym, w takim stopniu aby ludziom to się opłacało, by odczuli namacalne, realne i natychmiastowe korzyści z niebrania samochodu. Można to dokonać np. poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pierwszeństwo dla pieszych, rowerów (ewentualnie transportu publicznego) - obecnie w Olsztynie mamy do czynienia z bezwzględny i bezwarunkowy pierwszeństwem pojazdów osobowych, • częstsze kursowanie autobusów, • możliwość dojechania z każdego miejsca jednym autobusem (bez przesiadek tramwaj-autobus i odwrotnie), • jednorazowe bilety (a nie czasowe), • przystanki na chodnikach (a nie na środku jezdni, gdzie z przodu i z tyłu odczuwa się smród i hałas pojazdów). • większe podatki/opłaty dla korzystających z samochodów. 		Nie uwzględniono	<p>Pierwszeństwo regulują przepisy, sygnalizacja świetlna ustala pierwszeństwo naprzemiennie dla kolejnych użytkowników.</p> <p>Mając na uwadze rozwój miasta, w tym powstawanie nowych terenów mieszkaniowych i usługowych, nie ma możliwości zapewnienia wszystkim użytkownikom komunikacji zbiorowej bezpośrednich połączeń. W takim przypadku istotna jest integracja transportowa w węzłach przesiadkowych oraz zaspokojenie wszystkich postulatów transportowych, wpływających na atrakcyjność transportu zbiorowego, jak odpowiednia częstotliwość, punktualność, zapewnienie bezpieczeństwa, komfortu podróży i oczekiwania na przystanku oraz dostępu do informacji pasażerskiej.</p> <p>Równoległe funkcjonowanie biletów jednorazowych i czasowych jest rozwiązaniem</p>

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					<p>pozostawiającym swobodę wyboru płatności za korzystanie z usług transportu zbiorowego według indywidualnych potrzeb użytkowników, bilety czasowe są korzystnym rozwiązaniem w podróżach z przesiadką.</p> <p>Przystanki komunikacji zbiorowej są ulokowane z uwzględnieniem możliwości poprowadzenia linii komunikacyjnej; źródła i cele podróży ulokowane są po różnych stronach dróg, przez co zazwyczaj jest konieczność przekroczenia jezdni.</p> <p>Nie planuje się wprowadzić dodatkowych podatków czy opłat dla osób korzystających z samochodów.</p>
84.		W Olsztynie często widzi się jak osoby na wózku przemieszczają się po ulicy oraz kobiety pchające wózki z dziećmi po ulicy - bo na chodniku zaparkowane są samochody, które uniemożliwiają poruszanie się. Poza tym stan chodników nie pozwala na pchanie wózka, czy przejazd wózkiem inwalidzkim (dziury; nierówna nawierzchnia, zniszczona przez parkujące samochody).		Uwzględniono	Plan będzie zawierał wskazania dotyczące stosowania zasad projektowania uniwersalnego.
85.		Dużym uniedogodnieniem w pieszym przemieszczaniu się stanowią szerokie ulice, dzielące miasto na małe zamknięte kawatki. W celu przedostania się z jednej części Olsztyna do		Opinia (bez propozycji konkretnych	Przepisy regulują obowiązek ustąpienia pierwszeństwa pieszym na przejściach dla pieszych.

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		drugiej (np. do pobliskiej piekarni, czy pobliskiego sklepu spożywczego) trzeba przebyć sporą drogę do przejścia dla pieszych i odczekać swoje (na światłach/ aż zatrzymają się samochody, albo wszystkie przejadą). Powszechne są sytuacje, gdy samochód zatrzyma się na jednym pasie się, ale na pasie obok samochodu się nie zatrzymują - w efekcie pieszy stoi na środku jezdni a przed nim przemykają samochody.		zmian w dokumencie)	
86.		Pieszy ma wieloetapowe przejścia przez jezdnię, natomiast samochód nie ma wieloetapowych przejazdów. Samochód jest najbardziej uprzywilejowanym uczestnikiem ruchu. Traktujmy wszystkich jednakowo - albo zlikwidować wieloetapowe przejścia/przejazdy dla pieszych/rowerów albo wprowadzić dla samochodów wieloetapowe przejazdy przez skrzyżowania (dla pieszych dało się to wprowadzić, dla samochodów też się da).		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Głównym celem planu mobilności jest zapewnienie mobilności na wysokim poziomie, przy nadrzędnym udziale komunikacji zbiorowej oraz alternatywnych form transportu (takich jak ruch rowerowy i pieszy), a nie promowanie transportu samochodowego. Ponadto plany inwestycyjne jednostek objętych planem zapewniają utrzymanie trendu ku zrównoważonemu systemowi transportowemu, zgodnie z założeniami tego dokumentu.
87.		W Planie mobilności MOF jest zapis „warto przywracać społeczeństwu chęć do pieszego przemieszczania się, w ramach indywidualnych możliwości”. Obecna i planowana infrastruktura, która oznacza spacer/jazdę rowerem przy śmierzących ulicach, w hałasie rozpędzonych samochodów nie zachęca do pieszego/rowerowego przemieszczania się. Poszerzenie ulic, budowa kolejnych parkingów, możliwość parkowania dosłownie wszędzie nie zachęca do ruchu pieszego. Ruch pieszy jest bardzo		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Głównym celem planu mobilności jest zapewnienie mobilności na wysokim poziomie, przy nadrzędnym udziale komunikacji zbiorowej oraz alternatywnych form transportu (takich jak ruch rowerowy i pieszy), a nie promowanie transportu

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		utrudniony przez zaparkowane na chodnikach samochody i zastawiane nimi przejścia.			samochodowego. Ponadto plany inwestycyjne jednostek objętych planem zapewniają utrzymanie trendu ku zrównoważonemu systemowi transportowemu, zgodnie z założeniami tego dokumentu.
88.		W dokumencie Plan mobilności MOF s. 162 jako strefę przyjazną dla rowerzystów zaznaczono trasę od Jarot przez Bartąg do Tomaszkowa - na tej trasie ruch samochodów jest tak duży, że nie sposób tam się poruszać rowerem. Podobnie nie ma możliwości dojechania rowerem do Rusi, Lasu Warmińskiego, jez. Kielarskiego z powodu intensywnego ruchu samochodowego i braku alternatywnych dróg.		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Strefy przyjazne pieszym i rowerzystom, identyfikowane w dokumencie, mają na celu zasygnalizowanie wóldarzom gmin konieczności zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa pieszym i rowerzystom w tych rejonach w perspektywie objętej dokumentem.
89.		W Planie mobilności MOF przewidziano trasę Olsztyn - Gietrzwałd (trasa ma częściowo przebiegać po istniejącym szlaku św. Jakuba). To jest jedno z nielicznych miejsc, które pozostały dla pieszych i rowerzystów. Jak pokazała inwestycja nad jeziorem Krzywym (droga dla rowerów między Olsztynem a Łupstychem) takie ingerencje tylko niszczą naturę - zniszczono roślinność pod trasę wyłącznie dla rowerów (postawiono tam znak, iż jest to droga dla rowerów, tym samym konie i piesi po tej drodze nie powinni się poruszać). W bardzo krótkim czasie powstały tam koleiny a zniszczono (nieodwracalnie) naturalne piękno tego miejsca. Przecież była tam ścieżka leśna. Po co to utwardzać i wycinać pobliską naturalną roślinność? Takie działania ułatwiają poruszanie się tymi trasami kłdom i		Częściowo uwzględniono	W dokumencie zalecono utrzymanie odpowiednich warunków do przemieszczania się rowerem przy minimalnej ingerencji w środowisko naturalne na trasach rowerowych o charakterze turystycznym, na terenach zieleni.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
90.		motocyklom. Przywrócić dla ludzi teren lasu za Carrefour -em, od ul. Krasickiego do ul. Pstrowskiego, gdzie został puszczonej ruch samochodowy. Było to miejsce, z którego mieszkańcy korzystali na różne sposoby: spacer, jogging, relaks, odpoczynek, jako komunikację pieszą i rowerową z Pieczewem i Jarotami. Obecnie jeżdżą tam wyłącznie samochody. Próba przejechania tamtędy rowerem może skończyć się tragicznie dla rowerzysty. Całe miasto jest dostosowywane do ruchu samochodowego, by osoby z samochodem mogły wygodniej i sprawniej się przemieszczać. Nawet las został zabrany mieszkańcom, dla potrzeb samochodów. Jest coraz mniej terenów zielonych i w ogóle coraz mniej przestrzeni (po chodnikach też nie da się chodzić bo są zastawione samochodami). Najwięcej przestrzeni przeznacza się dla samochodów. Pieszy nie mają tyle przestrzeni co samochody. Dodatkowo zmniejsza się możliwości komunikacyjne pieszych przez zabieranie im (nawet) terenu lasu na potrzeby samochodowe. Trasa stary Olsztyn - Bartąg miejsce przejazdów rowerowych mieszkańców została także zabrana na potrzeby samochodów.		Nie uwzględniono	Przez teren między ul. Krasickiego i Pstrowskiego przebiegać będzie nowa ul. Pstrowskiego, będąca zjazdem do węzła Szczęsne na obwodnicy Olsztyna. Dodatkowo zgodnie z uchwałą nr XI/119/07 Rady Miasta Olsztyna w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta - rejon Piezewo, teren ten jest planowany pod zabudowę mieszkaniową i usługową.
91.		Sygnalizacja świetlna: dla samochodów zielone światło zawsze włącza się automatycznie. Pieszy czy rowerzysta, żeby dostać zielone światło musi wcisnąć przycisk (który nie zawsze działa) i odczekać swoje. Jeśli przycisk zostanie wcisnięty za późno to zielone światło dla pieszych czy rowerów się nie zapali. W takim przypadku trzeba czekać kolejną zmianę świateł (bez względu na to czy jest mróz, upał, burza, wichura, ulewa). Sygnalizacja świetlna jest tak zrobiona by ruch samochodowy odbywał się jak najpłynniej. Kierowcy samochodów nie muszą wciskać żadnych przycisków by dostać zielone światło. Zaczniście równo		Nie uwzględniono	Głównym celem planu mobilności jest zapewnienie mobilności na wysokim poziomie, przy nadrzędnym udziale komunikacji zbiorowej oraz alternatywnych form transportu (takich jak ruch rowerowy i pieszy). Wzbudzenie sygnalizacji za pomocą przycisków stosowane w

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		traktować wszystkich uczestników ruchu: zlikwidujcie wciskanie przycisków dla pieszych i rowerzystów, albo wprowadźcie wciskanie przycisków dla kierowców (z zasadą, że jak za późno przyciśnie to czeka zmianę świateł). Obecnie największe udogodnienia mają kierowcy. Są uprzywilejowani pod każdym względem.			celu uniknięcia sytuacji gdy samochody czekają na skrzyżowaniu na czerwonym świetle, a na przejściu dla pieszych nie pojawia się żaden przechodzień.
92.		Zielone światło dla pieszych/rowerów pali się za krótko. Młody, sprawny i zdrowy człowiek zdąży przejść, pod warunkiem że się pośpieszy. Inne osoby - nie zdążą. Poza tym na przejściach dla pieszych/przejazdach dla rowerów piesi/rowerzyści zmuszani są od ustępowania pierwszeństwa kierowcom, którzy mają zieloną strzałkę. W sytuacji gdy trzeba czekać, aż przejedzie samochód/samochody to nawet młody, sprawny i zdrowy człowiek nie zdąży na zielonym świetle przejść/przejechać rowerem przez jezdnię, a co dopiero pozostali - mniej sprawni uczestnicy ruchu? Bywa, że kierowcy z zieloną strzałką trąbią na idących (na zielonym świetle) przez przejście dla pieszych/przejeżdżających (na zielonym świetle) przez przejazd rowerzystów. Samochody wymuszają pierwszeństwo (właściwie to chyba mają pierwszeństwo) - trzeba uciekać przed samochodami, by nie zostać potrąconym na przejściu. Pieszy czy rowerzysta też ma potrzebę szybkiego i komfortowego przemieszczania się. Rozwiązanie: likwidacja zielonych strzałek dla pojazdów mechanicznych, wydłużenie czasu trwania zielonego światła dla pieszych/rowerów.		Nie uwzględniono	Plan mobilności jest dokumentem strategicznym i jego głównym celem jest zapewnienie mobilności na wysokim poziomie, przy nadrzędnym udziale komunikacji zbiorowej oraz alternatywnych form transportu (takich jak ruch rowerowy i pieszy). Sygnalizacja świetlna jest regulowana przepisami odrębnymi i dostosowywana jest do bieżących potrzeb użytkowników
93.		Zachęcaniem do korzystania z rowerów, ruchu pieszego jest pierwszeństwo osób w ten sposób się poruszających i udostępnienie wszelkich tras dla ruchu rowerowego. Nie jest konieczna, ani niezbędna budowa tras rowerowych - nie da się		Uwzględniono	Plan będzie zawierał wskazania dotyczące zapewnienia odpowiednich standardów chodników w standardach

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		wybudować tras rowerowych prowadzących do wszystkich budynków, domów, sklepów, przychodni, restauracji itp. w mieście. Najprostszym i najłatwiejszym rozwiązaniem jest umożliwienie poruszanie się rowerem po chodnikach (dopuszczenie ruchu rowerowego). Nie trzeba do tego celu budować specjalnych i wyłącznych tras rowerowych. Wystarczy zadbać o odpowiednią szerokość chodników by piesi i rowerzyści mogli bezpiecznie się wyminąć. To nie jest trudne ani drogie, a korzyści są uniwersalne. Co więcej obecnie budowana infrastruktura, tj. kawałek dla pieszych i kawałek dla rowerów, w rzeczywistości wygląda tak, że piesi chodzą po drogach dla rowerów bo przestrzeń przeznaczona dla nich jest po prostu za wąska - matka z dzieckiem w jednym ręku i z dzieckiem w drugim ręku już nie mieści się na szerokości chodnika, a gdzie mają się zmieścić pozostali piesi? Kobiety z wózkami wołą prowadzić wózek po trasie dla rowerów, jak po chodniku. Budowa oddzielnego skrawka dla pieszych i oddzielnego skrawka dla rowerów jest złą inwestycją: piesi i tak chodzą po trasie dla rowerów bo mają zbyt mało miejsca by się wyminąć.			projektowania uniwersalnego. Plan nie zawiera jedynie wskazań dotyczących wytyczania i budowy nowych ciągów rowerowych. W oparciu o dokumenty miejskie zawiera także katalog rozwiązań infrastrukturalnych i organizacyjnych na rzecz rozwoju systemu komunikacji rowerowej, czyli rozwiązania optymalizujące wykorzystanie istniejącej sieci drogowej, możliwie szerokie wprowadzanie zmian organizacji ruchu (wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów, organizowanie kontraruchu rowerowego itp.) oraz wykorzystywanie elementów tzw. „niewidzialnej” infrastruktury rowerowej (np. ulice o ruchu uspokojonym, strefy zamieszkania, reorganizacja sposobu parkowania, regulacja dostępności ulic).
94.		Rezygnacja z polityki „przesiadek”. By jak najsprawniej i jak najszybciej przemieścić się z punktu A do B wymagany jest wyłącznie 1 środek transportu, a nie przesiadanie się: z samochodu na rower, z roweru na tramwaj, z tramwaju do autobusu, a z powrotem ta sama procedura. Mając do wyboru takie skomplikowane podróżowanie każdy wybierze samochód, który szybko i wygodnie zwiezie bezpośrednio do miejsca docelowego.		Nie uwzględniono	Mając na uwadze rozwój miasta, w tym powstawanie nowych terenów mieszkaniowych i usługowych, nie ma możliwości zapewnienia wszystkim użytkownikom komunikacji zbiorowej bezpośrednich połączeń. W takim przypadku istotna jest integracja

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					transportowa w węzłach przesiadkowych oraz zaspokojenie wszystkich postulatów transportowych, wpływających na atrakcyjność transportu zbiorowego, jak odpowiednia częstotliwość, punktualność, zapewnienie bezpieczeństwa, komfortu podróży i oczekiwania na przystanku oraz dostępu do informacji pasażerskiej.
95.		Do tej pory wszelkie działania mają na celu usprawnić, upłynnić ruch samochodowy. Takie działania powodują, że jest to najczęściej i najchętniej wybierany środek transportu, gdyż jest najwygodniejszy. Natomiast aby zachęcić mieszkańców do transportu pieszego czy rowerowego należy wprowadzić udogodnienia/ułatwienia przy wyborze takiej formy przemieszcza się, np. poszerzyć chodniki i doprowadzić do tego by służyły wyłącznie pieszym i rowerzystom, a nie jako parkingi (chodniki są coraz mniejsze bo poszerza się ulice kosztem chodników. Te skrawki chodników, które pozostały są zastawiane samochodami). Chodniki dla pieszych, nie dla samochodów! oddalić komunikację pieszą i rowerową od ulic. Przez to, że komunikacja dla pieszych i rowerzystów jest usytuowana tuż przy hałaśliwych i ruchliwych ulicach piesi i rowerzyści (pomimo, że sami nie zanieczyszczają powietrza) zmuszani są do wdychania cudzych spalin samochodowych nie łączyć transportu rowerowego i samochodowego, jest to niebezpieczne, niezdrowe i niekomfortowe dla rowerzysty.		Częściowo uwzględniono	Plan mobilności jest dokumentem strategicznym i jego głównym celem jest zapewnienie mobilności na wysokim poziomie, przy nadrzędnym udziale komunikacji zbiorowej oraz alternatywnych form transportu (takich jak ruch rowerowy i pieszy). Plan będzie zawierał wskazania dotyczące wprowadzenia standardów projektowania uniwersalnego. Ciągi piesze i rowerowe, obok funkcji rekreacyjnej, są nierozdzielnie związane z przestrzeniami publicznymi w mieście. Ponadto, niektóre z dróg rowerowych w mieście pełnią funkcję rekreacyjną, inne -

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		Rowerzysta jadąc przy samochodach/autobusach wdycha spalinę bezpośrednio z rur wydechowych, tym samym staje się żywym filtrem spalin samochodowych. Puszczanie ruchu rowerowego i samochodowego tą samą jezdnią oprócz tego że jest to niebezpieczne dla rowerzysty to jest źródłem/przyczyną konfliktów na drodze.			komunikacyjną. Drogi o charakterze komunikacyjnym są realizowane zgodnie z potrzebami komunikacyjnymi użytkowników oraz możliwościami terenowymi.
96.		Należy budować wysokie krawężniki, gdzie nie ma krawężnika wjedzie samochód. W Olsztynie powszechne jest jeżdżenie samochodami po chodnikach (pomimo tyłu kamer). Jeżdżenie rowerem po chodniku jest rzekomo niebezpieczne, natomiast jazda samochodem po chodniku w celu zaparkowania/ wycofania/ zmiany kierunku ruchu nie stanowi żadnego zagrożenia i jest powszechnie tolerowane. Przejazd rowerem przez Olsztyn przy nowej infrastrukturze rzekomo służącej rowerom jest trudny, niekomfortowy i niebezpieczny.		Częściowo uwzględniono	Plan będzie zawierał wskazania dotyczące wprowadzenia standardów projektowania uniwersalnego. Budowanie wysokich krawężników jest rozwiązaniem utrudniającym poruszanie się osób o ograniczonej zdolności ruchowej (osoby niepełnosprawne, starsze, osoby z wózkami dziecięcymi itp.). Są inne dostępne środki rozwiązujące problem parkowania na chodnikach, jak np. zakazy parkowania, stawianie słupków czy kwietników.
97.		Nie budować odrębnych dróg dla wyłącznie dla rowerów albo wyłącznie dla pieszych - jest to niefunkcjonalne rozwiązanie. Rower dlatego jest (był) atrakcyjny bo można było poruszać się nim swobodnie, dojechać tam gdzie nie mógł wjechać samochód. Budowanie specjalnych tras po których może poruszać się rower jest sztucznym ograniczaniem możliwości roweru (nie da się wybudować ścieżek dla rowerów spod każdej klatki do każdego możliwego miejsca docelowego). Zanim rowerzysta dotrze do drogi dla rowerów mam prowadzić rower?		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	W oparciu o dokumenty miejskie plan zawiera katalog rozwiązań infrastrukturalnych i organizacyjnych na rzecz rozwoju systemu komunikacji rowerowej, czyli rozwiązania optymalizujące wykorzystanie istniejącej sieci drogowej, możliwie szerokie wprowadzanie zmian organizacji

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		Jedynym sensownym rozwiązaniem jest uwolnienie ruchu rowerowego, tzn. swoboda jazdy rowerem. Budowa pół metrowej trasy dla roweru, i pół metrowej trasy dla pieszego (gdzie dla samochodów przeznaczają się 4 albo więcej pasów ruchu) jest niewystarczające. Na takim wąskim chodniku zmieści się jedynie dwóch ludzi idących obok siebie, inny pieszy z naprzeciwka czy chcący ich wyprzedzić już nie ma miejsca na taki manewr. Budowanie szerokich ciągów komunikacyjnych dla pieszych i rowerów jest najtańszym, najskuteczniejszym i uniwersalnym rozwiązaniem. W takim miejscu mieszczą się i piesi i rowerzyści. Trzeba tylko wybudować odpowiednio szerokie ciągi komunikacyjne, bez możliwości parkowania samochodów, bo to właśnie samochody zajmują najwięcej miejsca. Możliwość swobodnej jazdy rowerem po mieście, polegająca na tym, że rowerzysta może dostać się dosłownie w każde miejsce miasta, legalnie tzn. bez ryzyka mandatu (a nie wyłącznie wyznaczonymi trasami dla rowerów) zachęci do korzystania z roweru zamiast samochodu. Swobodne poruszanie daje możliwość dojechania rowerem tam gdzie samochód nie da rady i to właśnie decyduje o wyższości roweru nad samochodem i może doprowadzić do użycia roweru zamiast samochodu. Jeśli rower będzie mógł legalnie poruszać się wyłącznie trasami rowerowymi, które de facto są równoległe z trasami dla samochodów, to korzystanie z roweru mija się z celem - lepiej poruszać się samochodem. Co zachęci ludzi do korzystania z roweru: wytyczanie dróg rowerowych poza jezdnią nadanie chodnikom możliwości ruchu rowerowego			ruchu (wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów, organizowanie kontraruchu rowerowego itp.) oraz wykorzystywanie elementów tzw. „niewidzialnej” infrastruktury rowerowej (np. ulice o ruchu uspokojonym, strefy zamieszkania, reorganizacja sposobu parkowania, regulacja dostępności ulic). Ponadto głównym celem planu mobilności jest zapewnienie mobilności na wysokim poziomie, przy nadrzędnym udziale komunikacji zbiorowej oraz alternatywnych form transportu (takich jak ruch rowerowy i pieszy).
98.		W wielu przypadkach nie jest konieczne, ani zasadne budowanie ciągów rowerowych. Wystarczy pewne trasy wyłączyć z ruchu		Uwzględniono	Plan nie zawiera jedynie wskazań dotyczących wytyczania i budowy

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		<p>samochodowego i przeznaczyć je do użytku pieszo-rowerowego, np. droga za Carrefour, droga do jez. Skandy, droga przy jez. Krzywym - przy ul. Żurawiej - niech korzystający z samochodu jadą na około - tego typu działania umożliwią komfortowe i bezpieczne poruszanie się pieszym i rowerzystom, nadadzą im priorytet, pierwszeństwo.</p>			<p>nowych ciągów rowerowych. W oparciu o dokumenty miejskie zawiera także katalog rozwiązań infrastrukturalnych i organizacyjnych na rzecz rozwoju systemu komunikacji rowerowej, czyli rozwiązania optymalizujące wykorzystanie istniejącej sieci drogowej, możliwie szerokie wprowadzanie zmian organizacji ruchu (wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów, organizowanie kontraruchu rowerowego itp.) oraz wykorzystywanie elementów tzw. „niewidzialnej” infrastruktury rowerowej (np. ulice o ruchu uspokojonym, strefy zamieszkania, reorganizacja sposobu parkowania, regulacja dostępności ulic).</p>
99.		<p>Plan mobilności MOF zakłada rozbudowę systemu organizacji ruchem na kolejnych skrzyżowaniach, nadającego priorytet przejazdu dla pojazdów komunikacji miejskiej - dlatego by nie wprowadzić pierwszeństwa na skrzyżowaniach dla pieszych i rowerów.</p>		<p>Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)</p>	<p>Pierwszeństwo regulują przepisy, sygnalizacja świetlna ustala pierwszeństwo naprzemiennie dla kolejnych użytkowników.</p>
100.		<p>W Planie mobilności MOF jest zapis, iż pożądane jest także realizowanie ciągów pieszo-rowerowych z gminami, umożliwiających sprawną i bezpieczną podróż wszystkim uczestnikom ruchu niezmotoryzowanego - uwaga: by nie budować takich ciągów przy drogach dla samochodów.</p>		<p>Nie uwzględniono</p>	<p>Ciągi piesze i rowerowe, obok funkcji rekreacyjnej, są nierozdzielnie związane z przestrzeniami publicznymi w mieście. Ponadto, niektóre z dróg rowerowych w mieście pełnią</p>

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					funkcję rekreacyjną, inne - komunikacyjną. Drogi o charakterze komunikacyjnym są realizowane zgodnie z potrzebami komunikacyjnymi użytkowników oraz możliwościami terenowymi.
101.		Parkingi dla rowerów - w Planie mobilności MOF nie zawarto żadnych propozycji dot. zabezpieczenia przed kradzieżą. Bezpieczeństwo pozostawienia roweru w każdym miejscu zachęciłoby do korzystania z roweru.		Uwzględniono	W czasie trwania prac nad planem mobilności przyjęto dokument pt. „Standardy techniczne infrastruktury rowerowej dla sieci dróg rowerowych Olsztyna”, które określają m.in. bezpieczne formy parkingów rowerowych. Plan mobilności będzie się odwoływał do tych zapisów oraz wskazywał zasadność rozszerzenia ich obowiązywania na cały Miejski Obszar Funkcjonalny.
102.		Nie budować ciągów rowerowo-piesznych równoległych do dróg - poruszanie się rowerem czy piechotą przy spalinach i w hałasie nie jest przyjemne. Takie rozwiązanie nie zachęci do porzucenia samochodu na rzecz niekomfortowego podróżowania na piechotę czy rowerem.		Nie uwzględniono	Ciągi piesze i rowerowe, obok funkcji rekreacyjnej, są nierozzerwalnie związane z przestrzeniami publicznymi w mieście. Ponadto, niektóre z dróg rowerowych w mieście pełnią funkcję rekreacyjną, inne - komunikacyjną. Drogi o charakterze komunikacyjnym są realizowane zgodnie z potrzebami komunikacyjnymi użytkowników oraz możliwościami terenowymi.

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
103.		Wszelkie opłaty dla kierowców powinny być ustalone w sposób umożliwiający ich równe traktowanie, np. należy ustalić stawy % od zarobków przy opłacie za parking. Ustanowienie jednej kwoty dla wszystkich jest nieuczciwe, faworyzuje zamożniejszych.		Nie uwzględniono	Nie ma możliwości ustalenia takich opłat
104.		Jeśli kierowca będzie wiedział, że nie będzie miał gdzie zaparkować w mieście to nie przyjedzie do centrum samochodem.		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Plan mobilności jest dokumentem strategicznym i jego głównym celem jest zapewnienie mobilności na wysokim poziomie, przy nadrzędnym udziale komunikacji zbiorowej oraz alternatywnych form transportu (takich jak ruch rowerowy i pieszy).
105.		Czasowe bilety nie są udogodnieniem - trudno przewidzieć w jakim czasie autobus dojedzie do celu. Bywa, że tuż przed przystankiem docelowym należy kasować kolejny bilet. Podróż przebiega w stresie: czy się dojedzie na jednym bilecie, czy jednak się nie zdąży. Bilety czasowe wymuszają konieczność posiadania w zapasie kolejnego biletu, nie jest to wygodne.		Nie uwzględniono	Równoległe funkcjonowanie biletów jednorazowych i czasowych jest rozwiązaniem pozostawiającym swobodę wyboru płatności za korzystanie z usług transportu zbiorowego według indywidualnych potrzeb użytkowników, bilety czasowe są korzystnym rozwiązaniem w podróży z przesiadką.
106.		Brak ciągłości przestrzeni publicznej w Olsztynie: miasto zostało podzielone ulicami na małe kawałeczki, dzięki temu ruch samochodowy jest płynny. Natomiast ruch pieszy i rowerowy nie - trzeba czekać albo na światłach, albo bez światła - jest to przemieszczanie się z kawałka do kawałka, aż się dotrze do celu podróży (w bardzo niekomfortowych i niezdrowych warunkach), do tego dochodzi chlapanie przez samochody, upał potęguje dyskomfort poruszania się przy samochodach.		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Plan mobilności jest dokumentem strategicznym i jego głównym celem jest zapewnienie mobilności na wysokim poziomie, przy nadrzędnym udziale komunikacji zbiorowej oraz alternatywnych form transportu (takich jak ruch rowerowy i pieszy).

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
107.		W Planie mobilności MOF, w analizie SWOT jako słabą stroną wskazano „niewystarczającą infrastrukturę parkingową w Olsztynie” - to jest raczej mocna strona. Brak możliwości zaparkowania powoduje wybór środka transportu publicznego, rowerowego, pieszego. Im bardziej będą dostępne parkingi (czy inne miejsca jak chodniki, trawniki służące za parking), tym bardziej nikt nie będzie chciał zrezygnować z samochodu.		Nie uwzględniono	„Niewystarczająca infrastruktura parkingowa w Olsztynie” dotyczy możliwości zaparkowania przy obiektach użyteczności publicznej, co powinno być zapewnione w odpowiedni sposób.
108.		Przystanki na środku jezdni: jakie jest uzasadnienie tworzenia takich rozwiązań? Pieszy musi czekać na światłach wieloetapowych by do niego dotrzeć i by się z niego się wydobyć. Oczekiwanie na autobus/tramwaj na małym skrawku (w samym środku rozpędzonych z obu stron samochodów) jest wysoce niekomfortowe i nieprzyjemne. Przystanek na środku jezdni jest wysoce niebezpiecznym rozwiązaniem - śpieszący się na tramwaj/autobus może zostać potrącony przez pojazdy poruszające się wokół takiego przystanku.		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Przystanki komunikacji zbiorowej są ulokowane z uwzględnieniem możliwości poprowadzenia linii komunikacyjnej; źródła i cele podróży ulokowane są po różnych stronach dróg, przez co zazwyczaj jest konieczność przekroczenia jezdni.
109.		Buduje się niebezpieczne przejazdy dla rowerzystów, po czym niezbędne są inwestycje we wspomagające oznaczenia ostrzegawcze (znaki zwracających uwagę kierowców na wybrane, szczególnie niebezpieczne przejazdy dla rowerzystów) - nie budować niebezpiecznych przejazdów. Nie krzyżować drogi roweru i samochodu. W czasie gdy przejeżdża rower, samochód powinien stać (mieć czerwone światło). To jest najprostsze, najtańsze i najskuteczniejsze rozwiązanie. Niepotrzebne byłyby dodatkowe kolorowe oznaczenia, na które kierowcy i tak nie zwracają uwagi, a już na pewno nie stosują się do nich.		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Kwestię oznakowania regulują przepisy. Ponadto planuje się przeprowadzenie inwentaryzacji oznakowania pionowego i poziomego w Olsztynie w ramach działania Miejskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
110.		Infrastruktura tramwajowa jest tylko utrudnieniem dla pieszych (w szczególności niepełnosprawnych, mających trudności z chodzeniem, kobiet z wózkami), rowerzystów (przechodzenie czy przejazd rowerem przez tory jest niekomfortowe i		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w	System tramwajowy ma większe zdolności przewozowe, jest bardziej niezależny od warunków ruchu drogowego i ma mniejszy

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		niebezpieczne np. koło roweru może zaklinować się w szynach) i samochodów. Infrastruktura niezbędna dla tramwajów potrzebuje bardzo dużo przestrzeni, znacznie więcej niż transport autobusowy. Jakże jest zatem uzasadnienie dla budowy linii tramwajowych? Wszędzie tam gdzie jeździ tramwaj może jechać autobus, po co zatem budować od zera całą infrastrukturę dla tramwajów? Ponadto tramwaj powoduje zwiększenie szerokości ulic - pieszy/rowerzysta musi przejść przez wiele pasów i jest narażony na uderzenie samochodem/tramwajem z różnych kierunków.		dokumentacie)	wpływ na środowisko.
111.		Śluzę dla rowerów - są w same sobie niebezpieczne. Ponadto powodują konflikty na drodze.		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumentacie)	Śluzę rowerowe są rozwiązaniem wprowadzającym priorytet dla rowerzystów w kolejce przed światłem. Odbieranie ich jako niebezpieczne może wynikać z faktu, że są rozwiązaniem relatywnie nowym i nie przez wszystkich znanym. Rowerzysta, który czuje się niekomfortowo nie musi z niej korzystać.
112.		Budowa ciągów rowerowych w jezdni - nie poprawia bezpieczeństwa ani komfortu jazdy (wśród hałasu i toksycznych spalin) rowerzystów.		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumentacie)	Niektóre z dróg rowerowych w mieście pełnią funkcję rekreacyjną, inne - komunikacyjną. Drogi o charakterze komunikacyjnym są związane z przestrzeniami publicznymi i są realizowane zgodnie z potrzebami komunikacyjnymi użytkowników oraz możliwościami terenowymi.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
113.		<p>„Węzły przesiadkowe” - organizowanie transportu publicznego polegającego na konieczności przesiadania się by dostać się do miejsca docelowego jest utrudnieniem - mając do wyboru tak zorganizowany transport publiczny zdecydowanie łatwiej i sprawniej użyć własny samochód. Konieczność przesiadania się z tramwaju do autobusu by dojechać do celu, potem z powrotem z autobusu do tramwaju by dotrzeć do domu nie jest żadnym usprawnieniem, ani udogodnieniem. Dawniej z jednego końca miasta na drugi można było dojechać jednym autobusem. Obecnie, po „ulepszeniach” konieczne są przesiadki (które zawsze są utrudnieniem). W Planie mobilności MOF jest zapis „W sposób oczywisty niemożliwe jest zapewnienie komunikacji zbiorowej łączącej bezpośrednio każdy punkt rozpoczęcia i celu podróży.” Przecież dawniej to było realizowane, przesiadki też były, ale nie trzeba było kosztownej infrastruktury w postaci „węzłów przesiadkowych”.</p> <p>„Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna jest terenem, który może wykorzystać to postanowienie poprzez rozwijanie sieci komunikacyjnej o charakterze turystycznym (trasy turystyczne, ścieżki rowerowe, aleje) łączącej obiekty turystyczne w Olsztynie z terenami rekreacyjnymi wokół” - właśnie te ścieżki są niszczone - np. teren za Carrefour -em.</p>		Nie uwzględniono	<p>Mając na uwadze rozwój miasta, w tym powstawanie nowych terenów mieszkaniowych i usługowych, nie ma możliwości zapewnienia wszystkim użytkownikom komunikacji zbiorowej bezpośrednich połączeń. W takim przypadku istotna jest integracja transportowa w węzłach przesiadkowych oraz zaspokojenie wszystkich postulatów transportowych, wpływających na atrakcyjność transportu zbiorowego, jak odpowiednia częstotliwość, punktualność, zapewnienie bezpieczeństwa, komfortu podróży i oczekiwania na przystanku oraz dostępu do informacji pasażerskiej.</p> <p>Konsekwentna realizacja celów planu mobilności będzie sprzyjać rozwijaniu sieci komunikacyjnej o charakterze turystycznym.</p>
114.		<p>Budowa tras dla pieszych czy rowerów wzdłuż ulic nie zachęca do korzystania z tych form przemieszczania. Zamiast iść, jechać rowerem w hałasie i wdychając spaliny samochodowe, co nie jest w ogóle komfortowe, ani opłacalne wygodniej, szybciej, sprawniej i zdrowiej jest jechać samochodem.</p>		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Niektóre z dróg rowerowych w mieście pełnią funkcję rekreacyjną, inne - komunikacyjną. Drogi o charakterze komunikacyjnym są związane z przestrzeniami

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					publicznymi i są realizowane zgodnie z potrzebami komunikacyjnymi użytkowników oraz możliwościami terenowymi.
115.		Działania podnoszące świadomość ekologiczną, propagujące ruch niezmotoryzowany przy jednoczesnym zwiększaniu komfortu jazdy samochodem, promocję stosowania paliw lepszej jakości lub paliw niskoemisyjnych, poprawa płynności ruchu samochodowego nie doprowadzą do rezygnacji z korzystania tych pojazdów.		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Plan mobilności jest dokumentem strategicznym i pokazuje kierunki wdrażania idei zrównoważonego rozwoju transportu. Rozdział 6.8.1. „Wdrażanie nowych wzorców użytkowania” zawiera zestaw działań, które mogą być podejmowane, w ramach 3 celu strategicznego, postawionego w dokumencie.
116.		Wg Planu mobilności MOF „Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna realizuje politykę transportową zmniejszającą udział samochodu osobowego w komunikacji” i jednocześnie zakłada budowę bus pasów by przyspieszyć przejazd transportu zbiorowego - po co budować oddzielne pasy dla autobusów skoro plany MOF zakładają zmniejszenie transportu osobowego?		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Głównym celem planu mobilności jest zapewnienie mobilności na wysokim poziomie, przy nadrzędnym udziale komunikacji zbiorowej oraz alternatywnych form transportu (takich jak ruch rowerowy i pieszy), co wymaga przeciwdziałania trendom globalnym, jak wzrost wskaźnika motoryzacji.
117.		Zgodnie z Planem mobilności MOF ma dojść do przeobrażenia przestrzeni naturalnej z naciskiem na nadbrzeża jezior, stawów i dorzecza Łyny w postaci punktów i tras widokowych, ścieżek dydaktycznych oraz ścieżek pieszych i rowerowych - tj. nieodwracalne niszczenie przyrody.		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Plan mobilności nie nakazuje przeobrażenia środowiska naturalnego.
118.		Wg Planu mobilności MOF „Istotna jest także poprawa		Opinia (bez	Azyle dla pieszych nie zwalniają

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		bezpieczeństwa poprzez rozbudowę i modernizację chodników i dróg rowerowych oraz zastosowanie inwestycji w pasie drogowym - oświetlenia, azylów dla pieszych”. „Azyle drogowe” - rozumiem, że autorzy mają na myśli tzw. wysepki na przejściu dla pieszych, usytuowane na środku jezdni. Wielce niekomfortowe i nieprzyjemne jest oczekiwanie w takim miejscu, gdyż stoi się w smrodzie i hałasie, ponadto nawet przy małym deszczu taki pieszy jest ochlapywany błotem przez jeżdżące samochody i z przodu i z tyłu po sam szubek głowy. Latem w takich miejscach przy gorącym powietrzu smród spalin i hałas są potęgowane. Azyle dla pieszych są same w sobie niebezpieczne (niebezpieczne jest stanie w samym środku rozpędzonych samochodów). Taka infrastruktura nie zachęca do porzucenia samochodu i korzystania z ruchu pieszego czy rowerowego. Człowiek z wygody, bezpieczeństwa i dla przyjemności podróży wybierze samochód. Te tzw. azyle służą tylko i wyłącznie samochodom, gdyż powodują to, że samochód nie musi zatrzymać się przed przejściem dla pieszych.		propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	kierowców z obowiązku ustąpienia pierwszeństwa pieszym na przejściach dla pieszych, ułatwiają przejście osobom, które z jakichkolwiek przyczyn poruszają się wolno.
119.		Powszechne w Olsztynie i bardzo niebezpieczne jest zachowanie kierowców polegające na tym, że gdy na jednym pasie ruchu zatrzyma się samochód, to na drugim pasie się samochody nie zatrzymują. Jest bardzo wiele takich sytuacji, gdyby nie czujność pieszych to by tragicznie skończyli. Przez taką jazdę kierowców samochodów bezpieczniej jest nie iść piechotą, ani nie korzystać z roweru, tylko wsiąść w samochód, Dziwne, że tacy kierowcy nie są eliminowani. Przez niereagowanie władz takie zachowania kierowców są coraz bardziej powszechne. A chodzenie na piechotę ulicami Olsztyna coraz bardziej niebezpieczne. Od dawna za niestosowanie się do kodeksu drogowego grożą mandaty. Zachowanie kierowców pokazuje, że		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Wszyscy uczestnicy ruchu drogowego mają obowiązek przestrzegania przepisów. Plan mobilności zakłada prowadzenie działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		groźba mandatu jest zupełnie nieskutecznym sposobem na wymuszenie bezpiecznej, zgodnej z przepisami przez nich jazdy. Powinno być tak: kto nie przestrzega obowiązujących zasad i przepisów nie jeździ. To spowodowałoby eliminację tzw. piratów drogowych, samoczynnie zwiększyło by się bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego: pieszych, rowerzystów, samochodów. Zmniejszyła by się również liczba samochodów na drodze. Rozwiązanie „kto nie przestrzega obowiązujących zasad i przepisów nie jeździ” zapewne trzeba by wprowadzić z poziomu krajowego, ale Olsztyn mógłby być pionierem i przykładem w skutecznych rozwiązaniach na drogach.			
120.		Inwestycje w wąskie drogi dla pieszych, wąskie drogi dla rowerów, szerokie, wielopasmowe drogi dla samochodów (wraz z parkingami, możliwością parkowania na chodnikach i trawnikach, gdzie popadnie) nie jest promocją niezmotoryzowanego ruchu. Takie działania promują i zachęcają do ruchu samochodowego.		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Głównym celem planu mobilności jest zapewnienie mobilności na wysokim poziomie, przy nadrzędnym udziale komunikacji zbiorowej oraz alternatywnych form transportu (takich jak ruch rowerowy i pieszy). Celem podkreślenia istotności realizacji potrzeb uczestników ruchu niezmotoryzowanego, do dokumentu została dodana rekomendacja uwzględniania zasad projektowania uniwersalnego.
121.		Planowane działania typu: modernizacja obecnych i budowa nowych odcinków dróg, budowa dojazdów, budowa i wdrożenie infrastruktury towarzyszącej takiej jak parkingi, inwestycje skutkujące skróceniem czasu przejazdów samochodem, wzrost bezpieczeństwa oraz podniesienie komfortu jazdy samochodem;		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Głównym celem planu mobilności jest zapewnienie mobilności na wysokim poziomie, przy nadrzędnym udziale komunikacji zbiorowej oraz alternatywnych

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		promocja praktyk jak: oszczędności dla kierowców, poprzez mniejsze zużycie paliwa oraz zmniejszenie zużycia podzespołów samochodu rozpowszechnianie wśród kierowców wiedzy w tym temacie - są działaniami zachęcającymi do używania samochodów.			form transportu (takich jak ruch rowerowy i pieszy). Plan mobilności powinien uwzględniać potrzeby wszystkich użytkowników infrastruktury MOF w ramach zrównoważonego rozwoju mobilności.
122.		Ekrany akustyczne nie spełniają swej dźwiękoszczelnej roli (tłumią hałas w minimalnym stopniu, efekt jest niewspółmierny do nakładów), dodatkowo szpecą miasto.		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Ekrany akustyczne, także w formie nasadzeń, są jedną ze skutecznych form zmniejszania uciążliwości hałasu w mieście. Plan przedstawia katalog rozwiązań, które mogą być stosowane w ramach potrzeb i możliwości.
123.		Plan mobilność MOF zakłada „umożliwienie mieszkańcom sprawnego przesiadania się między różnymi środkami transportu”. Przesiadki są utrudnieniem. Mieszkańcy Olsztyna/gmin sąsiednich oczekiwaliby możliwości bezpośredniego dojazdu do celu. Tylko możliwość bezpośredniego dojazdu zachęci do użycia transportu publicznego czy rowerowego zamiast użycia samochodu. Przesiadki - to nie jest płynne poruszanie się po mieście. Samochodem można poruszać się najsprawniej, bez przesiadek - alternatywne środki transportu by były atrakcyjnymi zamiennikami muszą przynajmniej oferować ten sam komfort jazdy tj. dojazdu bezpośrednie, bez przesiadek, na jednym bilecie (a nie czasowych biletach), przy łatwo dostępnych przystankach (nie na środku jezdni). Rozwiązanie: puścić linie ciągłą np. z Rusi przez Bartąg do dworca w Olsztynie (i zastosować podobny schemat z innych		Częściowo uwzględniono	Mając na uwadze rozwój miasta, w tym powstawanie nowych terenów mieszkaniowych i usługowych, nie ma możliwości zapewnienia wszystkim użytkownikom komunikacji zbiorowej bezpośrednich połączeń. W takim przypadku istotna jest integracja transportowa w węzłach przesiadkowych oraz zaspokojenie wszystkich postulatów transportowych, wpływających na atrakcyjność transportu zbiorowego, jak odpowiednia częstotliwość, punktualność, zapewnienie bezpieczeństwa,

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		gmin). Autobus/bus przejeżdżał by przez środek miasta, pasażer gdziekolwiek by wysiadł miał by możliwość dojścia/ dojechania innym autobusem do celu podróży. Plany typu konieczność dojechania do granic Olsztyna, budowa specjalnych parkingów by się potem przesiąść na tramwaj, a potem na autobus są przekombinowane i mijają się z celem. Proste rozwiązania są najskuteczniejsze i najtańsze (bez konieczności budowy parkingów, torów tramwajowych), po prostu puścić autobus. Kwestie rentowności połączeń, i kto ma za to płacić i ile powinny być przedmiotem rozważań władz i to do nich należy wypracowanie optymalnego rozwiązania w tej kwestii. Planowane kombinacje są skomplikowane i nikomu niestuzące. Jeśli miasto i gminy nie dojdą do porozumienia w tej kwestii to ułatwić wykorzystanie tej luki prywatnym przewoźnikom (busom). Takie rozwiązanie nie będzie droższe i trudniejsze od budowy parkingów przed miastem w celu pozostawienia samochodu. Mieszkańcy gmin wypowiedzieli się jasno, że nie będą dojeżdżać do rogatek Olsztyna, by potem przesiąść się na inny środek transportu. Zatem budowa takich parkingów nie znajduje uzasadnienia. Co więcej planowane parkingi park& ride będą stale zajęte przez blisko mieszkających zmotoryzowanych. Budowanie coraz większej ilości parkingów jest sprzeczne z założeniem zmniejszenia ruchu samochodowego.			komfortu podróży i oczekiwania na przystanku oraz dostępu do informacji pasażerskiej. Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
124.		Pasy ruchów dla rowerów w jezdni, parkingi typu B&R, K&R oraz P&R, węzły przesiadkowe, tramwaje są rozwiązaniami na siłę ściąganyymi z innych miast, są to rozwiązania niedostosowane do naszych realiów i potrzeb. Nie stanowią rozwiązania tutejszych problemów. Stopień ich skomplikowania i konieczność budowy infrastruktury jest niewspółmierna do efektów.		Opinia (bez propozycji konkretnych zmian w dokumencie)	Lokalizacja parkingów P&R, K&R i B&R jest odpowiedzią na potrzeby mieszkańców MOF. Pojedyncze inwestycje nie są rozwiązaniem problemów komunikacyjnych MOF Olsztyna. Potrzebne jest systemowe podejście, które

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					zostało przedstawione w planie mobilności.
125.	Radny Rady Miasta Olsztyna*	Strona 11 - ograniczenie spadku podróżujących komunikacją miejską - mamy wzrost liczby pasażerów w Olsztynie - to jaki spadek?		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
126.		Strona 56 - 3.1.6 - dojazdy do pracy - stare dane z 201rr a na stronie 133 powiat ilość pojazdów z 448,4/1000 mieszkańców do 510,9/1000 mieszkańców przy jednoczesnym wzroście liczby mieszkańców na terenie powiatu.		Opinia	Brak nowszych danych związanych z dojazdami do pracy. Przedstawione w dokumencie wyniki NSP2011 zostały uzupełnione o raport „Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej”. Zarówno dane o dojazdach do pracy, jak i wskaźnik motoryzacji pochodzą z GUS.
127.		Strona 58 - dojeżdża do pracy 4300 osób - to chyba z okolic Zacisza nie brano pod uwagę!!!		Opinia	Opis metodologii i źródła przedstawionych danych znajduje się na początku rozdziału 3.1.6.
128.		Strona 76 - tablica 12 - na dziś ilość straty lesistości na terenie miasta już bardzo nie aktualna ze względu na LEX Szyszko		Opinia	Przedstawione w dokumencie dane oparte są na najnowszych dostępnych statystykach GUS.
129.		Strona 78 - użyto stwierdzenia materiału - wszystko co palimy to paliwo.		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
130.		Strona 80 - miejsca pracy, zapomniano o UWM, UM, UW, Marszałku?		Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wymienione generatory ruchu znajdują się już w tabeli „Instytucje”, a więc zostały uwzględnione w dokumencie.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
131.		Strona 84 - instytucje - a gdzie ARiMR i inne agencje rolnicze, warto wspomnieć też o centralach banków, mamy centra płatniczo-rozliczeniowe itd.		Częściowo uwzględniono	Nie sposób wymieniść wszystkich obiektów usługowych występujących na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. Ponadto plan mobilności nie ma na celu zinwentaryzowania tych obiektów.
132.		Strona 97 - generatory ruchu - CRS Ukiel gdzie?, Stomil - gdzie?		Uwzględniono	Tabele oraz mapy z generatorami ruchu zostały uzupełnione, następnie tabele zostały przeniesione do załącznika.
133.		Strona 134 - nie zgadzam się z tezą, że zwiększenie standardu usług przewozowych znacząco wpłynie (tramwaje i część autobusów to najwyższa półka) - koszt parkowania jest zbyt niski zwłaszcza na abonamencie.		Opinia	W tym ujęciu standard usług przewozowych dotyczy standardu ogółem na terenie MOF, nie tylko w Olsztynie.
134.		Strona 134 - tabela 29 - co to jest „Łutka” - Łukę znam		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
135.		Strona 138 - 4.6 polityka parkingowa - powinno być w SWOT i analiza pod kątem zmian w strefie!		Częściowo uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Analiza SWOT zawiera zapisy związane polityką parkingową. Ponadto plan mobilności nie jest dokumentem właściwym do przeprowadzania szczegółowego badania dostępności parkingowej a terenie MOF Olsztyna.
136.		Strona 145 - brak w zagrożeniach utrzymania systemu parkowania w centrum w obecnej formie.		Uwzględniono	Zapis został zmieniony
137.		Strona 156 - założenia do dworca głównego to chyba z innej bajki a nie z tych założeń co były konsultowane		Opinia	Dane przedstawione w planie mobilności pochodzą z „Fizyki zgłoszeniowej dla projektów komplementarnych w ramach Strategii ZIT planowanych do

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					wsparcia w PO PW 2014-2020”
138.		Strona 154 - fotografia z odjazdami co 15 minut - definiuje sama w sobie problem.		Opinia	Fotografia jest przykładowa
139.		Strona 162 - strefy przyjazne pieszym - chodnik do Bartąga miejscami o szerokości poniżej 1m? To chyba więcej niż przesada!		Opinia	Wyznaczone w planie mobilności strefy przyjazne pieszym i rowerzystom sygnalizują, że w ramach tych stref należy dążyć do zapewnienia wygodnego i bezpiecznego przemieszczania się rowerzystom i uczestnikom ruchu pieszego.
140.		Strona 164 - a gdzie na mapie droga z płyt i chodnik przy Antonowicza które służą jako ścieżka rowerowa dla setek rowerzystów z Zacisza i okolic?		Nie uwzględniono	Mapa dróg rowerowych pochodzi z zasobów Urzędu Miasta Olsztyna i pokazuje drogi rowerowe na terenie miasta Olsztyna, a nie inwentaryzuje wszystkich dróg, którymi mogą poruszać się rowerzyści.
141.		Strona 171 - przystanki roweru publicznego - mapa 19 zaznaczona Stawigudzka a nie Złota (trzeba poprawić mapę bo niezgodna z opisem)		Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Oznaczona na mapie lokalizacja to skrzyżowanie ulic Złotej i Bartąskiej, przy przystanku autobusowym. Ponadto wskazane w dokumencie lokalizacje są orientacyjne.
142.		Nic nie wspomniano w dokumencie o konieczności uporządkowania oznakowania - przeznaczenie Olsztyna		Nie uwzględniono	Oznakowanie jest na bieżąco monitorowane przez Komisję Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zbędne znaki są usuwane. Ponadto planuje się przeprowadzenie inwentaryzacji oznakowania

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					pionowego i poziomego w Olsztynie w ramach działania Miejskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
143.		Strona 179 - zbyt mało o parkowaniu, nie pokazano kierunków		Opinia	Aspekt kierunków rozwoju parkingów został zawarty w rozdziale 6.6 „Kierunki rozwoju polityki parkingowej”.
144.		Strona 181 - w mojej ocenie za głęboko w miasto wstawiono Park&Ride		Uwzględniono	Z proponowanych orientacyjnych lokalizacji parkingów P&R usunięto ten zlokalizowany przy dworcu PKP/PKS. Wyznaczenie konkretnych lokalizacji odbędzie się na etapie opracowania rekomendowanego w <i>Planie mobilności</i> .
145.		Strona 184 - eco-driving !! bardzo dobrze będzie mniej smogu! Ale kto to ma realizować ? Jak stacje diagnostyczne „kładą łaskę” na wycięte katalizatory i filtry cząsteczek stałych!		Opinia	Plan mobilności jest dokumentem strategicznym i pokazuje kierunki wdrażania idei zrównoważonego rozwoju transportu. Rozdział 6.8.1. „Wdrażanie nowych wzorców użytkowania” zawiera zestaw działań, które mogą być podejmowane, w ramach 3 celu strategicznego, postawionego w dokumencie.

* uwagi nie zostały złożone na dedykowanym formularzu konsultacyjnym

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Gmina Gietrzwałd

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
146.	Mieszkanka miejscowości Woryty, gmina Gietrzwałd	Proszę o uwzględnienie w planie budowy ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż drogi Gietrzwałd - Woryty	Droga funkcjonuje jako park kulturowy Aleja Warmińska [Park Kulturowy Warmińskiej Drogi Krajobrazowej Gietrzwałd - Woryty] i docelowo droga miała mieć poprawioną nawierzchnię oraz wybudowany ciąg pieszo-rowerowy.	Uwzględniono	Wnioskowana trasa została dodana jako postulowana.
147.	Mieszkaniec gminy Gietrzwałd	Brak harmonogramu planu	To elementarna część każdego planu. Plan pozbawiony terminów realizacji nie jest planem. Nie można go monitorować, podejmować zobowiązań itd.	Nie uwzględniono	Realizacja poszczególnych inwestycji przewidziana jest w perspektywie czasowej planu mobilności (do roku 2025), z zastrzeżeniem posiadania środków na te inwestycje. Z tego względu, a także z powodu wielu podmiotów odpowiedzialnych za poszczególne inwestycje oraz różnych źródeł finansowania, dokładny czas ich realizacji nie został wskazany w planie.
148.		Brak skwantyfikowanych wskaźników rezultatów	Plan pozbawiony oczekiwanych wartości uniemożliwi jakąkolwiek ocenę stopnia jego realizacji, monitorowania. Nie będzie możliwa ocena czy plan zrealizował cele. Wykonanie nawet wszystkich zadań nie jest celem.	Nie uwzględniono	Plan mobilności zawiera zestaw wskaźników pozwalających ocenić stopień realizacji poszczególnych zadań, wraz z oznaczeniem pożądanej zmiany (spadek lub wzrost). Raporty będą się opierać na monitorowaniu tych wskaźników i odpowiedniej ocenie zmian. Określenie wartości bazowych oraz monitorowanie jest zadaniem

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					jednostek wskazanych przy odpowiednich wskaźnikach.
149.		Brak generatora ruchu jakim jest Sanktuarium Maryjne w Gietrzwałdzie oraz działań związanych z ruchem.	Plan wykazuje generatory ruchu w postaci np.: przedszkoli, do których uczęszcza kilkanaścioro dzieci a nie uwzględnia obiektu, do którego rocznie przybywa ponad milion turystów i pielgrzymów z czego ok. 25-30% z Olsztyna. To oznacza ok. ćwierć miliona osób tylko na trasie Olsztyn - Gietrzwałd. To dobry przykład do linii autobusów elektrycznych i utworzenia na terenie leśnym ciągu pieszo-rowerowego Olsztyn - Gietrzwałd.	Uwzględniono	Generator ruchu został dodany. Ciąg pieszo-rowerowy Olsztyn - Gietrzwałd jest planowany w ramach kierunków rozwoju transportu rowerowego.
150.		Wadliwy okres planowania.	Trochę to satyryczne - plan 2016 sporządzany w roku 2017.	Nie uwzględniono	Projekt został rozpoczęty w roku 2016 i nie ma możliwości zmiany jego nazwy.
151.		Brak wyodrębnienia w planie pakietów komplementarnych zadań (etapów), których wykonanie pozwoli na rozwiązanie częściowych problemów mobilności.	Wg projektu planu wyodrębnione zadania będą mogły być realizowane w kolejności przypadkowej, bez harmonogramu. Osiąganie celów częściowych planu będzie utrudnione bądź niemożliwe.	Nie uwzględniono	Jeżeli jest to zasadne, kierunki rozwoju poszczególnych gałęzi transportu zawierają wskazania co do „pakietowania” działań do realizacji (przykładowo komunikacja zbiorowa oraz parkingi Park&Ride). Ze względu na mnogość interesariuszy oraz liczbę podmiotów odpowiedzialnych za realizację poszczególnych zadań i różne źródła finansowania, nie ma

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					możliwości określenia etapowania wszystkich inwestycji. Stwarzałoby to zagrożenie blokowania realizacji poszczególnych inwestycji, a docelowo każde działanie z osobna ma na celu realizowanie celów postawionych w dokumencie.
152.		Projekt planu pomija zasady współdziałania jego realizatorów.	Z uwagi na obszar planu obejmujący aglomerację Olsztyna liczba jego wykonawców będzie znaczna. W takich sytuacjach niezbędne jest określenie przynajmniej zasad współpracy przy tworzeniu planów inwestycyjnych w poszczególnych gminach, corocznych budżetach, zamówieniach publicznych, nadzorach inwestycyjnych itd.	Nie uwzględniono	Prawa i obowiązki oraz zasady współpracy gmin przy realizacji ZIT MOF Olsztyna zostały określone w Porozumieniu z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie współdziałania celem realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna i funkcjonują przy realizacji zadań związanych z instrumentem ZIT. Podstawą wspólnej realizacji planu przez gminy MOF jest przyjęcie tego dokumentu przez uchwały rady gmin.
153.		Projekt planu jest uciążliwy w korzystaniu z jego treści.	Projekt planu liczy ponad 200 stron natomiast wykaz zadań kilkanaście stron. Plan powinien być dokumentem krótkim ale z załącznikami. Obszerne cenniki biletów, wykazy wszystkich autobusów, ulgi w przejazdach dla postów, wykazy przedszkoli i innych	Uwzględniono	Do załączników zostały przeniesione: - wykaz linii, cenniki biletów i ulgi w przejazdach, - tabele z generatorami ruchu.

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
			generatorów ruchu powinny stanowić załączniki do planu.		
154.		Niemal pominięty został transport ekologiczny - poza tramwajami i rowerami miejskimi.	W dokumencie brak jest zadań w zakresie elektrycznych autobusów, pojazdów samochodowych, w tym taksówek, rowerów, terminali do ich ładowania i innych. W roku 2016 miasto zorganizowało dużą konferencję „Eko-transport w Polsce wschodniej” z interesującymi wnioskami, które nie znalazły odzwierciedlenia w projekcie planu.	Częściowo uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	W ramach podrozdziału „Promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów” scharakteryzowany już został ekologiczny transport zbiorowy. Natomiast przedstawione w dokumencie zadania dotyczące zakupu taboru są spójne z planami poszczególnych organizatorów w tym zakresie.
155.		Brak oszacowania kosztów realizacji planu.	Plan pozbawiony kosztów jego wykonania nie powinien być przedmiotem nawet jego rozważań. Nie jest możliwa ocena jego wykonalności. Poza kosztami powinna zostać przeprowadzona analiza kosztów i korzyści. Unijne wytyczne do Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej wymagają także szacunku kosztów późniejszego utrzymania wykonanych inwestycji.	Nie uwzględniono	Ze względu na zróżnicowanie działań oraz źródeł finansowania nie ma możliwości określenia kosztów poszczególnych działań.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Gmina Stawiguda

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
156.	Mieszkanka miejscowości Bartążek, gmina Stawiguda	Skomunikowanie Bartążka z Olsztynem. Połączenie od ronda w Bartągu przez Bartążek do Tęczowego Lasu	Mieszkańcy Bartążka nie mają dostępu do komunikacji (4 km od miasta)	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
157.		Ścieżka rowerowa Bartążek - Olsztyn	Brak bezpiecznego dojazdu rowerem	Uwzględniono	Poprowadzono ciąg ulicą Warmiński Las i DW598
158.	Gmina Stawiguda	Budowa drogi dla rowerów od ul. Warszawskiej w stronę Stawigudy - do granicy MOF z Olsztynkiem	Alternatywa dla braku transportu zbiorowego. Odległość ok. 20 km jest możliwa do pokonania rowerem codziennie do pracy	Uwzględniono	Drogi rowerowe wskazane przez mieszkańców zostały uwzględnione jako „postulowane”.
159.		Budowa ścieżki rowerowej z Olsztyna do	Ul. Jest bardzo często uczęszczana przez rowerzystów i biegaczy z	Uwzględniono	Drogi rowerowe wskazane przez mieszkańców zostały uwzględnione

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		Bartąga - ul., Bartąską	Olsztyna - poprawi to bezpieczeństwo		jako „postulowane”.
160.		Budowa ścieżek rowerowych pomiędzy miejscow. Gagławki i Bartąg oraz Gagławki - Ruś, Bartąg - Ruś	Miejscow. te są nieskomunikowane z Olsztynem, budowa ścieżek poprawi możliwość komunikacji tym bardziej, że są to miejscowości bliskie Olsztynowi, często odwiedzane przez Olsztynian.	Uwzględniono	Drogi rowerowe wskazane przez mieszkańców zostały uwzględnione jako „postulowane”.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Gmina Dywity

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
161.	Gmina Dywity	Ujęcie rekomendacji dotyczącej modernizacji drogi DK51 na odcinku Spręcowo-Dywity-Olsztyn	Natężenie ruchu na DK 51 przekracza już 20 tys pojazdów na dobę. Planowanie północnej obwodnicy musi być powiązane z modernizacją drogi, uwzględniając również priorytet dla transportu zbiorowego poprzez wybudowanie buspasów. Wnioskujemy o dodanie punktu w celach operacyjnych 3.1.3 (str. 150 dokumentu)	Uwzględniono	W celach operacyjnych znajdują się inwestycje zawarte w planach inwestycyjnych odpowiednich jednostek. Obecnie GDDKiA nie planuje inwestycji na tym odcinku DK51, jednak ze względu na wnioskowane potrzeby modernizacji, taki zapis został dodany do kierunków rozwoju.
162.		Ujęcie w dokumencie danych z pomiaru ruchu przeprowadzonych przez Gminę Dywity w 2016. Wyniki badania zostały przekazane we wcześniejszym wniosku. http://www.bip.ugdywity.pl/system/obj/4480_Uchwała.XXV.169.16.2016-12-09.pdf	Badania zostały przeprowadzone na terenie MOF. GDDKiA dysponuje danymi z punktu pomiarowego na DK 51 na odcinku zlokalizowanym poza obszarem MOF, co wyłącza dane .	Uwzględniono	Rozdział 4.5 Transport drogowy (samochodowy) zostanie uzupełniony o dane z pomiaru ruchu przeprowadzonego przez Gminę Dywity w 2016 r.
163.		Zaplanowanie i budowa dróg rowerowych.	Wnioskujemy o ujęcie w strategii budowy drogi rowerowej przez las miejski, pomiędzy gminą Dywity a Olsztynem. Trakt ten powinien wykorzystywać także nowo wybudowany most pieszo - rowerowy na rzece Wadąg w Kieźlinach.	Uwzględniono	Na terenie Lasu Miejskiego postulowane są działania mające na celu zapewnienie trwałej poprawy jakości nawierzchni.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Gmina Barczewo

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
164.	Mieszkaniec gminy Barczewo	Uwzględnienie w planie mobilności <u>komunikacji publicznej dotyczącej Wójtowa i Nikielkowa</u>	W raporcie z konsultacji społecznych wnioski zostały częściowo uwzględnione.	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
165.	Mieszkaniec gminy Barczewo	Uwzględnienie w planie mobilności raportu konsultacji w szerokim zakresie	W raporcie wnioski zostały w całości lub w części uwzględnione - brak odzwierciedlenia w planie mobilności. <u>Gmina Barczewo złożyła - 184 formularze uwag i wniosków w ramach konsultacji społecznych.</u>	Częściowo uwzględniono	Wnioski dotyczące budowy dróg rowerowych zostaną uwzględnione. Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
166.		Uwzględnienie ścieżek rowerowych w Nikielkowie i Wójtowie	W dokumencie brakuje konkretnego wskazania ścieżek rowerowych i pieszo - rowerowych wnioskowanych przez mieszkańców gminy Barczewo	Uwzględniono	Wnioskowane ścieżki zostaną wskazane na mapie kierunków rozwoju dróg rowerowych.
167.	Burmistrz Barczewa	Wprowadzenie w ramach kierunków rozwoju zrównoważonej mobilności przebudowę dwujezdniowej drogi nr 16. Drugi pas pozwoliłby na prowadzenie normalnego ruchu na trasie Biskupiec - Olsztyn - trasa wymaga modernizacji, bo w założeniach obwodnica będzie realizowana tylko do miejscowości	Mógłby to być element wsparcia w ubieganiu się o środki na przebudowę drogi krajowej nr 16.	Uwzględniono	Zapis zostanie dodany w rozdziale 6.5 Kierunki rozwoju transportu drogowego (samochodowego).



**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		Wójtowo.			

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Gmina Jonkowo

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
168.	Mieszkanca gminy Jonkowo	Połączenie Jonkowo z Olsztynem kolejką podmiejską.	Często dojeżdżam do Olsztyna.	Częściowo uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Uruchomienie kolejki podmiejskiej (aglomeracyjnej) jest przedsięwzięciem skomplikowanym ze względu na różnych zarządców infrastruktury i organizatora przewozów, jednak plan mobilności zawiera zapis o możliwości uruchomienia takiego środka transportu.
169.	Mieszkanca gminy Jonkowo	Wybudowanie ulicy Nowobątyckiej	Codziennie dojeżdżam do pracy z Olsztyna do Jonkowa, skróciłoby to czas dojazdu do pracy.	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobątyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
170.		Połączenie Jonkowa z Olsztynem kolejką podmiejską		Częściowo uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Uruchomienie kolejki podmiejskiej (aglomeracyjnej) jest przedsięwzięciem skomplikowanym ze względu na różnych zarządców infrastruktury i organizatora przewozów, jednak plan mobilności zawiera zapis o możliwości uruchomienia takiego środka transportu.
171.	Mieszkaniec miejscowości Giedajty, gm. Jonkowo	Przedłużenie linii z Gutkowa do Giedajt	Brak regularnych i bezpośrednich połączeń pomiędzy Olsztynem a Giedajtami utrudnia dostęp do oświaty (zajęcia pozalekcyjne dla dzieci), kultury (kino, teatr) oraz	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
			podstawowej opieki medycznej. Bardzo proszę o pozytywne załatwienie tak ważnej sprawy.		zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
172.	Mieszkanka Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej	Codziennie dojeżdżam do pracy z Olsztyna do Jonkowa, wprowadzenie w życie zgłaszanych przeze mnie wniosków poprawiłoby mój dojazd do pracy.	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
173.	Mieszkanka Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Bezpośrednie połączenia autobusowe Jonkowo-Centrum, Jonkowo-Jaroty.	Codziennie dojeżdżam do pracy z Olsztyna do Jonkowa.	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
174.		Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej	Ułatwi mi to dojazd do pracy	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
175.		Połączenie Jonkowa z obwodnicą		Uwzględniono	Informacja o możliwym połączeniu z obwodnicą zostanie zawarta w rozdziale 6.5 Kierunki rozwoju transportu drogowego (samochodowego).
176.	Mieszkaniec gminy Jonkowo	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej	Brak regularnych i bezpośrednich połączeń	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
177.		Bezpośrednie połączenie autobusowe Jonkowo-Centrum, Jonkowo-Jaroty	Brak regularnych i bezpośrednich połączeń	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
178.	Mieszkanka miejscowości Giedajty, gmina Jonkowo	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej	Brak regularnych i bezpośrednich połączeń pomiędzy Jonkowem a Olsztynem utrudnia dostęp do opieki medycznej	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
179.		Połączenie Jonkowa z Olsztynem kolejką podmiejską		Częściowo uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Uruchomienie kolejki podmiejskiej (aglomeracyjnej) jest przedsięwzięciem skomplikowanym ze względu na różnych zarządców infrastruktury i organizatora przewozów, jednak plan mobilności zawiera zapis o możliwości uruchomienia takiego środka transportu.
180.	Mieszkanka Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Bezpośrednie połączenie autobusowe Jonkowo - Nagórki	Codziennie dojeżdżam do pracy z Olsztyna (Nagórki). Wprowadzenie w życie zgłaszanych zmian skróciłoby czas dojazdu do pracy oraz	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały,

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
			ograniczyło koszty z tym związane.		że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
181.		Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej		Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
182.	Mieszkanca gminy Jonkowo	Wykonanie efektywnego wjazdu do Olsztyna t.j. ul. Nowobaltycka oraz połączenie z obwodnicą.	Szkoły, urzędy i inne obiekty, z których korzystamy <u>codziennie</u> są w Olsztynie.	W zakresie ul. Nowobaltyckiej - Uwzględniono (bez zmian w dokumencie) W zakresie połączenia z obwodnicą - uwzględniono	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich. Informacja o możliwym połączeniu z obwodnicą zostanie zawarta w rozdziale 6.5 Kierunki rozwoju transportu drogowego

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					(samochodowego).
183.		Szynobus (+ tramwaj) (ekologiczny i bezpieczny transport)	Strata czasu na stanie w korkach każdego dnia i każdego mieszkańca to 1,5 godziny dziennie.	Częściowo uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Uruchomienie kolejki podmiejskiej (aglomeracyjnej) jest przedsięwzięciem skomplikowanym ze względu na różnych zarządców infrastruktury i organizatora przewozów, jednak plan mobilności zawiera zapis o możliwości uruchomienia takiego środka transportu.
184.	Mieszkaniec gminy Jonkowo	Kolej podmiejska z przystankiem w Jonkowie, Gutkowie i sąsiednich wioskach	Szybki i optymalny transport	Częściowo uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Uruchomienie kolejki podmiejskiej (aglomeracyjnej) jest przedsięwzięciem skomplikowanym ze względu na różnych zarządców infrastruktury i organizatora przewozów, jednak plan mobilności zawiera zapis o możliwości uruchomienia takiego środka transportu.
185.		Połączenie Jonkowa z obwodnicą	Znacznie skróci czas dojazdu z Jonkowa do Olsztyna; optymalizacja kosztów transportu	Uwzględniono	Informacja o możliwym połączeniu z obwodnicą zostanie zawarta w rozdziale 6.5 Kierunki rozwoju transportu drogowego (samochodowego).
186.	Mieszkaniec Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Kolejka miejska	Najszybszy sposób na transport osób	Częściowo uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Uruchomienie kolejki podmiejskiej (aglomeracyjnej) jest przedsięwzięciem skomplikowanym ze względu na różnych zarządców infrastruktury i organizatora przewozów, jednak plan

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					mobilności zawiera zapis o możliwości uruchomienia takiego środka transportu.
187.		Połączenie z obwodnicą	Dobry dojazd południa Olsztyna gdzie nie ma dostępu do PKP	Uwzględniono	Informacja o możliwym połączeniu z obwodnicą zostanie zawarta w rozdziale 6.5 Kierunki rozwoju transportu drogowego (samochodowego).
188.	Mieszkanka Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Połączenie Jonkowa z obwodnicą	Szybszy czas dojazdu do pracy, wpłynęło by to na poprawę jakości pracy.	Uwzględniono	Informacja o możliwym połączeniu z obwodnicą zostanie zawarta w rozdziale 6.5 Kierunki rozwoju transportu drogowego (samochodowego).
189.		Bezpośrednie połączenie autobusowe Jonkowo-Jaroty	Zmniejszenie kosztów dojazdu	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
190.	Mieszkaniec Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Wybudowanie ulicy Nowobałtyckiej / Połączenie Jonkowa z obwodnicą	Ułatwi to dojazd samochodem z Olsztyna do Jonkowa	W zakresie ul. Nowobałtyckiej - uwzględniono (bez zmian w dokumencie) W zakresie połączenia z obwodnicą - uwzględniono	Wybudowanie ulicy Nowobałtyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich. Informacja o możliwym połączeniu z obwodnicą zostanie zawarta w rozdziale 6.5 Kierunki rozwoju transportu drogowego (samochodowego).
191.		Bezpośrednie połączenie autobusowe Jonkowo-Jaroty	Tańsza alternatywa na dojazdy z Olsztyna do Jonkowa.	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwe

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
192.	Mieszkaniec Barczewa (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Bezpośrednie połączenia autobusowe dworzec - Jonkowo (w godzinach szczytu 7-8/ 15-16) Jonkowo - dworzec gł.	Zredukuje to koszty dojazdu do pracy - obecnie dostanie się do Jonkowa na godz. 7 możliwe jedynie autem	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
193.		Uruchomienie kolejki podmiejskiej na trasie Olsztyn dworzec - Jonkowo	Zredukuje to koszty dojazdu na trasie Olsztyn - Jonkowo	Częściowo uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Uruchomienie kolejki podmiejskiej (aglomeracyjnej) jest przedsięwzięciem skomplikowanym ze względu na różnych zarządców infrastruktury i organizatora przewozów, jednak plan mobilności zawiera zapis o możliwości uruchomienia takiego środka transportu.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
194.	Mieszkanka miejscowości Różynka, gmina Świątki (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Przedłużenie linii MPK Gutkowo - Jonkowo Wybudowanie ulicy Nowobałtyckiej	Codziennie dojeżdżam do pracy z Różynki wprowadzenie w życie zgłaszanych przeze mnie wniosków znacznie pomogłoby mi w dojeździe do pracy i ograniczyłyby koszty dojazdu	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
195.		Połączenie Dobre Miasto - Jonkowo Połączenie Jonkowa z Obwodnicą Godziny 7:00 15:00 13:00 22:00		Nie uwzględniono	Uwaga dotyczy transportu wykraczającego poza obszar opracowania
196.	Mieszkaniec miejscowości Mątki, gmina Jonkowo	Połączenie MPK Olsztyn - Jonkowo przez Mątki	Brak przewoźnika rzetelnego.	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
197.	Mieszkaniec Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej	Brak regularnych i bezpośrednich połączeń pomiędzy Jonkowem a Olsztynem.	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
198.		Połączenie Jonkowa z obwodnicą		Uwzględniono	Informacja o możliwym połączeniu z obwodnicą zostanie zawarta w rozdziale 6.5 Kierunki rozwoju transportu drogowego (samochodowego).
199.	Mieszkaniec gminy Jonkowo	Brak możliwości dojazdu do pracy na godz. 6 z Olsztyna do Jonkowa	Najwcześniej „bus” z Olsztyna do Jonkowa wyjeżdża o 5:40 z dworca w Jonkowie jest po godz. 6	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
200.	Mieszkaniec gminy Dywity (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Bezpośrednie połączenie autobusowe Dywity - Jonkowo Jonkowo - Dywity	Brak regularnych i bezpośrednich połączeń pomiędzy Jonkowem a Dywitami	Nie uwzględniono	Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej, jednak scenariusz ten nie przewiduje uruchomienia bezpośredniej wnioskowanej linii.
201.	Mieszkaniec Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Bezpośrednia linia Olsztyn Jaroty - Jonkowo	Mniej samochodów na trasie (smog / ochrona środowiska)	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
202.	Mieszkaniec Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Bezpośrednia linia autobusowa Olsztyn - Jonkowo	Usprawni to komunikację na tej trasie	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					komunikacji publicznej.
203.	Mieszkaniec gminy Jonkowo	Połączenie Jonkowo - Dworzec	[fragment nieczytelny] trasy pozwoli na skomunikowanie sypialni Jonkowa z Miastem	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
204.		Połączenie kolejowe z przystankami w każdej wsi Kolej podmiejska		Częściowo uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Uruchomienie kolejki podmiejskiej (aglomeracyjnej) jest przedsięwzięciem skomplikowanym ze względu na różnych zarządców infrastruktury i organizatora przewozów, jednak plan mobilności zawiera zapis o możliwości uruchomienia takiego środka transportu.
205.	Mieszkanica gminy	Bezpośrednie połączenie	Codziennie dojeżdżam do pracy, a	Nie	Uwaga dotyczy transportu

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
	Świątki (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	autobusowe Świątki - Jonkowo. (więcej połączeń)	połączeń w tym kierunku nie jest za dużo i nie zawsze w odpowiednich porach.	uwzględniono	wykraczającego poza obszar opracowania
206.	Mieszkanka gminy Jonkowo	Przedłużenie linii MPK z Gutkowa, przez Giedajty	Brak regularnych i bezpośrednich połączeń pomiędzy Jonkowem a Olsztynem, częste awarie busików oraz ograniczona liczba miejsc	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
207.	Mieszkanka Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej	Brak częstych i bezpośrednich połączeń Olsztyn - Jonkowo utrudniających dojazd na tej trasie	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
208.		Bezpośrednie połączenia autobusowe Olsztyn Dworzec - Jonkowo		Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		Centrum			Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
209.	Mieszkanca Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej	Codziennie dojeżdżam do pracy z Olsztyna do Jonkowa, skróciłoby to czas dojazdu do pracy oraz kosztów	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
210.		Połączenie Jonkowa z obwodnicą	Szybszy dojazd do innych miejscowości, lepsza komunikacja	Uwzględniono	Informacja o możliwym połączeniu z obwodnicą zostanie zawarta w rozdziale 6.5 Kierunki rozwoju transportu drogowego (samochodowego).
211.	Mieszkaniec gminy Jonkowo	Połączenie MPK		Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały,

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
212.	Mieszkaniec gminy Jonkowo	Przedłużenie linii MPK z Gutkowa do Jonkowa	Brak połączeń między Jonkowem a Olsztynem utrudnia dojazd do pracy, szkół, obiektów opieki medycznej	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
213.		Wybudowanie ul. Nowobałtyckiej oraz połączenie Jonkowa z obwodnicą		<p>W zakresie ul. Nowobałtyckiej - Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)</p> <p>W zakresie połączenia z obwodnicą - Uwzględniono</p>	<p>Wybudowanie ulicy Nowobałtyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.</p> <p>Informacja o możliwym połączeniu z obwodnicą zostanie zawarta w rozdziale 6.5 Kierunki rozwoju transportu drogowego (samochodowego).</p>
214.	Mieszkaniec miejscowości Łomy, gmina Jonkowo	Przedłużenie MPK z Gutkowa do Jonkowa	Brak reg. Połączeń między Jonkowem a Olsztynem.	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
215.		Wyb. ulicy Nowobaltyckiej		Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
216.	Mieszkaniec MOF Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej	Brak połączeń między Jonkowem a Olsztynem	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
217.		Bezpośrednie połączenie Jonkowo - Olsztyn		Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”,

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
218.	Mieszkaniec Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Komunikacja miejska Przedłużenie linii z Gutkowa do Jonkowa	Brak dojazdu do pracy do Jonkowa Firma Erko	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
219.		Bezpośrednie połączenie autobusowe Jonkowo - Centrum	Brak dojazdu do pracy do Jonkowa Firma Erko	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
220.	Mieszkaniec Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Komunikacja Miejska Przedłużenie linii MPK Olsztyn - Jonkowo	Pracuję w Jonkowie firma „Erko”	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					komunikacji publicznej.
221.	Mieszkanka Jonkowa	Połączenie Jonkowa z obwodnicą	Za duży hałas, ruch obok miejsca zamieszkania	Uwzględniono	Informacja o możliwym połączeniu z obwodnicą zostanie zawarta w rozdziale 6.5 Kierunki rozwoju transportu drogowego (samochodowego).
222.	Mieszkaniec gminy Świątki (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Przedłużenie linii MPK do Jonkowa	Mała częstotliwość jazdy OK i nieregularność	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
223.	Mieszkaniec MOF Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Połączenie Jonkowa z obwodnicą	Za duży ruch obok miejsca zamieszkania	Uwzględniono	Informacja o możliwym połączeniu z obwodnicą zostanie zawarta w rozdziale 6.5 Kierunki rozwoju transportu drogowego

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					(samochodowego).
224.	Mieszkaniec miejscowości Mątki, gmina Jonkowo	Przedłużenie linii MPK	Problemy z dojazdem do pracy	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
225.	Mieszkaniec gminy Jonkowo	Przedłużenie linii MPK Olsztyn - Jonkowo	Dojazd do pracy	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
226.	Mieszkanka gminy Dobre Miasto (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Bezpośrednie połączenie autobusowe Dobre Miasto - Jonkowo	Codziennie dojeżdżam do pracy z Dobrego Miasta. Wprowadzenie zgłoszonego przeze mnie wniosku znacznie ułatwiłoby mi dojazdy do pracy, bo na chwilę obecną nie ma takiego połączenia autobusowego oraz zmniejszyłoby ponoszone przeze mnie koszty związane z dojazdem.	Nie uwzględniono	Uwaga dotyczy transportu wykraczającego poza obszar opracowania.
227.	Mieszkanka gminy Jonkowo	Przedłużenie linii MPK Gutkowo - Jonkowo	Łatwiej dojechać do Olsztyna w razie potrzeby	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
228.		Wybudowanie ulicy Nowobałtyckiej	Zmniejszy korki	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobałtyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
229.	Mieszkanka gminy Jonkowo	Przedłużenie linii MPK z Gutkowo - Jonkowo	W razie potrzeby dojeżdżam autobusem do Olsztyna	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
230.		Wybudowanie ulicy Nowobałtyckiej	Szybszy dojazd do Olsztyna	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobałtyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
231.	Mieszkaniec miejscowości Godki, gmina Jonkowo	Ulica Nowobałtycka	Ułatwiłoby mi to znacznie dojazd.	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobałtyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
232.	Mieszkaniec Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Wybudowanie ulicy Nowobałtyckiej	Codziennie dojeżdżam od pracy z Olsztyna do Jonkowa, wprowadzenie w życie zgłaszanych przeze mnie wniosków znacznie skróciłoby czas dojazdu do pracy oraz ograniczyłoby ponoszone przeze mnie koszty z tym związane	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobałtyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
233.		Połączenie Jonkowa z obwodnicą		Uwzględniono	Informacja o możliwym połączeniu z obwodnicą zostanie zawarta w rozdziale 6.5 Kierunki rozwoju transportu drogowego (samochodowego).
234.	Mieszkaniec Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Wniosek o to aby tramwaj nie miał bezwzględnego pierwszeństwa na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.	Częsty ruch tramwajów na takich skrzyżowaniach skutecznie blokuje możliwość wjazdu (lub zjazdu) z bocznej drogi na drogę wzdłuż której jedzie tramwaj	Nie uwzględniono	Uwzględnienie uwagi byłoby sprzeczne z celami postawionymi w dokumencie.
235.		Budowa ulicy Nowa Bałtycka	Codziennie dojazdy do pracy ulicą bałtycką to męczarnia	Uwzględniono (bez zmian w	Wybudowanie ulicy Nowobałtyckiej jest inwestycją planowaną do

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
				dokumencie)	realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
236.	Mieszkaniec Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Połączenie Jonkowa z obwodnicą	Przejazd w godz. szczytu 20 km trwa średnio 40-50 min.	Uwzględniono	Informacja o możliwym połączeniu z obwodnicą zostanie zawarta w rozdziale 6.5 Kierunki rozwoju transportu drogowego (samochodowego).
237.		Budowa „Nowobaltyckiej”	Skrócenie czasu przejazdu do centrum, zwiększenie bezpieczeństwa przesunięcie głównego nurtu transportowego poza gęste zaludnienie	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
238.	Mieszkaniec gminy Jonkowo	Nowa ulica Baltycka	Gdyż przepustowość dzisiejszej ulicy jest tragiczna	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
239.		Połączenie Jonkowa z obwodnicą	Dało by to nową alternatywę dojazdu do Olsztyna	Uwzględniono	Informacja o możliwym połączeniu z obwodnicą zostanie zawarta w rozdziale 6.5 Kierunki rozwoju transportu drogowego (samochodowego).
240.		Remont drogi Warkaty - Olsztyn	Jej stan jest tragiczny	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Inwestycje na drodze wojewódzkiej nr 527 są zawarte w planie mobilności w ramach zadania nr 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich
241.	Mieszkaniec Dywit (formularz wpłynął do	Przedłużenie linii komunikacji miejskiej z		Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
	UG w Jonkowie)	Gutkowa do Jonkowa			mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
242.		Skuteczna naprawa obrzeży asfaltu na drodze do Jonkowa	Poprawa bezpieczeństwa wszystkich.	Częściowo uwzględniono	Dokument zawiera wskazania dotyczące poprawy stanu dróg w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym.
243.		Wybudowanie oddzielonej od jezdni ścieżki rowerowej przy ulicach dochodzących do Jonkowa	Jeździ dużo rowerzystów!	Nie uwzględniono	Uwaga nie precyzuje, o które ulice chodzi.
244.	Mieszkaniec MOF Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Przedłużenie linii autobusowej z Gutkowa do Jonkowa	Brak dojazdu do firmy Erko	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
245.		Bezpośrednie połączenie autobusowe Jonkowo - Jaroty	Brak dojazdu do firmy Erko	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
246.	Mieszkaniec Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej	Skróciłoby to czas przejazdu w godzinach szczytu	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
247.		Przedłużenie linii MPK z Gutkowa do Jonkowa	ułatwiłoby mi dojazd do pracy do Jonkowa	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
248.	Mieszkaniec gminy Jonkowo	Przedłużenie linii MPK z Gutkowa do Jonkowa	Brak regularnych połączeń pomiędzy Jonkowem a Olsztynem znacznie utrudnia dostęp do oświaty *zajęcia pozalekcyjne dla dzieci), kultury (kino, teatr) oraz wpływa na koszt życia (amortyzacja samochodu oraz koszty paliwa)	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
249.		Bezpośrednie połączenie autobusowe Jonkowo - Centrum, Jonkowo - Jaroty		Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin,

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
250.		Wybudowanie ulicy z obwodnicą		Uwzględniono	Informacja o możliwym połączeniu z obwodnicą zostanie zawarta w rozdziale 6.5 Kierunki rozwoju transportu drogowego (samochodowego).
251.		Połączenie Jonkowa z Olsztynem kolejką podmiejską		Częściowo uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Uruchomienie kolejki podmiejskiej (aglomeracyjnej) jest przedsięwzięciem skomplikowanym ze względu na różnych zarządców infrastruktury i organizatora przewozów, jednak plan mobilności zawiera zapis o możliwości uruchomienia takiego środka transportu.
252.	Mieszkaniec MOF Olsztyna (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Bezpośrednie połączenie autobusowe Jonkowo - Centrum, Jonkowo - Jaroty	Codziennie dojeżdżam do pracy z Olsztyna do Jonkowa	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					<p>sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.</p>
253.		Przedłużenie linii MPK z Gutkowa do Jonkowa		Częściowo uwzględniono	<p>Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”,</p>

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
254.	Mieszkanka gminy Świątki (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej		Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobaltyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.
255.		Na trasie Różynka-Olsztyn brak jakiegokolwiek połączenia Pozostaje jedynie własny środek lokomocji	Codziennie dojeżdżam do pracy z Różynki do Jonkowa Wprowadzenie zgłaszanych przeze mnie wniosków skróciłoby czas dojazdu i ograniczyłoby ponoszone koszty	Nie uwzględniono	Uwaga dotyczy transportu wykraczającego poza obszar opracowania.
256.	Mieszkanka gminy Jonkowo	Przedłużenie linii MPK z Gutkowa do Jonkowa	Brak regularnych połączeń pomiędzy Jonkowem a Olsztynem	Częściowo uwzględniono	Analizy oraz liczne wnioski przekazane na konsultacjach z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pokazały, że niezwykle istotne jest zapewnienie mieszkańcom gmin sprawnego i niezawodnego skomunikowania z Olsztynem. Aby jednak możliwe było utrzymanie komunikacji na terenach gmin, niezbędna jest partycypacja gmin ościennych w kosztach utrzymania linii. Do dokumentu dodany został rozdział 6.2.7 „Komunikacja miejska w gminach Miejskiego

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna”, w którym przedstawiono możliwy scenariusz rozwoju sieci komunikacji publicznej.
257.		Połączenie Jonkowa z obwodnicą		Uwzględniono	Informacja o możliwym połączeniu z obwodnicą zostanie zawarta w rozdziale 6.5 Kierunki rozwoju transportu drogowego (samochodowego).
258.	Mieszkanka gminy Świątki (formularz wpłynął do UG w Jonkowie)	Bezpośrednie połączenie autobusowe na trasie Świątki-Olsztyn	Na trasie Świątki-Olsztyn jeżdżą tylko prywatne „busiki”, w których jest bardzo mało miejsca i nie są w stanie wszystkich zabrać	Nie uwzględniono	Uwaga dotyczy transportu wykraczającego poza obszar opracowania.
259.		Wybudowanie ulicy Nowobałtyckiej	Płynny ruch - brak korków	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Wybudowanie ulicy Nowobałtyckiej jest inwestycją planowaną do realizacji w ramach zadania 1.4.5: Budowa dróg krajowych i wojewódzkich.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Załącznik nr 2. Uwagi zgłoszone ustnie na spotkaniach otwartych

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
1.	Mieszkaniec Olsztyna	Objęcie przez prezydenta miasta patronatem spotkań konsultacyjnych pomiędzy jednostkami	Opinia	Zgłoszony wniosek nie dotyczy treści dokumentu.
2.	Mieszkaniec gminy Barczewo	Potrzeba wskazania remontów dróg lokalnych - powiatowych, stanowiących alternatywę dla dróg wyższych kategorii w przypadku zdarzeń drogowych	Uwzględniono	Plan mobilności zawiera wskazania co do potrzeb w zakresie modernizacji dróg na terenie MOF Olsztyna.
3.		Umieszczenie w dokumencie hierarchii ważności zadań	Nie uwzględniono	Realizacja poszczególnych inwestycji przewidziana jest w perspektywie czasowej planu mobilności (do roku 2025), z zastrzeżeniem posiadania środków na te inwestycje. Z tego względu, a także z powodu wielu podmiotów odpowiedzialnych za poszczególne inwestycje oraz różnych źródeł finansowania, hierarchia i kolejność realizacji zadań nie zostały wskazane w planie.
4.		Pojęcie P&R nie jest zrozumiałe dla wszystkich. Wniosek o podanie definicji lub podanie polskiego odpowiednika.	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	W rozdziale: 6.6.2 „Systemy parkingowe integrujące różne środki transportu” znajduje się definicja parkingów Park&Ride.
5.		Zakwestionowanie propozycji lokalizacji parkingów P&R w miejscach, gdzie jest słaba jakość dróg (okolice przystanków	Nie uwzględniono	Tworzenie możliwości zaparkowania przy przystankach kolejowych jest zasadne, ze względu na umożliwienie

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		kolejowych, np. Wipsowo, Wołowno)		kontynuowania podróży koleją.
6.	Mieszkaniec gminy Barczewo	Wniosek, aby raport z konsultacji był załącznikiem do dokumentu	Nie uwzględniono	W dokumencie znajduje się informacja, gdzie można zapoznać się z raportem z konsultacji społecznych, który zawiera szczegółowe rozpatrzenie wszystkich wniosków, które zostały zgłoszone w czasie trwania konsultacji społecznych i nie ma konieczności załączania tego zestawienia do dokumentu.
7.	Mieszkaniec gminy Dywity	Prośba o uwzględnienie ruchu z Olsztyna do gmin MOF Olsztyna.	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Rozdział 3.1.6 „Dojazdy do pracy” opisuje zarówno przepływy w sytuacji, gdy Olsztyn jest gminą pracy i gminą zamieszkania.
8.		Prośba o wskazanie parkingów przy zjazdach z obwodnicy południowej.	Częściowo uwzględniono	Wszystkie lokalizacje parkingów P&R podane w dokumencie są orientacyjne. W części opisowej wskazano proponowane orientacyjne lokalizacje parkingów poza Olsztynem, które mogłyby funkcjonować w przypadku rozszerzenia sieci komunikacji publicznej.
9.	Mieszkaniec gminy Dywity	Prośba o wpisanie rekomendacji dotyczących budowy północnej obwodnicy.	Uwzględniono	Informacja o budowie obwodnicy zostanie zawarta w rozdziale 6.5 Kierunki rozwoju transportu drogowego (samochodowego).
10.		Prośba o dodanie wskaźnika monitorowania hałasu.	Częściowo uwzględniono	Corocznie wykonywany jest RAPORT Z REALIZACJI PROGRAMU OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM, który stwierdza prawidłową realizację programu, nie jest zatem zasadne powielanie danych

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
				monitoringowych w dwóch dokumentach. Plan mobilności odnosi się zatem do map akustycznych i wskazuje konieczność redukcji poziomu hałasu. Poza tym wprowadzenie wskaźnika dotyczyć by musiało całego MOF a obecnie gminy nie prowadzą cyklicznych pomiarów natężenia hałasu co uniemożliwia agregacji danych do jednego typu wskaźnika
11.		Prośba o zalecenie racjonalnego i zintegrowanego planowania przestrzennego we współpracy wszystkich jednostek MOF Olsztyna.	Częściowo uwzględniono	Plan zawiera wskazania dotyczące potrzeby współpracy między Olsztynem a gminami ościennymi, jednak planowanie przestrzenne odbywa się na poziomie gminnym. Współpraca na tym polu nie jest regulowana żadnymi przepisami i wynikałaby z dobrej woli poszczególnych jednostek.
12.		Prośba o zawarcie wskazań dotyczących rozwoju transportu szynowego - głównie w aspekcie połączenia z parkingami B&R.	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Plan mobilności wskazuje orientacyjne lokalizacje parkingów Bike&Ride przy stacjach i przystankach kolejowych na terenie MOF Olsztyna, a także w samym Olsztynie, przy przystankach komunikacji zbiorowej.
13.		Wniosek o umieszczenie rekomendacji dotyczących sezonowego utrzymywania infrastruktury pieszej i rowerowej, a także dróg dojścia do przystanków.	Uwzględniono	Zapis został dodany
14.		Wniosek o zawarcie wskaźnika opisującego częstotliwość kursowania	Nie uwzględniono	Częstotliwość można rozpatrywać w kontekście lub linii, a nie całej sieci komunikacyjnej.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		komunikacji zbiorowej.		
15.		Wniosek o zawarcie wskaźnika opisującego udział pracowników urzędów korzystających z komunikacji innej niż indywidualnej samochodowej.	Nie uwzględniono	Nieuwzględnienie uwagi wynika z braku odpowiedniego narzędzia monitorującego.
16.	Mieszkaniec gminy Dywity	Wniosek o dostosowanie taboru komunikacji zbiorowej do warunków topograficznych i pogodowych.	Nie uwzględniono	Tabor przede wszystkim powinien być dostosowany do popytu.
17.	Mieszkanka gminy Dywity	Wniosek o poprowadzenie ścieżki rowerowej przez Las Miejski.	Uwzględniono	Na terenie Lasu Miejskiego postulowane są działania mające na celu zapewnienie trwałej poprawy jakości nawierzchni.
18.		Propozycja lokalizacji parkingu w pobliżu [byłego] WDK.	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Dokument obecnie zakłada lokalizację parkingu Park&Ride przy skrzyżowaniu ulic. Wojska Polskiego i Sybiraków.
19.	Mieszkaniec gminy Jonkowo	Wniosek o analizę ruchu związanego z dojazdem do pracy - z Olsztyna na zewnątrz.	Uwzględniono (bez zmian w dokumencie)	Rozdział 3.1.6 „Dojazdy do pracy” opisuje zarówno przepływy w sytuacji, gdy Olsztyn jest gminą pracy i gminą zamieszkania.
20.	Mieszkanka gminy Jonkowo	Budowa parkingu P&R w okolicy Biedronki zamiast parkingu przy stacji kolejowej Gutkowo.	Częściowo uwzględniono	Lokalizacja parkingu P&R przy stacji kolejowej Gutkowo jest zasadna. Ponadto proponowane lokalizacje parkingów P&R są poddawane analizie - przedstawiona propozycja częściowo będzie



**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Uwaga / wniosek	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
				uwzględniła złożony wniosek.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Załącznik nr 3. Spotkania konsultacyjne - listy obecności oraz protokoły

Stawiguda, 6.02.2017 r.

LISTA OBECNOŚCI 06.02.2017, - SPOTKANIE KONSULTACYJNE
PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO
OLSZTYNA - NA LATA 2016-2025 - STAWIGUDA.

NAMWISKO IMIĘ	PODPIS	
1. GREGORZ KARAKORCZYK		ul. Sienkiewicza - 101hp Baidyp
2. Agnieszka Tkacz		UG Stawiguda
3. Justyna Reisenberg		rodzys Pluski-Rybaki
4. Lucja Karfenińska		
5. Anna Westfeld		
6. Jacek Pichet-Bogala		resterka Gm. Stawiguda
7. Marek Kozimierzczak		REFUNDA Sp. z o.o.
8. MACIĘJ GABORY		REFUNDA Sp. z o.o.
9. AGNIESZKA UCHAŃSKA		REFUNDA Sp. z o.o.
10.		
11.		
12.		
13.		
14.		
15.		



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

PROTOKÓŁ

Dotyczy: spotkania konsultacyjnego w Stawigudzie
w ramach konsultacji społecznych projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru
Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”

Miejsce: Urząd Gminy Stawiguda, Gminny Ośrodek Kultury

Data: 06.02.2017 r.

Przebieg spotkania

I Otwarcie spotkania

Pan Maciej Gabory, przedstawiciel Wykonawcy, firma Refunda Sp. z o.o., przywitał zgromadzonych gości oraz przedstawił plan spotkania.

II Prezentacja „Założeń do planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”

Pani Agnieszka Uchańska, przedstawiciel Wykonawcy, firma Refunda Sp. z o.o., wygłosiła prezentację na temat projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”.

III Dyskusja

Pan Maciej Gabory otworzył dyskusję.

Pani Agnieszka Tkacz, koordynator projektu z Urzędu Gminy Stawiguda, zapytała, co ten plan da mieszkańcom gminy Stawiguda.

Pan Gabory odpowiedział, że dokument zawiera w dużej mierze plany inwestycyjne miasta Olsztyna i wszystko zależy od tego, jakie potrzeby gmina będzie chciała ująć w tym dokumencie. Przykładowo transport miejski mógłby być realizowany na terenie gminy, ale nie za darmo. Następnie pan Gabory charakteryzował krótko zasady organizacji i finansowania transportu publicznego w polskich miastach, opisując różnice między transportem miejskim a prywatnymi przewoźnikami.

Pan Gregorz Kołakowski powiedział, że gmina Stawiguda planuje organizować swój transport publiczny, niezależnie od Olsztyna i to byłoby tańsze rozwiązanie.

Pan Gabory odpowiedział, że takie rozwiązanie na pewno byłoby tańsze, ale potrzebny jest punkt przesiadkowy i tu pojawia się problem z ustaleniem lokalizacji takiego punktu. Najlepiej byłoby, gdyby był zlokalizowany na granicy miasta i gminy.

Pan Kołakowski odpowiedział, że taki punkt mógłby być nawet w Stawigudzie.

Pan Gabory zwrócił uwagę, wtedy autobusy miejskie musiałyby dojechać do Stawigudy.

Pan Kołakowski odpowiedział, że według przedstawionego projektu, w Olsztynie mają być zrobione strefy, gdzie przyjezdni mogą zostawiać samochody, jak w Pradze.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Pan Gabory odpowiedział, że te wskazane parkingi nie są docelowo planowane na tak dużą skalę. Także na poprzednich konsultacjach pojawiały się głosy, że mieszkańcy gmin nie byłoby skłonni przesiadać się na komunikację publiczną, jeżeli już dojadą autem do granicy miasta.

Pan Kolakowski zwrócił uwagę, że inaczej byłoby, jakby była jakaś stawka i za wjazd do miasta należałoby zapłacić.

Pan Gabory doradził, że najpierw należałoby się zastanowić jak rozwinąć transport zbiorowy w gminie, bo z takiego rozwiązania mieszkańcy na pewno chętniej by skorzystali. Wspomnił o pojawieniu się tramwaju, o rozwoju i potencjale całego systemu. Zauważył obecność problemów, którym trzeba sprostać aby cały system działał sprawnie i był atrakcyjny dla mieszkańców. Pan Gabory wspomnił także o tym, że w dokumencie zostały zawarte ścieżki rowerowe i widać, że na terenach gmin brakuje tych ścieżek. Zwrócił się z prośbą do uczestników spotkania o zapoznanie się ze ścieżkami zawartymi w dokumencie i ewentualne wskazanie, gdzie jeszcze takie ścieżki byłyby pożądane.

Mieszkanca miejscowości Bartążek zadała pytanie czy parking Park&Ride przy osiedlu Tęczowy Las będzie płatny, zaznaczając, że w przeciwnym wypadku będzie on stale zajęty przez mieszkańców osiedla Tęczowy Las.

Pan Kolakowski potwierdził, że jest problem z parkowaniem na terenie osiedla Tęczowy Las.

Mieszkanca miejscowości Bartążek zapytała jeszcze, czy była jakaś koncepcja połączenia pętli Tęczowy Las z rondem w Bartągu, tj. poprowadzenia jakiejś linii komunikacyjnej naokoło, na czym zyskaliby nie tylko mieszkańcy gminy, ale także turyści jeżdżący nad jezioro w okresie letnim.

Pani Gabory odpowiedział, że lokalizacje parkingów wskazane w dokumencie są proponowane i dokładne lokalizacje będą ustalane przez miasto Olsztyn lub wspólnie z gminami. Kwestia opłat za parkingi również jest ustaleniem zbyt szczegółowym, przy czym w miastach o podobnej wielkości powszechnie stosuje się formę parkingów bezpłatnych lub wykorzystanie biletów komunikacji publicznej jako biletów parkingowych. Ponadto pan Gabory zwrócił uwagę, że brakuje planu transportowego dla powiatu olsztyńskiego, który mógłby uregulować kwestię tras wychodzących poza miasto Olsztyn na tereny gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Pan Kolakowski zapytał czy powiat powinien zapewnić transport między gminą Stawiguda a siedzibą powiatu i stwierdził, że to by rozwiązało problem.

Następnie miała miejsce dyskusja między uczestnikami spotkania, dotycząca organizacji komunikacji publicznej przez powiat. **Pan Kolakowski** zauważył, że powiat mógłby zorganizować połączenie na trasie Olsztyn – Stawiguda, a gmina zorganizowałaby połączenia między siedzibą gminy a poszczególnymi miejscowościami gminy. Wystarczyłyby 3 linie, zbierające mieszkańców z trzech „okręgów”.

Mieszkanca miejscowości Ruś stwierdziła, że z miejscowości bliżej Olsztyna nikt nie dojeżdżałby do Stawigudy żeby następnie dojechać do Olsztyna. Zaznaczyła także, że gminy nie uciekną od konieczności organizacji transportu gminnego.

Pan Gabory dopowiedział jeszcze w związku z pytaniem o okrężną linię przy miejscowości Bartążek, że miastu nie zależy, aby robić dodatkowe kilometry poza swoim obszarem. Miasto też nie może za darmo wyjechać poza swoje granice, ponieważ może pojawić się zarzut niedozwolonej pomocy publicznej. Można próbować negocjować stawki za wozokilometr.

Mieszkanca miejscowości Bartążek zapytała czy może być taki postulat, aby te stawki mogły być osiągalne dla gmin.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Pan Gabory zaznaczył, że należy też patrzeć na standard oraz na integrację tego transportu.

Mieszkanca miejscowości Ruś powiedziała, że była propozycja węzła przesiadkowego na rondzie w Bartągu. Tam musiałaby dojeżdżać komunikacja gminna i tam przydałyby się parkingi Park&Ride.

Pan Kolakowski zauważył, że tam nie ma miejsca pod takie parkingi.

Pan Gabory powiedział, że jak już takie parkingi będą zlokalizowane na terenach gmin, to trzeba będzie zapłacić za komunikację miejską od granicy miasta.

Pan Kolakowski zaznaczył, że według niego ktoś jadący np. z Gryzlin do Olsztyna nie zostawi auta na parkingu w Bartągu żeby się przesiąść na komunikację miejską.

Pan Gabory powiedział, że mentalność się powoli zmienia i za 10 lat ludzie mogą częściej korzystać z transportu miejskiego.

Mieszkanca miejscowości Ruś zapytała jak się przedstawia relacja finansowania komunikacji publicznej przez miasto a wpływy z biletów.

Pan Gabory odpowiedział, że wpływy z biletów na pewno nie pokrywają kosztów finansowania transportu.

Mieszkanca miejscowości Ruś powiedziała, że do Rusi kiedyś dojeżdżały autobusy miejskie. Linie zlikwidowano tłumacząc, że jest nierentowna, ale nieuczciwe było, że kierowcy sprzedawali bilety oznaczone nie gmina Stawiguda, ale oznaczone gmina Olsztyn.

Pan Gabory powiedział, że w tym czasie prawdopodobnie gmina płaciła za ten transport.

Mieszkanca miejscowości Ruś powiedziała, że owszem, gmina płaciła, ale wtedy cena była znacznie niższa niż ta, którą zaproponowano gminie później. Wówczas była to cena około 80 tysięcy, obecnie to 600 tysięcy za połowę mniej kursów. Jest to cena zaporowa po to, żeby w ogóle nie jeździć.

Mieszkanca miejscowości Bartązek mówi, że w Rusi jest szkoła podstawowa, która się cieszy dużą renomą i korzystają z niej mieszkańcy Olsztyna. Obecnie w Bartągu budowana jest druga szkoła, z której również będą korzystać mieszkańcy Olsztyna. I ze względu na te szkoły powinna się pojawić komunikacja.

Pan Gabory powiedział, że za uczniami idzie subwencja, a zadaniem miasta nie jest dowóz dzieci do szkół w gminach

Mieszkanca miejscowości Ruś uważa, że codziennie do Olsztyna gminy Stawiguda dojeżdża więcej niż 508 osób, jak zostało wspomniane w prezentacji. Ludzie zarówno pracują w Olsztynie, jak i robią zakupy oraz korzystają z różnych usług, za które płacą.

Pan Gabory wyjaśnił, że przedstawione dane pochodzą z Narodowego Spisu Powszechnego. Ponadto zauważył, że Olsztyn ma kontrargumenty w postaci podatków mieszkańców. Podkreślił także konieczność podjęcia rozmów i współpracy władz miasta oraz gmin. Na etapie tych konsultacji lepiej skupić się na przykład na planowanych inwestycjach w zakresie budowy dróg rowerowych. Zaznaczył, że warto złożyć uwagę w zakresie dróg rowerowych, które byłyby potrzebne do realizacji.

Mieszkanca miejscowości Ruś zauważyła, że rzeczywiście są miejsca, gdzie takie ścieżki by się przydały, przede wszystkim ze względów bezpieczeństwa.

Uczestnicy spotkania otrzymali formularze do składania uwag i wniosków.

Na tym spotkanie zakończono.

Refunda®
Refunda Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław
NIP 898 21 62 977

Gabry Mury

3



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Olsztyn, 7.02.2017 r.

Data 7 lutego 2017 roku




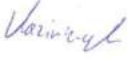

miejsce Urząd Miasta Olsztyna, sala 219, godz. 17:00

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja / miasto lub gmina zamieszkania	Podpis
1	Lech Jan	Olsztyn	Ch -
2	Agnieszka Słobowska	UMO	Slob
3	Maciej Paszczyński	UMO	M
4	Krzysztof Kunicki	UG Opatów	K
5	Paweł Szczur	FRO Olsztyn	P
6	Mieszko Raszka	WAMiB	R
7	Magdalena Orlin	WAMiB	O
8	Beata Kowalska	KOO UM	B
9	Jakub Ławandowski	Maszkowice	L
10	Mewa Szwarc	ZDZiT	M

~~11 Mewa Kazimierz Refarda Sp. z o.o. Kowalska~~



**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
 MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja / miasto lub gmina zamieszkania	Podpis
	Justyna Sanna-Przewiż	SFVM	
	TERZY KŁOJA	C.V. HAREKST	
	AGNIESZKA JCHANISKA	REFUNDA	
	Marek KAZIMIERCZYK	REFUNDA Sp. z o.o.	
	Maciej Gabory	REFUNDA Sp. z o.o.	



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

PROTOKÓŁ

Dotyczy: spotkania konsultacyjnego w Olsztynie
w ramach konsultacji społecznych projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”

Miejsce: Urząd Miasta Olsztyna, sala 219

Data: 07.02.2017 r.

Przebieg spotkania

I Otwarcie spotkania

Pan Jerzy Kawa, moderator spotkania, powitał zgromadzonych gości i przedstawił osoby reprezentujące firmę, która wykonała projekt. Następnie przedstawił plan spotkania i zaprosił do wysłuchania prezentacji.

II Prezentacja projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”

Pani Agnieszka Uchańska, przedstawiciel Wykonawcy, firma Refunda Sp. z o.o., wygłosiła prezentację na temat projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”.

III Dyskusja

Pan Kawa otworzył dyskusję.

Jeden z uczestników spotkania zapytał o sposób organizacji i integracji transportu w ramach Centrum Przesiadkowego przy Dworcu Głównym PKP w Olsztynie.

Pan Maciej Gabory, przedstawiciel Wykonawcy, odpowiedział, że plan mobilności wskazuje jedynie konieczność utworzenia takiego miejsca, natomiast szczegółowe plany będą tworzone na dalszym etapie prac.

Autor pytania zaznaczył, że prace mają zacząć się na przełomie 2017 i 2018 roku i może zabraknąć czasu na szczegółowe koncepcje.

Pan Kawa odpowiedział, że w jego ocenie głównym celem dokumentu jest podjęcie kwestii relacji transportowych między Olsztynem a gminami MOF, a nie szczegółowe opracowywanie koncepcji konkretnych projektów inwestycyjnych.

Pani Magdalena Orlik, dyrektor wydziału Rozwoju Miasta i Budownictwa UM Olsztyna, odpowiedziała, że na terenie dworca jest obowiązujący plan miejscowy, który zakłada budowę Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego. Zawiera on zapisy dotyczące m.in. kładki prowadzącej na Zatorze, przejść podziemnych, jak i funkcji, jakie mają się tam znaleźć oraz sposobu zagospodarowania terenu. Prowadzone są rozmowy z inwestorami, trwają także konsultacje społeczne związane z dworcem. Inwestorzy mają obowiązek stosować się do przepisów zawartych w planie miejscowym, który powstał na drodze analiz i jest zgodny ze wszystkimi dokumentami strategicznymi.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Pan Paweł Szczur, przedstawiciel Forum Rozwoju Olsztyna, podał przykład Kielc, gdzie teren dworca był w rękach tego samego inwestora. Ostatecznie, z powodu braku inwestycji miasto musiało odkupić dworzec. Następnie zwrócił się z pytaniem do pani Orlik czy miasto ma plan „B” w takiej sytuacji.

Pani Orlik powiedziała, że nie jest w stanie odpowiedzieć, czy w takiej sytuacji miasto będzie w stanie odkupić dworzec, zaznaczyła jednak, że na tym terenie obowiązuje plan miejscowy.

Pani Justyna Sarna-Pezowicz, zastępca dyrektora Wydziału Strategii i Funduszy Europejskich, powiedziała, że dokument zawiera zapisy dotyczące kolei, węzłów przesiadkowych, a także kolei aglomeracyjnej. Zaznaczyła, że jest to dokument o charakterze strategicznym i miasto chce, aby kolej się rozwijała, jednak nie jest to do końca zależne od miasta. Miasto widzi potencjał kolei i podejmuje rozmowy w tym zakresie, jednak tak szczegółowe podejmowanie kwestii inwestycji nie jest tematem tego spotkania.

Jeden z uczestników spotkania zwrócił uwagę, że jego zdaniem jest to temat spotkania, ponieważ w tym miejscu ma powstać główne centrum komunikacyjne, przesiadkowe, służące także mieszkańcom gmin, którzy po przyjeździe do Olsztyna mieliby gdzie zaparkować lub wypożyczyć rower.

Pani Sarna-Pezowicz odpowiedziała, że to o czym pan wspominał, jest ujmowane w projektach miejskich. Należy mieć na uwadze, że okolice dworca PKP to obszar wielu jurysdykcji i miasto wykorzystuje swoje możliwości w działaniu, natomiast w zakresie tego, na co miasto nie ma bezpośrednio wpływu, są podejmowane rozmowy.

Jeden z uczestników spotkania zapytał o integrację komunikacji publicznej, z uwzględnieniem przewoźników prywatnych oraz kolejowych.

Pan Kawa wtrącił, że właściciel węzła ma przewagę negocjacyjną. Natomiast dokument wyraża wolę miasta oraz opinię ekspertów.

Pan Gabory przypomniał, że plan mobilności jest dokumentem o charakterze strategicznym i szczegółowe ustalenia projektowe opracowywane są przy okazji innych dokumentów, np. koncepcji funkcjonalno-przestrzennych. Plan mobilności nie określa zasad współpracy między prywatnymi przewoźnikami a miastem czy między koleją a miastem. Wskazuje raczej jakie funkcje powinny być realizowane w ramach poszczególnych rozwiązań oraz proponuje ich lokalizację.

Pan Szczur poruszył kwestię związaną z hałasem oraz zanieczyszczeniami powietrza, a także związanych z nimi wskaźnikami umieszczonymi w dokumencie. Zawniósł o pomiary pyłów PM10 i PM2.5. Zwrócił także uwagę na wskaźnik „liczba stojaków na liczbę mieszkańców”. Obecnie jest problem w Olsztynie, że w centrum jest 40 stojaków, a na obrzeżach nie ma ich w ogóle. Liczba stojaków powinna być mierzona w inny sposób, np. należałoby podzielić miasto na strefy, kwadraty, dzielnice i mierzyć liczbę stojaków na liczbę mieszkańców w dzielnicy lub strefie.

Pan Gabory przyjął złożone wnioski oraz podjął kwestię dotyczącą monitorowania zanieczyszczeń powietrza zaznaczając, że są to tematy szerzej podejmowane w planach gospodarki niskoemisyjnej.

Pan Szczur odpowiedział, że jednym z celów jest poprawa atrakcyjności przestrzeni miejskiej i zanieczyszczenie powietrza jest realnym problemem przestrzeni miejskiej. Skoro mierzone są środki, takie jak ilość skrzyżowań podpiętych do ITS, to można także mierzyć cele. Zawniósł, aby mierzyć ile czasu łącznie trwają wszystkie czerwone światła dla pieszych w Olsztynie. Skoro jest ITS i większość skrzyżowań jest podpiętych, to nie będzie to problem ani koszt.

Pan Gabory zaznaczył trafność uwag i poprosił o złożenie ich na formularzu.

Pani Sarna-Pezowicz podjęła kwestię zanieczyszczeń powietrza zwracając uwagę, że zarówno miasto



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Olsztyn, jak i pozostałe gminy MOF posiadają plany gospodarki niskoemisyjnej. Dokumenty te szczegółowo odnoszą się do wskaźników zanieczyszczenia powietrza zakładając ich redukcję na przestrzeni lat. Dodała także, że miasto będzie przygotowywać dokument, który będzie konkretyzował działania powodujące obniżanie tej emisji i zwróciła uwagę, że nie tylko komunikacja jest źródłem niskiej emisji.

Pan Szczur odniósł się do wypowiedzi pani Sarny-Pezowicz zaznaczając, że wspominał także o hałasie, którego komunikacja jest główną przyczyną. Następnie zapytał Wykonawcę czy analizował dane z ZDZiT, dotyczące liczby pojazdów przejeżdżających przez skrzyżowania podpięte do ITS.

Pan Gabory odpowiedział, że zarówno te dane, jak i dane dotyczące wypadków, były analizowane przy opracowywaniu dokumentu.

Jeden z uczestników spotkania zapytał jaki wpływ ten dokument będzie miał na miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

Pani Orlik odpowiedziała, że wszystkie dokumenty w mieście, jakie są przygotowywane, są ze sobą spójne.

Jeden z uczestników spotkania zapytał co stanie się teraz z dokumentem planu mobilności.

Pani Sarna-Pezowicz odpowiedziała, że obecnie dokument jest poddawany konsultacjom społecznym, następnie uwagi złożone w ramach konsultacji będą rozpatrywane, a te uznane za zasadne – uwzględnione w dokumencie. Następnie dokument będzie przechodził strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko. Po tej procedurze dokument będzie przedłożony radom miast i gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz Radzie Miasta Olsztyna w kwietniu lub maju. Po uchwaleniu dokumentu wszystkie inne opracowywane dokumenty będą musiały być z nim spójne, a sam plan mobilności będzie podlegał monitorowaniu i ewaluacji.

Pani Orlik poruszyła jeszcze kwestię parkingów Park&Ride, których proponowane lokalizacje będą jeszcze ustalane szczegółowo między miastem a gminami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Pan Szczur zapytał o powód lokalizacji proponowanych parkingów Park&Ride przy Dworcu Głównym PKP oraz przy skrzyżowaniu ulic Wojska Polskiego i Sybiraków.

Pan Gabory odpowiedział, że parking przy dworcu miałby służyć osobom, które z Olsztyna zamierzają kontynuować podróż pociągiem.

Pan Mirosław Arczak zauważył nieścisłości w klasyfikacji parkingów. Zasugerował, żeby w tym przypadku nazwać parking przykładowo Ride&Train, aby pokazać logiczny ciąg sposobu przemieszczania się.

Pan Gabory przyznał rację, choć zaznaczył, że sformułowanie Park&Ride jest ogólnie przyjęte.

Pan Kawa zwrócił uwagę, że na przykładzie miast zagranicznych, parkingów typu Park&Ride jest dużo i w przypadku zapelnienia jednego są zajmowane kolejne.

Następnie podjęto kwestię zasadności lokalizacji parkingu Park&Ride przy skrzyżowaniu ulic Wojska Polskiego i Sybiraków. Podyktowane jest to przede wszystkim dużym napływem ludności od strony Dywitu, a także koniecznością połączenia parkingów z komunikacją publiczną.

Pan Jakub Lewandowski zaproponował objęcie patronatem przez prezydenta miasta takich spotkań celem sprawowania pieczy nad koordynacją działań inwestycyjnych.

Pan Gabory przyjął uwagę i zaznaczył, że obecnie konsultowany jest dokument, który pozwoli nam



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

opracować dokumenty szczegółowe w zakresie inwestycji.

Pan Jan Leś złożył uwagę dotyczącą zlokalizowania nowego przystanku przy ulicy Jagiellońskiej.

Pan Kawa przypomniał o możliwości składania uwag i wniosków w czasie trwania konsultacji społecznych.

Na tym spotkanie zakończono.

Refunda®

Refunda Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław
NIP 898 21 62 977

Carly May



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Barczewo, 8.02.2017 r.

KONSULTACJE SPOŁECZNE „PLANU MOBILNOŚCI MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA NA LATA 2016-2015”
8.02.2017r. BARCZEWO



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA



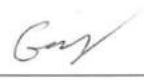
Lp.	Imię i nazwisko	Institucja / miasto lub gmina zamieszkania	Podpis
1	Miroslaw Mathowski	Stow. „Integracja i Mobilność”	
2	Paula Helmer	Stow. „Związek Wspólne Wsi”	
3	Stanisław Abrynich	Stow. „Wspólnota Wsi”	
4	Adam Perzyski	Sołectwo Uszowo	
5	Narsilawski Dariusz	Wóltaś	
6	Thomas Robert-Cirek	UM Barczewo Koordynator ZIT	terik@barczewo.pl
7	Andrzej Lichochni	UM Barczewo inżynier ds. wydz. (S10)	
8	Andrzej Dębski	UM Barczewo	
9	Soborzana Barbara	Sołectwo Mokiny	
10	Edward Maciejewski	Sołectwo Nubelkonia	
11	Jack Jan Niddowski	UM Barczewo	
12	Kecorowska Zuzanna	Podupa Redy Miejskiej	

13 Kowen Karimowicz

REFUNDA Sp. z o.o. Kaminie



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja / miasto lub gmina zamieszkania	Podpis
13	Krzysztof Zolnerstel	UM - Bernau	
14	Piotr Grozkowski	Mikulowo	
15	AGNIESZKA UCHANŃSKA	REFUNDO	
16	Maciej Galbony	REFUNDA Sp. z o.o.	



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

PROTOKÓŁ

Dotyczy: spotkania konsultacyjnego w Barczewie
w ramach konsultacji społecznych dotyczących projektu „Planu mobilności Miejskiego
Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”

Miejsce: Urząd Miejski w Barczewie, sala sesyjna

Data: 08.02.2017 r.

Przebieg spotkania

I Otwarcie spotkania

Pan Maciej Gabory, przedstawiciel Wykonawcy, firma Refunda Sp. z o.o., przywitał zgromadzonych gości oraz przedstawił plan spotkania.

II Prezentacja „Założeń do planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”

Pani Agnieszka Uchańska, przedstawiciel Wykonawcy, firma Refunda Sp. z o.o., wygłosiła prezentację na temat projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”.

III Dyskusja

Pan Maciej Gabory otworzył dyskusję.

Pan Lech Jan Nitkowski, burmistrz Barczewa, zakwestionował ideę wyłączenia ruchu samochodowego w centrum Olsztyna.

Pan Gabory odpowiedział, że było to tylko pytanie w ankiecie - czy mieszkańcy byliby skłonni zaakceptować wyłączenie centrum miasta z ruchu, natomiast sam dokument nie wskazuje takich planowanych rozwiązań.

Pan Nitkowski wskazał na atrakcyjność parkingu przy katedrze i zauważył brak podobnych rozwiązań w okolicy. Powstanie kilku parkingów mogłoby być rozwiązaniem, które umożliwiłoby wyłączenie ruchu.

Pan Gabory powiedział, że w pierwszej kolejności należałoby stworzyć parkingi na obrzeżach miasta.

Jedna z uczestniczek spotkania powiedziała, że byłaby to dyskryminacja mieszkańców gminy Barczewo.

Pan Gabory zaznaczył, że takie parkingi umożliwiłyby zostawienie samochodu na obrzeżach i kontynuowanie podróży komunikacją publiczną. Jednak aby system działał sprawnie, powinno się zapewnić odpowiednią częstotliwość kursowania komunikacji publicznej.

Pan Mirosław Małkowski zapytał czy w ramach planu mobilności przewidziane są inwestycje z zakresu budowy parkingów wielopoziomowych.

Pan Gabory odpowiedział, że plan mobilności porusza raczej kwestie związane z parkingami typu Park&Ride, nie wskazując jednocześnie dokładnych lokalizacji konkretnych inwestycji.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Pan Malkowski zapytał także czy w ramach sporządzania dokumentu uwzględniono zdarzenia komunikacyjne przy drodze krajowej nr 16. Przy przypadku takich zdarzeń drogi lokalne przejmują ruch pojazdów i wymagałyby one określenia dodatkowego wsparcia w dokumencie.

Pan Gabory odpowiedział, że w ramach przygotowania dokumentu analizowano statystyki dotyczące zdarzeń drogowych i w planie wskazano konieczność modernizacji dróg powiatowych i gminnych.

Pan Nitkowski zaznaczył, że w ramach kierunków rozwoju zrównoważonej mobilności powinno się wesprzeć przebudowę dwujezdniowej trasy nr 16. Drugi pas pozwoliłby na prowadzenie normalnego ruchu na trasie Biskupiec – Olsztyn i ta trasa wymaga modernizacji, bo w założeniach obwodnica będzie tylko do miejscowości Wójtowo. To mogłyby być element wsparcia w ubieganiu się o środki na przebudowę tej trasy.

Pan Gabory odpowiedział, że obecnie taka inwestycja nie znalazła się w dokumencie. Poprosił o złożenie stosownej uwagi w ramach konsultacji.

Pan Edward Maciejewski, sołtys Nikielkowa, podkreślił istotność kwestii modernizacji drogi krajowej nr 16. Przypomniał także postulat budowy ciągu pieszo-rowerowego przy ul. Zientary-Malewskiej, zgłaszany w ramach pierwszego etapu konsultacji społecznych. Mieszkańcy zgłaszali również wnioski o komunikację miejską z dworca kolejowego przez Wójtowo, Nikielkowo do dworca i z powrotem, po wykonaniu drogi Wójtowo-Nikielkowo. Istotnym postulatem jest także poprawa komunikacji publicznej między wszystkimi gminami a Olsztynem.

Pan Gabory odpowiedział, że wnioskowany ciąg pieszo-rowerowy znalazł się w dokumencie. Wskazał także na brak planu transportowego dla powiatu olsztyńskiego, który mogłyby przynieść rozwiązanie kwestii skomunikowania gmin MOF z Olsztynem.

Mieszkanca Wójtowa przypomniała także wniosek o budowę ciągu pieszo-rowerowego z Wójtowa do Olsztyna.

Pani Uchańska podała w dokumencie lokalizację mapy, na której zaznaczony jest obszar Zatoza, w ramach którego planowane są liczne inwestycje w zakresie ruchu pieszo-rowerowego, w tym także na ul. Zientary-Malewskiej. Obecnie miasto opracowuje szczegółową koncepcję działań, które będą podjęte w ramach rozwoju infrastruktury rowerowej na tym terenie.

Pan Andrzej Maciejewski zwrócił uwagę, że w dokumencie brakuje konkretnego wskazania ścieżek wnioskowanych przez mieszkańców gminy Barczewo.

Pani Uchańska odpowiedziała, że takie zapisy zostaną uzupełnione w ramach konsultacji społecznych.

Pan Andrzej Maciejewski przypomniał, że zgodnie z zapisami zawartymi w raporcie z I etapu konsultacji społecznych, te wnioski zostały całkowicie lub częściowo uwzględnione.

Jeden z uczestników spotkania zapytał czy w ramach tego dokumentu będą przewidziane wyniki konsultacji społecznych oraz zapytał o możliwość umieszczenia w dokumencie hierarchii wykonywanych zadań.

Pan Gabory odpowiedział, że inwestycje w ramach planu mobilności mają być realizowane przez różne jednostki i nie ma możliwości określenia ogólnych priorytetów, ze względu także na pojawiające się sprzeczności w potrzebach i priorytetach poszczególnych jednostek.

Jeden z uczestników spotkania odpowiedział, że jest to możliwe, w oparciu na przykład o mapy zagrożeń (wypadków) lub o ilości mieszkańców.

Pan Gabory zaznaczył, że byłoby to możliwe przy ścisłej współpracy wszystkich jednostek wchodzących



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna.

Jeden z uczestników spotkania zapytał o możliwość nazwania parkingów Park&Ride polskim odpowiednikiem.

Pan Gabory odpowiedział, że jest to ogólnie przyjęte sformułowanie.

Jeden z uczestników spotkania zapytał, czym parkingi Park&Ride różnią się od zwykłych parkingów.

Pan Gabory odpowiedział, że idea Park&Ride niesie za sobą odpowiednie skomunikowanie takich parkingów z komunikacją publiczną.

Jeden z uczestników spotkania zapytał o cel lokalizowania parkingów Park&Ride przy stacjach kolejowych, do których prowadzą drogi lokalne w złym stanie technicznym, a które nie zostały w planie wskazane do modernizacji.

Pan Gabory odpowiedział, że parkingi zostały tam zaproponowane ze względu na obecność linii kolejowej, co umożliwia ubieganie się o dotacje na inwestycje. Pojawiają się także możliwości w zakresie funkcjonowania kolei aglomeracyjnej.

Jeden z uczestników spotkania zapytał jaka jest rola powiatu jako podmiotu w tworzeniu planu mobilności.

Pan Gabory odpowiedział, że w tym przypadku brakuje powiatu, szczególnie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Jeden z uczestników spotkania zwrócił uwagę, że w dokumencie wskazane są drogi powiatowe do modernizacji, natomiast powiat w swoich planach inwestycyjnych rezygnuje z modernizacji tych dróg.

Pani Uchańska powiedziała, że dokument zawiera planowane inwestycje drogowe na drogach powiatowych, które są uwzględnione w Wieloletniej Prognozie Finansowej powiatu olsztyńskiego.

Jeden z uczestników spotkania powrócił do wątku wyłączenia ruchu samochodowego z centrum zwracając, że może pojawić się zagrożenie zmniejszenia atrakcyjności centrum dla lokalnej działalności.

Pan Gabory odpowiedział, że dokument nie wskazuje konkretnych przestrzeni, w których ruch miałby być wyłączony. Zaznaczył również, że dokument będzie podlegał monitorowaniu i ewaluacji i w przypadku pojawienia się nowych potrzeb czy planów inwestycyjnych będzie można dokument zaktualizować.

Następnie powrócono do tematu sposobu uwzględnienia wniosków złożonych w ramach I etapu konsultacji.

Pani Uchańska odpowiedziała, że w dokumencie znajduje się informacja, gdzie znajduje się szczegółowy raport z konsultacji społecznych, w którym można zapoznać się ze sposobem uwzględnienia poszczególnych wniosków.

Uczestnicy spotkania zwrócili się z propozycją, aby informacja o sposobie uwzględnienia wszystkich wniosków była załącznikiem do dokumentu.

Pan Gabory poprosił o złożenie stosownej uwagi w ramach konsultacji.

Pojawiły się głosy na temat zbyt dużego stopnia ogólności planu, a także o nikomej wartości ustaleń dla gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Uczestnicy spotkania zwrócili po raz kolejny uwagę na bardzo dużą potrzebę uwzględnienia wniosków dotyczących budowy ciągów pieszo-rowerowych.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Na tym spotkanie zakończono.

Refunda[®]

Refunda Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław
NIP 898 21 62 977

Gabry Waryj



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Dywity, 8.02.2017 r.

data... 08.02.2017
miejsce... DYWITY

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja / miasto lub gmina zamieszkania	Podpis
1	Paola Głuska	Różnowo	
2	Milena Wojcieszak	UG DYWITY	
3	Krzysztof Zedler	UG Dywity	
4	Patrycja Paszczyńska	U17 Olsztyn	
5	Danuta Stojan	UG Dywity	
6	Liola Owczaruk	Rośna Gmina Dywity	
7	Patrycja Kuchta	Farm. Rosy Chyba	
8	Marek Karimierczyk	Refunda Sp. z o.o.	
9	Juana Rębowka	Refunda Sp. z o.o.	

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

PROTOKÓŁ

Dotyczy: spotkania konsultacyjnego w Dywitach
w ramach konsultacji społecznych dotyczących projektu
„Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”

Miejsce: Urząd Gminy w Dywitach, sala konferencyjna

Data: 08.02.2017 r.

Przebieg spotkania

I Otwarcie spotkania

Pan Daniel Zadworny, Zastępca Wójta oraz Sekretarz Gminy Dywity, przywitał zgromadzonych gości oraz przedstawił uczestników spotkania. Następnie przybliżył informacje dotyczące mobilności na terenie gminy, także w ujęciu Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna.

II Prezentacja projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”

Pani Julianna Kielkowska, przedstawiciel Wykonawcy, firmy Refunda Sp. z o.o., wygłosiła prezentację na temat projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”.

III Dyskusja

Pani Lidia Orzechowska, radna gminy Dywity, poprosiła o doprecyzowanie lokalizacji parkingów P&R, szczególnie po stronie Dywit. Zapytała także o wstępne oszacowanie pojemności parkingu planowanego w okolicy cmentarza.

Pan Marek Kazimierzczak, przedstawiciel Wykonawcy, firmy Refunda Sp. z o.o., wraz z głosami uczestników wskazał na proponowane lokalizacje w okolicy cmentarza z uwzględnieniem dwóch wariantów uzależnionych od rozwoju oferty transportu zbiorowego.

Pan Zadworny podkreślił, że nadal możliwe jest zapoznanie się z udostępnionym dokumentem oraz przesłanie uwag. Poprosił o przypomnienie daty zakończenia konsultacji.

Pan Kazimierzczak odpowiedział, że składanie uwag poprzez formularze jest możliwe do 17.02.2017 oraz wskazał na dozwolone formy ich przesyłania.

Pan Zadworny poruszył temat pomiarów drogowych prowadzonych przed GDDKiA, których punkty pomiarowe mają odległe lokalizacje od obszaru MOF Olsztyna i mogą nieco nagiąć realne wyniki. Wspomniał o badaniach ruchu wykonywanych przez gminę Dywity, z których największymi potokami ruchu okazały się podróże wahadłowe w godzinach 6:00-9:00 oraz 14:00-17:00. W tym aspekcie poruszył temat działań gminy związanych z budową obwodnicy północnej Olsztyna oraz konieczność

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

pierwszorzędnego wykonania modernizacji DK51 – modyfikując korytarz drogi i zwiększając bezpieczeństwo. W aspekcie celu 3.1.3., gdzie pojawia się zamierzenie projektowania północnej obwodnicy Olsztyna, gmina Dywity proponuje dodanie zapisu o modernizacji DK51. Odpowiadając na ewentualne zarzuty ze strony Olsztyna dotyczące zwiększenia z tego powodu ruchu w centrum miasta, podkreślił, że takie zjawisko już teraz ma miejsce, a sama obwodnica przejmie w większości jedynie ruch tranzytowy, który stanowi około 7%. W zakresie tych działań, pan Zadworny wspomniał o działaniach gminy, do których należy między innymi powołanie specjalnej komisji i podjęcie jednoznacznego stanowiska. Gmina Dywity wzięła także udział, we współpracy z Olsztynem i gminami położonymi po stronie północnej, w pracach nad korytarzem transportowym modernizacji DK51, z których to działań wycofała się z powodu sporu handlowego z GDDKiA i poniosła znaczne koszty.

Pan Krzysztof Zienkiewicz odniósł się do modernizacji DK51, która ma służyć nie tylko indywidualnemu ruchowi samochodowemu, ale też rozwojowi transportu zbiorowego. Bazując już na obecnym udziale podróży komunikacją publiczną wśród mieszkańców MOF, mógłby być on w przyszłości nawet chętniej wykorzystywany na terenach gmin niż w samym Olsztynie. Zauważył także niedostateczną analizę ruchu wychodzącego z Olsztyna do gmin ościennych i poprosił o rozwinięcie tego punktu. W aspekcie parkingów P&R wskazał na brak parkingów przy zjazdach z obwodnicy południowej.

Pan Zadworny kontynuował temat P&R mówiąc o niedostatecznej liczbie miejsc parkingowych w samym Olsztynie. Zapytał także o lokalizację innych parkingów w granicach Olsztyna, od strony Dywit. Wspomniał także o możliwości ujednoczenia i połączenia systemu opłat za te rozwiązania z systemem biletowym.

Pan Kazimierzczuk wskazał na parking w okolicy pętli autobusowej.

Pan Zienkiewicz wspominał jeszcze o parkingu przy dworcu.

Pan Kazimierzczuk kontynuował zagadnienie opłat, mówiąc o ewentualnej możliwości połączenia opłat za parkowanie z opłatami za komunikację zbiorową, co miałyby zarówno zachęcić do korzystania z tego rozwiązania oraz zapobiec wykorzystywaniu miejsc parkingowych w innych celach. Podkreślił skuteczność systemów parkingowych P&R w pobliżu dworców kolejowych.

Pan Zadworny poruszył ewentualność rozwoju węzła przesiadkowego na terenie Olsztyna oraz możliwość dojazdu do niego z Dywit. Obecnie jedyną drogą temu służącą byłby wiadukt i rondo Bema. Już w tym momencie jest problem z poruszaniem się po tych drogach. Pan Zadworny zapytał o ewentualne możliwości rozbudowy sieci drogowej o przykładowy wiadukt od strony ul. Lubelskiej.

Pan Bartłomiej Biedziuk, Prezes Zarządu Forum Rozwoju Olsztyna, stwierdził o braku planów w dokumentach strategicznych i planistycznych w aspekcie rozbudowy sieci o wspomniany wiadukt. Podkreślił, że temat takiego rozwiązania jest poruszany od kilku lat – potrzeba ta jest zauważana, natomiast, między innymi ze względu na nieaktualność studium, nie jest to rozwiązanie uwzględnione w dokumentacji. Z punktu widzenia mieszkańców Zatorza, obwodnica północna jest konieczna, chociaż znaczna część ruchu nadal pozostanie na obecnych drogach. Budowana obwodnica mogłaby wykorzystywać rozwiązania 2+1 – prowadzące ruch po 3 pasach. Pan Bartłomiej wskazał na możliwość umieszczenia w dokumencie rekomendacji dotyczących jej budowy.

Pan Zienkiewicz podkreślił, że informacja o budowie obwodnicy północnej jest na stronie 150 planu, ale mogłaby być powiększona o zapis modernizacji dróg dojazdowych z obwodnicy do samego Olsztyna.

Pan Biedziuk wskazał na konieczność uwzględnienia wskaźnika związanego z zanieczyszczeniem hałasem. Istotne w kierowaniu ruchem jest planowanie przestrzenne, co do którego również warto wskazać rekomendacje, np. zawierające się w celu 3. Promocja i wsparcie racjonalnych wyborów transportowych.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Takie założenia warto aby były wspólnymi ustaleniami wszystkich interesariuszy MOF Olsztyna. W aspekcie podniesienia jakości transportu zbiorowego i komunikacji drogowej, zauważalny jest brak sprecyzowanych inwestycji rowerowych - poza Lynostradą i ścieżką rowerową na terenie gminy Gietrzwałd.

Pani Kielkowska zaznaczyła, że w ramach konsultacji społecznych zostanie rozwinięta część dotycząca inwestycji rowerowych.

Pan Zadworny podkreślił, że projekty dla gminy Dywity zostały przekazane między innymi w zakresie budowy ścieżki rowerowej między Dywitami a Różnowem, w okolicach wlotu do Olsztyna, a w przypadku rezerw finansowych również na odcinku Lugwałd - Dywity i osiedle Leśne – miejscowość Słupy.

Pan Biedziuk wskazał także na niewystarczające informacje dotyczące rozwoju i poprawy dostępności komunikacji zbiorowej szynowej. W zakresie monitorowania brakuje takich wskaźników jak poprawa dostępu do przystanków komunikacji zbiorowej. W przypadku monitorowania standardu przystanków warto zawrzeć wskaźnik mówiący o procencie przystanków spełniających zawarte rekomendacje. Istotnymi w zakresie infrastruktury pieszej i rowerowej są wskazania dotyczące jej utrzymania np. w okresie zimowym. Powołując się na odpowiedzi respondentów w poprzedniej tuż konsultacji, ważne są wskaźniki informujące o poprawie dostępności i częstotliwości komunikacji publicznej na terenach gmin.

Pan Kazimierzczuk odniósł się do powyższej wypowiedzi, której postulaty pokrywają się w większości z głosami wcześniejszych spotkań. W kwestii uwzględnienia wskaźników dotyczących jakości powietrza, warto zaznaczyć powiązanie z planami gospodarki niskoemisyjnej. Pan Kazimierzczuk podkreślił także istotę rozwijania współpracy pomiędzy jednostkami MOF Olsztyna. W dokumencie wskazano na trudności związane z zarządzaniem rozwojem kolejowym. Przyznał, że warto doprecyzować zapisy o utrzymaniu infrastruktury pieszej i rowerowej.

Pan Biedziuk podkreślił, że chociaż dokumenty planistyczne są osobnym tworem, to w praktyce czerpią z innych rekomendacji i odnoszą się do zapisów pozostałych dokumentów.

Pani Lidia Orzechowska, odniosła się do problemu zjawiska kongestii na DK51 oraz pośrednio wynikających z tego uciążliwości - hałasu, zanieczyszczeń powietrza i innych. Droga nr 51 podlegająca pod miasto Olsztyn jest w bardzo złym stanie i zagraża bezpieczeństwu wszystkich uczestników ruchu. Wskazała na konieczność budowy obwodnicy Olsztyna o kształcie pierścienia. Istotny jest brak bezpiecznego połączenia gminy Dywity z miastem Olsztynem drogą rowerową i chodnikiem. Osoby korzystające z takiego przemieszczania się, a także w celach rekreacyjnych korzystają z bocznego pasa przeciwożarowego. Pani Lidia wspomniała również o nachyleniu niektórych dróg gminnych, sprawiającym problemy w komunikacji zbiorowej.

Pan Henryk Pach przytaknął konieczności dopasowania taboru do warunków infrastrukturalnych. Odniósł się również do połączenia rowerowego i pieszego mówiąc o udanym postulowaniu o budowę takiej infrastruktury na odcinku z Dywit do mostu, jednak braku planów budowy dalszego połączenia z Olsztynem. Zapytał o ewentualny wpływ na mobilność i dalsze rozwiązania związane z budową i rozbudową osiedla Sterowców.

Pan Kazimierzczuk powtórzył, że sama budowa obwodnicy nie rozwiąże wszystkich problemów na drodze nr 51. Podkreślił także, że budowa wspomnianych ciągów pieszych i rowerowych należy do kompetencji miasta Olsztyna oraz jego przekonania i gotowości finansowej w tym kierunku. Natomiast sprecyzowane dostosowanie taboru do warunków drogowych należy do zakresu umowy pomiędzy gminą a miastem.

Pan Pach zaznaczył możliwość wskazania w planie sugestii dotyczących sprecyzowanych tych warunków funkcjonowania transportu zbiorowego.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Pan Zadworny nie zgodził się z pesymistycznym opisem DK51 pani Lidii Orzechowskiej. Niemniej potwierdził konieczność jej modernizacji w pierwszej kolejności. Odnosząc się do obawy o rozwój w związku z budową osiedla Sterowców, wskazał także na nieodczynną rolę miasta poza administracyjne granice. Uspokoił także obawy dotyczące ewentualnego rozwoju zabudowy tego osiedla, mówiąc o konieczności współdziałania z dokumentami planistycznymi, które na ten moment takiej możliwości nie przewidują. Podkreślił także konieczność współpracy i obustronnego korzystania z terenów administracyjnych jednostek – między innymi jako ruchu związanego z dojazdem mieszkańców Olsztyna do cmentarza na terenie Dywit. W tym zakresie rozwiązania takie, jak między innymi zintegrowane inwestycje terytorialne czy obszary funkcjonalne, pomogą w dostrzeganiu skumulowanych zalet danego przedsięwzięcia służącego często wielu interesariuszom. Sekretarz odniósł się również do postulatu dopasowania taboru do istniejących warunków, mówiąc nawet o konieczności wprowadzania pojazdów przegubowych ze względu na istniejący popyt. W ramach planów rozbudowy linii komunikacji podmiejskiej, docelowo obejmującej praktycznie wszystkie miejscowości gminy połączone drogami utwardzonymi, planuje się zakup mniejszego taboru. Jako niewłaściwe miejsca wskazał „kryżówki barczewskie” i zjazd w Słupach przy jeziorze, w przeciwdziałaniu którym konieczna jest współpraca również na poziomie powiatu.

Pan Pach podkreślił, że sama budowa i rozbudowa gminy nie jest zjawiskiem negatywnym, a obawiać można się ewentualnych rozwiązań komunikacyjnych z tym związanych, a we wspomnianym obszarze już teraz ma miejsce tzw. „wąskie gardło”. Poparł również istotę współpracy np. w zakresie budowy ciągu pieszego i rowerowego łączącego Dywitę i Olsztyn oraz priorytet modernizacji DK51 wraz z planowaniem budowy obwodnicy.

Pani Orzechowska upewniła się co do zawartości dokumentu w zakresie modernizacji drogi nr 51 oraz budowy obwodnicy i zgłosiła chęć złożenia oficjalnych wniosków w tym aspekcie.

Pan Pach podziękował za przybycie Prezesowi Forum Rozwoju Olsztyna i podzielenie się swoimi spostrzeżeniami.

Pan Biedziuk zauważył niską frekwencję na niniejszym spotkaniu. Odnosił się do odmiennych preferencji mieszkańców gminy i miasta względem rozwoju DK51, podkreślając, z perspektywy mieszkańca Olsztyna, wartość modernizacji ciągu, z wyłączeniem możliwości jej poszerzenia. W aspekcie poruszanego tematu drogi rowerowej łączącej Dywitę i Olsztyn, przypomniał o istniejącym ciągu zlokalizowanym równoległe do drogi nr 51, biegnącym lasem, który jednak nie jest dostatecznie oświetlony i bezpieczny. Przyznał, że sam jako rowerzysta korzysta z tej drogi oraz wysłuchuje głosów mówiących o konieczności zwiększenia bezpieczeństwa dla niezmotoryzowanych uczestników ruchu. Odnosił się także do proponowanej lokalizacji P&R przy osiedlu Jakubowo, która przestrzennie jest rozwiązaniem poprawnym, lecz nie uwzględnia, że jest to teren podmokły. Podał pod wątpliwość kwestie wyższości lokalizacji na bazie istniejących powiązań komunikacyjnych a kryterium względem uwarunkowań środowiskowych.

Pani Orzechowska zauważyła, że parking przy [byłym] Wojewódzkim Domu Kultury jest często przepełniony szczególnie przez dojeżdżających biegaczy – z Olsztyna i gmin.

Pan Biedziuk podkreślił, że dojazd w takim celu najlepiej mógłby wykorzystywać powiązania komunikacji publicznej. Jednak zarówno jakość taboru, jak i częstotliwość połączeń musi być zapewniona. Po stronie gmin istotne jest również gęste zlokalizowanie przystanków. Odnosił się także do wyników ankiet mówiących o działaniach mogących zwiększyć zainteresowanie komunikacją zbiorową, z którymi się zgodził.

Pan Kazimierczyk odniósł się do lokalizacji parkingów P&R, uściślając, że są one oparte na powiązaniach funkcjonalnych, a po podjęciu jednoznacznych decyzji będą kolejno uszczegóławiane w



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

odrębnych dokumentach.

Pan Biedziuk podkreślił, że ciekawym wskaźnikiem byłby procent urzędników, w szczególności wyższego szczebla – łącznie z prezydentem Olsztyna i wójtami, korzystających w codziennych podróżach z transportu zbiorowego lub rowerowego. Takie porównanie może dać „wzór z góry” wszystkim uczestnikom ruchu i mieć wartość edukacyjną.

Pan Zadworny zamknął dyskusję i podziękował uczestnikom.

Na tym spotkanie zakończono.

Refunda®

Refunda Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław
NIP 898 21 62 977

Grzegorz Maciej



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Jonkowo, 9.02.2017 r.

data: 09.02.2017 r.

miejsce: JONKOWO

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja / miasto lub gmina zamieszkania	Podpis
1	Manide Sanna	Urząd Gminy Jonkowo	MS
2	Magdalena Gierko	Jonkowo	MP
3	Monika Krawiec	Jonkowo	MS
4	Piotr Kozłowski	Jonkowo	[Signature]
5	Szymon Grzegorz	Jonkowo	[Signature]
6	Stachyra Anna	Jonkowo	AS
7	Szymon Krawiec	Jonkowo	[Signature]
8	Michał Jodanis	Jonkowo	[Signature]
9	Grzegorz Janowski	Jonkowo	[Signature]
10	Jan Okonko	Jonkowo	[Signature]

11. Marek Karimierzyk

REFUNDA Sp. z o.o. Karimierzyk

12. Justyna Cichocka

Refonda Sp. z o.o. Cichocka



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

PROTOKÓŁ

Dotyczy: spotkania konsultacyjnego w Jonkowie
w ramach konsultacji społecznych dotyczących projektu
„Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”

Miejsce: Urząd Gminy w Jonkowie, sala konferencyjna

Data: 09.02.2017 r.

Przebieg spotkania

I Otwarcie spotkania

Pan Marek Kazimierczyk, przedstawiciel Wykonawcy, firmy Refunda Sp. z o.o., przywitał zgromadzonych gości oraz zapowiedział dalszą prezentację.

II Prezentacja projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”

Pani Julianna Kielkowska, przedstawiciel Wykonawcy, firmy Refunda Sp. z o.o., wygłosiła prezentację na temat projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”.

III Dyskusja

Mieszkaniec I w trakcie prezentacji zapytał o dokładny zakres analiz ruchu wychodzącego z Olsztyna.

Pani Kielkowska przytoczyła wykonane analizy w celu dojazdu do miejsca pracy, tj. ruch dwustronny wewnątrz Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna oraz ruch do pracy do Olsztyna z gmin spoza granic miasta.

Pan Wojciech Giecko, Wójt gminy Jonkowo, złożył prośbę o uwzględnienie również ruchu związanego z dojazdem mieszkańców miasta Olsztyna do pracy poza granice miejsca zamieszkania. Wspomniał także o dwóch kierunkach przemieszczania się osób na terenie gminy Jonkowo - z gminy Świątki oraz z powiatu ostródzkiego. Miasto i gmina Miłakowo porusza się głównie od strony gminy Świątki przez między innymi Głodowo, Świątki, Łomy do Jonkowa i potem do Olsztyna, gmina Łukta i część mieszkańców gminy Morąg porusza się drogą numer 527 w kierunku Olsztyna i ten ruch jest narastający w ostatnich latach.

Mieszkaniec I zauważył, że chociaż sam dojeżdża z Jonkowa do Olsztyna, to w drodze do pracy zauważa nie mniejszy ruch w odwrotną stronę.

Pan Giecko poprosił o zgłoszenie się do Wojewódzkiego Zarządu Dróg i Powiatowej Służby Drogowej, które posiadają badania ruchu ze względu na przygotowania do modernizacji odcinków drogi nr 527. Średni ruch dobowy z nawarstwieniem od godziny 6:00 do 9:00 i 14:00 do 17:00, to 4,5 tys. samochodów



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

na drodze nr 527 i około 2,5 tys. samochodów na odcinku drogi powiatowej od Jonkowa do DW527.

Mieszkańcy poprosili o szczegółowe informacje dotyczące dostępności przedstawianych materiałów. Przedstawiciele wykonawcy udzielili stosownych informacji oraz udostępniłi na czas spotkania posiadane załączniki graficzne.

Mieszkanka II skrytykowała pomysł utworzenia parkingu P&R w okolicy stacji Gutkowo, uzasadniając to brakiem dostosowanego dojazdu. Jako alternatywę zaproponowała budowę takiego rozwiązania w okolicy sklepu „Biedronka”.

Pan Giecko zapytał o możliwość analizy ruchu ku centrum drogą Nowobałtycką, a przede wszystkim punktu wpięcia Nowobałtyckiej w obecną Bałtycką (czyli na wysokości „Biedronki” ze zmianą pętli autobusowej 11, która wówczas nastąpi). Chodzi o nałożenie projektu Nowobałtyckiej, której budowa zupełnie zmieni obraz komunikacyjny. Do tego poprosił o uwzględnienie projektów modernizacyjnych, które już są na etapie wystąpienia o pozwolenie na budowę. Będzie to zupełnie nowa wartość w kwestii transportu samochodowego, który będzie bardziej preferowany za 2-3 lata w momencie realizacji tej inwestycji. Wójt poruszył sytuację mobilności w czasach „komuny”, kiedy to system transportu publicznego działał bardzo sprawnie. Natomiast promowany obecnie ruch rowerowy stanowi praktycznie rozwiązanie turystyczne, a wpuszczanie go na drogi powiatowe stanowi zagrożenie przy totalnym ograniczeniu prędkości dla pojazdów. Zaznaczył również, że w polskim klimacie rozwiązania rowerowe mają charakter sezonowy.

Mieszkańcy skomentowali również poziom utrzymania w zimie w mieście Olsztynie ciągów rowerowych, które to są odśnieżone kosztem niedostosowanych do warunków chodników.

Pan Giecko uznał możliwość komfortowego przemieszczania się rowerem w centrum miasta, lecz wykluczył taką możliwość na trasie dojazdu z jonkowskiego Gutkowa do osiedla Leśnego. Jako przyczynę podał brak spełniania kryteriów prawidłowej komunikacji publicznej przez ulicę Bałtycką, ponieważ nie uwzględniono zatok przy przystankach autobusowych na żądanie, co z kolei tamuje ruch przy postoju autobusu. Pan Giecko podkreślił istotność aspektu finansowego w wyborach transportowych, mówiąc o wartości konieczności integracji biletowej.

Miała miejsce burzliwa dyskusja dotycząca sytuacji mobilności i braku możliwości zaparkowania na terenie MOF Olsztyna oraz prywatnych preferencji komunikacyjnych. Wspomniano także o możliwościach zmiany ilości uczniów dojeżdżających do szkół z powodu reformy szkolnictwa.

Mieszkaniec III podał w wątpliwość zasadność wprowadzania obwodnicy, która zgamiając ruch ograniczy ruch turystyczny w centrum miasta (skazując na upadek funkcji turystycznych).

Pan Giecko przytoczył przykład pierwszej okolicznej obwodnicy na terenie Biskupca, z którego to powodu w latach 80. miasto zaczęło się „zapadać”. Zapytał czy została poddana analizie obwodnica Olsztynka. Osobiście w niedawnym czasie zauważył wiele obiektów zamkniętych w centrum miasta, co powiązał przyczynowo z budową obwodnicy. Kolejno pan Wojciech opisał sytuację gospodarczo-przestrzenną na terenie MOF Olsztyna, mówiąc o wyprowadzaniu zakładów z Olsztyna na obrzeża i miejscowości przyległe.

Pan Kazimierczyk przypomniał o możliwości składania wniosków na formularzach online oraz w wersji papierowej. Podkreślił, że plan ten jest dokumentem strategicznym i nie wskazuje na konkretne rozwiązania wykonawcze. Stąd brak w planie konkretnych rozwiązań technicznych dotyczących rozbudowy i modernizacji sieci drogowej – np. w zakresie ulicy Bałtyckiej. Podobnie w kwestii parkingów – w dokumencie zostały one zlokalizowane pod kątem funkcjonalnym – tak, aby były połączone z siecią komunikacyjną, w punktach o dobrej częstotliwości kursów.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Mieszkaniec I zapytał o obowiązki finansowania parkingów P&R i B&R w pobliżu dworców i przystanków.

Pan Kazimierz odpowiedział, że takie szczegółowe wskazania nie zostały uwzględnione w dokumencie i wynikną z oddzielnych porozumień. Dla przykładu parkingi rowerowe przy stacjach kolejowych są stawiane przez kolej.

Pan Giecko skrytykował dworce na trasie od Lęgajna do Nowego Młyna przed Kętzynem. Wspomniał także o możliwościach wyprowadzania poza granice miasta komunikacji zbiorowej, która odciąża ruch zarówno na trasach, jak i w samym centrum Olsztyna.

Miała miejsce dyskusja dotycząca ubiegłych warunków komunikacyjnych i preferencji, poruszająca między innymi aspekt stałości rozkładów.

Pan Kazimierz podkreślił istotę prowadzenia konsultacji społecznych. Wskazał również na zaistniałe od czasów „komuny” zmiany prawne oraz powiązaną z tym zapasę transportu publicznego. Pan Kazimierz przedstawił zasady finansowania komunikacji publicznej oraz rozbieżności funkcjonowania podmiotów prywatnych i publicznych.

Mieszkaniec I zapytał o osobę odpowiedzialną za transport publiczny na terenie MOF Olsztyna i możliwości rozwoju transportu na całym obszarze.

Pan Kazimierz wspomniał o ustawie o publicznym transporcie zbiorowym oraz wynikającym z niej dokumencie – planie transportowym, który wskazuje na szczegóły sieci komunikacyjnej. Wyjaśnił możliwości podmiotowe dotyczące organizacji komunikacji, wskazując na możliwości organizacyjne. Jedną z nich, to pełnienie funkcji organizatora przez prezydenta miasta oparte o porozumienie z wójtami i burmistrzami, w którym określone są zasady i wysokość kosztów ponoszonych przez wszystkich uczestników porozumienia.

Mieszkaniec I podkreślił, że główny zysk komunikacji publicznej pochodzi z biletów. Poruszając kwestię stworzenia węzłów przesiadkowych, zauważył, że dla większego efektu warto wyprowadzać je jeszcze dalej w głąb gmin, zamiast lokalizacji zaraz na obrzeżach Olsztyna. Dodatkowo podczas ponoszenia kosztów ich organizacji przez jednostki gminne, miasto mogłoby rozważyć bezpłatne rozszerzenie komunikacji zbiorowej do tych punktów. Zapytał także o uczestnictwo MPK w pracach nad planem i ich stanowisko.

Pan Kazimierz odpowiedział, że w pracach brało udział miasto Olsztyn, czyli organizator transportu i zleciodawca usług, których jedynie wykonawcą jest MPK.

Pan Giecko wspominał o przeprowadzonych badaniach dotyczących preferencji komunikacyjnych mieszkańców gminy Jonkowo. Wynikało z nich, że codziennie porusza się ok. 396 osób dojeżdżających do Olsztyna. Pan Wojciech omówił sytuację z ubiegłych lat dotyczącą zaproponowanych przez Olsztyn stawek za wprowadzenie komunikacji zbiorowej oraz tło tych działań. Wójt przypomniał także zasady współpracy miasta z nowym operatorem (z tzw. „zielonymi autobusami”), które mówią o konieczności nieodpłatnego, obowiązkowego uzupełniania przez miasto taboru przewoźnika w przypadku awarii jego pojazdów. Następnie omówił zasady priorytetowości komunikacji w mieście.

Mieszkaniec III wspominał także o studentach, którzy odcinają się od komunikacji zbiorowej, a korzystają z infrastruktury i usług dostępnych na i w pobliżu kampusu oraz braku działań miasta dążących do skomunikowania wydziałów UWM.

Mieszkaniec I stwierdził, że nie widzi dobrej woli miasta w dążeniu do poprawy sytuacji dla Jonkowa i jednostek ościennych. Podkreślił, że miasto Olsztyn prowadzi udogodnienia jedynie dla jego mieszkańców.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Pan Giecko zaznaczył, że obecne działania Olsztyna w aspekcie rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego dzielą jego interesariuszy proponując na granicach parkingi P&R. W ramach wypowiedzi została przedstawiona sytuacja miasta Brasilia - w tym kontekście został skrytykowany administracyjny charakter centrum miasta. **Pan Wojciech** podkreślił również brak jednoznaczności władz w podejmowaniu decyzji o zamykaniu centrum miasta z ruchu.

Pan Kazimierczyk wytłumaczył, że parkingi proponowane na obrzeżach miasta nie są zamykaniem miasta przed interesantami, a udogodnieniem dla wszystkich uczestników ruchu – nawet tych, którzy zdecydują się na wjazd samochodem w głąb miasta.

Pan Giecko podkreślił, że nie można pogodzić zamykania centrum miasta Olsztyna z brakiem komunikacji publicznej w gminach. Skrytykowany został stan ulicy Partyzantów.

Mieszkaniec III w aspekcie zamykania centrum z ruchu skrytykował tę ideę mówiąc o negatywnym wpływie na przedsiębiorców.

Pan Giecko stwierdził, że nie wyobraża sobie uchwalenia takiego planu. Jeszcze raz podkreślił większe zainteresowanie rozwojem komunikacji publicznej. Wspomniał także o negatywnych konsekwencjach rywalizacji wśród przewoźników prywatnych, takich jak wahania cenowe czy zły stan taboru.

Mieszkaniec I odniósł się do inwestycji Olsztyna związanych z rozwojem sieci tramwajowej, autobusowej oraz zakupem taboru i skrytykował brak uwzględnienia w tych inwestycjach rozwoju poza granicami miasta.

Pan Giecko skomentował wysokość proponowanych przez miasto Olsztyn kosztów rozwoju komunikacji publicznej na terenie gmin.

Mieszkaniec I zapytał o możliwość uwzględnienia w dokumencie zapisów o ewentualnych porozumieniach interesariuszy MOF Olsztyna względem rozwoju komunikacji publicznej na terenach gmin.

Pan Kazimierczyk stwierdził o zawarciu zapisów w planie dotyczących możliwości rozwoju transportu publicznego na terenach gmin. Wytłumaczył, że bezpośrednio z dokumentu nie może wynikać nakaz organizacji komunikacji publicznej w jednoznaczny sposób. **Pan Kazimierczyk** podsumował dotychczasowe konsultacji na tle postulatów i opinii pozostałych gmin.

Miała miejsce poboczna dyskusja związana z rozwiązaniami komunikacyjnymi Wrocławia.

Wszyscy uczestnicy zgodzili się co do szans wynikających z prowadzonej współpracy.

Pan Kazimierczyk przypomniał o zasadach dalszego partycypowania w tworzeniu dokumentu i podziękował uczestnikom.

Na tym spotkanie zakończono.

Refunda

Refunda Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław
NIP 898 21 62 977



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Gietrzwałd, 10.02.2017 r.

data: 10.02.2017 miejsce: GIETRZWAŁD

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja / miasto lub gmina zamieszkania	Podpis
1.	Bogna Helena Korkusowska	U.G. "Gietrzwałd"	<i>[Signature]</i>
2.	Uroczysko Semulowski	Gietrzwałd	<i>[Signature]</i>
3.	Marek Karimierzyn	Karimierz	REFUNDA Sp. z o.o.
4.	Justyna Rękała	Refunda Sp. z o.o.	<i>[Signature]</i>



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

PROTOKÓŁ

Dotyczy: spotkania konsultacyjnego w Gietrzwałdzie
w ramach konsultacji społecznych dotyczących projektu
„Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”

Miejsce: Urząd Gminy w Gietrzwałdzie, sala konferencyjna nr 9

Data: 10.02.2017 r.

Przebieg spotkania

I Otwarcie spotkania

Pan Marek Kazimierczyk, przedstawiciel Wykonawcy, firmy Refunda Sp. z o.o., przywitał zgromadzonych gości oraz zapowiedział dalszą prezentację.

II Prezentacja projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”

Pani Julianna Kielkowska, przedstawiciel Wykonawcy, firmy Refunda Sp. z o.o., wygłosiła prezentację na temat projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”.

III Dyskusja

Pan Wojciech Samulowski, Dyrektor Olsztyńskiego Parku Naukowo-Technologicznego, poprosił o scharakteryzowanie działań dotyczących gminy Gietrzwałd.

Pani Kielkowska przedstawiła inwestycje w całości lub części dotyczące rozwiązań na terenie gminy Gietrzwałd.

Pan Samulowski zapytał o budżet i harmonogram działań.

Pan Kazimierczyk wskazał, że plan jest dokumentem strategicznym i nie wskazuje szczegółowych informacji dotyczących zakresu odpowiedzialności i alokacji budżetu. Zawarte inwestycje są powiązane z wieloletnimi planami finansowymi.

Pan Samulowski wyraził swoje uznanie dla przemysłanych zapisów planu dotyczących miasta Olsztyna. Jednocześnie oznajmił zdziwienie brakiem szczegółowych informacji dotyczących gmin.

Pani Agnieszka Kochanowska, Kierownik Referatu Inwestycji i Zamówień Publicznych gminy Gietrzwałd, wyjaśniła, że zadania ujęte w planie mobilności pokrywają się z zapisami strategii ZIT, gdzie są uszczegółowione o informacje dotyczące konkretnych kwot i wydatków.

Pan Samulowski odpowiedział, że plan mobilności nie jest częścią Strategii MOF Olsztyna i powinien mimo wszystko takie informacje zawierać. Dodatkowo warto by były one zagregowane w pakiety zadań, aby uzyskać optymalny efekt synergii i zachować ciągłość działań. Inwestycje związane np. z budową jednej drogi nie dadzą efektu dla całej mobilności obszaru.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Pani Kochanowska odniosła się do ustaleń wynikających ze spotkań koordynatorów gmin MOF Olsztyna wyjaśniając ogólny charakter większości inwestycji dotyczących gmin.

Pan Samulowski uargumentował konieczność prowadzenia działań we współpracy wszystkich jednostek. Odnosił się również do nazwy planu dotyczącej zakresu lat 2016-2025, sugerujących zmianę początku okresu na rok 2017. Wskazał również na konieczność osiągania pomniejszych zadań za pomocą większych pakietów działań, które powinny być przypisane do jednoznacznie określonej osoby odpowiedzialnej. Kolejno Pan Wojciech zauważył sprzeczność w analizie SWOT dotyczącą pojawienia się jednej cechy zarówno pod szyldem zalety, jak i wady.

Pani Kielkowska wyjaśniła, że w sytuacji kilku interesariuszy MOF Olsztyna, w wielu przypadkach jeden czynnik może być uznawany zarówno jako znak pozytywny, jak i negatywny – w zależności od preferencji i sytuacji gminy. Stąd budowa obwodnicy Olsztyna dla jednych jednostek może okazać się słabą stroną – jako inwestycja generująca na terenie ruch i zanieczyszczenia, podczas gdy dla drugiej słabą stroną będzie jej brak i wynikające z tego konsekwencje gromadzenia ruchu i zanieczyszczeń w centrum.

Pan Samulowski przyjął takie wytłumaczenie, niemniej zaproponował usunięcie takich niejednoznacznych zapisów z analizy SWOT. Zauważył również nieprawidłowości związane z brakiem skwantyfikowanych wartości dla zaproponowanych wskaźników. Zastosowanie liczbowych wartości pomoże jednoznacznie określić stan realizacji planu oraz zwizualizować docelowy obraz obszaru w wyniku wdrożenia zaleceń. Pan Wojciech zaproponował również aby zadbać o inny szkielet dokumentu i pozbawienie go informacji, które nie są niezbędne, a niosą ryzyko szybszej dezaktualizacji planu – takich jak podawane np. cenniki biletów czy generatory ruchu. W razie konieczności możliwe jest umieszczenie takich danych w formie załącznika. Taka zmiana może wpłynąć także na zwiększenie partycypacji społecznej, dzięki większej dostępności dla zainteresowanych. Następnie został poruszony wątek zalecanych ekologicznych rozwiązań transportowych, które według pana Samulowskiego są niewystarczające. Jako ich rozwinięcie zaproponował wskazanie na rozwiązania elektryczne, które nie zostały poruszone w planie, a są uwzględnione w planach rozwoju Olsztyna. Kolejne wskazanie dotyczyło pominięcia istotnego generatora ruchu - Sanktuarium Matki Bożej Gietrzwałdzkiej, które rocznie ściąga milion turystów i pielgrzymów; z tego 1/3, to mieszkańcy Olsztyna. W związku z tym wspominał o planach rozwoju ciągu/szlaku pieszo-rowerowego równoległe do DK16, biegnącego przez las.

Pani Kochanowska wytłumaczyła, że wspomniany ciąg został uwzględniony w formie opisowej i w ramach konsultacji zostanie również naniesiony na mapę inwestycji.

Pan Kazimierzczak odniósł się do wcześniejszych wypowiedzi, wskazując na obszerność dokumentu ze względu na udział wielu zaangażowanych interesariuszy. W ramach ekologicznego transportu warto zauważyć, że działania związane z rozwojem pewnych istniejących rozwiązań już pośrednio wpływają na aspekt ekologiczny – między innymi w taki sposób mogą być prowadzone działania zmierzające do zwiększenia udziału podróży komunikacją zbiorową czy dostosowania przestrzeni zachęcającej do podróży pieszych, a tym samym zmniejszenia udziału i skutków indywidualnego transportu samochodowego.

Pan Samulowski nie zgodził się z wyjaśnieniem. Podkreślił jeszcze raz konieczność współpracy jednostek w planowaniu i zarządzaniu rozwojem, czemu służy jednoznaczne określenie odpowiedzialności realizacyjnej.

Pan Kazimierzczak poprosił o złożenie wszelkich uwag w drodze oficjalnej i podziękował uczestnikom.

Na tym spotkanie zakończono.

efunda®
Fundacja Sp. z o.o.
ul. Solny 16
50-062 Wrocław
tel. 71 798 21 62 977

Gaby Mary

2



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Spotkanie informacyjne Platformy Ekomobilności Miejskiej, 13.02

Lista obecności

Posiedzenie Platformy Ekomobilności Miejskiej

13 lutego 2017 r.

L.p.	Imię i nazwisko	Instytucja/funkcja	Podpis
1.	Piotr Gryzmowicz	UM Olsztynia	
2.	Dysynda Luc	UM Olsztyn	
3.			
4.			
5.			
6.	Bartosz Kominiński	UM KID	
7.	Tery Głuch	ZdliT	
8.	Magdalena Swarc	ZDZiT	
9.	Paweł Kruk	Współc. J&K	
10.	Stawomir Kąkolanec	Zespół TAXI	
11.	Magdalena Orli	WRM. B	
12.	Budziej Skowrony	IM	
13.	MALINA ZABOROWSKA - BORUCH	2 ^{ty} UM OLSZTYNA	
14.	Mieszko Pęczak	OLIGER Pęczak (WRM. B)	
15.	Pawel Chybański	Mielena Polska	
16.	Teresa Polone Wrocław	Kochi Osiadło duroczestwo	
17.			
18.			
19.			
20.			
21.			



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

PROTOKÓŁ

Dotyczy: spotkania informacyjnego z członkami Platformy Ekomobilności Miejskiej w ramach konsultacji społecznych projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”

Miejsce: Urząd Miasta Olsztyna, sala 219

Data: 13.02.2017 r.

Przebieg spotkania

I Otwarcie spotkania

Pan Piotr Grzymowicz, prezydent Olsztyna, powitał zgromadzonych gości i przedstawił krótko cel spotkania.

Pan Maciej Gabory, przedstawiciel Wykonawcy, firma Refunda Sp. z o.o., przedstawił osoby reprezentujące firmę, która wykonała projekt. Następnie przedstawił plan spotkania i zaprosił do wysłuchania prezentacji.

II Prezentacja projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”

Pani Agnieszka Uchańska, przedstawiciel Wykonawcy, firma Refunda Sp. z o.o., wygłosiła prezentację na temat projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”.

III Dyskusja

Pan Grzymowicz otworzył dyskusję.

Pan Sławomir Kalwianiec, Przedstawiciel Zarządu Taksówkarzy Rzeczypospolitej Polskiej, zapytał, czy w dokumencie znajduje się informacja o możliwości przystąpienia do budowy północnej obwodnicy Olsztyna.

Pan Gabory odpowiedział, że plan nie zawiera takiej informacji. Przedstawił także krótko opinie i wnioski z otwartych spotkań konsultacyjnych, jakie odbyły się w Olsztynie i gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego, przede wszystkim w zakresie dróg rowerowych oraz komunikacji publicznej.

Pan Grzymowicz wspomniał o porozumieniu z gminą Dywity w sprawie organizacji publicznego transportu zbiorowego, a także o planach organizacji transportu zbiorowego we własnym zakresie przez gminy Stawiguda i Dywity. Zaznaczył otwartość miasta Olsztyna na współpracę w zakresie organizacji transportu zbiorowego w ramach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego, ale pod warunkiem partycypacji gmin MOF.

Pan Kalwianiec zapytał pana Grzymowicza czy Olsztyn jest przygotowany do osiedla Sterowców.

Pan Grzymowicz odpowiedział, że niewątpliwie potrzebne są inwestycje w zakresie dostosowania infrastruktury do powstającego osiedla, za które w przede wszystkim odpowiada GDDKiA jako zarządca



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

drogi. Wspomniał również o braku obwodnicy północnej, zablokowanej dawniej przez wójta gminy Dywity. Zaznaczył, że miasto stawia na zrównoważony rozwój transportu, w tym na rozwój transportu publicznego oraz na inne działania mające przynieść korzyści przede wszystkim mieszkańcom miasta Olsztyna.

Pan Kalwiniac zapytał o plany w budowie zjazdu z węzła Tomaszkowo do miasta Olsztyna oraz o pas włączeniowy z miejscowości Ruś w al. Warszawską.

Pani Halina Zaborowska-Boruch, zastępca prezydenta Olsztyna, odpowiedziała, że zgodnie z ustawą jeżeli droga krajowa nr 51 zmieni przebieg, to obecny odcinek stanie się drogą wojewódzką, zatem decyzje inwestycyjne spoczywają na marszałku i obecnie są wstępne plany podjęcia działań modernizacyjnych.

Pan Grzymowicz dodał, że plany te nie zostały uwzględnione przy budowie południowej obwodnicy Olsztyna i trzeba nad tym pracować.

Pan Kalwiniac poprosił o możliwość lobbowania w Zarządzie Dróg Wojewódzkich wydzielanie pasa włączeniowego na tym odcinku za pomocą oznakowania poziomego.

Pan Grzymowicz odpowiedział, że tym zajmuje się ZDZiT i poprosił pana dyrektora Jerzego Romana o przygotowanie stosownego pisma do Zarządu Dróg Wojewódzkich.

Pani Teresa Pokora-Wierzbicka, przewodnicząca Rady Osiedla Mazurskie, zapytała o drogę tymczasową, zrealizowaną na czas trwania budowy nowego przebiegu ulicy Pstrowskiego.

Pani Zaborowska-Boruch odpowiedziała, że droga ta w dużej mierze ulegnie likwidacji, ponieważ przebiega śladem nowej ul. Pstrowskiego.

Pan Mirosław Arczak, Oficer Rowerowy, zapytał czy ostateczna wersja dokumentu będzie zawierała załącznik w postaci wszystkich wniosków poprawnie złożonych w ramach konsultacji, a także o sposób wypracowania kompromisu między sprzecznymi oczekiwaniami mieszkańców miasta i gmin.

Pan Gabory odpowiedział, że uwagi będą sływały do zakończenia konsultacji, a po zakończeniu konsultacji sposób ich uwzględnienia będzie wypracowany wspólnie z Zamawiającym.

Pani Uchańska uzupełniła, że zgodnie z uchwałą zostanie przygotowany raport z konsultacji społecznych, zawierający zestawienie wszystkich wniosków wraz ze sposobem ich uwzględnienia w dokumencie.

Pan Arczak wyraził obawę, że dokument może zostać odebrany jako stronniczy, jeżeli sposób uwzględnienia wniosków będzie uzgadniany tylko i wyłącznie z Olsztynem. Zaznaczył, że pożądanym byłoby wypracowanie kompromisowych rozwiązań, aby nie mnożyć konfliktów. Natomiast wspomniane wcześniej uwagi dotyczące dróg rowerowych wynikają głównie z niewiedzy, także w zakresie planów inwestycji rowerowych Olsztyna, zawartych w niedawno opracowanych dokumentach.

Pan Gabory odpowiedział, że dokumenty te zostały przyjęte po opracowaniu planu mobilności i ich zapisy zostaną uwzględnione w ramach konsultacji społecznych.

Pan Maciej Maścianica, przedstawiciel UM Olsztyna, uzupełnił, że w ramach prac nad planem mobilności w każdej gminie został wyznaczony koordynator do kontaktu z Wykonawcą oraz Urzędem Miasta Olsztyna.

Pan Ryszard Kuć, zastępca prezydenta Olsztyna, zapytał o sens lokalizacji parkingów Park&Ride blisko centrum Olsztyna. Uważa, że parkingi te powinny być lokalizowane na wlotach do Olsztyna lub poza granicami miasta, w sąsiednich gminach. Plan powinien zawierać także konkretny schemat funkcjonowania tego typu parkingów, ze wskazaniem dojazdu komunikacją publiczną oraz określeniem finansowania tej komunikacji. Plan mobilności powinien zawierać konkretne rozwiązania komunikacyjne.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

w zależności od potrzeb i możliwości. Wskazał również na konflikt między celami strategicznymi, dotyczącymi rozwoju transportu zbiorowego i rozwoju sieci dróg.

Pan Grzymowicz przypomniał istotność stawiania na transport publiczny oraz zmianę mentalności przy stwarzaniu odpowiednich warunków.

Pan Arczak zauważył, że ciekawe byłoby ujęcie konkretnych celów podróży mieszkańców poszczególnych gmin.

Pan Grzymowicz zapytał, czy badanie dotyczące dojazdów do pracy według GUS jest zróżnicowane pod kątem wyboru środka transportu.

Pan Gabory odpowiedział, że przedstawione dane pochodzą z Narodowego Spisu Powszechnego i nie ma informacji jakimi środkami transportu poruszają się respondenci. Plan mobilności zawiera także wyniki ankiety internetowej, w ramach której mieszkańcy odpowiadali, jakim środkiem transportu podróżują do miejsca pracy czy nauki. Zauważył, że wyniki pokrywają się z opiniami wygłaszanymi na konsultacjach społecznych w gminach, mówiących o tym, że mieszkańcy zdecydowanie najczęściej wybierają samochód.

Pan Arczak zapytał o próbę w ankiecie internetowej.

Pan Bartosz Kamiński, przedstawiciel UM Olsztyna, odpowiedział, że była to ankieta otwarta, każdy mógł ją wypełnić i w czasie trwania badania spłynęło 520 ankiet.

Pan Kalwianiec zapytał, czy było przeprowadzone badanie ilości pojazdów wjeżdżających o poranku do Olsztyna.

Pan Gabory odpowiedział, że GDDKiA przeprowadza takie badania co 5 lat, również miasto może przeprowadzić takie pomiary.

Pan Maścianica uzupełnił, że były przeprowadzane takie badania na granicy miasta, co zostało zawarte w dokumencie „Relacje przestrzenne...”. Jest w nim także wyszczególniony ruch od miejscowości gminnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz z dalszych miejscowości do tych miejscowości gminnych.

Pan Arczak zauważył, że warto byłoby pokazać, którymi trasami do Olsztyna wjeżdżają pracujący spoza MOFu.

Pan Maścianica odpowiedział, że badanie nie wyodrębnia ruchu tranzytowego.

Pan Gabory odpowiedział, że w tym celu przeprowadza się badania z rejestracją tablic rejestracyjnych, co pozwala na wyodrębnienie pojazdów, których Olsztyn nie jest celem podróży. Takie badania są jednak kosztowne.

Pan Arczak zaznaczył, że takie badanie byłoby podstawą do podejmowania konkretnych kroków inwestycyjnych.

Pan Kamiński powiedział, że projekt planu mobilności nie przewidywał przeprowadzenia badań.

Pan Arczak zauważył, że symulacje wykorzystujące dane, które już są, to zbyt skromna podstawa do pracy na najbliższe lata.

Pan Gabory odpowiedział, że sytuacja w Olsztynie i tak się zmieni po powstaniu obwodnicy.

Pan Arczak zauważył, że symulacja, jak obwodnica zdejmuje ruch, byłaby ciekawa.

Pani Pokora-Wierzbicka zapytała czy były podejmowane rozmowy z gminami w zakresie współpracy przy organizacji kolei aglomeracyjnej.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Pan Gabory odpowiedział, że dokument zawiera informację o możliwości organizowania kolei aglomeracyjnej, jednak na spotkaniach konsultacyjnych mieszkańcy nie wykazywali zainteresowania tym tematem.

Pani Pokora-Wierzbicka zauważyła, że mieszkańcy wsi położonych na trasie Szymany-Olsztyn często wykorzystują szynobus jeżdżący na lotnisko celem dojazdu do Olsztyna.

Pan Marek Kazimierczyk dodał, że istotne jest dopasowanie oferty kolei do potrzeb mieszkańców, co jest obecnie trudne, bo organizatorem przewozów kolejowych jest marszałek, którego priorytetem są mieszkańcy całego województwa. Zarówno samo miasto, jak i miasto z otaczającymi je gminami nie są w stanie sami takiej kolei zorganizować. Plan mobilności wskazuje możliwość funkcjonowania takiej kolei, jak również proponowane parkingi P&R przy wszystkich przystankach kolejowych MOF. Konstrukcja oferty przewozowej jest jednak elementem niezależnym od jednostek wchodzących w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna.

Pan Kałwaniec powiedział, że jako taksówkarz dużo rozmawia z ludźmi i zaobserwował zmiany w mentalności. Ludzie zaczynają zauważać, że przestrzeń miejska jest dla ludzi, a samochód jest w mieście intruzem. Natomiast ludzie, którzy rezygnują z przemieszczania się na co dzień samochodem, odkrywają i doceniają przestrzeń wokół siebie. Zaczynają również zauważać, że środkiem komunikacji publicznej można się przemieszczać bardzo szybko i sprawnie.

Pan Grzymowicz powiedział, że cieszy się, że są takie opinie wśród mieszkańców Olsztyna, bo miasto dąży do rozwoju transportu publicznego. Następnie podziękował uczestnikom spotkania.

Na tym spotkanie zakończono.

Refunda®

Refunda Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław
NIP 898 21 62 977

Gabry Hany



**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

Wspólne posiedzenie Komisji Inwestycji i Rozwoju z Komisją Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska, 2.03

załącznik Nr 1
do protokołu Nr 33/17

**LISTA OBECNOŚCI
NA POSIEDZIENIU KOMISJI INWESTYCJI I ROZWOJU**

w dniu 2 marca 2017 roku

L.p.	Nazwisko i imię	Podpis
1.	ANTOSIK Maja	Antosik
2.	ANTOSZ Nelly	
3.	BABALSKI Jarosław	
4.	DĄBKOWSKI Zbigniew	
5.	GLĄŻEWSKI Tomasz	
6.	KACPRZYCKI Krzysztof	
7.	ŁUKASZEWSKI Łukasz	
8.	ROGIŃSKA – STANULEWICZ Monika	
9.	RUDNIK Dariusz	
10.	<u>SZEWczyk Robert</u>	
11.	TANDYRAK Jan	
12.	ZDUNEK Marian	



**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

Załącznik Nr 2
do protokołu Nr 33/17

**LISTA OBECNOŚCI
NA POSIEDZIENIU KOMISJI GOSPODARKI KOMUNALNEJ
I OCHRONY ŚRODOWISKA**

w dniu 2 marca 2017 roku

L.p.	Nazwisko i imię	Podpis
1.	Babalski Jarosław Stanisław	
2.	Głazewski Tomasz Jan	
3.	Gornowicz Mirosław Antoni	
4.	Kacprzycki Krzysztof	
5.	Łukaszewski Łukasz	
6.	Szewczyk Robert Jan	
7.	Tobiszewski Maciej	
8.	Wirska Elżbieta Ewa	
9.	Zdunek Marian	



**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

załącznik Nr 3
w protokole Nr 33/17

**LISTA OBECNOŚCI GOŚCI ZAPROSZONYCH
NA WSPÓLNE POSIEDZENIE KOMISJI INWESTYCJI I ROZWOJU
Z KOMISJĄ GOSPODARKI KOMUNALNEJ I OCHRONY
ŚRODOWISKA
w dniu 2 marca 2017 roku**

Lp.	Imię i nazwisko	Jednostka reprezentowana	Podpis
1.	Marek Kazimierzak	REFUNDA Sp. z o.o.	<i>Marek Kazimierzak</i>
2.	Agnieszka Uchańska	REFUNDA Sp. z o.o.	<i>Agnieszka Uchańska</i>
3.	Apollonia Horna	UM Olsztyn	<i>Apollonia Horna</i>
4.	Patrycja Maciejowicz	UM Olsztyn	<i>Patrycja Maciejowicz</i>
5.	Marta MARTA ZABOROWSKA-BORUCH	ZUM UM OLSZTYN	<i>Marta Zaborowska-Boruch</i>
6.	Magdalena Orlik	WRMiB	<i>Magdalena Orlik</i>
7.	Marcin Szwarec	ZOZiT	<i>Marcin Szwarec</i>
8.	Barbara Kamińska	UM KDO	<i>Barbara Kamińska</i>
9.	Dyśmond Kuc'	UM Olsztyn	<i>Dyśmond Kuc'</i>
10.	Marta Marta Jankowska Sonne-Perzynie	SF UM	<i>Marta Jankowska</i>
11.			
12.			
13.			
14.			
15.			
16.			
17.			



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

PROTOKÓŁ NR 33/2017

ze wspólnego posiedzenia Komisji Inwestycji i Rozwoju z Komisją Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska z dnia 2 marca 2017 roku.

Obrady rozpoczęły się o godz. 12⁰⁰

Posiedzenie prowadził Przewodniczący Komisji Robert Szewczyk.

Przewodniczący Komisji Robert Szewczyk rozpoczął posiedzenie, przywitał zaproszonych gości oraz członków komisji. Na podstawie listy obecności stwierdził prawomocność obrad. (listy obecności stanowią zał. nr 1, zał. nr 2 i zał. nr 3 do protokołu). Przedstawił następujący porządek obrad. (zał. nr 4)

1. Otwarcie posiedzenia.

2. Projekt Planu Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) Olsztyna na lata 2016 – 2025, (zał. nr 5)

3. Sprawy różne.

Ad. 2. Projekt Planu Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) Olsztyna na lata 2016 – 2025.

Pani Justyna Sarna – Pezowicz Zastępca Dyrektora Wydziału Strategii i Funduszy Europejskich nadmieniła na temat powstania ww. projektu, iż jest podpisane porozumienie międzygminne pomiędzy samorządami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (czyli sześć gmin wokół Olsztyna) i wraz z Gminą Olsztyn jest tworzony za pomocą tego porozumienia Miejski Obszar Funkcjonalny. W Regionalnym Programie Operacyjnym Warmia i Mazury dedykowane są środki finansowe w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na cele, które zostały ustalone w strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Strategia ta została przyjęta uchwałą Rady Miasta Olsztyna, także przyjmowały ten dokument pozostałe rady gmin (z sześciu gmin Miejskiego Obszaru). Dokument strategii mówi o ogólnym rozwoju społeczno – gospodarczym tego obszaru. To pierwszy dokument wspólnie wypracowany i zaopiniowany przez Ministerstwo i Zarząd Województwa. Praca nad tym dokumentem spowodowała wzrost współpracy pomiędzy miastem Olsztyn i gminami ościennymi. Drugim wypracowywanym dokumentem, obecnie w trakcie konsultacji społecznych, jest Plan Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025. Jednym z głównych celów zidentyfikowanych w ramach Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego jest mobilność i transport. Dlatego ten temat został opisany w oddzielnym dokumencie „Plan Mobilności”. W tej perspektywie plany mobilności są opcjonalne natomiast w przyszłej perspektywie najprawdopodobniej będzie on



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

wymagany by pozyskiwać środki finansowe na rozwój komunikacji i mobilności w obszarach funkcjonalnych. Ze strategii przygotowanej przez Ministerstwo Rozwoju, tzw. Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju Polski, wynika m.in., że Ministerstwo widzi rozwój miast wojewódzkich poprzez rozwój obszarów funkcjonalnych i współpracę samorządów w ramach tych obszarów. Dlatego też wypracowywany jest drugi wspólny dokument o charakterze strategicznym, dedykowany mobilności i konsultowany także w pozostałych gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Pani Agnieszka Uchańska przedstawiciel firmy REFUNDA Sp. z o.o. nadmieniła, iż firma opracowała Plan mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025. W obecnych czasach obserwujemy w miastach zjawisko suburbanizacji, wymusza to przemieszczanie się na coraz większe odległości, więc mieszkańcy poszukują wygodnego środka transportu. Wybór ten pada zwykle na samochód, więc na drogach obserwujemy coraz więcej tych pojazdów, co z kolei powoduje zjawisko kongestii. Za 5 czy 10 lat przemieszczanie się w miastach będzie dość utrudnione. Wychodząc naprzeciw tym problemom na skalę europejską wdrażana jest idea zrównoważonego rozwoju transportu, podkreśla ona między innymi istotność ograniczania w codziennych podróżach wykorzystania samochodów osobowych przy jednoczesnym wzroście wykorzystania transportu publicznego, rowerów czy także podróży pieszych. Narzędziem służącym temu celowi jest plan zrównoważenia mobilności miejskiej zwany także Planem Mobilności. Jest to dokument strategiczny, zawierający zestaw działań twardych i miękkich za pomocą, których powinno dążyć się do osiągnięcia zrównoważonego rozwoju transportu. Ponadto Plan Mobilności w przeciwieństwie do innych dokumentów transportowych uzgadnia nie tylko miasto w jego granicach administracyjnych, ale także jego obszar funkcjonalny, czyli tzw. „funkcjonujące miasto”. Procedura przygotowania i realizacji planu została scharakteryzowana w dokumentach rangi unijnej i są to: „Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej” oraz koncepcja dotycząca planów mobilności miasta zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. Opracowany projekt dokumentu uwzględnia zapisy wszystkich przyjętych i obowiązujących dokumentów planistycznych i strategicznych, od szczebla krajowego po szczebel lokalny. Zagadnienie mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w zakresie inwestycji i rozwoju, szczególnie istotne są zapisy takich dokumentów jak Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla miasta Olsztyna na lata 2012 – 2027, Strategia Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w Olsztynie do 2027 r. oraz Zintegrowany Program Rozwoju Przestrzennego Śródmieścia Olsztyna. Plan mobilności w dużej mierze opiera się na dokumencie Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego w kontekście mobilności miejskiej. Przy

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

okazji tych dokumentów zostały sporządzone w 2014 roku badania, na których Plan Mobilności się opiera. Projekt dokumentu, który obecnie jest poddawany konsultacjom społecznym składa się ze wstępu, w ramach którego przedstawiono oprawę dokumentu, cele oraz zakres przestrzenny i merytoryczny, opisu działań partycypacyjnych podjętych w trakcie przygotowania dokumentu, analizy uwarunkowań Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016 – 2025 oraz diagnozy mobilności tego obszaru. Na podstawie uzyskanych i przeanalizowanych materiałów została opracowana analiza SWOT – określająca mocne i słabe strony, szanse oraz zagrożenia dla rozwoju zrównoważonej mobilności MOF Olsztyna. Następnie sformułowany został katalog proponowanych działań, prognozowany zgodnie z perspektywą tego projektu do roku 2025. Dokument zamyka opis systemu wdrażania i monitorowania ww. planu. Jedną z istotnych składowych przygotowania planu mobilności jest udział społeczeństwa na różnych etapach przygotowania dokumentu. Mamy już za sobą pierwszy etap konsultacji społecznych, kiedy to mieszkańcom przedłożono założenia do Planu Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016 – 2025. Konsultacje odbywały się na przełomie października i listopada ubiegłego roku. W ramach tych konsultacji udostępniono mieszkańcom ankietę internetową, w ramach której mogli oceniać mobilność Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. W czasie trwania konsultacji uzyskano 520 ankiet. Także mieszkańcom został udostępniony formularz do składania wniosków. W czasie trwania konsultacji wpłynęło 434 wnioski na 201 formularzach. W tym czasie także odbyły się trzy spotkania konsultacyjne w Olsztynie, w Barczewie oraz w Gietrzwałdzie. Mieszkańcom udostępniono także forum konsultacji społecznych, na którym mogli się wypowiedzieć. W czasie trwania konsultacji na forum pojawiło się 7 osób. Obecnie jeszcze trwają konsultacje przedstawionego Projektu Planu Mobilności do 3 marca 2017 r. Dotychczas odbyło się 6 spotkań otwartych w Stawigudzie, Olsztynie, Barczewie, Dywitach, Jonkowie oraz Gietrzwałdzie. Dnia 13 lutego 2017r. odbyło się także spotkanie informacyjne z platformą ekomobilności miejskiej. Udostępniono także formularz do składania uwag i wniosków oraz możliwość wypowiedzenia się na forum konsultacji społecznych.

Po przeprowadzonych działaniach doprowadzono do sformułowania następujących wniosków:

- przede wszystkim w codziennych podróżach zanotowano przewagę ruchu samochodowego, motywowanego potrzebą szybkiego i komfortowego przemieszczania się,
- duży udział ruchu samochodowego docelowo powoduje problemy komunikacyjne w postaci zakorkowania miasta oraz trudności z parkowaniem,
- mieszkańcy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna sygnalizowali także problemy w poruszaniu się po mieście po wprowadzeniu komunikacji



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

mocnych i słabych stron, szans oraz zagrożeń mobilności na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna czyli analizy SWOT. Kluczowe mocne strony, jakie się pojawiły to przede wszystkim prowadzone modernizacje sieci drogowej na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, funkcjonowanie systemu ITS, rozbudowa sieci komunikacyjnej tramwajowej i autobusowej, stale powiększająca się sieć ciągów rowerowych oraz sprawnie wykorzystywane narzędzia nisko kosztowe w organizacji rowerowej sieci komunikacyjnej a także plan utworzenia publicznego transportu zbiorowego przez niektóre gminy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego.

Słabe strony to przede wszystkim: brak obwodnicy, który powoduje pojawienie się ruchu tranzytowego w Olsztynie, zaniedbane dworce kolejowe, drogi gminne i powiatowe wymagające modernizacji, brak spójnego systemu transportu zbiorowego na terenie całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego a szczególnie w relacji miasto – gminy. Niska dostępność transportowa niektórych gmin ościennych a także niedostateczne wyposażenie ciągów pieszych i rowerowych w infrastrukturę towarzyszącą i małą architekturę.

Kluczowe szanse to przede wszystkim: wspólna realizacja polityki zrównoważonej mobilności Olsztyna i gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz związana z tym możliwość pozyskania środków unijnych na inwestycje, popularyzacja ekologicznych form przemieszczania się, plany i prace budowy obwodnicy, postulaty w planie transportowym województwa do stworzenia centrum przesiadkowego, obsługa komunikacyjna gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego przez przewoźników prywatnych, co umożliwi obecnie skomunikowanie gmin z Olsztynem. Dobre uwarunkowania w kreowaniu przestrzeni przyjaznej pieszym i rowerzystom. Rozwinięte funkcje turystyczne i obszary o walorach rekreacyjnych a także rozszerzanie strefy tempo 30 w mieście.

Najistotniejsze zagrożenia to przede wszystkim: dominacja komunikacji samochodowej, transport zbiorowy organizowany przez przewoźników prywatnych czyli transport komercyjny, który jest transportem niepewnym, niska opłacalność organizowania transportu zbiorowego na terenach gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna wynikająca z uwarunkowań środowiskowych i zagospodarowania przestrzennego a także niedostateczna świadomość społeczna w zakresie ochrony środowiska.

W kolejnym etapie prac sformułowano sposoby realizacji zasad zrównoważenia mobilności poprzez przygotowanie katalogu działań proponowanych do realizacji do roku 2025. Proponowane działania skupiono w następującej strukturze: wyznaczono trzy główne cele strategiczne, którym przyporządkowano odpowiednie cele operacyjne i w ramach tych celów operacyjnych zdefiniowane są konkretne zadania do realizacji.

Pierwszy cel strategiczny to podniesienie jakości transportu zbiorowego i komunikacji drogowej. W ramach tego celu planuje się realizację takich działań



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

jak: rozwój transportu publicznego, integracja transportowa, rozwój systemu ITS oraz poprawa stanu dróg.

Drugi cel strategiczny to poprawa atrakcyjności przestrzeni oraz bezpieczeństwa. W ramach tego celu planuje się realizację takich działań jak: poprawa warunków dla ruchu niezmotoryzowanego czy rozwój infrastruktury rowerowej.

Trzeci cel strategiczny to promocja i wsparcie racjonalnych wyborów transportowych. Cel ten skupia w sobie tzw. działania miękkie, jak organizacja wydarzeń i warsztatów oraz wszelkie działania związane z promowaniem ekomobilności na terenie MOF Olsztyna, zmiana przyzwyczajeń transportowych i zachęcanie mieszkańców do korzystania z ekologicznych form przemieszczania się.

W ramach inwestycji drogowych i kolejowych planowany jest szereg działań mających na celu poprawę komunikacji drogowej i kolejowej. Głównym zadaniem jest budowa południowej obwodnicy Olsztyna wraz z węzłami i zjazdami a także budowa „drogi S 51 w relacji Olsztyn – Olsztynek”. W ramach perspektywy czasowej tego dokumentu planowane są również inwestycje na drodze wojewódzkiej nr 527 oraz na drogach powiatowych i gminnych w ramach zintegrowanych inwestycji terytorialnych. Natomiast planowane inwestycje kolejowe to modernizacja linii kolejowych relacji Gutkowo – Braniewo oraz Olsztyn – Gutkowo a także przebudowa dworca zachodniego oraz dworca głównego PKP.

Przeprowadzone badania i analizy wykazały potrzebę wskazania proponowanych lokalizacji parkingów typu Park&Ride. Lokalizacje te są orientacyjne i uwzględniają zapisy już obowiązujących dokumentów. Postuluje się lokalizowanie takich parkingów przy drogach wjazdowych do miasta. W punktach gdzie zapewniona jest odpowiednia częstotliwość komunikacji zbiorowej, celem zapewnienia optymalnego funkcjonowania tego typu węzłów.

Są to parkingi w mieście Olsztynie a także parkingi przy stacjach i przystankach kolejowych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Proponowane działania uwzględniają też potrzeby parkingowe użytkowników komunikacji rowerowej, podobnie jak w przypadku parkingów Park&Ride. Lokalizacje przedstawione są rozszerzeniem zapisów dokumentów już obowiązujących. W ramach parkingów typu Bike&Ride przewidziano lokalizacje 23 stacji na terenie miasta Olsztyna, 6 stacji w siedzibach gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego a także parkingi przy wszystkich stacjach i przystankach kolejowych w granicach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Proponowane działania uwzględniają także potrzeby uczestników ruchu niezmotoryzowanego, związane z bezpieczeństwem przemieszczania się. W ramach przedstawionych na mapie stref przyjaznych pieszym i rowerzystom planuje się podjęcie działań poprawiających bezpieczeństwo przemieszczania się zarówno pieszych jak i rowerzystów. Strefy takie wyznaczono przede wszystkim w pobliżu wszystkich stacji i przystanków kolejowych na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz przy



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

miejsowościach sąsiadujących z miastem Olsztynem, z których dostanie się do miasta pieszo lub rowerem jest utrudnione i niebezpieczne. Do tych stref włączono też tereny w granicach miasta Olsztyna, które docelowo mają być objęte strefą „Tempo 30” w ramach, której również jest planowany szereg działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu. Jest to teren Śródmieścia oraz ulica Wilczyńskiego. Plan mobilności zawiera również kierunki rozwoju w zakresie komunikacji publicznej z uwzględnieniem zapisów dokumentów już obowiązujących, które zostały zaktualizowane w zakresie inwestycji już zrealizowanych. Jest to widoczne w przebiegu istniejących i planowanych linii tramwajowych oraz bus-pasów a także w lokalizacji węzłów przesiadkowych w ramach komunikacji autobusowej i tramwajowej. Przeprowadzone badania analizy potrzeb mieszkańców wykazały także zainteresowanie korzystaniem z roweru publicznego i uwzględniając zapisy dokumentów już obowiązujących proponuje się rozmieścić 66 stacji roweru publicznego na terenie Olsztyna. Odpowiednio prowadzona polityka transportowa Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna powinna uwzględniać interesy zarówno mieszkańców miasta jak i mieszkańców gmin. Proponowane działania inwestycyjne będące kompromisem sprzecznym w interesach obu grup docelowo ma doprowadzić do realizacji celów postawionych w niniejszym dokumencie. Przede wszystkim do zapewnienia mobilności na wysokim poziomie przy nadrzędnym udziale komunikacji zbiorowej oraz alternatywnych form transportu, takich jak ruch rowerowy i pieszy, ograniczenie zatłoczenia na drogach sprawnego przemieszczania się w ramach całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, poprawy bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców. Obecnie kończą się konsultacje społeczne dokumentu. Na dzień 1 marca spłynęło 68 formularzy, na których znajdowało się 235 wniosków i uwag od mieszkańców MOF Olsztyna. Najwięcej formularzy wpłynęło z gminy Jonkowo oraz z Olsztyna.

Radny Krzysztof Kacprzycki po zapoznaniu się z przedstawionym dokumentem zgłosił następujące uwagi:

Strona 11 – ograniczenie spadku podróżujących komunikacją miejską – z ostatnich danych mamy wzrost liczby pasażerów komunikacją miejską w Olsztynie – w dokumencie jest zapisane, że to jest spadek, należy zapisać „podtrzymanie wzrostu albo zwiększenie tempa wzrostu liczby pasażerów komunikacją miejską w Olsztynie”.

Strona 56 - 3.1.6 – są dojazdy do pracy wyznaczone – stare dane z 2011 roku gdzie w tym samym dokumencie na stronie 33 jest pokazany wzrost ilości pojazdów z 448,4 na 100 tys. mieszkańców do 510,9 na 10 tys. mieszkańców, przy jednoczesnym wzroście liczby mieszkańców na terenie powiatu.

Strona 58 – dojeżdżających do pracy 4.300 osób – raczej z okolic Zacisza nie brano pod uwagę gdyż ponad 1 tys. dziennie osób z tego osiedla dojeżdża komunikacją indywidualną!



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Strona 76 – tablica 12 – jest nieaktualna, obecnie ilość straty lesistości na terenie miasta jest bardzo nieaktualna.

Strona 78 – użycie stwierdzenia palenia materiału – wszystko, co palimy to paliwo.

Strona 80 – wskazane miejsca pracy, zapomniano o takich instytucjach jak: Uniwersytet Warmińsko - Mazurski, Urząd Miejski, Urząd Wojewódzki, Urząd Marszałkowski.

Strona 84 – gdzie są wymienione instytucje – a gdzie jest Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa i inne agencje rolnicze, warto wspomnieć też o centralnych bankach, mamy centra płatniczo-rozliczeniowe punkty CITY itp. (gdzie duża ilość osób jest zatrudniona).

Strona 97 – w generatorach ruchu nie wspomniano o bardzo ważnym generatorze ruchu jakim jest CRS Ukiel, Stadion Stomil, także punkty sakralne, które w pewnych okresach są dużymi generatorami ruchu.

Strona 34 – nie zgadzam się z tezą, że zwiększenie standardu usług przewozowych znacząco wpłynie na zwiększenie liczby pasażerów (tramwaje i część autobusów to jest najwyższa półka w Olsztynie) – nie odniesiono się do tego, że koszt parkowania jest zbyt niski, zwłaszcza przy uwzględnieniu abonamentów.

Strona 134 – w tabeli 29 – jest wpisana miejscowość „Łutka” – mamy Łukę.

Strona 138 – dział 4.6 polityka parkingowa – powinny być zapisy w analizie SWOT i analiza pod kątem zmian w strefie.

Strona 145 – brak w zagrożeniach utrzymania systemu parkowania w centrum w obecnej formie.

Strona 156 – założenia do dworca głównego, to chyba z innej bajki a nie z tych konsultowanych założeń.

Strona 154 – fotografia z odjazdami, co 15 minut – definiuje sama w sobie problem.

Strona 162 – strefy przyjazne pieszym – chodnik do Bartąga miejscami o szerokości poniżej 1m? To warto poddać głębszej analizie.

Strona 164 – gdzie jest informacja o ścieżkach rowerowych i ruchu rowerowego, który odbywa się na terenie Olsztyna a gdzie jest droga z płyt łącząca ul. Antonowicza z ul. Bukowskiego, funkcjonująca jako ścieżka rowerowa dla setek rowerzystów z Zacisza i okolic.

Strona 171 – przystanki roweru publicznego – na mapie 19 zaznaczona jest ulica Stawigudzka a nie Złota (należy poprawić mapę gdyż jest niezgodna z opisem).

Nie wspomniano w dokumencie o konieczności uporządkowania oznakowania – jest w pewnym stopniu za duże oznakowanie Olsztyna.

Strona 79 – jest zbyt mało informacji o parkowaniu, nie pokazano kierunków poprawienia tej sytuacji.

Strona 181 – w mojej ocenie za głęboko w miasto wstawiono parkingi Park&Ride, byłoby lepiej pozostawić samochody na obrzeżach miasta.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Strona 184 – pojęcie eco-driving rozumiane, jako ekonomiczna i ekologiczna technika jazdy samochodem, dobrze jak będzie mniej smogu, ale kto ma temu zapobiegać?

Pani Justyna Sarna – Pezowicz Zastępca Dyrektora Wydziału Strategii i Funduszy Europejskich poprosiła o pisemne przekazanie zgłoszonych uwag, które będą przedmiotem analizy jak i pozostałe zgłoszone uwagi po konsultacjach. Ten dokument jest poddawany konsultacjom i będą w nim dokonywane zmiany wg merytorycznych wniosków. Wszelkie literówki zostaną skorygowane. Dokument przedstawia, stan mobilności w mieście i w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym. Jeżeli mówimy o komforcie podróży autobusami, tramwajami w ramach miasta Olsztyna to wiemy, że jest na bardzo wysokim poziomie. Natomiast gminy nie mają takiego komfortu podróży gdyż nie są organizatorami transportu na terenach gminnych, ale dzięki środkom w ramach zintegrowanych inwestycji terytorialnych np. gmina Dywity i gmina Stawiguda zakupią własne autobusy o wysokich standardach. Lesistość w mieście nie uległa zmianie, gospodarka leśna nadal jest prowadzona natomiast wycinane są pojedyncze drzewa a nie lasy. Natomiast parkingi jak i ścieżki rowerowe będą nadal poddawane dalszej konsultacji i analizie.

Radny Krzysztof Kacprzycki zaprzeczył stwierdzeniu, że wskazana lesistość to tylko tereny prywatne i zmniejszyła się o 19 ha, natomiast jest to różnego rodzaju zadrzewienie.

Radny Dariusz Rudnik dodał, że największym problemem przedstawionego programu jest zbyt małe nasycenie miasta oraz okolic ścieżkami rowerowymi, które mają rozwiązać wszystkie problemy tej mobilności. Natomiast, dlaczego dyskryminuje się ruch samochodowy w mieście i okolicy, preferując bezwzględne korzystanie z komunikacji zbiorowej. Powinniśmy też umożliwiać w mieście rozsądne poruszanie się własnymi samochodami oraz możliwość zaparkowania. Wiele działań było prowadzonych w naszym mieście, był opracowany szczegółowy plan rozwoju miejsc parkingowych, natomiast wnioski nie zostały zrealizowane. Należy myśleć bardziej przyszłościowo i ekonomicznie o rozwiązaniach komunikacyjnych w naszym mieście. Planowana była budowa małej obwodnicy, która miała wyprowadzić ruch samochodów z centrum miasta, natomiast nic w tym zakresie nie zostało zrobione. Jest planowany remont mostu przy ul. Limanowskiego, aby przy natężeniu ruchu w tym rejonie nie „zapadł”. Przejazd dla samochodów osobowych na Zatorze w rejonie dworca powinien być zaplanowany. Jeśli była budowa części ulicy Bałtyckiej to można było zrobić „kolej miejską”.

Radny Tomasz Głazewski poprosił o wyjaśnienie zawartego w ww. dokumencie sformułowania „zrównoważona mobilność”.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Pan Marek Kazmierczyk przedstawiciel firmy **REFUNDA Sp. z o.o.** poinformował, że „zrównoważona mobilność” to jakby idąc krok wyżej „zrównoważony rozwój”, który jest obecnie wskazywany we wszystkich dokumentach strategicznych i na poziomie miejskim, wyżej krajowym i unijnym polega na wykorzystywaniu dostępnych zasobów w najlepszy możliwy sposób, czyli tam gdzie są one najwydajniejsze. W przypadku transportu czy mobilności jest to jakby wypadkową możliwości danego środka transportu i możliwości układu w jakim się znajdujemy do wykorzystania tego środka. Dlatego w sytuacji poruszania się po mieście, odpowiadając na wcześniejsze pytanie nie jest to absolutne dyskryminowanie samochodów, nie jest to zmuszanie wszystkich do przesiadki, nie jest to wskazywanie ścieżek rowerowych, jako panaceum na wszystkie rozwiązania, na wszystkie problemy, jest to wskazywanie, dawanie różnych rozwiązań i dawanie możliwości, żeby skorzystać z najbardziej optymalnego rozwiązania. Z punktu widzenia pojedynczego użytkownika zazwyczaj będzie to „biorę samochód, bo mnie stać na ten samochód i jadę do celu podróży, parkuje i wracam, ewentualnie jadę w inne miejsce”. Z punktu widzenia ładu miejskiego, w jakim się znajdujemy jakby chłonność terenu pod transport jest ograniczona, przepustowość dróg jest ograniczona i szerszych dróg także, niekiedy nie ma możliwości ich poszerzenia. Mamy pojemność parkingową w centrum miasta, która też jest ograniczona. Z punktu widzenia systemu transportowego, jako całego miasta, środki komunikacji zbiorowej są bardziej wydajne, ponieważ dają dużo większą przepustowość. Środki ruchu indywidualnego, tj. ruch rowerowy, ruch pieszy jest dużo mniej terenochłonny, dzięki czemu staje się bardziej rozproszony i nie powoduje takiej kongestii, jak w przypadku samochodów. Dlatego „zrównoważona mobilność” to jest zapewnienie najlepszej efektywności.

Radny Tomasz Głazewski nadmienił, że niniejszy plan został opracowany w oparciu o dokument Komisji Europejskiej, wytyczne opracowanie i wdrożenie Planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Strona następna tego dokumentu brzmi, „niniejszy dokument został przygotowany na zlecenie Komisji Europejskiej”, jednakże odzwierciedla on jedynie stanowisko autorów a Komisja Europejska nie ponosi odpowiedzialności za sposób wykorzystania zawartych w nim informacji. Wielokrotnie wracamy do tematu komunikacja rowerowa, czy przed opracowaniem ww. materiałów były znane informacje na temat, jaki jest ruch rowerowy w naszym rejonie (gdzie jest klimat umiarkowany/zmienny). Przy sporządzaniu tego Planu wynik konsultacji był znikomy i trudno go brać, za wynik reprezentujący mieszkańców.

Zwracam uwagę do poszczególnych elementów:

Podsumowanie 2.2.3. wyniki potwierdzają rzeczywiste uwarunkowania – „codzienne podróże, sposób przemieszczania się - mieszkańcy Olsztyna częściej tramwaj, rower i podróże piesze” – natomiast jest wcześniejsza informacja od mieszkańców, że częściej poruszają się samochodami.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Radny zapytał, czy zebrane podsumowania odpowiadają wynikom na podstawie, których opracowano ten Plan. Tabela na str. 127 zawiera, że miasto Olsztyn jest jednym z najbezpieczniejszych miast w Polsce. Natomiast podsumowanie, mówiące o tym raczej nie odzwierciedla tego, co wynika z dokumentów.

Także informacja na temat komunikacji rowerowej w naszym mieście, że 12 tys. mieszkańców porusza się rowerami jest rozbieżna. W przedstawionych danych są rozbieżności pomiędzy intencjami a rzeczywistością i postawione tezy wymagają bardzo mocnego przereferowania.

Na str. 161 został umieszczony dokument dot. „Tempa 30” – natomiast to nie istnieje tylko zaproponowano na prezentacji. Program taki zostanie dopiero przyjęty w postaci uchwały, więc trudno to przyjmować jako istniejące. W przyszłości prawdopodobnie wszystkie ulice Śródmieścia mają być objęte „Tempem 30”.

Pan Marek Kazimierczyk przedstawiciel firmy REFUNDA Sp. z o.o. dodał, że zebrane dane były z różnych źródeł i dlatego nie muszą być spójne. Dane przedstawione w tabeli 2.2.3 (podsumowanie ankiety) pokazują różnice w odpowiedziach między mieszkańcami Olsztyna a mieszkańcami gmin a nie porównanie. Jest zapis o wykorzystaniu komunikacji zbiorowej nie dlatego, że większość mieszkańców Olsztyna korzysta z komunikacji zbiorowej tylko, że większy odsetek olsztynian korzysta z komunikacji zbiorowej niż odsetek mieszkańców gmin okalających. Natomiast, jeśli chodzi o bezpieczeństwo (ze str. 127) jest tam porównanie do Polski, do województwa i są dane powiatowe, to faktycznie miasto Olsztyn jest na dobrym poziomie i generalnie wypadki śmiertelne na drogach zdarzają się za miastem.

Pani Halina Zaborowska – Boruch Zastępca Prezydenta dodała, że przeprowadzone analizy dotyczą Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego i zgłaszane na tymże posiedzeniu uwagi dotyczą Olsztyna a było w tym Planie 6 gmin, dane z tych gmin słusznie rzutują na wyniki przeprowadzonych analiz. Poza tym strefa „Tempo 30” jest to tylko prezentacja a nie dokument wiążący.

Pan Ryszard Kuć Zastępca Prezydenta nadmienił, iż w przedstawionym Planie wskazana ilość „%” rowerzystów może błędnie naprowadzać na wnioski gdyż w samych granicach miasta Olsztyna ten procent jest znaczny. Natomiast badania były przeprowadzane dla całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego i w takich gminach jak: Jonkowo, Barczewo jest korzystających z rowerów znacznie więcej niż w Olsztynie i wyśredkowanie danych może być niezbyt korzystne. W odniesieniu do uwag na temat transportu kolejowego, to trwają konsultacje w sprawie połączeń kolejowych do Jonkowa i Gutkowa. Jest także zaplanowana budowa przystanku kolejowego przy ul. 1 Maja/Al. Wojska Polskiego z przejściem podziemnym obecnie istniejącym, trzy przystanki na



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

trasie do Gutkowa i odtworzenie funkcji stacji Jonkowo dla współpracy obydwu gmin w organizacji transportu zbiorowego. Jeśli chodzi o możliwości urządzania sieci infrastrukturalnej w naszym mieście, to jest ograniczenie urbanistyczne zabudowy. W Olsztynie w rejonie starej zabudowy nie ma możliwości innego urządzania ładu komunikacyjnego gdyż zawsze będą strony poszkodowane w tym postępowaniu. Natomiast zrównoważony transport to jest wskaźnik pokazujący, że na pewnej odległości pewna ilość pojazdów i osób może przejechać w tym samym czasie. Dlatego równoważymy transport w ten sposób, jeżeli jedzie 100 samochodów przez ulicę Pstrowskiego i w nich 100 osób a w tym samym czasie przejedzie 50 tramwajów z 200 osobami, to jest równoważenie transportu, czyli generalnie zwiększanie możliwości przepustowej istniejącej infrastruktury na rzecz masowości przewozu.

Radny Tomasz Głazewski nadmienił, że w przeprowadzonych ankietach nie ma informacji dot. poruszania się pieszych, natężenia ruchu, jak też odpowiedzi na pytanie - „dlaczego znaczna część mieszkańców Olsztyna przemieszcza się samochodami”? Należy się zastanowić nad tym, jak zapewnić chęć korzystania z komunikacji zbiorowej. Przy tym szczególnie jest ważna szybkość dojazdu do danego punktu.

Pan Marek Kazimierczyk przedstawiciel firmy REFUNDA Sp. z o.o. poinformował, że była przeprowadzona znaczna ilość badań tj. 520 ankiet, to nie jest mała liczba. Natomiast motywacja wyboru danego środka transportu, to w ankiecie było pytanie 5 na str. 36 „co w głównej mierze wpływa na wybór środka transportu” i są odpowiedzi, które z postulatów są dla mieszkańców jakby najważniejsze i zdecydowanie przez mieszkańców Olsztyna i gmin czas podróży został wskazany, jako ten element najważniejszy.

Przewodniczący Komisji Robert Szewczyk poprosił o rozważenie, gdyż mówimy o rozwijaniu zrównoważonego transportu i przeróżnych zachętach typu zbudowania drogi, Park&Ridy, Bike&Ridy. Jeśli jesteśmy poza okresem szkolnym to ruch na naszych drogach znacznie spada. Natomiast są pewne przyzwyczajenia rodziców, że nie zachowują rejonizacji szkół i uważają, że jedna szkoła jest lepsza od drugiej i dowożą dzieci z Dajtek na Zatorze itp. Tego rodzaju nie są jednostkowe przypadki. Przez to generujemy zupełnie niepotrzebny ruch w Olsztynie. Należy zmienić cykl funkcjonowania miasta, by w niektórych miejscach natężenie ruchu zmalało, powinniśmy wprowadzić zmianę godzin rozpoczęcia pracy, nauki w szkołach. Są pewne sytuacje, których infrastrukturą nie rozwiążemy. Brak jest propozycji rozwiązań miękkich w przedstawionym dokumencie.

Pan Ryszard Kuć Zastępca Prezydenta dopowiedział, że przy tym powinniśmy mówić o socjologii i zmianie zachowań. Natomiast wcześniej była



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

rodzina wielopokoleniowa i dzieci uczęszczały do szkoły w rejonie zamieszkania, wówczas dzieci wracały do domu gdyż czekali na nich dziadkowie. Teraz najczęściej zabieramy swoje dzieci do szkoły mieszczącej się w rejonie gdzie pracujemy. W takich sytuacjach przemówienie do mentalności człowieka jest bardzo trudne.

Radny Tomasz Głażewski dodał, że podczas realizacji I części inwestycji tramwajowej był problem komunikacyjny w naszym mieście. Prowadzone były konsultacje i prace nad tym tematem. Może jednak należy popracować i zmienić pewne przyzwyczajenia. Wożenie dzieci najbardziej widać, jeśli I dzień edukacyjny wypada w ciągu tygodnia. Radny zaproponował, aby w szkołach zaczynały się lekcje o godzinie 8.15, może warto to zweryfikować.

Przewodniczący Komisji Robert Szewczyk podziękował wszystkim za udział w posiedzeniu.

Wobec wyczerpania punktów porządku posiedzenie zostało zakończone.

Posiedzenie zakończono o godz. 14.00

**Przewodniczący Komisji
Gospodarki Komunalnej
i Ochrony Środowiska**

Łukasz Łukaszewski

**Przewodniczący Komisji
Inwestycji i Rozwoju**

Robert Szewczyk

Protokół sporządziła

Cecylia Alancewicz