



# Analiza wpływu południowej obwodnicy Olsztyna oraz budowanej linii tramwajowej na ruch samochodowy w mieście oraz na planowane inwestycje drogowe

Michał Beim  
Piotr Cupryjak



# Plan wystąpienia

1. Założenia opracowania
2. Przegląd inwestycji
3. Opinia publiczna
4. Uwarunkowania demograficzne
5. Uwarunkowania transportowe
6. Wnioski



# Założenia opracowania

## Cele opracowania:

- określenie zasadności planowanych inwestycji drogowych i dotyczących dalszego rozwoju transportu zbiorowego w Olsztynie
- wskazanie priorytetów realizacji planowanych inwestycji
- wskazanie ewentualnych innych projektów drogowych niezbędnych do uzyskania sprawnego układu drogowego miasta



# Założenia opracowania

1. budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 na odcinku od granicy miasta do wiaduktu kolejowego („ul. Nowobałtycka”),
2. budowa połączenia ul. Wilczyńskiego i ul. Płoskiego z drogą krajową DK 51
3. przebudowa Al. Sybiraków,
4. przebudowa odcinka al. Piłsudskiego w ciągu drogi powiatowej nr 1464N,
5. budowa ul. Towarowej od skrzyżowania ul. Towarowej z ul. Leonharda do obwodnicy Olsztyna wraz z przebudową ul. Lubelskiej na odcinku od skrzyżowania z ul. Stalową do węzła drogowego w ciągu obwodnicy,



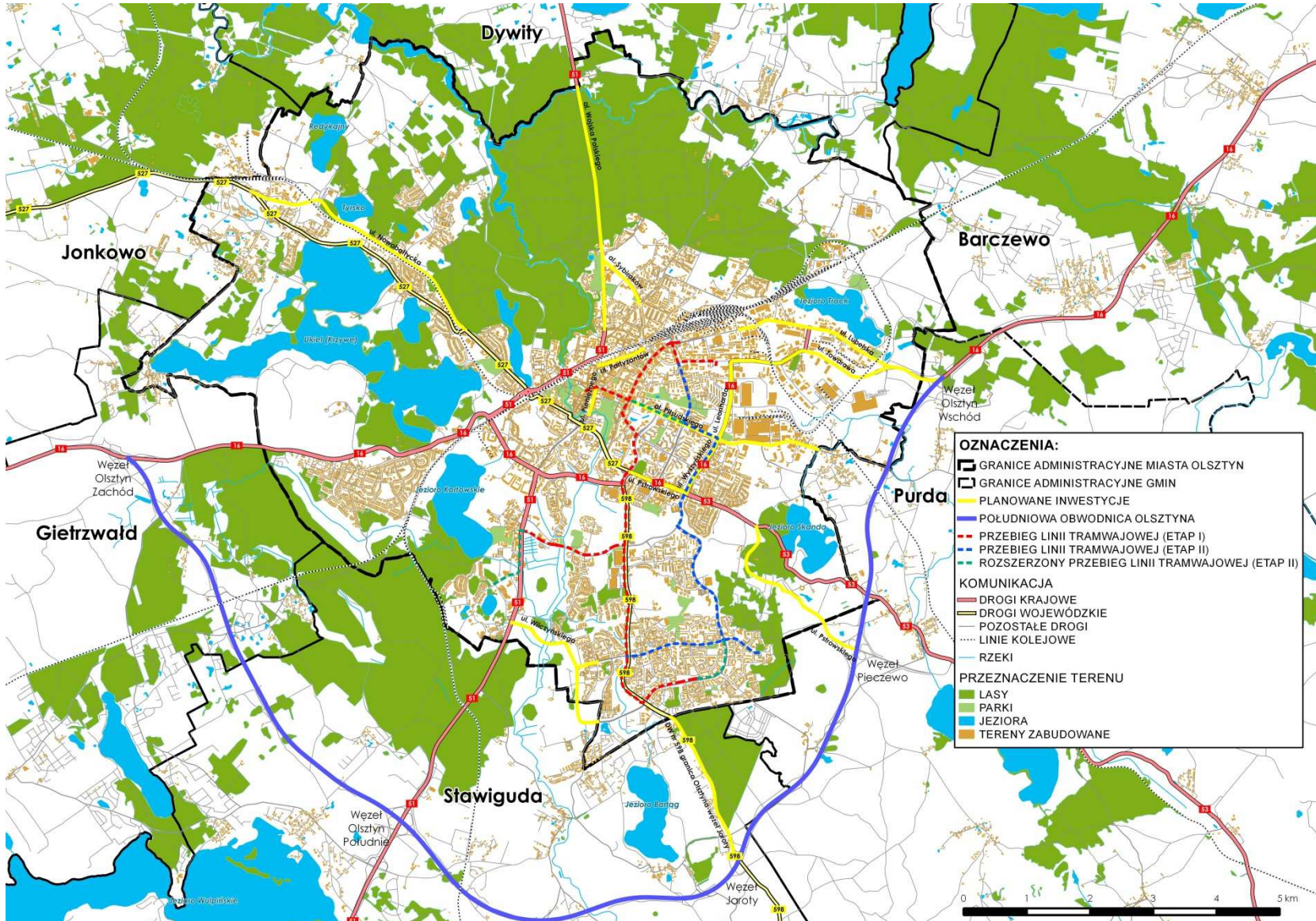
# Założenia opracowania

6. przebudowa drogi krajowej DK-51 na odcinku Al. Wojska Polskiego od ulicy Żeromskiego do granicy Olsztyna,
7. przebudowa ciągu ulic Pstrowskiego, Wyszyńskiego, Leonharda w Olsztynie w ciągu DK-16,
8. budowa nowego przebiegu ul. Pstrowskiego w Olsztynie do węzła drogowego Szczęsne w ciągu obwodnicy,
9. przebudowa układu ulicznego w centrum (ul. Partyzantów, ul. Pieniężnego wraz z mostem Św. Jakuba),
10. rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 598 na odcinku granica Olsztyna - węzeł Jaroty w ciągu S51.



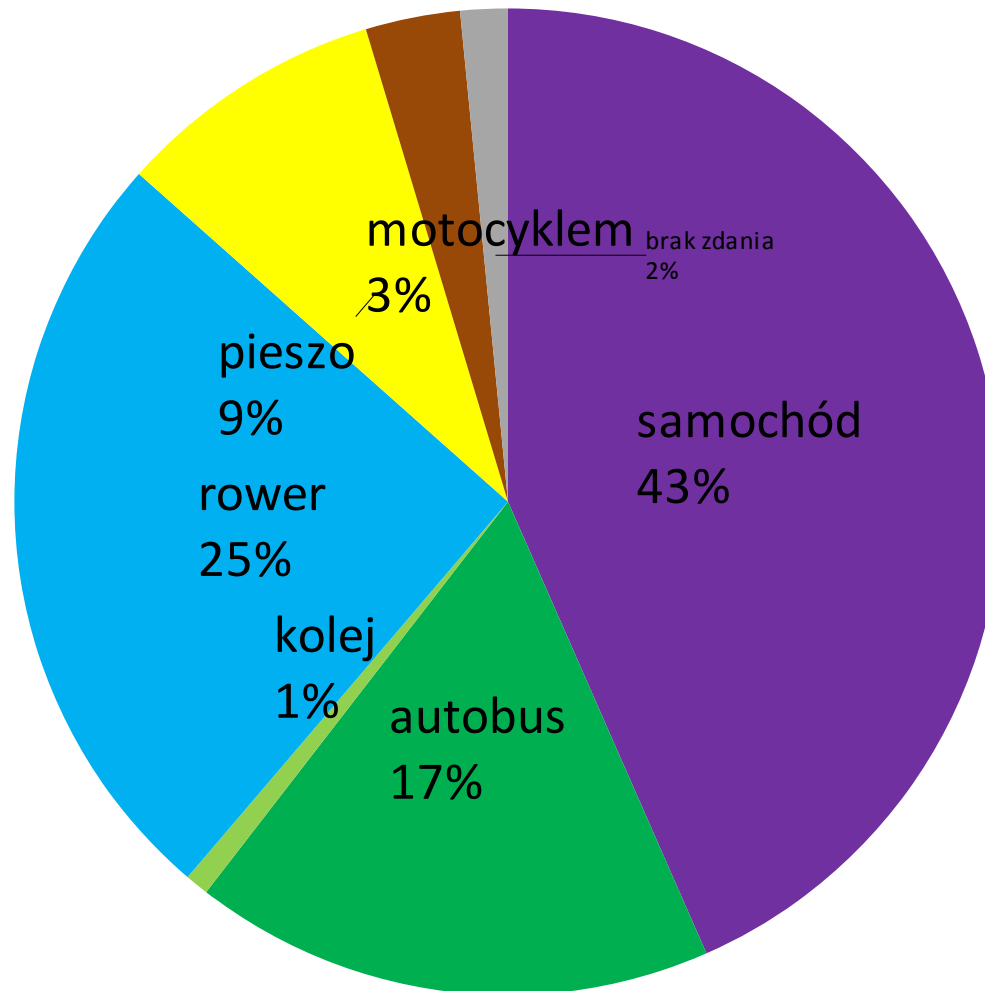


# Założenia opracowania





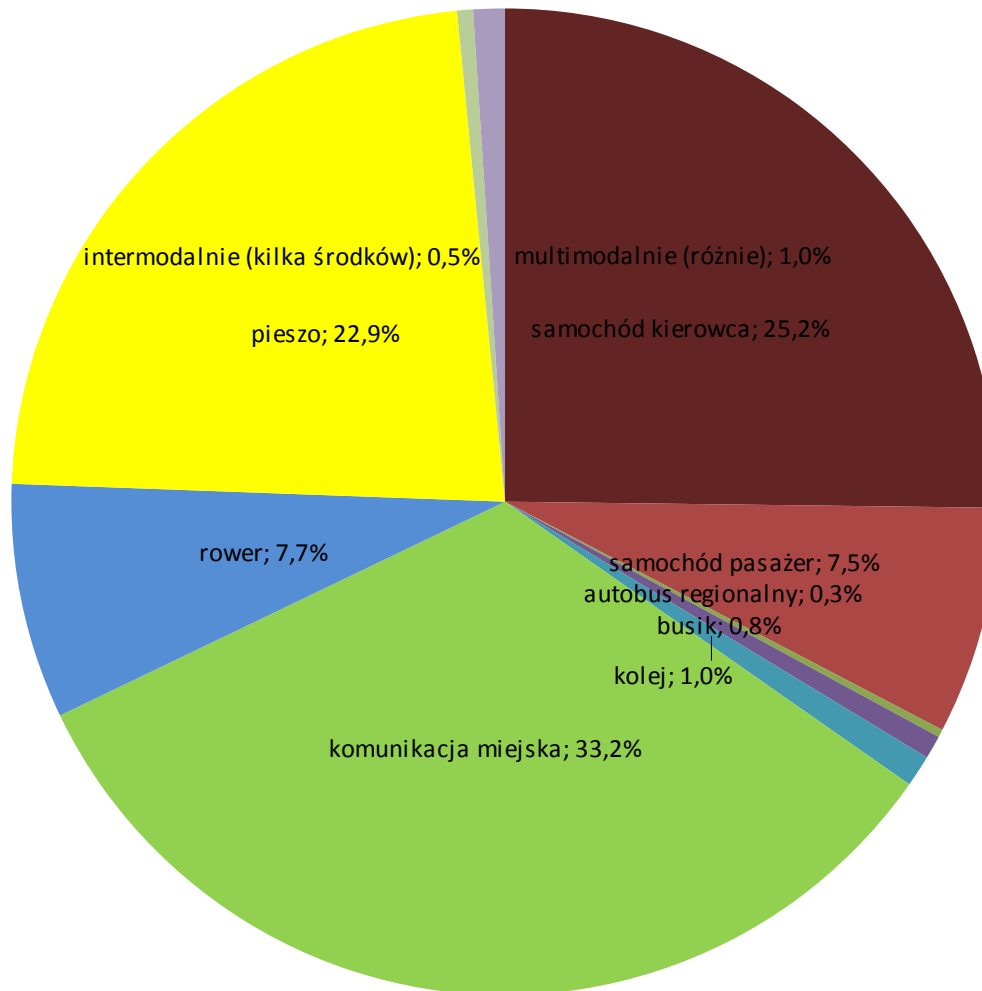
# Opinia publiczna



Czym respondenci najchętniej by się poruszali po mieście, gdyby mieli swobodny wybór?



# Opinia publiczna



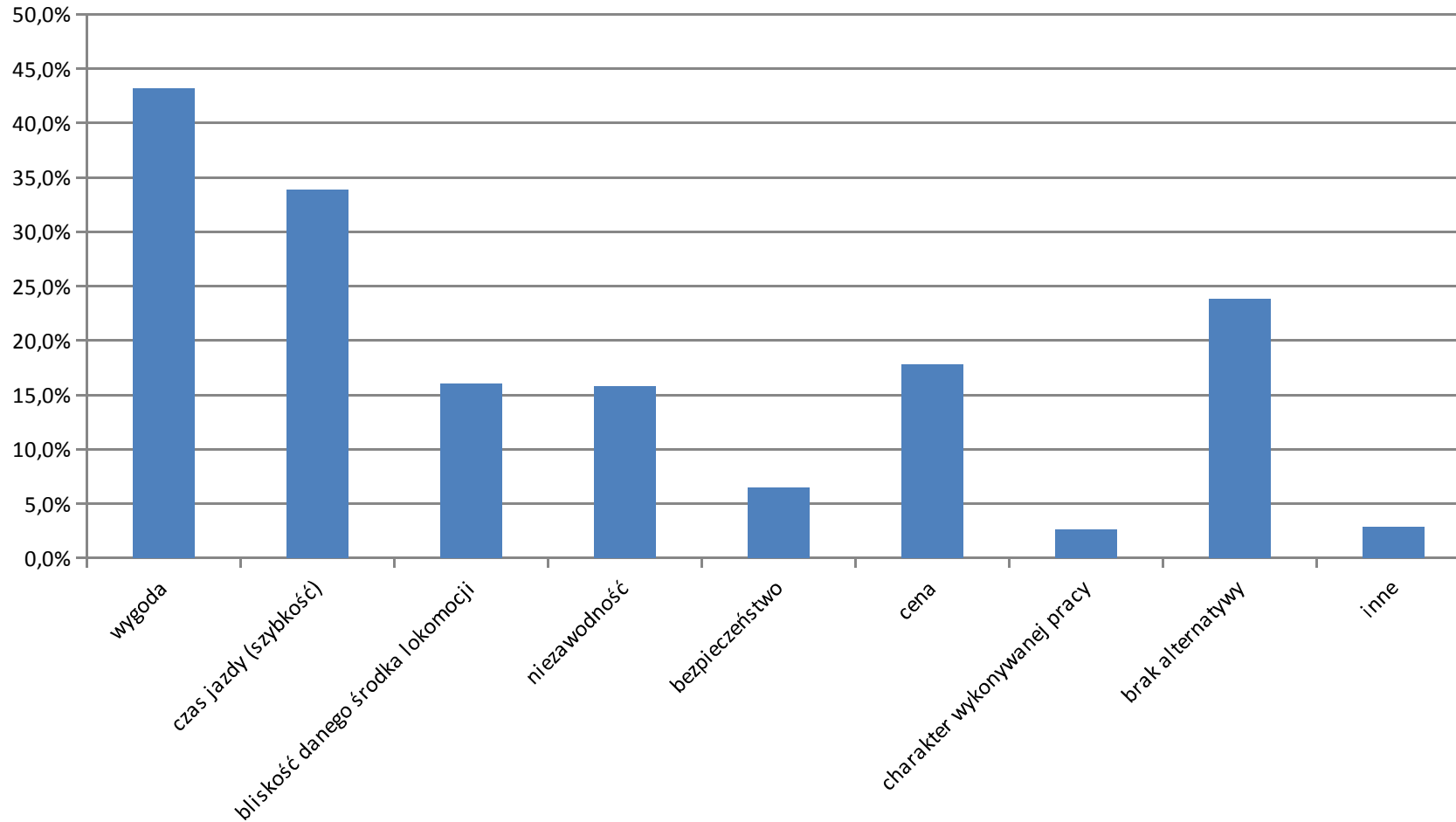
Czym dziś się respondenci na co dzień poruszają (główny środek lokomocji)?

Michał Beim, Piotr Cupryjak, Olsztyn 19 sierpnia 2015 r.





# Opinia publiczna

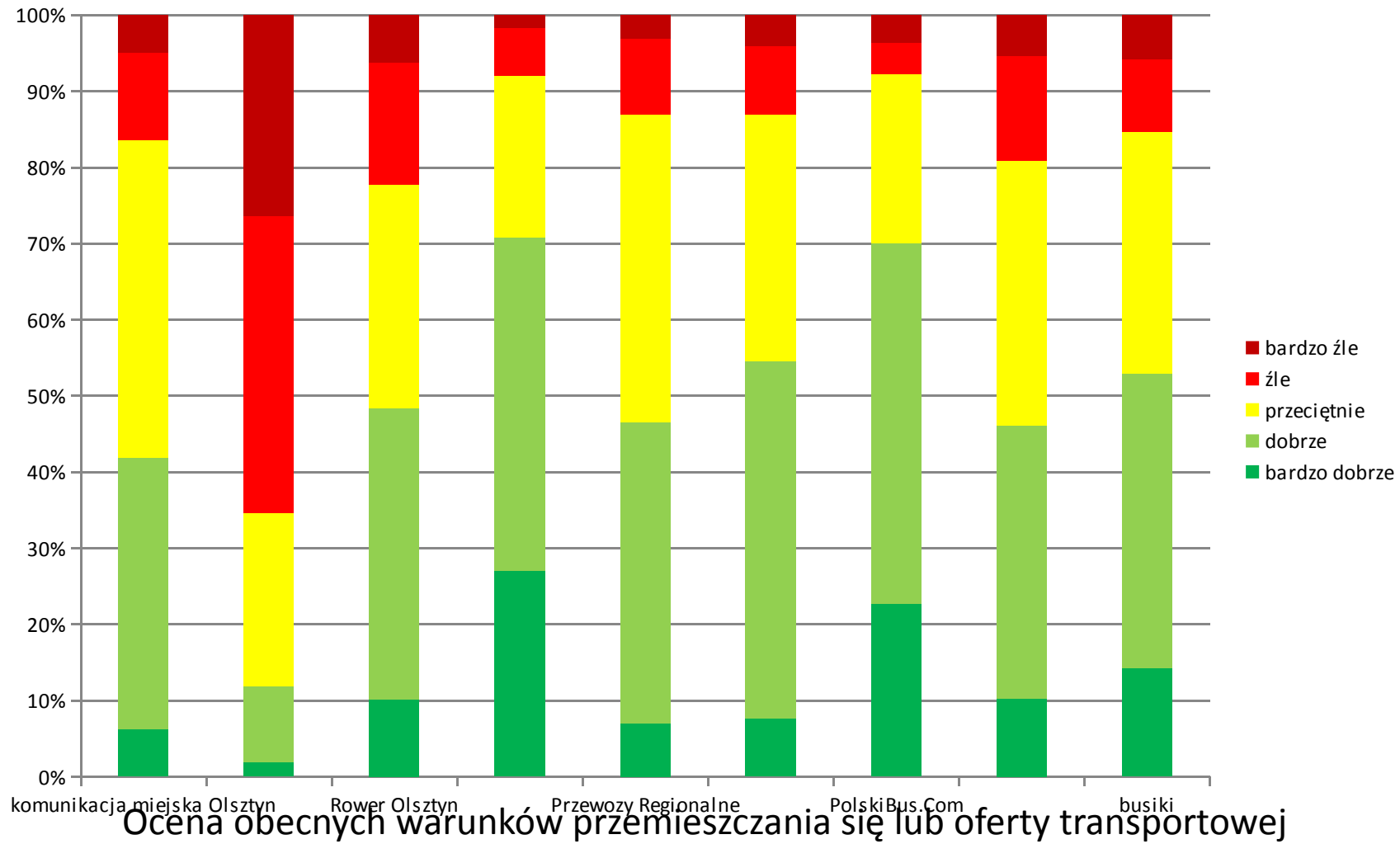


## Przesłanki determinujące wybór środka lokomocji

Michał Beim, Piotr Cupryjak, Olsztyn 19 sierpnia 2015 r.

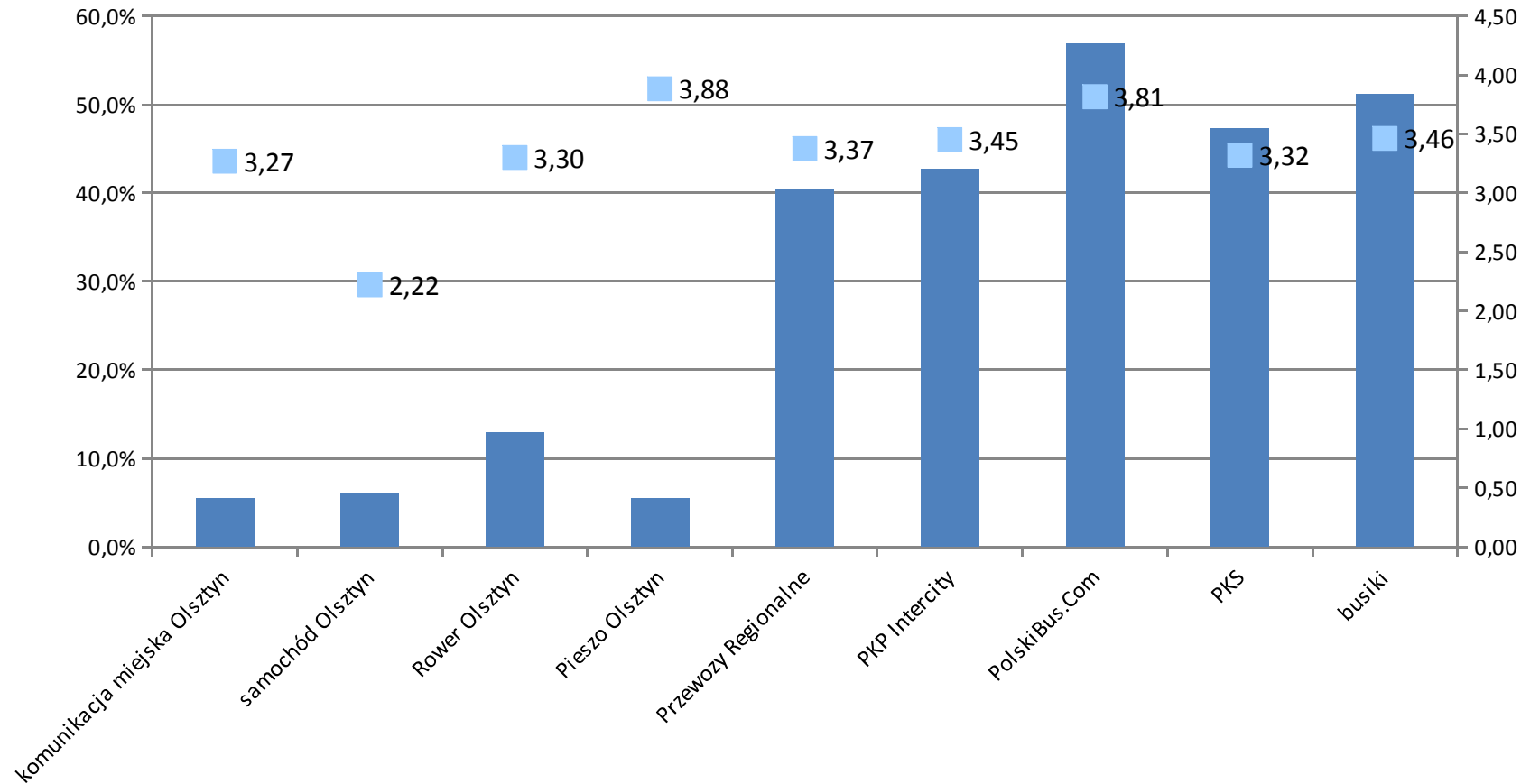


# Opinia publiczna





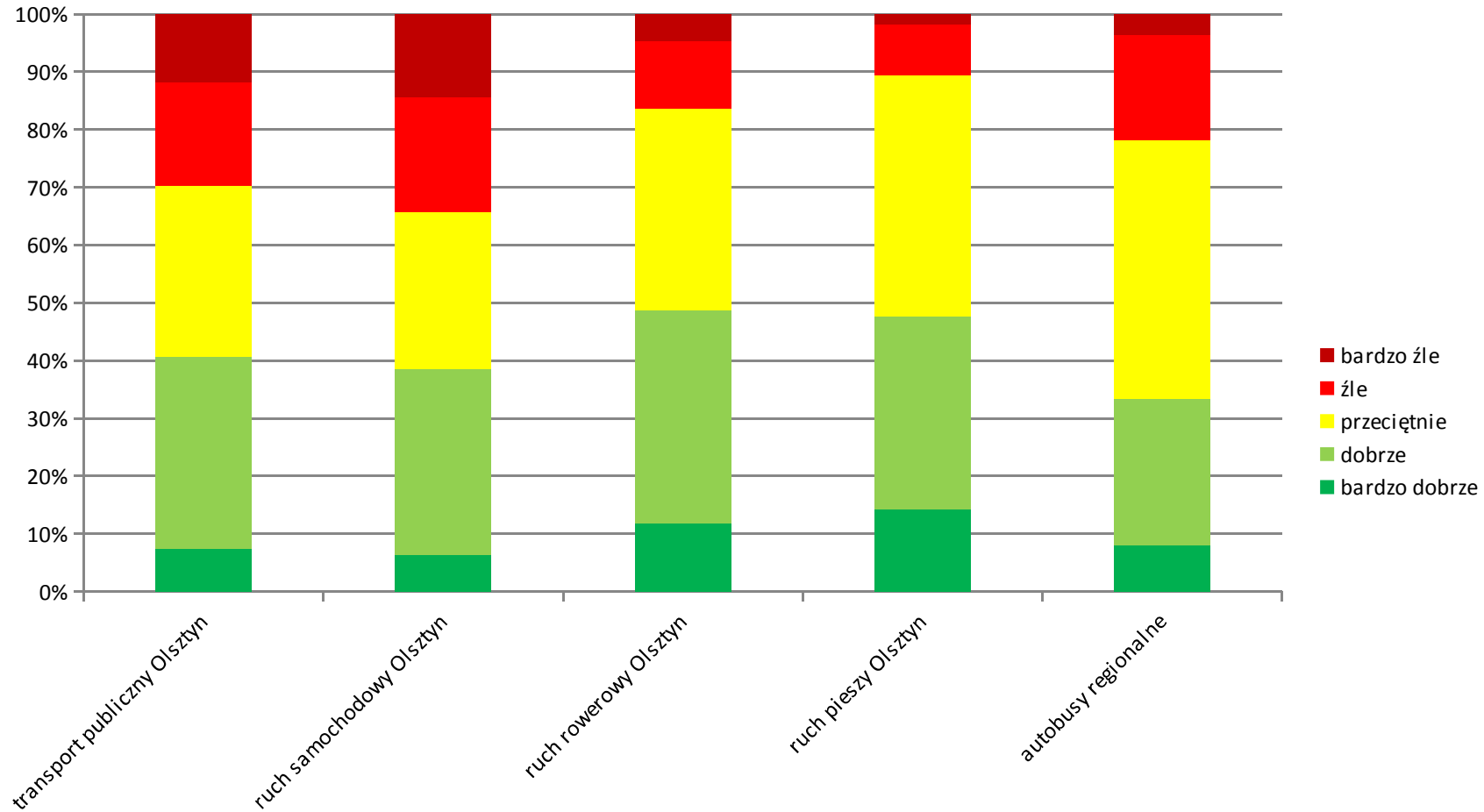
# Opinia publiczna



Średnia ocena obecnych warunków przemieszczania się lub oferty transportowej i odsetek osób nieposiadających zdania



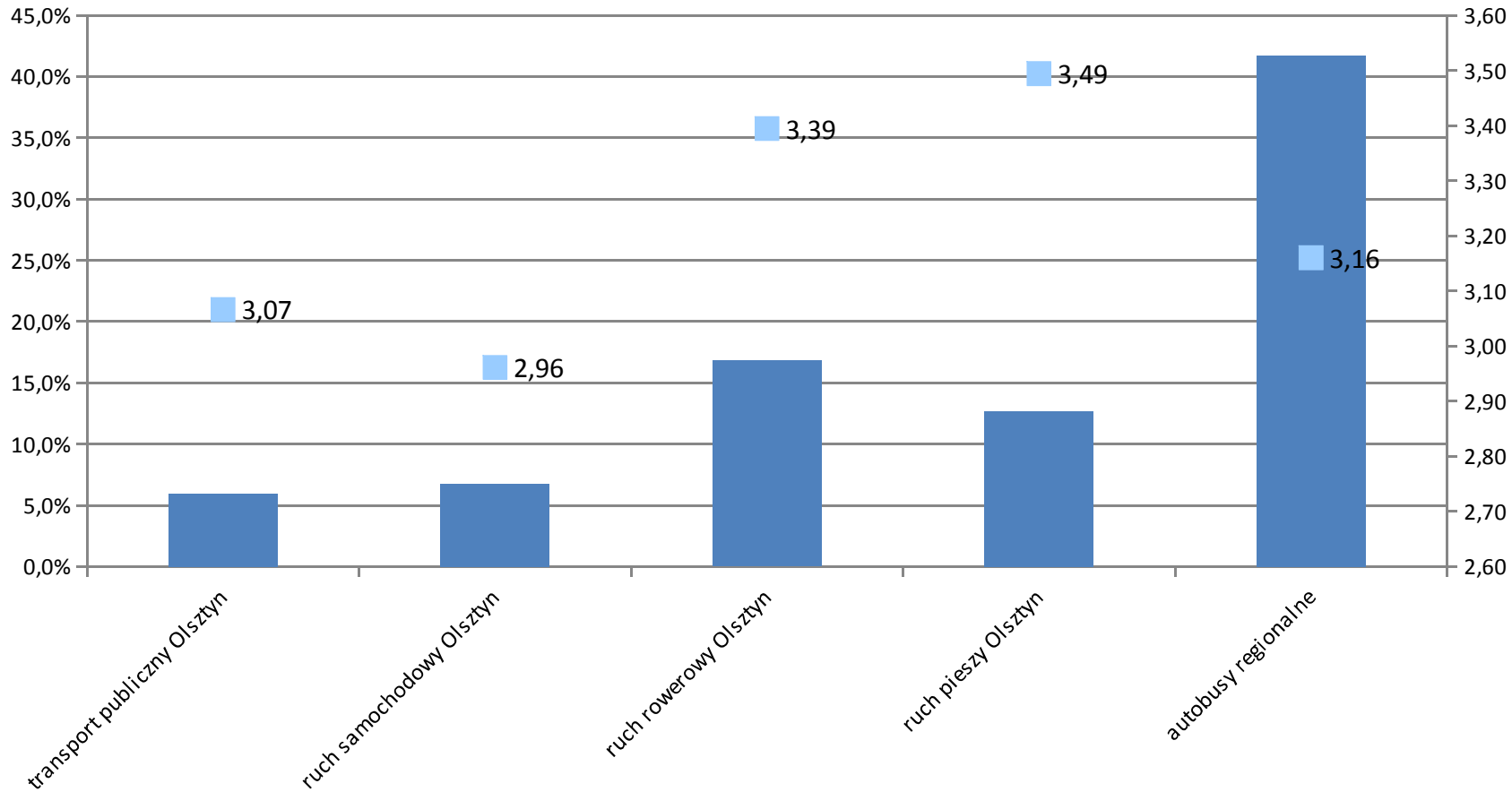
# Opinia publiczna



Ocena zachodzących zmian w systemach transportowych miasta i okolic



# Opinia publiczna

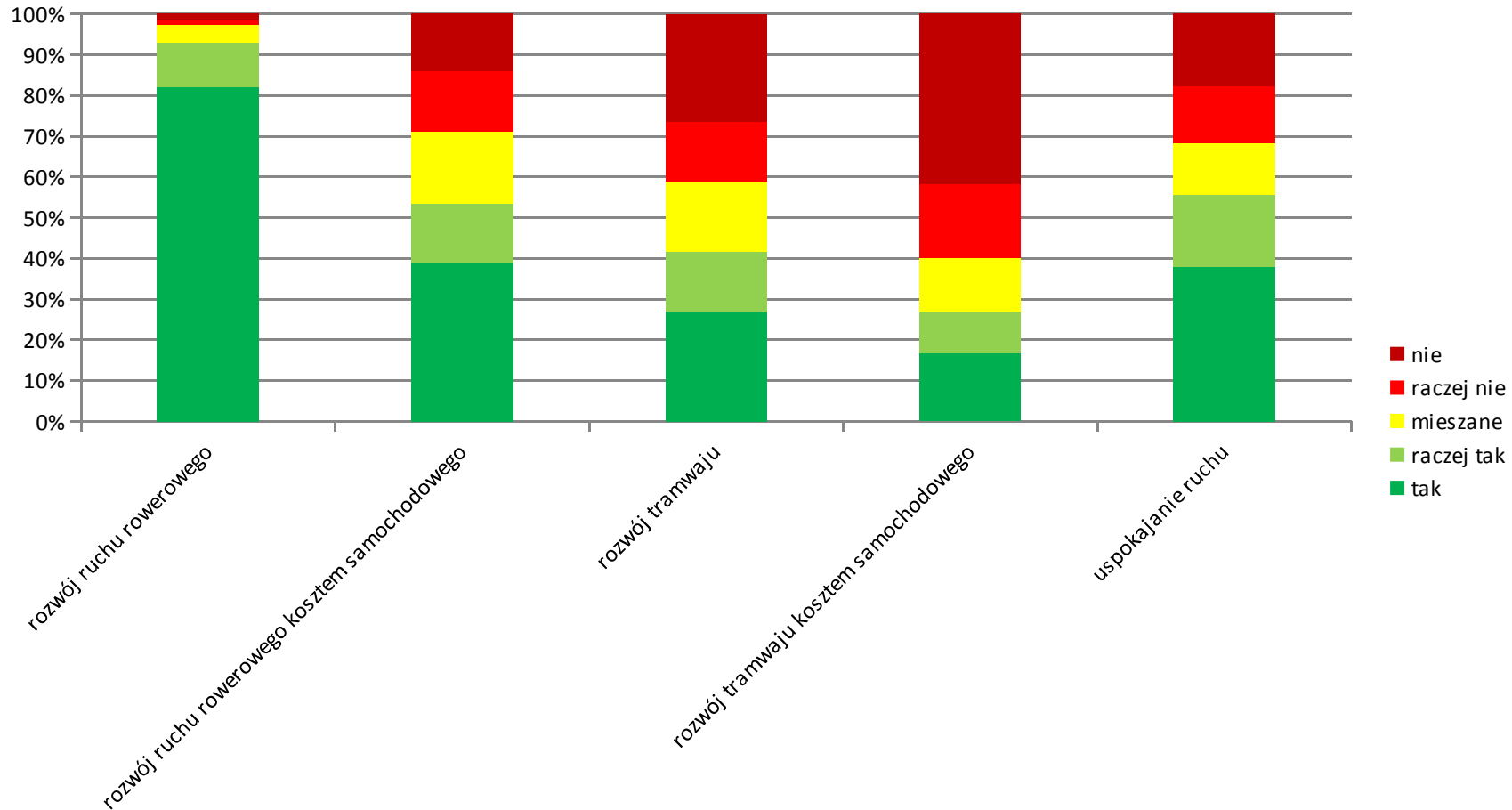


Średnia ocena obecnych zachodzących zmian w systemie transportowym  
i odsetek osób nieposiadających zdania

Michał Beim, Piotr Cupryjak, Olsztyn 19 sierpnia 2015 r.



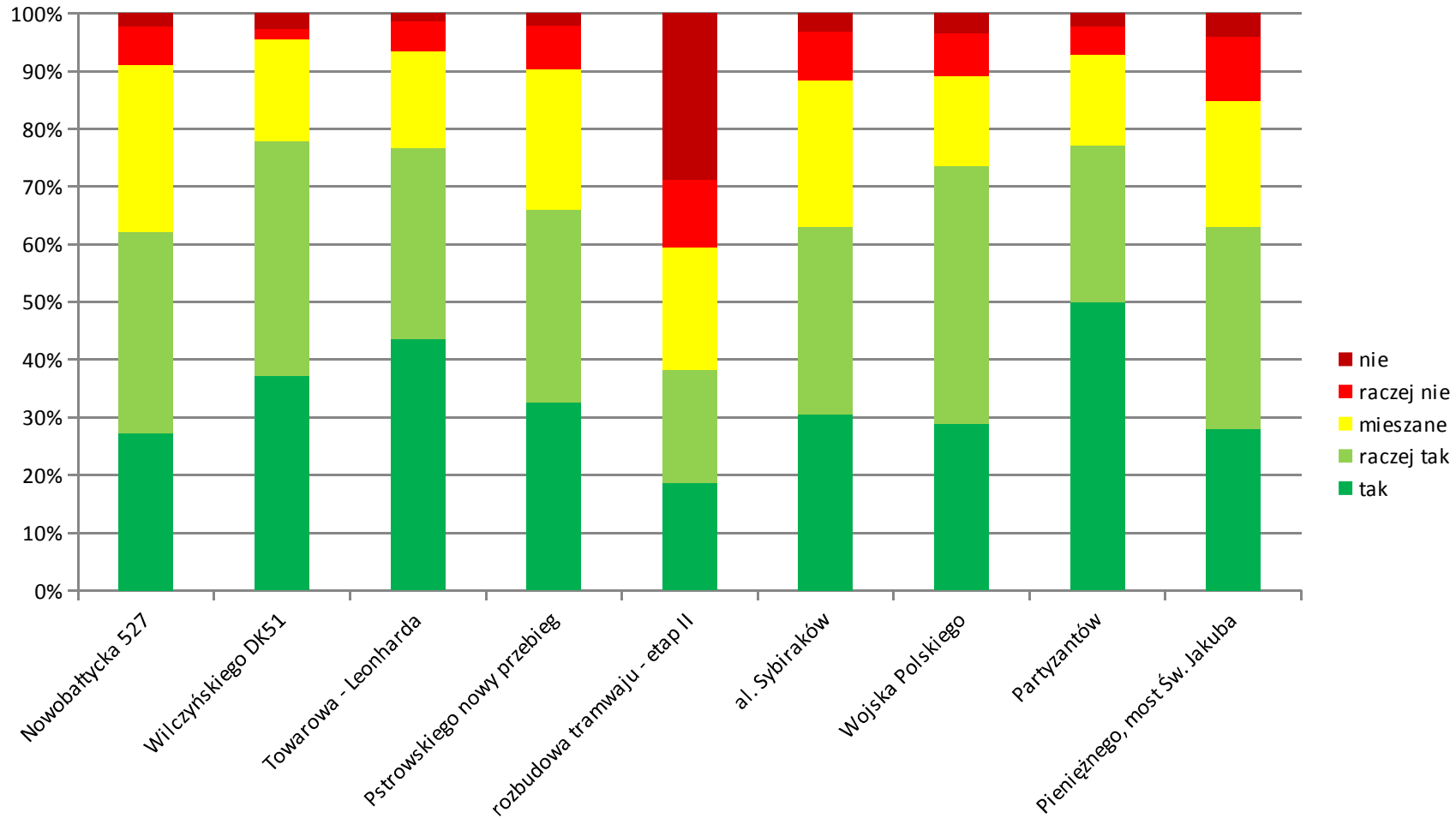
# Opinia publiczna



Poparcie dla poszczególnych działań w zakresie systemu transportowego Olsztyna



# Opinia publiczna



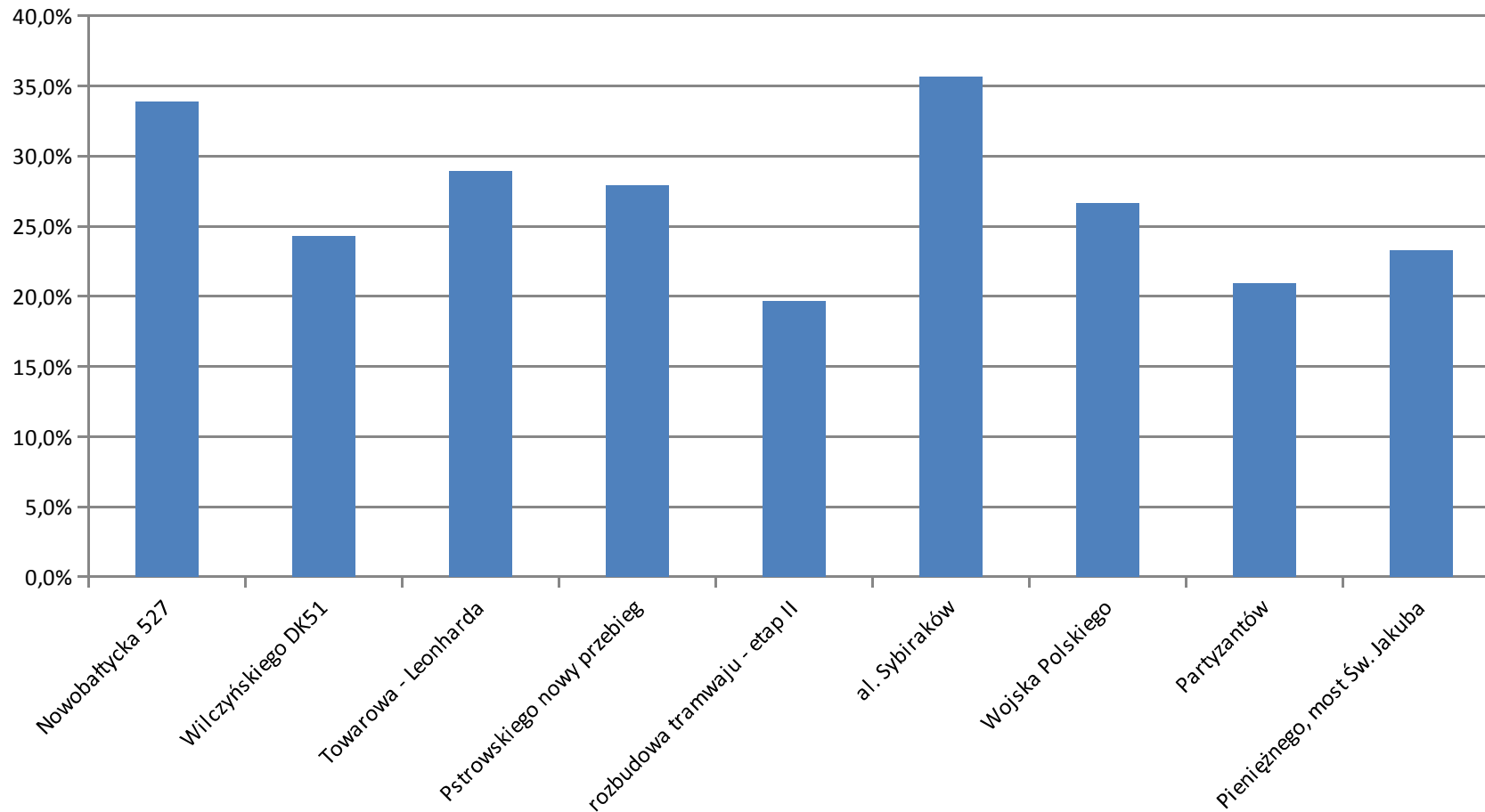
## Poparcie dla poszczególnych zamierzeń inwestycyjnych Olsztyna

Michał Beim, Piotr Cupryjak, Olsztyn 19 sierpnia 2015 r.





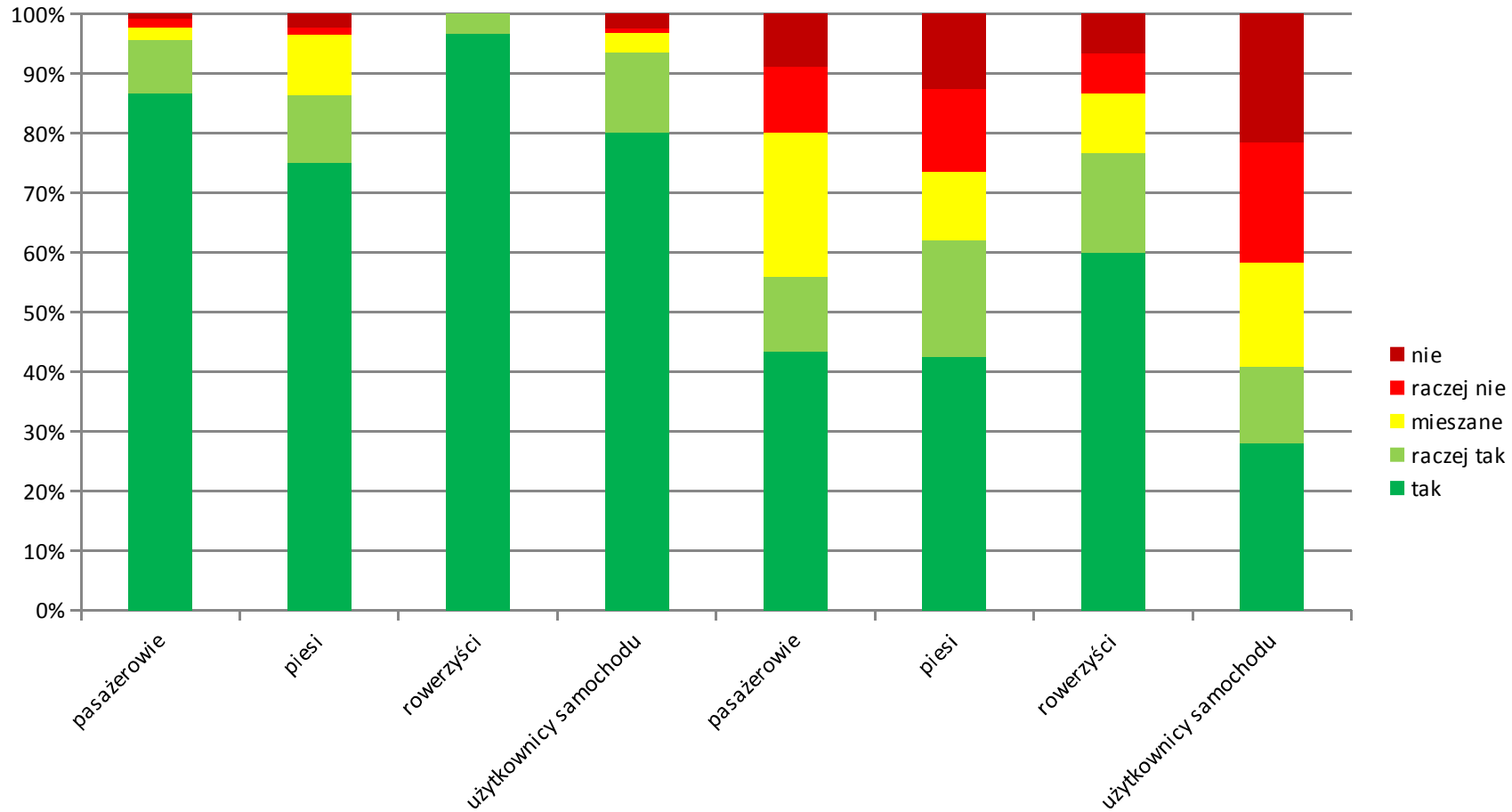
# Opinia publiczna



Odsetek osób nieposiadających zdania o zamierzeniach inwestycyjnych Olsztyna



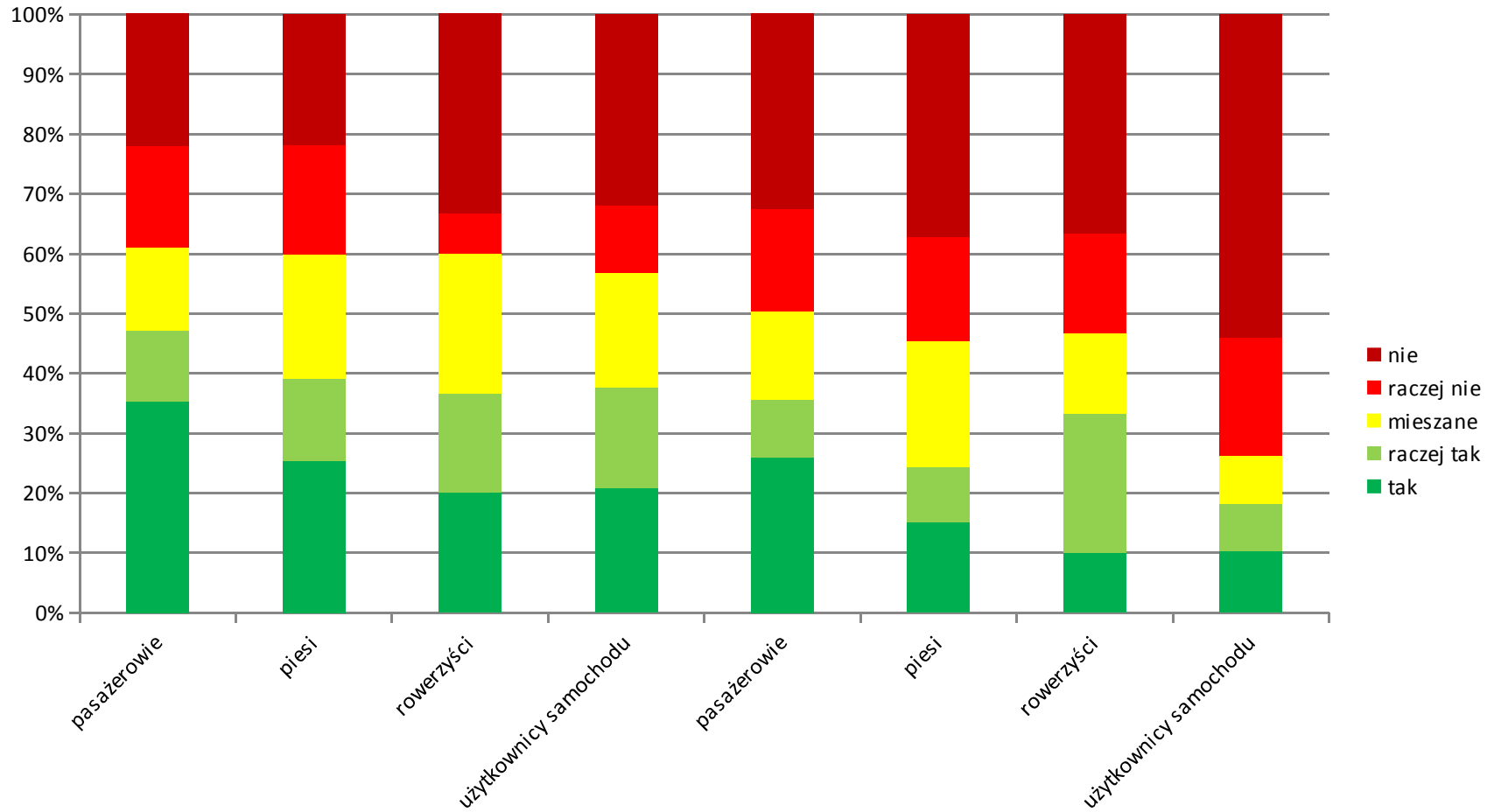
# Opinia publiczna



Poparcie dla rozwoju ruchu rowerowego – i nawet kosztem ruchu samochodowego



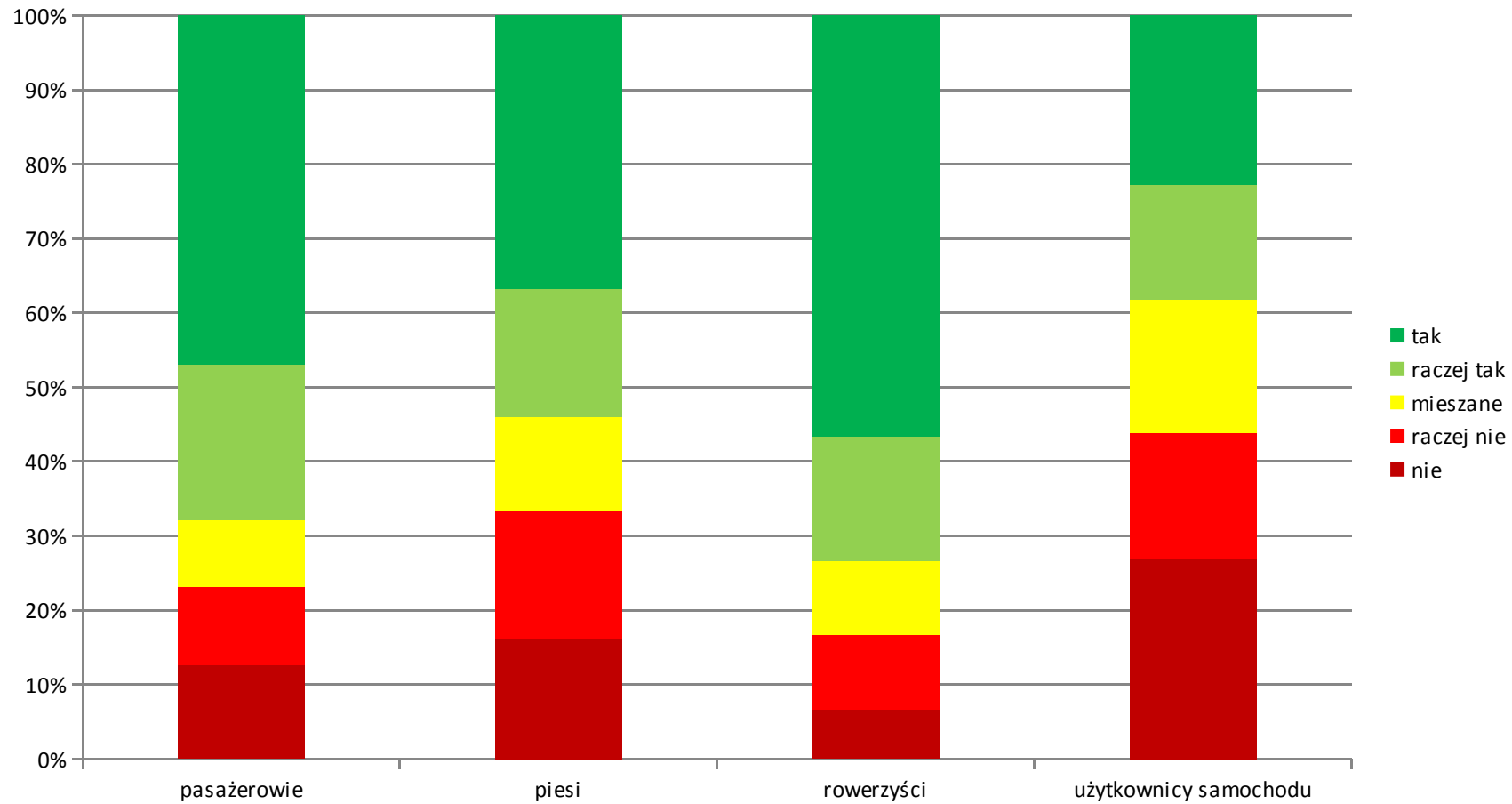
# Opinia publiczna



Poparcie dla rozbudowy tramwaju – i nawet kosztem ruchu samochodowego



# Opinia publiczna

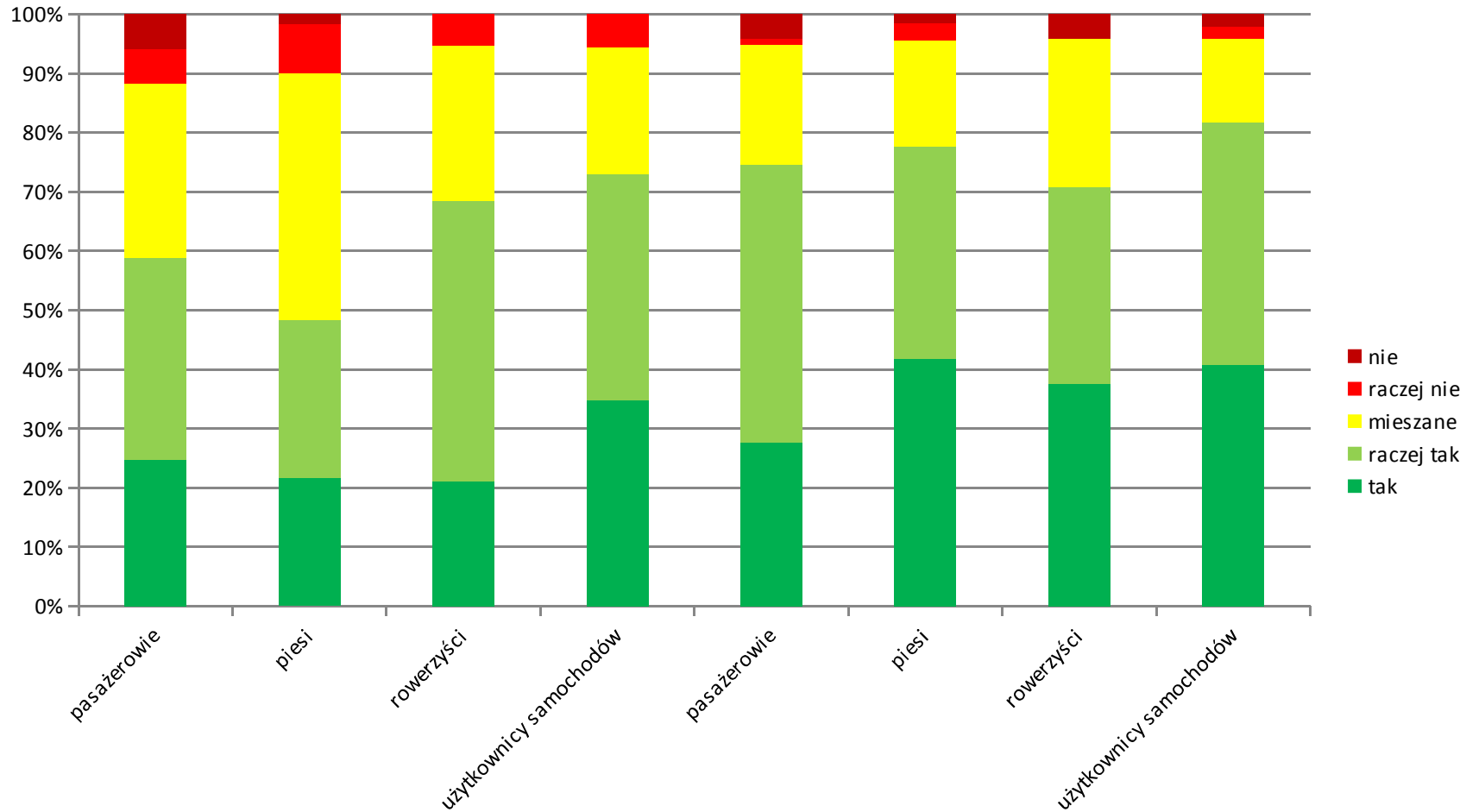


## Poparcie dla uspokajania ruchu w centrum

Michał Beim, Piotr Cupryjak, Olsztyn 19 sierpnia 2015 r.



# Opinia publiczna

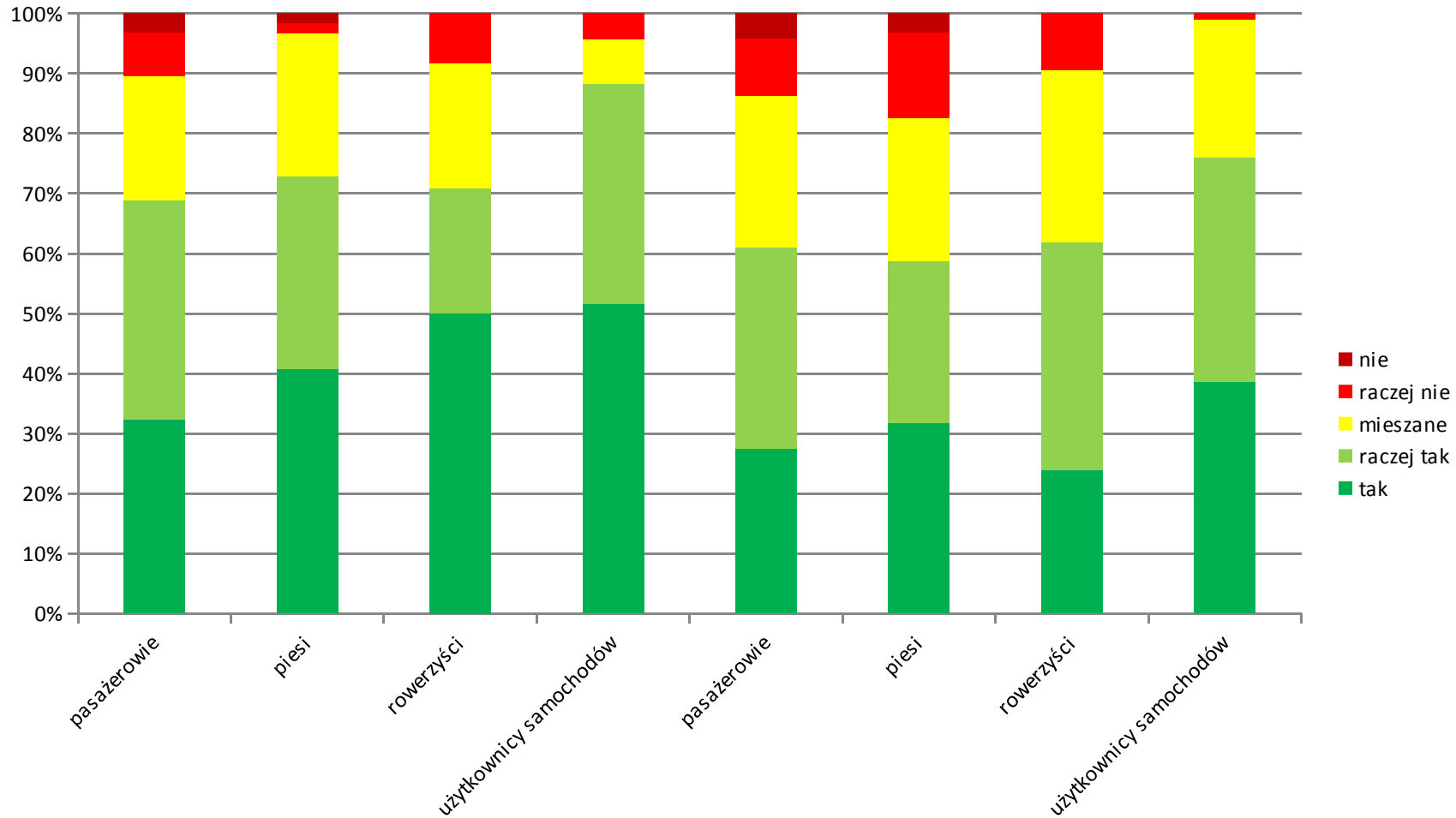


Poparcie dla budowy Nowobałtyckiej (I) i Wilczyńskiego (p)

Michał Beim, Piotr Cupryjak, Olsztyn 19 sierpnia 2015 r.



# Opinia publiczna

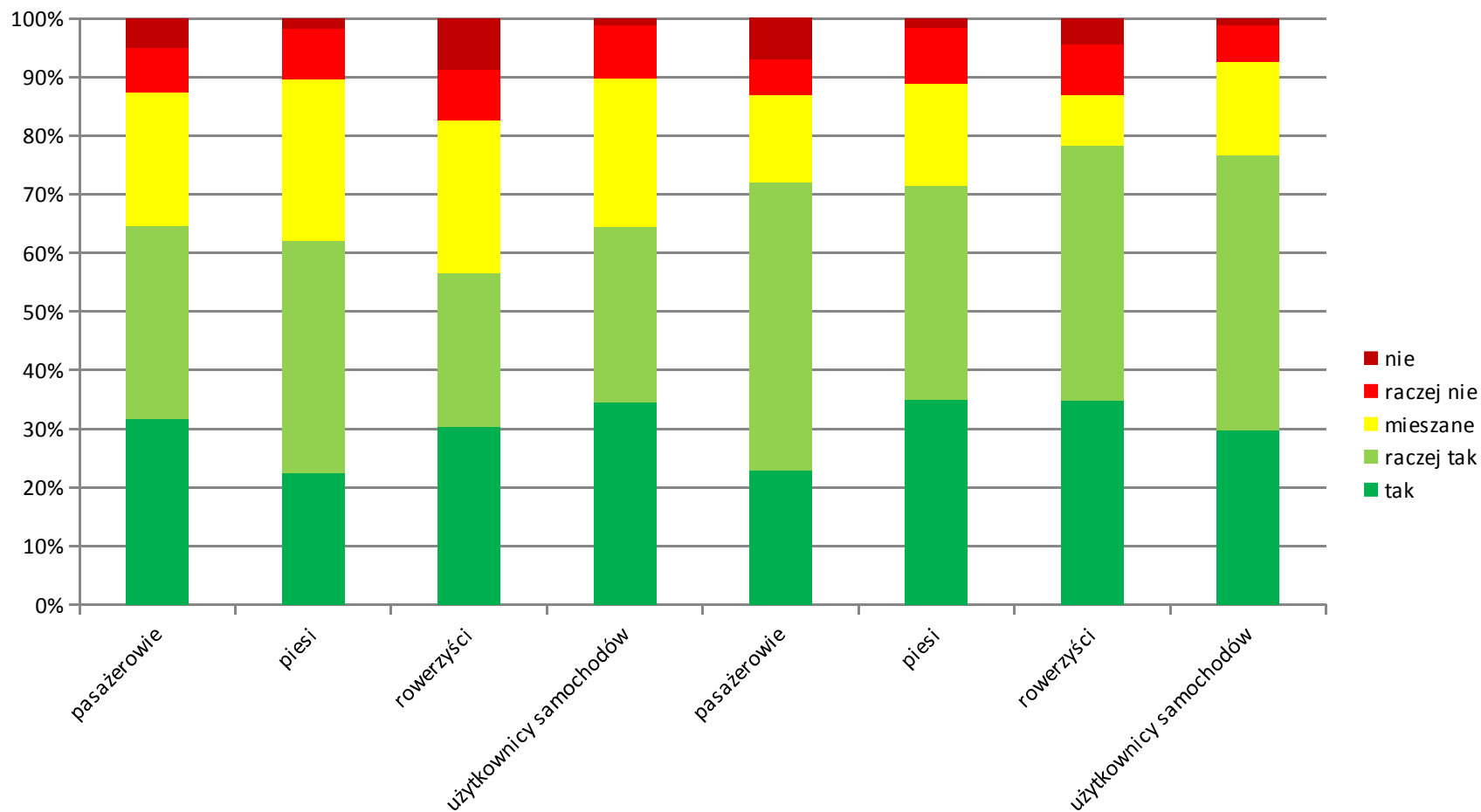


## Poparcie dla przebudowy Towarowej (l) i Pstrowskiego (p)

Michał Beim, Piotr Cupryjak, Olsztyn 19 sierpnia 2015 r.



# Opinia publiczna



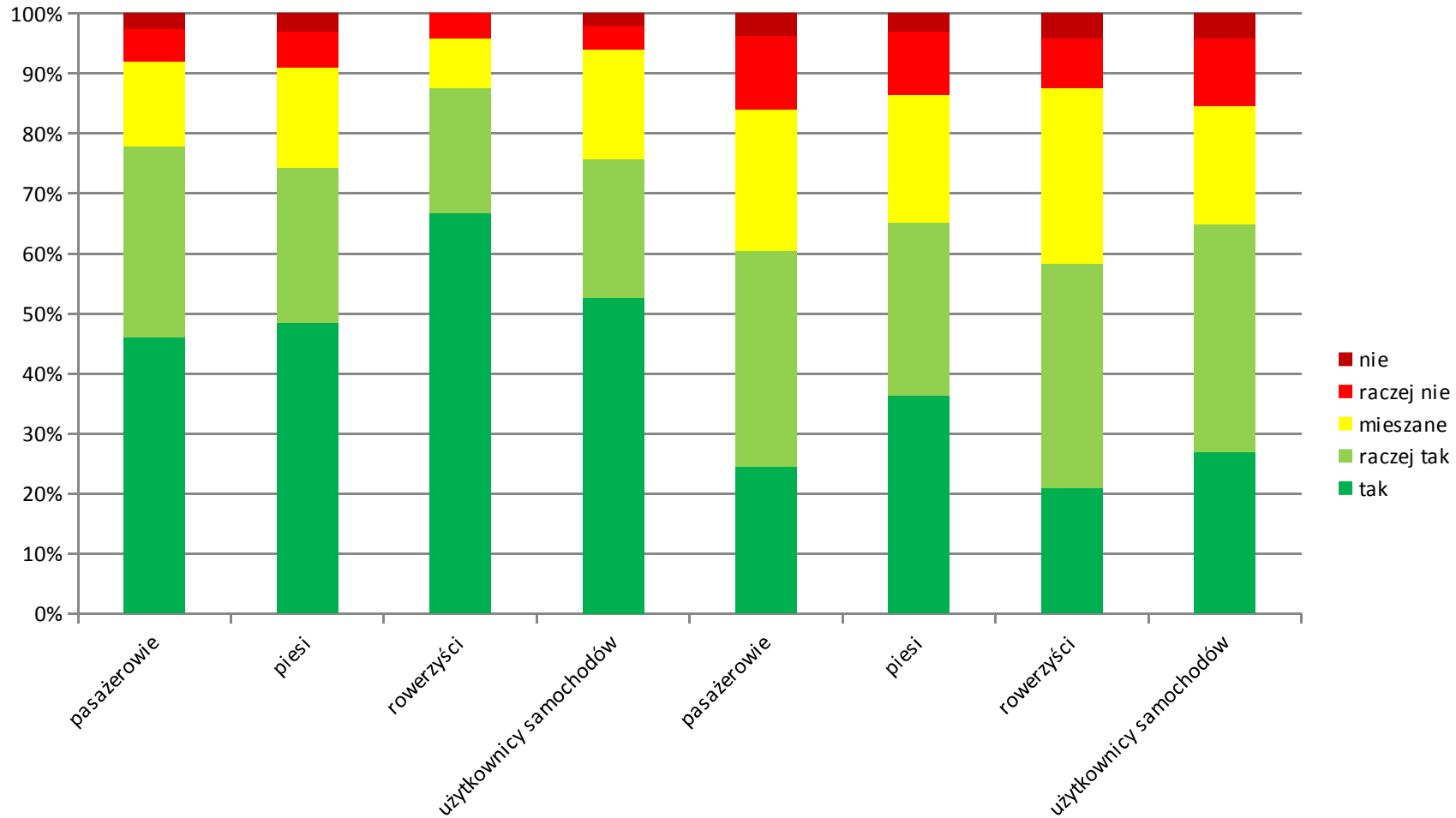
Poparcie dla przebudowy al. Sybiraków (l) i Wojska Polskiego (p)

Michał Beim, Piotr Cupryjak, Olsztyn 19 sierpnia 2015 r.





# Opinia publiczna

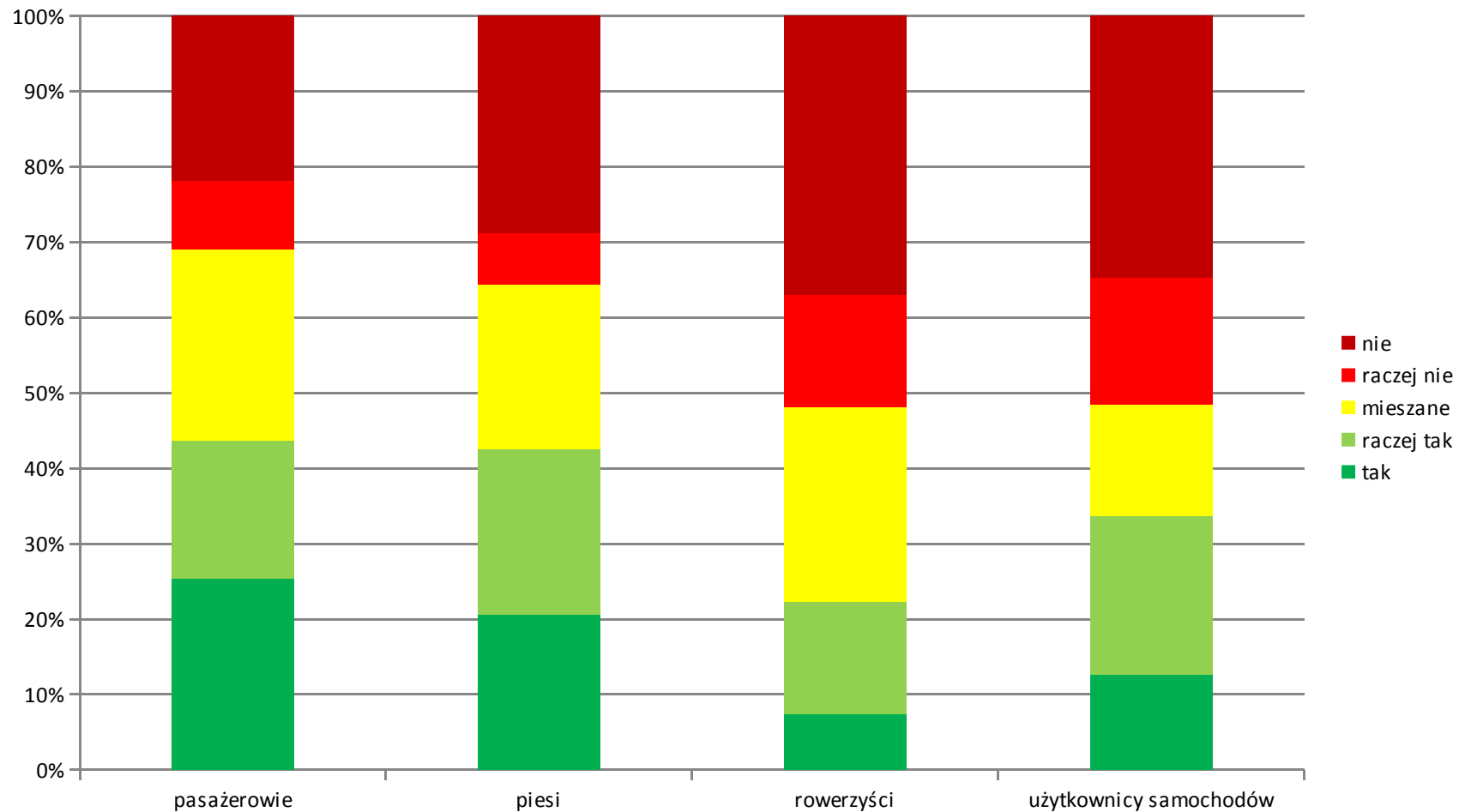


Poparcie dla przebudowy ul. Partyzantów (l) i Piętnego (p)

Michał Beim, Piotr Cupryjak, Olsztyn 19 sierpnia 2015 r.



# Opinia publiczna



poparcie dla II etapu budowy tramwaju

Michał Beim, Piotr Cupryjak, Olsztyn 19 sierpnia 2015 r.



# Opinia publiczna

## Ranking inwestycji:

- priorytetowe:
  - ul. Partyzantów
  - ulice Leonharda i Towarowa
  - ul. Wilczyńskiego
- ważne:
  - ul. Nowobałtycka (DW527)
  - nowy przebieg ul. Pstrowskiego
  - al. Sybiraków
  - ul. Wojska Polskiego
  - ul. Pieniężnego i most Św. Jakuba
- inwestycja mało istotna:
  - drugi etap budowy tramwaju



# Opinia publiczna

Wyniki ankiet należy nie tylko interpretować jako realne poparcie dla konkretnych zamierzeń inwestycyjnych, ale jako wskazanie najistotniejszych problemów transportowych mieszkańców i kierunki działań na rzecz zmian.

Oczekiwania koncentrują się na:

- odciążeniu miasta z tranzytu
- poprawie warunków życia w centrum



# Bezpieczeństwo

	ulica	średnia liczba zdarzeń 2007-2014	śmierć na miejscu	śmierć w ciągu 30 dni	ciężko ranni	lekko ranni	zdarzenia/km
1	Wilczyńskiego	113	0,00%	0,88%	3,54%	7,96%	113
2	Leonharda	106	0,00%	0,00%	1,98%	3,77%	82
3	Pieniężnego	34	0,00%	0,00%	5,88%	8,82%	57
4	Towarowa	126	0,79%	0,79%	1,59%	4,76%	50
5	Partyzantów	100	0,00%	1,00%	1,00%	5,00%	50
6	Piłsudskiego	182	0,55%	0,55%	3,85%	7,14%	48
7	Sybiraków	24	0,00%	4,17%	8,33%	12,50%	30
8	Pstrowskiego	155	0,00%	0,65%	2,58%	5,16%	29
9	Wojska Polskiego	107	0,00%	0,93%	3,74%	9,35%	20
10	Lubelska	98	0,00%	0,00%	2,25%	4,49%	20
11	Bałtycka	132	0,76%	0,76%	4,55%	6,82%	19

źródło: opracowanie własne na podstawie SEWIK



# Stopień zaawansowania

	Nazwa	Hierarchia pod kątem stanu zaawansowania
1	ul. Wilczyńskiego	bardzo wysoki
2	ul. Towarowa + ul. Lubelska	bardzo wysoki
3	ul. Pstrowskiego do węzła Pieczewo	bardzo wysoki
4	„ul. Nowobałtycka”	wysoki
5	ul. Partyzantów	wysoki
6	ul. Pieniężnego wraz z mostem Św. Jakuba	wysoki
7	rozbudowa DW nr 598 na odcinku granica Olsztyna - węzeł Jaroty	średni
8	al. Piłsudskiego w ciągu drogi powiatowej nr 1464N	niski
9	ciągu ulic Pstrowskiego, Wyszyńskiego, Leonharda	niski
10	Al. Sybiraków	niski
11	Al. Wojska Polskiego (DK51)	niski

źródło: opracowanie własne na podstawie danych UM Olsztyna



# Uwarunkowania demograficzne

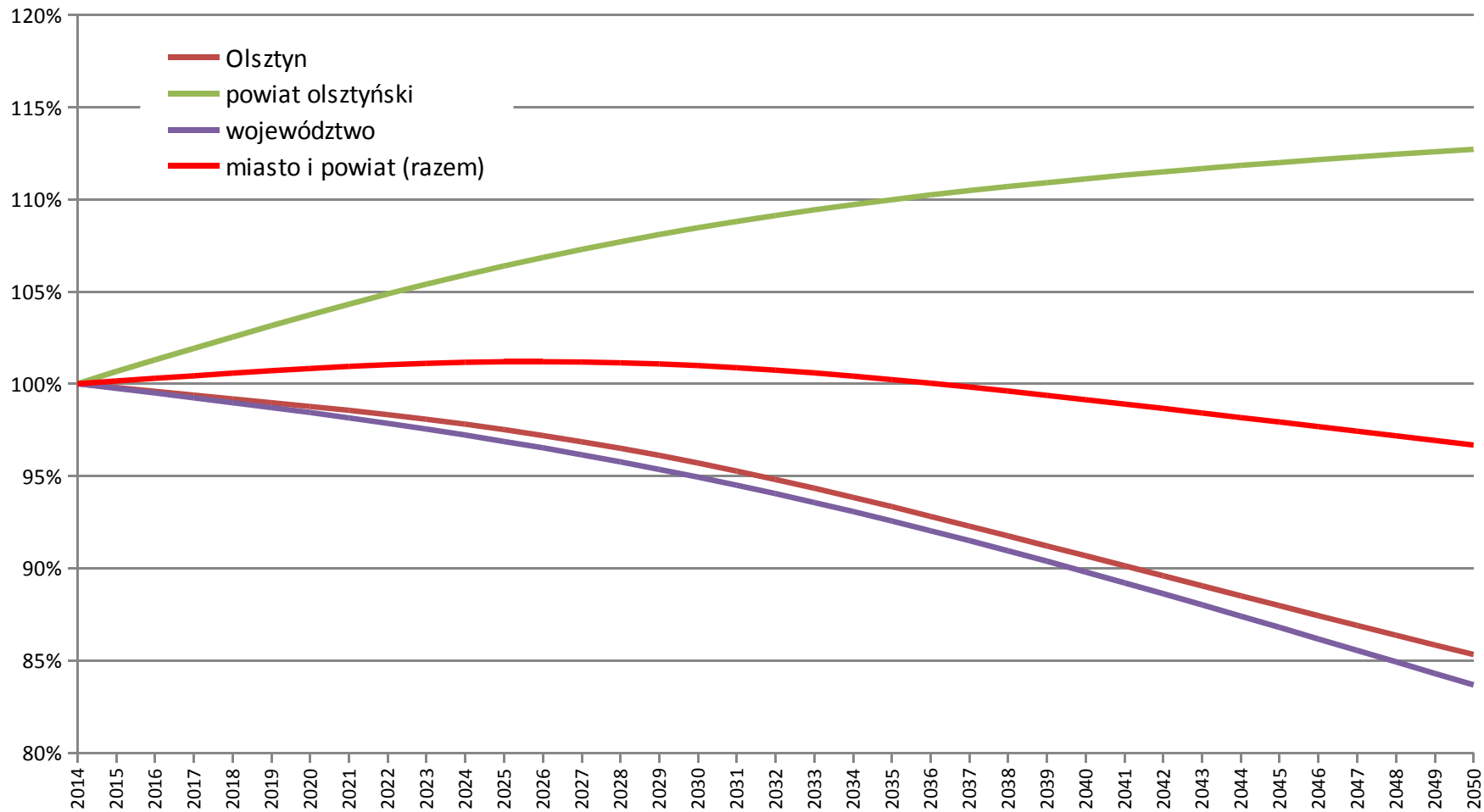
Zagadnienia ludnościowe miasta Olsztyna i powiatu olsztyńskiego do 2050 r.:

- suburbanizacja:
  - spadek liczby mieszkańców w mieście o ok. 15%
  - mniejsza intensywność niż w innych miastach
  - w miarę stabilna liczba ludności miasto+powiat (do 2035 r. ok. 300 tys. mieszkańców, potem spadek)
- starzenie się populacji:
  - dotyczy to miasta i powiatu





# Uwarunkowania demograficzne



źródło: opracowanie własne na podstawie prognozy demograficznej GUS (2014)

Michał Beim, Piotr Cupryjak, Olsztyn 19 sierpnia 2015 r.



# Uwarunkowania demograficzne

miasto Olsztyn	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
wiek przedprodukcyjny	16,1%	16,5%	16,5%	15,4%	14,7%	14,0%	13,8%	13,9%
wiek produkcyjny*	64,9%	62,9%	61,2%	61,6%	62,3%	62,7%	60,6%	57,0%
wiek poprodukcyjny*	18,9%	20,6%	22,3%	23,0%	23,0%	23,3%	25,7%	29,1%
powiat olsztyński	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
wiek przedprodukcyjny	19,5%	19,0%	18,4%	17,2%	16,6%	16,2%	16,0%	16,0%
wiek produkcyjny*	66,1%	65,0%	63,6%	63,6%	63,7%	63,6%	61,4%	58,4%
wiek poprodukcyjny*	14,4%	16,0%	18,0%	19,2%	19,6%	20,3%	22,5%	25,5%

\*) – grupa wiekowa uwzględnia postanowienia ustawy o przedłużeniu wieku emerytalnego do 67 roku życia  
źródło: opracowanie własne na podstawie GUS (2014)



# Uwarunkowania demograficzne

## Konsekwencje dla transportu:

- suburbanizacja:
  - wydłużenie dróg dojazdów i kosztów transportu
  - wzrost znaczenia indywidualnej motoryzacji
  - pogarszanie warunków życia w centrum miasta
- starzenie się społeczeństwa
  - większy popyt na transport publiczny
  - potrzeba kształtowania wysokiej jakości przestrzeni (bliskość, bezpośredniość, brak barier)



# Uwarunkowania transportowe

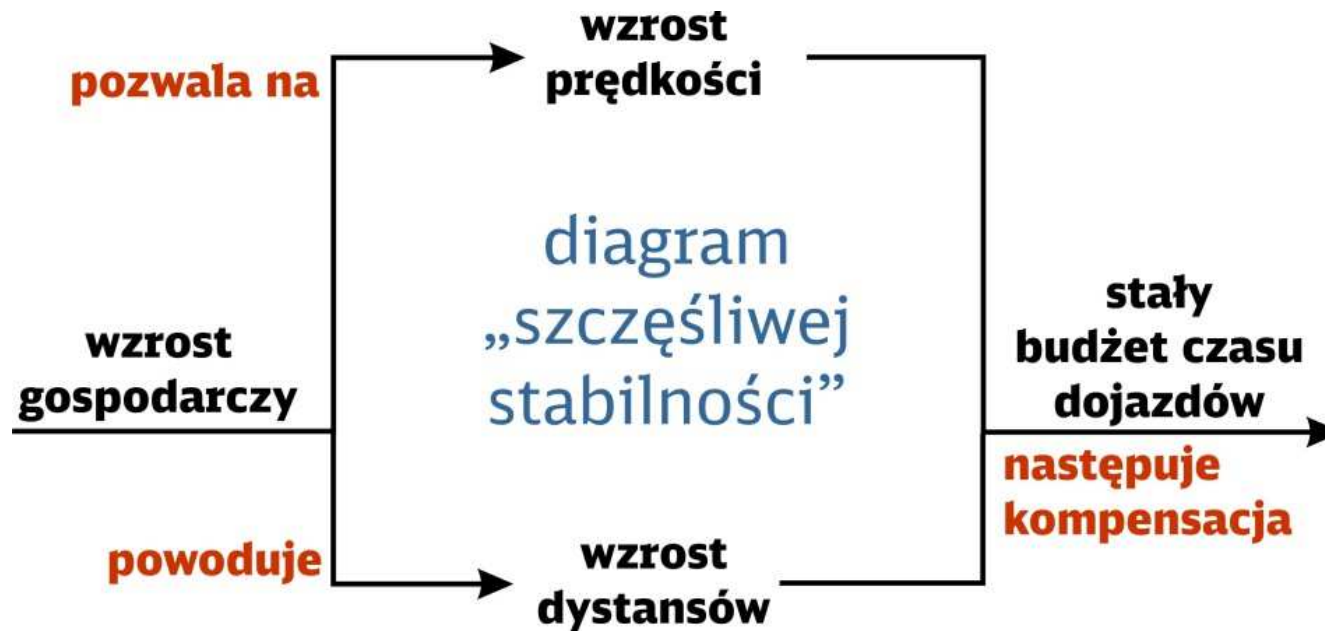
Olsztyn i otoczenie posiadają:

- niższy niż średnia krajowa poziom motoryzacji
  - Olsztyn: 437,5 s.o./1000 m-ców
  - powiat olsztyński: 476,5 s.o./1000 m-ców
  - województwo: 449,9 s.o./1000 m-ców
  - kraj: 503,7 s.o./1000 m-ców
- jeden z proporcjonalnie największych projektów inwestycyjnych w transport publiczny (tramwaj, autobusy)



# Uwarunkowania transportowe

## Problem stałego budżetu czasu codziennych podróży – założenia teoretyczne



Zasada działania stałego budżetu czasu dojazdów  
źródło: Joly (2004)



# Uwarunkowania transportowe

Problem stałego budżetu czasu codziennych podróży widziany od strony decyzyjnej



Problem stałego budżetu czasu dojazdów  
źródło: Joly (2004)



# Uwarunkowania transportowe

Olsztyn w zakresie polityki transportowej:

- posiada duży potencjał dla wzrostu udziału transportu publicznego
- ma szansę na ograniczanie suburbanizacji i jej konsekwencji transportowych
- potrzebuje systematycznego przekształcania przestrzeni na bardziej przyjazną seniorom
- ma predyspozycje dla rozwoju ruchu rowerowego





# Potencjalne zagadnienia rozwoju

- II etap budowy tramwaju:
  - kwestia komunikacji społecznej (obecnie bardzo zły image tramwaju)
  - znaczenie detali decydujących o powodzeniu inwestycji – szansa na dialog społeczny w tym zakresie
  - potencjalny III etap



Michał Beim, Piotr Cupryjak, Ols



# Podsumowanie

Olsztyn stoi przed strategicznymi decyzjami nad kierunkami rozwoju:

- miasto zwarte czy suburbanizacja
- ponowny wzrost znaczenia śródmieścia czy mobilność na przedmieściach

Wybór inwestycji w perspektywie 2014-2020 będzie kluczowy dla kierunków rozwoju miasta.

Wymaga to dobrej komunikacji z mieszkańcami.



# Dziękujemy za uwagę

Zapraszamy do dyskusji!

**Michał Beim**

michal.beim@gmail.com

**Piotr Cupryjak**

piotr.cupryjak@gmail.com