



PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

do roku 2025

OLSZTYN, WRZESIEŃ 2017

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Autorami niniejszego *Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna do roku 2025* są członkowie zespołu specjalistów ds. transportu REFUNDA Sp. z o.o. z Wrocławia.

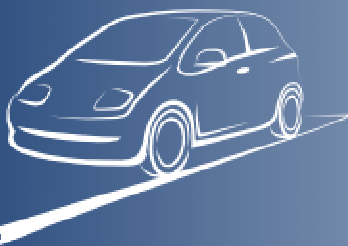
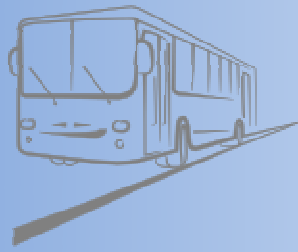
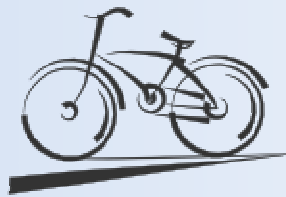


REFUNDA Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław
tel.: 71 371 79 90
e-mail: kontakt@refunda.pl
www.refunda.pl

Tomasz Stanko
Prezes Zarządu


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

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Spis treści

1	Wstęp.....	8
1.1	Podstawa formalno-prawna	10
1.2	Powiązania z innymi dokumentami	11
1.3	Cele	12
1.4	Zakres merytoryczny i przestrzenny opracowania.....	13
1.4.1	Zakres merytoryczny	13
1.4.2	Zakres przestrzenny	13
2	Partycypacja społeczna.....	15
2.1	Działania w ramach partycypacji społecznej.....	16
2.1.1	Konsultowanie założeń do dokumentu.....	16
2.1.2	Konsultowanie projektu dokumentu	18
2.2	Badanie CAWI.....	20
2.2.1	Metryczka	20
2.2.2	Analiza wyników.....	23
2.2.3	Podsumowanie	51
3	Uwarunkowania	53
3.1	Charakterystyka obszaru.....	54
3.1.1	Uwarunkowania demograficzne.....	54
3.1.2	Uwarunkowania ekonomiczne.....	57
3.1.3	Układ drogowy	58
3.1.4	Układ kolejowy	59
3.1.5	Lotniska	60
3.1.6	Dojazdy do pracy	60
3.2	Analiza istniejących dokumentów strategicznych i planistycznych.....	67
3.2.1	Zielona księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście	67
3.2.2	Biała księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.....	67
3.2.3	Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.....	68
3.2.4	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 r.....	68

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

3.2.5	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie	69
3.2.6	Krajowa Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)... 69	
3.2.7	Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025	70
3.2.8	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego	71
3.2.9	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego. 71	
3.2.10	Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna	72
3.2.11	Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Olsztyna na lata 2012-2027	72
3.2.12	Strategia Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w Olsztynie do 2027r.... 73	
3.2.13	Strategie rozwoju	73
3.2.14	Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego	76
3.2.15	Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego	79
3.2.16	Plany gospodarki niskoemisyjnej	80
3.3	Stan środowiska naturalnego.....	83
3.3.1	Zasoby przyrodnicze	83
3.3.2	Obszary chronione	86
3.3.3	Powietrze atmosferyczne	87
3.3.4	Hałas	88
3.3.5	Podsumowanie	89
3.4	Inwentaryzacja generatorów ruchu.....	89
3.4.1	Miejsca pracy	90
3.4.2	Główne kierunki przemieszczeń do szkół i usług	93
3.4.3	Podsumowanie	93
4	Diagnoza mobilności MOF Olsztyna	95
4.1	Transport publiczny	96
4.1.1	Drogowy i tramwajowy.....	97
4.1.2	Kolejowy.....	103
4.1.3	Węzły przesiadkowe	105
4.2	Transport niezmotoryzowany	106
4.2.1	Ruch pieszy.....	106
4.2.2	Transport rowerowy	108

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

4.2.3	Bariery ruchu niezmotoryzowanego.....	110
4.3	Intermodalność.....	111
4.4	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	112
4.5	Transport drogowy (samochodowy).....	120
4.5.1	ITS	125
4.6	Polityka parkingowa	126
4.7	Logistyka miejska (transport towarów)	128
5	Analiza SWOT.....	129
5.1	Mocne strony	130
5.2	Słabe strony.....	131
5.3	Szanse	132
5.4	Zagrożenia	133
5.5	Podsumowanie.....	134
6	Realizacja zasad zrównoważonej mobilności	135
6.1	Istota zrównoważonej mobilności	136
6.2	Kierunki rozwoju transportu publicznego.....	138
6.2.1	Sieć tramwajowa	139
6.2.2	Sieć autobusowa.....	140
6.2.3	Modernizacja obecnych i budowa nowych przystanków	141
6.2.4	Węzły przesiadkowe	144
6.2.5	Transport kolejowy	146
6.2.6	Integracja biletowa i rozwój oferty biletowej	146
6.2.7	Komunikacja miejska w gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna.....	146
6.3	Kierunki rozwoju transportu niezmotoryzowanego.....	150
6.3.1	Ruch pieszy.....	151
6.3.2	Transport rowerowy	155
6.4	Kierunki rozwoju bezpieczeństwa ruchu drogowego.....	167
6.5	Kierunki rozwoju transportu drogowego (samochodowego)	169
6.5.1	ITS	173
6.6	Kierunki rozwoju polityki parkingowej	173
6.6.1	Płatne parkingi	174
6.6.2	Systemy parkingowe integrujące różne środki transportu.....	174
6.7	Kierunki rozwoju logistyki miejskiej (transportu towarów).....	177

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

6.8	Zarządzanie mobilnością.....	178
6.8.1	Wdrażanie nowych wzorców użytkowania	179
6.9	Rozwój transportu a ochrona środowiska	180
6.9.1	Promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów	181
7	Planowane działania do roku 2025.....	183
	Cel strategiczny 1: Podniesienie jakości transportu zbiorowego i komunikacji drogowej... 184	
	Cel operacyjny 1.1: Rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego.....	184
	Cel operacyjny 1.2: Integracja systemów transportowych na terenie MOF Olsztyna.....	185
	Cel operacyjny 1.3: Rozwój systemu zarządzania ruchem z wykorzystaniem ITS.....	187
	Cel operacyjny 1.4: Poprawa jakości dróg na terenie MOF Olsztyna.....	187
	Cel strategiczny 2: Atrakcyjna i bezpieczna przestrzeń MOF Olsztyna	191
	Cel operacyjny 2.1: Poprawa warunków dla ruchu niezmotoryzowanego.....	191
	Cel operacyjny 2.2: Rozwój infrastruktury rowerowej	192
	Cel strategiczny 3: Promocja i wsparcie racjonalnych wyborów transportowych na terenie MOF Olsztyna.....	194
	Cel operacyjny 3.1: Działania edukacyjne w zakresie zwiększania świadomości na temat zrównoważonej mobilności i bezpieczeństwa ruchu drogowego.....	194
8	System wdrażania i monitorowania planu mobilności	195
8.1	Wdrażanie postanowień planu mobilności	196
8.2	Monitoring planu	197
9	Spisy	205
	Spis map.....	206
	Spis tabel	207
	Spis wykresów	208
	Spis rysunków	209
	Załącznik nr 1. Kierunki rozwoju zrównoważonej mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna.....	211
	Załącznik nr 2. Wykaz generatorów ruchu	213
	Załącznik nr 3. Transport zbiorowy - tabele	227
	Załącznik nr 4. Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Planu Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna do roku 2025	

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

1 WSTĘP



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Plan mobilności stanowi strategiczny plan stworzony celem usatysfakcjonowania potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Opiera się on na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny¹.

Niniejszy plan został opracowany w oparciu o dokument Komisji Europejskiej pt. „Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”.

Zmiany w stosunku do tradycyjnego sposobu planowania transportu wskazuje poniższe zestawienie.

Tabela 1. Porównanie tradycyjnego planowania transportu do planowania zrównoważonej mobilności

Tradycyjne planowanie transportu		Planowanie zrównoważonej mobilności
Skoncentrowanie na ruchu	➔	Skoncentrowanie na ludziach
Podstawowe cele: płynność i prędkość ruchu		Podstawowe cele: dostępność i jakość życia, zrównoważenie, jakość gospodarki, równość społeczna, zdrowie oraz jakość środowiska
Skoncentrowanie na środkach transportu		Zbilansowany rozwój wszystkich właściwych środków transportu i przejście w kierunku bardziej ekologicznych i zrównoważonych środków transportu
Skoncentrowanie na infrastrukturze		Zintegrowany zestaw działań dla osiągnięcia efektywnych kosztowo rozwiązań
Sektorowy dokument planistyczny		Sektorowy dokument planistyczny, który jest spójny i komplementarny z powiązаныmi obszarami polityki rozwoju (takimi jak planowanie przestrzenne, usługi społeczne, zdrowie, egzekucja prawa itp.)
Krótko- i średnioterminowe		Krótko- i średniookresowy plan wpisany w długoterminową wizję i strategię
W odniesieniu do granic administracyjnych		Powiązanie z obszarem funkcjonalnym bazującym na dojazdach do pracy
Domena inżynierów ruchu		Interdyscyplinarne zespoły planistyczne
Planowanie przez ekspertów		Planowanie z udziałem interesariuszy z wykorzystaniem przejrzystego i opartego o konsultacje podejścia
Ograniczona ocena wpływu		Regularne monitorowanie i ocena wpływu na potrzeby wyciągania wniosków i poprawy procesu

¹ Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Komisja Europejska, Bruksela, marzec 2014, s. 7.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Źródło: Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Komisja Europejska, Bruksela, marzec 2014, s. 6

1.1 PODSTAWA FORMALNO-PRAWNA

Polityka transportowa państw Europy Zachodniej jest zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju. Kraje zachodnie wprowadzają znaczące ograniczenia dla pojazdów komunikacji indywidualnej, jednocześnie nadając priorytet komunikacji zbiorowej. Coraz częściej centra miast wyłączane są z ruchu komunikacji indywidualnej, a w strefach do nich przyległych wdrażane są znaczące ograniczenia ruchu samochodowego poprzez wprowadzanie różnego rodzaju ograniczeń, np. związanych z emisją spalin. Mobilność mieszkańców zapewnia integracja transportu zbiorowego na wszystkich szczeblach - miejskim, regionalnym i krajowym. W krajach zachodnich, oprócz regulacji prawnych, dużą wagę przykładają do edukacji i uświadamiania na temat założeń zrównoważonego rozwoju transportu.

W nawiązaniu do istniejących problemów mobilności w centrach miast, na poziomie europejskim przyjęto odpowiednie regulacje prawne i zarządzenia. Jest to istotny problem, gdyż prowadzi do pogorszenia jakości życia oraz niesie ze sobą ogromne koszty ekonomiczne i środowiskowe. Jego rozwiązanie odbiłoby się pozytywnymi skutkami na wielu płaszczyznach.

Komisja Europejska po raz pierwszy nawiązała do zagadnienia miejskiej mobilności już w roku 1995. Następnie powstały dokumenty nazywane Białą i Zieloną Księgą. Na podstawie konsultacji, w 2009 r. wprowadzono dokument nazywany „Planem działania na rzecz mobilności w miastach” („Action plan on urban mobility”). Najważniejszym, ze względu na stworzony plan, jest zestaw dokumentów z 2013 roku nazywany „Zestawem mobilności miejskiej” („Urban mobility package”). Zawiera on załącznik, który dokładnie rozwija zagadnienie planów zrównoważonej mobilności miejskiej (Sustainable urban mobility plans). Sformułowano w nim główny cel planów mobilności:

„Głównym celem planu mobilności w miastach zgodnym z zasadami zrównoważonego rozwoju jest zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności i transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar, jak również przemieszczanie się w jego obrębie. Dotyczy to bardziej potrzeb „funkcjonującego miasta” i jego obrzeży niż obszaru miejskiego jako jednostki podziału administracyjnego.”

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

1.2 POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI

Dokument zachowuje spójność z następującymi dokumentami wyższego szczebla:

- Zieloną Księgą: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście;
- Białą Księgą Transportu;
- Koncepcją dotyczącą planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju (załącznik do Komunikatu komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” COM(2013) 913 final z dnia 17.12.2013 r.);
- Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030;
- Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie;
- Krajową Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.);
- Strategią Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025;
- Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego;
- Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego;

w tym z dokumentami określającymi szczegóły realizacji projektów:

- Umową Partnerstwa - Programowanie perspektywy finansowej na lata 2014-2020;
- Szczegółowym opisem osi priorytetowych Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 w zakresie osi priorytetowej II Nowoczesna Infrastruktura Transportowa;
- Szczegółowym opisem osi priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020.

Dokument ten uwzględnia też zapisy następujących istniejących opracowań szczebla lokalnego:

- Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna;
- Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Olsztyna na lata 2012-2027,
- Strategii Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w Olsztynie do 2027 r.,
- strategii rozwoju gmin,
- studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego,
- miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- planów gospodarki niskoemisyjnej miasta Olsztyna i Barczewa oraz gmin: Dywity, Gietrzwałd, Jonkowo, Purda i Stawiguda.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

1.3 CELE

Główne cele planu mobilności to:

- zapewnienie mieszkańcom obszaru objętego planem równych opcji transportowych, aby mieli oni dostęp do wybranych, kluczowych celów swojej codziennej lub okazjonalnej podróży,
- promowanie alternatywnych środków transportu, przyjaznych środowisku,
- integracja przestrzenna różnych gałęzi transportu umożliwiającą sprawną zmianę środka transportu,
- poprawa bezpieczeństwa, redukcja zanieczyszczenia powietrza i ograniczenie nadmiernego hałasu,
- redukcja gazów cieplarnianych oraz zużycia energii,
- poprawa wydajności i efektywności transportu osób i towarów,
- harmonijny rozwój miasta przy zapewnieniu odpowiedniej dostępności komunikacyjnej mieszkańcom i innym uczestnikom ruchu,
- wzrost atrakcyjności obszaru objętego planem zrównoważonej mobilności i tym samym jego postrzegania jako interesującego miejsca do życia.

Istotnym celem niniejszego dokumentu jest zapewnienie mobilności na wysokim poziomie, przy nadrzędnym udziale komunikacji zbiorowej, alternatywnych form transportu (takich jak ruch rowerowy i pieszy) oraz przy zachowaniu odpowiednich wymogów w zakresie ochrony środowiska.

Odpowiednio prowadzona polityka mobilności w mieście powinna docelowo przynieść następujące korzyści:

- zmniejszenie emisji CO₂,
- ograniczenie zjawiska kongestii (zatlóczenia) na drogach,
- wzrost udziału podróżujących komunikacją miejską,
- sprawne przemieszczanie się w ramach MOF Olsztyna,
- poprawa bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców,
- zmniejszenie natężenia ruchu w centrum,
- uspokojenie ruchu na osiedlach,
- rozwój przestrzeni publicznych w mieście.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

1.4 ZAKRES MERYTORYCZNY I PRZESTRZENNY OPRACOWANIA

1.4.1 ZAKRES MERYTORYCZNY

Plan Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna do roku 2025, składa się z:

- opisu udziału społeczeństwa przy opracowywaniu dokumentu,
- diagnozy - opisującej tło społeczno-gospodarcze obszaru, warunki środowiskowe oraz stan mobilności,
- analizy SWOT - określającej mocne i słabe strony, szanse oraz zagrożenia dla rozwoju mobilności MOF Olsztyna,
- kierunków rozwoju - zapewniających realizację zasad zrównoważonej mobilności,
- wykazu planowanych działań,
- systemu wdrażania i monitorowania planu.

Taki zakres prac zawiera pełne zdiagnozowanie mobilności w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna oraz wskazanie uwarunkowań powiązanych - zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio - z rozwojem tej mobilności. Pozwoli to na wyznaczenie kierunków rozwoju oraz celów i działań prowadzących do zrównoważonej mobilności miejskiej, z uwzględnieniem sposobu realizacji i monitorowania tych działań.

1.4.2 ZAKRES PRZESTRZENNY

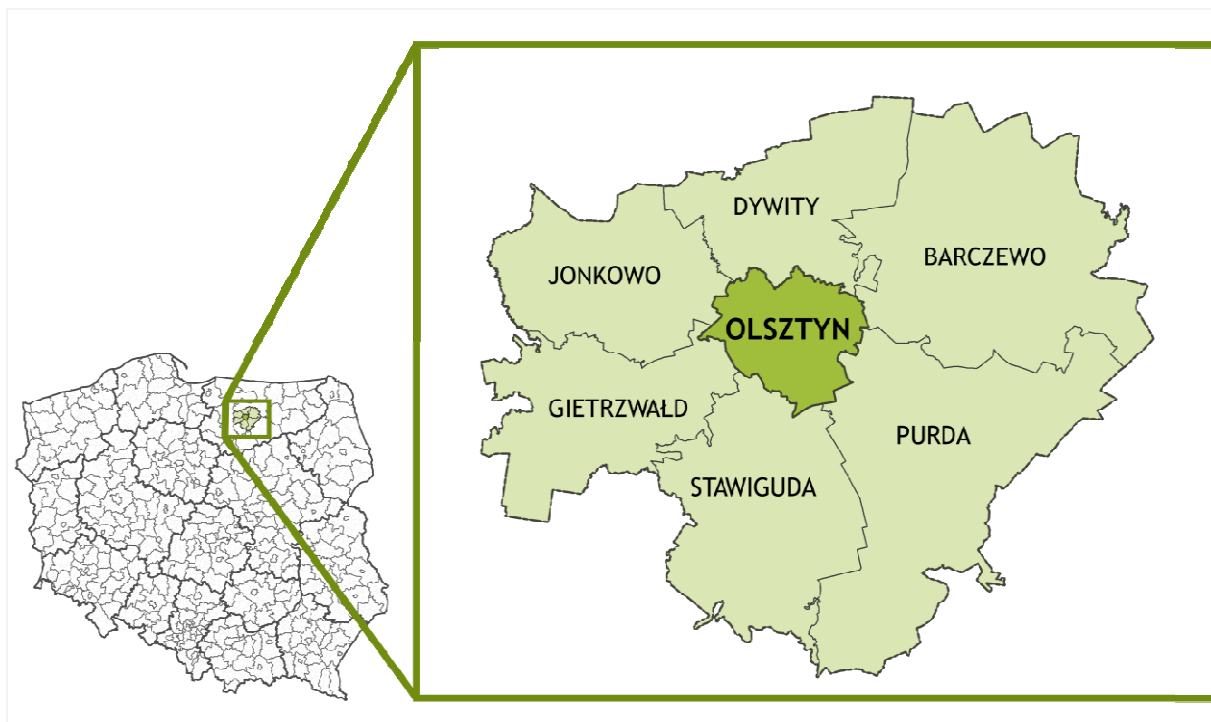
Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna to jedno z najistotniejszych powiązań funkcjonalnych gmin z pobliskim miejskim ośrodkiem wzrostu w województwie warmińsko-mazurskim. Obszar ten został wyznaczony zgodnie z dokumentem „*Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województwa*” na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Rozwoju). Współpraca jednostek powstała z przyczyn zintegrowanego prowadzenia polityki zrównoważonego rozwoju oraz zwiększenia możliwości wykorzystania środków unijnych i krajowych.

Podstawą prawną tej działalności jest *Porozumienie z dnia 11 maja 2015r. w sprawie współdziałania celem realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*. Za lidera i koordynatora zadań w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych gminy uznały Olsztyn.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

MOF Olsztyna tworzy miasto Olsztyn na prawach powiatu oraz 6 otaczających je gmin należących do powiatu olsztyńskiego:

- Barczewo,
- Dywity,
- Gietrzwałd,
- Jonkowo,
- Purda,
- Stawiguda.



Mapa 1. Położenie i podział administracyjny Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna

Źródło: Opracowanie na podstawie danych CODGiK

Łącznie wszystkie jednostki MOF Olsztyna zajmują 1450 km², co stanowi niecałe 6% powierzchni województwa warmińsko-mazurskiego. Według danych na 2015 rok (dane GUS), ponad 16% mieszkańców województwa zamieszkiwało miasto i gminy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

2 PARTYCYPACJA SPOŁECZNA



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Ze względu na charakter opracowywanego dokumentu, konsultacje społeczne stanowią niezwykle istotny element badania. Plan mobilności skupia się na potrzebach mieszkańców w zakresie mobilności. Tym samym, ze względu na istotną rolę aspektu społecznego, konsultacje były przeprowadzane na każdym etapie powstawania dokumentu, od początku i przez czas opracowywania planu. Podejście to sprzyja akceptacji społecznej i uzyskaniu wsparcia, a tym samym minimalizuje ryzyko i ułatwia realizację planu.

2.1 DZIAŁANIA W RAMACH PARTYCYPACJI SPOŁECZNEJ

Działania partycypacyjne zostały przygotowane zgodnie z uchwałą nr XXXIV/605/13 w sprawie określenia zasad i trybu przeprowadzania konsultacji społecznych z mieszkańcami Gminy Olsztyn, we współpracy z firmą Refunda Sp. z o.o., która opracowuje projekt „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”. Udział obywateli przewidziano w dwóch etapach - przed przystąpieniem do prac (jako konsultowanie założeń do dokumentu) oraz po opracowaniu projektu planu (umożliwiając składanie uwag i propozycji).

2.1.1 KONSULTOWANIE ZAŁOŻEŃ DO DOKUMENTU

Przed przystąpieniem do pracy postanowiono zapytać mieszkańców o ich problemy i pomysły związane z rozwojem mobilności. Dlatego też 10 października 2016 r. Prezydent Olsztyna wydał Zarządzenie o przeprowadzeniu konsultacji społecznych w sprawie „Założeń do planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”. Konsultacje odbyły się w dniach od 10 października do 6 listopada 2016 r. Organizatorzy założyli dotarcie do jak najszerszego grona osób zainteresowanych tematem, czyli do mieszkańców miasta Olsztyna, gmin: Barczewo, Dywity, Gietrzwałd, Jonkowo, Purda i Stawiguda oraz wszystkich zainteresowanych, korzystających z komunikacji na tym obszarze lub odczuwających jej oddziaływanie. Dlatego też konsultacje odbyły się także w pozostałych gminach MOF Olsztyna, zgodnie z zasadami i trybami przeprowadzania konsultacji społecznych w poszczególnych gminach.

Poinformowano interesariuszy o rozpoczęciu konsultacji wraz z zapewnieniem informacji na temat charakteru opracowywanego dokumentu, podaniem czasu i miejsca spotkań konsultacyjnych oraz danych potrzebnych do uzyskania dodatkowych informacji. Ogłoszenia miały miejsce 10.10.2016 r. Przybrały formę notki prasowej w lokalnych mediach oraz na stronach internetowych miasta i gmin. Zostały również udostępnione w formie plakatu informacyjnego na terenie Urzędu Miasta oraz urzędów gmin.

Szczegółowe informacje dotyczące konsultacji społecznych *Założeń do planu mobilności* zawiera raport z konsultacji społecznych, dostępny na stronie internetowej <http://www.konsultacje.olsztyn.eu/>.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

FORMULARZE DO SKŁADANIA WNIOSKÓW

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

Łącznie, w czasie trwania konsultacji, złożonych zostało 201 formularzy. Dokonano analizy wszystkich otrzymanych wniosków i opinii. Formularze wraz ze sposobem uwzględnienia wniosków znajdują się w załączniku nr 1 do raportu końcowego.

PLATFORMA KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Na stronie urzędu miasta - 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 założeń (pytania, wnioski i opinie).

ANKIETA

W ramach zbierania opinii społeczeństwa przeprowadzono ankietę, poprzez którą zainteresowani mogli ocenić mobilność Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna oraz podzielić się swoimi preferencjami komunikacyjnymi. Ankietyzacja przybrała formę badania CAWI - jako internetowa wersja ankiety zarówno z pytaniami zamkniętymi, jak i wymagającymi otwartej odpowiedzi. Adres udostępniono na Platformie Konsultacji Społecznych, na stronach internetowych miasta i gmin wchodzących w skład MOF Olsztyna oraz podczas spotkań konsultacyjnych. Opracowane wyniki ankiety zostały przedstawione w dalszej części dokumentu.

SPOTKANIA KONSULTACYJNE

W ramach działań diagnostycznych przeprowadzono spotkania konsultacyjne dotyczące założeń do opracowania planu. Na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna odbyły się 3 spotkania w dniach 24-26.10.2016 r. - kolejno w Urzędzie Miasta Olsztyna, Urzędzie Gminy Gietrzwałd oraz Urzędzie Miejskim w Barczewie. O organizację zadbali przedstawiciele firmy Refunda Sp. z o.o. wraz z lokalnymi władzami. 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.

Przebieg konsultacji społecznych został uwieczniony w postaci nagrań audio i wideo, a następnie opracowany jako protokoły ze spotkań.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

2.1.2 KONSULTOWANIE PROJEKTU DOKUMENTU

Sporządzony projekt „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025” został przedłożony do konsultacji społecznych. Konsultacje zostały przeprowadzone w Olsztynie oraz gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w trybie zgodnym z uchwałami w sprawie określenia zasad i trybu przeprowadzania konsultacji społecznych poszczególnych jednostek. Gmina Purda nie prowadziła konsultacji społecznych w zakresie konsultacji społecznych projektu dokumentu.

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.

Konsultacje zostały ogłoszone dnia 17 stycznia 2017 r. Ogłoszenia pojawiły się na Platformie Konsultacji Społecznych Miasta Olsztyna, stronach internetowych miast i gmin, a także w formie plakatów w kluczowych miejscach na terenie miast i wsi Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna.

Szczegółowe informacje dotyczące konsultacji społecznych projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”. zawiera raport z konsultacji społecznych, dostępny na stronie internetowej <http://www.konsultacje.olsztyn.eu/>.

FORMULARZE DO SKŁADANIA UWAG I WNIOSKÓW

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

Łącznie, w czasie trwania konsultacji, złożonych zostało 69 formularzy. Dokonano analizy wszystkich otrzymanych wniosków i opinii. Treści uwag z formularzy wraz ze sposobem uwzględnienia znajdują się w załączniku nr 1 do raportu z konsultacji społecznych.

PLATFORMA KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Na stronie urzędu miasta - Platforma Konsultacji Społecznych - pod adresem <http://www.konsultacje.olsztyn.eu/forum/> dedykowano oddzielną zakładkę w postaci forum,

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

na którym zainteresowane osoby mogły zamieszczać posty w sprawie projektu dokumentu (pytania, wnioski i opinie).

W czasie trwania konsultacji pojawiły się propozycje od jednego użytkownika, sformułowane w trzech postach. Propozycje te zostały skomentowane w raporcie z konsultacji społecznych.

SPOTKANIA KONSULTACYJNE

Kulminacyjnym punktem konsultacji społecznych były spotkania otwarte z mieszkańcami oraz interesariuszami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. Spotkania te odbyły się w dniach 6-10.02.2017 r. w:

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

O organizację zadbali przedstawiciele firmy Refunda Sp. z o.o. wraz z lokalnymi władzami. Podczas każdego ze spotkań w formie prezentacji multimedialnej przedstawiono projekt dokumentu, a następnie zachęcono do rozmowy na temat jego zawartości oraz podzielenia się swoimi uwagami.

Przebieg konsultacji społecznych został uwieczniony w postaci nagrań audio i wideo, a następnie opracowany jako protokoły ze spotkań, które zostały zawarte w raporcie z konsultacji społecznych.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

2.2 BADANIE CAWI

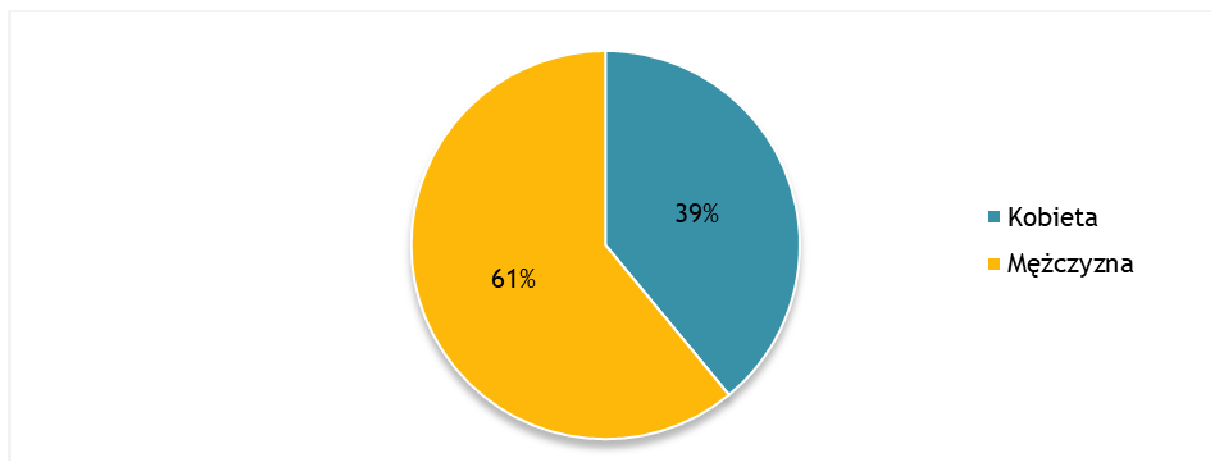
Badanie CAWI (ang. *Computer Assisted Web Interview*) polegało na umieszczeniu kwestionariusza ankietowego na stronie internetowej tak, aby był dostępny z poziomu przeglądarki internetowej. Respondent wypełniał ankietę z poziomu strony www, co zapewniało mu pełną anonimowość. Badanie miało charakter otwarty, tzn. każdy chętny mógł wziąć w nim udział - bez ograniczeń związanych ze stosowaniem próby reprezentatywnej. Przyjęty charakter wynikał z traktowania ankiety jako poszerzenia spotkań konsultacyjnych (na które też mógł przyjść każdy chętny, bez stosowania próby reprezentatywnej).

Ankieta została udostępniona za pośrednictwem Platformy Konsultacji Społecznych Miasta Olsztyna (www.konsultacje.olsztyn.eu) w dniach 10.10-06.11.2016 r. Umożliwiła ona zbadanie preferencji mieszkańców i ocenę mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna przez jej użytkowników, a także rozpoznaniu różnic w między opiniami mieszkańców miasta Olsztyna a opiniami mieszkańców pozostałych gmin tworzących obszar. Informacja o możliwości wypełnienia ankiety pojawiła się także na gruncie lokalnym gmin MOF Olsztyna oraz została przedstawiona podczas spotkań konsultacyjnych w sprawie „Założeń do planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”.

2.2.1 METRYCZKA

PLEĆ

W badaniu ankietowym za pośrednictwem strony internetowej udział wzięło 520 osób, co stanowi 0,22% mieszkańców MOF Olsztyna. Spośród nich mężczyźni stanowili 61% (317 osób), a kobiety - 39% (203 osoby).



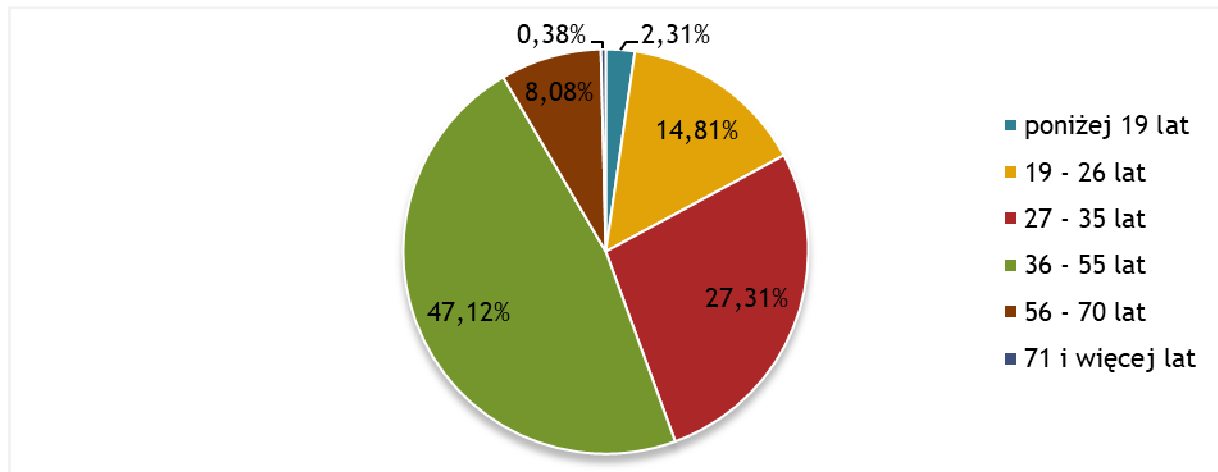
Wykres 1. Płeć respondentów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

WIEK

Niemal połowa respondentów (47,12%), to osoby w wieku od 36 do 55 lat. Kolejne dwie najliczniejsze grupy, to badani w przedziałach wiekowych 27-35 lat (27,31%) oraz 19-26 lat (14,81%). 8,08% odpowiadających to osoby pomiędzy 56. i 70. rokiem życia. W skrajnych przedziałach sumarycznie identyfikuje się około 3% mieszkańców MOF Olsztyna.

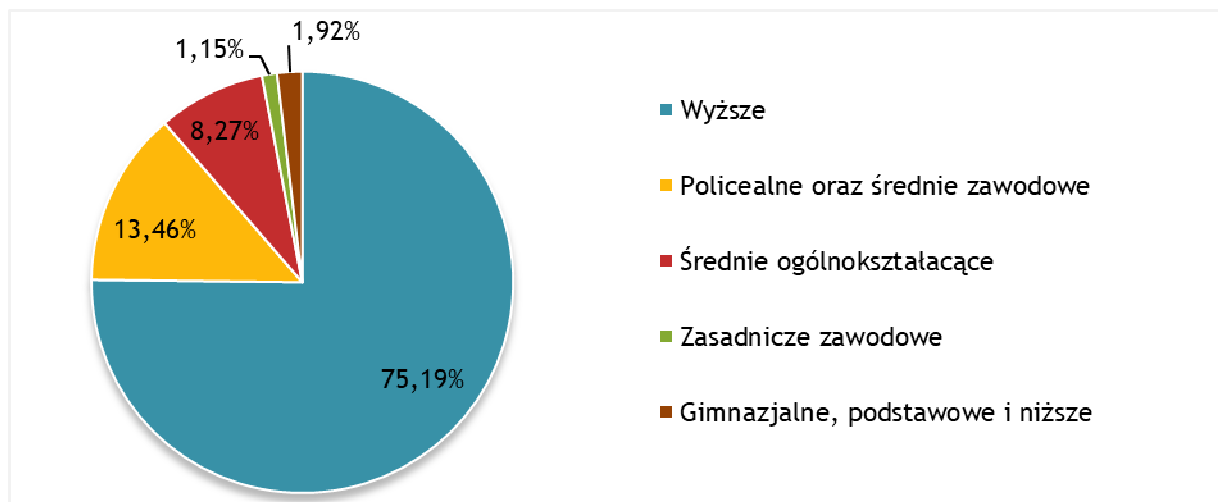


Wykres 2. Wiek respondentów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

WYKSZTAŁCENIE

75,19% ankietowanych to osoby o wykształceniu wyższym. Wykształcenie policealne oraz średnie zawodowe ma 13,46%, a edukację na liceum ogólnokształcącym zakończyło 8,27%. Osoby o wykształceniu zasadniczym zawodowym i niższym stanowią wspólnie ponad 3% ogółu respondentów.



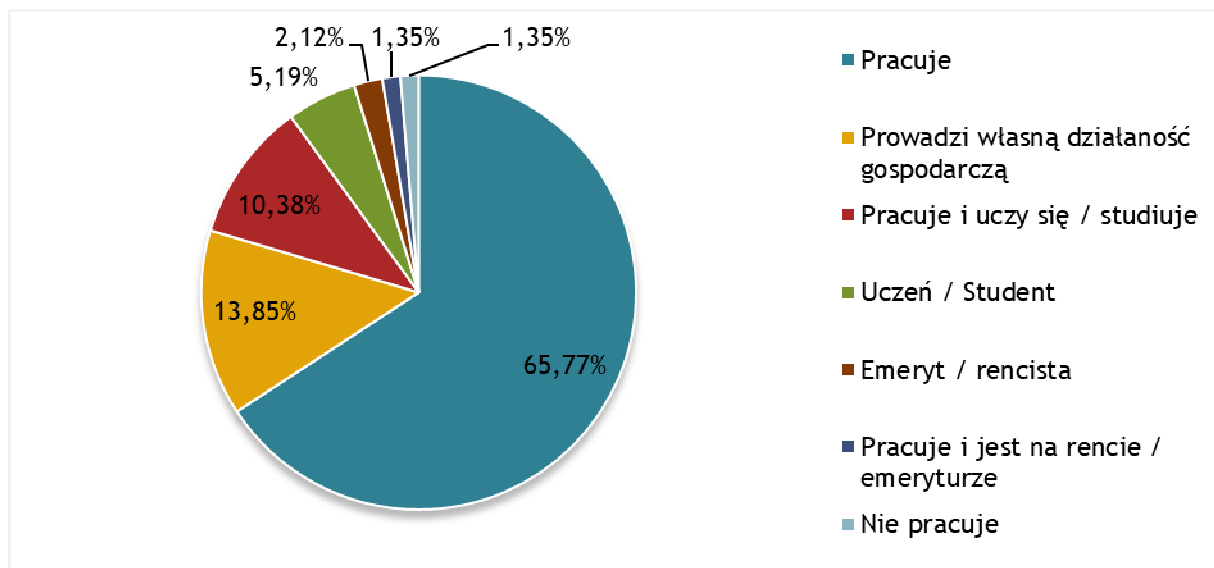
Wykres 3. Wykształcenie respondentów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

AKTYWNOŚĆ ZAWODOWA

Znacząca większość respondentów pozostaje aktywna zawodowo. Największa grupa, to osoby pracujące (65,77%), 10,38% pracuje i się uczy, a około 1,35% oprócz pracy korzysta z emerytury bądź renty. 13,85% z badanych osób prowadzi własną działalność. 2,12% ankietowanych to emeryci i renciści, a 1,35% - osoby niepracujące.

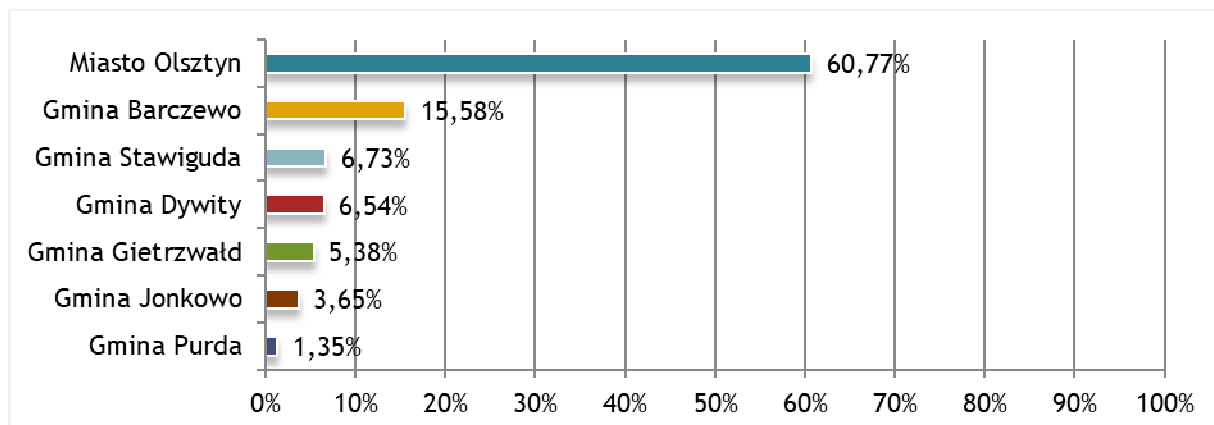


Wykres 4. Aktywność zawodowa respondentów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

MIEJSCE ZAMIESZKANIA

Najwięcej respondentów biorących udział w badaniu mieszka w mieście Olsztynie (60,77%). Mieszkańcy gminy Barczewo stanowili 15,58%. Podobna liczba odpowiadających (kolejno 6,73% i 6,54%) mieszka w Stawigudzie i Dywitach, a nieco mniej w Gietrzwałdzie (5,38%) i Jonkowie (3,65%). Najmniej - 1,35%, to mieszkańcy gminy Purda.



Wykres 5. Miejsce zamieszkania respondentów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

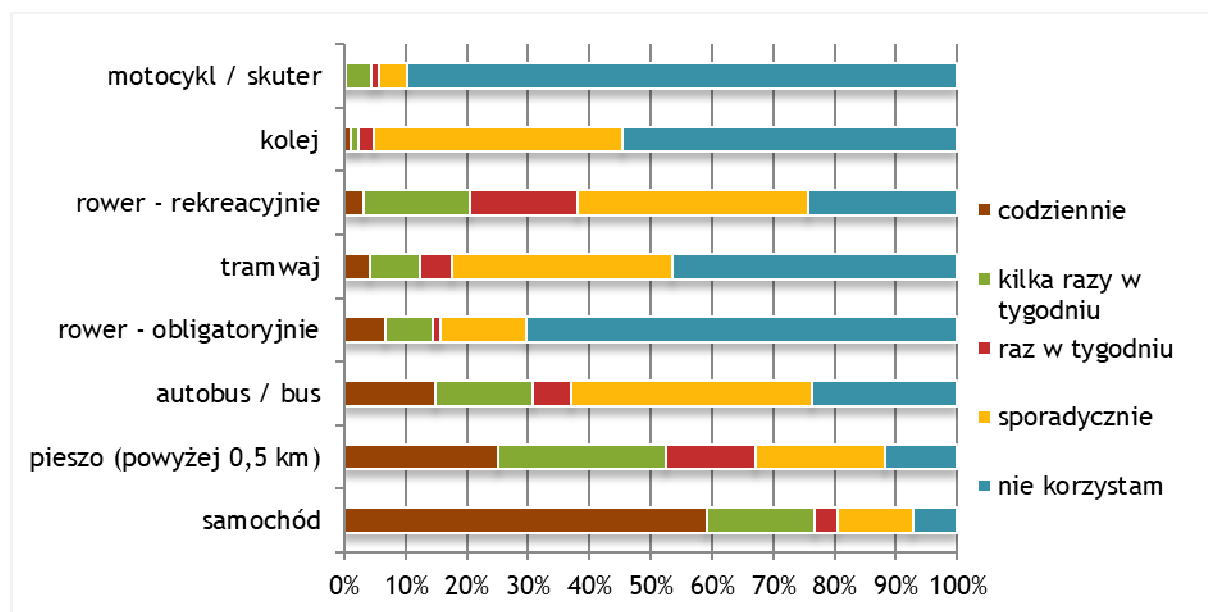
ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

2.2.2 ANALIZA WYNIKÓW

Zadano 16 pytań, na które złożyło się 27 pytań szczegółowych - zamkniętych oraz otwartych.

JAK CZĘSTO PODRÓŻUJE PAN/PANI PONIŻSZYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU?

W pierwszym pytaniu poddano ocenie częstotliwość korzystania z 7 sposobów przemieszczania się, przy czym rozróżniono jazdę na rowerze obowiązkową i rekreacyjną.



Wykres 6. Jak często podróżuje Pan/Pani poszczególnymi środkami transportu?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

W codziennych podróżach ankietowani najczęściej wykorzystują samochód (ok. 60% respondentów). Ponad 25% osób codziennie porusza się pieszo na dystansie powyżej pół kilometra. Około 15% respondentów korzysta codziennie z autobusów i busów, a tramwaj z taką samą częstotliwością wybiera ponad 4%. Niemal 7% osób dojeżdża co dzień na rowerze w celach obowiązkowych.

Prawie 90% osób nie jeździ motocyklem ani skuterem, a 70% nie wykorzystuje w ogóle roweru do jazdy obowiązkowej. Ponad 54% nie korzysta również nigdy z kolei, a nieco mniej - ponad 46% - z możliwości jazdy tramwajem.

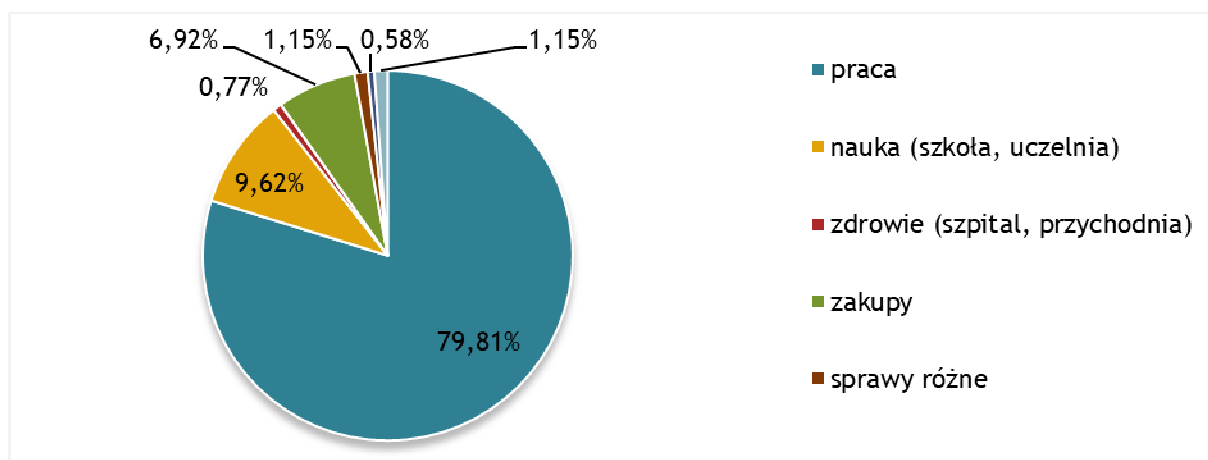
Pod względem popularności najwyżej plasuje się indywidualny transport samochodowy; jedynie nieco ponad 7% deklaruje zupełny brak wykorzystania tego środka transportu. Drugim co do częstotliwości wyboru jest ruch pieszy. W przypadku transportu zbiorowego, mieszkańcy częściej wybierają autobusy niż tramwaje.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

CO JEST DLA PANA/PANI NAJCZĘSTSZYM CELEM PODRÓŻY?

Ankietowani najczęściej przemieszczają się do miejsc obligatoryjnych - pracy (79,81%) i nauki (9,62%). Na zakupy najczęściej wybiera się niemal 7% badanych, a niecały 1% wybiera za cel podróży obiekty związane z opieką zdrowotną. Spośród innych padły odpowiedzi łączące podróże związane z odwożeniem dziecka, a następnie jazdą do pracy oraz załatwiania spraw różnych (po 1,15%). Najczęściej w celu zapewnienia dostępu do zainteresowań i rekreacji podróżuje niemal 0,6% respondentów.

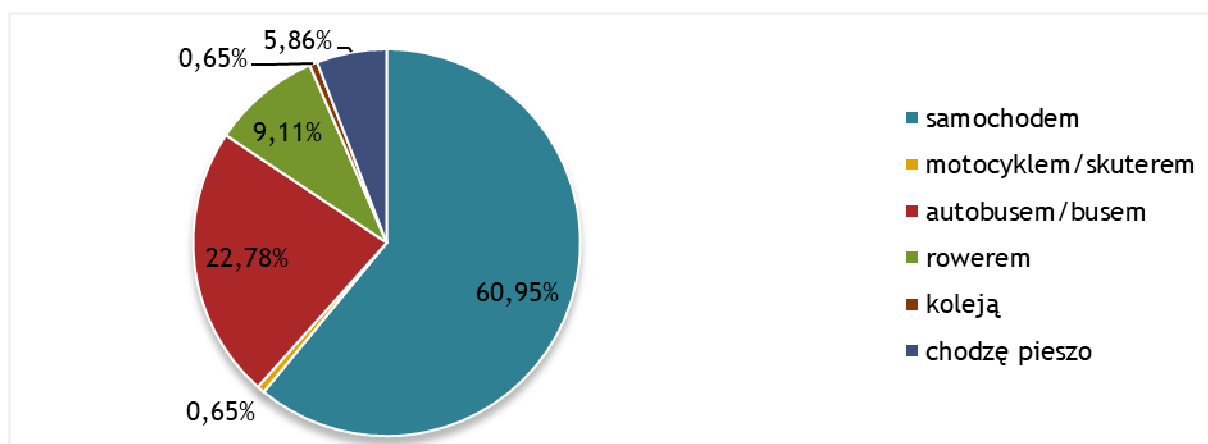


Wykres 7. Co jest dla Pana/Pani najczęstszym celem podróży?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

CZYM DOJEŹDŹA PAN/PANI DO MIEJSCA PRACY/NAUKI?

Na to pytanie odpowiadali respondenci, którzy za najczęstszy cel podróży podali miejsce pracy lub nauki. Wiodącą odpowiedzią był samochód (60,95%) i autobus lub bus (22,78%). Ponad 9% jeździ rowerem i niemal 6% chodzi w te miejsca pieszo. Znikomy udział notują podróże koleją i motocyklem bądź skuterem.



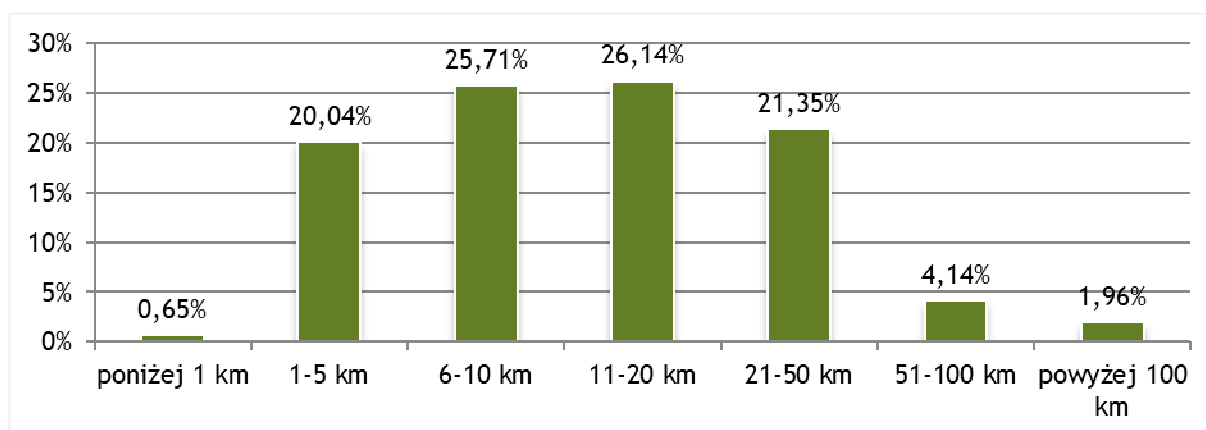
Wykres 8. Czym dojeżdża Pan/Pani do miejsca pracy/nauki?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

JAKI DYSTANS DZIENNIE POKONUJE PAN/PANI W ZWIĄZKU Z PRACĄ/NAUKĄ?

Na wybór środka transportu w codziennych podróżach do pracy i miejsca nauki wpływa odległość od miejsca zamieszkania do tych punktów. Najwięcej osób pokonuje w tym celu dystans pomiędzy 6 i 10 km (25,71%) oraz 11-20 km (26,14%). Łącznie ponad 27% odpowiadających dojeżdża ponad 20 km do pracy lub szkoły. 20,04% - pokonuje dziennie odległości w przedziale od 1 do 5 km, natomiast dla 0,65% badanych są to odległości do 1 km.

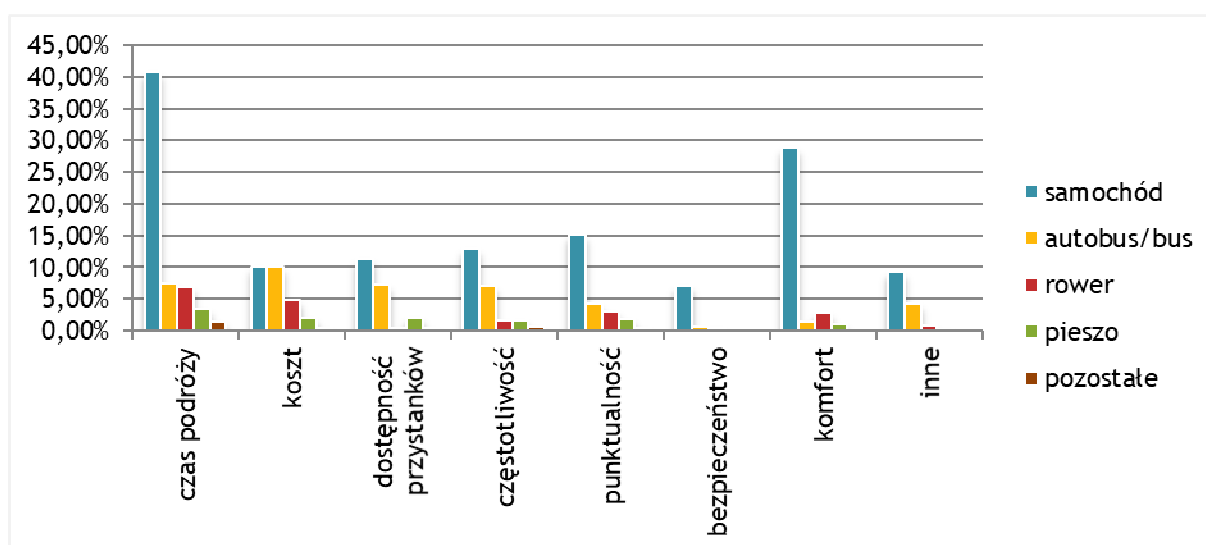


Wykres 9. Jaki dystans dziennie pokonuje Pan/Pani w związku z pracą/nauką?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

CO W GŁÓWNIJ MIERZE WPŁYWA NA PANA/PANI WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU?

W kolejnym pytaniu respondenci określali, co definiuje ich wybór środka transportu. Można było wskazać do trzech odpowiedzi, więc wartości w poszczególnych kategoriach nie sumują się do 100%.



Wykres 10. Co w głównej mierze wpływa na Pana/Pani wybór środka transportu?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Pomimo korków w Olsztynie, to właśnie samochód jest najczęściej wybierany ze względu na czas podróży, ponieważ przy dużym natężeniu ruchu porusza się z podobną prędkością, jak autobus czy bus, ale nie ma w tym przypadku czasu oczekiwania na przystanku. Jak pokazują wyniki badania, samochód, jako środek transportu, wygrywa również ze względu na komfort oraz punktualność.

Z kolei komunikacja publiczna jest wybierana najczęściej ze względu na koszt oraz czas podróży. Na komunikację autobusową najczęściej decydują się respondenci, którym lokalizacja przystanków umożliwia względnie sprawną i bezpośrednią podróż. Rower najczęściej wybierają osoby, którym zależy na bezkosztowym, sprawnym i punktualnym dotarciu do celu podróży. Wskazują oni również korzyści dla zdrowia. Piesze podróże są wybierane najczęściej przez osoby, które dziennie pokonują maksymalnie 6 kilometrów, więc uważają, że pokonywane odległości są zbyt małe aby przemieszczać się samochodem czy autobusem.

Spośród innych czynników, mających wpływ na wybór środka transportu, najczęściej wymieniane były przede wszystkim:

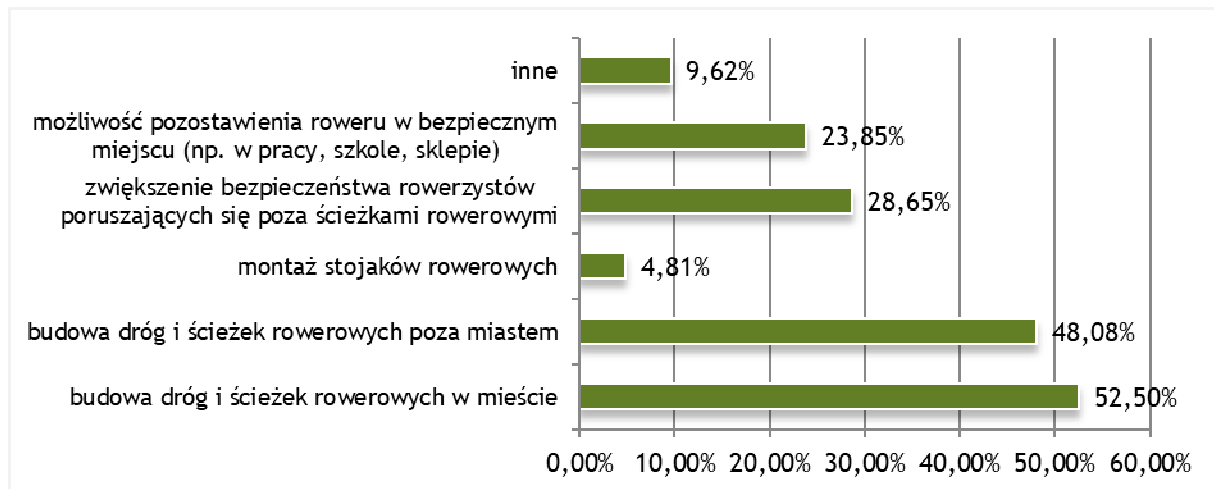
- brak alternatywy - tutaj zazwyczaj wybór samochodu argumentowano brakiem dogodnej komunikacji publicznej,
- wykorzystywanie samochodu do pracy,
- brak samochodu lub prawa jazdy - była to odpowiedź wskazywana przez osoby jeżdżące autobusem lub busem,
- niedogodności związane z przemieszczaniem się i parkowaniem w Olsztynie - brak parkingów P&R sprawia, że mieszkańcy całą podróż odbywają samochodem, nie mając możliwości zmiany środka lokomocji na transport publiczny na obrzeżach miasta,
- elastyczność - w tym przypadku konieczność odwiezienia dzieci do szkoły w drodze do pracy przesądza o wyborze samochodu,
- zdrowie i ekologia - odpowiedź wskazywana głównie przez osoby wybierające rower.

KTÓRE Z PONIŻSZYCH DZIAŁAŃ WG PANI/PANA SĄ NAJPILNIEJSZE DO REALIZACJI CELEM USPRAWNIAENIA TRANSPORTU ROWEROWEGO NA TERENIE GMINY?

Ankietowanych zapytano także o działania, które według nich najszybciej usprawniłyby transport rowerowy - każdy mógł wskazać maksymalnie dwie odpowiedzi.

Zdecydowanie najczęściej wskazywano na uzupełnienie podstawowej infrastruktury, czyli budowę ciągów rowerowych w mieście (52,5%) i poza nim (48,08%). Mieszkańcy liczą też na zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów na drogach - w przypadku gdy takich ścieżek nie ma (28,65%). W celu usprawnienia komunikacji rowerowej, istotna jest też możliwość pozostawienia roweru w bezpiecznym miejscu (23,85%) oraz montaż stojaków (4,81%). Ponad 3% ogółu respondentów stwierdziło, że nie widzi potrzeby podejmowania jakichkolwiek działań, a 6,54% wymieniło własne pomysły, takie jak usprawnienia sygnalizacji świetlnej, budowę obwodnicy czy remonty ulic i chodników. Pojedyncze osoby podkreśliły między innymi istotność zapewnienia ciągłości ciągów rowerowych, konieczność edukacji rowerzystów i kierowców oraz wprowadzenie rowerów miejskich.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA



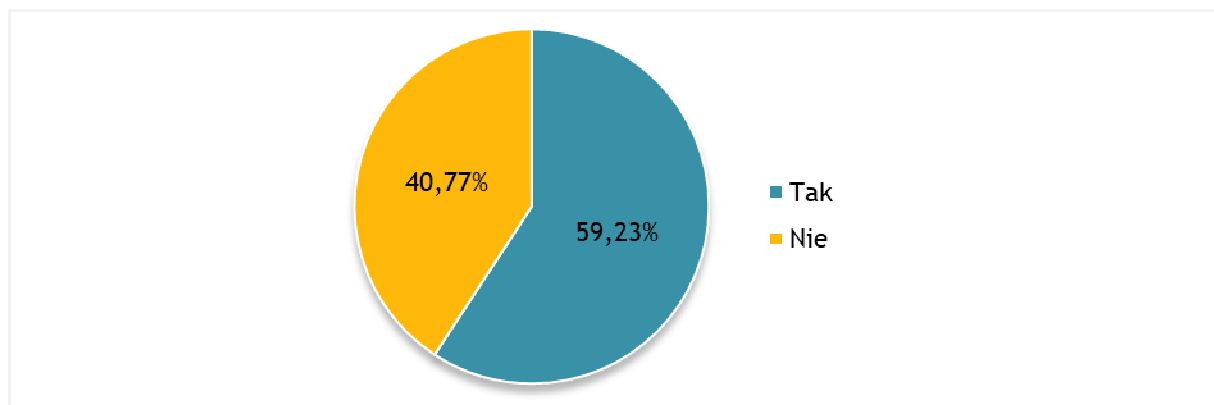
Wykres 11. Które z poniższych działań wg Pani/Pana są najpilniejsze do realizacji celem usprawnienia transportu rowerowego na terenie gminy?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

CZY KORZYSTA PAN/PANI Z KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ W OLSZTYNIE?

Ze wskazań respondentów wynika, że niemal 60% z nich korzysta z komunikacji publicznej w Olsztynie.

Te osoby przystąpiły do kolejnego pytania oceniając transport zbiorowy w pięciu aspektach.



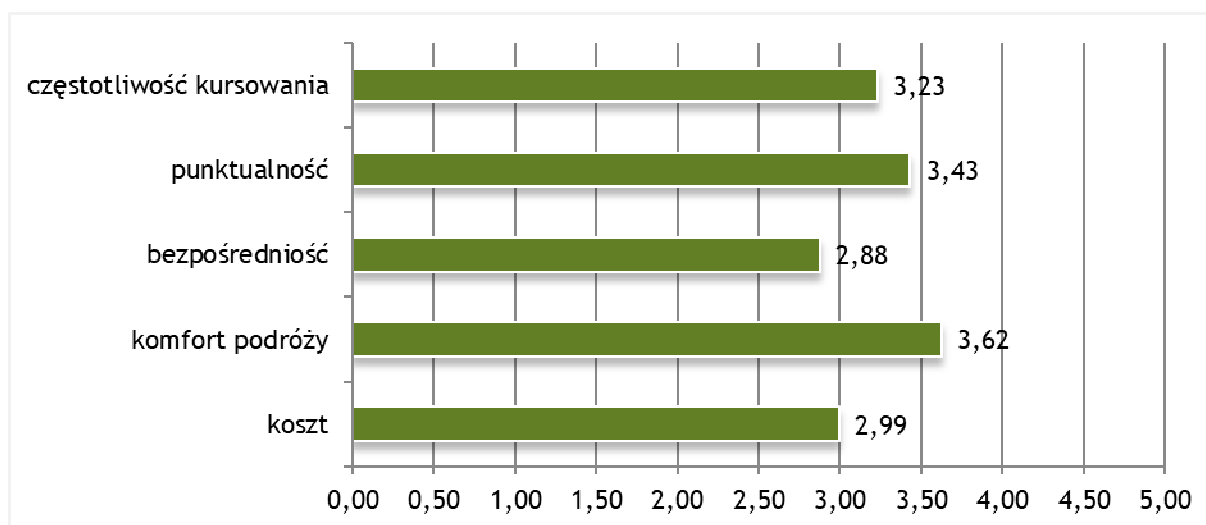
Wykres 12. Czy korzysta Pan/Pani z komunikacji publicznej w Olsztynie?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

JAK OCENIA PAN/PANI KOMUNIKACJĘ PUBLICZNĄ W OLSZTYNIE?

Ankietowani, którzy korzystają z komunikacji publicznej w Olsztynie, zostali poproszeni o jej ocenę pod kątem pięciu cech: częstotliwości, punktualności, bezpośredniości, komfortu oraz kosztu. Każda ocena zawierała się w przedziale od 1 do 5, gdzie 1 oznacza bardzo źle, a 5 - bardzo dobrze. Spośród wszystkich odpowiedzi obliczono średnią dla każdej cechy.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA



Wykres 13. Jak ocenia Pan/Pani komunikację publiczną w Olsztynie?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Wszystkie cechy uzyskały średnią ocenę ponad przeciętną. Najwyżej oceniono komfort podróży, kolejno punktualność i częstotliwość. Średnią poniżej 3 uzyskały bezpośredniość i koszt.

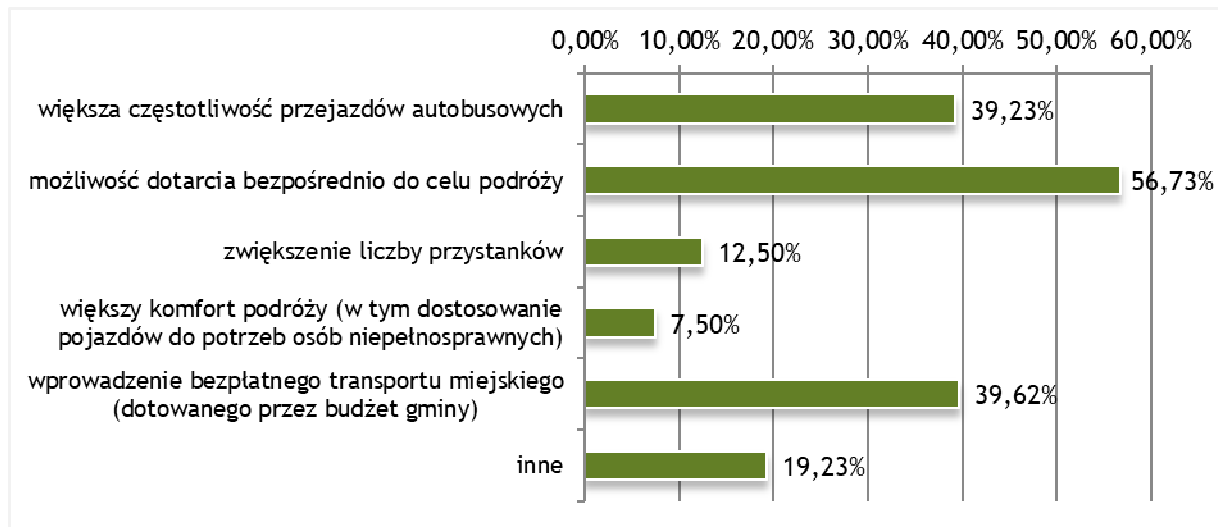
CO ZACHĘCIŁOBY PANA/PANIĄ DO CZĘSTSZEGO KORZYSTANIA (LUB ROZPOCZĘCIA KORZYSTANIA) Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ/PODMIEJSKIEJ?

W tym pytaniu respondenci, którzy korzystają lub nie korzystają z komunikacji publicznej, mogli wskazać minimum jedną odpowiedź spośród proponowanych. Najsilniej podkreślano bezpośredniość (56,73%), kolejno wprowadzenie bezpłatnego transportu (39,62%) oraz zwiększenie częstotliwości przejazdów (39,23%). 12,5% osób wskazało na zwiększenie liczby przystanków, a 7,5% - na zwiększenie komfortu podróży i dostosowanie do niepełnosprawnych.

Ponadto 19,23% respondentów wskazało możliwość samodzielnego wpisania odpowiedzi. Wśród nich najczęściej pojawiały się głosy mówiące o rozszerzeniu obszaru działania komunikacji - zarówno istniejącej na terenie Olsztyna, jak i wprowadzaniu takiej w gminach ościennych (5,19% ogółu ankietowanych). Podobna liczba odpowiadających (5%) nie zmieni swojego braku zainteresowania komunikacją publiczną bez względu na podjęte działania. Pojawiły się również pojedyncze wskazania, m.in.:

- sprawniejsze przesiadki, z uwzględnieniem parkingów P&R,
- zmiana cen biletów,
- skrócenie czasu przejazdu komunikacji publicznej,
- punktualność i zgodność z rozkładem jazdy,
- dopasowanie kursów do miejsc i godzin pracy,
- zwiększenie dostępu do przystanków.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

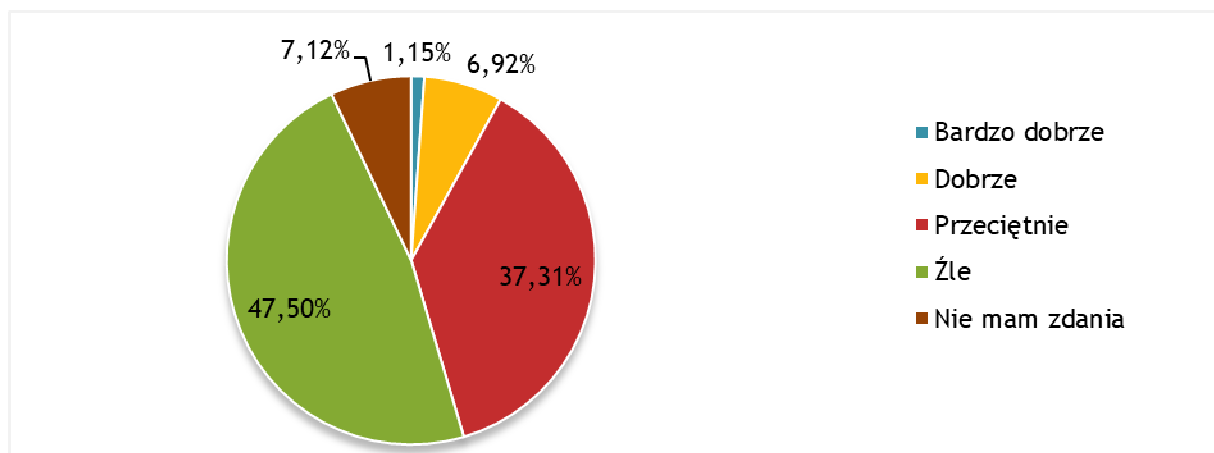


Wykres 14. Co zachęciłoby Pana/Panią do częstszego korzystania (lub rozpoczęcia korzystania) z komunikacji?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

JAK OCENIA PAN/PANI DOSTĘPNOŚĆ PARKINGÓW (MOŻLIWOŚĆ ZAPARKOWANIA) NA TERENIE OLSZTYNA?

Według ankietowanych, Olsztyn przejawia poważne niedobory miejsc parkingowych. Jedynie 8,08% uważa, że możliwość zaparkowania w mieście jest bardzo dobra lub dobra. Z kolei niemal połowa oceniła dostępność parkingów jako złą.



Wykres 15. Jak ocenia Pan/Pani dostępność parkingów (możliwość zaparkowania) na terenie Olsztyna?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Osoby, które określiły dostępność parkingów jako złą poproszono, aby wskazały lokalizacje, w których brakuje parkingów. Umożliwiono zapisywanie wielu propozycji. Tabela poniżej zawiera najczęściej występujące odpowiedzi. Procentowo określono udział wybranej odpowiedzi w liczbie osób, które wskazały dostępność parkingów jako złą.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Tabela 2. Lokalizacje, w których brakuje parkingów

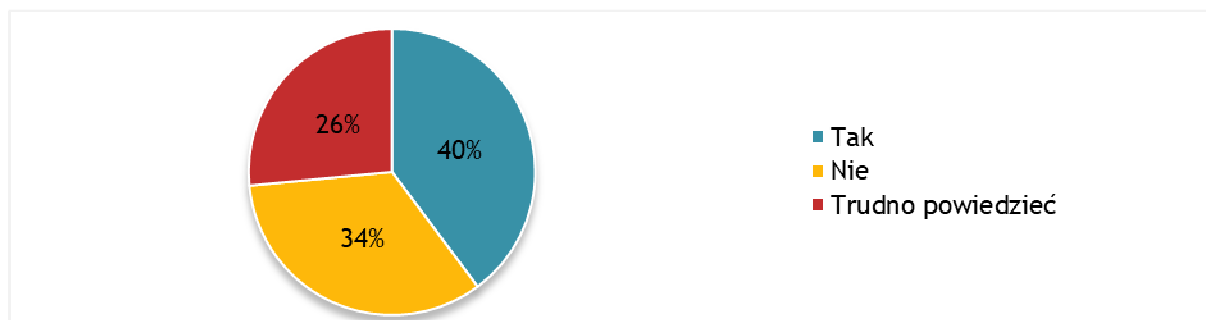
Odpowiedź	Udział odpowiedzi [%]
Centrum, Stare Miasto, Śródmieście	55,06
Wszędzie	9,72
Okolice szpitali	8,10
Urzędy i miejsca użyteczności publicznej	7,69
Okolice dworców PKP	6,88
Zatorze	5,26
Jaroty	3,64
Pętle autobusowe i tramwajowe, P&R	3,64

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Jako najgorzej wyposażony w infrastrukturę parkingową, najczęściej wymieniano obszar centrum - szczególnie dzielnicę Śródmieście oraz jej część - Stare Miasto. Stanowiło to ponad połowę wskazań. Niemal co dwunasta osoba za niedostatecznie zaopatrzone w miejsca parkingowe wymieniła okolice szpitali, nieco mniej wskazań było na pobliza urzędów i miejsc użyteczności publicznej. Spora grupa zauważyła brak parkingów w okolicach dworców. Spośród osiedli największe braki w liczbie miejsc parkingowych respondenci obserwują na Zatorzu oraz Jarotach. Kilka osób wskazało też na niedostateczną liczbę miejsc przy pętlach komunikacji publicznej i parkingów typu P&R.

CZY PRZYJEŹDZAJĄC DO OLSZTYNA SWOIM SAMOCHODEM SKŁONNA/Y BYŁABY/BYŁBY PANI/PAN GO ZOSTAWIĆ NA PARKINGU PRZESIADAJĄC SIĘ NA ROWER MIEJSKI LUB NA INNY ŚRODEK KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ?

Nawiązując do idei parkingów typu Park&Ride oraz Bike&Ride, poproszono ankietowanych o rozważenie możliwości skorzystania z takiej opcji. Odpowiedzi są relatywnie wyrównane, chociaż więcej osób (40%) przyznało, że wykorzystałoby taką infrastrukturę.



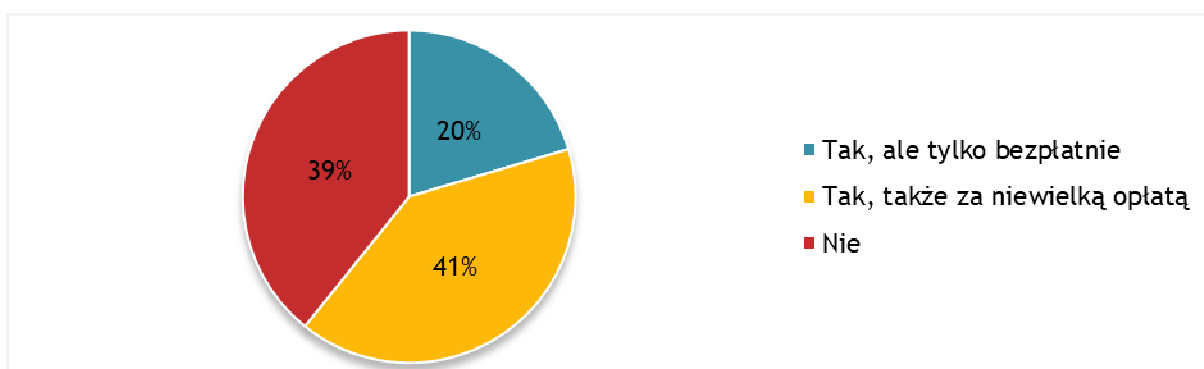
Wykres 16. Czy przyjeżdżając do Olsztyna swoim samochodem skłonna/y byłaby/byłby Pani/Pan do zostawić na parkingu przesiadając się na rower miejski lub na inny środek komunikacji miejskiej?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

CZY JEST PAN/PANI ZAINTERESOWANY/A KORZYSTANIEM Z ROWERU MIEJSKIEGO, UDOSTĘPNIANEGO NA ZASADZIE WYPOŻYCZANIA?

Rower miejski to rodzaj transportu w mieście, realizowany ogólnodostępnymi rowerami, udostępnianymi na zasadzie wypożyczenia na stacjach rozmieszczonych na całym obszarze jego funkcjonowania. Zapytano mieszkańców MOF Olsztyna czy korzystaliby z takiego rozwiązania, gdyby pojawiło się w Olsztynie. Ponad 60% badanych przyznało, że byłiby zainteresowani korzystaniem z roweru miejskiego, przy czym 20% osób zaznaczyło, że wykorzystałaby taką możliwość tylko wtedy, gdyby była bezpłatna.

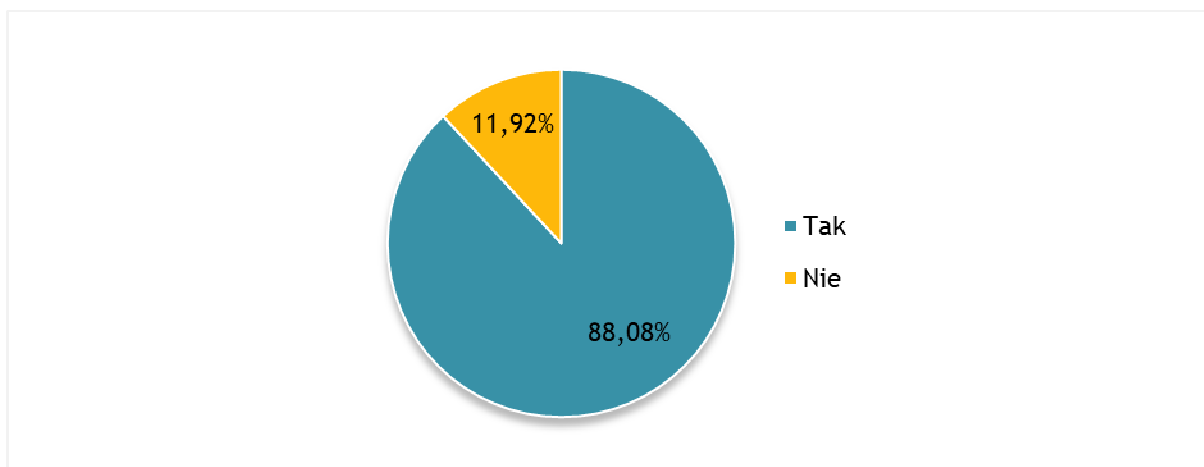


Wykres 17. Czy jest Pan/Pani zainteresowany/a korzystaniem z roweru miejskiego, udostępnianego na zasadzie wypożyczenia?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

CZY WG PANA/PANI W OLSZTYNIE WYSTĘPUJĄ UCIAŻLIWE KORKI?

Ponad 88% respondentów zauważa w Olsztynie problem uciążliwych korków.



Wykres 18. Czy wg Pana/Pani w Olsztynie występują uciążliwe korki?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Ankietowani, którzy odpowiedzieli twierdząco na to pytanie, zostali poproszeni o wskazanie miejsc, gdzie zjawisko kongestii jest najbardziej zauważalne. Poniżej przedstawiono najczęściej wymieniane odpowiedzi.

Tabela 3. Najczęściej wymieniane miejsca występowania korków

Miejsce	Udział odpowiedzi [%]
centrum	20,96
Kościuszki	17,69
Sikorskiego	16,59
wszędzie	13,32
Dworcowa	12,88
Piłsudskiego	11,35
Towarowa	8,73
Bałtycka	7,86
Limanowskiego	7,86
Artyleryjska	7,64
Leonharda	7,21
Lubelska	6,33
Partyzantów	5,68
skrzyżowania z torowiskami tramwajowymi	5,24
Plac Bema	5,02
Pstrowskiego	4,80
Pieniężnego	4,59
Tuwima	4,59
Zatorze	4,59
Wojska Polskiego	4,37

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

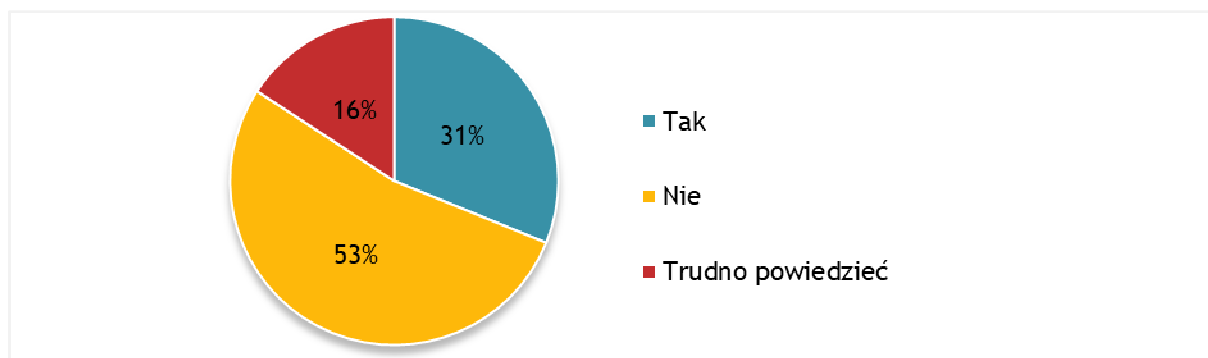
Odpowiadający wskazywali zarówno obszary o różnej powierzchni, jak i konkretne ulice bądź skrzyżowania, stąd warto zaznaczyć, że niektóre odpowiedzi zawierają się w sobie. Najczęściej wymieniano centrum miasta - taka odpowiedź stanowiła 20,96% ogółu. 13,32% osób stwierdziło, że całe miasto Olsztyn cierpi na silne zjawisko kongestii. Za miejsca generujące korki uznano skrzyżowania z torowiskami tramwajowymi, szczególnie poprzez zlikwidowanie lewoskrętów. Poza tymi miejscami wymieniono również szereg ulic i skrzyżowań. Do najczęściej wymienianych należą ulice: Kościuszki, Sikorskiego, Dworcowa i Piłsudskiego.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

CZY JEST PANI/PAN ZWOLENNIKIEM WYŁĄCZENIA RUCHU SAMOCHODOWEGO W CENTRACH MIAST?

Respondenci zostali także zapytani o opinię na temat, coraz bardziej popularnego w Polsce i Europie, wyłączenia ruchu samochodowego w centrach miast.

53% ankietowanych jest przeciwnych takiemu przedsięwzięciu. Z kolei 31% popiera pomysł, a 16% jest niezdecydowanych.



Wykres 19. Czy jest Pani/Pan zwolennikiem wyłączenia ruchu samochodowego w centrach miast?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

CO PANA/PANI ZDANIEM STANOWI GŁÓWNY PROBLEM TRANSPORTOWY OLSZTYNA?

Wśród odpowiedzi dotyczących głównego problemu transportowego Olsztyna poruszonych zostało wiele kwestii. Często ankietowani wskazywali na więcej niż jeden obszar problemowy. Poniżej przedstawiono zestawienie najczęściej poruszanych aspektów.

Tabela 4. Co Pana/Pani zdaniem stanowi główny problem transportowy Olsztyna?

Problem	Udział odpowiedzi [%]
Niedostosowana sygnalizacja świetlna	27,31
Tramwaje i ich uprzywilejowanie	15,38
Brak obwodnicy	14,04
Korki	14,04
Brak parkingów typu Park&Ride	9,04
Niedostateczny poziom zarządzania i prowadzenia polityki transportowej przez władze miasta	8,27
Słaba sieć autobusowa, niska częstotliwość lub brak bezpośrednich połączeń	7,88
Zły stan dróg	7,31
Brak połączeń bądź niskiej jakości połączenia z gmin do Olsztyna	7,31

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

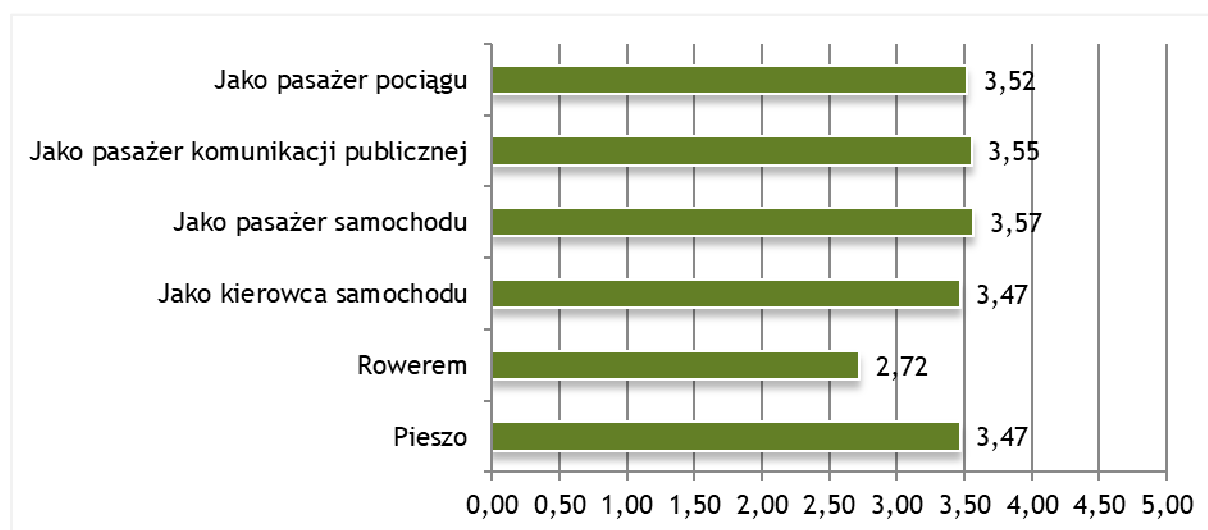


ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

27,31% ogółu respondentów jako jeden z głównych problemów wskazało niedostosowaną sygnalizację świetlną - w sprecyzowanych odpowiedziach wskazywano na utrudnienia wynikające z braku tzw. „zielonej fali” dla samochodów, uprzywilejowania tramwajów, utrudnienia dla pieszych i rowerzystów. 15,38% osób odpowiedziało, że problemem są tramwaje i związane z nimi utrudnienia dla komunikacji kołowej (np. likwidacja lewoskrętów czy zmniejszenie szybkości przemieszczania się autobusem poprzez wprowadzenie priorytetów dla tramwaju). Podobna liczba odpowiedzi (14,04%) dotyczyła problemu braku obwodnicy, który generuje pośrednie skutki w postaci zatłoczonego centrum i wprowadzaniu tranzytu do miasta. Jako problemy wskazywano także: ogólne zatłoczenie miasta (14,04%), brak parkingów Park&Ride (9,04%), sieć autobusową nieodpowiadającą zapotrzebowaniu zarówno mieszkańców miasta, jak i gmin MOF Olsztyna (odpowiednio 7,88% i 7,31%) oraz zły stan dróg (7,31%). Ponadto część respondentów negatywnie oceniła prowadzenie polityki transportowej przez władze miasta (8,27% ogółu respondentów).

CZY CZUJE SIĘ PANI/PAN BEZPIECZNIE PODCZAS PORUSZANIA SIĘ NA OBSZARZE MOF OLSZTYNA?

Ankietowani ocenili swoje bezpieczeństwo w różnej roli podróżującego posługując się skalą od 1 do 5, gdzie 1 oznacza zdecydowanie nie, a 5 - zdecydowanie tak.



Wykres 20. Czy czuje się Pani/Pan bezpiecznie podczas poruszania się na obszarze MOF Olsztyna?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Najbezpieczniej, według respondentów, można czuć się w Olsztynie jako pasażer pojazdu - kolejno: samochodu, komunikacji publicznej i pociągu. Relatywnie bezpiecznie czują się też osoby piesze i kierowcy samochodów. Spośród odpowiedzi wyróżnia się komunikacja rowerowa - według respondentów jako najmniej bezpieczna spośród wymienionych wariantów.

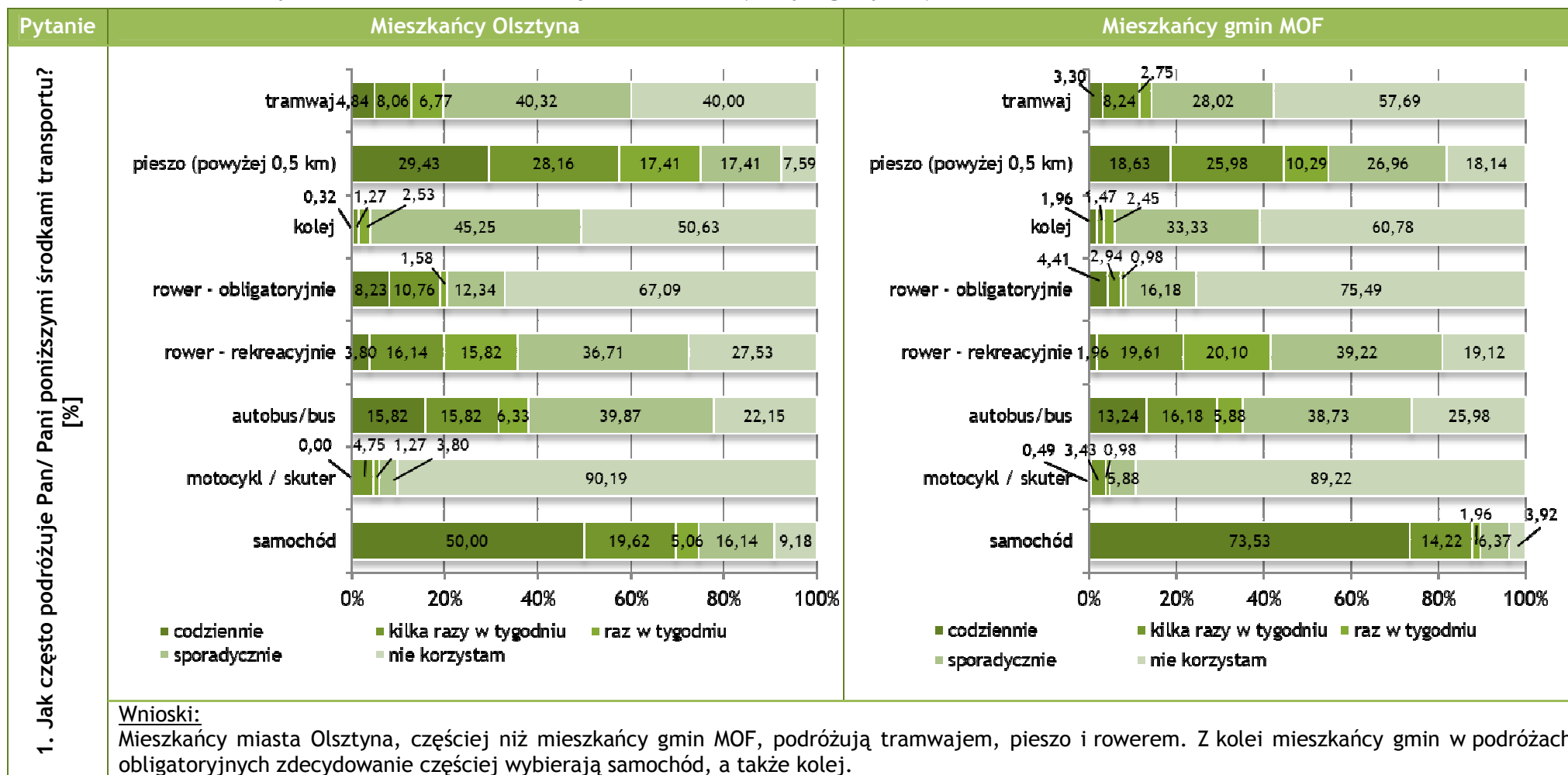
ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

WYNIKI W PODZIALE NA OLSZTYN I GMINY MOF

Poniższa tabela zawiera wykresy do każdego pytania ankietowego w podziale na mieszkańców Olsztyna oraz mieszkańców gmin MOF. Pozwoli to pokazać różnice w potrzebach związanych z mobilnością w zależności od miejsca zamieszkania. Wnioski pod każdą parą wykresów mają na celu wykazanie specyfiki preferencji podróży w podziale na miasto Olsztyn i gminy MOF.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Tabela 5. Zestawienie wyników badań w zależności od miejsca zamieszkania (Olsztyn i gminy MOF)



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

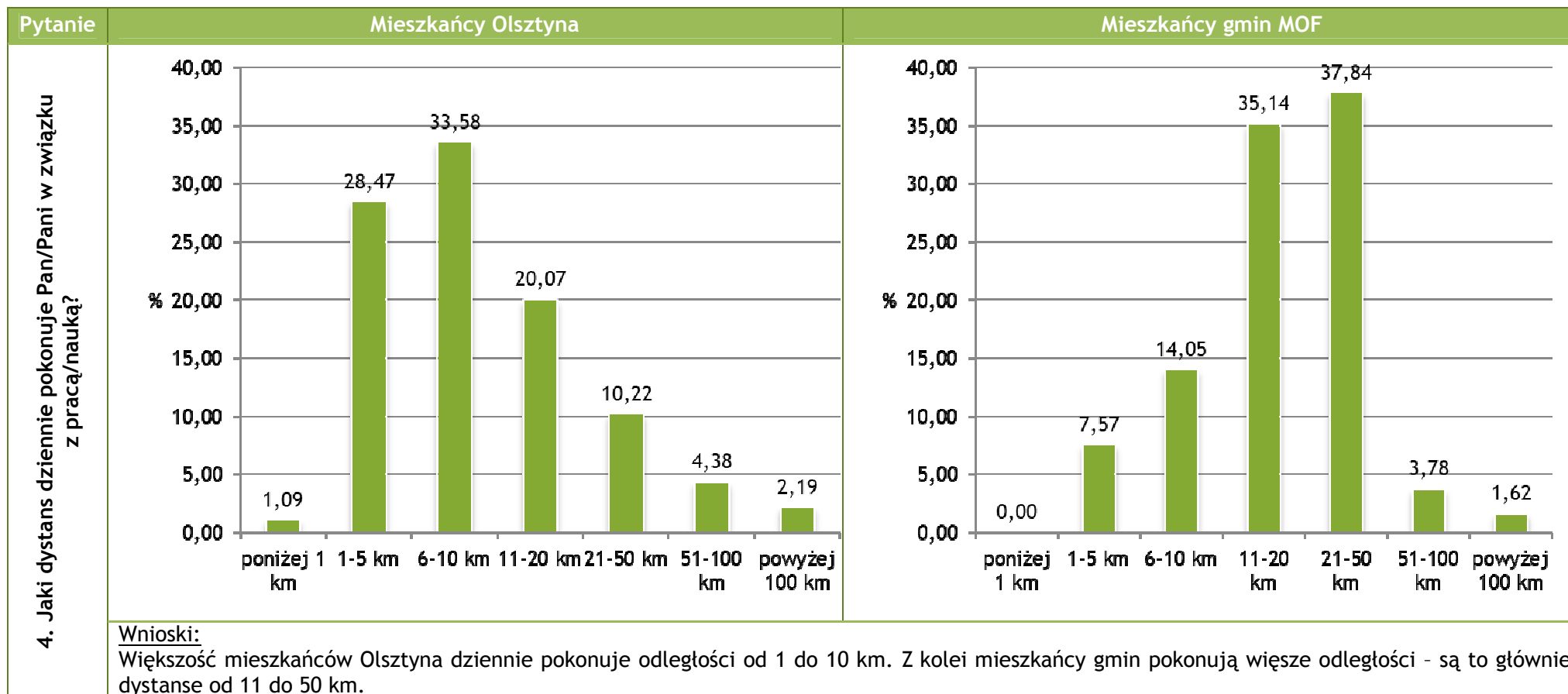
Pytanie	Mieszkańcy Olsztyna	Mieszkańcy gmin MOF																								
2. Co dla Pana/Pani jest najczęstszym celem podróży?	<table border="1"> <caption>Wykres kołowy: Mieszkańcy Olsztyna</caption> <thead> <tr> <th>Przeznaczenie</th> <th>Procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>praca</td> <td>77,53%</td> </tr> <tr> <td>nauka (szkoła, uczelnia)</td> <td>9,81%</td> </tr> <tr> <td>zdrowie (szpital, przychodnia)</td> <td>1,27%</td> </tr> <tr> <td>zakupy</td> <td>6,33%</td> </tr> <tr> <td>inne</td> <td>5,06%</td> </tr> </tbody> </table>	Przeznaczenie	Procent	praca	77,53%	nauka (szkoła, uczelnia)	9,81%	zdrowie (szpital, przychodnia)	1,27%	zakupy	6,33%	inne	5,06%	<table border="1"> <caption>Wykres kołowy: Mieszkańcy gmin MOF</caption> <thead> <tr> <th>Przeznaczenie</th> <th>Procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>praca</td> <td>81,37%</td> </tr> <tr> <td>nauka (szkoła, uczelnia)</td> <td>9,31%</td> </tr> <tr> <td>zdrowie (szpital, przychodnia)</td> <td>0,00%</td> </tr> <tr> <td>zakupy</td> <td>7,84%</td> </tr> <tr> <td>inne</td> <td>1,47%</td> </tr> </tbody> </table>	Przeznaczenie	Procent	praca	81,37%	nauka (szkoła, uczelnia)	9,31%	zdrowie (szpital, przychodnia)	0,00%	zakupy	7,84%	inne	1,47%
Przeznaczenie	Procent																									
praca	77,53%																									
nauka (szkoła, uczelnia)	9,81%																									
zdrowie (szpital, przychodnia)	1,27%																									
zakupy	6,33%																									
inne	5,06%																									
Przeznaczenie	Procent																									
praca	81,37%																									
nauka (szkoła, uczelnia)	9,31%																									
zdrowie (szpital, przychodnia)	0,00%																									
zakupy	7,84%																									
inne	1,47%																									
	<p>Wnioski: Rozkład celów podróży jest podobny. Wszystkie wskazania dotyczące podróży do szpitala czy przychodni pochodzą od mieszkańców Olsztyna. Oni także częściej wskazywali cele inne od wymienionych, w tym tzw. podróże łączone (odwożenie dziecka do szkoły, a następnie podróż do miejsca pracy) lub przemieszczanie się o charakterze rekreacyjnym.</p>																									

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

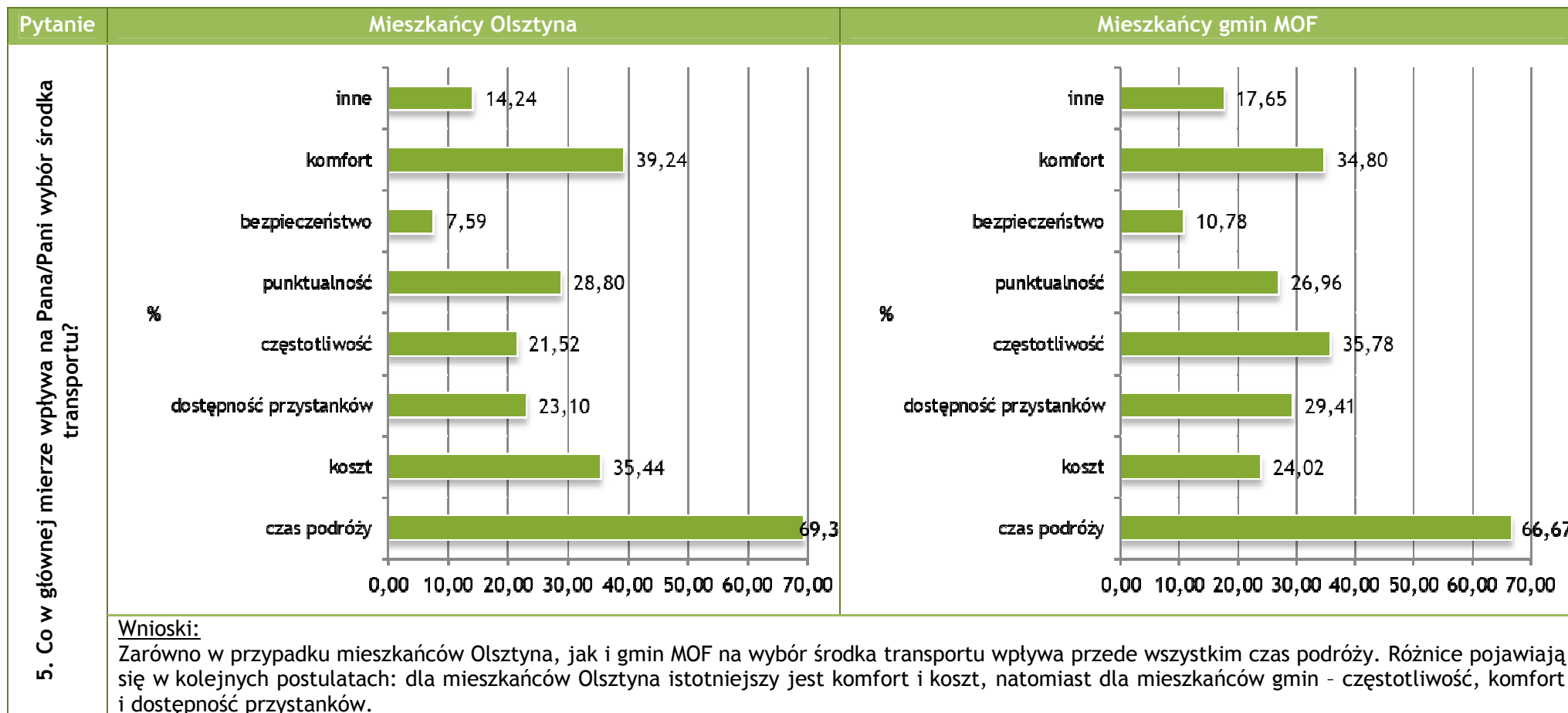
Pytanie	Mieszkańcy Olsztyna	Mieszkańcy gmin MOF																												
3. Czym dojeżdża Pan/Pani do miejsca pracy/nauki?	<table border="1"> <caption>Transport methods for Olsztyn residents</caption> <thead> <tr> <th>Method</th> <th>Percentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>samochodem</td> <td>52,17%</td> </tr> <tr> <td>motocykłem/skuterem</td> <td>1,09%</td> </tr> <tr> <td>autobusem/busem</td> <td>23,55%</td> </tr> <tr> <td>rowerem</td> <td>13,41%</td> </tr> <tr> <td>koleją</td> <td>0,36%</td> </tr> <tr> <td>chodzę pieszo</td> <td>9,42%</td> </tr> </tbody> </table>	Method	Percentage	samochodem	52,17%	motocykłem/skuterem	1,09%	autobusem/busem	23,55%	rowerem	13,41%	koleją	0,36%	chodzę pieszo	9,42%	<table border="1"> <caption>Transport methods for MOF municipalities residents</caption> <thead> <tr> <th>Method</th> <th>Percentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>samochodem</td> <td>74,05%</td> </tr> <tr> <td>motocykłem/skuterem</td> <td>0,54%</td> </tr> <tr> <td>autobusem/busem</td> <td>21,62%</td> </tr> <tr> <td>rowerem</td> <td>1,08%</td> </tr> <tr> <td>koleją</td> <td>0,00%</td> </tr> <tr> <td>chodzę pieszo</td> <td>2,70%</td> </tr> </tbody> </table>	Method	Percentage	samochodem	74,05%	motocykłem/skuterem	0,54%	autobusem/busem	21,62%	rowerem	1,08%	koleją	0,00%	chodzę pieszo	2,70%
Method	Percentage																													
samochodem	52,17%																													
motocykłem/skuterem	1,09%																													
autobusem/busem	23,55%																													
rowerem	13,41%																													
koleją	0,36%																													
chodzę pieszo	9,42%																													
Method	Percentage																													
samochodem	74,05%																													
motocykłem/skuterem	0,54%																													
autobusem/busem	21,62%																													
rowerem	1,08%																													
koleją	0,00%																													
chodzę pieszo	2,70%																													
	<p>Wnioski: Znacznie więcej mieszkańców gmin MOF podróżuje samochodem. Mieszkańcy Olsztyna natomiast częściej od mieszkańców gmin przemieszczają się rowerem lub pieszo.</p>																													



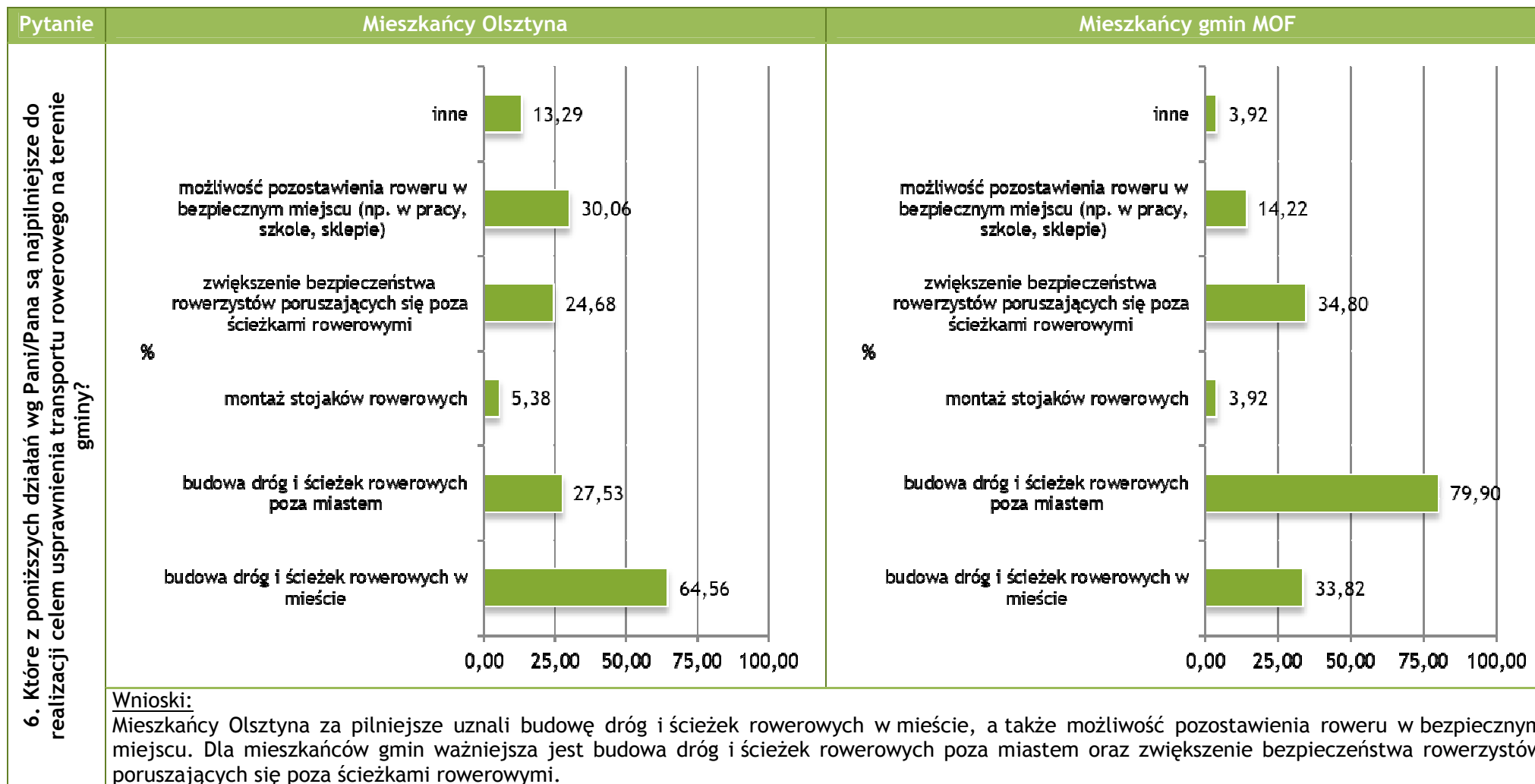
ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

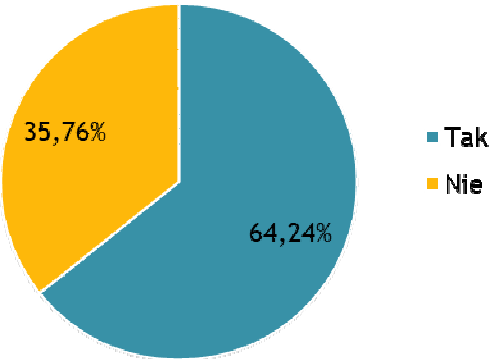
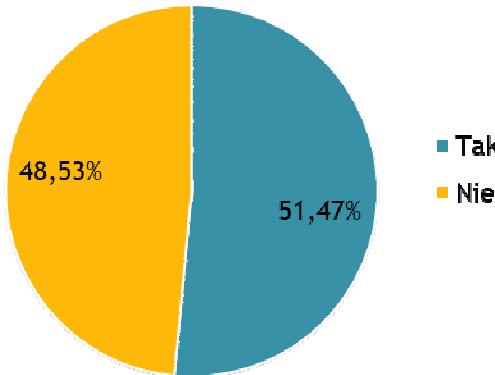


ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA





ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

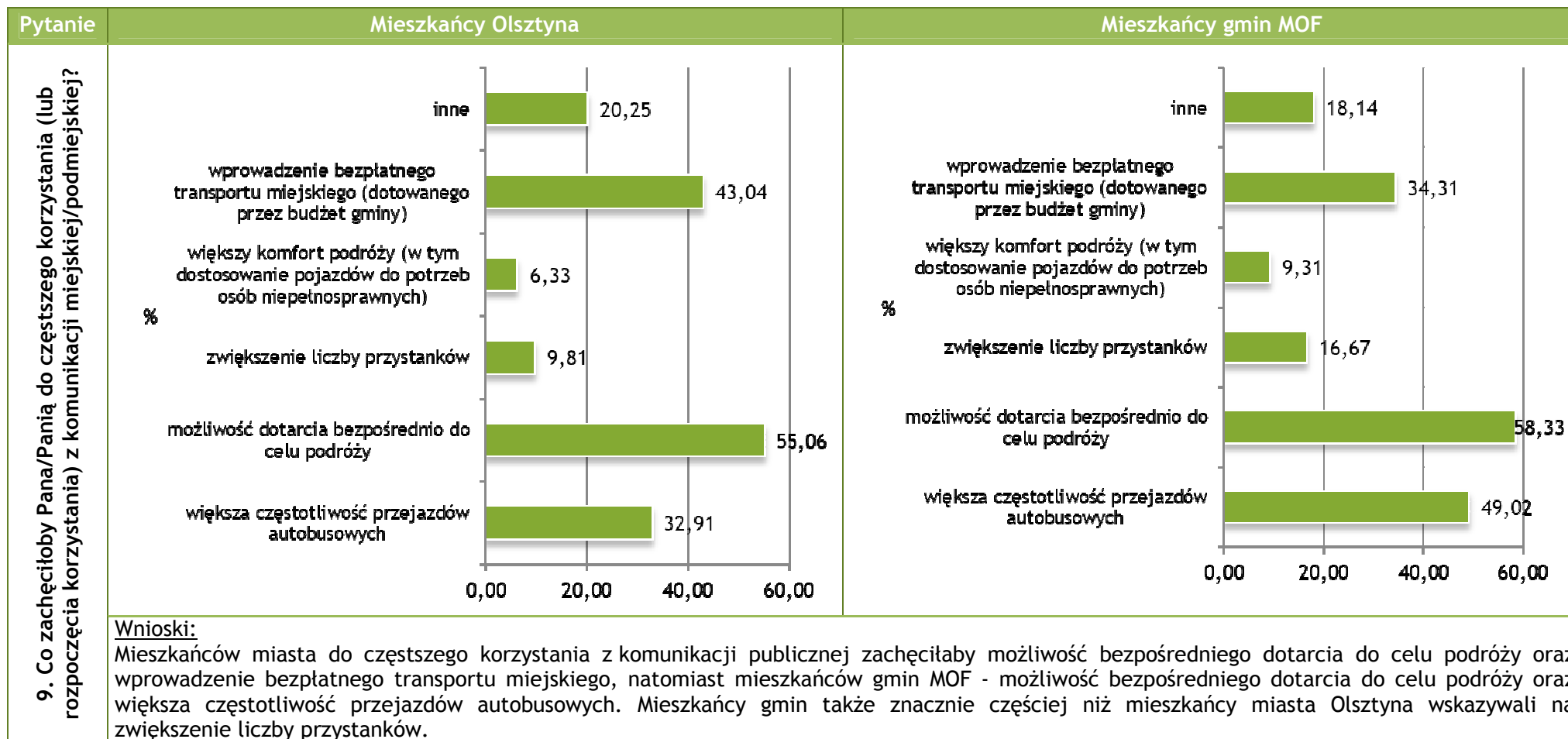
Pytanie	Mieszkańcy Olsztyna	Mieszkańcy gmin MOF
<p>7. Czy korzysta Pan/Pani z komunikacji publicznej w Olsztynie?</p>	 <p>■ Tak ■ Nie</p>	 <p>■ Tak ■ Nie</p>
<p><u>Wnioski:</u> Mieszkańcy Olsztyna częściej niż mieszkańcy gmin MOF deklarowali korzystanie z komunikacji publicznej w Olsztynie.</p>		



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Pytanie	Mieszkańcy Olsztyna	Mieszkańcy gmin MOF
8. Jak ocenia Pan/Pani komunikację publiczną w Olsztynie? (średnie ocen w skali od 1 do 5)	częstotliwość kursowania	2,95
	punktualność	3,76
	bezpośredniość	3,02
	komfort podróży	3,58
	koszt	3,42
	0,00 1,00 2,00 3,00 4,00 5,00	0,00 1,00 2,00 3,00 4,00 5,00
<p><u>Wnioski:</u> Mieszkańcy gmin MOF sumarycznie wyżej oceniają komunikację publiczną w Olsztynie (z wyjątkiem częstotliwości kursowania pojazdów, którą wyżej ocenili mieszkańcy Olsztyna).</p>		

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIĘSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

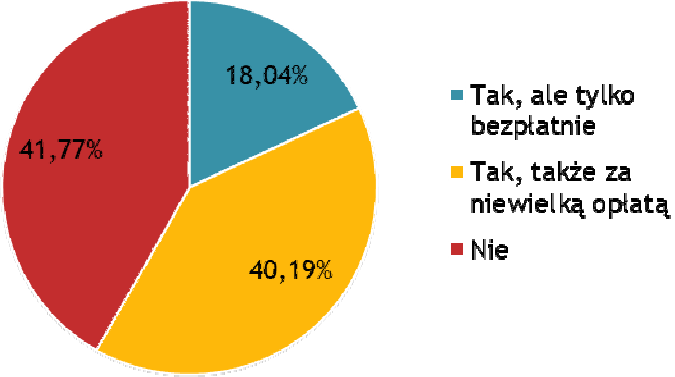
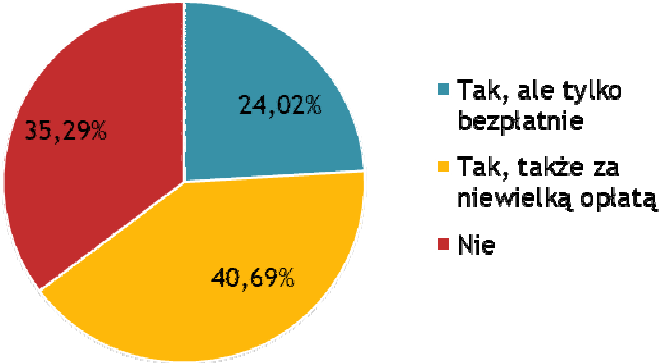
Pytanie	Mieszkańcy Olsztyna	Mieszkańcy gmin MOF																								
<p>10. Jak ocenia Pan/Pani dostępność parkingów (możliwość zaparkowania) na terenie Olsztyna?</p>	<table border="1"> <caption>Wykres kołowy: Ocena dostępności parkingów na terenie Olsztyna (Mieszkańcy Olsztyna)</caption> <thead> <tr> <th>Kategoria</th> <th>Procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bardzo dobrze</td> <td>1,90%</td> </tr> <tr> <td>Dobrze</td> <td>7,91%</td> </tr> <tr> <td>Przeciętnie</td> <td>34,49%</td> </tr> <tr> <td>Źle</td> <td>47,47%</td> </tr> <tr> <td>Nie mam zdania</td> <td>8,23%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategoria	Procent	Bardzo dobrze	1,90%	Dobrze	7,91%	Przeciętnie	34,49%	Źle	47,47%	Nie mam zdania	8,23%	<table border="1"> <caption>Wykres kołowy: Ocena dostępności parkingów na terenie Olsztyna (Mieszkańcy gmin MOF)</caption> <thead> <tr> <th>Kategoria</th> <th>Procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bardzo dobrze</td> <td>0,00%</td> </tr> <tr> <td>Dobrze</td> <td>5,39%</td> </tr> <tr> <td>Przeciętnie</td> <td>41,67%</td> </tr> <tr> <td>Źle</td> <td>47,55%</td> </tr> <tr> <td>Nie mam zdania</td> <td>5,39%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategoria	Procent	Bardzo dobrze	0,00%	Dobrze	5,39%	Przeciętnie	41,67%	Źle	47,55%	Nie mam zdania	5,39%
Kategoria	Procent																									
Bardzo dobrze	1,90%																									
Dobrze	7,91%																									
Przeciętnie	34,49%																									
Źle	47,47%																									
Nie mam zdania	8,23%																									
Kategoria	Procent																									
Bardzo dobrze	0,00%																									
Dobrze	5,39%																									
Przeciętnie	41,67%																									
Źle	47,55%																									
Nie mam zdania	5,39%																									
	<p>Wnioski: Mieszkańcy miasta Olsztyna nieco lepiej niż mieszkańcy gmin oceniają dostępność parkingów na terenie Olsztyna.</p>																									



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

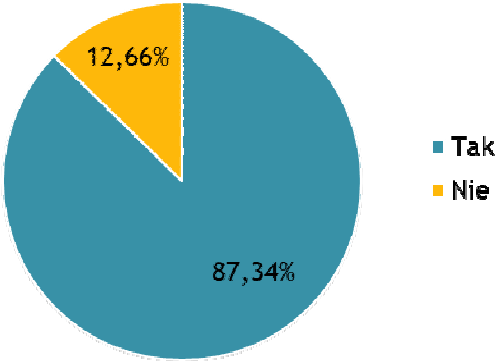
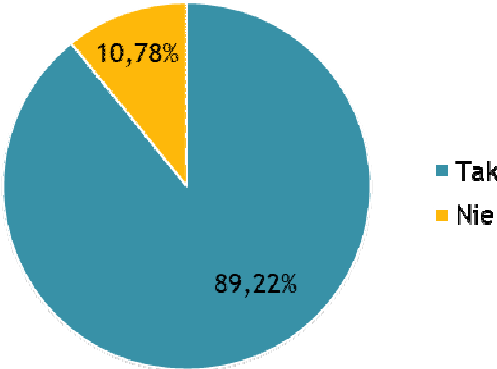
Pytanie	Mieszkańcy Olsztyna	Mieszkańcy gmin MOF																
<p>11. Czy przyjeżdżając do Olsztyna swoim samochodem skłonna/y byłaby/byłby Pani/Pan do zostawić na parkingu przesiadając się na rower miejski lub na inny środek komunikacji miejskiej?</p>	<table border="1"> <caption>Wykres kołowy: Odpowiedzi mieszkańców Olsztyna</caption> <thead> <tr> <th>Odpowiedź</th> <th>Procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tak</td> <td>32,91%</td> </tr> <tr> <td>Nie</td> <td>38,61%</td> </tr> <tr> <td>Trudno powiedzieć</td> <td>28,48%</td> </tr> </tbody> </table>	Odpowiedź	Procent	Tak	32,91%	Nie	38,61%	Trudno powiedzieć	28,48%	<table border="1"> <caption>Wykres kołowy: Odpowiedzi mieszkańców gmin MOF</caption> <thead> <tr> <th>Odpowiedź</th> <th>Procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tak</td> <td>50,49%</td> </tr> <tr> <td>Nie</td> <td>25,98%</td> </tr> <tr> <td>Trudno powiedzieć</td> <td>23,53%</td> </tr> </tbody> </table>	Odpowiedź	Procent	Tak	50,49%	Nie	25,98%	Trudno powiedzieć	23,53%
Odpowiedź	Procent																	
Tak	32,91%																	
Nie	38,61%																	
Trudno powiedzieć	28,48%																	
Odpowiedź	Procent																	
Tak	50,49%																	
Nie	25,98%																	
Trudno powiedzieć	23,53%																	
	<p><u>Wnioski:</u> Mieszkańcy gmin MOF wykazują zdecydowanie większe zainteresowanie korzystaniem z systemów przesiadkowych typu P&R czy B&R.</p>																	

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Pytanie	Mieszkańcy Olsztyna	Mieszkańcy gmin MOF
<p>12. Czy jest Pan/Pani zainteresowany/a korzystaniem z roweru miejskiego, udostępnianego na zasadzie wypożyczenia?</p>	 <ul style="list-style-type: none"> ■ Tak, ale tylko bezpłatnie ■ Tak, także za niewielką opłatą ■ Nie 	 <ul style="list-style-type: none"> ■ Tak, ale tylko bezpłatnie ■ Tak, także za niewielką opłatą ■ Nie
	<p><u>Wnioski:</u> Mieszkańcy gmin wykazują większe zainteresowanie korzystaniem z roweru publicznego.</p>	



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

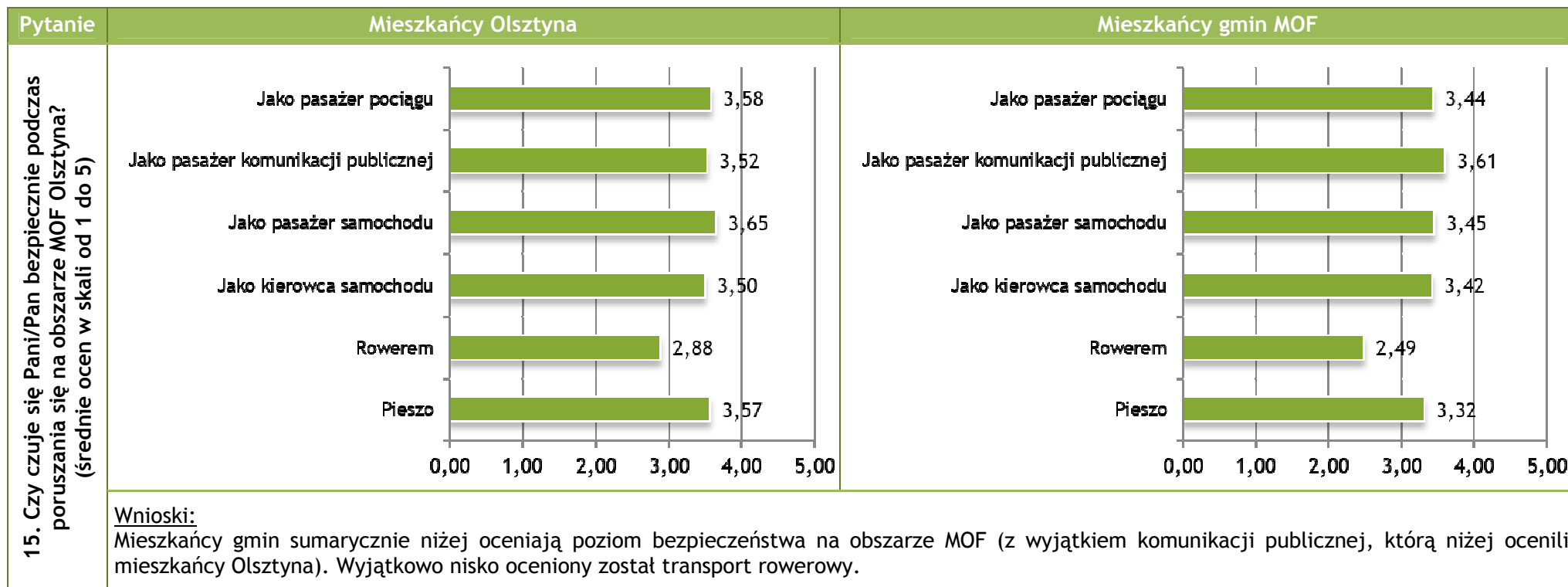
Pytanie	Mieszkańcy Olsztyna	Mieszkańcy gmin MOF
<p>13. Czy wg Pana/Pani w Olsztynie występują uciążliwe korki?</p>	 <p>■ Tak ■ Nie</p>	 <p>■ Tak ■ Nie</p>
<p><u>Wnioski:</u> Rozkład odpowiedzi jest podobny. Mieszkańcy gmin MOF nieco częściej wskazywali na występowanie uciążliwych korków.</p>		

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Pytanie	Mieszkańcy Olsztyna	Mieszkańcy gmin MOF																
<p>14. Czy jest Pani/Pan zwolennikiem wyłączenia ruchu samochodowego w centrach miast?</p>	<table border="1"> <caption>Wykres kołowy dla Mieszkańców Olsztyna</caption> <thead> <tr> <th>Odpowiedź</th> <th>Procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tak</td> <td>36,39%</td> </tr> <tr> <td>Nie</td> <td>51,58%</td> </tr> <tr> <td>Trudno powiedzieć</td> <td>12,03%</td> </tr> </tbody> </table>	Odpowiedź	Procent	Tak	36,39%	Nie	51,58%	Trudno powiedzieć	12,03%	<table border="1"> <caption>Wykres kołowy dla Mieszkańców gmin MOF</caption> <thead> <tr> <th>Odpowiedź</th> <th>Procent</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tak</td> <td>23,04%</td> </tr> <tr> <td>Nie</td> <td>55,39%</td> </tr> <tr> <td>Trudno powiedzieć</td> <td>21,57%</td> </tr> </tbody> </table>	Odpowiedź	Procent	Tak	23,04%	Nie	55,39%	Trudno powiedzieć	21,57%
Odpowiedź	Procent																	
Tak	36,39%																	
Nie	51,58%																	
Trudno powiedzieć	12,03%																	
Odpowiedź	Procent																	
Tak	23,04%																	
Nie	55,39%																	
Trudno powiedzieć	21,57%																	
<p><u>Wnioski:</u> Mieszkańcy Olsztyna bardziej popierają wyłączenie ruchu samochodowego w centrach miast.</p>																		



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA



Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

2.2.3 PODSUMOWANIE

Wyniki badań sygnalizują kierunki zachowań transportowych na terenie MOF Olsztyna. Odpowiedzi pokazują przede wszystkim przewagę ruchu samochodowego w codziennych podróżach, a także problemy komunikacyjne, w tym zakorkowanie miasta oraz trudności z parkowaniem.

Badania pokazują również dysproporcje w preferencjach komunikacyjnych i ocenie mobilności między mieszkańcami Olsztyna i gmin MOF - najistotniejsze z nich pokazuje tabela poniżej.

Tabela 6. Różnice w diagnozie mobilności między mieszkańcami Olsztyna i gmin MOF

Obszar	Mieszkańcy miasta Olsztyna	Mieszkańcy gmin MOF
codzienne podróże - sposób przemieszczania się	częściej tramwaj, rower oraz podróże piesze	częściej samochód
średnia dzienna pokonywana odległość	głównie od 1 do 10 km	głównie od 11 do 50 km
powód wyboru środka transportu	koszt	częstotliwość dostępność przystanków
najpilniejsze działania celem usprawnienia transportu rowerowego	budowa dróg i ścieżek rowerowych w mieście możliwość pozostawienia roweru w bezpiecznym miejscu	budowa dróg i ścieżek rowerowych poza miastem zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów poruszających się poza ścieżkami rowerowymi
ocena komunikacji publicznej w Olsztynie	lepiej oceniona częstotliwość, pozostałe oceny słabsze	lepsze oceny za wyjątkiem częstotliwości
potencjalny powód wzrostu zainteresowania komunikacją publiczną	wprowadzenie bezpłatnego transportu miejskiego	zwiększenie częstotliwości przejazdów autobusowych zwiększenie liczby przystanków
dostępność parkingów na terenie Olsztyna	lepsza ocena	gorsza ocena
potencjalne zainteresowanie korzystaniem z P&R i B&R	mniejsze zainteresowanie	większe zainteresowanie
potencjalne zainteresowanie korzystaniem z roweru publicznego	mniejsze zainteresowanie	większe zainteresowanie
zakorkowanie miasta	niedostatek wskazań na występowanie korków	niedostatek wskazań na występowanie korków
wyłączenie ruchu samochodowego w centrum	większe poparcie	mniejsze poparcie
ocena bezpieczeństwa przemieszczania się	lepsze oceny poza komunikacją publiczną	gorsze oceny, bezpieczeństwo w komunikacji publicznej ocenione wyżej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Można stwierdzić, że do rozwiązania części problemów przyczyni się realizacja planów inwestycyjnych, takich jak: budowa obwodnicy (co umożliwi wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miasta), inwestycje związane z transportem zbiorowym w MOF, które

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

będą zachęcały do korzystania z tej formy przemieszczania się oraz budowa dróg rowerowych, które, w połączeniu z inwestycjami w infrastrukturę towarzyszącą, zachęcą mieszkańców MOF Olsztyna do częstszego korzystania z rowerów. Perspektywicznym rozwiązaniem będzie realizacja parkingów Park&Ride i Bike&Ride na obrzeżach miasta i tworzenie węzłów przesiadkowych, co będzie zachętą do rezygnacji z samochodów na rzecz innych środków transportu.

Nie bez znaczenia jest dobra ocena komfortu podróżowania transportem publicznym przez mieszkańców MOF Olsztyna, co spowodowane jest dbałością organizatora transportu zbiorowego o odpowiedni standard podróżowania. W tym sektorze jednak poprawy wymaga bezpośredniość i częstotliwość przejazdów.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

3 UWARUNKOWANIA



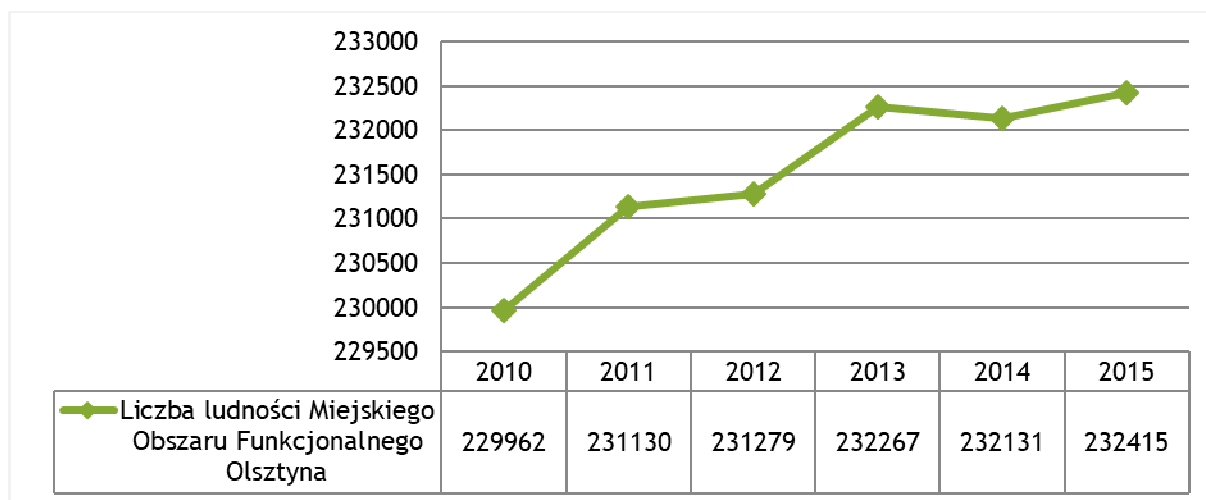
ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

3.1 CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

Analizowany obszar składa się z miasta na prawach powiatu - Olsztyna - oraz sześciu gmin należących do powiatu olsztyńskiego. Poniższe analizy, w zależności od ich celu i dostępnych danych, zostały przeprowadzone na różnym poziomie administracyjnym - dla całego obszaru analizowanego, poszczególnych gmin i innych.

3.1.1 UWARUNKOWANIA DEMOGRAFICZNE

W roku 2015, Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna zamieszkiwało 232 415 osób. W perspektywie ostatnich sześciu lat liczba ta wzrasta i, w porównaniu z rokiem 2010, zwiększyła się o 2453 osoby.



Wykres 21. Liczba ludności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w latach 2010-2015

Źródło: Opracowanie na podstawie danych GUS

Chociaż dla całego obszaru przybywa mieszkańców, sytuacja wygląda inaczej po przyjrzeniu się sytuacji każdej gminy z osobna. Okazuje się, że z miasta Olsztyna, w ciągu 6 lat wyprowadziło się niemal 2000 osób. Największe przyrosty odnotowano w gminach Stawiguda (1614) i Dywity (854).

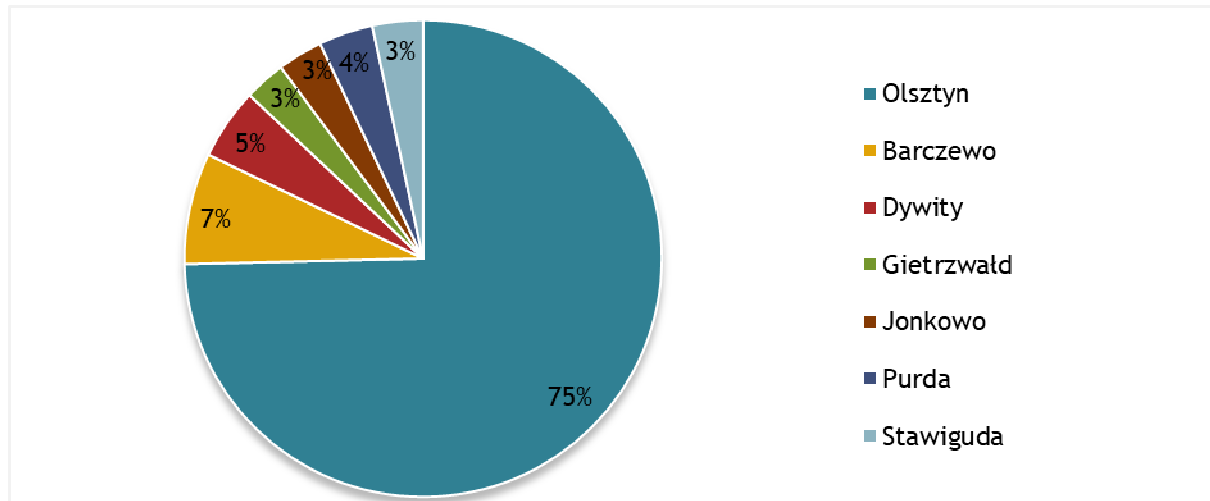
Tabela 7. Liczba ludności w gminach MOF Olsztyna w latach 2010-2015

Gmina	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Olsztyn	175388	175420	174641	174675	173831	173444
Barczewo	17063	17190	17339	17358	17465	17550
Dywity	10399	10642	10791	11011	11097	11253
Gietrzwałd	5980	6066	6191	6348	6485	6522
Jonkowo	6653	6799	6877	7014	7090	7108
Purda	8118	8238	8335	8463	8507	8563
Stawiguda	6361	6775	7105	7398	7656	7975

Źródło: Opracowanie na podstawie danych GUS

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

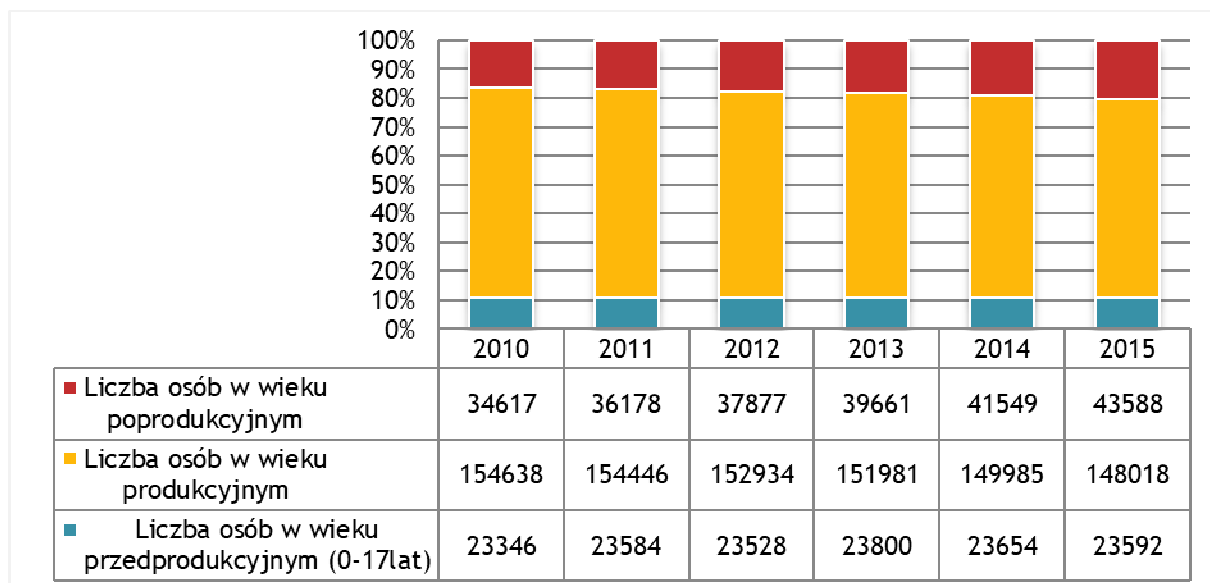
Rozkład ludności w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna jest bardzo nierównomierny; jest to jednak domeną obszarów funkcjonalnych, gdzie największa część ludności gromadzi się w dominującym ośrodku miejskim. W przypadku MOF Olsztyna, miasto rdzeniowe skupia około 75% ludności. Z pozostałych gmin odznacza się gmina Barczewo (7%); reszta charakteryzuje się podobnym udziałem w granicach 3-5%.



Wykres 22. Udział ludności MOF Olsztyna w poszczególnych jednostkach w roku 2015

Źródło: Opracowanie na podstawie GUS

Oprócz trendów w rozwoju liczby ludności, ważne jest także spojrzenie na jej strukturę funkcjonalną - liczbę osób w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym. Sumaryczne zmiany dla MOF Olsztyna w ostatnich sześciu latach zostały przedstawione poniżej.



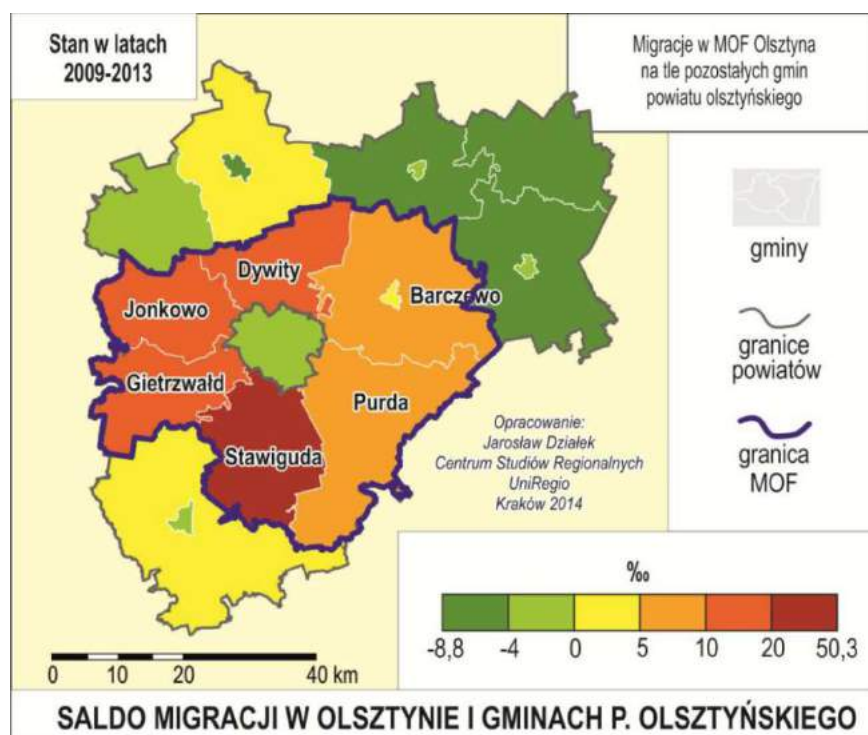
Wykres 23. Struktura funkcjonalna MOF Olsztyna w latach 2010-2015

Źródło: Opracowanie na podstawie danych GUS

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Na pierwszy rzut oka zmiany w strukturze ludności są typowe na trendów globalnych - starzenia się społeczeństwa, czyli zwiększania liczby osób w wieku poprodukcyjnym i zmniejszania liczby osób młodszych. W przypadku MOF Olsztyna zmiany te różnią się istotnymi niuansami. Co prawda w mieście rdzeniowym i każdej z gmin liczba osób w wieku poprodukcyjnym rośnie z różnym natężeniem, ale, oprócz Olsztyna, w każdej gminie rośnie liczba osób w wieku produkcyjnym, a liczba osób poniżej 17. roku życia utrzymuje się na relatywnie stałym poziomie, z sumaryczną tendencją rosnącą.

Dla rozwoju MOF Olsztyna oznacza to prawdopodobieństwo tworzenia centrum usługowo-produkcyjnego, które skupiać będzie mieszkańców w celach zarobkowych, usługowych oraz rekreacyjnych; natomiast okoliczne gminy mogą pełnić rolę swoistej sypialni - miejsca zamieszkania. Dalszy rozwój w tym kierunku może nasilić zjawisko suburbanizacji i uwypuklić potrzebę podniesienia poziomu przestrzennego skomunikowania jednostek. Wniosek ten poparty jest analizami sporządzonymi na potrzeby raportu „Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej”, które pokazują wzrost liczby ludności w gminach MOF przy jednoczesnym spadku liczby ludności miasta Olsztyna i gmin spoza MOF. Warto zauważyć, że najwyższe saldo migracji na badanym obszarze od lat utrzymuje się w gminie Stawiguda.



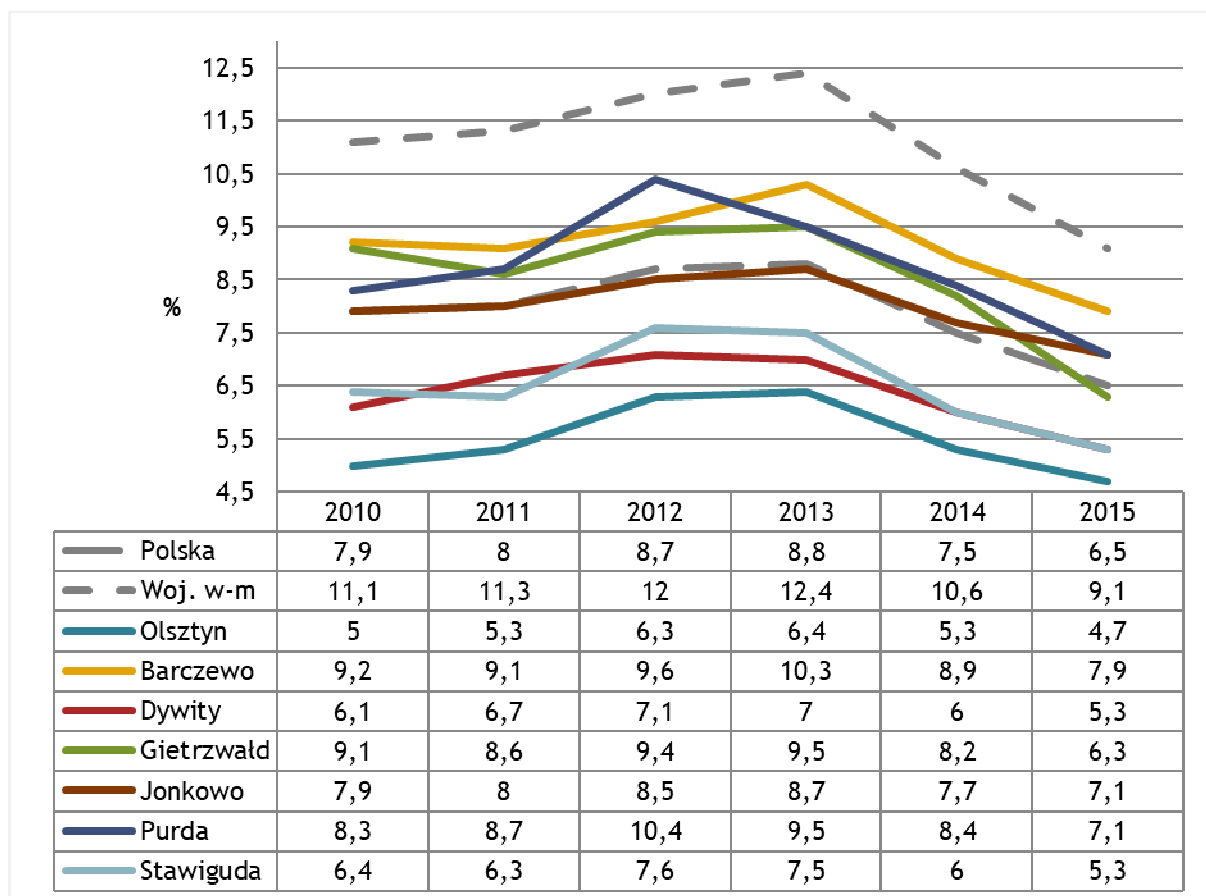
Mapa 2. Saldo migracji w Olsztynie i gminach powiatu olsztyńskiego

Źródło: *Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej*

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

3.1.2 UWARUNKOWANIA EKONOMICZNE

Olsztyn, jako ośrodek wojewódzki, pełni istotną rolę w regionie. Wraz z Miejskim Obszarem Funkcjonalnym skupia w sobie niemal połowę większych przedsiębiorstw w województwie warmińsko-mazurskim. Korzystne warunki inwestowania oraz prowadzenia działalności sprzyjają rozwojowi gospodarczemu. Istotnym wskaźnikiem ekonomicznym potwierdzającym tę zależność jest aktywność zawodowa mieszkańców badanego obszaru. W tym celu dokonano analizy udziału bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym wśród mieszkańców Olsztyna i gmin jego obszaru funkcjonalnego, pokazując te dane na tle statystyk dla województwa i kraju.



Wykres 24. Udział bezrobotnych zarejestrowanych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym

Źródło: Opracowanie na podstawie danych GUS

Zarówno miasto Olsztyn, jak i gminy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego, charakteryzują się niższym udziałem bezrobotnych niż województwo warmińsko-mazurskie. Wartość dla kraju plasuje się w środku stawki. Z jednostek obszaru najlepszą sytuacją cieszy się Olsztyn z wartością na 2015 rok 4,7%. Kolejno znajdują się gminy Dywity i Stawiguda (5,3%). Najgorsza sytuacja ma miejsce w gminie Barczewo.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

3.1.3 UKŁAD DROGOWY

Infrastruktura transportowa o odpowiednim zasięgu i jakości jest jedną z podstaw zapewnienia spójności przestrzennej obszaru funkcjonalnego; daje ona możliwość swobodnego przemieszczania się z uwzględnieniem komfortu i szybkości.



Mapa 3. Układ sieci transportowej w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna

Źródło: Opracowanie na podstawie danych CODGiK

Ciągami o najwyższej klasie zarządzania są drogi krajowe:

- DK 16: rozciągając się równoleżnikowo łączy okolice Grudziądza z granicą polsko-litewską. W Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna, przebiega przez Olsztyn łącząc Gietrzwałd z Barczewem.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

- DK 51: biegnie południkowo od połączenia z DK7 w Olsztynku do przejścia granicznego w Bezedach. Na analizowanym obszarze łączy gminę Stawiguda, prowadząc przez Olsztyn, do gminy Dywity.
- DK 53: znajduje się na terenie województwa warmińsko-mazurskiego i mazowieckiego - rozpoczyna się w Olsztynie i łączy go z Ostrołęką.
- DK 58: w południowej części gminy Purda widoczny jest fragment tej drogi. W całości ma ona długość niemal 150km i zapewnia połączenie na trasie Olsztyn - Szczuczyn.

Promienisty układ dróg krajowych uzupełniają drogi wojewódzkie:

- DW 527: rozpoczyna się w Olsztynie i prowadzi na zachód do województwa pomorskiego, do gminy Dzierzgoń.
- DW 531: ma 12 km i łączy Łukę z miejscowością gminy Gietrzwałd - Podlejski.
- DW 595: łączy drogę krajową nr 16 w Barczewie z Jezioranami na północy.
- DW 598: ma swój początek w Olsztynie i biegnąc na południe łączy dwie drogi krajowe nr 53 i 58.

3.1.4 UKŁAD KOLEJOWY

Przez analizowany obszar przebiega 5 linii kolejowych: linia kolejowa nr 216, linia kolejowa nr 219, linia kolejowa nr 220, linia kolejowa nr 221 oraz linia kolejowa nr 353. Wszystkie te linie przebiegają przez Miasto Olsztyn, a ich zarządcą jest PKP PLK S.A.

- Linia kolejowa nr 216 - jednotorowa, zelektryfikowana linia kolejowa łącząca stacje Działdowo oraz Olsztyn Główny. Stacje i przystanki kolejowe położone na trasie linii oraz na terenie opracowywanego obszaru to: Olsztyn Główny, Olsztyn Zachodni, Bartąg, Gąglawki, Stawiguda oraz Gryżliny.
- Linia kolejowa nr 219 - jednotorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa łącząca stacje Olsztyn Główny oraz Ełk. Stacje i przystanki kolejowe położone na trasie linii oraz na terenie opracowywanego obszaru to: Olsztyn Główny, Klewki oraz Marcinkowo.
- Linia kolejowa nr 220 - jednotorowa, zelektryfikowana linia kolejowa łącząca stacje Olsztyn Główny oraz Bogaczewo. Stacje i przystanki kolejowe położone na trasie linii oraz na terenie opracowywanego obszaru to: Olsztyn Główny, Olsztyn Zachodni, Gutkowo, Jonkowo, Godki, Wołowno oraz Gamerki Wielkie.
- Linia kolejowa nr 221 - jednotorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa łącząca stacje Gutkowo oraz Braniewo. Stacje i przystanki kolejowe położone na trasie linii oraz na terenie opracowywanego obszaru to: Gutkowo oraz Bukwałd.
- Linia kolejowa nr 353 - linia łącząca stacje Poznań Główny oraz Skandawa. Na odcinku między stacjami Poznań Główny i Korsze, linia jest dwutorowa i zelektryfikowana, natomiast odcinek między stacjami Korsze i Skandawa jest jednotorowy i niezelektryfikowany. Stacje i przystanki kolejowe położone na trasie linii oraz na terenie opracowywanego obszaru to: Biesal, Unieszewo, Naterki, Olsztyn Zachodni, Olsztyn Główny, Łęgajny, Barczewo oraz Wipsowo.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

3.1.5 LOTNISKA

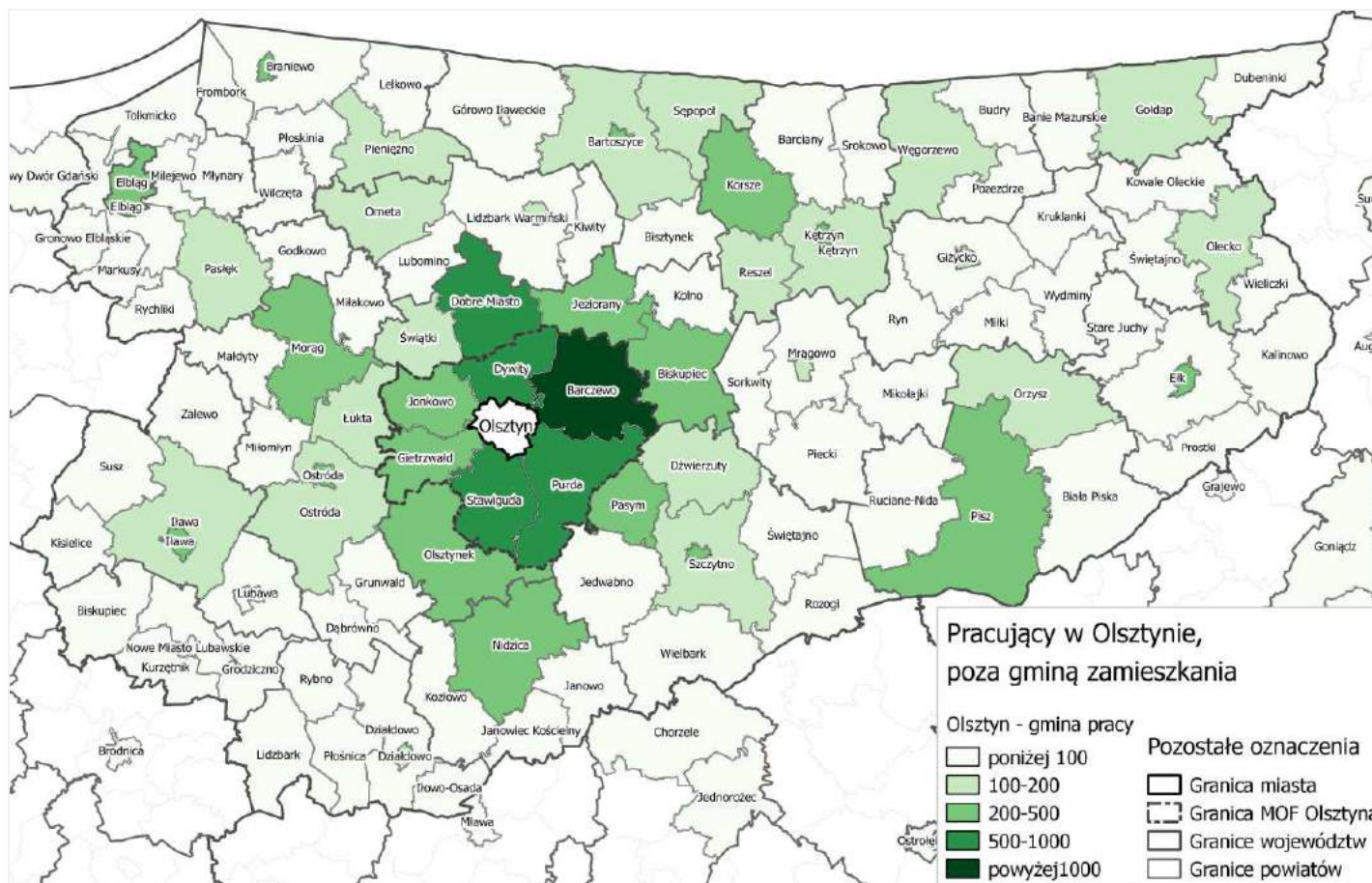
Najbliższy port lotniczy znajduje się w miejscowości Szymany, 56 km na południowy wschód od Olsztyna. Po kilkuletniej rozbudowie portu otwarto lotnisko dla obsługi cywilnej. Pasażerskie rejsy lotnicze rozpoczęły się z początkiem 2016 roku.

3.1.6 DOJAZDY DO PRACY

Kierunki przemieszczania się mieszkańców poszczególnych gmin określono na podstawie opracowania Głównego Urzędu Statystycznego pn. „Dojazdy do pracy - NSP 2011”. W ramach Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 roku zbadano dojazdy do pracy dla ogółu osób pracujących. Badanie zostało przeprowadzone na podstawie danych znajdujących się w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną. W efekcie dokonano statystyki dojeżdżających do pracy, wraz z dokładną identyfikacją terytorialną ich miejsca pracy, które w połączeniu z faktycznym miejscem zamieszkania tych osób wyznaczyły kierunki przepływów związanych z pracą. Badanie to nie uwzględnia środka transportu, częstotliwości i czasu podróży osób dojeżdżających do pracy. Do analiz wykorzystano wyłącznie dane tabelaryczne dołączone do opracowania NSP 2011.

Jako pierwszą zanalizowano sytuację, kiedy do pracy w Olsztynie dojeżdżają osoby zamieszkałe poza terenem miasta - w sumie jest ich 17 208. Najliczniejszą grupą są mieszkańcy Barczewa, w liczbie 1208 osób. Ponad 500 osób dojeżdża też z gmin Dywity (931), Purda (731), Stawiguda (508) i Dobre Miasto (571). Rozkład ten najlepiej obrazuje poniższa mapa, na której widoczne jest największe zagęszczenie w najbliższej okolicy Olsztyna - szczególnie w jego Miejskim Obszarze Funkcjonalnym. Z tego powodu dokonano wnikliwego porównania wyszczególnionych gmin MOF Olsztyna.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA



Mapa 4. Dojazdy do pracy w sytuacji, gdy Olsztyn jest miejscem pracy

Źródło: Opracowano na podstawie dokumentu "Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011", GUS, Warszawa 2014

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Poniżej przedstawiono dojazdy w celach zarobkowych pomiędzy gminami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. Największe przepływy występują na trasach pomiędzy gminami obszaru a miastem rdzeniowym. Sumarycznie do Olsztyna dojeżdża niemal 4300 osób. Jak wykazano na poprzedniej analizie - największy udział ma gmina Barczewo. Licznymi grupami są także pracownicy dojeżdżający z Olsztyna do gmin Dywity oraz Jonkowo.

Tabela 8. Dojazdy do pracy poza gminę zamieszkania. Migracje wewnętrzne MOF Olsztyna

		Gmina pracy						
		Barczewo	Dywity	Gietrzwałd	Jonkowo	Olsztyn	Purda	Stawiguda
Gmina zamieszkania	Barczewo		25	0	29	1208	0	11
	Dywity	25		0	24	931	0	0
	Gietrzwałd	12	10		11	448	0	0
	Jonkowo	0	14	0		467	0	0
	Olsztyn	270	398	115	355		65	152
	Purda	44	20	0	11	731		17
	Stawiguda	28	10	0	0	508	14	

Źródło: Opracowano na podstawie dokumentu "Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011", GUS, Warszawa 2014

Analiza podróży pracowników MOF Olsztyna została wykonana w raporcie „*Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej*”. Na potrzeby tego dokumentu przeprowadzono szereg badań i analiz. Do tego celu wykorzystano przede wszystkim:

- dane o dojazdach do pracy i szkół,
- badania ankietowe mieszkańców MOF (poza Olsztynem; w czasie trwania badania otrzymano odpowiedzi od 1417 respondentów),
- rozkłady jazdy transportu publicznego i dane o jego funkcjonowaniu,
- dane o strukturze i natężeniu ruchu pojazdów na drogach MOF (dane zastane, dane z ITS oraz własne pomiary ruchu),
- dane statystyczne i inne dokumenty obowiązujące.

Szczegółowy opis wszystkich zastosowanych metod badawczych znajduje się w ww. dokumencie.

Według danych na koniec 2013 roku w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna pracowało ponad 94,5 tys. osób (poza pracującymi w indywidualnym rolnictwie), a na terenie samego miasta Olsztyna ponad 80 tysięcy. Oznacza to, że Olsztyn skupiał ponad 85% pracujących.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Tabela 9. Rola gmin MOF Olsztyna jako rynków pracy

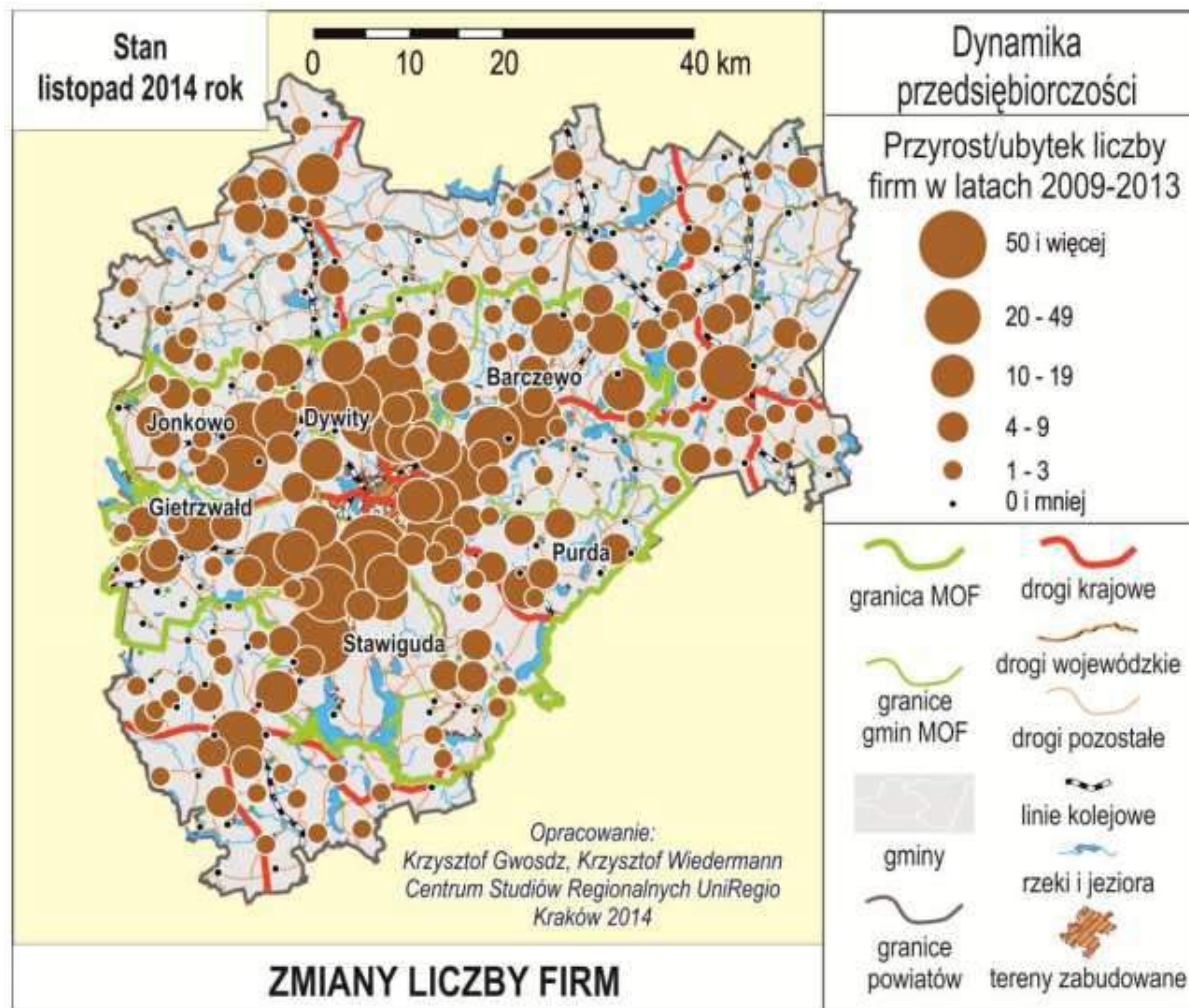
Gmina	Liczba pracujących poza rolnictwem indywidualnym [w 2013 r.]	Odsetek pracujących w MOF Olsztyna [%]
Olsztyn	80 975	85,5
Barczewo	4 842	5,1
Dywity	2 797	3,0
Jonkowo	2 097	2,2
Stawiguda	1 832	1,9
Gietrzwałd	1 149	1,2
Purda	982	1,0
MOF Olsztyna	94 674	100

Źródło: Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej

Miejsca pracy na terenie MOF poza granicami Olsztyna koncentrują się głównie we wsiach gminnych i miejscowościach przylegających do miasta rdzeniowego. Podobna zależność widoczna jest w dynamice przyrostu nowych firm w latach 2009-2013.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA



Mapa 5. Zmiany liczby zarejestrowanych podmiotów gospodarczych w latach 2009-2013

Źródło: *Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej*

Model interakcji w zakresie dojazdów do pracy można określić mianem centryczno-radialnego. Objawia się on zdominowaniem struktury przestrzennej danego obszaru przez jeden obszar rdzeniowy, będący węzłem aktywności, otoczonym przez mniejsze jednostki, które ciążą do niego.

Ponadto, szereg analiz przeprowadzonych w zakresie dojazdów do pracy na potrzeby dokumentu „Relacje przestrzenne...” pozwolił wyciągnąć następujące wnioski:

- Olsztyn charakteryzuje się silnym oddziaływaniem w regionie;
- faktyczny obszar funkcjonalny, wyznaczony na podstawie dużego udziału w codziennych dojazdach do pracy czy miejsc nauki, wykracza poza granice Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, obejmując również m.in. gminy Świątki, Dobre Miasto i Pasym.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Wśród działań związanych z mobilnością, które należy podjąć na analizowanym obszarze, dokument wskazuje m.in.:

- poprawę dostępności w układzie drogowym, poprzez budowę i modernizacje dróg,
- poprawę dostępności w systemie transportu publicznego, przede wszystkim poprzez komunikację autobusową, kolejową oraz węzły przesiadkowe.

Konkretnym przykładem jak rozkładają się dojazdy do pracy w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna mogą być dane dla największego pracodawcy w tym rejonie - Michelin Polska S.A.

Poniższa tabela przedstawia pracowników firmy Michelin Polska S.A. w podziale na gminy zamieszkania.

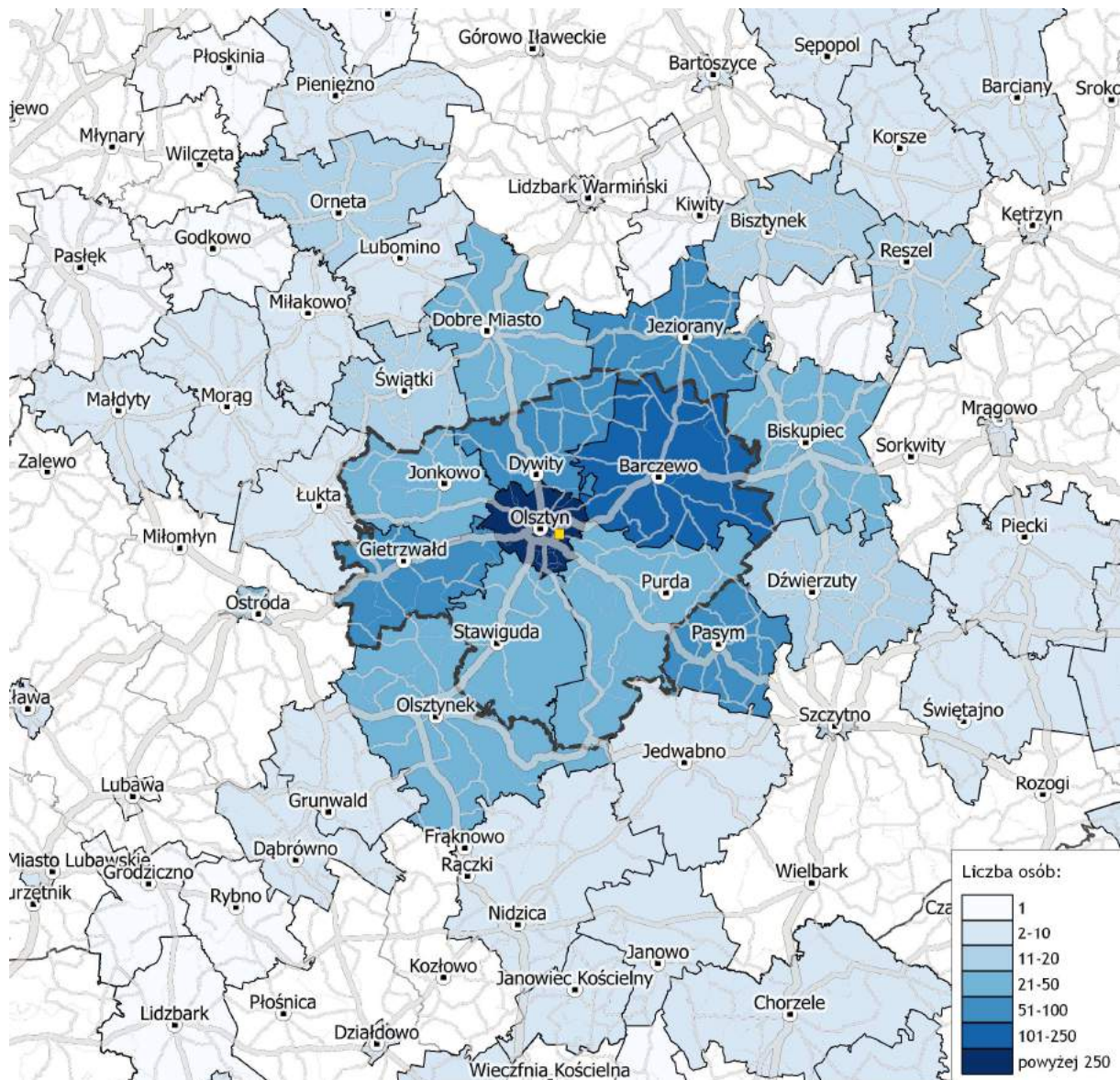
Tabela 10. Pracujący w Michelin Polska S.A. w podziale na gminę zamieszkania

Gmina zamieszkania	Liczba pracowników	Udział
Barczewo	220	5,1%
Dywity	98	2,3%
Gietrzwałd	53	1,2%
Jonkowo	50	1,2%
Purda	39	0,9%
Stawiguda	40	0,9%
Olsztyn	3243	75,9%
inne	530	12,4%
Suma końcowa	4273	100,00%

Źródło: dane Michelin Polska S.A.

Zdecydowanie największy udział pracowników stanowi ą mieszkańcy Olsztyna (niemal 76%). Spoza miasta najczęściej dojeżdżających mieszka w gminie Barczewo - 220 osób. Stosunkowo dużym udziałem w ogóle pracowników charakteryzują się osoby mieszkające w gminie Dywity (98 osób). Z pozostałych gmin MOF do pracy w Michelin dojeżdża po około 40-50 osób. Podobne wartości osiąga też kilka jednostek poza miejskim obszarem funkcjonalnym - są to m.in. mieszkańcy miast i gmin: Jeziorany, Pasym, Olsztynek oraz Dobre Miasto. Dane te przedstawia także poniższa mapa.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA



Mapa 6. Pracujący w Michelin Polska S.A. w podziale na gminę zamieszkania

Źródło: dane Michelin Polska S.A.

Z powyższych danych można wywnioskować, że główne kierunki codziennego przemieszczania się pracowników tej firmy odbywają się głównymi drogami tego układu. Są to przede wszystkim: DK16 (od strony Barczewa i Gietrzwałdu), DK53, oraz DK51 (od strony Olsztynka oraz Dobrego Miasta). Można przyjąć, że pracownicy z południowych, zachodnich oraz północnych gmin w drodze do pracy są zmuszeni przejechać przez miasto Olsztyn. Niewątpliwym obciążeniem obecnego układu drogowego może się okazać budowana południowa obwodnica Olsztyna, szczególnie z DK16 oraz DK51 od strony Olsztynka. Ponadto obserwowane przepływy mogą być bodźcem do rozwoju komunikacji publicznej na najbardziej obciążonych kierunkach lub promowania ekologicznych form przemieszczania się - jazdy rowerem lub organizowania wspólnych dojazdów do pracy (carpooling).

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

3.2 ANALIZA ISTNIEJĄCYCH DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH I PLANISTYCZNYCH

Analiza planowania przestrzennego jest jednym z kluczowych uwarunkowań zrównoważonej mobilności. W przypadku niniejszego planu istotnymi elementami są: sieć transportowa, lokalizacja oraz charakter terenów mieszkaniowych i przemysłowych. Transport jest jednym z tych czynników, które spajają poszczególne gałęzie i pozwalają na jeszcze lepsze wypełnianie zasad zrównoważonego rozwoju. Z tego powodu dokumenty zostały również porównane pod kątem tego paradygmatu.

Czynniki analizowano w zakresie stanu istniejącego oraz projektowanego. Analizie poddano dokumenty na szczeblu unijnym, krajowym, wojewódzkim i regionalnym oraz uwzględniono zapisy dokumentów poszczególnych gmin.

3.2.1 ZIELONA KSIĘGA: W KIERUNKU NOWEJ KULTURY MOBILNOŚCI W MIEŚCIE

(KOM (2007) 551 wersja ostateczna z dnia 25.09.2007 r.)

Zielona księga to dokument prezentujący stan obecny wybranego zagadnienia, służący procedurze konsultacyjnej pomiędzy instytucjami Unii Europejskiej, a także z państwami członkowskimi i obywatelami UE. Jest to raport zbierający informacje na określony temat i zwykle stanowi punkt wyjścia dla opracowania białej księgi.

Zielona księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście definiuje problemy transportu w miastach i stara się wskazać ich rozwiązania. Sugeruje nowe podejście do mobilności w mieście poprzez optymalizację wykorzystania różnych środków transportu i zachowanie równowagi między transportem zbiorowym i indywidualnym. Celem jest zapewnienie mobilności, odpowiedniej jakości życia i ochrony środowiska.

W *Zielonej księdze* zauważono także potrzebę zmiany wzorców zachowań komunikacyjnych wśród mieszkańców oraz nieustannego pogłębiania wiedzy przez ludzi odpowiedzialnych za te rozwiązania na poziomie lokalnym.

3.2.2 BIAŁA KSIĘGA: PLAN UTWORZENIA JEDNOLITEGO EUROPEJSKIEGO OBSZARU TRANSPORTU - DAŻENIE DO OSIĄGNIĘCIA KONKURENCYJNEGO I ZASOBOOSZCZĘDNEGO SYSTEMU TRANSPORTU

(KOM(2011) 144 wersja ostateczna z dnia 28.03.2011 r.)

Dokument przedstawia wizję Komisji Europejskiej dotyczącą przyszłości systemu transportowego UE i określa strategię na najbliższe dziesięciolecie. Zdefiniowany w nim program jest elementem strategii „Europa 2020” i jej inicjatywy przewodniej dotyczącej efektywnego wykorzystania zasobów.

W strategii zdefiniowano dziesięć celów, będących jednocześnie wytycznymi dla przyszłych działań i miarami postępu w osiągnięciu 60% redukcji emisji dwutlenku węgla i porównywalnego zmniejszenia zależności od ropy naftowej. Wśród celów tych znajdują się między innymi:



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

stopniowe wycofanie z miast samochodów o napędzie konwencjonalnym do roku 2050 oraz przeniesienie, w tym samym horyzoncie czasowym, 50% transportu pasażerskiego na średnich odległościach i towarowego na dalekich odległościach z dróg na inne środki transportu. Cele te są poparte 40 konkretnymi inicjatywami, które zostaną rozwinięte w ciągu najbliższego dziesięciolecia.

3.2.3 KONCEPCJA DOTYCZĄCA PLANÓW MOBILNOŚCI W MIASTACH ZGODNEJ Z ZASADAMI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

(załącznik do Komunikatu komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” COM(2013) 913 final z dnia 17.12.2013 r.)

Dokument ten charakteryzuje współczesne problemy miast europejskich w kontekście mobilności, tj. zatary komunikacyjne, zanieczyszczenie powietrza czy liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych.

Głównym celem *Komunikatu* jest zintensyfikowanie wsparcia dla miast europejskich w zakresie podejmowania wyzwań związanych z mobilnością w miastach. Ponadto, dokument ten zauważa potrzebę zmiany w podejściu do mobilności w miastach w celu zapewnienia bardziej zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich oraz realizacji celów Unii Europejskiej związanych z tworzeniem konkurencyjnego i zasobooszczędnego europejskiego systemu transportowego.

Dokument podkreśla też istotność współpracy wielu jednostek w ramach jednego samorządu, a także konieczność uwzględniania obszarów przyległych w ramach tzw. obszarów funkcjonalnych.

3.2.4 KONCEPCJA PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU DO 2030 R.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (dalej również jako KPZK) uwzględnia zasady zawarte w wewnętrznych i międzynarodowych aktach prawnych oraz wnioski wynikające z paradygmatu zrównoważonego rozwoju. Jest on wyjątkowo ważny, aby zapewnić dobrobyt nie tylko obecnemu społeczeństwu, ale wykreować też długotrwały system gospodarczy i utrzymać jakość środowiska dla przyszłych pokoleń podnosząc jego jakość życia.

Dla polityki mobilności oznacza to umiejętne wdrażanie systemu komunikacyjnego wzmacniającego oddziaływanie gospodarcze pomiędzy jednostkami, który uwzględnia preferencje i komfort społeczeństwa, a zarazem wprowadzany jest z poszanowaniem warunków przyrodniczych. Kurcząca się wolna przestrzeń powinna być zagospodarowywana oszczędnie i z namysłem, a zajmowanie wartościowych terenów - z punktu widzenia ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego - powinno odbywać się w uzasadnionych przypadkach.

Analizując postulaty KPZK, należy zaznaczyć, że rozwój systemu transportowego jest nieodzownym elementem kształtującym aspekty spójności przestrzennej i funkcjonalnej,

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

a także struktury przestrzenne, społeczne czy gospodarcze. Nie można także pomniejszać jego roli w utrzymywaniu odpowiedniego stanu środowiska naturalnego.

System komunikacyjny jest motorem napędowym zmian gospodarczych i rozwoju mniejszych miejscowości. Również w granicach gmin ma to niebagatelne znaczenie; za pośrednictwem subregionalnych ośrodków miejskich i ich odpowiedniego poziomu komunikacji z obszarem gmin, możliwy jest wpływ na rozwój sołectw i wsi. W takiej sytuacji większe ośrodki pełnią zazwyczaj rolę centrum tworzenia funkcji pozarolniczych i aktywizujących otaczające tereny. Należy także pamiętać o powinności gmin do wspomagania obszarów o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług - w przypadku usług podstawowych mieszkańcy nie powinni być zmuszeni do pokonywania odległości wymagających więcej niż 30 minut dojazdu, natomiast do usług wyższego rzędu należy zapewnić dojazd trwający maksymalnie 1,5 godziny. Takie działanie jest gwarancją funkcjonalnej, przestrzennej i społecznej spójności tych obszarów.

Według postulatów KPZK, gminy powinny dążyć także do zmniejszania kosztów transportu - nie tylko ekonomicznych, ale też środowiskowych; oznacza to uwzględnianie alternatywnych środków transportu i związanej z nim infrastruktury w strategiach oraz planach. Silną rolę systemu komunikacyjnego jest wpływ na kształtowanie przestrzeni oraz zmian urbanizacyjnych. Za pomocą odpowiedniego projektowania sieci, można kreować rozwój, między innymi zapobiegając niekontrolowanemu rozlewaniu się obszarów zurbanizowanych.

3.2.5 KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU REGIONALNEGO 2010-2020: REGIONY, MIASTA, OBSZARY WIEJSKIE

Według Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego, polskie regiony będą lepszym miejscem dzięki odpowiedniej integracji gospodarczej, społecznej i przestrzennej. Za sprawą poszerzenia zasady partnerstwa i subsydiarności, zwiększy się samorządność jednostek. Silnym motorem rozwoju i zwiększenia spójności terytorialnej, a zarazem aspektem umożliwiającym przepływ wiedzy i innowacji, jest odpowiedni system komunikacyjny łączący jednostki samorządowe. Takie działania wpływają także na wzrost konkurencyjności gospodarki.

Nowa polityka regionalna zakłada inwestowanie głównie w wykorzystanie mocnych stron i najważniejszych potencjałów poszczególnych obszarów. Zaleca dążenie do wzmocnienia oddziaływania silnych ośrodków, z równoczesnym przełamywaniem barier rozwojowych. Jednym z aspektów takiego działania jest system transportowy, którego tworzenie już samo w sobie porusza zagadnienie efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie. Stworzenie dopasowanej do potrzeb społeczeństwa komunikacji wpływa także na wzmocnienie spójności gospodarczej i przestrzennej.

3.2.6 KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020 R. (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 R.)

Jednym z celów tego dokumentu jest zorganizowanie sprawnego i zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców systemu przemieszczania się osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie transportu do i z obszarów zewnętrznych. W ramach tej strategii podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

- promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;
- integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy P&R itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych i biletu ważnego na wszystkie środki transportu, u wszystkich przewoźników w skali regionów;
- zwiększenia możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
- promowania innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez rozwijanie systemów ITS, zapewniających priorytet w ruchu drogowym środkiem transportu publicznego;
- promocji transportu najmniej zanieczyszczającego środowisko i efektywnego energetycznie (na napęd elektryczny, gazowy, hybrydowy, ogniwa paliwowe itp.).

Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszenia zjawiska kongestii poprzez:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób,
- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych,
- promocję ruchu pieszego i rowerowego,
- wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

3.2.7 STRATEGIA ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO DO ROKU 2025

Województwo warmińsko-mazurskie w 2025 roku chce być regionem, w którym warto żyć. Według zamysłu oznacza to takie kształtowanie rozwoju, by umożliwić mieszkańcom spędzenie czasu od narodzin do starości w sposób komfortowy i zgodny z ich oczekiwaniami, poprzez umożliwienie dokonywania wyborów. Wizja ta dotyczy wszystkich mieszkańców, z podkreśleniem niezależności względem miejsca zamieszkania - do tego natomiast doprowadzi rozwój mobilności.

Strategia rozwoju zaprojektowana jest zgodnie z paradygmatem zrównoważonego rozwoju i opiera się na rozwoju trzech priorytetów - konkurencyjnej gospodarki, otwartego społeczeństwa oraz nowoczesnych sieci (rozumianych zarówno jako powiązania i relacje, jak i połączenia fizyczne infrastrukturą techniczną); wszystkie te aspekty umiejscowione są w środowisku przyrodniczym i respektują jego wartości.

W zakresie rozwoju konkurencyjnej gospodarki, za istotny czynnik została uznana także turystyka, szczególnie jako możliwość rozwoju w dwóch obszarach - miasta turystyczne oraz tzw. „przestrzeń relaksu”. 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.

Strategia wskazuje na dogodnie położenie zróżnicowanych szlaków transportowych - autostrady A1, dróg ekspresowych, międzynarodowej drogi wodnej, trasy Via Baltica, linii kolejowych

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

(w tym Rail Baltica). Mimo to województwo kwalifikuje się jako obszar o małej dostępności komunikacyjnej w Europie. Jako przyczyny tego wskazano:

- najniższą w kraju gęstość dróg o twardej nawierzchni,
- najniższa w Polsce gęstość linii kolejowych i ich przeważający stan średni lub zły,
- niewielkie wykorzystanie potencjału żeglugi śródlądowej w transporcie towarów.

Jako inwestycje transportowe w ramach celów strategicznych wymienia się skomunikowanie Olsztyna z obszarami o mniejszej dostępności przestrzennej, wyprowadzenie ruchu z centrum, połączenie Olsztyna i innych części województwa z lotniskiem, rozwiązywanie problemów komunikacyjnych w obszarze funkcjonalnym Olsztyna, poprawę dojazdu do miast powiatowych, wprowadzenie większej ilości dróg rowerowych poprawiających bezpieczeństwo i dostępność oraz rozwój zintegrowanych systemów transportu publicznego.

3.2.8 PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO

W planie, miasto Olsztyn zostało wyróżnione jako jeden z trzech kluczowych węzłów komunikacyjnych (obok Elbląga i Ełku). Z tego też powodu, zaproponowano stworzenie tam zintegrowanego, intermodalnego centrum przesiadkowego.

Plan transportowy przewiduje rozwój w taki sposób, aby zapewnić dostęp publicznego transportu dla osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Zasadami prowadzącymi do takiego stanu są wyposażanie komunikacji publicznej w dopasowane pojazdy (niskopodłogowe, wyposażone w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej itp.) oraz odpowiednie organizowanie przystanków (z czytelnym rozkładem, oznakowaniami).

Zaproponowano działania służące ograniczaniu negatywnego wpływu transportu na środowisko. Są to m.in. prowadzenie dopasowanej polityki przestrzennej i proekologicznych zadań.

3.2.9 PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO

Dla Olsztyna, jako ośrodka wojewódzkiego, zaleca się poprawę dostępności komunikacyjnej z Warszawą, obszarami o najniższym poziomie dostępności, lotniskiem w Szymanach oraz w granicach Miejskiego Ośrodka Funkcjonalnego Olsztyna (z nastawieniem na wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta poprzez budowę obwodnicy oraz rozbudowę i integrację miejskich systemów komunikacyjnych). Podkreślono potrzebę powiązania miejsc przesiadkowych z parkingami dla samochodów i rowerów z uwzględnieniem rozwoju ciągów rowerowych. Priorytetowo ujęto utrzymywanie zintegrowanej komunikacji zbiorowej w Olsztynie, gdzie podkreślono aktywizację komunikacji tramwajowej oraz powiązanie tej z komunikacją autobusową. Zalecono analizę zasadności i możliwości utworzenia kolei podmiejskiej.

Aby zminimalizować negatywne oddziaływanie na środowisko, wskazano kierowanie się zasadami starannego wyboru lokalizacji przedsięwzięć liniowych z zakresu infrastruktury komunikacyjnej przed ich realizacją, a przy wyborze tych lokalizacji kierowanie się lokalną chłonnością środowiska oraz występowaniem tzw. obszarów wrażliwych. Zaznaczono konieczność konsekwentnego stosowania nadzoru przyrodniczego oraz monitoringu przy

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

realizacji przedsięwzięć z zakresu infrastruktury komunikacyjnej. W ramach przywracania oraz łagodzenia oddziaływań negatywnych na ciągłość ekologiczną regionu, zalecono uwzględnianie na etapie projektowania przedsięwzięć liniowych rozwoju zielonej infrastruktury.

3.2.10 STRATEGIA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Jako nadrzędne cele MOF Olsztyna wskazano zintegrowanie (integrację działań podmiotów i integrację przestrzenną), konkurencyjność (pod względem jakości życia, atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej oraz sprawności administracji) i współpracę (jako rzeczywiste i trwałe relacje w ramach obszaru funkcjonalnego).

Według dokumentu, jednym z celów strategicznych, jest „Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego”. Cel ten miałby być realizowany poprzez priorytety dotyczące:

- poprawy jakości połączeń drogowych w MOF oraz dostępności do sieci TEN-T,
- poprawy bezpieczeństwa transportu drogowego, poprzez modernizacje dróg oraz infrastruktury im towarzyszącej,
- rozwoju systemu zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego, m.in. poprzez budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego, inwestycje w tabor niskoemisyjny, rozbudowę parkingów P&R i B&R oraz uspokajanie ruchu samochodowego.

Jednym z priorytetów wyznaczonych w ramach celów strategicznych, w kwestii mobilności, jest również ochrona bioróżnorodności poprzez zazielenianie przestrzeni publicznych. Warto brać pod uwagę to postanowienie podczas budowy szlaków komunikacyjnych, ciągów pieszych i rowerowych, których wartość podniosłyby np. wprowadzone zadrzewienia.

3.2.11 PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA OLSZTYNA NA LATA 2012-2027

„Wizja transportu publicznego w Olsztynie i w gminach ościennych, objętych obsługą organizatora, zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów - w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.”

Kierunki i cele, to między innymi działania zmierzające do uruchomienia komunikacji tramwajowej oraz, związanej z tym, modyfikacji tras linii autobusowych; zaproponowano także prowadzenie pełnej koordynacji rozkładów jazdy na terenie całej sieci komunikacyjnej - z integracją połączeń autobusowych i tramwajowych. Wskazano także na wartości płynące z optymalizacji przebiegu tras i rozkładów jazdy, a wszystkie inwestycje obostrzono koniecznością respektowania potrzeb osób niepełnosprawnych oraz minimalizacją negatywnego oddziaływania na środowisko. Oprócz rozwoju wspomnianych gałęzi transportu, wspomniano również o możliwości poprowadzenia linii kolei miejskiej - początkowo prowadzonej na trasie Olsztyn Główny - Gutkowo wraz z możliwością poszerzenia obsługiwanego obszaru.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

W aspekcie planowanych inwestycji infrastrukturalnych i taborowych, zaproponowano budowę dróg, sieci tramwajowej, wyznaczenie buspasów, zakup taboru, realizację systemu inteligentnego sterowania ruchem oraz budowę parkingów w systemie P&R, B&R i K&R połączonych z przystankami przesiadkowymi.

Zamierzenia te są zgodne z politykami:

- zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego;
- promowania rozwiązań proekologicznych;
- integracji środków transportu;
- podnoszenia standardów obsługi pasażerskiej.

3.2.12 STRATEGIA ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO W OLSZTYNIE DO 2027R.

„Celem strategicznym dla publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej w Olsztynie jest: stworzenie systemu szybkiej, wygodnej i zawsze dostępnej komunikacji miejskiej, stanowiącej realną alternatywę dla realizacji podróży samochodem osobowym.”

Do osiągnięcia celu strategicznego posłużą cele operacyjne:

1. Uruchomienie sprawnego i efektywnego systemu ekologicznej komunikacji miejskiej.
2. Integracja podsystemów komunikacji miejskiej we wzajemnie współdziałające elementy, tworzące jedną funkcjonalną całość.
3. Integracja różnych rodzajów transportu publicznego w Olsztynie.
4. Ograniczenie emisji zanieczyszczeń i natężenia hałasu w mieście.
5. Zmniejszenie liczby poruszających się w mieście pojazdów, w szczególności samochodów osobowych.

3.2.13 STRATEGIE ROZWOJU

Strategia Rozwoju Miasta - Olsztyn 2020

Strategia wskazuje realizację celów strategicznych, które są zależne pomiędzy sobą; realizacja jednego z nich, wpływa na osiągnięcie pozostałych. Dzięki temu możliwy do uzyskania jest efekt synergii. Celami strategicznymi są:

- A. Wzrost poziomu kapitału społecznego
- B. Wzrost napływu kapitału inwestycyjnego
- C. Wzrost innowacyjności
- D. Rozwój funkcji metropolitalnych

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Celami operacyjnymi zorientowanymi na rozwój transportu oraz utrzymanie środowiska naturalnego są:

- Regionalne centrum komunikacyjne

Poprzez zwiększanie dostępności komunikacyjnej z Warszawą, Gdańskiem, Obwodem Kaliningradzkim, lotniskami oraz budowa obwodnicy Olsztyna. Szczególnie inicjowane i realizowane będą projekty w ramach MOF Olsztyna (jako promieniste połączenia z obwodnicą). Postuluje się także wprowadzanie usprawnień dla mieszkańców - uspokajanie ruchu samochodowego w śródmieściu, poprawa jakości transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego oraz rozwój systemu parkowania.

- Wzrost dostępności usług publicznych o znaczeniu regionalnym i międzynarodowym

Oprócz wprowadzania nowych obiektów usługowych i usprawnianiu procesów administracyjnych, wskazano także na tworzenie dogodnych połączeń komunikacyjnych.

- Zapewnienie (...) wysokiej jakości środowiska przyrodniczego

Pod tym pojęciem rozumie się w głównej mierze działania zmniejszające zanieczyszczenie powietrza i wód oraz zmierzające do ograniczenia hałasu.

Strategia Rozwoju Gminy Barczewo na lata 2015-2025

Cel nadrzędny opiera się o zasady zrównoważonego rozwoju. Istotnym czynnikiem, który do takiego stanu doprowadzi jest podjęcie współpracy z Olsztynem i gminami ościennymi, w szczególności z gminą Biskupiec. Dzięki łączeniu potencjałów można osiągnąć efekt synergii.

W strategii wyznaczono cztery cele strategiczne skupiające działania infrastrukturalne (budowa i poprawa jakości dróg, budowa oświetlenia, budowa przystanków), zwiększanie dostępności (rozwój komunikacji, kreowanie zrównoważonej polityki przestrzennej), rozwój przedsiębiorczości i rozwój turystyki.

Dokument wskazuje na potrzebę stworzenia systemu tras rowerowych, pieszych i konnych, które to uznano za jeden z podstawowych filarów rozwoju turystyki. Również sprawna i bezpieczna komunikacja drogowa została wskazana jako czynnik rozwoju gminy; dla jej lepszej organizacji zalecono stworzenie programu rozwoju komunikacji drogowej. Odwołując się do sieci Cittaslow, do której należy Barczewo, miasto skupia się także na rozwoju zgodnym z potrzebami społeczeństwa i środowiska. Istotnymi narzędziami wartymi wdrożenia na szerszą skalę są konsultacje - aby zwiększyć ich dostępność rozważa się możliwość udostępnienia platformy online dla mieszkańców.

Strategia Rozwoju Gminy Dywity do 2020 r.

Wizja gminy Dywity opiera się na stworzeniu warunków konkurencyjności, dzięki funkcjom metropolitalnym Olsztyna. Zaistniałe warunki pozwalają na wykorzystanie bazy miasta

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

rdzeniowego - miejsc pracy, usług, szkolnictwa, kultury - wraz z oferowaniem miejsca wysokiej jakości zamieszkania, odpoczynku i rekreacji.

Jeden z trzech celów strategicznych mówi o zapewnieniu sprawności przemieszczania się ludzi oraz dostępu do infrastruktury, co pozwoli na wzrost integracji wewnętrznej i szersze otwarcie na współpracę. W strategii rozwinięto cele operacyjne o proponowane projekty, który dotyczą między innymi modernizacji połączeń drogowych wewnątrz gminy oraz dróg dojazdowych do Olsztyna, budowy dróg osiedlowych czy zapewnienia komunikacji zbiorowej z Olsztynem oraz wewnątrz gminy.

Strategia Rozwoju Gminy Gietrzwałd na lata 2015-2025

Gmina Gietrzwałd w swojej wizji również wskazuje na wykorzystanie korzyści płynących z aglomeracji olsztyńskiej wraz z wspieraniem jej rozwoju. Takie działanie ma doprowadzić do stworzenia miejsca atrakcyjnego, bezpiecznego i spójnego przestrzennie, oferującego wysoką jakość życia.

Jednym z celów strategicznych jest „dobrze rozwinięta infrastruktura techniczna, turystyczna i społeczna”. Do jego najważniejszych zadań należy modernizacja i rozbudowa dróg oraz chodników, budowa przystanków i oświetlenia. Do rozwoju turystycznego ma też przyczynić się stworzenie systemu szlaków turystycznych - pieszych, rowerowych oraz konnych. Poprawa mobilności, to także prowadzenie zrównoważonej polityki przestrzennej, co przejawia się między innymi w pokrywaniu obszaru gminy planami zagospodarowania oraz realnej poprawie estetyki przestrzeni, aby zachęcała do wyboru komunikacji niezmotoryzowanej.

Strategia Rozwoju Gminy Jonkowo na lata 2016-2025

W strategii gminy Jonkowo stwierdzono, że poprawa infrastruktury technicznej i stanu środowiska, podniesie jakość życia mieszkańców. Cel strategiczny „modernizacja i dostosowywanie do potrzeb infrastruktury drogowej i okolicy drogowej, działania prowadzące do polepszenia standardu nawierzchni dróg, usprawnienia sieci dróg, budowy tras i ścieżek rowerowych oraz oświetlenia ulicznego i przystanków autobusowych.

Poprawa estetyki przestrzeni publicznej (1.4) również może wpływać na rozwój mobilności poprzez zachęcanie do wyboru transportu rowerowego bądź pieszego. Synergicznie z rozwojem turystyki, warto tworzyć systemy szlaków.

Strategia Rozwoju Gminy Purda na lata 2015-2025

Gmina Purda stawia sobie za główny cel zrównoważony rozwój w oparciu o położenie aglomeracji olsztyńskiej i uwarunkowania. Podobnie jak pozostałe gminy, za jeden z celów strategicznych obrano „rozwój infrastruktury technicznej zwiększającej atrakcyjność zamieszkania oraz atrakcyjność inwestycyjną gminy”. Dalej wskazano sprecyzowane inwestycje

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

drogowe, do których wypełnienia gmina dąży. Wskazano także potrzebę budowy i remontów przystanków, chodników i ścieżek rowerowych oraz oświetlenia.

Dla rozwoju turystyki jako znaczące wskazano stworzenie systemu tras turystycznych - rowerowych i pieszych oraz odnowę estetyki miejscowości.

Strategia Rozwoju Gminy Stawiguda na lata 2016-2025

Aby zrealizować główny cel, jakim jest stworzenie miejsca atrakcyjnego do mieszkania i prowadzenia działalności, należy podjąć działania zmierzające do zapewnienia dobrych warunków życia - między innymi poprzez łatwy dostęp do usług, szeroką ofertę rekreacji z uwzględnieniem walorów środowiskowych i kulturowych.

Mówiąc o rozwoju infrastruktury, strategia wskazuje na remonty i przebudowy dróg, budowę oświetlenia ulicznego, budowę ścieżek rowerowych, remont i budowę chodników oraz wiat przystankowych. Dodatkowo poruszono aspekt wyznaczania nowych tras turystycznych i edukacyjnych. Do realizacji zamierzeń, związanych z ochroną środowiska i redukcją emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych, może doprowadzić reorganizacja mobilności w gminie.

3.2.14 STUDIA UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Olsztyna, 2013r.

Zaproponowany układ komunikacyjny oparty o rozbudowę sieci drogowej, uwzględnia również aspekty środowiskowe. Istotnym kierunkiem rozwoju jest wprowadzenie trakcji tramwajowej. Jest to istotna decyzja dla zwiększenia przepustowości dróg i, co za tym idzie, komfortu mieszkańców. Działania związane z rozwojem transportu publicznego mają na celu zachęcenie części kierowców pojazdów osobowych do skorzystania z komunikacji zbiorowej i ograniczenia natężenia ruchu. W studium duży nacisk kładzie się na zwiększenie przepustowości. W dokumencie przedstawiono przebieg planowanej obwodnicy Olsztyna, która rozciągać ma się przez gminy Barczewo, Dywity, Gietrzwałd, Purda i Stawiguda. Ta inwestycja nie tylko odciąży ruch w centrum miasta, ale też usprawni powiązania z układem regionalnym i krajowym.

Uwzględniono także konieczność rozwoju sieci rowerowej. Chociaż, jak wyróżniono, nie zapewnia ona mobilności wszystkim na równych zasadach, to stanowi wartościowe uzupełnienie istniejącego systemu komunikacji publicznej. Jako docelową, sumaryczną długość sieci, wskazano, w głównej mierze na podstawie wyników badań holenderskich, ok. 85 km.

Jako wyznacznik powodzenia zamierzonych celów i kierunków, wskazano konieczność realizacji wszystkich działań; w przeciwnym przypadku mogą okazać się one nieefektywne finansowo i czasowo.

W studium wskazano rozwiązanie prowadzące do zmniejszenia natężenia ruchu. Podczas gdy rozbudowa i modernizacja dróg ma na celu zwiększenie przepustowości, to jednocześnie



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

zwiększanie współczynnika motoryzacji i komfortu podróżowania samochodem, może ten wynik zmniejszyć. Z tego powodu warto równocześnie rozwijać transport zbiorowy oraz infrastrukturę rowerową i pieszą, aby zapewnić równomierne rozłożenie natężenia ruchu i doprowadzić do pełnego wykorzystania korzyści z prowadzonych działań.

Istotne jest także dopasowane planowanie przestrzenne, które powinno dążyć do zahamowania procesu suburbanizacji i zwiększenia zainteresowania osiedlaniem w strefie śródmiejskiej i przyległych. W tych obszarach warto wprowadzać zmiany dotyczące organizacji ruchu oraz nadawania priorytetu transportowi publicznemu. Jako podstawowe miejsca wymagające utworzenia sprawnych połączeń wskazano centrum (strefa śródmiejska), dworzec główny, strefy mieszkaniowe Brzeziny - Sady, Nagórki, Jaroty, Pieczewo oraz strefę Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego.

Rozwój transportu zbiorowego ma determinować wyznaczenie priorytetu ruchu dla autobusów na wydzielonych pasach, uspokojenie bądź wyłączenie ruchu na wybranych ulicach, wprowadzenie nowoczesnego taboru dopasowanego do przewozu osób niepełnosprawnych, wprowadzenie tramwajów oraz realizacja systemu sterowania ruchem. Istotnym jest prowadzenie działań zmierzających do wykorzystania sieci linii autobusów podmiejskich do realizacji połączeń z gminami ościennymi. Natomiast dla sieci wewnątrz miasta proponuje się interakcje z istniejącymi połączeniami o znaczeniu regionalnym i krajowym. Dla stworzenia spójnego, komfortowego systemu komunikacji zbiorowej, zaproponowano także wprowadzanie węzłów przesiadkowych na dworcach i przystankach kolejowych oraz w ich bezpośrednim otoczeniu.

W kwestii zasad wyznaczania parkingów, dopasowano je pod względem strefy, której dotyczy: mieszkaniowej, zatrudnienia, usług oraz turystyki, sportu i rekreacji. W strefie pierwszej wskazuje się na niedostateczną liczbę miejsc parkingowych przy osiedlach wielorodzinnych; rozwiązaniem ma być wprowadzanie parkingów wielopoziomowych. Strefa zatrudnienia i usług ma największy udział w powierzchni parkingów, co nadal nie oznacza pokrycia zapotrzebowania na nie. Proponuje się zapewnienie miejsc o charakterze rotacyjnym - przeznaczonych dla klientów. Natomiast w strefie śródmiejskiej przewiduje się ciągły niedobór miejsc postojowych; długotrwałą odpowiedzią na ten problem mogą być zmiany w organizacji ruchu wymuszające szybką rotację oraz dostarczające możliwość korzystania z transportu publicznego. Podobne rozwiązania wskazuje się dla terenów turystyki, sportu i rekreacji - tworzenie dostępności do alternatywnych środków transportu jest najmocniej akcentowanym rozwiązaniem niedostatecznej liczby miejsc.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta i Gminy Barczewo

Problemy związane z układem komunikacyjnym zostały zidentyfikowane jako jedne z istotniejszych. Drogi gminne i powiatowe nie posiadają uregulowanego stanu prawnego, a co za tym idzie - odpowiednich dla przyjętych klas technicznych szerokości pasów drogowych. To ogranicza możliwości poprawy stanu technicznego dróg. Wiele terenów przeznaczonych w miejscowych planach pod budownictwo, nie posiada urządzonych dróg.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Gmina Barczewo wspomina o wpływie realizacji obwodnicy Olsztyna na rozwój przestrzenny i komunikacyjny. W przypadku jej wykonania zgodnie z planem, wskazuje się na modernizację dróg serwisowych; nadania im właściwych parametrów oraz przypisanie obsługi wewnętrznego ruchu gminnego i komunikacji zbiorowej.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dywity

Gmina wyznaczyła kilka stref, dla których przyjęta odmienne kierunki zagospodarowania. Należy do nich między innymi budowanie ścieżek i tras turystycznych - pieszych, rowerowych; te zalecenia najmocniej dotyczą obszarów o dużych powierzchniach chronionego środowiska i walorach estetycznych.

Sieć transportowa została podzielona według trzech priorytetów na układ nadrzędny, podstawowy i uzupełniający. Pierwszy z nich opiera się na drodze krajowej nr 51; wskazano, że należy zarezerwować dla niej minimalny pas drogowy o szerokości 80m, a obszary zabudowy mieszkaniowej i usługowej powinny być sytuowane w odpowiedniej odległości zapewniającej ograniczenie hałasu i wibracji. Z kolei układ podstawowy zapewnia powiązanie z powiatem oraz tworzy główną sieć na obszarze gminy. W zakresie tych dróg, wskazano wymagane przebudowy. Ostatnia grupa wspomaga układ podstawowy i zapewnia obsługę sieci.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Gietrzwałd

Podobny podział dróg wykorzystwała gmina Gietrzwałd; w tym przypadku do nadrzędnych należy droga krajowa nr 16. Szerokość pasa zabezpieczonego wyznaczono na 100m. Inwestycje przemysłane zostały w taki sposób, aby zachować powiązania ekologiczne. Uwzględnia się także potrzebę lokalizacji urządzeń technicznych w postaci przepustów, przejść rowerowo-pieszych oraz przejazdów. W dalszych pracach wskazano przebudowy i budowy ciągów. Między innymi wymieniono drogi witalne dla obsługi nowych osiedli, które wymagają utwardzenia nawierzchni. Zaznaczono także, że wszystkie pozostałe drogi tworzące układ uzupełniający, wymagają poprawienia stanu technicznego.

Kierunki rozwoju sieci rowerowej zostały wyszczególnione w dwóch aspektach - tworzenia infrastruktury dla ruchu lokalnego oraz jako rowerowe trasy turystyczne wzdłuż interesujących obiektów kultury i natury. Powinny one tworzyć spójną sieć.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Jonkowo

Układ nadrzędny gminy tworzy droga wojewódzka nr 527. Do podstawowych należy 7 dróg powiatowych - wskazano dla nich przeprojektowanie na klasę Z oraz zabezpieczenie linii rozgraniczających szerokości 20m. Z kolei jako ciągi uzupełniające zakwalifikowano drogi gminne; wymagają one poprawy stanu technicznego odcinków szczególnie ważnych dla prawidłowego funkcjonowania gminy i obsługi mieszkańców.

Kierunki rozwoju sieci rowerowej zostały wyszczególnione w dwóch aspektach - tworzenia infrastruktury dla ruchu lokalnego oraz jako rowerowe trasy turystyczne wzdłuż interesujących obiektów kultury i natury. Powinny one tworzyć spójną sieć.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Purda

Układ komunikacyjny gminy tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne, zakwalifikowane do grup układu nadrzędnego, podstawowego i uzupełniającego. Dla wszystkich określono klasy i wymagane rezerwy terenu. Nakłady na remonty i budowy dróg pozyskane będą z odpowiednich budżetów w zależności od zarządcy drogi. Natomiast jako cel finansowany z budżetu gminy, wskazano dodatkowo budowę przystanków autobusowych, ścieżek rowerowych i parkingów.

Uwzględniono również lokalizację miejsca obsługi podróżnych (MOP) w rejonie miejscowości Purda, Zgniłocha lub Butryny. Opracowaną sieć tras rowerowych poprowadzono pod kątem obsługi ruchu turystycznego.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Stawiguda

Dla układu nadrzędnego, wskazano odpowiednie przeznaczenie terenów dla możliwości rozbudowy istniejącego biegu drogi. W przypadku ich zagospodarowania na inne cele, warto uwzględnić potencjalne uciążliwości hałasu u drgań. Dla układu pomocniczego uwzględniono budowę ciągów, które obsługiwałyby tereny skoncentrowanej działalności gospodarczej.

Uwzględniono wartości płynące z synchronizacji rozwoju sieci rowerowej z innymi jednostkami.

3.2.15 MIĘSCOWE PLANY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, to jedno z narzędzi planowania przestrzennego, które pozwala na kontrolowanie rozwoju obszaru. Udział terenów objętych tą formą aktu prawa w powierzchni jednostki ogółem, może świadczyć o stopniu zadbania względem polityki rozwoju przestrzennego. Istniejące mpzp, prowadzone odpowiedzialnie, pozwalają między innymi na zapobieganie suburbanizacji, wprowadzanie ładu przestrzennego czy ograniczanie wydatków na uzbrojenie terenu. Olsztyn oraz gmina Barczewo, uchwaliły plany miejscowe obejmujące ponad połowę obszaru jednostki. W przypadku miasta wojewódzkiego, można zaobserwować również znaczny wzrost tej wartości od roku 2010.

Tabela 11. Udział powierzchni objętej obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w powierzchni ogółem na przestrzeni lat 2010-2015 [%]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Barczewo	60,20	60,24	60,24	60,24	60,24	60,66
Dywity	13,98	13,98	15,08	15,19	18,42	18,48
Gietrzwałd	8,10	8,52	9,09	9,26	9,35	9,39
Jonkowo	1,65	1,70	1,91	1,93	2,27	2,29
Purda	1,95	1,95	1,97	1,97	2,19	2,19
Stawiguda	8,59	8,79	8,84	9,07	9,07	9,40
Olsztyn	44,08	44,36	50,04	49,85	55,80	55,85

Źródło: Opracowanie na podstawie danych GUS

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

3.2.16 PLANY GOSPODARKI NISKOEMISYJNEJ

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Olsztyna

Znaczną część planu gospodarki niskoemisyjnej poświęcono na wyznaczenie kierunków rozwoju mobilności. Korzyści możliwe do uzyskania wyszczególniono zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju - w aspekcie społecznego bezpieczeństwa i komfortu, ekonomicznej oszczędności finansowej i polepszonych stanu środowiska.

Wyznaczono kilka głównych kierunków działań w zakresie mobilności; są to zarówno działania inwestycyjne, jak i nieinwestycyjne. Do pierwszej grupy należą takie kroki jak budowy i modernizacje ciągów - jezdnych (w tym budowa obwodnicy), rowerowych i pieszych oraz infrastruktury towarzyszącej - od oświetlenia ulic po budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego przy Dworcu Głównym w Olsztynie.

Planuje się także zakup taboru niskoemisyjnego, w tym pojazdów elektrycznych i hybrydowych. Dla priorytetyzacji transportu zbiorowego, zaproponowano także wydzielanie bądź budowę pasów o uprzywilejowanym ruchu publicznym (tzw. buspasy). Zwiększenie popytu na usługi komunikacji publicznej może być także efektem działań promocyjnych i edukacyjnych; dąży się także do prowadzenia takich wysiłków pod kątem popularyzacji ruchu rowerowego i pieszego oraz poprawy nawyków kierowców (w zakresie ekojazdy czy carpoolingu). Ideą wpływającą na zwiększenie wykorzystania roweru w codziennych podróżach mógłby być również system miejskiego roweru publicznego.

Takie działania, wraz z zastosowaniem rozwiązań inteligentnych systemów transportowych, pomogą w odciążeniu dróg w centrum miasta, zmniejszeniu udziału samochodowego transportu prywatnego i, tym samym, uciążliwości związanych ze zjawiskiem kongestii.

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Barczewo do 2020 Roku

Infrastruktura drogowa jest jednym z podstawowych powiązań z Olsztynem dla osób podróżujących głównie pomiędzy miejscem zamieszkania a siedzibą pracy. Mimo to, stan dróg powiatowych i gminnych głównie oceniany jest jako niedostateczny bądź zły, a problem ten najczęściej wymieniany jest jako największy dla gminy. Migracje mieszkańców Olsztyna na tereny Barczewa, podnoszą konieczność poprawy infrastruktury transportowej.

Dążąc do rozwiązania tego problemu, pierwszymi ze wskazanych działań są budowy i remonty dróg; przykładem może być propozycja połączenia Wójtowa i Nikielkowa, co pozwoliłoby, poprzez wybranie optymalnej trasy, na ograniczenie zużycia paliwa o połowę. Wskazuje się też na takie działania jak budowa parkingów (głównie w okolicy placówek szkolnych), ciągów rowerowych lub pieszo-rowerowych i wprowadzenie oświetlenia LED. Równie istotnymi są przedsięwzięcia nieinwestycyjne, takie jak działania podnoszące świadomość ekologiczną.

Zgodnie z paradygmatem zrównoważonego rozwoju, Barczewo, poprzez oparcie na gospodarce niskoemisyjnej i tym samym wpływ na ograniczenie emisji zanieczyszczeń i lepsze wykorzystanie zasobów, ma zamiar poprawić standardy jakości życia i zamieszkania w gminie.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Gietrzwałd

Gmina Gietrzwałd również opiera się na dwóch podstawowych filarach działań. Oprócz poprawy jakości taboru gminnego, zwiększania alternatywnych form transportu publicznego oraz długości ścieżek i szlaków rowerowych, stawia się także na promocję między innymi stosowania paliw lepszej jakości lub paliw niskoemisyjnych. Możliwość edukacji docelowo może objąć wszystkich korzystających z lokalnych zasobów naturalnych - mieszkańców, przedsiębiorców. Podejmując się tych działań, Gietrzwałd dąży do zrównoważonego transportu.

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Dywity na lata 2016-2020

Transport jest jednym z sektorów najsilniej emitujących zanieczyszczenia; dodatkowy rozwój prywatnego transportu samochodowego, wymaga od władz podjęcia kroków w celu minimalizacji jego wpływu na środowisko i klimat. Dywity podjęły wyzwanie ograniczenia emisji bezpośredniej poprzez wprowadzanie niskoemisyjnego taboru, rozwiązań zachęcających do korzystania z transportu rowerowego bądź pieszego oraz komunikacji publicznej, a także stosowanie efektywniejszych paliw. Emisja pośrednia, np. ze ścierania nawierzchni, może być zminimalizowana przez budowę, rozbudowę lub przebudowę systemu dróg na terenie gminy. Istotnym jest także system parkingowy, który może być oparty na łączeniu różnych gałęzi transportu na wzór przystanków przesiadkowych.

Takie działania przełożą się nie tylko na ograniczenie zużycia energii i emisji CO₂, ale także wpłyną na wzrost mobilności mieszkańców (poprzez lepszy dostęp do komunikacji zbiorowej i bezpieczeństwo w komunikacji niezmotoryzowanej) oraz poprawę płynności ruchu samochodowego.

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Jonkowo na lata 2015-2020

Na terenie gminy Jonkowo można zaobserwować sieć transportową o nieodpowiednich parametrach i złym stanie technicznym. Wpływa na to intensywny ruch samochodowy, spowodowany jedną z najlepszych dostępności do ośrodka wojewódzkiego, oraz silny tranzyt wysokotonażowy. Aby naprawić ten stan, gmina obiera jednocześnie dwie drogi rozwoju - naprawy istniejącego stanu technicznego poprzez budowy i remonty dróg oraz zapobieganie nadmiernej ich eksploatacji przez propagowanie ruchu niezmotoryzowanego (budowę ścieżek rowerowych, promocję i edukację).

Takie działania pomogą we wdrożeniu wizji gminy zarządzanej w sposób zrównoważony i ekologiczny. Aby utrwalić to osiągnięcie, podkreślono istotność zwiększenia świadomości mieszkańców dotyczącej ich wpływu na lokalną gospodarkę energetyczną i jakość powietrza. Dobre nawyki przyniosą największe rezultaty w perspektywie kilku, a nawet kilkunastu lat.

Program Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Purda

Gmina Purda, jako obszary transportu wymagające poprawy, wskazuje niską dostępność transportową oraz zły stan infrastruktury i taboru. Te uciążliwości przyczyniają się do większych emisji zanieczyszczeń. Rozwinięta komunikacja publiczna pozwala na zmniejszenie wykorzystania prywatnego transportu samochodowego, lecz na terenie gminy zauważalne są

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

ograniczona liczba połączeń autobusowych oraz brak alternatywnych form komunikacji dla mieszkańców.

W tym celu postanawia się o prowadzeniu zrównoważonego transportu, poprzez poprawę jakości taboru, zwiększanie alternatywnych form transportu publicznego oraz optymalizację systemów organizacji ruchu. Ważnym aspektem jest też możliwość rozwoju sieci rowerowej i pieszej. Aby w pełni wykorzystać wprowadzone zmiany, zaproponowano kierowanie działaniami edukacyjnymi i promocyjnymi, które zmienią świadomość i wiedzę mieszkańców, przedsiębiorców oraz wszystkich podmiotów korzystających z zasobów gminy.

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Stawiguda

W przypadku gminy Stawiguda, pomysły dotyczące rozwiązania problemów transportowych są podobne. Wskazano istotę alternatywnych możliwości komunikacyjnych, które mogą zaistnieć poprzez budowę ścieżek rowerowych i propagowanie tego typu transportu oraz zachęcanie mieszkańców do przemieszczania się pieszo, do czego może doprowadzić właściwe planowanie przestrzeni urbanistycznej - w taki sposób, aby zapewnić komfort podróży i walory estetyczne. Towarzysząca temu modernizacja oświetlenia nie tylko może podnieść bezpieczeństwo niezmotoryzowanych, ale też zmniejszyć emisję poprzez wprowadzenie ekologicznych rozwiązań.

Ograniczenia emisji komunikacyjnej może dopełnić rozwój systemu transportu zbiorowego, rozwinięty o działania nieinwestycyjne - kształtowanie świadomości ekologicznej interesariuszy.