



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE  
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

PROTOKÓŁ

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

Miejsce: Urząd Miejski w Barczewie, sala sesyjna

Data: 26.10.2016 r.

Przebieg spotkania

**I Otwarcie spotkania**

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

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

**Pani Julianna Kielkowska**, przedstawiciel Wykonawcy, firma Refunda Sp. z o.o., wygłosiła prezentację na temat „Założeń do planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”.

**III Dyskusja**

**Pani Iwona Nobert-Ćwiek** otworzyła dyskusję.

**Pan Andrzej Maciejewski** zapytał, jakie korzyści gmina Barczewo mogłaby mieć z planu mobilności.

**Pan Gabory** odpowiedział, że dokument ten będzie zawierał spis planowanych inwestycji z zakresu mobilności i może przydać się przy aplikowaniu o środki na dofinansowanie inwestycji. Ponadto plan nie będzie zawierał kierunków rozwoju dla pojedynczych gmin, a skupi się na relacjach Olsztyn – gminy, m.in. w zakresie dojazdu z gmin do Olsztyna.

**Pan Maciejewski** zapytał czy gmina Barczewo jest zobowiązana do proponowania jakichś rozwiązań samodzielnie, czy może liczyć na współpracę ze strony miasta.

**Pan Gabory** podkreślił, że istotna jest ścisła współpraca gmin z miastem, m.in. w zakresie transportu zbiorowego, szczególnie w ramach zapewnienia płynnego dojazdu poprzez organizację przystanków węzłowych, a także poprzez zapewnienie taboru.

**Pan Maciejewski** zaznaczył, że największym problemem w Olsztynie jest napływ samochodów osobowych z gmin, powodujący korki, brak miejsc parkingowych oraz zanieczyszczenie środowiska i w tym zakresie oczekiwалby inicjatywy ze strony władz Olsztyna celem poprawy sytuacji – czy to przez zapewnienie dojazdu transportem zbiorowym, czy poprzez inne inwestycje w ramach partycypacji w kosztach, partnerstwa, ZIT czy innych programów.

**Pan Lech Jan Nitkowski**, burmistrz Barczewa, wspominał, że to jest drugie spotkanie w ramach tych konsultacji, w którym uczestniczy. Wskazał, że oprócz problemu z dojazdem do Olsztyna, jest problem z

## ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

samym poruszaniem się po mieście, szczególnie ulicami Kościuszki, Pstrowskiego i Lubelską. Następnie podał przykład Poznania i gmin podpoznańskich, gdzie dopiero po tym, jak gminy zagroziły zakupem własnego taboru celem samodzielnej organizacji transportu zbiorowego, została zorganizowana wspólna komunikacja o niższych kosztach. Kilka lat temu Olsztyn postrzegany był jako potencjał rozwojowy, natomiast dziś jako stan zagrożenia finansowego. Zwrócił uwagę, że pomimo technicznego podejścia specjalistów przygotowujących plan mobilności, należy wskazać władzom Olsztyna problemy gmin ościennych. Mieszkańcy tych gmin, poza tym, że pracują w Olsztynie, zostawiają tam też swoje pieniądze robiąc zakupy i korzystają z usług w mieście, na czym cierpią m.in. przedsiębiorcy, handlarze i usługodawcy w gminach. Zaznaczył, że rozmowy „dużego z małym” powinny być toczone nie tylko na drodze technicznej, na zasadzie zapewnienia dowozu do miasta. Mieszkańcy, którzy przeprowadzają się do gmin pod Olsztynem, nadal pozostają zameldowani w mieście. To powinien być wspólny problem Olsztyna i gmin MOF.

**Pan Gabory** powiedział, że bardzo istotna jest współpraca Olsztyna z gminami.

**Pan Nitkowski** wspomniał, że miasto traktuje gminy jak „hubę na drzewie”. Za ścieki gminy płacą cenę olsztyńską, gdzie w tej cenie jest podatek, kredyt Olsztyna itd.

**Pan Marek Szter** powiedział, że jest mocno rozczarowany tym, co usłyszał. Przyjeżdżają specjaliści i opowiadają jak mogłoby być w Olsztynie, a oni to wiedzą. Olsztyn nie proponuje gminom nic, za wyjątkiem tego, że konsultuje z nimi założenia. Konsultacje wyglądają tak, że zarówno w Olsztynie, jak i w gminach przychodzi mało osób i z tego nic nie wynika. Dalej jest dyktat miasta Olsztyna. Nie może się pogodzić z tym, że musi jechać do Olsztyna samochodem, którego nie ma gdzie zostawić, ponieważ brakuje parkingów, a miasto wymaga wysokiej partycypacji gmin w kosztach komunikacji zbiorowej. Następnie odniósł się do argumentu pana Gaborego, który mówił o tym, że miasto powinno zapewniać transport do granic miasta i podkreślił, że tym samym, miasto powinno płacić za komunikację zbiorową do miejscowości Wójtowo. Następnie zwrócił się z pytaniem do decydentów z gminy Barczewo, czy gmina jest w stanie partycypować w kosztach poprzez opłacanie transportu zbiorowego do Wójtowa. Zauważył, że tzw. „okejki”, czyli busy jeżdżące obecnie na trasach gminy - Olsztyn są rozwiązaniem doraźnym. Chciałby, żeby władze Olsztyna zaproponowały jakieś rozwiązanie tej kwestii.

**Pan Gabory** wspomniał, że obecnie trwają konsultacje założeń i mają one na celu również poznanie opinii mieszkańców gmin – w którą stronę mieszkańcy gmin oczekują rozwoju komunikacji.

**Pan Andrzej Maciejewski** odpowiedział, że na pewno większość mieszkańców miejscowości w gminie Barczewo chciałoby jeździć komunikacją zbiorową - i tutaj najbardziej pożądaną są dwie trasy: z Barczewa, przez Wójtowo do Olsztyna oraz przez Łęgajny i Nikielkowo do Olsztyna. W kwestii transportu rowerowego – samo Barczewo jest zbyt daleko, żeby łączyć je z Olsztynem ścieżką rowerową, natomiast wskazał, że powinna powstać ścieżka rowerowa lub pieszo-rowerowa łącząca miejscowość Nikielkowo z Olsztynem. Trzecia inwestycja, jaką byłaby zainteresowana gmina Barczewo, to uruchomienie komunikacji Olsztyn – Nikielkowo - Wójtowo.

**Pani Halina Bronka** odniosła się do rozwiązań transportowych w krajach Europy Zachodniej. Tam jest rozwinięta cała infrastruktura, także drogi piesze i rowerowe, nawet w lasach są ścieżki asfaltowe. Nie ma tego na terenie gminy Barczewo i przez najbliższe 2-3 pokolenia prawdopodobnie tego nie będzie, ponieważ Barczewo to mała miejscowość, nie ma tu wielkiego przemysłu, więc nie ma też dużych przychodów z podatków. Turystyka występuje tylko w formie agroturystyki – jest kilka gospodarstw agroturystycznych. Barczewo ma się czym pochwalić, ale tylko na szczeblu lokalnym. Poza tym nie ma z czego budować. Priorytetem na pewno jest rozwój infrastruktury drogowej w taki sposób, aby mogły przejeżdżać autobusy niskopodłogowe. W krajach zachodnich także na obrzeżach miast znajdują się parkingi pozwalające na pozostawienie auta i kontynuowania podróży w kilka osób samochodem lub

## ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

komunikacją zbiorową. Ze strony Olsztyna nie padła żadna propozycja budowy parkingów, czy to na terenie gmin ościennych, czy na terenie Olsztyna. Interesy są po obu stronach, ale na takim rozwiązaniu bardziej skorzystałby Olsztyn. Następnie pojawiło się pytanie, czy bardziej potrzebne są ścieżki rowerowe, czy dobre, bezpieczne drogi. Na Zachodzie ludzie głównie korzystają ze ścieżek w sobotę i niedzielę, czyli wtedy kiedy nie pracują; my w sobotę i niedzielę pracujemy, ale też uczymy się odpoczywać. Pani zwróciła uwagę, że mając do wyboru podróż rowerem lub samochodem z rodziną, chętniej wybierze samochód, niemniej jednak ścieżki rowerowe też są potrzebne. Gminy Barczewo nie stać na to, aby partycypować w kosztach organizacji transportu zbiorowego. Olsztyn nigdy nie traktował gminy Barczewo jako partnera w dyskusji, a wykorzystywał przewagę większego i silniejszego dyktując warunki. Dawniej bilety podmiejskie kosztowały 4,80 zł, a obecnie w „okejkach” płaci się 3 zł, 2,50 czy nawet 2 zł. W kwestii finansowania transportu publicznego Olsztyn powinien uwzględnić, że część trasy Olsztyn – Barczewo odbywa się na terenie samego Olsztyna. Transport publiczny rozwiązałby wiele problemów, ale na dzień dzisiejszy gminy Barczewo nie stać na to, żeby partycypować w kosztach. Obecnie trwa przygotowanie budżetu gminy na 2017 rok i jeżeli pan burmistrz ulegnie naciskom grupy radnych i dofinansuje organizację transportu publicznego, to te koszty pochłoną połowę budżetu inwestycyjnego gminy. To stawia gminę przed wyborem między budową dróg utwardzonych gminnych i powiatowych i łataniem dziur, a dofinansowaniem transportu publicznego, z którego skorzysta tylko część mieszkańców gminy. Gdyby Olsztyn traktował gminy jako partnerów w dyskusji i przedstawił jakieś propozycje, to wyglądałoby to inaczej.

**Pan Krzysztof Zienkiewicz** powiedział, że rozwiązania wprowadzane dotychczas w Olsztynie sprawiły, że przyjazd do Olsztyna celem załatwienia jakiejś sprawy dla mieszkańca powiatu olsztyńskiego jest koszmarem ze względu na trudności z dojazdem, w tym także do starostwa powiatowego. Natomiast wprowadzenie tramwajów sprawiło, że większość mieszkańców gminy Dywity jeździ na zakupy do Barczewa lub Dobrego Miasta. Trzeba również uwzględnić aspekt finansowania rozwiązań stosowanych w krajach zachodnich – duże miasta wiedzą, że ograniczanie ruchu w mieście i wspieranie transportu publicznego w sąsiednich regionach po prostu się opłaca. Przykładowo wybudowanie parkingów Park&Ride powoduje wydłużenie żywotności dróg i to jest interes miasta. Stworzenie sprawnej komunikacji to spadek emisji spalin, nie tylko w transporcie zbiorowym, który też stoi w korkach (czas przejazdu w Olsztynie w latach 2000-2015 wydłużył się o 40%, a buspasy powstały w miejscach, gdzie tych korków nie było). Miasto Olsztyn traktuje mieszkańców gmin ościennych jako niewdzięczników, którzy teraz muszą się trochę pomęczyć stojąc w korkach. W prezentacji pojawiły się przykłady usprawnień, wprowadzania stref itd. i rzeczywiście tam to funkcjonuje, ale trzeba pamiętać, że za tym szły inwestycje w odpowiednią infrastrukturę drogową, tranzytową oraz systemy P&R. Finansowanie transportu zbiorowego w relacji stolica regionu – region odbywa się zwykle w proporcji 70 do 30, natomiast Olsztyn chciałby, żeby gminy finansowały transport w 100%. W Olsztynie cena za wozokilometr to 11,38 zł netto – za te pieniądze można wynająć dobre limuzyny. I Olsztyn z takimi propozycjami wychodzi do gmin ościennych. Na tym terenie nie będzie zintegrowanej taryfy, ponieważ gmina Dywity, wraz z gminą Stawiguda wystąpiła z wnioskiem o zakup taboru i komunikacja dojazdowa będzie realizowana na zupełnie innych zasadach. Niestety, będzie osobna taryfa, zintegrowana tylko technicznie z Olsztynem. Linie w gminie Dywity, które są obecnie organizowane przez ZDZiT pozostaną, natomiast linie dowozowe z małych miejscowości będą obsługiwane autobusami „mini” do 25 pasażerów. W Olsztynie także brak jest zróżnicowania ceny wozokilometra w stosunku do taboru – za pojazd przegubowy i mini cena jest taka sama. Kolejnym problemem jest również niedostosowanie rozkładów celem podróży z przesiadkami, przy czym ZDZiT obwinia gminę Dywity za takie ułożenie rozkładów jazdy. Podsumowując, potrzebne działania to przede wszystkim budowa parkingów Park&Ride i wprowadzenie sprawnej komunikacji na terenie całego MOF. Od wprowadzenia komunikacji tramwajowej ucierpieli również lokalni przedsiębiorcy na trasach przejazdu tramwajów. Problemem jest również ITS –

## ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

jak się zepsuje, to będzie zauważalne, bo wreszcie będzie można sprawnie przejechać.

**Pan Maciej Maścianica**, pracownik ZDZiT, odniósł się do słów przedmówcy mówiąc, że pierwszy raz spotyka się z opinią, że władze Olsztyna twierdzą, że systemy Park&Ride to problem gmin ościennych.

**Pan Zienkiewicz** odparł, że takie słowa padły na spotkaniu konsultacyjnym w Olsztynie dnia 24.10.2016 r.

**Pan Maścianica** wspomniał, że są plany władz miasta w zakresie Park&Ride. Ponadto w kwestii budowy dróg – pomimo, że gmina Olsztyn nie partycypuje w kosztach, to drogi te powstają w ramach ZIT i bez partnerstwa tych inwestycji by nie było. Przypomniał także, że są to konsultacje „Założeń do planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna” i należy się skupić na tym, jak gminy widzą kierunki rozwoju mobilności na terenie MOF.

**Pan Zienkiewicz** przyznał rację przedmówcy i podkreślił, że gminy chciałyby, aby były wybudowane parkingi Park&Ride i uruchomione te, które są już wybudowane, ale świecą pustkami, ponieważ nie dojeżdża tam komunikacja publiczna.

**Pan Gabory** zauważył, że dyskusja skupiła się jedynie na temacie komunikacji zbiorowej. Są inne dokumenty, które tę komunikację regulują, a na tym spotkaniu należy skupić się na planie mobilności. Istotną informacją jest fakt, że Olsztyn sam finansuje komunikację publiczną i nie dostaje rekompensat za bilety ulgowe, natomiast większość prywatnych przewoźników w Polsce dostaje rekompensaty za bilety ulgowe. Powiat olsztyński nie posiada planu transportowego, a po wejściu w życie zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, od 1 stycznia 2018 r. tylko taki przewoźnik, który zostanie operatorem, będzie mógł otrzymywać rekompensatę. Ponadto zarówno gminom, jak i miastu powinno zależeć na tym, żeby się dogadać, ponieważ to miasto Olsztyn zarządza przystankami w mieście i jak dotąd żadne miasto w Polsce nie pozwoliło zatrzymać się prywatnemu przewoźnikowi na każdym przystanku w mieście. Do rozmów powinno się zaangażować także starostę, ponieważ powiat również ma tutaj duże znaczenie. Plan mobilności nie skupia się stricte na rozwiązywaniu problemów transportowych – to jest odrębna dyskusja i odrębne konsultacje. Olsztyn na pewno robi wszystko, żeby system transportowy działał sprawnie. Należy pamiętać, że tramwaj jest nowym rozwiązaniem i to wszystko musi się dotrzeć, a na to potrzeba czasu. Kluczowe kwestie to na pewno współpraca między jednostkami oraz parkingi Park&Ride.

**Pani Halina Bronka** powiedziała, że jest bardzo zadowolona z wypowiedzi **pana Zienkiewicza**, ponieważ zostały pokazane przykłady pewnych rozwiązań, wraz z korzyściami i zagrożeniami. Jednocześnie zwróciła uwagę, że gminy nie mają żadnych korzyści ze współpracy z Olsztynem i powinno być porozumienie, ale potrzebna jest wola i dobre chęci wszystkich stron. Przez kilkanaście lat za rządów poprzedniej pani burmistrz nie było współpracy z Olsztynem. Olsztyn nie oferował nic poza wysokimi cenami. Być może gmina Barczewo podjęłaby się współpracy przy transporcie publicznym, jednak boją się, że będą to za duże koszty dla gminy, gdzie „okejki” będą jeździć przez autobusami, zabierając pasażerów i gmina będzie na tym stratna. Już teraz jest dużo skarg na przewoźników, którzy jeżdżą jak chcą i podbierają sobie pasażerów. I jeżeli jest możliwość spotkania i rozmowy na ten temat, o czym wspomniał **pan Gabory**, to chętnie by z tej możliwości skorzystali, bo na dzień dzisiejszy nie widzą korzyści ze współpracy z Olsztynem.

**Pan Nitkowski** zauważył, że rozmowy na temat transportu publicznego dotyczą i tak tylko większych miejscowości, a jest wiele wsi, do których drogi dojazdowe są w tak złym stanie, że nawet „okejki” nie chcą tam jeździć. Nie ma natomiast programów, w ramach których gminy mogłyby się ubiegać o dofinansowanie. Ważne jest dbanie o interes wszystkich mieszkańców na każdym polu, a na to brakuje pieniędzy.

## ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

**Pani Maria Sidor**, członek stowarzyszenia „Wspólne Wójtowo”, powiedziała, że na trasie Barczewo – Olsztyn podróżuje ok. 5 tys. osób z 7 miejscowości. „Okejki” nie gwarantują dojazdu we wszystkie dni tygodnia, a jedynie od poniedziałku do piątku. Ponadto tabor jest w bardzo złym stanie. Rozmowy o trasie komunikacji miejskiej na tym terenie toczą się od bardzo dawna, Olsztyn nie widzi w tym swojego interesu, a przecież Wójtowo zamieszkuje ok. 1,5 tys. mieszkańców i są to ludzie, którzy głównie prowadzą swoje działalności w Olsztynie i tam zostawiają swoje podatki. Jest zapotrzebowanie na stabilny transport na tym terenie.

**Pan Zienkiewicz** wspomniał, że komunikacja kolejowa również może być alternatywą dla transportu zbiorowego i prosi o zapis w dokumencie dotyczący możliwości rewitalizacji linii kolejowej na trasie Barczewo – Olsztyn.

**Pan Bogdan Caruk** zwrócił uwagę na korzyści płynące z transportu kolejowego. Następnie podkreślił, że ważne jest uruchomienie transportu publicznego, wokół którego byłoby można rozbudować transport gminny do mniejszych miejscowości. Powiedział również, że niezwykle ważne jest partnerstwo i współpraca Olsztyna i MOF.

**Pan Gabory** podziękował za wypowiedź i zauważył, że na spotkaniu padło bardzo dużo informacji i wskazówek, przydatnych pod kątem opracowywanego dokumentu. Zwrócił uwagę na gorszy stan dróg w porównaniu z innymi rejonami Polski, na przykład z Dolnym Śląskiem.

**Pan Zienkiewicz** zauważył, że na Dolnym Śląsku miejscowości są położone bliżej siebie, jest większa gęstość zaludnienia i co za tym idzie – są potencjalni pasażerowie komunikacji publicznej.

**Pan Gabory** odniósł się do wypowiedzi poprzednika, podając przykłady, że transport zbiorowy wszędzie jest nierentowny. Mieszkańcom należy dać trochę czasu i prędzej czy później się przyzwyczają. Kolejną kwestią jest tabor i jego dostosowanie do potrzeb społeczeństwa.

**Pan Zienkiewicz** zwrócił uwagę, że sprawna komunikacja publiczna nie wpuści na rynek prywatnego przewoźnika, ponieważ nie będzie mu się to opłacało. W gminie Dywity obniżenie ceny biletu spowodowało niemal 80% obłożenie w godzinach 6:00-18:00. Ponadto w tej gminie są kursy socjalne, dowożące m.in. pracowników Michelin oraz Indykpolu i z nich gmina nie zrezygnuje. Co więcej, od nowego roku liczba kursów zostanie zwiększona żeby poprawić komfort podróżowania, żeby zredukować tłok.

Następnie miała miejsce krótka dyskusja na temat możliwości finansowych gmin w kwestii organizacji i finansowania transportu publicznego.

Na tym spotkanie zakończono.

**Refunda**<sup>®</sup>

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

*Gabory Maciej*