

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE  
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

**PROTOKÓŁ**

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

**Miejsce: Urząd Gminy Gietrzwałd, sala konferencyjna nr 9**

**Data: 25.10.2016 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**

**Pan Jan Dębek** wyraził uznanie dla władz miasta, że patrzy z życzliwością na sąsiednie gminy. Zwrócił uwagę, że Olsztyn klimatem bliższy jest Suwałkom i ruch rowerowy może być aktywny co najwyżej przez pół roku; trudno porównać ten obszar z Barceloną, Jassy czy nawet Londynem, gdzie śnieg pojawia się sporadycznie. Drugą poruszoną kwestią była Aleja Piłsudskiego, gdzie odbywa się ruch tramwajowy, ale poza tym nie zauważa się pieszych ani rowerzystów. Pan Dębek stwierdził, że jest to po części efekt rozładowania ruchu samochodowego, ale podał w wątpliwość czy to właśnie był założony rezultat. Kolejno zwrócił uwagę, że ograniczenie dostępności komunikacji indywidualnej do centrum miasta – do czego Olsztyn ma tendencję – rujnuje biznes w centrum miasta i będzie ono zamierać, co już jest zauważalne. Jest to wynikiem omijania miejsc bez parkingów; natomiast parkingi są praktycznie obecne w 2 centrach handlowych – Aura i Galerii Warmińskiej. Miasto nie zbudowało żadnego parkingu. Pan Dębek zastanowił się też nad brakiem parkingu przy dworcu, co komplikuje dojazd do portu lotniczego w Szymanach.

**Pan Radosław Malczyk** odpowiedział na komentarz pana Jana Dębka wskazując na niedostateczną liczbę kursów do Szyman i brak zasadności korzystania z miejsc postojowych w celu przesiadki.

**Pan Dębek** podkreślił, że skoordynowanie świateł w mieście jest niezbędne i kiedyś już funkcjonowało. Stwierdził też, że lepszym rozwiązaniem jest zrównanie tramwajów z innymi pojazdami pod tym względem; w przeciwnym wypadku korki samochodów, które stoją z tego powodu dłużej na

## ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

skrzyżowaniach i generują zanieczyszczenia, zaburzają ideę proekologicznych tramwajów. Podał w wątpliwość możliwość poruszania się komunikacją miejską, by załatwić większą liczbę spraw administracyjnych, co jest nawet czterokrotnie bardziej czasochłonnym rozwiązaniem niż jazda samochodem. Pan Dębek osobiście nadałby priorytet ruchowi pieszemu ze względu na dobro mieszkańców. Zakwestionował budowę obwodnicy, która przyczyniłaby się do wyprowadzenia ruchu tranzytowego i osobowego poza miasto, co wpłynęłoby negatywnie na charakter turystyczny miasta, który już jest dyskusyjny. Pan nadmienił także o konieczności uporządkowania ul. Leśnej.

Podsumowując wypowiedź, Pan Dębek stwierdził, że spojrzenie globalne na wyzwania mobilności jest konieczne, a stworzenie planu według którego można działać jest zasadne. Jeszcze raz podkreślił problem z organizacją światła w Olsztynie.

**Pan Malczyk** obronił konieczność priorytetyzacji światła tramwajowych. Nawiązał do wcześniejszej wypowiedzi na temat braku parkingów, co widoczne jest nie tylko w pobliżu dworca, ale też na obrzeżach miasta - jako parkingi wielofunkcyjne, szczególnie typu P&R.

**Pan Dębek** podkreślił także brak ogólnodostępnych parkingów przy urzędach – zarówno przy Ratuszu, jak i Urzędzie Wojewódzkim.

**Pan Maciej Maścianica** zaproponował, przytaczając przykład parkingu przy ul. Ratuszowej, który wcześniej był dostępny tylko dla urzędników, ale został włączony do SPP i udostępniony dla klientów.

**Pan Malczyk** wskazał na położenie dużych parkingów w mieście, ale ciągle brak rozwiązań typu P&R.

**Pan Gabory** porównał dotychczasowe wnioski z wcześniejszą debatą w Olsztynie. Zgodził się z zasadnością postulatów dotyczących lokalizacji parkingów na obrzeżach miasta. Podkreślił, że w takich działaniach konieczna jest dobrze funkcjonująca komunikacja miejska oraz społeczeństwo przygotowane do nowych wzorców i priorytetów komunikacji zbiorowej. Pan Gabory zapytał o najdogodniejszy sposób przejazdu osób obecnych do Olsztyna.

**Pani Dominika Małachowska** wypowiedziała się na temat przewozów komunikacją zbiorową - bardzo kłopotliwych i uzależnionych od polityki jedynego przewoźnika, który często omija niekorzystnie położone przystanki. Wskazała, że dojazd samochodem do Olsztyna drogą krajową numer 16 zajmuje bez korków 8 minut. Pani Małachowska zaproponowała utworzenie drogi rowerowej łączącej Gietrzwałd i Olsztyn. Pojawiła się też propozycja poprowadzenia miejskiego autobusu do Gietrzwałdu.

**Pan Gabory** wskazał na charakter planu mobilności, który nie porusza tak szczegółowych kwestii. Odnosił się także do problemu komunikacji publicznej, która nie jest prowadzona przez miasto poza jego granice z powodów finansowych oraz wyposażenia taboru. Przytoczył też możliwość integracji komunikacji miejskiej z komunikacją gminną – poprzez koordynację przejazdów oraz prowadzenie wspólnej polityki biletowej.

**Pan Malczyk** nadmienił o utrudnieniach związanych z uwarunkowaniami topograficznymi oraz jakością nawierzchni ciągów. Jako najbardziej prawdopodobne połączenie komunikacją miejską z Olsztyna do Gietrzwałdu wskazał odcinek biegnący przez Nagłady.

**Pani Małachowska** wspomniała o osobach poruszających się DK16 rowerem, co jest szybkim, choć niebezpiecznym rozwiązaniem; na odcinku tej drogi zauważalna jest wyjątkowo duża liczba wypadków.





**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE  
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

**Pan Malczyk** przytoczył uwarunkowania wprowadzenia nowych przepisów dotyczących transportu zbiorowego od 2018 roku. Zauważył, że w przypadku Gietrzwałdu transport publiczny byłby nieopłacalny, szczególnie ze względu na konieczność obsługi oddalonych od siebie sołectw oraz wprowadzenia regularnych kursów.

**Pan Gabory** zwrócił uwagę na zalety płynące z planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatów. W odpowiedzi na wypowiedź pana Malczyka omówił także zasady dotyczące zdań powiatów i województw w celu zapewnienia transportu.

**Pan Dębek** podkreślił problem braku inwestycji miasta w nowe parkingi „z prawdziwego zdarzenia”.

**Pan Malczyk** w odpowiedzi przytoczył inwestycję w parking na placu Solidarności.

**Pan Gabory** poinformował o dalszych etapach prac w związku z planem mobilności oraz podziękował uczestnikom spotkania.

Na tym spotkanie zakończono.

**Refunda**

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

*Gabory Maciej*