

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE  
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

**PROTOKÓŁ**

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

**Miejsce: Urząd Miasta Olsztyna, sala 219**

**Data: 24.10.2016 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 Jerzy Kawa**, moderator spotkania, zapytał o opinię na temat wygłoszonej prezentacji jednego z uczestników spotkania.

**Pan Mirosław Arczak**, Oficer Rowerowy, Urząd Miasta Olsztyna powiedział, że przemieszcza się wszędzie rowerem i cieszy się, że wszystko idzie w kierunku przedstawionych założeń, bo jeszcze do niedawna rower nie był traktowany jako poważny element tego typu strategii. Zwrócił uwagę, dotyczącą statystyk zamieszczonych w prezentacji – na slajdzie pojawiła się informacja dotycząca wzrostu liczby biegaczy w Gdańsku, natomiast pan poddał w wątpliwość zasadność umieszczenia takiej informacji w prezentacji, ponieważ mało kto traktuje biegi jako sposób codziennej komunikacji.

Ponadto wspomniał, że miasto otwiera się na sąsiednie gminy i ważne jest również zdanie mieszkańców tych gmin, jak również pogłębienie ich wiedzy w zakresie zrównoważonego transportu.

**Pan Kawa** zwrócił się jeszcze z pytaniem do pana Arczaka o jego doświadczenie rowerowe – między innymi o pokonywany dystans oraz miejsce trzymania roweru.

**Pan Arczak** odparł, że dzienny dystans nie jest tak istotny, ponieważ na terenie Olsztyna jest to sumaryczna odległość 5-7 km i nie są to odległości męczące. To dystanse 20-minutowe, z dużą liczbą skrótów. W samej firmie Michelin jest około 300 rowerzystów, którzy przy obecnej pogodzie nie widzą problemu, aby z Nagórek do pracy dojeżdżać rowerem, ponieważ podróż ta na całym dystansie „od drzwi do drzwi” trwa zdecydowanie krócej niż pokonywana komunikacją miejską czy samochodem. Z kolei w zakresie trzymania roweru, dobrą praktyką byłoby organizowanie się wspólnot mieszkaniowych celem budowy wiat rowerowych. Przykładowo jedna ze wspólnot w Olsztynie, przy ul. Wojska Polskiego,

## ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

postawiła wiatę na 50 rowerów, przy czym została ona sfinansowana z pieniędzy na remont klatki schodowej.

**Pan Kawa** zwrócił uwagę, że tworzy to cały system do poruszania się rowerem po mieście.

**Pan Arczak** odpowiedział, że jest to rozwiązanie dla niektórych, ponieważ są osoby, którym zależałoby też na integracji systemu rowerowego z komunikacją publiczną – dojazd do przystanku, a następnie kontynuowanie podróży komunikacją miejską. W tym przypadku pomocne byłoby zrealizowanie rozwiązań Park&Ride.

**Pani Jolanta Kruk**, mieszkająca przez 30 lat w Olsztynie, a obecnie mieszkająca od kilku lat w gminie Jonkowo zwróciła uwagę, że w Olsztynie brak jest wolnych miejsc parkingowych pod urzędami na załatwienie spraw, ponieważ są one zajęte przez pracowników urzędów. Drugą poruszoną kwestią było słabe skomunikowanie gmin z Olsztynem, na przykładzie gminy Jonkowo.

**Pan Bartosz Kamiński**, pracownik Urzędu Miasta Olsztyna, odpowiedział, że około dwa lata temu jeden z parkingów pod Urzędem Miasta, który dotychczas był przeznaczony dla pracowników urzędu, został przeznaczony dla mieszkańców. Ponadto przed samym ratuszem również znajduje się parking dla mieszkańców.

**Pan Krzysztof Zienkiewicz** z gminy Dywity zwrócił uwagę, że komunikacja miejska na terenie gminy Dywity cieszy się dość dużym zainteresowaniem, zwłaszcza po wprowadzeniu wspólnej taryfy. Jednocześnie podkreślił, że największym problemem na terenie powiatu jest tzw. wykluczenie komunikacyjne. Szczególnie problem dotyczy małych miejscowości, gdzie nie ma transportu publicznego i mieszkańcy są skazani na transport indywidualny. Jednak dużym problemem jest brak parkingów Park&Ride na obrzeżach miasta, na których mieszkańcy mogliby zostawiać swoje samochody, a od wprowadzenia tramwajów problem z wjazdem do miasta jest tak duży, że lepiej jechać na zakupy do Barczewa lub Dobrego Miasta.

**Pan Lech Nitkowski**, burmistrz Barczewa, powiedział, że mieszkańcy gminy Barczewo powinni jeździć komunikacją publiczną za darmo, ponieważ korzystają z usług w Olsztynie.

**Pan Kawa** powrócił do wątku problemu z wjazdem do Olsztyna po wprowadzeniu komunikacji tramwajowej.

**Pan Zienkiewicz** podkreślił ponownie, że przed tramwajami przejazd przez miasto był szybszy, a obecnie, nawet gdyby chciał się przesiąść do komunikacji zbiorowej, to nie miałby gdzie zostawić samochodu.

**Pan Andrzej Maciejewski**, poseł, mieszkaniec gminy Jonkowo powiedział, że na prezentacji obecni zobaczyli miasto śródziemnomorskie, idealne dla rowerów. Natomiast ze względów klimatycznych w Olsztynie transport rowerowy nie będzie mógł być w ten sposób wykorzystany. Z kolei niewykorzystanym potencjałem Olsztyna i okolic jest kolej podmiejska. Olsztyn ma gęstą sieć przemysłową, która mogłaby być wykorzystywana na cele komunikacji publicznej. Kolejny problem to brak kultury parkowania w mieście i niewykorzystywanie parkingów wielopoziomowych, nawet jeżeli są płatne.

**Pan Ryszard Kuć**, wiceprezydent Olsztyna, odpowiedział, że nie wszystkie tory w mieście nadają się do wykorzystania, ponieważ służyły zaopatrywaniu jednostek wojskowych i zostały zużyte, jednak zwrócił uwagę na realny potencjał kolejowy Olsztyna i okolic. Jednocześnie poddał w wątpliwość sens uruchamiania wypożyczalni rowerów, podając przykład Krakowa, gdzie w brzydką pogodę rowery stoją bez zadania i niszczej. W kwestii parkingów Park&Ride pan wiceprezydent wysnuł tezę, że to właściwie gminy powinny zadbać o to, by przy granicy z miastem pojawiły się takie miejsca, gdzie można zostawić samochód i kontynuować podróż komunikacją zbiorową.

## ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

**Pan Maciej Gabory** wrócił do tematu wypożyczalni rowerowych, podając przykład Wrocławia. Wprawdzie między godziną 9 a 14 rowery zazwyczaj stoją przy stacjach, jednak w godzinach szczytu, np. między 7 a 9 rowery są użytkowane na dużą skalę. Natomiast poddał w wątpliwość rewitalizację kolei proponując to rozwiązanie do realizacji w późniejszej perspektywie i zalecając skupienie się w pierwszej kolejności na kwestii parkingów.

**Jeden z mieszkańców Olsztyna** powiedział, że Olsztynianie potrafią poruszać się po mieście; problemy zazwyczaj mają osoby przyjezdne. Na osiedlach mieszkańcy mają kłopoty z parkowaniem, ponieważ, pomimo tego, że w pobliżu znajdują się parkingi ogólnodostępne, ale płatne, pod blokami parkuje bardzo dużo aut na rejestracjach spoza miasta. Jako wieloletni mieszkaniec Olsztyna, pamiętający tramwaje jeżdżące dawniej stwierdza, że obecnie, jak wróciły tramwaje, ludzie nie radzą sobie z jazdą samochodem po Olsztynie. Podkreśla, że obecnie najważniejszym tematem jest skomunikowanie gmin z Olsztynem.

**Pani Beata Korzeniowska** z Urzędu Miasta Olsztyna powiedziała, że w prezentacji zabrakło jej pojęcia „zrównoważony transport” i odniosła wrażenie, że najbardziej promowany był transport rowerowy. Celem poprawy sytuacji w zakresie transportu niezbędna jest współpraca wszystkich gmin z miastem Olsztynem.

**Pan Kawa** odparł, że strategia miasta zawiera zdecydowaną deklarację współpracy miasta z gminami.

**Pan Zienkiewicz** powrócił do kwestii możliwości przesiadania się z samochodów na komunikację zbiorową. Podał przykład miasta Bergen, gdzie po wprowadzeniu tramwajów pierwsze 6 przystanków było dużymi węzłami Park&Ride żeby umożliwić ludziom pozostawienie swoich samochodów. Uważa, że gminy również powinny szukać możliwości lokalizacji parkingów przesiadkowych. W Dywitach pod cmentarzem jest duży parking, który jest pusty przez większą część roku i mógłby pełnić funkcję P&R, ale nie dojeżdża tam komunikacja zbiorowa.

**Mieszkaniec Olsztyna** podkreślił, że warunkiem dobrej organizacji realizacji i funkcjonowania systemów Park&Ride jest partycypowanie w kosztach przez obie strony, tj. zarówno gminy, jak i miasto.

**Pan Zienkiewicz** zaznaczył rolę edukacji od najmłodszych lat w zakresie transportu. Każdy uczeń jest wyposażony w Olsztyńską Kartę Miejską i w podstawionym pod szkołę autobusie uczy się z niej korzystać. Automatycznie dzieci od najmłodszych lat uczą się korzystania z komunikacji zbiorowej. Dzięki temu rodzice również wyrobili sobie takie karty i wzrosło ogólne zainteresowanie komunikacją zbiorową, do tego stopnia, że w godzinach szczytu w autobusach jest tłok.

**Pan Kawa**, jako mieszkaniec Pieczewa, wspominał, że jeżeli wybiera autobus, to podróż trwa dłużej, ponieważ po wjeździe do miasta autobus stoi w korkach ze względu na brak buspasów. Jednocześnie zaznaczył, że chętnie korzystałby z rozwiązania Park&Ride, gdyby miał świadomość, że autobus nie utknie w korkach, tylko będzie sprawnie się poruszał buspasami.

**Pan Kuć** przyznał rację przedmówcy i powiedział, że sam wybiera podróż autobusem, ale jedynie na odcinkach, gdzie są buspasy. Stwierdził także, że można wprowadzać więcej buspasów, ale to sprawi, że wtedy będzie mniej miejsca dla transportu indywidualnego. Jednocześnie powiedział, że miasta nie stać na to, aby urządzić parkingi dla mieszkańców sąsiednich gmin. Rozwiązaniem mogłoby być budowanie przez gminy parkingów P&R z jednoczesnym zapewnieniem ze strony miasta, że do tych miejsc będzie dojeżdżała komunikacja zbiorowa.

**Pan poseł Maciejewski** wspominał, że bardzo istotne jest zadbanie o dobrą informację pasażerską.

**Pani Korzeniowska** zawnioskowała o współpracę międzygminną w zakresie ujednoczenia rozkładów jazdy.

**Jeden z uczestników spotkania** wspominał o tym, że gmina Dywity zablokowała budowę obwodnicy.

## ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Podał również informacje o kosztach, jakie niosą ze sobą inwestycje, podkreślając jednocześnie, że miastu opłaca się utrzymywać mieszkańców w mieście, a nie finansować gminy ościenne. Podkreślił znaczenie współpracy między gminami w zakresie zrównoważonego rozwoju transportu.

**Jedna z uczestniczek spotkania** zaznaczyła, że duże środki finansowe na infrastrukturę są tylko w mieście, w gminach nie ma takich pieniędzy. Zwróciła uwagę, że plan mobilności powinien wskazywać kierunki i skupić się na dwóch-trzech, a nie na wszystkich sześciu kategoriach wymienionych w prezentacji, bo nie da się wszystkiego zrealizować. Jako najważniejszy problem wskazała dojazd z gmin do miasta.

**Pani Katarzyna Kozera** zauważyła, że problemem Barczewa jest brak transportu zbiorowego. Są busy, ale jeżdżą jak chcą. Ze względu na niewygodę dojazdu do Olsztyna, na zakupy jeździ do Biskupca. Chciałaby przesiąść się na komunikację zbiorową, ale nie ma takiej możliwości. Z Barczewa ludzie raczej nie dojeżdżają pociągami, ponieważ stacja jest daleko, ale przykładowo z Łęgajń ludzie jeżdżą. Brak jest dogodnych połączeń między gminami, np. Barczewo - Jonkowo, gdzie rano jest dobre połączenie, a po południu już nie. Pomogłoby uelastyczenie rozkładu jazdy.

**Jeden z uczestników spotkania** zauważył zależność, że tam, gdzie jest dobrze zorganizowana komunikacja zbiorowa, tam ludziom żyje się lepiej.

**Pan Kawa** zachęcił zgromadzonych do składania wniosków i wypełnienia ankiety.

**Pan Gabory** podziękował uczestnikom spotkania za przybycie.

Na tym spotkanie zakończono.

*Gabry Kawa*