

RAPORT

Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

w sprawie

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



Refunda[®]

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



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Spis treści

1	Cel przeprowadzenia konsultacji	3
2	Przebieg konsultacji	3
3	Zidentyfikowanie grup interesariuszy	3
4	Informowanie społeczeństwa	4
5	Konsultowanie i zbieranie opinii społeczeństwa	4
5.1	Formularze do składania wniosków	4
5.2	Ankieta	5
5.3	Platforma Konsultacji Społecznych.....	5
6	Spotkania konsultacyjne	6
Załącznik nr 1. Odpowiedzi na wnioski złożone w ramach konsultacji społecznych		7
Formularze przesłane na adres mailowy.....		7
Formularze złożone w siedzibach urzędów		18
Załącznik nr 2. Opracowanie badań ankietowych.....		72
Metryczka		72
Analiza wyników		76
Podsumowanie.....		91
Załącznik nr 3. Spotkania konsultacyjne - listy obecności oraz protokoły.....		92
Olsztyn.....		92
Gietrzwałd		98
Barczewo		102

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

1 Cel przeprowadzenia konsultacji

Celem niniejszych konsultacji społecznych było poznanie opinii mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w zakresie proponowanych założeń do „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”, aby przygotować koncepcję tego dokumentu zgodną z oczekiwaniami użytkowników przestrzeni MOF. Dodatkowo przeprowadzono ankietę dotyczącą badania preferencji mieszkańców i ocenę mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna przez jej użytkowników. W okresie konsultacji istotne było również poinformowanie społeczności o przygotowaniach do utworzenia planu oraz umożliwienie zgłaszania wniosków i opinii pozwalających na przyjęcie optymalnych rozwiązań.

2 Przebieg konsultacji

Spotkania partycypacyjne zostały przygotowane zgodnie z uchwałą nr XXXIV/605/13 w sprawie określenia zasad i trybu przeprowadzania konsultacji społecznych z mieszkańcami Gminy Olsztyn poprzez podpisanie przez Prezydenta Zarządzenia Nr 365 z dnia 10 października 2016 r., we współpracy z firmą Refunda Sp. z o.o., która opracowuje projekt „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”. 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.

Konsultacje miały miejsce w dniach 10.10-06.11.2016 r.

3 Zidentyfikowanie grup interesariuszy

Wyróżniono kolejne grupy interesariuszy:

- mieszkańcy MOF Olsztyna,
- przedstawiciele Rady Miasta, rad gmin, rad osiedli,
- przewoźnicy, firmy transportowe działające na terenie MOF Olsztyna,
- organizacje i stowarzyszenia zainteresowane tematyką transportu i mobilności, działające na terenie Olsztyna.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

4 Informowanie społeczeństwa

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. Ponadto 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).

5 Konsultowanie i zbieranie opinii społeczeństwa

5.1 Formularze do składania wniosków

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

W tym czasie na adres mailowy wpłynęło 13 poprawnie wypełnionych i poprawnie przesłanych formularzy, natomiast do siedzib urzędów miast i gmin spłynęła następująca liczba formularzy:

- gmina Barczewo - 184 szt.,
- gmina Dywity - 1 szt.,
- miasto Olsztyn - 2 szt.,
- gmina Stawiguda - 1 szt.

Łącznie, w czasie trwania konsultacji, złożone zostały 434 wnioski na 201 formularzach. Dokonano analizy wszystkich otrzymanych wniosków i opinii i rozpatrzono je w następujący sposób:

- uwzględniono: 138 wniosków,
- częściowo uwzględniono: 264 wnioski,
- nie uwzględniono: 32 wnioski.

Formularze wraz ze sposobem uwzględnienia wniosków znajdują się w załączniku nr 1.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

5.2 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 ankiety udostępniono na Platformie Konsultacji Społecznych, na stronach internetowych miasta i gmin wchodzących w skład MOF Olsztyna oraz podczas spotkań konsultacyjnych.

Ankiety wypełniło 520 osób. Opracowanie wyniki badania ankietowego znajdują się w załączniku nr 2.

5.3 Platforma Konsultacji Społecznych

Zapewniono także możliwość zamieszczenia opinii i wniosków w formie wypowiedzi na forum na Platformie Konsultacji Społecznych.

W czasie trwania konsultacji na forum poruszono następujące kwestie:

Bartłomiej Biedziuk:

O ile dobrze zrozumiałem "Plan mobilności MOF Olsztyna" jest zbiorem ogólnych założeń, do których spełnienia należy dążyć. Na jego podstawie powstaną dopiero szczegółowe wytyczne, które będą realizowane i pozwolą osiągnąć przyjęte założenia.

Konsultowany dokument zawiera również założenia do diagnozy identyfikacji potrzeb społeczeństwa. Jak rozumiem, po przyjęciu "Planu mobilności MOF Olsztyna" zostaną przeprowadzone odpowiednie badania celem identyfikacji tych potrzeb.

Jaki jest harmonogram dalszych prac nad "Planem mobilności MOF Olsztyna"?

W szczególności:

- kiedy będą przeprowadzane badania określające potrzeby transportowe mieszkańców MOF Olsztyna?
- kiedy będą opracowywane i konsultowane szczegółowe wytyczne do realizacji planu mobilności?

Odpowiedź:

Zgodnie z podpisaną umową wykonawca przeprowadza obecnie konsultacje założeń do Planu, zbiera wnioski i propozycje. Dokument Planu będzie konsultowany w I kw. 2017 r.

W IV kw. 2014 r. zostały przeprowadzone badania dotyczące oceny dostępności komunikacyjnej i powiązań miejscowości w transporcie publicznym w relacjach MOF Olsztyna - miasto rdzeń. Miały one również pokazać zachowania mieszkańców pod kątem celu podróży, określić czas przejazdu, częstotliwość kursowania środków transportu zbiorowego oraz pomiar przepływu osób w tychże. Ponadto obecnie prowadzone są badania w postaci ankiety dotyczącej potrzeb w zakresie mobilności mieszkańców MOF i Olsztyna - do wypełnienia na stronie konsultacji.

Plan jest wykonywany na podstawie wytycznych Komisji Europejskiej. Obecnie

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

konsultowane są założenia to tego Planu, jak i poprzez formularz zbierane są wnioski i propozycje. Będzie to m.in. podstawa do sporządzenia samego dokumentu Planu wraz z dalszym planem działań.

Bartłomiej Biedziuk:

Dziękuję za odpowiedź.

Proszę o zamieszczenie wyników badań przeprowadzonych w IV kwartale 2014r., o których wspomniano w odpowiedzi lub zamieszczenie odnośnika, pod którym można się z nimi zapoznać.

Odpowiedź:

Badania dotyczące oceny dostępności komunikacyjnej i powiązań miejscowości w transporcie publicznym w relacjach MOF Olsztyna - miasto rdzeń znajdują się w dokumencie Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej.

<https://zit.olsztyn.eu/fileadmin/katalog/rzenne.pdf>

Przesyłamy również link do pozostałych dokumentów na podstawie których przygotowujemy zagadnienia dotyczące Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT)

<https://zit.olsztyn.eu/zit/przydatne-do...menty.html>

6 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 24-26.10.2016r. - kolejno w Urzędzie Miasta Olsztyna (sala 219), Urzędzie Gminy Gietrzwałd (sala 9) oraz Urzędzie Miejskim w Barczewie (sala sesyjna). Spotkanie otwierające moderował pan Jerzy Kawa, prezes Oddziału Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego w Olsztynie i pracownik naukowo-dydaktyczny Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, w Katedrze Ekonomii i Administrowania Instytucjami Publicznymi. 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, które wraz z listami obecności stanowią załącznik nr 3 do niniejszego raportu.

Data sporządzenia : 28.11.2016 r.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Załącznik nr 1. Odpowiedzi na wnioski złożone w ramach konsultacji społecznych

Formularze przesłane na adres mailowy

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
1	Mieszkaniec gminy Purda, miejscowości Szczęsne	Budowa trasy pieszo rowerowej: Szczęsne-Olsztyn do Kolonii Mazurskiej oraz Szczęsne - Pieczewo.	Ruch pieszy i rowerowy jest utrudniony, praktycznie niemożliwy. Stwarza zagrożenie dla pieszych i rowerzystów. Kompletny brak utwardzonego pobocza.	Częściowo uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo planowana jest realizacja tras rowerowych łączących wymienione miejscowości, jednak ich przebieg na terenie gminy Purda nie został zdefiniowany.
		Zwiększenie kursów komunikacji miejskiej.	Zbyt mała liczba kursów na tej trasie. Podróż do pracy i szkoły i oraz powrót jest bardzo utrudniony. Busesy dalekobieżne jeżdżą nieregularnie i nie jeżdżą przez centrum miasta.	Uwzględniono	Plan mobilności jest dokumentem o charakterze strategicznym. Planuje się dążyć do dostosowania czasów i częstotliwości kursowania do faktycznych potrzeb mieszkańców.
		Budowa parkingów na obrzeżach miasta Olsztyna.	Dużo mówi się o pozostawianiu samochodów osobowych i przesiadce do komunikacji miejskiej. W związku z tym, gdzie te samochody zaparkować? (radzę wziąć przykład z innych dużych miast). Gdzie te parkingi???	Częściowo uwzględniono	Plan mobilności będzie zawierał zapisy informujące o potrzebie budowy takich parkingów. Dokładna lokalizacja będzie ustalana przez jednostki samorządowe.
2	Mieszkaniec miasta Olsztyna	Zamiana skrzyżowań ze swiatłami na skrzyżowania z rondem	Zlikwidowanie korków , płynniejszy ruch poza szczytami komunikacyjnymi , oszczędność energii elektrycznej i mniejsze zanieczyszczanie środowiska	Nie uwzględniono	Każda taka zmiana musi zostać poprzedzona przeprowadzeniem odpowiednich analiz, które nie będą sporządzane w ramach planu mobilności.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		Przywrócenie strzałek do skretów w prawo 3. Dłaczego światła na skrzyżowaniu dla pieszych włączają się później niż dla samochodów (dla tego samego kierunku ruchu)	Usprawni ruch i zmniejszy zanieczyszczenie środowiska Taka sytuacja stwarza niebezpieczeństwo dla pieszych (wystarczy odwrócić sytuację lub ustawić jednocześnie aby keirwca widział że jest już zielone)	Nie uwzględniono	Podjęcie decyzji o zainstalowaniu dodatkowych elementów sygnalizacji wymaga przeprowadzenia szczegółowych analiz ruchu na danym skrzyżowaniu czego plan mobilności nie zawiera.
3	Mieszkaniec gminy Stawiguda, miejscowości Bartąg	Remont Drogi Powiatowej Bartąg-Tomaszkowo Ul. Gietrzwałdzka w Bartąg Gmina Stawiguda	Droga wybudowana na glinie na podkładzie ze szlaki oraz miejscami bruk pokrytych w latach 60 ubiegłego wieku cienką warstwą asfaltu. Od tej pory droga nie przeszła kapitalnego remontu, co utrudnia nam mieszkańcom bezpieczny dojazd do i z pracy Droga jest też bardzo uczęszczanym szlakiem rowerowym. Droga dojeżdżają dzieci do szkół w Rusi, Stawigudzie i przedszkola w Bartągu	Nie uwzględniono	Zarządcą drogi powiatowej jest powiat.
4	Mieszkaniec gminy Gietrzwałd, miejscowości Naterki	Wnioskuje o: 1.Zatrzymanie się wszystkich pociągów osobowych i pociągów przejeżdżających przez stację kolejową Naterki. 2.Zamontowanie biletomatu na stacji kolejowej Naterki. 3. Montaż wiaty/zadaszenia chroniącej przed opadami atmosferycznymi.	1.Poprawa komunikacji/częstotliwości dojazdów do Olsztyna/Ostródy i powrotów do Naterki. 2.Poprawa komfortu oczekiwania na pociąg.	Częściowo uwzględniono	Jednostki samorządowe nie mają bezpośredniego wpływu na organizację ruchu pociągów oraz wyposażenie dworców PKP. Plan mobilności będzie posiadał wytyczne ogólne dotyczące wyposażenia przystanków.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		Budowa bezpłatnego parkingu samochodowego na Dajtkach "park&ride" w rejonie aktualnej pętli autobusowej.	Możliwość pozostawienia samochodu i przemieszczania się po Olsztynie środkami komunikacji miejskiej	Częściowo uwzględniono	W dokumencie zostaną wskazane przybliżone lokalizacje parkingów P&R. Dalsze decyzje o wybudowaniu takich parkingów będą podejmowane przy realizacji poszczególnych inwestycji.
5	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Nikielkowo	Utworzenie komunikacji publicznej na trasie Olsztyn Wójtowo Barczewo oraz Olsztyn Nikielkowo Barczewo.	Brak takowej komunikacji powoduje to, iż jedynym środkiem transportu jest samochód a to wpływa na natężenie ruchu w mieście, korki i zanieczyszczenie powietrza	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Utworzenie ścieżki pieszo rowerowej z Olsztyna do Nikielkowa wzdłuż ul. M.Z. Malewskiej w Olsztynie.	W obecnej sytuacji poruszanie się rowerem na trasie Olsztyn Nikielkowo jest bardzo niebezpieczne (brak poboczy, drzewa w skrajni, ostre zakręty)	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Zientary-Malewskiej, przez Łęgajny do Barczewa.
		Utworzenie przystanku kolejowego we wsi Nikielkowo i przyłączenie do kolei podmiejskiej	Jak punkt 1.	Nie uwzględniono	Jednostki samorządowe nie mają bezpośredniego wpływu na organizację ruchu pociągów PKP.
6	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Nikielkowo	Utworzenie komunikacji publicznej na trasie Nikielkowo-Olsztyn lub Nikielkowo-Wójtowo-Olsztyn	Brak dogodnego połączenia autobusem do szkoły i pracy na terenie Olsztyna	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
7	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Nikielkowo	Utworzenie komunikacji publicznej w pętli Olsztyn, Nikielkowo, Wójtowo, Olsztyn.	<ul style="list-style-type: none"> - poprawa wydajności i efektywności kosztowej transportu osób i towarów - poprawa stanu bezpieczeństwa - zapewnienie wszystkim mieszkańcom tanich opcji transportowych, które umożliwiają dostęp do kluczowych celów podróży i usług. 	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Utworzenia ścieżki pieszo rowerowej Olsztyn-Nikielkowo wzdłuż ul. Marii Zientary-Malewskiej w Olsztynie.	<ul style="list-style-type: none"> - poprawienie stanu bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. - przyczynienie się do redukcji zanieczyszczenia powietrza, hałasu i emisji gazów cieplarnianych - wpłynięcie na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców. 	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Zientary-Malewskiej, przez Łęgajny do Barczewa.
8	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie komunikacji publicznej na trasie Olsztyn Wójtowo Barczewo oraz Olsztyn Nikielkowo Barczewo.	zapewnienie wszystkim obywatelom takich opcji transportowych, które umożliwiają dostęp do kluczowych celów podróży i usług: szkoła, praca, służba zdrowia, kultura, poprawię stanu bezpieczeństwa dzieci i młodzieży szkolnej oraz osób starszych.; itp.	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					strony porozumienia.
		Utworzenie komunikacji publicznej w pętli Olsztyn-Nikielkowo Wójtowo Olsztyn.	j.w., integracja sąsiednich miejscowości.	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyn, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyn”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Utworzenie ścieżki rowerowej na trasie Olsztyn-Wójtowo-Nikielkowo-Olsztyn	rozwój innych środków komunikacji, turystyki, sportu i kultury fizycznej społeczeństwa, ochrona środowiska.	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Zientary-Malewskiej, przez Łęgajny do Barczewa.
9	Mieszkaniec gminy Barczewo	Utworzenie komunikacji publicznej na trasie Olsztyn-Wójtowo-Barczewo oraz Olsztyn-Nikielkowo-Barczewo.	Obecnie na trasie dostępne są prywatne busy, które jeżdżą nieregularnie, poza obowiązującym rozkładem, przeladowane pasażerami, nie ma możliwości przejazdu Rodziców z wózkiem dziecięcym, osoby niepełnosprawnej z wózkiem inwalidzkim. Ilość pasażerów oraz trasy busów powodują, że w okresie roku szkolnego mieszkańcy Barczewa, a przede wszystkim Łęgajny, Kapłityny, Wójtowa nie mają możliwości dostania się do busa. Mieszkańcy Nikielkowa nie mają w ogóle dostępu do komunikacji. Jest to	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyn, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyn”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
			patologiczna sytuacja, którą należy zmienić.		
		Utworzenie ścieżki pieszo-rowerowej z Olsztyna do Barczewa wzdłuż DK nr 16	DK nr 16 na odcinku Barczewo-Olsztyn nie ma połączonej drogi serwisowej przez co rowerzyści jadą niebezpieczną trasą nr 16. Dodać należy, że na odcinku Barczewo-Biskupiec trasa serwisowa jest w całości dostępna, w tym dla rowerzystów. Na odcinku Barczewo-Olsztyn brak jest odcinka prowadzącego z Barczewa do Łęgajń, Kaplityn do Wójtowa oraz jest niebezpieczny przejazd w Wójtowie	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miała się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
		Wprowadzenie bezkolizyjnych skrzyżowań w Wójtowie, Kaplitynach, Łęgajnach, Wróćnikowie	Skandalem jest fakt budowy z funduszy DK nr 16 z kolizyjnymi skrzyżowaniami, czego skutkiem jest duża ilość zabitych i rannych. Rozwiązanie bezkolizyjne znacznie ograniczyło by możliwość wypadków i kolizji.	Częściowo uwzględniono	Plan mobilności będzie zawierał wskazania do poprawy bezpieczeństwa w takich miejscach.
10	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	Przepetnione oraz omijające Wójtowo bus-y	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż nowo	Brak bezpiecznej możliwości poruszania się nieistniejącym poboczem - rowerem i	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		wybudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie	pieszo		rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
11	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Poprawa jakości dróg wewnętrznych	W tym momencie wszystkie drogi dojazdowe do posesji są praktycznie nieprzejezdne, przemieszczanie się rowerem czy pieszo wymaga zdolności ekwilibrystycznych, wyrównywanie raz na jakiś czas jest również kosztowne ,a nie zdaje na dłuższą metę egzaminu.	Nie uwzględniono	Zgodnie z definicją z ustawy z 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 r., Nr 19, poz. 115), drogą wewnętrzną jest każda droga niezaliczona do żadnej kategorii dróg publicznych. Obowiązek utrzymania takich dróg spoczywa na zarządcy (właścicielu) terenu, na którym droga jest zlokalizowana.
		zbudowanie tras rowerowo pieszych do Olsztyna i Barczewa	Pozwoli to na komunikację z pobliskimi miastami. Co w przypadku nie posiadania samochodu i zbyt rzadkie połączenia komunikacją podmiejską byłoby rozwiązaniem problemów. Nie bez znaczenia jest ochrona środowiska.	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Lubelskiej do Barczewa.
12	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn-Wójtowo-Barczewo	Dostęp do komunikacji miejskiej ułatwi przemieszczanie się naszych dzieci i mieszkańców Wójtowa do szkół, do pracy w Olsztynie, Barczewie	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					strony porozumienia.
		Budowa dróg wewnętrznych i oświetlenia wzdłuż nich w Wójtowie	Poprawa jakości życia i bezpieczeństwa mieszkańców Wójtowa	Nie uwzględniono	Zgodnie z definicją z ustawy z 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz.U. z 2007 r., Nr 19, poz. 115), drogą wewnętrzną jest każda droga niezaliczona do żadnej kategorii dróg publicznych. Obowiązek utrzymania takich dróg spoczywa na zarządcy (właścicielu) terenu, na którym droga jest zlokalizowana.
13	Mieszkaniec gminy Jonkowo	Wprowadzenie przewoźnika MPK Olsztyn na teren Gimny Jonkowo.	Obecnie przewozy na terenie Gminy Jonkowo prowadzona są głównie przez prywatnych przewoźników busami, które są mało komfortowe. Tabor jest mocno wyeksploatowany i niedostosowany do potrzeb i oczekiwań pasażerów. Często w godzinach szczytu tabor z racji ograniczonej ilości miejsc w busach jest przepełniony, a pojazdy nie są przystosowane do przewozu wózków z dziećmi oraz osób niepełnosprawnych. Z uwagi na przestarzały tabor występuje duża niepewność kursowania taboru w określonych godzinach z powodu jego awarii, a tym samym brak pewności, iż przewoźnik przyjedzie zgodnie z rozkładem jazdy (91% pasażerów z gminy Jonkowa wskazała, że komunikacja funkcjonuje niepunktualnie, 89% pasażerów wskazała	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
			<p>jakość podróżowania jako złą, 68% pasażerów wskazało, że nie ma pewności iż autobus w ogóle przyjedzie - opracowanie Gminy Jonkowo „Preferencje pasażerskie mieszkańców gminy Jonkowa”). Ponadto godziny kursowania przewoźników, nie uwzględniają zapotrzebowanie mieszkańców gminy Jonkowo, którzy z uwagi na choćby 3 zmianową pracę w Olsztynie są pozbawienie dojazdu przy nocnych zmianach godzin pracy do swoich miejsc pracy, jak również powrotu z niej. Czy też dostanie się na uczelnie wyższą studentów zaocznych w weekendy. Po godzinie 21 wydostanie się z miejscowości Olsztyn do Jonkowa jest niemożliwe, a w weekendy wręcz nierealne już od godzin wieczornych. Niepewność kursowania taboru zbiorowego, brak komfortu, nieprzystosowanie do przewozu dzieci w wózkach czy osób niepełnosprawnych, jak również brak powrotu z Olsztyna w godzinach wieczornych czy też dojazd do Olsztyna po godz. 21 oraz praktycznie brak kursów w weekendy oraz święta powoduje, iż mieszkańcy gminy Jonkowo zmuszani są do posiadanie w rodzinie co najmniej jednego własnego środka transportu, a często i dwóch. Niechęć władz gminy</p>		

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
			<p>Jonkowo do finansowania przewozów zbiorowych pomimo corocznej nadwyżki budżetowej przekazywanej na wcześniejszą spłatę zobowiązań, brak zainteresowania władz gminy Jonkowo (od przeszło 3 lat gmina nawet nie podjęła rozmów z Zarządem Dróg Zieleni i Transportem w Olsztynie, mimo wniosków mieszkańców) w celu usprawnienia komunikacji gminy Jonkowo z Olsztynem powoduje, że jakość obsługi komunikacji na terenie gminy Jonkowo nie spełnia oczekiwań i zapotrzebowania mieszkańców i jest zła. Dodatkowo Przewoźnicy realizują jedynie kursy komercyjne i nie są zainteresowani świadczeniem usług przewozu zbiorowego w godzinach dla nich mało opłacalnych. Powyższe ewidentnie wskazuje, iż przy takim podejściu władz gminy Jonkowo do transportu zbiorowego, realizacja celu planu mobilności nie może być osiągnięta, a wręcz niweczy założoną idee jaka wynika z założeń do planu mobilności dla Miejskiego obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016 - 2025. Wprowadzenie przewoźnika MPK Sp. z o.o., który posiada komfortowy i nowoczesny tabor przystosowany do osób niepełnosprawnych, z doskonałym układem</p>		

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
			<p>komunikacyjnym Olsztyna z szeregiem udogodnień, m.in. aplikacją myBus online, jednym biletem na wszystkie linie z możliwością korzystania z biletów miesięcznych ważnych na całą zintegrowaną komunikację Olsztyna znacząco podniesie jakość realizowanych usług przewozowych na terenie gminy Jonkowo. Wpłyne to na zwiększenie ilości pasażerów, z uwagi na nowoczesny i komfortowy dojazd do Olsztyna, część mieszkańców zrezygnuje z korzystania z własnych środków transportu, a to wpłynie na redukcję zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz redukcję emisji spalin. Podwyższy się poziom życia mieszkańców gminy Jonkowo poprzez dogodny dostęp do usług zbiorowego transportu. Podniesie atrakcyjność gminy z uwagi na dobre skomunikowanie z Olsztynem.</p>		

* zachowano oryginalną pisownię wniosków

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Formularze złożone w siedzibach urzędów

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
1-4	Mieszkańcy gminy Barczewo, miejscowości Łęgajny (4 formularze o tej samej treści)	Utworzenie regularnej linii autobusowej komunikacji publicznej Olsztyn - Wójtowo - Łęgajny - Barczewo oraz Olsztyn - Nikielkowo - Łęgajny - Barczewo	Brak komunikacji publicznej utrudnia codzienne życie mieszkańców oraz hamuje rozwój tych miejscowości	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyn, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyn”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Zainstalowanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu drogi nr 16 z ul. Olsztyńską	Wyjazd z Łęgajny z drogi powiatowej podporządkowanej na DK 16, przez które w ciągu doby przejeżdża ok. 9 tys. pojazdów jest szczególnie utrudniony i obciążony ryzykiem wypadku.	Częściowo uwzględniono	W planie mobilności znajdzie się rozdział związany z bezpieczeństwem uczestników ruchu drogowego, jednak nie będzie zawierał zestawienia wszystkich postulowanych inwestycji. Podjęcie decyzji o zainstalowaniu sygnalizacji świetlnej wymaga przeprowadzenia szczegółowych analiz ruchu na danym skrzyżowaniu, a decyzja o realizacji takiego przedsięwzięcia należy do zarządcy drogi.
		Wykonanie chodników przy ul. Olsztyńskiej i Kasztanowej oraz ich oświetlenie.	Brak chodników, a nawet utwardzonego pobocza oraz ich oświetlenia stanowi zagrożenie dla mieszkańców, szczególnie dzieci i młodzieży zmierzających do szkoły i dojeżdżających koleją do szkół olsztyńskich	Częściowo uwzględniono	Plan mobilności w swoich zapisach będzie zawierał wskazówki dotyczące budowy/ modernizacji chodników w celu poprawienia komfortu poruszania się pieszych.
		Wykonanie traktów pieszo-rowerowych Barczewo - Łęgajny - Nikielkowo - Olsztyn	Wykonanie ich poprawi bezpieczeństwo, wpłynie na rozwój turystyki i atrakcyjności miejscowości	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					rowerowej - od ul. Zientary-Malewskiej, przez Łęgajny do Barczewa.
		Ograniczenie ruchu pojazdów wielkotonażowych przez Łęgajny	Poprawi bezpieczeństwo mieszkańców oraz zdecydowanie ograniczy negatywny wpływ na zabudowania usytuowane w bezpośredniej bliskości drogi powiatowej.	Częściowo uwzględniono	Plan mobilności w swoich zapisach będzie zawierał ogólne wskazania, dotyczące potrzeby minimalizowania negatywnego wpływu transportu towarowego, natomiast ograniczenia takie może wprowadzić jedynie zarządca drogi.
5	Mieszkaniec gminy Barczewo	Utworzenie komunikacji miejskiej na trasach: Olsztyn - Wójtowo - Łęgajny - Barczewo. Olsztyn - Nikielkowo - Łęgajny - Barczewo.	Łęgajny to miejscowość licząca ok. 1500 mieszkańców. Wieś rozwojowa, rozbudowująca się, funkcjonuje tu wiele firm, min. Zakład Rolny produkujący pomidory zatrudniający ponad 150 osób.	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie tras rowerowych i pieszych: Barczewo - Łęgajny - Nikielkowo - Olsztyn.	Znajduje się szkoła, przedszkole, market „Lewiatan”, Kościół parafialny, stacja kolejowa. Przez naszą miejscowość przebiegają dwa ważne szlaki komunikacyjne, droga krajowa nr.16 oraz droga powiatowa	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Zientary-Malewskiej, przez Łęgajny do Barczewa.
		Ograniczenie w miejscowości Łęgajny przejazdu pojazdów wielotonażowych.	Ruch samochodowy na drodze powiatowa Łęgajny-Nikielkowo-Olsztyn jest bardzo duży. Droga jest nie przystosowana do taki dużego nasilenia ruchu i ciężaru. To powoduje narażenie mieszkańców na	Częściowo uwzględniono	Plan mobilności w swoich zapisach będzie zawierał ogólne wskazania, dotyczące potrzeby minimalizowania negatywnego wpływu transportu towarowego, natomiast ograniczenia takie może wprowadzić jedynie zarządca drogi.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		Wykonanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu drogi nr.16 z ulicą Olsztyńską.	niebezpieczeństwo życia, a budynki znajdujące się przy tej drodze na pęknięcia, zniszczenia elewacji i brak warunków do spokojnego życia.	Częściowo uwzględniono	W planie mobilności znajdzie się rozdział związany z bezpieczeństwem uczestników ruchu drogowego, jednak nie będzie zawierał zestawienia wszystkich postulowanych inwestycji. Podjęcie decyzji o zainstalowaniu sygnalizacji świetlnej wymaga przeprowadzenia szczegółowych analiz ruchu na danym skrzyżowaniu, a decyzja o realizacji takiego przedsięwzięcia należy do zarządcy drogi.
6	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	dojazd do pracy, szkoły, urzędów	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyn, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyn”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż nowobudowanej obwodnicy Wójtowo-Olsztyn	bezpieczna droga rowerowa	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyn GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
7	Mieszkaniec gminy Barczewo,	Utworzenie linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo	brak dojazdu do Olsztyn lub Wójtowa	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
	miejsowości Wójtowo				ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		ścieżka pieszo-rowerowa wzdłuż obwodnicy Wójtowo-Olsztyn	brak bezpiecznej drogi rowerowej	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
8	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	Brak możliwości regularnego i stałego dojazdu do Olsztyna lub Barczewa	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż nowobudowanej obwodnicy z	Brak możliwości bezpiecznego dojścia lub dojazdu rowerem do Olsztyna	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie			dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
9	Mieszkańcy gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo (2 podpisy)	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	-	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż nowobudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie	-	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
10	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości	Utworzenie linii regularnej autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	Brak połączeń w godzinach szczytu Niepewność transportu - NIEPEŁNOSPRAWNI -	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
	Wójtowo				trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Utworzenie ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż „16” Wójtowo - Olsztyn	Brak takiego szlaku - NIEBEZPIECZEŃSTWO -	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
11	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Regularna linia autobusowa do Olsztyna	Pomimo bliskiego sąsiedztwa z m. Olsztyn, brak jakiegokolwiek dojazdu	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Ścieżki pieszo-rowerowe wzdłuż nowej obwodnicy Wójtowo-Olsztyn	W związku z budową obwodnicy istnieje możliwość budowy dodatkowo pieszych ścieżek	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
12	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regionalnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	chodzi o połączenie wygodniejsze i szybsze obydwu miejscowości	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżki pieszo-rowerowych wzdłuż nowowypudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie	Dojazd do pracy rowerem i aktywność i zdrowie mieszkańców	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
13	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	brak połączeń autobusowych bardzo utrudnia przejazdy do Olsztyna i Barczewa, szkoła, praca, poczta, służba zdrowia	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż nowobudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie	propagowanie sportu i aktywnego wypoczynku, wiele osób dojeżdża do pracy i szkoły z Wójtowa do Olsztyna, obecnie brak ścieżki	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewo, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
14	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Ścieżka rowerowa dla mieszkańców	Tryb aktywny dla mieszkańców	Nie uwzględniono	Wniosek nie określa proponowanych lokalizacji ścieżek
		Stare połączenia z m. Olsztyn i Barczewo	Brak takich połączeń, które utrudniają załatwianie spraw urzędowych + dzieci do szkoły	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
15	Mieszkaniec gminy Barczewo,	Ścieżka rowerowa dla mieszkańców	Aktywny tryb życia mieszkańców	Nie uwzględniono	Wniosek nie określa proponowanych lokalizacji ścieżek

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
	miejsowości Wójtowo	State połączenia i możliwość dojazdu do Olsztyna i Barczewa	Brak ograniczeń dla mieszkańców miejscowości dostęp do obu miast	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
16	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie linii autobusowej z Olsztyna do Wójtowa i Barczewa	Łatwiejszy dojazd do obydwu Miast	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Utworzenie ścieżek rowerowych wzdłuż nowej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna	Aktywacja zdrowego trybu życia mieszkańców	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
17	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie linii Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	Łatwiejszy dojazd do obydwu Miast	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyn, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyn”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż nowej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna	Pozytywny wpływ na zdrowie mieszkańców	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałaby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
18	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	Dojazd do pracy i szkoły	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyn, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyn”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		Wykonanie ścieżek pieszo- rowerowych wzdłuż obwodnicy Olsztyna z Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie	-	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo- rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałaby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
19	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	dojazd do pracy i szkoły	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo- rowerowych wzdłuż nowobudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie	powiększenie infrastruktury rowerowej w Olsztynie	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo- rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałaby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany..

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
20	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	istniejąca komunikacja nie spełnia oczekiwań mieszkańców	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Budowa ścieżki pieszo-rowerowej przy nowej obwodnicy	po wybudowaniu drogi nie będzie możliwości dotarcia do Olsztyna rowerem lub pieszo	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
21	Mieszkańcy gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo (2 podpisy)	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	potrzebne	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-	bezpieczeństwo	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		rowerowych wzdłuż 16-ki Wójtowo-Olsztyn wraz z oświetleniem			rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że wnioskowana droga jest ujęta jako planowana.
		ekrany dźwiękoszczelne	-	Nie uwzględniono	Wniosek nie wskazuje proponowanych miejsc montażu ekranów.
		Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	-	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyn, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyn”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
22	Mieszkańcy gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo (2 podpisy)	Zbudowanie ścieżek rowerowych wzdłuż obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie	-	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałaby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
		Niezależnie od wniosków podanych na stronie pierwszej formularza, zgłaszamy wniosek o wprowadzenie do planu działania odwodnienie (skanalizowanie) ulicy Cedrowej. W południowej części osiedla jest to jedyna ulica pozbawiona naturalnego odpływu wód opadowych (11 domów, ok. 50 mieszkańców). Każde większe opady deszczu zagrażają zalaniem		Nie uwzględniono	Plan mobilności jest dokumentem o charakterze strategicznym. Dokument nie zawiera tak szczegółowych kierunków. Elementy, które wskazano powinny być zawarte w dokumentach wykonawczych wskazanych inwestycji.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
			posesji i działek. Mieszkańcy domów we własnym zakresie wykonali wiele prac związanych z utwardzeniem drogi, jednak bez odwodnienia (technicznie dość łatwego) nie rozwiązuje to problemu.		
23	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż nowobudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie	Jestem codziennym użytkownikiem wymienionej drogi nr 16 i często spotykam pieszych i rowerzystów na w/w trasie, często słabo oświetlonych i oznakowanych, stwarzających zagrożenie w ruchu drogowym. Ilość takich uczestników ruchu wzrasta z każdym rokiem. W przypadku pozytywnej realizacji wymienionego wniosku, osobiście również częściej będę korzystał z roweru, a nie tylko z samochodu.	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
24	Mieszkańcy gminy Barczewo (18 podpisów)	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	-	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
25	Mieszkańcy gminy Barczewo (4 podpisy)	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	<ul style="list-style-type: none"> - niepunktualność kursów - omijanie Wójtowa przez „OKEJKI” - mała częstotliwość kursów - przepełnienie - stare, niebezpieczne samochody przewoz. 	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż nowobudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i oświetlenie ich	- duży ruch na tej trasie zagraża niebezpieczeństwu ludzi	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
26	Mieszkańcy gminy Barczewo (15 podpisów)	Uruchomienie linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	-	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna	-	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
27	Mieszkańcy gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo (18 podpisów)	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	-	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż nowobudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie	-	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałaby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
28	Mieszkańcy gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo (30 podpisów)	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	dojazd do pracy, szkoły, urzędów, instytucji kultury	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Utworzenie pobocza bezpiecznego dla pieszych i rowerzystów Olsztyn - Wójtowo		Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Lubelskiej do Barczewa.
		Ekranry dźwiękoszczelne	bezpieczeństwo	Nie uwzględniono	Wniosek nie wskazuje proponowanych miejsc montażu ekranów.
		Oświetlenie	-	Nie uwzględniono	Wniosek nie wskazuje proponowanych miejsc montażu oświetlenia.
29	Mieszkańcy gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo (2 podpisy)	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	brak systematycznej komunikacji samochodowej do Olsztyna	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Postawienie znaków drogowych wzdłuż ulicy Kwiatowej (na skrzyżowaniach)	-	Nie uwzględniono	Plan mobilności jest dokumentem strategicznym i nie określa takich szczegółowych działań.
30	Mieszkańcy gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo (6 podpisów)	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	brak systematycznej i regularnej komunikacji Olsztyn - Wójtowo	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż 16-ki wraz z oświetleniem Wójtowo-Olsztyn		Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
31	Mieszkańcy gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo (15 podpisów)	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	dojazd do pracy, urzędów, szkoły, kina, teatru	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż 16-ki Wójtowo-Olsztyn wraz z oświetleniem		Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
32	Mieszkańcy gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo (22 podpisy)	regularna linia autobusowa Olsztyn -Barczewo przez Wójtowo	brak transportu	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż 16-ki Wójtowo-Olsztyn wraz z oświetleniem	bezpieczeństwo pieszych	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
33	Mieszkańcy gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo (19 podpisów)	regularna linia autobusowa Olsztyn -Barczewo przez Wójtowo	brak transportu - problem z komunikacją	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż 16-ki Wójtowo-Olsztyn wraz z oświetleniem	-	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
34	Mieszkańcy gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo (29 podpisów)	Przywrócenie transportu publicznego Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	- brak regularnych linii - problemy z dojazdem do pracy, szkoły oraz do urzędów	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		utworzenie ścieżki - chodnika wzdłuż budowanej trasy Olsztyn - Wójtowo	wielu mieszkańców dojeżdża do szkoły i pracy na rowerach	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
		oświetlenie	poza miastem ciemno	Nie uwzględniono	Wniosek nie wskazuje proponowanych miejsc montażu oświetlenia.
		bezpieczne rozjazdy	problemy z wyjazdem z miejscowości	Nie uwzględniono	Wniosek nie precyzuje konkretnych wyjazdów, przez co ciężko zweryfikować problem.
		ekrany dźwiękochłonne	głośna ulica DK16 natężenia hałasu nie tylko w pobliżu drogi, ale na górze <fragment nieczytelny>	Częściowo uwzględniono	Plan mobilności będzie zawierał ogólne zapisy dotyczące ochrony przed hałasem na terenie MOF.
35	Mieszkańcy gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo (8 podpisów)	Utworzenie komunikacji miejskiej	Dojazd do szkół i zakładów pracy mieszkańców Wójtowa oraz osób z wózkami	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyn, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyn”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Budowa ścieżki pieszo rowerowej przy rozbudowanej drodze	Bezpieczne poruszanie się pieszych i rowerzystów	Nie uwzględniono	Wniosek nie precyzuje o jaką drogę chodzi
36	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	Dojazd do pracy, szkół, lekarzy jest makabryczny, ludzie biedniejsi, starsi, chorzy nie mają pieniędzy na własne samochody, a okejki nie wystarczają, są ciasne, niskie - zagrażają bezpieczeństwu, bo dla zysku przewoźnika zawsze, ale ciasno, wpuszczani są ludzie i jadą na	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyn, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyn”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
			stojąco w tłoku		konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek rowerowo-pieszonych wzdłuż nowobudowanej obwodnicy Wójtowa do Olsztyna	Przy dobrych warunkach pogodowych wiele osób jeździłoby do Olsztyna rowerem	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
37	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	poprawa komunikacji z pobliskim miastem	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż nowobudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie	poprawa bezpieczeństwa	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
38	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	Brak połączenia utrudnia dojazd do miasta. Jako jedyna podolsztyńska gmina nie mamy takiego poł.	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż nowobudowanej obwodnicy Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie	Możliwość alternatywnego dotarcia do miasta w trybie prozdrowotnym i eko.	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
39	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	brak połączenia autobusowego z Miastem	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż nowobudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie	poprawienie bezpieczeństwa	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
40	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	Brak połączenia utrudnia codzienne funkcjonowanie, wydłuża dojazd, zmniejsza efektywność dnia	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż nowobudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie	Prozdrowotne korzyści dla wszystkich pokoleń	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					zdefiniowany.
41	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej w relacji Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	Brak połączenia z miastem utrudnia dojazd do lekarzy i urzędów	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyn, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyn”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż nowobudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i oświetlenie ich	Przydałyby się dla zdrowotności i możliwości rehabilitowania się <fragment nieczytelny> na rowerze	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
42	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	brak regularnej komunikacji	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyn, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyn”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		ekrany dźwiękoszczelne	duży hałas, we wsi na dalszych ulicach	Nie uwzględniono	Wniosek nie wskazuje proponowanych miejsc montażu ekranów.
		bezpieczny dojazd rowerowe i piesze do Olsztyna - Wójtowo	bezpieczeństwo	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Lubelskiej do Barczewa.
		oświetlenie	bezpieczeństwo	Nie uwzględniono	Wniosek nie wskazuje proponowanych miejsc montażu oświetlenia.
		bezpieczne rozjazdy, przejazdy	bezpieczeństwo	Nie uwzględniono	Wniosek nie precyzuje konkretnych rozjazdów, przez co ciężko zweryfikować problem.
		spowalniacz na ul. Kwiatowej 15	nadmierna prędkość powoduje drgania mojego budynku mieszk.	Nie uwzględniono	Plan mobilności jest dokumentem strategicznym i nie określa takich szczegółowych działań.
43	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo	problemy z dojazdem w godzinach rannych i powrotami	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
44	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	-	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych	-	Nie uwzględniono	konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia. Wniosek nie określa proponowanych lokalizacji ścieżek
45	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Ścieżka rowerowa wzdłuż obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna	-	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałaby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
		Linia autobusowa Olsztyn - Wójtowo	brak pełnego połączenia	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
46	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	Umożliwienie mieszkańcom dojazd do pracy i szkół	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżki pieszo rowerowej z Wójtowa do Olsztyna	Ułatwienie komunikacji	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Lubelskiej do Barczewa.
47	Mieszkańcy gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo (3 podpisy)	Przywrócenie komunikacji miejskiej Olsztyn - Wójtowo	dzieci nie mogą dojechać do szkoły	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Poprawa dróg w Wójtowie	trudno dojechać do domu	Nie uwzględniono	Wniosek nie precyzuje konkretnych ulic, więc trudno się odnieść do wniosku.
48	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Połączenie transportu publicznego Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	mamy XXI w.	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Ekran dźwiękoszczelne	spokój	Nie	Wniosek nie wskazuje proponowanych miejsc

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
				uwzględniono	montażu ekranów.
		Ścieżka rowerowo piesza Wójtowo - Olsztyn	bezpieczeństwo	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Lubelskiej do Barczewa.
49	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie linii autobusowej (14) Olsztyn - Barczewo - Wójtowo	Brak pewnego połączenia „0” komfortu jazdy	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Ścieżka rowerowa Wójtowo - Olsztyn	Pieszy i rowerzysta nie mają możliwości dostania się do Olsztyna	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Lubelskiej do Barczewa.
50	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	Brakuje regularnej komunikacji, która pozwoliłaby dojechać do Olsztyna bądź Barczewa.	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		Wykonanie ścieżek pieszo- rowerowych wzdłuż nowobudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie	Ze względu na brak ścieżki rowerowej oraz oświetlenia drogi jazda rowerowa do Olsztyna z Wójtowa jest bardzo niebezpieczna	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo- rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałaby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
51	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	Umożliwienie mieszkańcom komfortowego dojazdu do pracy/szkół. Busy bardzo często pomijają Wójtowo, w dodatku ich stan techniczny jest karygodny.	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo- rowerowych wzdłuż nowobudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna	Poprawienie bezpieczeństwa i komunikacji.	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo- rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałaby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
52	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Wykonanie (poprawa) chodników wzdłuż głównej ulicy Modrzewiowej w Wójtowie	Brak możliwości bezpiecznego spaceru z dziećmi	Częściowo uwzględniono	Dokument będzie zawierał zapisy mówiące o konieczności modernizacji chodników/ ścieżek pieszo rowerowych w celu poprawy bezpieczeństwa.
53	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	W Wójtowie jest coraz więcej dzieci, które tego potrzebują	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż nowobudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie	<uzasadnienie nieczytelne>	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałaby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
54	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	W Wójtowie jest coraz większa ilość dzieci szkolnych i młodzieży - dojazdy do szkoły i na zajęcia	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż nowobudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i do Barczewa	<p>Potrzebne są dojazdy m.in. dla młodzieży i dorosłych mieszkańców i do Olsztyna i do Barczewa - to krótkie dystanse</p> <p>Sąsiedzi właśnie wyprowadzają się z Wójtowa m.in. ze względu na trudny dojazd dzieci na dodatkowe zajęcia - w tej chwili dzieci w Wójtowie <nieczytelny fragment></p>	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
55	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	W tej chwili brakuje regularnej linii autobusowej, która pozwoliłaby dojechać do Olsztyna bądź Barczewa (głównie w godzinach rannych!)	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżek pieszo-rowerowych wzdłuż nowobudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie	Jazda rowerowa do Olsztyna jest bardzo niebezpieczna ze względu na brak ścieżki rowerowej oraz oświetlenia drogi	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
56	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Przywrócić regularną linię autobusową Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	Obecnie busy (OK) nie spełniają swojej roli. Wójtowo jest pomijane w czasie przejazdu Olsztyn-Barczewo	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż nowobudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna oświetlenie jej	Dojazd do pracy oraz pozytywny wpływ na aktywność mieszkańców	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałaby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
57	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Ścieżki rowerowe wzdłuż nowowbudowanej obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie	wpływ pozytywny na aktywność i promocję zdrowia mieszkańców	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałaby się odbywać od ul. Lubelskiej z

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
		Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	ułatwienie dojazdu dzieci i młodzieży do szkół oraz osób pozostających bez własnych pojazdów	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
58	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Przywrócić lub utworzyć nową regularną linię autobusową Olsztyn - Barczewo	W godzinach szczytu porannego lub wieczornego nie ma możliwości wejść do OKejki - nie zatrzymują się Nieregularne kursy.	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Wykonanie ścieżki rowerowej lub drogi serwisowej wzdłuż nowobudowanej drogi do Olsztyna	Brak możliwości dojechania do Olsztyna rowerem bez jazdy drogą nr.16. Strach się bać.	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałyby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
59	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Wójtowo	Utworzenie regularnej linii autobusowej Olsztyn - Wójtowo - Barczewo	Nasze dzieci są zdane na rodziców, a rodzice nie mają czasu na wożenie dzieci do Olsztyna. To pozbawia ich życia towarzyskiego.	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Utworzenie ścieżek rowerowych wzdłuż obwodnicy z Wójtowa do Olsztyna i ich oświetlenie	Mieszkańcy Wójtowa są pokrzywdzeni brakiem ścieżki rowerowej do Olsztyna. Gdyby taka była jeździłabym do pracy rowerem	Częściowo uwzględniono	W ramach budowy południowej obwodnicy Olsztyna GDDKiA nie planuje realizacji ścieżek pieszo-rowerowych. Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że docelowo komunikacja rowerowa do Wójtowa miałaby się odbywać od ul. Lubelskiej z możliwością przedłużenia do Barczewa, jednak przebieg na terenie gminy Barczewo nie został zdefiniowany.
60	Mieszkaniec gminy Barczewo	Budowa ścieżki rowerowej przy drodze z Wójtowa do Olsztyna	-	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Lubelskiej do Barczewa.
61-73	Mieszkańcy gminy Barczewo, miejscowości	Utworzenie ścieżki pieszo-rowerowej z Olsztyna do Nikielkowa wzdłuż ul. M.Z.	zmniejszenie emisji spalin w mieście Olsztyn; zmniejszenie napływu samochodów osobowych do Olsztyna	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
	Nikielkowo (13 formularzy o takiej samej treści)	Malewskiej w Olsztynie	zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów		możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Zientary-Malewskiej, przez Łęgajny do Barczewa.
		Utworzenie komunikacji publicznej w pętli Olsztyn - Nikielkowo - Wójtowo - Olsztyn	dojazd do szkół młodzieży szkolnej; zmniejszenie emisji spalin w Olsztynie, zmniejszenie napływu samochodów osobowych do Olsztyna	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
74-167	Mieszkańcy gminy Barczewo, miejscowości Nikielkowo (94 formularze o takiej samej treści)	Utworzenie komunikacji publicznej w pętli Olsztyn Nikielkowo Wójtowo Olsztyn.	<ul style="list-style-type: none"> - poprawienie wydajności i efektywności kosztowej transportu osób i towarów - poprawa stanu bezpieczeństwa - zapewnienie wszystkim obywatelom takich opcji transportowych, które umożliwiają dostęp do kluczowych celów podróży i usług 	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Utworzenie ścieżki pieszo rowerowej Olsztyn-Nikielkowo wzdłuż ul. Marii Zientary-Malewskiej w Olsztynie.	<ul style="list-style-type: none"> - poprawienie stanu bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów - przyczynienie się do redukcji zanieczyszczenia powietrza i hałasu, redukcji emisji gazów cieplarnianych - wpłynięcie pozytywnie na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców 	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Zientary-Malewskiej, przez Łęgajny do Barczewa.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
168	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Nikielkowo	Budowa ścieżki rowerowej od granicy Nikielkowa w ciągu ulicy Mari Zientary Malewskiej w Olsztynie	Ograniczenie ilości samochodów i emisji spalin w Olsztynie, poprawa bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów i udających się pieszo do Olsztyna i Nikielkowa.	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Zientary-Malewskiej, przez Łęgajny do Barczewa.
		Uruchomienie linii autobusowej z dworca PKP w Olsztynie przez Nikielkowo-Wójtowo do dworca PKP i odwrotnie po wybudowaniu drogi Wójtowo - Nikielkowo w ramach Z.I.T.	Ułatwienie mieszkańcom obu wsi dojazdu do Olsztyna i z Olsztyna. Ograniczenie emisji spalin i liczby pojazdów w Olsztynie.	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
169	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Nikielkowo	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej od granicy Nikielkowa, w ciągu ulicy Marii Zientary-Malewskiej w Olsztynie	Poprawa bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów, a także pieszych udających się do Olsztyna z Nikielkowa	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Zientary-Malewskiej, przez Łęgajny do Barczewa.
		Uruchomienie linii autobusowej z dworca PKP w Olsztynie przez Nikielkowo-Wójtowo do dworca PKP i odwrotnie po wybudowaniu drogi Wójtowo - Nikielkowo w ramach Z.I.T.	Ułatwienie mieszkańcom obu wsi dojazdu do Olsztyna i z Olsztyna. Ograniczenie liczby jeżdżących pojazdów w Olsztynie, a tym samym ograniczenie emisji spalin.	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					strony porozumienia.
170	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Nikielkowo	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej od granicy Nikielkowa, w ciągu ulicy Marii Zientary-Malewskiej w Olsztynie	Ograniczenie ilości samochodów i emisji spalin w Olsztynie, poprawa bezpieczeństwa osób korzystających z rowerów i udających się pieszo do Olsztyna i Nikielkowa.	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Zientary-Malewskiej, przez Łęgajny do Barczewa.
		Uruchomienie linii autobusowej z dworca PKP w Olsztynie przez Nikielkowo-Wójtowo do dworca PKP i odwrotnie po wybudowaniu drogi Wójtowo - Nikielkowo w ramach Z.I.T.	Ułatwienie mieszkańcom obu wsi dojazdu do Olsztyna i z Olsztyna. Ograniczenie emisji spalin i liczby pojazdów w Olsztynie.	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
171-172	Mieszkańcy gminy Barczewo, miejscowości Nikielkowo (2 formularze o takiej samej treści)	Pętla komunikacji publicznej Olsztyn - Nikielkowo - Wójtowo - Olsztyn - Dworzec PKP-PKS	- zmniejszenie emisji spalin - zmniejszenie napływu samochodów	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Ścieżka pieszo rowerowa wzdłuż ulicy Zientary Malewskiej z Nikielkowa do Olsztyna	- zmniejszenie napływu ruchu samochodowego - zmniejszenie emisji spalin - zwiększenie bezpieczeństwa ruchu	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
			pieszego i samochodowego, rowerowego		rowerowej - od ul. Zientary-Malewskiej, przez Łęgajny do Barczewa.
173	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Nikielkowo	Budowa traktu pieszo-rowerowego Nikielkowo - Olsztyn wzdłuż ul. Marii Zientary-Malewskiej.	Zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Ograniczenie emisji spalin. Zmniejszenie napływu samochodów.	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Zientary-Malewskiej, przez Łęgajny do Barczewa.
		Komunikacja publiczna w pętli Olsztyn - Nikielkowo - Wójtowo - Olsztyn	Dojazd do szkół Zmniejszenie napływu samochodów do Olsztyna	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
174	b.d. (wniosek wpłynął do UM w Barczewie)	Utworzenie komunikacji na terenie Olsztyn - Nikielkowo - Barczewo - Olsztyn	Ułatwienie osobom niezmechanizowanym przemieszczanie się między miejscowościami.	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
		Utworzenie komunikacji na terenie Olsztyn - Nikielkowo - Barczewo - Olsztyn	Ograniczenie liczby samochodów osobowych i w związku z tym emisji spalin	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
175	b.d. (wniosek wpłynął do UM w Barczewie)	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej z Olsztyna do Nikielkowa	Poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Zientary-Malewskiej, przez Łęgajny do Barczewa.
		Utworzenie komunikacji publicznych w pętli Olsztyn - Wójtowo - Nikielkowo - Olsztyn	Obecnie brak komunikacji publicznej, dzieci i młodzież nie mają możliwości dojazdu do szkół w Olsztynie. Transport opiera się na samochodach osobowych.	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
176	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Nikielkowo	Utworzenie ścieżki pieszo-rowerowej z Olsztyna do Nikielkowa wzdłuż ulicy M. Z. Malewskiej w Olsztynie	- zmniejszenie emisji spalin - zmniejszenie napływu samochodowego - zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Zientary-Malewskiej, przez Łęgajny do Barczewa.
		Utworzenie komunikacji publicznej w pętli Olsztyn -	- dojazd do szkół dla młodzieży szkolnej, zmniejszenie emisji spalin w Olsztynie i	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		Wójtowo - Nikielkowo - Olsztyn	regionie - zmniejszenie napływu samochodów osobowych		ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
177	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Nikielkowo	Ścieżka pieszo rowerowa wzdłuż ulicy M.Z. Malewskiej do Nikielkowa	Zmniejszenie napływu samochodów do Olsztyna, Zmniejszenie emisji CO2 (spalin) Zmniejszenie ruchu drogowego Zwiększenie bezpieczeństwa <słowo nieczytelne>	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Zientary-Malewskiej, przez Łęgajny do Barczewa.
		Pętla komunikacyjna Olsztyn - Nikielkowo - Wójtowo - Olsztyn dworzec PKP	Zmniejszenie napływu samochodów do Olsztyna Samodzielność naszych dzieci	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
178	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Nikielkowo	Ścieżka rowerowo-piesza wzdłuż ul. M. Z. Malewskiej z Nikielkowa do Olsztyna	Ograniczenie emisji spalin, zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Zientary-Malewskiej, przez Łęgajny do Barczewa.
		Pętla komunikacji publicznej	Zmniejszenie ruchu samochodowego	Częściowo	Już w istniejących dokumentach strategicznych

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		Olsztyn - Nikielkowo - Wójtowo - Olsztyn	między Nikielkowem a Olsztynem	uwzględniono	określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
179	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Nikielkowo	Budowa ścieżki rowerowej	1. Zmniejszenie natężenia ruchu w Olsztynie 2. Zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska. 3. Zmniejszenie ruchu samochodowego na ul. Ziętary Malewskiej 4. Pobudzenie aktywności fizycznej mieszkańców Nikielkowa 5. Zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych.	Nie uwzględniono	Wniosek nie określa lokalizacji ścieżki
180	Mieszkaniec gminy Barczewo	Komunikacja zbiorowa DK16 wymaga realnej współpracy Olsztyna z Barczewem	Wnioskuje o opracowanie koncepcji komunikacji zbiorowej od Barczewa z udziałem finansowym Barczewa, wyłącznie od granicy obu gmin	Nie uwzględniono	Plan mobilności jest dokumentem o charakterze strategicznym, nie jest „koncepcją komunikacji zbiorowej”.
		Budowa parkingu dla pojazdów samochodowych na obrzeżach miasta (DK16 oraz droga powiatowa od strony Nikielkowa).	-	Częściowo uwzględniono	Plan mobilności nie wskazuje konkretnych lokalizacji budowy parkingów. Konkretnie lokalizacje będą określane przez odpowiednie jednostki zajmujące się daną inwestycją.
181	Mieszkaniec gminy Barczewo	Uruchomienie dwóch linii komunikacji publicznej:	Tak skomunikowana gmina Barczewo w dużej mierze przyczyni się do zmniejszenia	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		1) Olsztyn - Barczewo 2) Barczewo - Nikielkowo - Olsztyn	ilości samochodów w Olsztynie		ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
182	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Bark	Komunikacja zbiorowa Barczewo - Olsztyn przez Łęgajny, Barczewo-Koplityny, Wójtowo	Dojazd do pracy, szkoły	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
183	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Nikielkowo	Budowa ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż ul. M.Z. Malewskiej do m. Nikielkowo.	Dynamicznie rozwijająca się wieś, położona ok. 4 km od „Zielonej Górki”, z której nie ma bezpiecznej drogi dla rowerów i pieszych	Uwzględniono	Z dotychczasowych planów rozwoju dróg rowerowych („Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie”, tom 1, 2009 r.) wynika, że jest możliwość przedłużenia planowanej drogi rowerowej - od ul. Zientary-Malewskiej, przez Łęgajny do Barczewa.
		Uruchomienie linii autobusowej z Zatorza przez Nikielkowo, Wójtowo do dworca PKP w Olsztynie. Aktualnie budowana w ramach ZIT MOF Olsztyna	Dwie duże wsie podolsztyńskie, bardzo dynamicznie rozwijające się, z których nie ma jak dojechać komunikacją publiczną	Częściowo uwzględniono	Już w istniejących dokumentach strategicznych określona jest proponowana sieć połączeń w ramach MOF Olsztyna, która zawiera wnioskowaną trasę. Zostanie to również uwzględnione w „Planie mobilności MOF Olsztyna”. Jednak należy mieć na uwadze, że warunkiem realizacji takich linii jest podpisanie stosownych porozumień, a także

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
					konieczność partycypacji w kosztach przez obie strony porozumienia.
184	Mieszkaniec gminy Barczewo, miejscowości Tumiany	Na skrzyżowaniach z regulacją ruchu i światłami wprowadzić powszechnie możliwość skrętu w prawo (strzałka) przy czerwonym świetle	Usprawni to objazd do celu bez zbędnego ograniczania ruchu	Nie uwzględniono	Podjęcie decyzji o zainstalowaniu dodatkowych elementów sygnalizacji wymaga przeprowadzenia szczegółowych analiz ruchu na danym skrzyżowaniu czego plan mobilności nie zawiera.
		Wprowadzić etapowe przejście przez jezdnie dla pieszych	Wydłuży to czas na przejazdy samochodów przez skrzyżowanie	Nie uwzględniono	Szczegółowe rozwiązania techniczne wymagają oddzielnych analiz oraz badań, które wykonuje zarządca danej drogi. We wniosku nie wskazano konkretnych miejsc, przez co odniesienie się do ww. wniosku jest niemożliwe.
185	Mieszkaniec gminy Dywity	Uruchamianie, planowanie i budowa parkingów park&ride	Niezwykle istotnym elementem wpływającym ma zmniejszenie transportu indywidualnego jest uruchamianie istniejących parkingów na parkingi komunikacją w godzinach porannego i popołudniowego szczytu. Pierwszy taki parking na pograniczu Gminy Dywity i Olsztyna może być uruchomiony na parkingu przy Cmentarzu Komunalnym.	Częściowo uwzględniono	W dokumencie zostanie zasygnalizowana konieczność budowy parkingów P&R.
		Poprawa dostępności komunikacyjnej.	Rozbudowa siatki połączeń komunikacji publicznej na terenie gminy Dywity poprzez zwiększoną podaż usług przyczyni się do wzrostu popytu na usługi w zakresie transportu publicznego	Częściowo uwzględniono	Plan mobilności będzie zawierał wskazania do tworzenia nowych połączeń, jednak ilość połączeń będzie zależna od możliwości finansowych poszczególnych jednostek (organizatorów).
		Komunikacja dojazdowa	W celu poprawy dostępności komunikacyjnej planuje się uruchomienie	Częściowo uwzględniono	W dokumencie zostanie wskazana możliwość uruchomienia linii dojazdowych na terenie

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
			gminnej komunikacji dojazdowej do węzłów przesiadkowych w Dywitach i Słupach.		poszczególnych gmin.
		Wspólna integracja taryfowa	Dobra komunikacja publiczna, to taka, która jest zintegrowana z innymi gminami. W tym zakresie nieodzowne jest wprowadzenie przetargów na obsługę linii gminnych. W przeciwnym wypadku samorządy gmin ościennych będą zmuszone na wdrożenie komunikacji niezintegrowanej taryfowo z komunikacją miasta Olsztyn.	Częściowo uwzględniono	Docelowo należy dążyć do wprowadzenia wspólnej taryfy na terenie MOF, jednak takie rozwiązanie jest możliwe jedynie przy ścisłej współpracy gmin z miastem Olsztyn (w tym także przy ustalonym finansowaniu komunikacji przez wszystkie jednostki).
		Budowa dróg rowerowych	W celu zwiększenia mobilności na krótszych odcinkach i poprawy bezpieczeństwa niezbędna jest budowa ciągów pieszo-rowerowych, które mogą kończyć się zintegrowanymi z komunikacją publiczną niewielkimi parkingami.	Nie uwzględniono	Wniosek nie określa proponowanych lokalizacji ścieżek.
		Połączenie kolejowe - Dobre Miasto - Olsztyn	Po rewitalizacji linii kolejowej Olsztyn Braniewo warto rozważyć wykorzystanie przystanku tworząc odpowiednią infrastrukturę. W ramach rewitalizacji przewidziana jest modernizacja przystanku.	Częściowo uwzględniono	W dokumencie zostanie wskazana możliwość uruchomienia kolei metropolitalnej, jednak takie rozwiązanie wymaga zaangażowania większej liczby jednostek organizacyjnych (w tym odpowiednich środków finansowych).
186	Mieszkaniec miasta Olsztyna	Uwzględnienie budowy wiaduktów przez linię kolejową o nr 219, 220, 219, 353 na obszarze MOF Olsztyna po porozumieniu z zarządcami	- zwiększenie mobilności mieszkańców MOF Olsztyna poprzez zwiększenie prędkości na liniach kolejowych. - poprawa bezpieczeństwa na drogach obszaru funkcjonalnego poprzez	Częściowo uwzględniono	Plan mobilności jako dokument strategiczny nie wskazuje konkretnych inwestycji, wskazuje obszary działań.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		<p>nieruchomości oraz PLK S.A.</p> <p>1. Na obszarze Olsztyna ustalenie nowych ciągów komunikacyjnych poprzez budowę dróg wraz wiaduktami i ciągami rowerowymi lub pieszo-rowerowymi w lokalizacjach:</p> <p>a) Kolejowa/Wypiańskiego-Partyzantów/Kajki b) Poprzeczna - Lubelska c) Tracka/Zientary-Malewskiej - Lubelska d) Bławatna- Słoneczna e) Hozjusza-Wczasowa</p> <p>2. Na obszarze gmin wiejskich wchodzących w skład MOF Olsztyna poprzez budowę wiaduktów w obszarze istniejących dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych:</p> <p>a) Łęgajny DP Nr 1448 - ul. Leśna/Olsztyńska b) Barczewo DW 595 - ul. Wojska Polskiego c) DP Nr 1430 - Barczewo - Barczewko d) DP Nr 1203 - DW 527 -</p>	<p>ograniczenie wypadków.</p> <ul style="list-style-type: none"> - poprawa dostępności do centrów przesiadkowych, przystanków kolejowych. - zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska - poprawa dostępu do terenów inwestycyjnych - zmniejszenie czasu dojazdu do miejsc nauki, pracy - zwiększenie mobilności pojazdów uprzywilejowanych 		

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		<p>Jonkowo e) DP Nr 1457 - Naterki ul. Plac na Rozdrożu f) DP Nr 1370 - Łajsy koło Unieszewa g) DP Nr 1425 - Biesal h) DP Nr 1441 - Stawiguda, ul. Olsztyńska i) Droga Gminna - ul. Krótka w Gryżlinach j) DK Nr 53 w Klewkach k) DP Nr 1468 - Marcinkowo, gm. Purda l) DP Nr 1368 - Kajny, gm. Dywity</p>			
		<p>Olsztyńska Rowerowa Obwodnica - ciąg dróg rowerowych, rowerowo - pieszych, pasów wydzielonych w jezdni z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury drogowej i rowerowej z uwzględnieniem obszaru „Lasu Miejskiego” w korytarzu: Las Miejski (Samodzielny Publiczny Zespół Gruźlicy i Chorób Płuc w Olsztynie) - Jagiellońska - Wojska Polskiego - Most Smętka lub nową przeprawą</p>	<ul style="list-style-type: none"> - zwiększenie mobilności mieszkańców MOF Olsztyna poprzez wykorzystanie rowerów jako środka transportu - poprawa bezpieczeństwa na drogach obszaru funkcjonalnego poprzez ograniczenie wypadkowości - poprawa dostępności osiedli miejskich i miejscowości w granicach MOF. - zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska - poprawa dostępu do terenów turystycznych i inwestycyjnych - zmniejszenie czasu dojazdu miejsc nauki, pracy 	<p>Częściowo uwzględniono</p>	<p>Plan mobilności będzie uwzględniał zapisy dotychczasowych koncepcji, planów i strategii w zakresie komunikacji rowerowej.</p>

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		przez Łynę - Wąwozowa - Hozjusza - Wczasowa - Bałtycka - Schumana - Sielska - Żytnia - Bławatna - Słoneczna - Kalinowskiego - Maczka - Wilczyńskiego - Bartąska - Bukowskiego - Witosa - Krasickiego - Gdyńska - Opolska - Leonharda - Stalowa - Lubelska - wiadukt w ciągu ul. Poprzeczna /Lubelska (wnioskowany) - Poprzeczna - Jagiellońska - (Samodzielny Publiczny Zespół Gruźlicy i Chorób Płuc w Olsztynie)	- poprawa zdrowotności mieszkańców MOF		
187	Forum Rozwoju Olsztyna	Poprawa i rozbudowa infrastruktury towarzyszącej (przystanki dla pasażerów) na potrzeby kołowego transportu zbiorowego: A - przystanki autobusowe muszą zapewniać -ochronę przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi (wiatr, deszcz, śnieg, itd.) B - miejsca do siedzenia na przystanku C - bezpieczne dojście do przystanków, w tym:	Zaniedbane, brudne, nieoświetlone przystanki lub ich całkowity brak nie zachęcają do korzystania z transportu zbiorowego, szczególnie przy niekorzystnych warunkach pogodowych. Zmiana tego stanu rzeczy będzie sprzyjała budowaniu pozytywnego wizerunku transportu zbiorowego.	Częściowo uwzględniono	Plan mobilności jako dokument o charakterze strategicznym będzie zawierał postulat dot. poprawy infrastruktury drogowej na potrzeby transportu zbiorowego.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		<p>a- oświetlenie dojścia, b- utwardzone dojście, c- zastosowanie elementów architektury drogowej minimalizujących potencjalne ryzyko potrażeń pieszych przez przejeżdżające samochody (wyniesione nad poziom jezdni dojścia do przystanków, poduszki typu berlińskiego, nie budowanie zatok autobusowych-wtedy kierowcy nie zwalniają, itp.) D - bezpieczna i wygodna dla mieszkańców lokalizacja przystanków E - oświetlenie przystanków (wzrost poczucia bezpieczeństwa; jako źródło prądu należy wykorzystać odnawialne źródła energii: słońce, wiatr) F - wyposażenie każdego przystanku w aktualny rozkład jazdy G - dostosowanie na potrzeby osób niepełnosprawnych, o gorszej sprawności ruchowej, osób</p>			

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		starszych oraz dzieci H- tworzenie nowych przystanków zgodnie z zapotrzebowaniem i jako zachęta do korzystania z transportu zbiorowego			
		Poprawa i rozbudowa infrastruktury towarzyszącej (stacje i przystanki kolejowe) na potrzeby transportu kolejowego. A- zapewnienie ochrony przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi (wiatr, deszcz, śnieg, itd.) B- oświetlenie (wzrost poczucia bezpieczeństwa; jako źródło prądu należy wykorzystać odnawialne źródła energii: słońce, wiatr) C- dostosowanie na potrzeby osób niepełnosprawnych, o gorszej sprawności ruchowej, osób starszych oraz dzieci D- wyposażenie każdej stacji w automat biletowy E- tworzenie nowych przystanków kolejowych	Pasażer mając pewność, że w czasie oczekiwania na pociąg będzie mógł schronić się w bezpiecznym i czystym miejscu chętniej będzie korzystał z usług kolei.	Częściowo uwzględniono	Jednostki samorządowe wchodzące w skład MOF nie mają bezpośredniego wpływu na wyposażenie stacji i przystanków kolejowych. Plan mobilności będzie posiadał wytyczne ogólne dotyczące wyposażenia przystanków.
		Stworzenie publicznego	Rower publiczny jest uzupełnieniem	Uwzględniono	Możliwość wprowadzenia roweru miejskiego będzie

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		roweru miejskiego w Olsztynie. Stacje roweru miejskiego powinny powstać przy dworcach i stacjach kolejowych, punktach przesiadkowych, najczęstszych celach i źródłach podróży.	transportu zbiorowego. Może stanowić środek komunikacji do przemieszczania się na całej trasie podróży lub stanowić dojazd do przystanku transportu zbiorowego		zawarta w dokumencie.
		Przy wszystkich stacjach kolejowych w obszarze MOF powinny powstać garaże rowerowe umożliwiające bezpieczne przechowywanie rowerów osób dojeżdżających do pociągu. Garaże rowerowe muszą zapewniać osłonę przed niekorzystnymi warunkami pogodowymi, wandalizmem i kradzieżami, znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej	Zapewnienie bezpiecznego przechowywania roweru zachęci mieszkańców do korzystania z transportu kolejowego.	Nie uwzględniono	Jednostki wchodzące w skład MOF nie mają bezpośredniego wpływu na wyposażenie stacji kolejowych. Obecnie alternatywnym rozwiązaniem jest budowa zadaszonych i monitorowanych parkingów B&R.
		Zintegrowanie poszczególnych środków transportu ze sobą. Przesiadka między jednym środkiem transportu, a kolejnym powinna znajdować się w tym samym miejscu (węzeł przesiadkowy) i nie może wiązać się z długim czasem oczekiwania.	Mieszkaniec MOF mający pewność, że nie będzie musiał pokonywać dużych odległości między jednym, a kolejnym środkiem transportu i wiedząc, że będzie mógł szybko kontynuować podróż chętniej skorzysta z transportu zbiorowego. Sumaryczny czas dojazdu transportem zbiorowym, zawierający przesiadki, powinien być, co najmniej, porównywalny	Częściowo uwzględniono	W planie znajdują się zapisy mówiące o konieczności tworzenia węzłów przesiadkowych. Realizacja ich będzie warunkowana możliwościami zagospodarowania terenu.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
			do czasu dojazdu samochodem osobowym.		
		Wprowadzenie zintegrowanego biletu na terenie MOF, umożliwiającego korzystanie ze wszystkich dostępnych środków transportu zbiorowego, łącznie z rowerem miejskim.	Konieczność kupowania kilku różnych biletów nie zachęca do korzystania z transportu zbiorowego. Posiadanie jednego biletu ułatwia podróżowanie, tym samym zachęca do korzystania z transportu zbiorowego.	Częściowo uwzględniono	Zgodnie z zapisami obowiązującego planu transportowego dla miasta Olsztyna, do 2020 r. nie przewiduje się integracji taryfowo-biletowej transportu miejskiego i regionalnego. Docelowo należy dążyć do zintegrowanego biletu na obszarze MOF, jednak takie rozwiązanie jest możliwe jedynie przy ścisłej współpracy gmin z miastem Olsztyn (w tym także przy ustalonym finansowaniu komunikacji przez wszystkie jednostki).
		Poprawa infrastruktury drogowej na potrzeby transportu zbiorowego. Dotowanie transportu zbiorowego, szczególnie w rejonach o jego niskiej dostępności spowodowanej małą gęstością zaludnienia.	Tam gdzie transport zbiorowy nie dociera, tam mieszkańcy z niego nie korzystają. Przewoźnicy prywatni docierają tam gdzie im się opłaca. Poprawa stanu dróg, a także wsparcie finansowe zmieniają tą sytuację.	Nie uwzględniono	Plan mobilności jest dokumentem o charakterze strategicznym i nie zawiera informacji odnośnie tworzenia konkretnych linii autobusowych. Jednostki samorządowe nie mają wpływu na rozkłady jazdy prywatnych przewoźników.
		Tworzenie przy stacjach kolejowych parkingów typu P+R.	Zachęta do korzystania transportu kolejowego.	Częściowo uwzględniono	Jednostki samorządowe nie mają bezpośredniego wpływu na rozwój infrastruktury stacji kolejowych. W planie mobilności zostaną zawarte zapisy mówiące o potrzebie budowy parkingów P&R przy stacjach kolejowych.
		Dostępność wi-fi w środkach transportu zbiorowego.	W trakcie jazdy własnym samochodem kierowca musi skupiać się na drodze, a pasażerowie nie wszędzie mają zasięg. Możliwość skorzystania z internetu przez	Częściowo uwzględniono	Usługa wi-fi w ramach rozbudowy ITS i linii tramwajowych będzie uwzględniona jako jedno z zadań na obszarze Olsztyna.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
			cały czas podróży, tym samym załatwienia spraw, sprawdzenia poczty, posłuchania muzyki, itd., zwiększy atrakcyjność transportu zbiorowego.		
		Dostosowanie czasów i częstotliwości kursowania do potrzeb mieszkańców.	Dostępność transportu zbiorowego przez większą część dnia, łącznie z późnym wieczorem, będzie stanowiło realną konkurencję dla transportu indywidualnego.	Uwzględniono	Plan mobilności będzie zawierał zapisy dotyczące pożądanego standardu usług przewozowych, w tym częstotliwości kursowania pojazdów.
		Standard w środkach transportu zbiorowego zapewniający wygodne i bezpieczne podróżowanie.	Wygodne siedzenia, właściwa temperatura i czystość na pewno będą stanowiły zachętę do korzystania z transportu zbiorowego.	Uwzględniono	Plan mobilności będzie zawierał zapisy dotyczące pożądanego standardu usług przewozowych.
		Zrównoważona i uczciwa polityka rozwoju MOF przeciwdziałająca suburbanizacji Olsztyna. Olsztyn jako gmina, powinien prowadzić politykę zapewniającą godne warunki do życia i pracy w Olsztynie. Natomiast gminy ościenne nie powinny prowadzić polityki zachęcającej do ucieczki z Olsztyna.	Dalszy, niekontrolowany proces rozlewania się Olsztyna, ucieczki mieszkańców z miasta do gmin ościennych, będzie potęgował problemy komunikacyjne. Powodzenie „Planu mobilności MOF Olsztyna” zależy od rozwiązania problemu suburbanizacji Olsztyna.	Nie uwzględniono	W ramach MOF Olsztyna miasto Olsztyn nie działa jako jednostka, a we współpracy z gminami. Opracowywany plan mobilności będzie zgodny z wytycznymi UE i w związku z tym jednym z głównych jego celów będzie zapewnienie wszystkim obywatelom MOF takich opcji transportowych, które umożliwiają dostęp do kluczowych celów podróży i usług - a takim celem jest Olsztyn. Ponadto zjawisko suburbanizacji wymaga bardziej kompleksowego podejścia, w oparciu głównie o politykę przestrzenną gmin jako odrębnych jednostek samorządowych, na co plan mobilności nie ma wpływu.
188	Mieszkaniec gminy Stawiguda, miejscowości Bartąg	Remont Drogi Powiatowej Bartąg-Tomaszkowo Ul. Gietrzwałdzka w Bartąg Gmina	Droga wybudowana na glinie na podkładzie ze szlaki oraz miejscami bruk pokrytych w latach 60 ubiegłego wieku cienką warstwą	Nie uwzględniono	Zarządcą drogi powiatowej jest powiat. Powiat nie uczestniczy w tworzeniu planu mobilności.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

L.p.	Podmiot zgłaszający	Wniosek / propozycja	Uzasadnienie	Propozycja uwzględnienia	Komentarz
		Stawiguda	asfaltu. Od tej pory droga nie przeszła kapitalnego remontu, co utrudnia nam mieszkańcom bezpieczny dojazd do i z pracy Droga jest też bardzo uczęszczanym szlakiem rowerowym. Drogą dojeżdżają dzieci do szkół w Rusi, Stawigudzie i przedszkola w Bartągu		

* zachowano oryginalną pisownię wniosków



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Załącznik nr 2. Opracowanie badań ankietowych

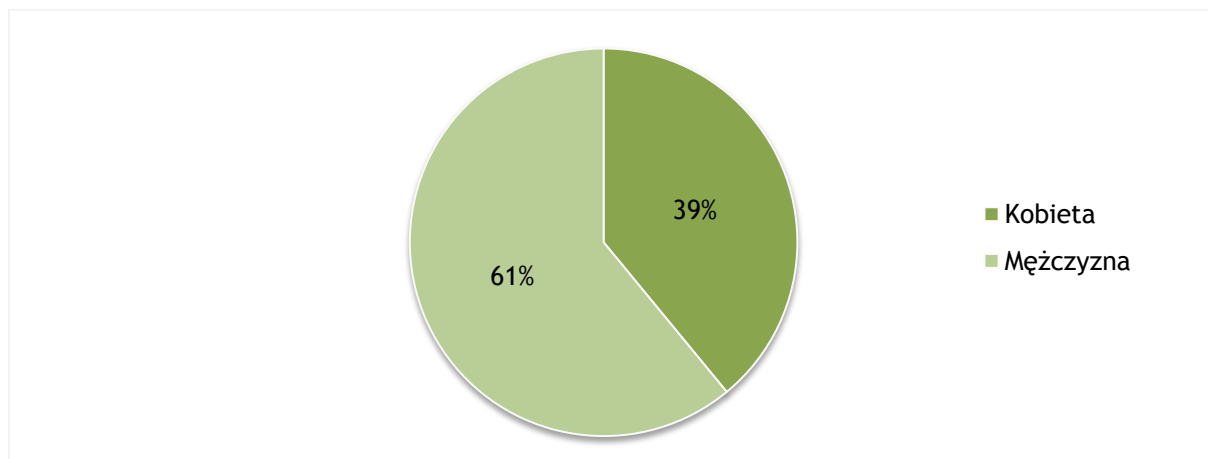
Badanie CAWI (ang. *Computer Assisted Web Interview*) polegało na umieszczeniu kwestionariusza ankietowego na stronie internetowej tak, aby był dostępny z poziomu przeglądarki internetowej. Respondent wypełniał ankietę z poziomu strony www, co zapewniało mu pełną anonimowość.

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

Metryczka

PŁEĆ

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



Wykres 1. Płeć

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

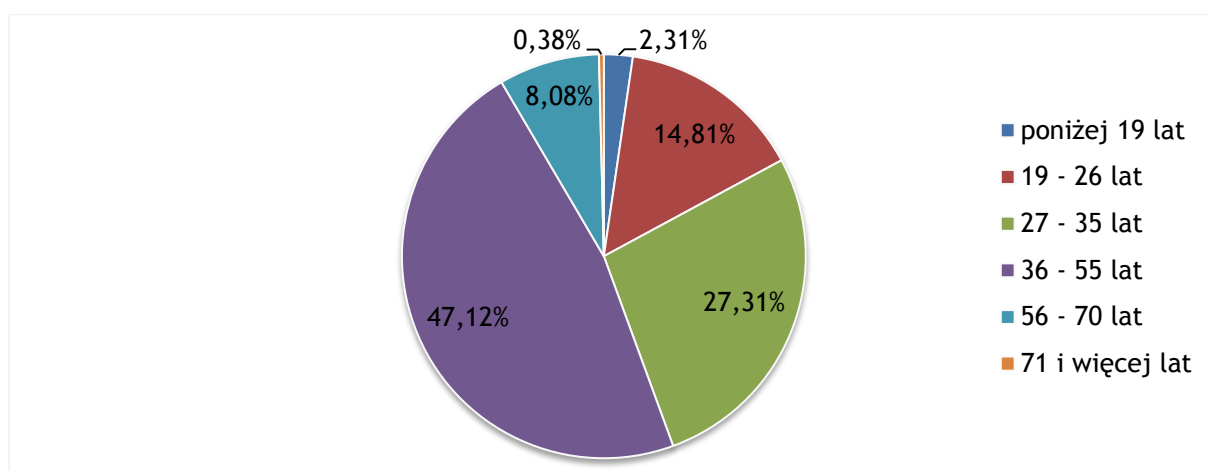


ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIĘJSKIEGO 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.



Wykres 2. Wiek

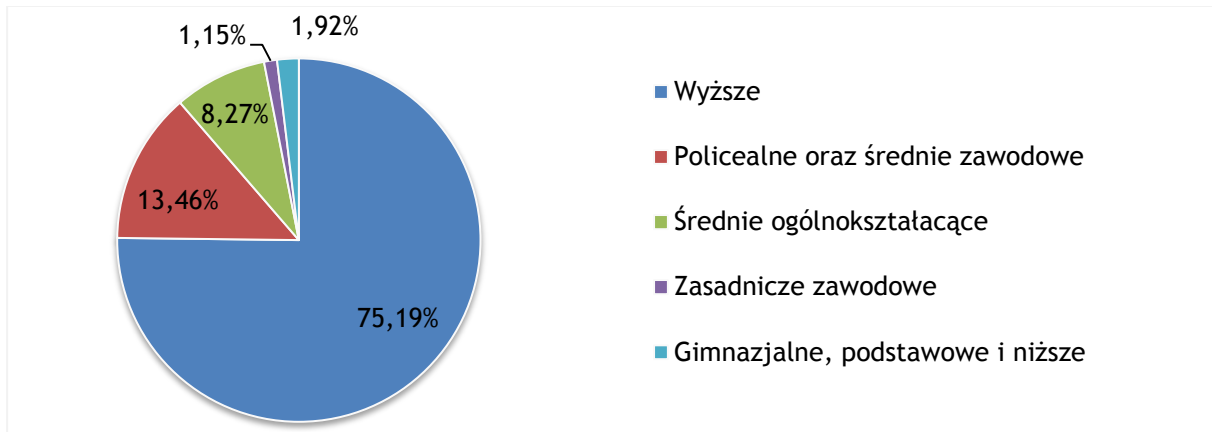
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

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.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

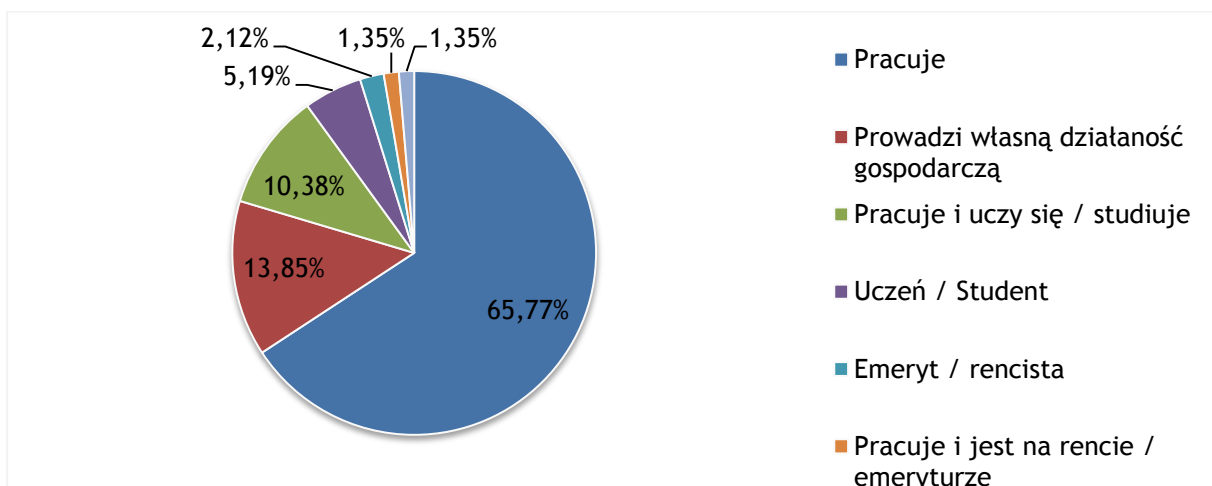


Wykres 3. Wykształcenie

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

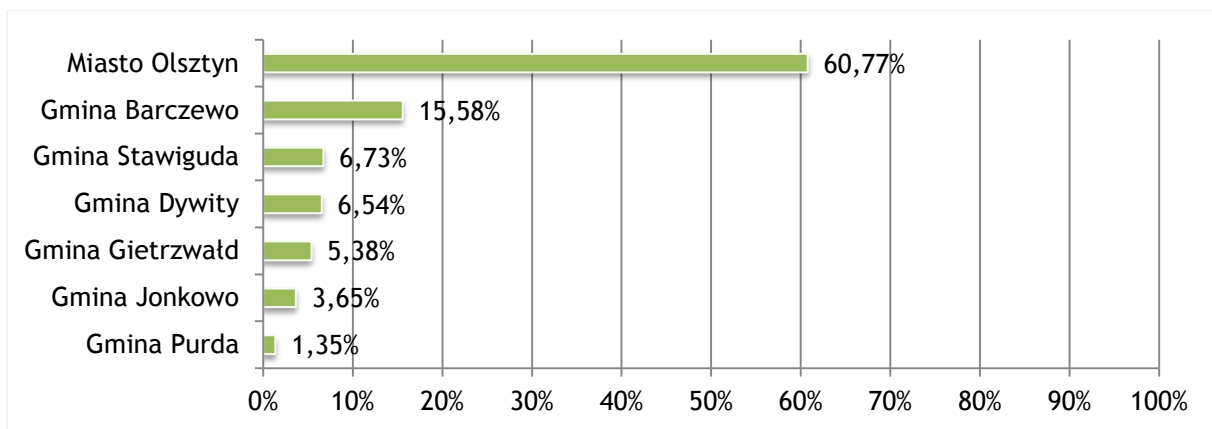


ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

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

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

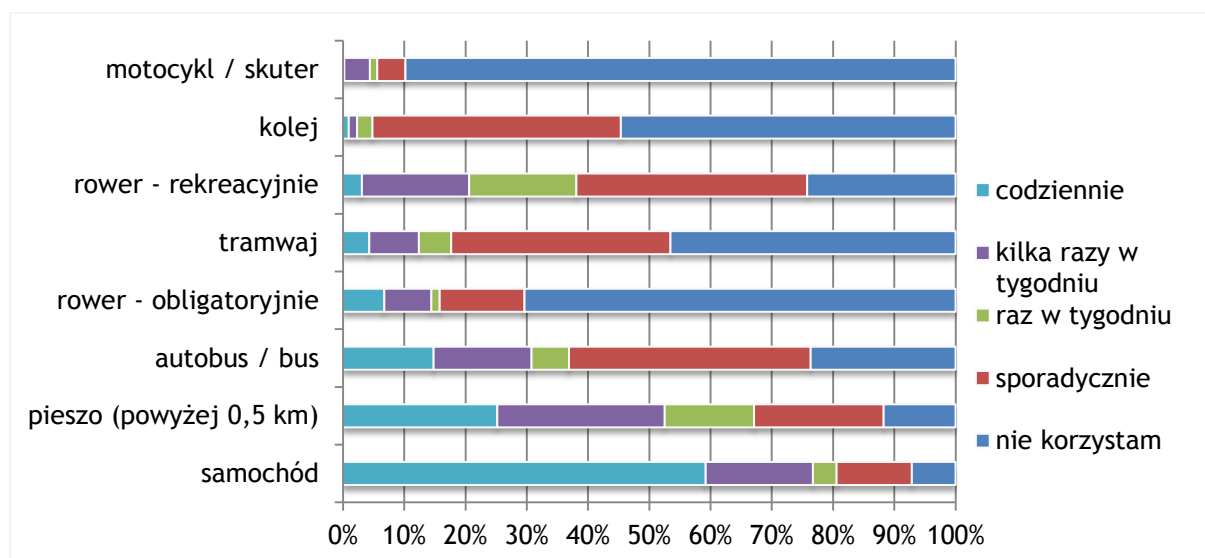
MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

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.

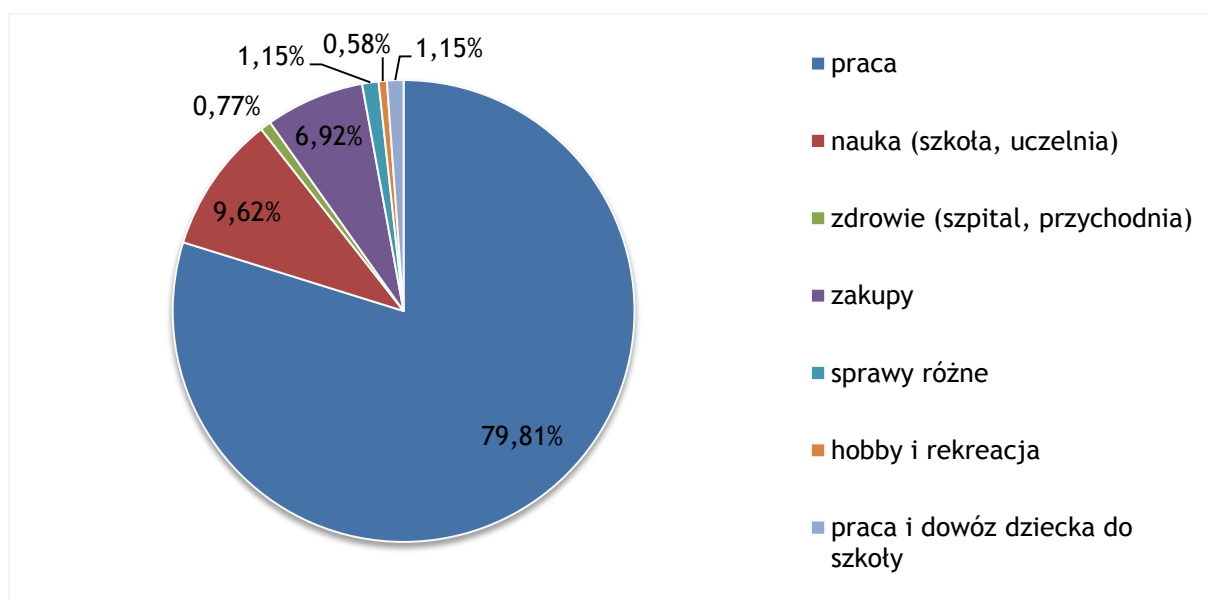


ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

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

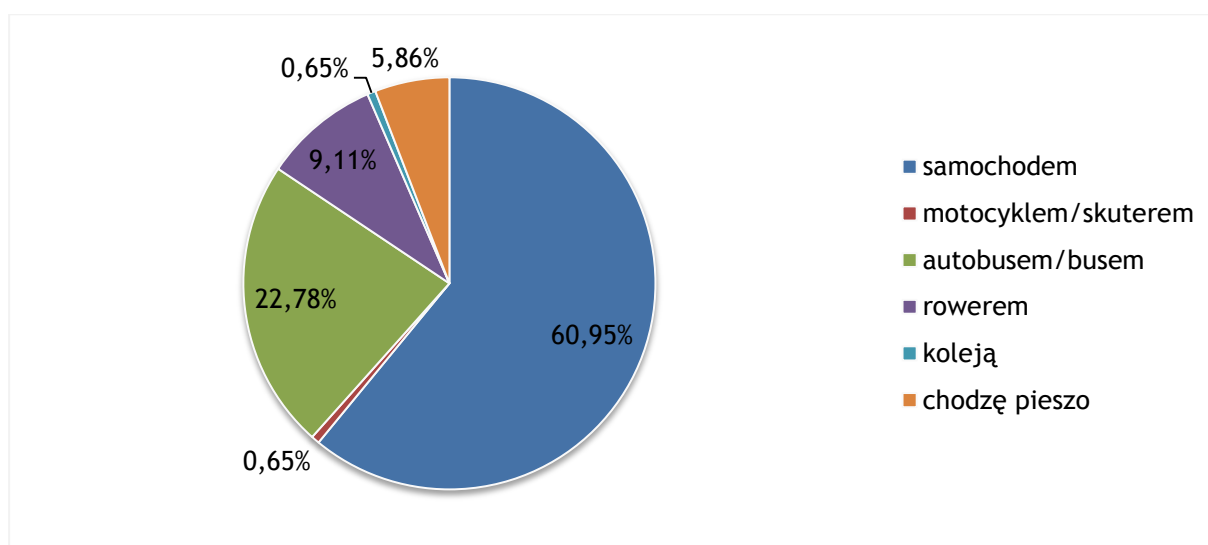


ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Czym dojeżdża 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

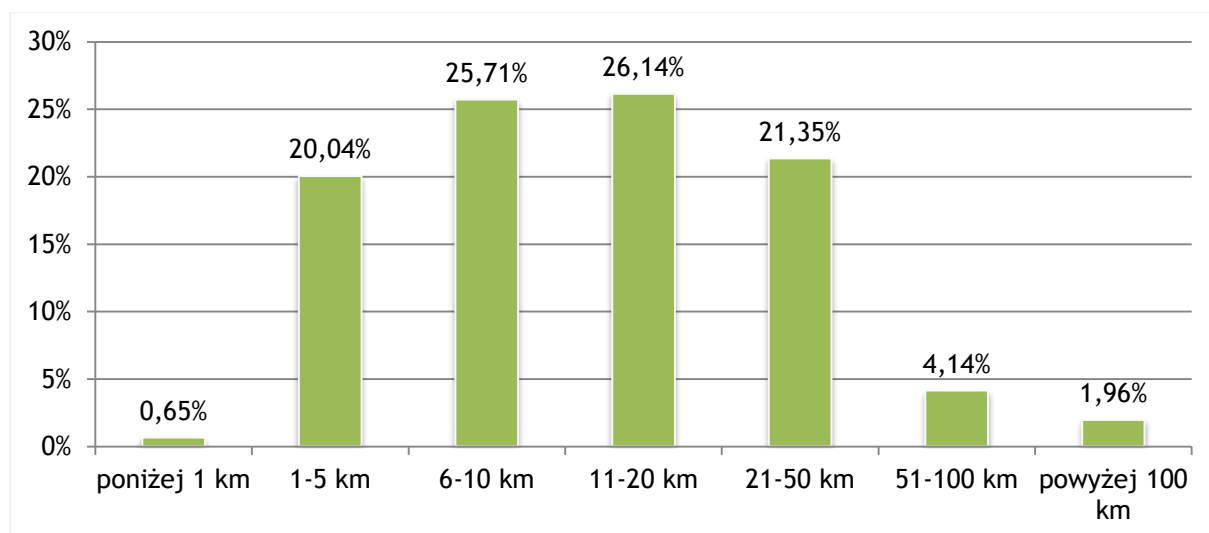


ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

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.



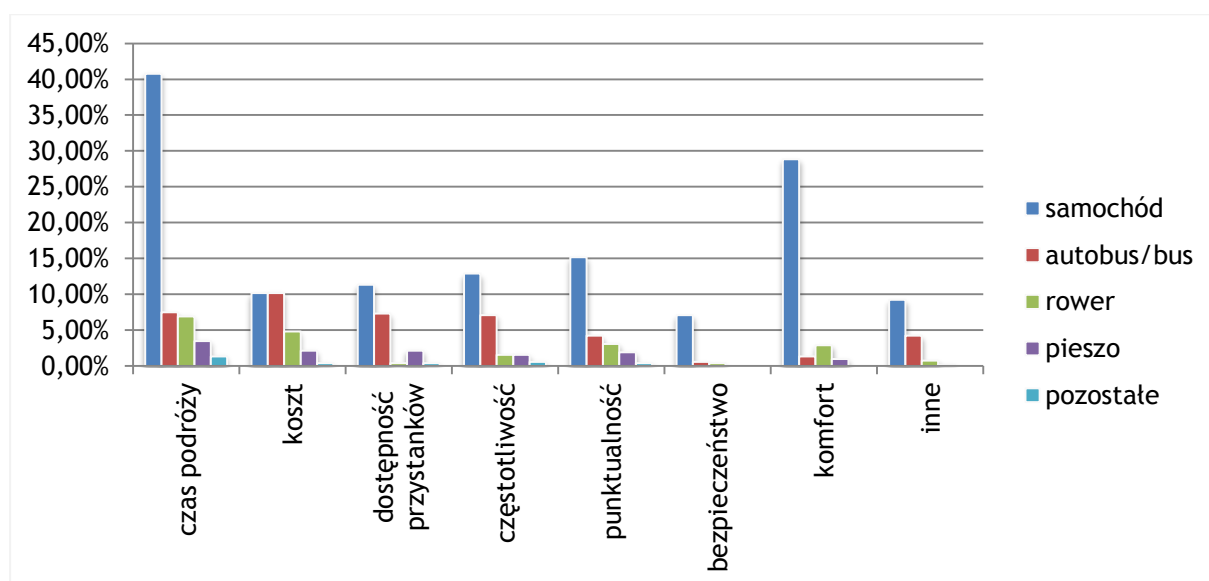
Wykres 9. Jaki dystans dziennie pokonuje Pan/Pani w związku z pracą/nauką?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Co w głównie 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 głównie mierze wpływa na Pana/Pani wybór środka transportu?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

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. Pieszne 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.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

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.

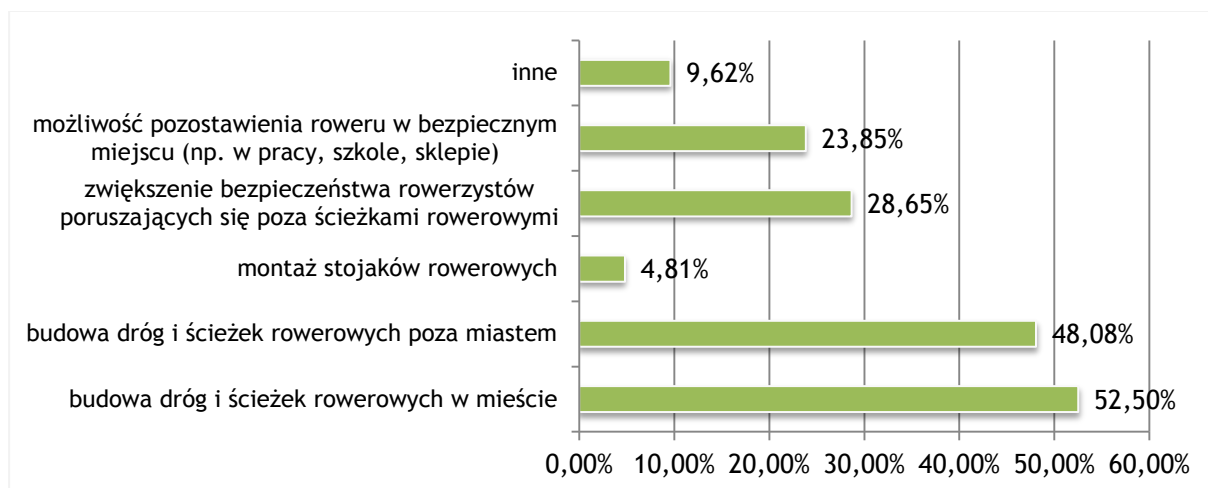
Które z poniższych działań wg Pani/Pana są najpilniejsze do realizacji celem usprawnienia transportu rowerowego na terenie gminy?

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



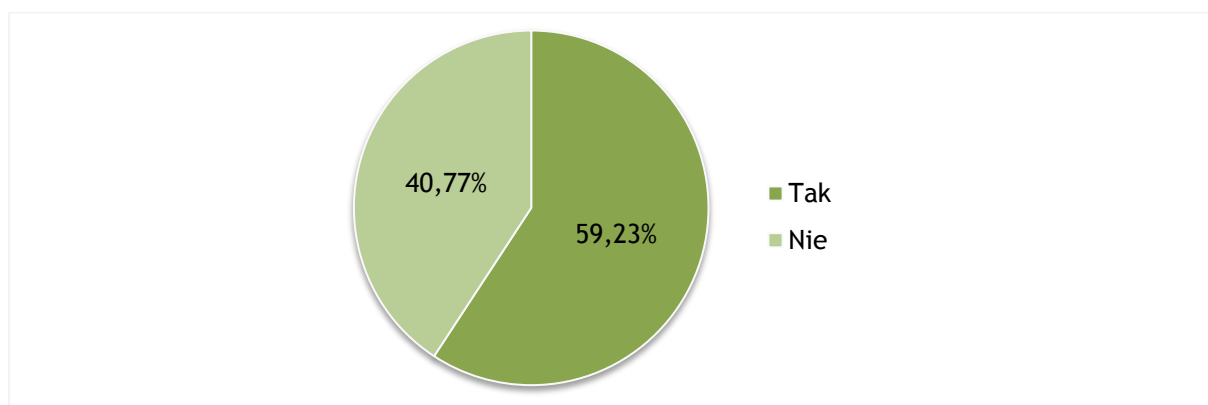
Wykres 11. Które z poniższych działań wg Pani/Pana są najpilniejsze do realizacji celem usprawnienia transportu rowerowego na terenie gminy?

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

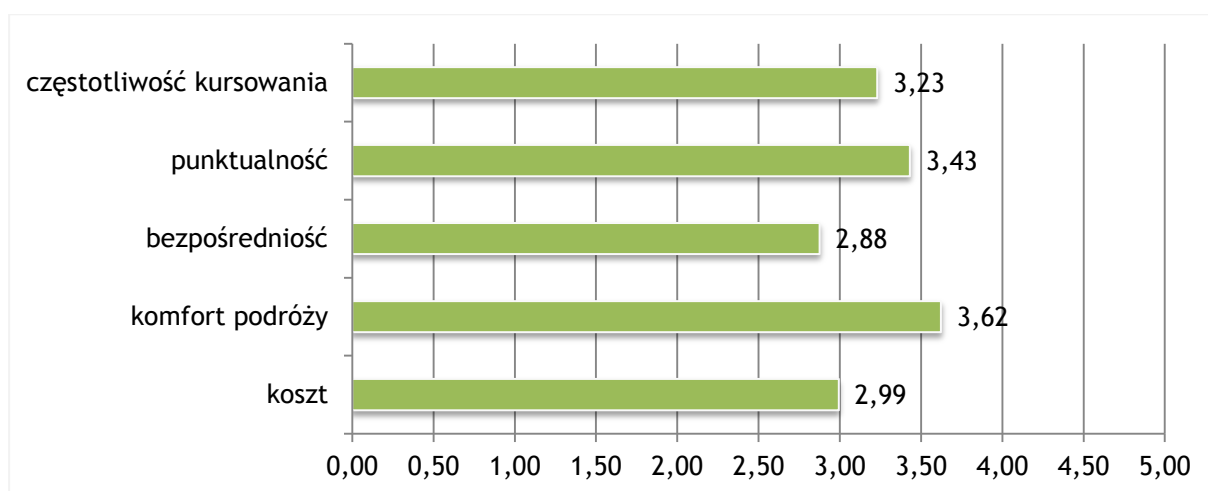


ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

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.



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.

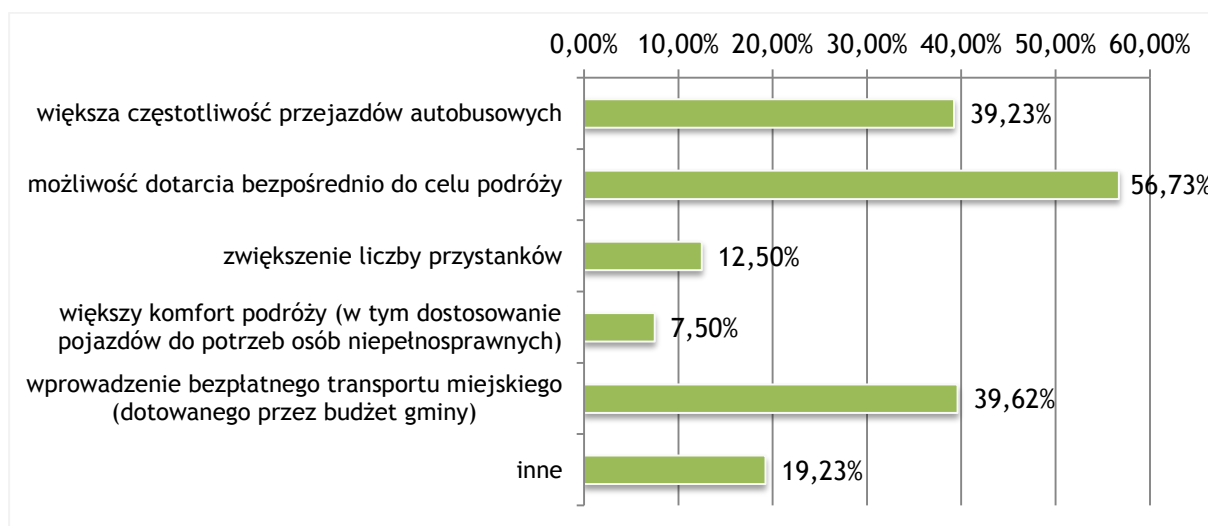
Ponadto 19,23% respondentów wskazało możliwość samodzielnego wpisania odpowiedzi. Wśród nich najczęściej pojawiały się głosy mówiące o rozszerzeniu obszaru działania

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

komunikacji - zarówno istniejącej na terenie Olsztyna, jak i wprowadzaniu takiej w gminach ościennych (5,19% ogółu ankietowanych). Podobna liczba odpowiadających (5%) nie zmienia 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.



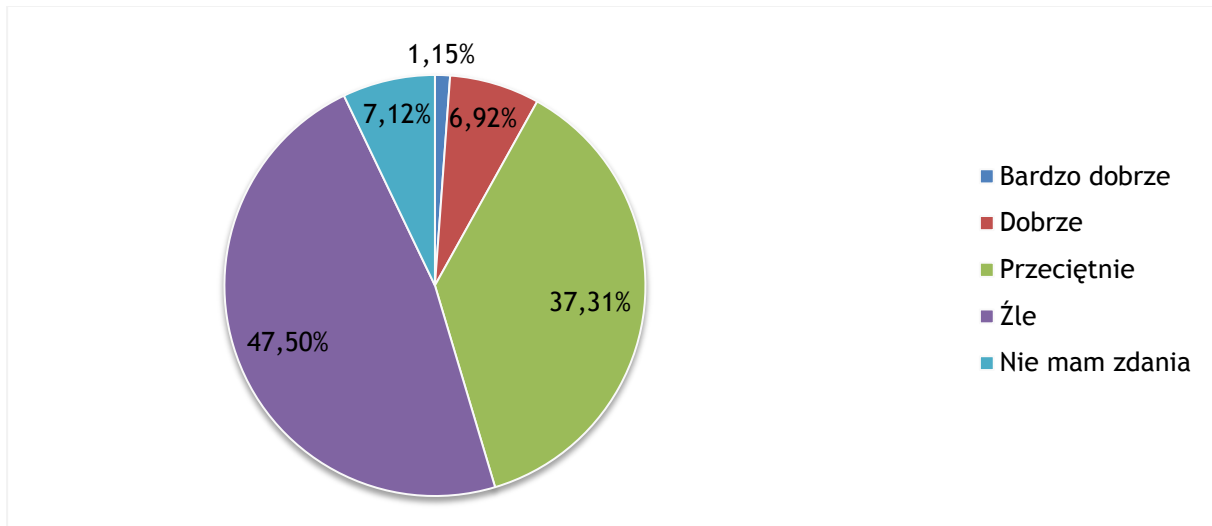
Wykres 14. Co zachęciłoby Pana/Panią do częstszego korzystania (lub rozpoczęcia korzystania) z komunikacji?

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.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA



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.

Tabela 1. 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



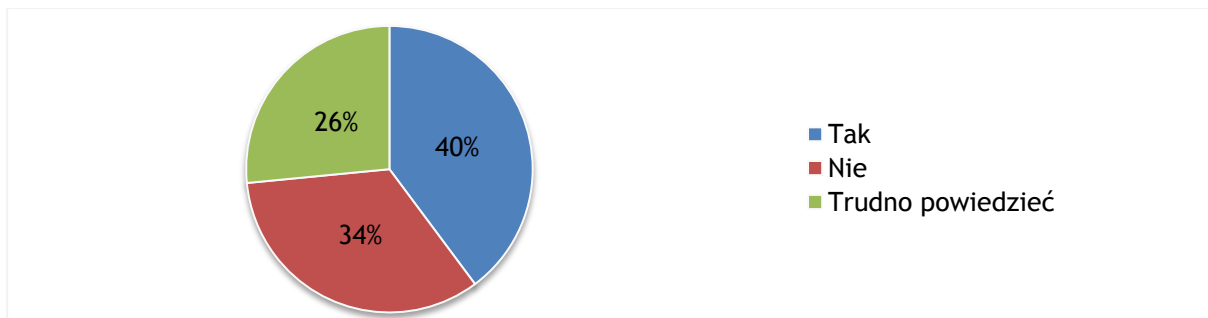
ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIĘSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

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 przyjeżdżając 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?

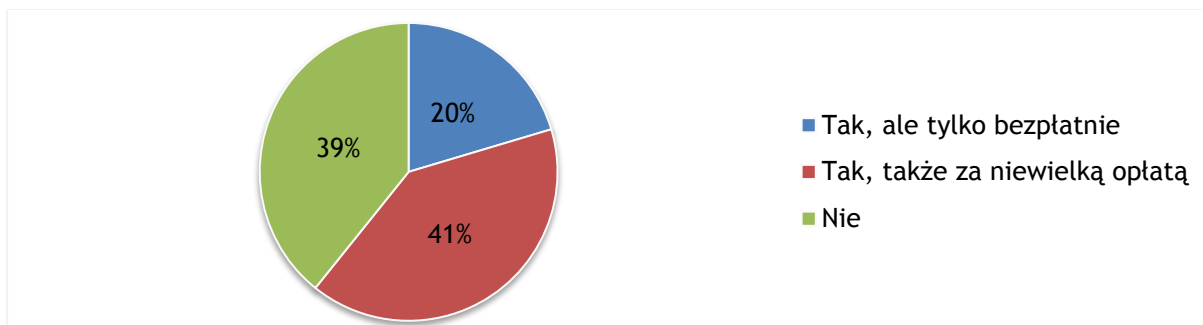
Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

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

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 skorzystaliby z takiego rozwiązania, gdyby pojawiło się w Olsztynie. Ponad 60% badanych przyznało, że byłoby zainteresowani korzystaniem z roweru miejskiego, przy czym 41% osób zaznaczyło, że wykorzystałoby taką możliwość tylko wtedy, gdyby była bezpłatna.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

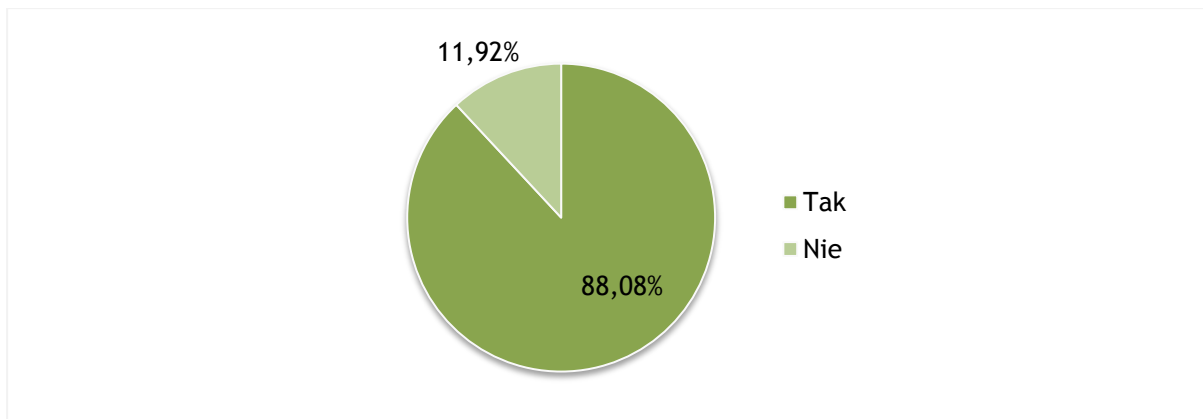


Wykres 17. Czy jest Pan/Pani zainteresowany/a korzystaniem z roweru miejskiego, udostępnianego na zasadzie wypożyczenia?

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

Czy wg Pana/Pani w Olsztynie występują uciążliwe 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

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

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Tabela 2. 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
Pięiężnego	4,59
Tuwima	4,59
Zatorze	4,59
Wojska Polskiego	4,37

Źródło: Opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań

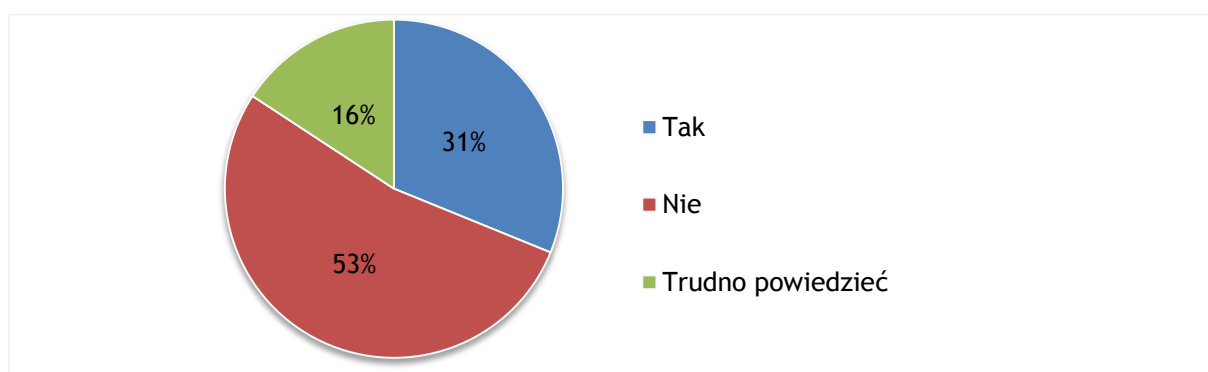
Odpowiadający wskazywali zarówno obszary o różnej powierzchni, jak i konkretne ulice bądź skrzyżowania, stąd warto zaznaczyć, że niektóre odpowiedzi zawierają się w sobie. Najczęściej wymieniano centrum miasta - taka odpowiedź stanowiła 20,96% ogółu. 13,32% osób stwierdziło, że całe miasto Olsztyn cierpi 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 MIEJSKIEGO 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 3. 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

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Problem	Udział odpowiedzi [%]
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

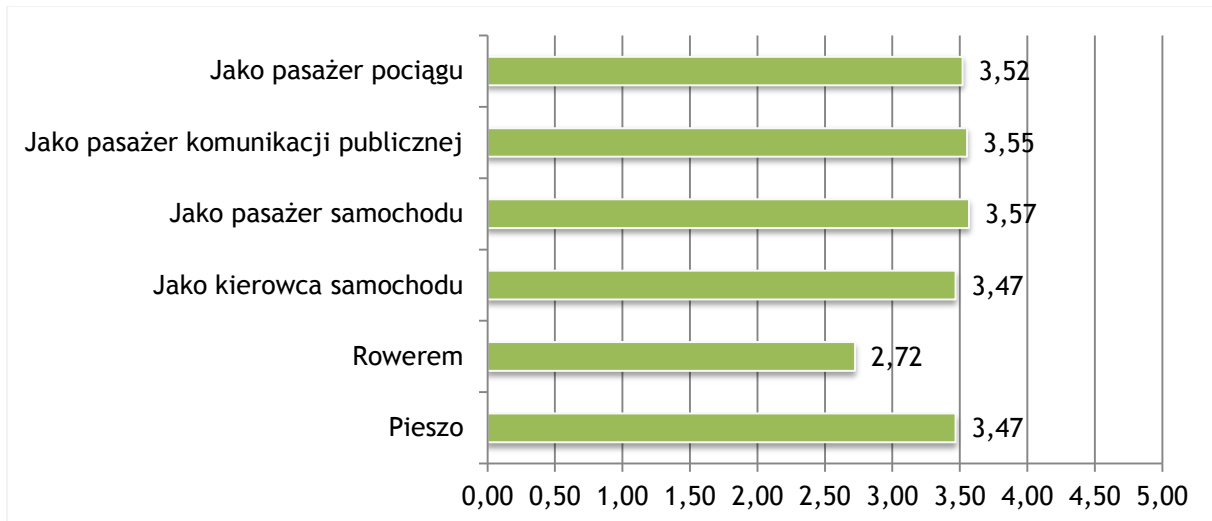
27,31% ogółu respondentów jako jeden z głównych problemów wskazało niedostosowaną sygnalizację świetlną - w sprecyzowanych odpowiedziach wskazywano na utrudnienia wynikające z braku tzw. „zielonej fali” dla samochodów, uprzywilejowania tramwajów, utrudnienia dla pieszych i rowerzystów. 15,38% osób odpowiedziało, 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 (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 postępując się skalą od 1 do 5, gdzie 1 oznacza zdecydowanie nie, a 5 - zdecydowanie tak.



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA



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.

Podsumowanie

Wyniki badań potwierdzają rzeczywiste uwarunkowania i potrzeby transportowe na terenie MOF Olsztyna. Analizy odzwierciedlają obserwowane w rzeczywistości zachowania komunikacyjne mieszkańców - przede wszystkim przewagę ruchu samochodowego w codziennych podróżach, a także problemy komunikacyjne, w tym zakorkowanie miasta oraz trudności z parkowaniem. Można stwierdzić, że do rozwiązania części problemów przyczyni się realizacja planów inwestycyjnych, takich jak budowa obwodnicy (co umożliwi wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miasta) oraz budowa dróg rowerowych, które, w połączeniu z inwestycjami w infrastrukturę towarzyszącą, zachęcą mieszkańców MOF 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

MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Załącznik nr 3. Spotkania konsultacyjne - listy obecności oraz protokoły

Olsztyn

Lista obecności - konsultacje społeczne

Założeń do Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna
na lata 2016-2025

data... 24.10.2016r. miejsce... Olsztyn

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja / miasto lub gmina zamieszkania	Podpis
1	Andrzej Kępczyński	Poser	
2	Andrzej Jankowski	UM Olsztyn	
3	Margdalena Olsz	UM Olsztyn WRMiB	
4	Beata Korzeniowska	UM Olsztyn WRMiB	
5	Irma Nohel-Ciwek	UM Bemowo	
6	Arkadiusz Bolefo	Stowarzyszenie Osobliwi Rodacy Partii Olsztyn	
7	Łukasz Jan Niżewski	UM Bemowo	
8	Krzysztof Świątek	UM-JM	
9	Marion Szewc	ZDZiT	
10	MARZANA REZAL	OTOPAROWANIE (MERNIK)	



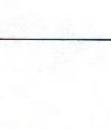
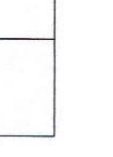
ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Lista obecności – konsultacje społeczne

Założeń do Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna
 na lata 2016-2025

data... 24.10.2016r.

miejsce... Olsztyn

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja / miasto lub gmina zamieszkania	Podpis
11	Katarzyna Urońska	UM Borneo	
12	Jolanta Kruk	gmina Jonkowo Rodna	



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIĘJSKIEGO 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 drzewi do drzewi” 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 zależało by 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 zaopatrzeniu 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 zadaszenia 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 FUNKCYJONALNEGO 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 jeżdzące 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 urządzać 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 MIĘJSKIEGO 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 przenieść 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 uelastycznienie 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.





ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Gietrzwałd

Lista obecności – konsultacje społeczne

Założeń do Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna
na lata 2016-2025

data... 25.10.2016

miejsce... GIETRZWAŁD

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja / miasto lub gmina zamieszkania	Podpis
1	Dominika Mańchowska	Gietrzwałd	Mańch
2	Andreas Malczyk	Urząd Gminy w Gietrzwałdzie	[Signature]
3	Marcin Paszcionica	Urząd Miasta Gietrzwałd	[Signature]
4	Anne Szubowska	Miasto Gietrzwałd	Szub
5	Jan Dylecki	ul. Lesna 2 14-036 Gietrzwałd	[Signature]
6	Agnieszka Kochanowska	Gietrzwałd	[Signature]
7	[Signature]	Gietrzwałd	[Signature]



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 świateł w Olsztynie.

Pan Małczyk obronił konieczność priorytetyzacji świateł 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 Małczyk wskazał na położenie dużych parkingów w mieście, ale ciągły 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 jedyne 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 Małczyk 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 wspominała 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.

Refund

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

Gabory Maciej



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Barczewo

Lista obecności – konsultacje społeczne

Założeń do Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna
na lata 2016-2025

data 26.10.2016 r.

miejsce Barczewo

Lp.	Imię i nazwisko	Institucja / miasto lub gmina zamieszkania	Podpis
1	Gidon Murie	Województwo Olsztynskie Stowarzyszenie Województwo Olsztynskie	[Podpis]
2	Przemysław Andrusz	Zelenie Sołectwo	[Podpis]
3	Krzysztof Mankowski	Radziej	[Podpis]
4	Andrzej Krawiec	Radziej	[Podpis]
5	Maciej Pająkiewicz	Urząd Miasta Olsztyn	[Podpis]
6	Krzysztof Zaleski	Gmina Dąbrowa	[Podpis]
7	Maciek Szefer	Kapłanki	[Podpis]
8	Katarzyna Kozłowska	UM Barczewo	[Podpis]
9	Anna Robert-Ciwicka	UM Barczewo	[Podpis]
10	Maciej Jan Niekowala	UM Barczewo	[Podpis]



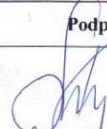


ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Lista obecności – konsultacje społeczne

Założeń do Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025

data...26.10.2016f.....

miejsce...Barzewo.....

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja / miasto lub gmina zamieszkania	Podpis
11	Halina Bronko	Barzewo	
12	Lukasz Haniewski	Zamświko	
13	Bogdan Cemb	Barzewo	



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 oczekiwalby 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 wspominał, 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 Sztter 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 zapewnić 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 wspominał, 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 pożądane 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 zatrzymywać 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, zabierać 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 wspominał, że komunikacja kolejowa również może być alternatywą dla transportu zbiorowego i prosi o zapis w dokumencie dotyczący możliwości rewitalizacji linii kolejowej na trasie Barczewo – Olsztynek.

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