



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska

MIEJSKI
OBSZAR
FUNKCJONALNY
OLSZTYNA



Unia Europejska
Fundusz Spójności



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Analiza możliwości lokalizacji parkingów P+R w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym (MOF Olsztyn)

Załącznik – Sprawozdania ze spotkań konsultacyjnych

Biuro ZIT:

Urząd Miasta Olsztyna
Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
Plac Jana Pawła II 1
10-101 Olsztyn

tel. 89 523 61 20
89 527-31-11 wew. 249
fax 89 534-97-85
e-mail: funduszeuropejskie@olsztyn.eu

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Analiza możliwości lokalizacji parkingów P&R w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym

Sprawozdanie z konsultacji społecznych – spotkanie w Urzędzie Gminy Jonkowo (6.11)

Obecni:

2 Mieszkańców

Przedstawiciele Zamawiającego – UM Olsztyn

Przedstawiciele Gminy Jonkowo

Przedstawiciele Wykonawcy (LPW Consulting)

Agenda:

1. **Omówienie założeń projektu**
2. **Prezentacja pokazująca ideę P&R**
3. **Omówienie proponowanych lokalizacji parkingów, ich pożądanego wyposażenia oraz działań mogących zmotywować mieszkańców do zmiany zachowań komunikacyjnych**
4. **Dyskusja nad zagadnieniami wskazanymi w pkt. 3.**

Ze względu na zbyt małą liczbę uczestników spotkania – zrezygnowano z pracy warsztatowej w grupach. Po zakończeniu prezentacji (pkt. 1-3) nastąpiła od razu dyskusja plenarna.

Przedstawiono następujące potencjalnie lokalizacje P&R – na terenie Gminy Jonkowo oraz na terenie Olsztyna (lokalizacje potencjalnie atrakcyjne z punktu widzenia gminy Jonkowo)

- Jonkowo PKP
- Godki PKP
- Wołowno PKP
- Gamerki Wielkie PKP
- Jonkowo – ul. Olszyńska (rejon skrzyżowania z ul. Poranną)
- Giedajty przy DW527 (okolice przystanku autobusowego lub ul. Kwiatowej)
- Warkały przy DW527 (okolice ul. Akacjowej)
- Obszar pomiędzy Wilimowem i Gutkowem – przy zbiegu linii kolejowych z Elbląga i Braniewa
- Olsztyn – Gutkowo PKP
- Olsztyn – ul. Bałtycka

Kluczowe wnioski płynące z dyskusji:

Z punktu widzenia lokalizacji P&R przy przystankach kolejowych – absolutnie kluczową kwestią, aby zachęcić mieszkańców do przesiadki do pociągów, jest zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów. Absolutnie niedopuszczalne są sytuacje kilkugodzinnych przerw pomiędzy pociągami.

Tu dobrym przykładem jest Jonkowo PKP. Wzdłuż ul. Lipowej (przecinającej linię kolejową w rejonie przystanku PKP Jonkowo) znajduje się kilka zakładów pracy, zatrudniających kilkaset osób, część z nich dojeżdża z Olsztyna. To są zakłady w zasięgu akceptowalnej odległości do pokonania pieszo od przystanku PKP. Pracownicy tych zakładów bez wątplenia chętnie by korzystali z transportu kolejowego, ale obecnie nie ma pociągów pozwalających na dojazd i powrót z pracy.

Biuro ZIT:

Urząd Miasta Olsztyna
Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
Plac Jana Pawła II 1
10-101 Olsztyn

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Jonkowo PKP – zasadne jest przesunięcie peronu w stronę przejazdu, tak aby skrócić drogę do kolei osobom docierającym pieszo (skrócenie drogi o ok. 300 m w 1 stronę). Z punktu widzenia P&R, który powstałby prawdopodobnie na placu w sąsiedztwie budynku dworca (pomiędzy dworcem i przejazdem), zmiana lokalizacji peronu nie miałaby kluczowego znaczenia (podobna odległość do pokonania pieszo).

Bardzo atrakcyjną lokalizacją P&R dla mieszkańców gminy Jonkowo powinien być parking przy stacji Gutkowo – zwłaszcza gdyby był zlokalizowany po zachodniej stronie stacji (na skraju placu ładunkowego, od strony ul. Słowiczej). Do Gutkowa (przynajmniej na razie) patrząc od strony Jonkowa jeszcze nie ma korków, zaczynają się trochę dalej. Taka lokalizacja pozwoliłaby na obsługę przez ten parking zarówno stacji kolejowej, jak i pętli autobusów miejskich Gutkowo. Już obecnie w tym rejonie mieszkańcy gminy Jonkowo zostawiają samochody „na dziko” i kontynuują podróż do Olsztyna autobusami miejskimi.

Naturalnie aby lokalizacja tego P&R spotkała się z autentycznym zainteresowaniem mieszkańców, potrzebne są następujące działania:

- Zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów – w warunkach kolei o charakterze aglomeracyjnym (a taki charakter powinna mieć kolej w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna) częstotliwość kursowania pociągów powinna wynosić minimum co godzinę;
- Wprowadzenie integracji biletowo-taryfowej („wspólny bilet” na kolej i komunikację miejską);
- W komunikacji aglomeracyjnej ważniejszy jest dobry rozkład niż wysoki standard podróży.

Należy zakładać, że w przypadku realizacji powyższych działań, mieszkańcy nie tylko będą licznie korzystać z tego parkingu, ale też będą wybierać środek transportu (pociąg/autobus) na dojazd do Olsztyna, w zależności od godzin kursowania i celu podróży.

W powyższym kontekście – rozbudowane wyposażenie parkingów nie jest kluczowe (choć takie kwestie jak oświetlenie, utwardzenie, ciągi piesze czy monitoring należy traktować jako oczywistość). Nie jest konieczne w pierwszym okresie wprowadzanie takich działań jak np. aplikacje do rezerwacji miejsc na parkingach. Analogicznie, jakość taboru kolejowego nie jest w pierwszym okresie kluczowa. W początkowej fazie należy skoncentrować się przede wszystkim na zwiększeniu liczby pociągów. Dopiero w przyszłości zachodzić będzie konieczność wprowadzenia dodatkowych funkcjonalności parkingów czy inwestycji w tabor kolejowy.

Proponowane lokalizacje przy DW 527 (Giedajty, Warkały), jak również przy ul. Olsztyńskiej w Jonkowie (wyjazd w kier. Olsztyna, na północny wschód od centrum Jonkowa) nie wydają się być optymalne z co najmniej następujących powodów:

- Tereny, na których teoretycznie realne byłoby (z punktu widzenia warunków terenowych) utworzenie parkingów P&R, są prywatne, posiadają decyzję o warunkach zabudowy;
- Mało prawdopodobne jest, by zachęcić mieszkańców do pozostawiania pojazdów w tych lokalizacjach i kontynuacji podróży do Olsztyna autobusami;

Lokalizacja P&R u zbiegu linii kolejowych z Elbląga i Braniewa (patrząc od strony Jonkowa: ok. 200 m od ronda/ skrzyżowania z DW527) – która wymagałaby budowy w tym rejonie nowego przystanku kolejowego – nie wydaje się być optymalna. Nie ma w tym rejonie żadnych domostw, a z punktu widzenia kierowców lepszy jest dojazd do stacji w Gutkowie i kontynuacja podróży autobusem lub pociągiem. Problem kongestii drogowej dotyczy bowiem odcinka od Gutkowa do centrum (dojazd do Gutkowa odbywa się płynnie).

Biuro ZIT:
Urząd Miasta Olsztyna
Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
Plac Jana Pawła II 1
10-101 Olsztyn

tel. 89 523 61 20
89 527-31-11 wew. 249
fax 89 534-97-85
e-mail: funduszeuropejskie@olsztyn.eu

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Analiza możliwości lokalizacji parkingów P&R w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym

Sprawozdanie z konsultacji społecznych – spotkanie w Urzędzie Gminy Dywity (7.11)

Obecni:

18 Mieszkańców

Przedstawiciel Zamawiającego – UM Olsztyn

Przedstawiciel Gminy Dywity

Przedstawiciel Wykonawcy (LPW Consulting)

Agenda:

5. **Omówienie założeń projektu**
6. **Prezentacja pokazująca ideę P&R**
7. **Omówienie, w systemie pracy warsztatowej w grupach:**
 - a) **proponowanych lokalizacji parkingów;**
 - b) **ich pożądanego wyposażenia ;**
 - c) **działań mogących zmotywować mieszkańców do zmiany zachowań komunikacyjnych**
8. **Dyskusja plenarna nad zagadnieniami wskazanymi w pkt. 3.**

Przedstawiono następujące potencjalnie lokalizacje P&R – na terenie Gminy Dywity oraz na terenie Olsztyna (lokalizacje potencjalnie atrakcyjne z punktu widzenia gminy Dywity)

- Bukwałd PKP
- Dywity rejon ulicy Olsztyńskiej („Dywity Południe”) w pobliżu DK nr 51
- „Dywity Północ” w pobliżu DK nr 51
- Ługwałd w pobliżu DK nr 51
- Olsztyn – Osiedle Wojska Polskiego i Osiedle Podleśna

Kluczowe wnioski płynące z dyskusji:

Ad. „Lokalizacje”:

Już obecnie funkcjonują linie autobusowe olsztyńskiej komunikacji miejskiej, docierające do Spręcowa oraz do cmentarza Dywity (bramna zachodnia i wschodnia), a także gminna komunikacja autobusowa Gminy Dywity łącząca różne miejscowości w gminie ze sobą i z Olsztynem (firma Inter Trans). W połączeniu z dramatyczną sytuacją w zakresie kongestii i bezpieczeństwa na jednojezdniowej i o złej widoczności DK nr 51 powoduje to, że zainteresowanie publicznym transportem zbiorowym jest duże (powstają „dzikie parkingi” z wiadomymi konsekwencjami dla przyrody i bezpieczeństwa). W związku z tym postuluje się, aby obiekty typu „Park and Ride” (P&R) lub „Bike and Ride” (B&R) zlokalizować, odpowiednio:

- przy bramie wschodniej cmentarza Dywity (P&R oraz B&R). Jest to jedna z najlepszych lokalizacji z punktu widzenia samego parkingu (istnieje już duży, utwardzony i oświetlony parking z dobrymi dojazdami, poza okolicami święta Wszystkich Świętych bardzo mało albo wcale nie wykorzystany). Na samym parkingu znajdują się przystanki linii olsztyńskiej komunikacji autobusowej, docierających do dworca głównego. Wadą tego miejsca z punktu widzenia zmiany zachowań komunikacyjnych osób

Biuro ZIT:

Urząd Miasta Olsztyna
Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
Plac Jana Pawła II 1
10-101 Olsztyn

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

korzystających z motoryzacji indywidualnej, jest natomiast mało atrakcyjna obecnie częstotliwość kursowania autobusów miejskich (najczęściej co pół godziny);

- Spręcowo – rejon „OSP” (P&R oraz B&R);
- Ługwałd – rejon skrzyżowania z DK 51 przy przystanku (ok. 10 miejsc P&R, oraz B&R);
- Dywity – osiedle „Royal” (P&R i B&R, oraz budowa przystanków);
- Kieźliny – (P&B);
- Wadąg – (P&B);
- Różnowo – pętla osiedle (P&R);
- Bukwałd PKP według propozycji „A” (lokalizacje w sąsiedztwie peronu (po jego skrajnych stronach,

Ad. „Pożądane wyposażenie parkingów”:

- Utwardzona nawierzchnia;
- Bezpieczne – wyznaczone przejścia / dojścia z miejsca parkingowego do przystanku publicznego transportu zbiorowego;
- Dobry, bezpieczny dojazd do parkingów;
- Oświetlenie, monitoring;
- Toalety;
- Zadaszenie, ławki, wiaty przystankowe, kosze na śmieci;
- Miejsca parkingowe dla niepełnosprawnych;
- Plan linii komunikacyjnych, rozkład jazdy, biletomat;
- Bankomat;
- Wi-Fi, dostęp do Internetu;
- B&R – zadaszone stojaki na rowery. Przy lokalizacjach bliższych do Olsztyna – stacja roweru miejskiego;
- Oferta handlowa lub usługowa.

Ad. „Uwarunkowania do zmiany zachowań komunikacyjnych”:

- Bezpłatne miejsca parkingowe;
- Odpowiednia sieć połączeń i częstotliwość kursowania / dostępność publicznego transportu zbiorowego (por. uwagę wyżej przy lokalizacji „Cmentarz Dywity”);
- Aplikacje rezerwacji miejsca na parkingu razem z zakupem biletu na publiczny transport zbiorowy;
- Odległość od przystanków;
- Bezpieczeństwo pozostawionego pojazdu;
- Dostateczna liczba miejsc parkingowych;
- Bliskie sąsiedztwo sklepu wielkopowierzchniowego;
- Gwarancja szybkiego przejazdu publicznym transportem zbiorowym („bus-pasy”). DK 51 należałoby tak przebudować, aby jednak powstał na niej „bus-pas”;
- Jak najkrótsze dojazdy do parkingu drogami wewnątrzsiedlowymi.

Ad. Dyskusja plenarna :

- Proponowana wstępnie lokalizacja „Dywity Południe” przy DK51 nie może być uwzględniona, bo to miejsce ma już inne przeznaczenie;

Biuro ZIT:

Urząd Miasta Olsztyna
Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
Plac Jana Pawła II 1
10-101 Olsztyn



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska

MIEJSKI
OBSZAR
FUNKCJONALNY
OLSZTYNA



Unia Europejska
Fundusz Spójności



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

- Wyposażenie parkingów może być minimalistyczne, ważna jest częstotliwość kursowania publicznego transportu zbiorowego. Częstotliwość ta powinna być szczególnie atrakcyjna w godzinach szczytu porannego i popołudniowego;
- Nic nie dadzą parkingi przy przystanku Bukwałd, jeżeli nie będzie poprawy częstotliwości kursowania pociągów na przystanku Bukwałd, oraz skrócenia czasu ich jazdy pomiędzy Bukwałdem a Olsztynem;
- Cena biletu publicznego transportu zbiorowego powinna być taka, aby zwracał się on po tygodniu użytkowania parkingów w Olsztynie;
- Według badań zagranicznych ograniczenie ruchu samochodowego o 20% wydłuża żywotność dróg o kilka lat;
- Wszystkie obiekty typu P&R i B&R powinny być inwestycjami gminnymi;
- Bez porządnej przebudowy DK51 koncepcja P&R przy tej drodze nie ma sensu (por. także „bus-pasy” powyżej). Uruchomienie parkingu przy cmentarzu – komunikacja powinna być wzmocniona na liniach nr: 126, 136 i 109. Wówczas funkcjonalność tego parkingu odciąży ruch na DK51.

Biuro ZIT:

Urząd Miasta Olsztyna
Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
Plac Jana Pawła II 1
10-101 Olsztyn

tel. 89 523 61 20
89 527-31-11 wew. 249
fax 89 534-97-85

e-mail: funduszeuropejskie@olsztyn.eu

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Analiza możliwości lokalizacji parkingów P&R w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym

Sprawozdanie z konsultacji społecznych – spotkanie w Urzędzie Gminy Purda (8.11)

Obecni:

7 Mieszkańców

Przedstawiciel Zamawiającego – UM Olsztyn

Przedstawiciel Gminy Purda

Przedstawiciel Wykonawcy (LPW Consulting)

Agenda:

9. Omówienie założeń projektu

10. Prezentacja pokazująca ideę P&R

11. Omówienie proponowanych lokalizacji parkingów, ich pożądanego wyposażenia oraz działań mogących zmotywować mieszkańców do zmiany zachowań komunikacyjnych

12. Dyskusja nad zagadnieniami wskazanymi w pkt. 3.

Ze względu na zbyt małą liczbę uczestników spotkania – zrezygnowano z pracy warsztatowej w grupach. Po zakończeniu prezentacji (pkt. 1-3) nastąpiła od razu dyskusja plenarna.

Przedstawiono następujące potencjalnie lokalizacje P&R – na terenie Gminy Purda oraz na terenie Olsztyna (lokalizacje potencjalnie atrakcyjne z punktu widzenia gminy Purda)

- Marcinkowo PKP
- Klewki PKP
- Olsztyn – Osiedle Mazurskie
- Olsztyn – ul. Cementowa
- Olsztyn – Tęczowy Las

Kluczowe wnioski płynące z dyskusji:

Akceptowalne są obydwie propozycje lokalizacji parkingów „Park and Ride” przy przystankach PKP: Klewki i Marcinkowo.

Ad. „PKP Klewki”

Optymalną lokalizacją jest teren po stronie toru przeciwnej względem peronu. Wjazd bezpośrednio z drogi krajowej (istniejący) i brak konieczności większych prac ziemnych. Problemem jest natomiast stan gruntu (podmokły) oraz konieczność przesunięcia drogi gruntowej przechodzącej przez środek przedmiotowego terenu. Alternatywną lokalizacją mogłaby być łąka w trójkącie pomiędzy: peronem, przejazdem a DK nr 53 (jest to teren PKP). Problemem może być bardzo krótki czas zatrzymania pociągów w relacji Olsztyn – Szymany, co wynika z trwałości wykonanego już projektu rewitalizacji kolejowego połączenia Olsztyna z portem lotniczym, a co skutkowałoby potrzebą budowy parkingów w obydwu lokalizacjach, podstawowej i alternatywnej jw.

Ad. „PKP Marcinkowo”

Optymalną lokalizacją jest dawny plac ładunkowy przy torach pomiędzy zejściem z peronu a skrzyżowaniem z drogą lokalną prowadzącą do DK53.. Plac jest wyrównany, częściowo utwardzony i posiada szeroki dojazd.

Biuro ZIT:

Urząd Miasta Olsztyna
Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
Plac Jana Pawła II 1
10-101 Olsztyn

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Alternatywą może być wyasfaltowany teren obok dawnej nastawni (własność „Lasów Państwowych”), służący obecnie jako plac nauki jazdy.

Obiekty P&R przy drogach kołowych – lokalizacje zgłoszone podczas spotkania:

- „Olsztyn Polmozbyt”: parking P&R w obrębie pętli autobusu 110 „Polmozbyt” przy Al. Piłsudskiego, albo po przeciwnej stronie drogi dojazdowej do tej pętli;
- „Ostrzeszewo 1”: działka prywatna do nabycia, położona w obrębie miasta Olsztyna przy Al. Piłsudskiego, pomiędzy obwodnicą Olsztyna a skrzyżowaniem z linią kolejową nr 219 w kierunku Szczytna;
- „Klebark Mały” przy obwodnicy.

Inne

Dodatkowym czynnikiem niwelującym naturalne zalety kolei jest uruchamianie pociągów Olsztyn – Szymany Lotnisko tylko w dni lotów, podczas gdy w dni kiedy nie latają samoloty, pociągi te mogłyby kursować w skróconej relacji do Szczytna, co odpowiadałoby powszechnemu oczekiwaniu społecznemu odnośnie zwiększenia częstotliwości kursowania pojazdów szynowych w obszarze o silnej kongestii drogowej (aglomeracyjnym).

Z innej strony, obiekty P&R w obydwu ww. lokalizacjach kolejowych są uzasadnione także i z tego względu, że zarówno stacja Marcinkowo, a zwłaszcza przystanek Klewki (do których dojeżdża autobus miejski z Olsztyna), położone są stosunkowo daleko od centrów tych miejscowości. Skala ich wykorzystania przez podróżnych docierających pieszo do kolei jest więc prawie zerowa – pomimo stosunkowo niezłej frekwencji w pociągach relacji Olsztyn – Szczytno.

Biuro ZIT:

Urząd Miasta Olsztyna
Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
Plac Jana Pawła II 1
10-101 Olsztyn

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Analiza możliwości lokalizacji parkingów P&R w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym

Sprawozdanie z konsultacji społecznych – spotkanie w Urzędzie Gminy Barczewo (9.11)

Obecni:

Przedstawiciel Zamawiającego – UM Olsztyn

Przedstawiciel Gminy Barczewo

Przedstawiciel Wykonawcy (LPW Consulting)

Agenda:

13. Omówienie założeń projektu

14. Prezentacja pokazująca ideę P&R

15. Omówienie proponowanych lokalizacji parkingów, ich pożądanego wyposażenia oraz działań mogących zmotywować mieszkańców do zmiany zachowań komunikacyjnych

16. Dyskusja nad zagadnieniami wskazanymi w pkt. 3.

Ze względu na zbyt małą liczbę uczestników spotkania – zrezygnowano z pracy warsztatowej w grupach. Po zakończeniu prezentacji (pkt. 1-3) nastąpiła od razu dyskusja plenarna.

Przedstawiono następujące potencjalnie lokalizacje P&R – na terenie Gminy Barczewo

- Łęgajny PKP
- Barczewo PKP
- Wipsowo PKP
- Łęgajny przy pętli autobusowej i DK nr 16
- Barczewo „Wróćkowo 6” przy DK nr 16

Kluczowe wnioski płynące z dyskusji:

Akceptowalne, jako wstępnie możliwe do realizacji, są wszystkie propozycje lokalizacji parkingów „Park and Ride” przy przystankach / stacjach PKP: Łęgajny, Barczewo i Wipsowo.

Ad. „PKP Łęgajny”

Obydwa rekomendowane wstępnie tereny (przy torach po obydwu stronach dworca) są własnością PKP i w zasadzie obydwu nadają się do budowy P&R. Nieco korzystniejszy byłby teren za budynkiem dworca w kierunku Korsz (pomiędzy stacją a ulicą Kasztanową), choć należałoby wybudować dojazd z ulicy i chodnik do dworca albo przejście w poziomie szyn bezpośrednio z parkingu na perony. Mankamentem jest co prawda peryferyjne położenie stacji względem miejscowości Łęgajny, ale potencjalnie atrakcyjne dla takich miejscowości jak np. Barczewko, Gady, Tuławki i Gradki.

Ad. „PKP Barczewo”

Pomimo oddalenia od centrum Barczewa (do którego droga prowadzi mocno pod górę co jest nie bez znaczenia w sezonie zimowym i dla rowerów), atrakcyjny i gwarantowany czas dojazdu pociągiem do centrum Olsztyna wskazuje na zdecydowaną potrzebę budowy obiektu P&R w rejonie stacji Barczewo. Lokalizacją podstawową mogłby być plac przed dworcem, jednak wraz z przynależną zielenią są one objęte ochroną konserwatorską.

Biuro ZIT:

Urząd Miasta Olsztyna
Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
Plac Jana Pawła II 1
10-101 Olsztyn

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Lokalizacją alternatywną mógłby być teren po przeciwnej stronie torów będący własnością gminy. Obydwie lokalizacje znajdują się w pobliżu krzyżującej się z torami DW 595 (ulicy Wojska Polskiego) i uporządkowania wymagałoby połączenie drogi wojewódzkiej z ew. parkingami.

Ad. „PKP Wipsowo”

Parking mógłby być wybudowany pomiędzy drogą lokalną a peronem, za nieczynnym budynkiem przystanku patrząc w kierunku Korsz (tj. po lewej stronie), Jego alternatywą mogłaby być łąka po przeciwnej stronie. Są to tereny PKP i posiadają dojazd, aktualnie lokalnymi drogami gruntowymi, od przecinającej tory drogi powiatowej.

Lokalizacje parkingów P&R przy drodze krajowej nr 16

Wstępnie wskazane lokalizacje zostały przedyskutowane. Stwierdzono, że nie są one obecnie brane pod uwagę (choć byłyby atrakcyjne) bo otoczenie DK 16 na terenie gminy Barczewo przygotowywane jest do jej przebudowy na drogę ekspresową (S16). Oznacza to znaczne poszerzenie pasa drogowego i tereny, na których mogłyby być zlokalizowane parkingi zostały zarezerwowane albo wręcz wykupione (np. lokalizacja przy pętli autobusowej w Łęgajnach kolidowałaby z planowanym węzłem drogowym).

Na spotkaniu zgłoszono natomiast, do dalszego traktowania, jedną nową propozycję P&R: teren przed mostem DK16 na rzece Pisa Warmińska po przeciwnej (lewej) stronie DK16 w stosunku do połączenia ulicy Olsztyńskiej z DK16 (z pętlą autobusową) we Wróćkowie.

Biuro ZIT:

Urząd Miasta Olsztyna
Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
Plac Jana Pawła II 1
10-101 Olsztyn

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Analiza możliwości lokalizacji parkingów P&R w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym

Sprawozdanie z konsultacji społecznych – spotkanie w Gminnym Ośrodku Kultury w Stawigudzie (13.11)

Obecni:

2 Mieszkańców

Przedstawiciel Zamawiającego – UM Olsztyn

Przedstawiciele Gminy Stawiguda

Przedstawiciel Wykonawcy (LPW Consulting)

Agenda:

17. Omówienie założeń projektu i przykłady najważniejszych tez z prezentacji idei P&R

18. Omówienie proponowanych lokalizacji parkingów, ich pożądanego wyposażenia oraz działań mogących zmotywować mieszkańców do zmiany zachowań komunikacyjnych

19. Dyskusja nad zagadnieniami wskazanymi w pkt. 2.

Ze względu na małą liczbę uczestników spotkania i za ich zgodą – zrezygnowano z pracy warsztatowej w grupach. Po zakończeniu części wg. pkt 1,2 powyżej, nastąpiła od razu dyskusja plenarna.

Przedstawiono następujące potencjalnie lokalizacje P&R – na terenie Gminy Stawiguda oraz na terenie Olsztyna (lokalizacje potencjalnie atrakcyjne z punktu widzenia gminy Stawiguda)

- Bartąg PKP
- Gąglawki PKP
- Stawiguda PKP
- Gryżliny PKP
- Tomaszkowo przy DK nr 51
- Olsztyn – przy skrzyżowaniu Al. Warszawskiej z ulicą Tuwima

Kluczowe wnioski płynące z dyskusji:

Akceptowalne są propozycje lokalizacji parkingów „Park and Ride” przy przystankach PKP: Bartąg i Stawiguda. Lokalizacje przy „PKP Gąglawki” i „PKP Gryżliny” nie powinny być rozpatrywane ze względu na bardzo zły dojazd drogowy.

Ad. „PKP Bartąg”

Lokalizacja podstawowa: po obydwu stronach dworca, pomiędzy peronem a ulicą Miętową; od strony poprzecznej ulicy Gietrzwałdzkiej większy teren, ograniczony jest tą ulicą. Alternatywą może być teren po drugiej stronie, pomiędzy ul. Ziółową a peronem, lub (największy z nich i najbardziej równy) teren pomiędzy ulicami: Miętową i Gietrzwałdzką. Jeżeli stosunki własnościowe gruntu zostaną wyjaśnione pozytywnie (na spotkaniu nie zostało to rozstrzygnięte), to ostania lokalizacja byłaby najlepsza. Utrudnieniem może być zły stan drogi powiatowej, wymagającej kosztownego remontu, oraz konieczność wybudowania ciągów pieszych pomiędzy parkingiem i peronami oraz wejść na peron.

Biuro ZIT:

Urząd Miasta Olsztyna
Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
Plac Jana Pawła II 1
10-101 Olsztyn

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Ad. „PKP Stawiguda”

Lokalizacja podstawowa: od strony peronu, na dawnym, utwardzonym placu manewrowym, od dworca do poprzecznej ulicy Olsztyńskiej; alternatywna: po drugiej stronie torów (plac nieutwardzony, konieczność usunięcia resztek rampy). Przy skrzyżowaniu ulicy Olsztyńskiej z torami, konieczne jest wykonanie przejścia prze tory dla pieszych (obecnie muszą chodzić jezdnią). P&R oraz B&R w rejonie „PKP Stawiguda” powinny być wybudowane w pierwszej kolejności;

Obiekty P&R przy drogach kołowych – wstępnie rekomendowane:

- „Olsztyn skrzyżowanie Al. Warszawskiej z ul. Tuwima”. Miejsce jest bardzo atrakcyjne z punktu widzenia przesiadek do publicznego transportu zbiorowego (przystanki autobusów miejskich, końcowy przystanek tramwajowy). Ponieważ duży, wyrównany plac przy zbiegu ww. ulic od strony wjazdu do Olsztyna może stanowić zagrożenie hydrogeologiczne i znajduje się poniżej ograniczających ulic (teren b. jeziora), jako ew. obiekt P&R oraz B&R, rekomenduje się teren po przeciwnej stronie ulicy Tuwima (za przystankiem tramwajowym);
- Wobec niewielkiej już odległości (ok. 4 km) od potencjalnie ciężącego do Stawigudy obiektu P&R w Olsztynie (skrzyżowanie Al. Warszawskiej i ul. Tuwima), lokalizacja „Tomaszkowo” nie powinna być rozpatrywana.

Dalsze obiekty P&R, B&R przy drogach kołowych – lokalizacje zgłoszone podczas spotkania:

- „Parking Leśny” (teren własności „Lasów Państwowych”) przy skrzyżowaniu DK51 z ul. Nad Łyną. Wskazane byłoby wybudowanie dojazdów bezpośrednio z DK51;
- „P&R, B&R przy pętli autobusu linii 129 w Stawigudzie” (znacznie mniejszy niż parking przy stacji, bo teren jest prywatny);
- „Pętla autobusów linii 136, 126 przy rondzie Bartąg”;
- „P&R przy terenie spółki „Hodowla Roślin Bartązek – grupa I.H.A.R”, ul. Warmiński Las]

Inne

- Jeżeli podróżny będzie musiał czekać na publiczny transport zbiorowy ponad 15 minut, to nikt nie zdecyduje się na zostawienie samochodu;
- Najlepszym rozwiązaniem jest parking położony blisko granicy gminy i połączony z tramwajem, stacją rowerów miejskich, albo stosunkowo często jeżdżącym pociągiem;
- Parking w obiekcie B&R powinien być bezpłatny;
- Dobrą sytuację mają gminy, które zorganizowały sobie własny transport autobusowy (np. Dywity). Gmina Stawiguda zamówiła już 3 duże autobusy, których podstawowym przeznaczeniem jest łączenie poszczególnych miejscowości z siedzibą gminy, ale które mogłyby także dowozić pasażerów do jednego z obiektów P&R rekomendowanych dla Olsztyna, „Tęczowy Las” (pętla autobusowa, w pobliżu tramwaj);
- Brak publicznego transportu zbiorowego powoduje rozwój wspólnego wykorzystywania samochodów osobowych (system „car-pooling”), który ogranicza zapotrzebowanie na obiekty typu P&R;
- Jeżeli kolej poprawi swoją ofertę w sposób satysfakcjonujący także dla podróżnych w systemie P&R, to miejsca na parkingi na terenach PKP muszą już być wskazane;
- Jak najbardziej pożądanym jest wspólny bilet;
- Na parkingach konieczny byłby monitoring i wiata dla rowerów;

Biuro ZIT:

Urząd Miasta Olsztyna
Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
Plac Jana Pawła II 1
10-101 Olsztyn



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska

MIEJSKI
OBSZAR
FUNKCJONALNY
OLSZTYNA



Unia Europejska
Fundusz Spójności



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

- Obiekty P&R i B&R należy projektować z rezerwą terenu w przypadku większego zainteresowania niż początkowo zakładano.

Biuro ZIT:

Urząd Miasta Olsztyna
Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
Plac Jana Pawła II 1
10-101 Olsztyn

tel. 89 523 61 20
89 527-31-11 wew. 249
fax 89 534-97-85
e-mail: funduszeuropejskie@olsztyn.eu

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Analiza możliwości lokalizacji parkingów P&R w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym

Sprawozdanie z konsultacji społecznych – spotkanie w Hotelu Villa Pallas w Olsztynie (14.11)

Obecni:

10 uczestników, w tym przedstawiciele Zamawiającego

Przedstawiciele Wykonawcy (LPW Consulting)

Agenda:

20. *Omówienie założeń projektu*

21. *Prezentacja pokazująca ideę P&R*

22. *Omówienie proponowanych lokalizacji parkingów, ich pożądanego wyposażenia oraz działań mogących zmotywować mieszkańców do zmiany zachowań komunikacyjnych*

23. *Dyskusja nad zagadnieniami wskazanymi w pkt. 3.*

Ze względu na niewielką liczbę uczestników spotkania i za ich zgodą – zrezygnowano z pracy warsztatowej w grupach. Po zakończeniu prezentacji (pkt. 1-3) nastąpiła od razu dyskusja plenarna.

Przedstawiono następujące potencjalne lokalizacje P&R w granicach administracyjnych miasta Olsztyna:

- „Gutkowo PKP” (teren przy torach od strony ulicy Bałtyckiej, przed dworcem, w kierunku przejazdu i pętli autobusowej; własność PKP. Potencjalnie jeden z kluczowych parkingów P&R, do których mogłyby docierać pojazdy z terenu gminy Jonkowo);
- „Os. Wojska Polskiego” (parking mógłby być tylko wewnątrz sporej pętli „Jakubowo”, ale jest to teren porośnięty starymi drzewami i zagłębiony w stosunku do ul. Wojska Polskiego, do której należałoby wybudować wjazdy / wyjazdy; teren jest też objęty ochroną Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków);
- „Os. Podleśna” (obiekt P&R mógłby być jeden przystanek przed pętlą – ul. Wrocławska – w narożu pomiędzy ulicami Jagiellońską i Poprzeczną. Duży teren na którym jest już „dziki” parking. Wjazd/wyjazd bezpośrednio z ul. Jagiellońskiej i Poprzecznej. Potencjalnie jeden z parkingów P&R do których mogłyby docierać pojazdy z terenu gminy Dywity; teren nie jest własnością Gminy Olsztyn);
- „Ul. Cementowa” (Parking mógłby być w dwóch miejscach: wzdłuż ulicy Lubelskiej przed pętlą większy i dodatkowy mniejszy, wewnątrz pętli. Wjazdy/wyjazdy bezpośrednio z ulic Lubelskiej i Cementowej. Potencjalnie lokalizacja jw. także dla pojazdów z gmin: Barczewo i Purda);
- „Os. Mazurskie” (obiekt B&R mógłby być w dwóch miejscach: przed pętlą autobusową od strony wjazdu do Olsztyna większy i dodatkowy mniejszy, wewnątrz pętli. Wjazdy / wyjazdy bezpośrednio z ulicy 5 Wileńskiej Brygady AK. Potencjalnie lokalizacja jw. także dla pojazdów z gminy Purda);
- „Tęczowy Las” (Parking – duży teren – mógłby być w dwóch miejscach: Po lewej stronie ulicy Płoskiego w kierunku wjazdu z Olsztyna za pętlą autobusową albo po przeciwnej stronie. Wjazdy/wyjazdy bezpośrednio z ulicy Płoskiego. Potencjalnie lokalizacja jw. także dla pojazdów z gminy Purda i Stawiguda);
- „Al. Warszawska / ul. Tuwima” (miejsce atrakcyjne z punktu widzenia przesiadek do publicznego transportu zbiorowego: przystanki autobusów miejskich, krańcowy przystanek tramwajowy. Ponieważ duży, wyrównany plac przy zbiegu ww. ulic od strony wjazdu do Olsztyna może stanowić zagrożenie hydrogeologiczne i znajduje się poniżej ograniczających ulic – teren b. jeziora – jako ew. obiekt P&R oraz B&R rekomenduje się teren po przeciwnej stronie ulicy Tuwima, za przystankiem tramwajowym.

Biuro ZIT:

Urząd Miasta Olsztyna
Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
Plac Jana Pawła II 1
10-101 Olsztyn



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Potencjalnie jedna z lokalizacji, do których mogłyby docierać pojazdy z terenu gminy Stawiguda; są to tereny Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego);

- „Ul. Kłosa” (Możliwe są dwie jej wersje: parking P&R i B&R na terenie lotniska Dajtki – lokalizacja o praktycznie nieograniczonej powierzchni, choć wymagająca uzgodnień z gospodarzem terenu, Aeroklubem Warmińsko-Mazurskim – oraz wymagająca kładki albo tunelu dla pieszych przekraczających DK16. Jednak z uwagi na kwestie własnościowe podstawowa jest lokalizacja w rejonie pętli autobusowej „Dajtki”, co także wymaga jej przebudowy, aby połączyć funkcje: P&R, B&R, pętli autobusowej i ew. docelowo końcowego przystanku tramwaju. Potencjalnie lokalizacja jw. także dla pojazdów z gminy Gietrzwałd);
- „Ul. Bałtycka” (obiekt P&R mógłby znaleźć się w dwóch miejscach: na przedłużeniu ulicy Bałtyckiej – docelowo projektowana ul. Nowobałtycka – albo przed zespołem szkół ekonomicznych, obok boisk: teren duży, wyrównany, ale bardzo duża różnica wzniesień w stosunku do ulicy Bałtyckiej. W celu zapewnienia wjazdu/wyjazdu, a przy tym skrzyżowania z chodnikiem i ścieżką rowerową, konieczny byłby wiadukt albo tunel).

Kluczowe wnioski płynące z dyskusji:

Propozycje innych lokalizacji:

- „Al. Sybiraków / ul. Rataja”: ww. lokalizacji „Os. Wojska Polskiego” raczej nie należy brać pod uwagę – między innymi ze względu na to, że teren objęty jest ochroną Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Jest natomiast możliwość budowy parkingu P&R na terenie „dzikich” ogródków działkowych wzdłuż Al. Sybiraków, pomiędzy szpitalem psychiatrycznym a ulicą Macieja Rataja. Równolegle powinna być zrealizowana przebudowa Al. Sybiraków w celu stworzenia na niej buspasów dochodzących do Alei Wojska Polskiego;
- „Ul. Witosa / ul. Kanta”: na utwardzonym placu przy końcowym przystanku linii tramwajowych 1 i 2 na skrzyżowaniu ul. Wincentego Witosa i Immanuela Kanta;
- „Biedronka (Bartąska)”: parking P&R w rejonie skrzyżowania ulic Wilczyńskiego i Płoskiego, w pobliżu przystanku tramwajowego (nie na parkingu przed „Biedronką”).

Inne:

- Nieodzowne jest uruchomienie większej liczby pociągów. Kolej jest konkurencyjna jeśli chodzi o czas jazdy, nawet jeżeli zatrzymuje się na dodatkowych przystankach. Powinna być ona finansowana wspólnie, przez województwo i gminy (w szczególności dotyczy to finansowania kolei aglomeracyjnej). W Wielkopolsce kolej aglomeracyjną współfinansują różne gminy, co przyniosło najważniejszy w tym wypadku efekt: zwiększenie liczby pociągów. W regionie olsztyńskim takie rozwiązanie nie doszło dotychczas do skutku – m.in. z powodu braku infrastruktury przystankowej oraz niewielkiego zainteresowania każdej ze stron dopłatami do realizowanych kursów. Obecnie wzrasta potencjał uruchomienia kolei aglomeracyjnej, m.in. ze względu na budowę nowych peronów/przystanków Olsztyn Śródmieście i Olsztyn Dajtki.
- Transport kolejowy o słabych parametrach (np. linia do Braniewa) jest zastępowany przez transport samochodowy. Poprawa parametrów linii daje szansę powrotów pasażerów na kolej.
- Pociąg musi być atrakcyjny cenowo dla pasażerów, a więc do kolei trzeba dokładać.
- W Olsztynie zostało wskazanych wstępnie zbyt dużo lokalizacji parkingów (chyba że miałyby one służyć mieszkańcom MOF Olsztyn, a nie samego miasta). Należy jednak zwrócić uwagę, że lokalizacje P&R były zakładane w związku z planami budowy buspasów. Buspasy są już w Al. Warszawskiej.

Biuro ZIT:

Urząd Miasta Olsztyna
Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
Plac Jana Pawła II 1
10-101 Olsztyn

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

- Bardzo ważna jest lokalizacja P&R na parkingu koło bramy wschodniej cmentarza w Dywitach. Dojazdy autobusów miejskich powinny być tam tak zmodyfikowane, aby było możliwe zabieranie pasażerów samochodów osobowych.
- Lokalizacje P&R przy drogach są nieuzasadnione, jeżeli stosunkowo niedaleko znajduje się już przystanek tramwaju (vide: „Parking Leśny” w gminie Stawiguda; „Tęczowy Las” – w tej lokalizacji dodatkowo deweloper zajął już część potencjalnego terenu).
- Dla osiągnięcia zasadności lokalizacji „Cementowa” konieczna byłaby przebudowa ul. Lubelskiej.
- Lokalizacja „Osiedle Mazurskie” jest wątpliwa; kongestia nie jest tam dotkliwa a miejsce znajduje się blisko śródmieścia.
- Na ulicach przy P&R „Tęczowy Las” i „Os. Mazurskie” w chwili obecnej nie przewiduje się powstania buspasów.
- P&R „Bałtycka” i „Kłosowa” będą generowały przesiadki z samochodów osobowych po wybudowaniu linii tramwajowych.
- Przykładami zainteresowania publicznym transportem zbiorowym mogą być: tak duże zapełnienie autobusów podmiejskich, że dorośli rezygnują z podróży i jeżdżą nią tylko dzieci do szkół; pozostawianie samochodów przy „Galerii Warmińskiej” aby przesiąść się na tramwaj, do którego już nie można wejść, bo tłok jest zbyt duży (przykładem jest sytuacja przy obecnych „dzikich” parkingach: na ul. Kanta przy końcowym przystanku tramwaju; przy Galerii Warmińskiej). Stąd lokalizacja obiektów P&R musi być przemyślana.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Analiza możliwości lokalizacji parkingów P&R w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym

Sprawozdanie z konsultacji społecznych – spotkanie w Urzędzie Gminy Gietrzwałd (15.11)

Obecni:

14 Mieszkańców

Przedstawiciel Zamawiającego – UM Olsztyn

Przedstawiciele Gminy Gietrzwałd

Przedstawiciel Wykonawcy (LPW Consulting)

Agenda:

24. Omówienie założeń projektu i przykłady najważniejszych tez z prezentacji idei P&R

25. Omówienie proponowanych lokalizacji parkingów, ich pożądanego wyposażenia oraz działań mogących zmotywować mieszkańców do zmiany zachowań komunikacyjnych

26. Dyskusja nad zagadnieniami wskazanymi w pkt. 2.

Za zgodą uczestników spotkania zrezygnowano z pracy warsztatowej w grupach. Po zakończeniu części wg. pkt 1,2 powyżej, nastąpiła od razu dyskusja plenarna.

Przedstawiono następujące potencjalnie lokalizacje P&R – na terenie Gminy Gietrzwałd oraz na terenie Olsztyna (lokalizacje potencjalnie atrakcyjne z punktu widzenia gminy Gietrzwałd)

- Naterki PKP
- Unieszewo PKP
- Biesal PKP
- Kudypy przy DK nr 16
- Olsztyn – ul. Kłosowa

Kluczowe wnioski płynące z dyskusji:

Akceptowalne są wszystkie ww. propozycje lokalizacji parkingów „Park and Ride” oraz „Bike and Ride”.

Ad. „PKP Naterki”

Możliwe są dwie lokalizacje parkingów P&R i B&R pomiędzy torami a ulicą Rubinową, rozdzielone budynkiem dworca. Generalnie jednak, stacja położona jest mało atrakcyjnie, ok. 600 metrów od lokalnej drogi asfaltowej (do samej stacji dochodzi droga gruntowa o dużej różnicy wzniesień). Obydwa tereny są podmokłe, zachodziłaby także konieczność budowy ciągów pieszych od parkingów do peronów.

Ad. „PKP Unieszewo”

Lokalizacja podstawowa: teren gruntowy pomiędzy budynkiem dworca i przejazdem (prawdopodobnie dawny plac ładunkowy); alternatywą jest niewielki (ograniczony skarpą) plac po drugiej stronie dworca. Istnieje możliwość przejścia z parkingów bezpośrednio na obydwie perony, ale poprawy wymagałyby dojazdu do parkingów, oraz konieczna byłaby likwidacja rampy. Teren podmokły. Można przejąć od kolei sprawne oświetlenie placu ładunkowego. Docelowo gmina chce przejąć dworzec w Unieszewie.

Biuro ZIT:

Urząd Miasta Olsztyna
Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
Plac Jana Pawła II 1
10-101 Olsztyn

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Ad. „PKP Biesal”

Lokalizacja podstawowa to nieużywany plac ładunkowy przylegający do drogi prowadzącej od dworca do przejazdu, od strony torów. Część parkingu można byłoby zlokalizować w zagajniku pomiędzy dworcem a tym placem oraz na małym placu przed budynkiem dworca. Zaletą jest równy teren oraz bliskość peronów, konieczne byłoby jednak wykonanie ciągu pieszego od parkingu do wejścia na perony obok dworca. Alternatywnie parking mógłby być zlokalizowany po drugiej stronie torów na utwardzonym placu (składowisku materiałów dla potrzeb modernizacji stacji) z utwardzonym dojazdem; wyjąwszy utwardzony dojazd, lokalizacja po stronie dworca byłaby lepsza. Cały teren P&R i B&R jest własnością „Lasów Państwowych”, a będzie gminy. Docelowo gmina chce przejąć dworzec w Biesalu.

Obiekty P&R przy drogach kołowych – wstępnie rekomendowane i uwagi z dyskusji:

- „Kudypy rejon skrzyżowania DK61 z drogą powiatową nr 1457N (do Naterek, Gronit)”. Wstępnie sugerowana lokalizacja po lewej stronie DK 16 patrząc w kierunku Olsztyna jest teoretyczna, bo co prawda oznacza duży teren, ale wymagałaby przebudowy skrzyżowania i znacznych prac ziemnych. W przedmiotowym rejonie możliwa jest natomiast lokalizacja po przeciwnej stronie skrzyżowania, gdzie nawet znajduje się utwardzone miejsce parkingowe z wjazdem od ww. drogi powiatowej. Parking ten może funkcjonować przy obecnym systemie komunikacji miejskiej Olsztyna;
- „Olsztyn – ul. Kłosowa”. Lokalizacja ta byłaby korzystna z punktu widzenia gminy Gietrzwałd. Możliwe są dwie jej wersje: parking P&R i B&R na terenie lotniska Dajtki (lokalizacja o praktycznie nieograniczonej powierzchni, choć wymagająca uzgodnień z gospodarzem terenu, Aeroklubem Warmińsko - Mazurskim), oraz wymagająca kładki albo tunelu dla pieszych przekraczających DK16. Alternatywą jest lokalizacja w rejonie pętli autobusowej „Dajtki” co także wymaga jej przebudowy aby połączyć funkcje: P&R, B&R, pętli autobusowej i ew. docelowo końcowego przystanku tramwaju. Ograniczona byłaby natomiast możliwość dostępności do tych lokalizacji po przebudowaniu DK 16 na drogę ekspresową – prawdopodobnie potrzebny byłby węzeł drogi „S”.

Dalsze obiekty P&R, B&R przy drogach kołowych – lokalizacje zgłoszone podczas spotkania:

- Gietrzwałd, w rejonie planowanego ronda przy połączeniu ul. Ostródzkiej z DK16.

Inne:

- Z uwagi na bezkonkurencyjne czasy przejazdu w godzinach szczytu, parkingi przy stacjach i przystankach kolejowych muszą powstać. Opłata za taki parking powinna być w bilecie kolejowym;
- Jak najbardziej pożądanym jest wspólny bilet;
- Atrakcyjny publiczny transport zbiorowy oznacza ograniczenie „wykluczenia komunikacyjnego”. Zgodnie z nową ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, będą za niego odpowiadały gmina i powiat;
- W publicznym transporcie zbiorowym ważna jest nie tylko szybkość i punktualność, lecz także komfort podróży. Coraz mniej akceptowalny standard małych autobusów, popularnie zwanych „okejkami”, w połączeniu ze zbyt wczesnymi ich odjazdami po południu (do ok. godz. 17) oznaczają wykluczenie komunikacyjne; gmina Gietrzwałd zamierza więc w przyszłym roku uruchomić własną komunikację autobusową wjeżdżającą także do Olsztyna;
- Sugerowane ciągi piesze należy zmienić na pieszo – rowerowe;
- Jeżeli pojawią się, atrakcyjne same w sobie, obiekty P&R i B&R przy kolei, to z pewnością poprawi ona dostosowanie swojej oferty do potrzeb pasażerów samochodów osobowych i rowerzystów.

Biuro ZIT:

Urząd Miasta Olsztyna
Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
Plac Jana Pawła II 1
10-101 Olsztyn