

PROTOKÓŁ

I ETAP KONSULTACJI SPOŁECZNYCH OPRACOWANIE PROJEKTU „STRATEGII ROZWOJU MIASTA – OLSZTYN 2030+”

Olsztyn, 14 października 2021 r. godz. 17.00-19.30

Temat debaty: Olsztyn mobilny

Cel debaty: zebranie opinii, wniosków i propozycji dot. kierunków rozwoju Olsztyna oraz jego wizji w roku 2030 i w latach kolejnych, wypracowanie założeń do projektu dokumentu pn. „Strategia rozwoju Miasta - Olsztyn 2030+”

Spotkanie odbyło się online (MS Teams; kanał YouTube www.olsztyn.eu).

Uczestnicy debaty w dniu 14.10.2021 r. – 81 osób, w tym 24 osób na MS Teams; 57 os. obserwujących debatę na kanale YouTube, w tym:

- Ekspert główny: dr hab. Wojciech Dziemianowicz, profesor Uniwersytetu Warszawskiego
- Ekspert zewnętrzny: Paweł Jaworski - urbanista, twórca autorskiej metody urbanistyki eksperymentalnej łączącej badania, projektowanie i partycypację. Od wielu lat przygotowuje rozwiązania dla przestrzeni publicznych polskich miast poprzez testowanie zagospodarowania tymczasowego. Obecnie zajmuje się przekształcaniami ulic i placów Starego Miasta w Szczecinie oraz Śródmieścia Bytomia, współtworzy plan mobilności dla Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej i wspiera Instytut Goethego w Kijowie we wdrażaniu nowych rozwiązań urbanistycznych na Ukrainie.
- Przewodnicząca Zespołu Koordynującego ds. opracowania „Strategii rozwoju Miasta – Olsztyn 2030+”: Ewa Monika Kaliszuk, III Zastępca Prezydenta Olsztyna
- radni oraz przedstawiciele olsztyńskich rad osiedli
- przedstawiciele UM Olsztyna
- przedstawiciele organizacji pozarządowych
- przedstawiciele uczelni wyższych
- przedsiębiorcy, architekci
- mieszkańcy Olsztyna.

Liczba wyświetleń debaty – 109 (stan na dzień 21.10.2021 r.)

Wprowadzenia dokonała Pani Prezydent Ewa Monika Kaliszuk, przedstawiając uczestnikom rozwiązania zastosowane dotychczas w Olsztynie w obszarze mobilności miejskiej. Zaznaczyła przy tym, iż wielkość oraz zróżnicowany sposób zagospodarowania miasta wymaga powiązania różnych jego części i zapewnienia sprawnego przemieszczania się, zarówno w pobliżu miejsca zamieszkania, między osiedlami, jak i w obrębie

obszaru funkcjonalnego. Niezbędne jest tu umiejętne kształtowanie mobilności mieszkańców i innych użytkowników miasta, przy jednoczesnym uwzględnieniu specyfiki poszczególnych obszarów i zamieszkujących je społeczności. Poprzez szereg różnych inwestycji zrealizowanych w ostatnich latach przez Gminę Olsztyn, w znaczący sposób poprawiono jakość funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Działaniami tymi są m.in. reaktywacja linii tramwaju; budowa buspasów (wzdłuż al. Warszawskiej, ul. Śliwy, Niepodległości, Pstrowskiego, Pieniężnego, Partyzantów, Sikorskiego, Żołnierskiej, Kościuszki Piłsudskiego); sukcesywna wymiana taboru autobusowego na nowy, niskopodłogowy, klimatyzowany; budowa ITS z priorytetem na skrzyżowaniach dla pojazdów komunikacji miejskiej oraz systemem dynamicznej informacji pasażerskiej w pojazdach, na przystankach i urządzeniach mobilnych; rozbudowa sieci tramwajowej, która będzie realizowana w kolejnych latach do roku 2023. Wprowadzone rozwiązania spowodowały wzrost liczby pasażerów w miejskim transporcie zbiorowym z ok. 30 mln do 43,5 mln w ciągu roku 2019, wzrost liczby podróży środkami komunikacji miejskiej. Pandemia COVID-19 zmieniła tę sytuację. Na podróże komunikacją miejską wpływ mają obniżane w ostatnich latach ceny biletów miesięcznych, wspólna taryfa na liniach wykraczających poza granice miasta, na tereny gmin ościennych. Wśród działań gminy popularyzujących przemieszczanie się środkami ekologicznymi jest m.in. budowa nowych ścieżek rowerowych (realizowanych w ramach niemalże każdej inwestycji drogowej), budowa Łynostrady, wdrożenie roweru miejskiego (2018, 2019), przychylność miasta dla komercyjnych systemów wypożyczania samochodów i hulajnóg elektrycznych. Celem każdej z wyżej wymienionych inicjatyw jest w ostatecznym efekcie ograniczenie do minimum korzystania w Olsztynie z pojazdów indywidualnych. Podejmowane są także działania skierowane na bezpieczeństwo w poruszaniu się po mieście, układ drogowy kształtowany jest w taki sposób, aby ograniczyć ruch pojazdów w ścisłym śródmieściu oraz promować korzystanie z obwodnicy (działania Gminy Olsztyn miały istotny wpływ na powstanie południowej obwodnicy Olsztyna, budowę dróg łączących osiedla z obwodnicą - ul. Szymborskiej, Bublewicza, Żurawia, Płoskiego, Bukowskiego), modernizacja systemu uiszczania i poboru opłat, rozszerzanie strefy płatnego parkowania. Gmina Olsztyn do problematyki mobilności miejskiej podchodzi w sposób zrównoważony, z jednej strony mamy do czynienia z rozwojem publicznego transportu zbiorowego i promowaniem ekologicznych form podróżowania, z drugiej zaś podejmowane są działania związane z poprawą bezpieczeństwa poruszania się po mieście i szereg działań poddających pod rozagę wybór sposobu podróżowania po mieście.

Ekspert wiodący, prof. Wojciech Dziemianowicz, przybliżył obecnym założenia prac nad projektem „Strategii rozwoju Miasta – Olsztyn 2030+”. Zwrócił uwagę na wstępny charakter trwającego etapu przygotowania projektu Strategii rozwoju Miasta – Olsztyn 2030+, którego niezwykle ważnym warunkiem jest zebranie – w trakcie spotkań i rozmów z możliwie największym gronem mieszkańców i interesariuszy – opinii, pomysłów i idei na temat Olsztyna w 2030 roku. Prace nad Strategią są prowadzone w nowej formule prawnej, obarczonej wymogami ustawowymi i elementami obowiązkowymi, które powinny znaleźć się w dokumencie. Ekspert zaznaczył przy tym, że przystępując do opracowania Strategii, władzom miasta zależy na przygotowaniu dokumentu, zarówno spełniającego wymogi ustawowe, ale przede wszystkim odpowiadającego na potrzeby jego mieszkańców.

Poddał pod rozagę organizację regularnych spotkań (np. raz w miesiącu) z cyklu „Porozmawiajmy strategicznie o mieście” jako wartościowych z punktu widzenia zarządzania miastem.

Profesor Wojciech Dziemianowicz zaproponował uczestnikom dyskusję o mobilności obywateli Olsztyna w kontekście strategicznym, z perspektywy uwarunkowań odbywania podróży po mieście, a także poza jego obszar (kiedy?, jak?). W rozmowach o mobilności i jej przyszłości musimy przede wszystkim skupić się nad odpowiedziami na poniższe, podstawowe pytania:

- kto/co uczestniczy w mobilności?: pieszy, rower, hulajnoga, pojazd dla osób z niepełnosprawnościami, samochód własny, taksówka, car-sharing, tramwaj, autobus, Volocopter, Multicopter, DroneBus (CityAirbus) i in.,
- jak/jaka mobilność? - elementy mobilności: bezpieczeństwo podróży, czas, wygoda, konflikty, efektywność, ekologia, trendy,
- w jakim celu przemieszczamy się?: praca, edukacja, zdrowie, wypoczynek,
- jak jest zorganizowane miasto?:
 - miasto (funkcje) zwarte / miasto (funkcje) rozproszone
 - centrum / policentryczność
 - bariery i ułatwienia przestrzenne / architektoniczne
 - dynamika / marazm
 - relacje społeczne i ich zanikanie
 - miasto / miejski obszar funkcjonalny.

Profesor Wojciech Dziemianowicz, dokonując prezentacji eksperta zewnętrznego Pana Pawła Jaworskiego zwrócił uwagę na jego dorobek i doświadczenie, podkreślając, że jest on urbanistą integrującym, twórcą autorskiej metody urbanistyki eksperymentalnej, łączącej badania, projektowanie i partycypację. W opinii eksperta wiodące eksperymenty, testowanie w przestrzeni publicznej, w tym w obszarze mobilności to najlepsze formy sprawdzenia rozwiązań najlepszych i najwygodniejszych dla użytkowników miasta, w tym przede wszystkim jego obywateli. Stosując takie podejście możemy wyeliminować potencjalne konflikty, które mogą się pojawić przy ich wdrażaniu. Obiecujemy bowiem, że są to pomysły tymczasowe, nie zaś rozwiązania docelowe. Zaproponował, by testowanie i eksperymentowanie zostało wpisane jako jedna z zasad realizacji Strategii rozwoju Miasta – Olsztyn 2030+.

W dalszym toku spotkania ekspert zewnętrzny Pan Paweł Jaworski zwrócił uwagę, że idea użytkowania tymczasowego jako narzędzia pracy projektowej i planistycznej jest niezwykle istotna, szczególnie w zakresie projektowania infrastruktury komunikacyjnej i nigdzie indziej, jak w inżynierii ruchu, jest rozwiązaniem niezwykle potrzebnym. Ekspert zewnętrzny, Pan Paweł Jaworski, dokonując prezentacji pt. *Mobilność miejska wycieczka w przyszłości (i przeszłość)* oraz dzieląc się zebranymi własnymi doświadczeniami, przybliżył obecnym temat mobilności w miastach.

Pojęcie mobilności wiąże się m.in. z takimi działaniami, jak niżej wymienione:

- realizacja i utrzymanie infrastruktury komunikacyjnej różnych typów,
- planowanie i wdrażanie rozwiązań inżynierii ruchu oraz zarządzanie ruchem w obrębie podsystemów komunikacyjnych,
- regulowanie sposobu wykorzystania pojazdów indywidualnych, współdzielonych i komunikacji zbiorowej,

- regulowanie lub stymulowanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców i innych użytkowników przestrzeni miasta,
- zagadnienia badawcze, planistyczne, zarządcze, a także społeczne, ekonomiczne oraz środowiskowe.

Ekspert podkreślił, że w dyskusji o mobilności pojawiają się wątki społeczne, ekonomiczne i środowiskowe. Gdy próbujemy rozróżniać transport od mobilności oraz planowanie transportu od planowania mobilności, przesuwają się akcenty – z ruchu na ludzi, którzy się przemieszczają. Nie mówi się o regulowaniu przepływów ruchu, płynności ruchu jako celach samych w sobie, mówimy zaś o wpływie przemieszczania się po mieście na gospodarkę miejską, środowisko i jakość miejsca zamieszkania, na wartość społeczną ulic w mieście.

Planowanie transportu	Planowanie mobilności
Podstawowe cele to przepustowość układu, płynność i prędkość ruchu	Podstawowe cele to dostępność, jakość życia i dostępność, aspekty społeczne, ekonomiczne, środowiskowe
Skoncentrowanie na ruchu – przeważnie samochodowym	Skoncentrowanie na ludziach, którzy poruszają się po mieście w różny sposób
Skoncentrowanie na infrastrukturze komunikacyjnej	Zintegrowany zestaw działań dla osiągnięcia rozwiązań efektywnych pod względem kosztów
Domena inżynierów ruchu	Praca interdyscyplinarnych zespołów planistycznych
Planowanie przez ekspertów w ramach procesu zamkniętego	Planowanie z udziałem różnych osób w przejrzystym procesie partycypacyjnym

Trendy w mobilności miejskiej:

- integracja usług mobilności (MaaS, MoD / UbiGo w Göteborgu i Sztokholmie, Whim w Helsinkach i in.):
 - planowania podróży w oparciu o wybrane zasady optymalizacji lub inne preferencje użytkownika, poprzez połączenie ofert różnych przewoźników,
 - realizacji podróży z użyciem różnych środków transportu i infrastruktury,
 - rozliczania kosztów podróży w formie jednej płatności lub zdefiniowanej subskrypcji, dzięki zastosowaniu odpowiedniego rozwiązania informatycznego (aplikacji);
- rozwiązania internetu rzeczy IoT (system ruchu autonomicznego w Wuxi, Chiny)
 - kolejny poziom rozwoju ITS – dostarczanie w czasie rzeczywistym danych o uczestniku ruchu do urządzeń zewnętrznych oraz wsparcie systemu podejmowania przez niego decyzji komunikacyjnych w oparciu o dane pozyskiwane zwrotnie,
 - spięcie w sieć pojazdów autonomicznych, sygnalizacji świetlnej i elektronicznego oznakowania ulic – każde z urządzeń wymienia się danymi z innymi;
- podróże i logistyka „ostatniej mili” (dostawy realizowane dronami / system firmy Wing w Logan, Australia).

Mobilność to także tradycyjne środki transportu, tj. rower. Według globalnej analizy *Mobility Futures* przygotowanej przez agencję Kantar „Do 2030 roku, 49% wszystkich podróży w miastach będzie realizowanych

w użyciem ekologicznych środków transportu, a 46% - samochodów (obecnie jest to 51%). Pozostałe 5% będą stanowiły przejazdy taksówkami i innymi środkami, takimi jak promy.” Przewiduje się, że do 2030 r. wzrośnie częstotliwość wykorzystania roweru jako środka transportu (o 18%), ruchu pieszego o 15%, transportu publicznego o 6%.

Ekspert zwrócił uwagę, że w debacie o mobilności niezwykle ważną jest dyskusja o infrastrukturze, w tym w kontekście zarządzania jakością środowiska miejskiego (strefy czystego transportu w miastach – Kraków, Madryt). Obecnie trwają prace nad nowelizacją ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z roku 2018, która wprowadzała do porządku prawnego możliwość wyznaczenia stref czystego transportu (w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców). Transport samochodowy jest jednym z najpoważniejszych źródeł zanieczyszczeń powietrza w miastach, a te - zgodnie z polityką ekologiczną UE - wymagają eliminacji.

Mobilność to także urbanistyka, np.:

- doktryna urbanistyczno-transportowa „miasta 15-minutowego” wprowadzonego m.in. w Paryżu – pierwsze wielkoskalowe wdrożenie podejścia do mobilności w mieście i próby ograniczenia transportu samochodowego poprzez odpowiednie wyposażenie dzielnic miejskich,
- rozwój zorientowany na transport, przemieszczanie się (TOD) – myślenie o rozwoju miast mających długoletnią historię; podejście, które próbuje dostosowywać formę urbanistyczną do przemieszczania się ludzi, a nie na odwrót. To koncepcja, która na pierwszym miejscu stawia przepływy ludzi i próbuje - poprzez politykę lokalizacyjną i odpowiednie zapisy w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, bądź innych dokumentach rozwojowych – podnosić intensywność użytkowania wokół podstawowych węzłów transportowych, tak by transport zbiorowy czy ekologiczny lepiej obsługiwał większą liczbę osób, ale też, by ta koncentracja ludzi (mieszkań, użytkowania multifunkcyjnego) napędzała systemy transportowe,
- miasto 1-minutowe – podejście urbanistyczne, przywracające do dyskusji o przestrzeni transportowej miasta głos osób, które przy tej przestrzeni mieszkają.

Myśląc o rozwoju infrastruktury transportowej, w kontekście dbałości o jakość środowiska zamieszkania, planując ulice miejskie, powinniśmy myśleć o ich przepustowości i zdolności do przenoszenia pojazdów, transportu pieszych, ale też w sposób świadomy zarządzać dostępnością. Ekspert wyraził opinię, że nie każdy obszar w mieście musi być dobrze dostępny dla wszystkich. Podał przykład kształtowania infrastruktury transportowej, drogowo-ulicznej tzw. „miasteczka holenderskiego”, wprowadzającego podział funkcjonalny ulic w mieście na obszary: tranzytowy (prowadzący ruch pomiędzy różnymi obszarami, często zlokalizowanymi poza miastem), ruchu międzydzielnicowego (ulice rozprowadzające), ulice dojazdowe do poszczególnych obszarów w mieście (podlegające daleko idącym restrykcjom).

Pan Paweł Jaworski podkreślił, że w ślad za myśleniem o funkcjonalnym podziale w mieście, należy rozważyć takie kwestie jak: wprowadzanie środków ograniczania prędkości ruchu, dostępność miasta dla różnych pojazdów. Ekspert podał przykład zagospodarowania dzielnicy Mitte w Berlinie (projekt obszarowego uspokojenia ruchu), który zabezpiecza potrzeby różnych grup użytkowników ruchu zapewniając jednocześnie dostęp do nieruchomości, sprawne przemieszczanie się, zachowanie bezpieczeństwa pieszych i niechronionych uczestników ruchu (ograniczenie prędkości), przy jednoczesnej dbałości o komfort zamieszkania.

Przykładem rozwiązań urbanistycznych w transporcie drogowym, zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego może być także podejście elastycznego użytkowania ulic:

- cykliczne zmiany funkcjonalne ulic, program „Tymczasowe ulice do gier i zabaw” w Berlinie – w z góry ustalonych dniach i godzinach, przestrzeń charakteryzująca się gęstą zabudową miejską (w tym ulice) jest oddawana do użytkowania jako przestrzeń sąsiedzkie (spotkań, aktywności, współpracy),
- tymczasowe zmiany funkcjonalne, przykłady: program Open Streets, Oakland CA, USA – projekt użytkowania tymczasowego w dobie COVID – zmiana dobrze przygotowanej strategii rowerowej (sprzed okresu pandemii) na system tymczasowego ograniczania ruchu tranzytowego; przywrócenie społecznej wartości ulicom nie zamykając ich całkowicie dla ruchu samochodowego; Krakowska Tarcza dla Mobilności (m.in. tymczasowe drogi dla rowerów na pasach ruchu dla samochodów, poszerzanie wąskich chodników); działania na rzecz popularyzacji transportu rowerowego w Bogocie (np. ciclovias, drogi rowerowe wyznaczone na jezdni w weekendy i święta); wprowadzanie stref ograniczonego ruchu samochodowego w ścisłym centrum Paryża.

Kluczowe wnioski płynące z dyskusji:

1. Rozpatrując temat miasta mobilnego trzeba patrzeć nie tylko na dzień dzisiejszy, ale coraz bardziej wybiegać w przyszłość. Planując inwestycje należy przewidywać, w jakim kierunku będzie rozwijał się transport przyszłości (pojazdy autonomiczne w Chinach).
2. Transport szynowy jest na dzień dzisiejszy najtańszym i najbezpieczniejszym transportem lądowym. Niezbędne są zatem działania zmierzające do wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej na potrzeby transportu miejskiego (przewozów pasażerskich mieszkańców Olsztyna). Miasto powinno być zainteresowane, by jak najwięcej ludzi przyjeżdżało do Olsztyna koleją, przesiadając się następnie do autobusów, tramwajów, czy na rowery, hulajnogi i in.
3. Niezbędne jest przejście na transport kołowy niskoemisyjny, docelowo na zeroemisyjny (wodorowy, elektryczny, atomowy).
4. Niezbędna jest budowa wiaduktu łączącego Olsztyn z osiedlem Zatorze.
5. Wyzwaniem jest zatrzymanie ludzi w komunikacji miejskiej (przykład: bezpłatne przejazdy w gminie Polkowice).
6. Wprowadzić udogodnienia dla osobowego transportu nisko- i zeroemisyjnego.
7. Wprowadzić preferencje dla samochodów ekologicznych w poruszaniu się po mieście (zakaz lub ograniczenie wjazdu samochodów spalinowych do centrum, bądź wydzielonych miejsc w mieście; droższe opłaty parkingowe za postój samochodów spalinowych).
8. W warunkach zabudowy dla nowych obiektów wprowadzić zapis dot. obowiązku wyprowadzenia instalacji ładowania samochodów elektrycznych.
9. Planując rozwój miasta, w tym w obszarze mobilności należy odpowiedzieć na pytania: „czy już teraz musimy celować w najwyższe technologie, te, które obecnie nie są dla nas dostępne (są drogie), czy możemy pozwolić sobie na formy przejściowe”.
10. O przestrzeni należy myśleć jako o wartości, którą powinniśmy mądrze zarządzać i wykorzystywać.
11. Niezbędne jest udostępnianie danych już posiadanych (np. z ITS).

12. Niezbędna jest inwentaryzacja zasobów miasta, m.in. takich jak: miejsca parkingowe (lokalizacja, jakość, dostępność), zieleń i in.
13. Wprowadzając ograniczenia „w centrum” należy zdefiniować obszar „centrum” (ograniczenia szybkości i przepustowości na ulicach śródmiejskich Olsztyna vs dostępność ul. Obiegowej).
14. Kluczowym jest uwzględnienie w planach rozwoju mobilności miejskiej zmian popytu na usługi transportowe, wynikające m.in. ze wzrostu liczby osób w wieku emerytalnym, czy też takie jak np. liczba uprawnionych do kierowania pojazdami. Niezbędne jest w tym zakresie stałe monitorowanie zjawisk demograficznych, zmian zachowań i preferencji użytkowników ruchu drogowego, przewidywanie wystąpienia przeszkód, opracowywanie symulacji.
15. Barierą dla rozwoju miasta, w tym planowania transportu w mieście jest brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, skutkiem którego jest m.in. intensywny wzrost zabudowy mieszkaniowej, prowadzony na podstawie warunków zabudowy tzw. „wuzetek” i niedostosowanie rozwiązań komunikacyjnych na tych obszarach.
16. Niezbędne jest wdrażanie już opracowanych planów i programów rozwoju miasta, takich jak np. „Zintegrowany Program Rozwoju Przestrzennego Śródmieścia Olsztyna”, czy też zakończenia prac nad dokumentem pt. „Program Przestrzennego Rozwoju Północnego Obszaru Olsztyna” tzw. Programu Zatorze i rozpoczęcie wdrażania rozwiązań wynikających z tego programu.
17. Należy wykorzystać wiedzę i zaangażowanie mieszkańców Olsztyna, włączyć ich w planowanie rozwoju miasta.
18. Układy ruchu drogowego należy planować w perspektywie dłuższej niż okres finansowania inwestycji w ramach środków UE. Sieć połączeń, przebieg linii autobusowych i tramwajowych należy zaplanować z wieloletnim wyprzedzeniem (przykład: Gdańsk), mając przy tym świadomość, że część z inwestycji będzie możliwa do realizacji w kolejnych kilku, kilkunastu latach. Taki sposób planowania umożliwia pozostawienie odpowiedniej rezerwy np. pod linię tramwajową, ulicę, zaplanować osiedle, przygotować miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego itd.
19. W celu pozyskania wiedzy o sposobie podróżowania uczestników ruchu drogowego, niezbędne jest wykonanie badania ruchu, na odpowiednio dużej grupie osób.
20. Niezbędne jest dalsze inwestowanie w nowe technologie, które będą wykorzystywane w transporcie (przykład: rozkład jazdy na przystankach komunikacji miejskiej m.st. Warszawa, obrazujący lokalizację autobusu, tramwaju w czasie rzeczywistym).
21. Planując rozwój transportu zbiorowego należy myśleć o kosztach, zarówno zakupu taboru, jak i jego utrzymania oraz związanych ze zwiększeniem liczby połączeń.
22. Niezbędna jest budowa parkingów „parkuj - jedź” zlokalizowanych na obrzeżach Olsztyna.
23. Oczekiwane jest włączanie transportu kolejowego (przewozów lokalnych) w sieć publicznego, miejskiego transportu. Niezbędna jest integracja taryfy biletowej. Podróże koleją są potencjałem, tak dla transportu lokalnego, w zakresie podróży codziennych, jak i rekreacji (w tym ze względu na możliwość przewozu rowerów).
24. Potrzebne są kampanie skierowane na zmianę nawyków przemieszczania się po mieście, w tym ukazujących atrakcyjność transportu publicznego.

25. Należy jednoznacznie zdefiniować pojęcie czym jest „podróż”, „zrównoważona mobilność”.
26. Niezbędne jest wykonanie modelu ruchu dla Olsztyna. Pozwoli on przewidzieć zachowania użytkowników oraz wpływu wprowadzenia nowego generatora, bądź nowego źródła ruchu na system transportowy w mieście. Model ruchu to narzędzie, które stanowi wsparcie planowania i podejmowania decyzji inwestycyjnych, w tym dotyczących realizacji inwestycji komercyjnych. Pozwoli władzom miasta podjąć dyskusję z inwestorami przedsięwzięć komercyjnych, takich jak deweloperzy, galerie handlowe, na temat wpływu realizowanych przez nich przedsięwzięć inwestycyjnych na problemy komunikacyjne i transportowe w mieście, a w związku z tym koniecznością planowania inwestycji wraz z przyległą do niej siecią drogową.
27. Należy przeprowadzić hierarchizację całej sieci drogowej, a w jej wyniku opracować standardy dla poszczególnych ulic.
28. Oczekuje się wdrożenia planów i programów, które już zostały opracowane i którymi dysponuje UMO i jego jednostki, wstępnie w formie pilotażu, testowania rozwiązań zaproponowanych w tych dokumentach.
29. Wyłączenie roweru jako elementu systemu transportu publicznego.
30. Zapewnienie bezpieczeństwa użytkowania oraz dostępności do wybudowanej infrastruktury w sposób trwały, przez długi czas, także w miesiące srogiej zimy (zimowe utrzymanie). Powstająca w mieście infrastruktura powinna być prosta, tania w utrzymaniu, konserwacji i naprawie, odporna na zmieniające się warunki klimatyczne.
31. Należy podejmować współpracę z podmiotami i instytucjami funkcjonującymi na obszarze szerszym niż tylko w granicach administracyjnych miasta, obejmując także Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna (wskazano przykładowy zakres takiej współpracy: budowa parkingów P&R; budowa infrastruktury transportu rowerowego i in.). Infrastruktura parkingowa typu P&R nie musi być zlokalizowana na terenie Olsztyna, może ona powstawać przy przystankach kolejowych, przy trasach podolsztyńskich.
32. Olsztyn jest miastem kompaktowym, należy więc położyć większy nacisk na rozwój rozwiązań prostych, niezawodnych, tanich, dostępnych dla wielu mieszkańców, tj. na podróże piesze, rowerowe oraz komunikacją publiczną. Rozwiązania te - w szczególności podróże piesze i rowerowe – w przeciwieństwie do rozwiązań z obszaru nowych technologii, są sposobami przemieszczania się niewrażliwymi na kłopoty z dostępem do energii, paliwa, a także niezależnymi od ograniczeń sanitarnych. Niezbędne jest konsekwentne wdrażanie tych rozwiązań w całym mieście.
33. Niezbędne jest wprowadzanie udogodnień skłaniających użytkowników ruchu drogowego do wyboru środka transportu, przyjętego jako preferowany.
34. Potrzebna jest promocja pożądanых zachowań transportowych mieszkańców Olsztyna.
35. Potrzebne jest poznanie uwarunkowań oraz przyzwyczajęń, potrzeb i oczekiwań mieszkańców Olsztyna i innych użytkowników ruchu drogowego w mieście, w zakresie przemieszczania się.
36. Należy rozwijać system transportu współdzielonego, takiego jak rowery, hulajnogi. Niezbędne przy tym są działania porządkujące zasady ruchu i korzystania z ww. środków transportu (wyznaczanie stref parkowania, bądź ich ograniczonego ruchu na wyznaczonym obszarze, itp.).
37. Niezbędne jest łączenie przebiegu ścieżek rowerowych.

38. Niezbędne jest wykorzystanie bogatego źródła danych, jakim są informacje zbierane w ramach funkcjonujących w mieście systemów (np. rowerów miejskich, ITS), czy badań (np. przeprowadzonych w ramach projektu SUMBA, i in.). Do tej pory były one niewykorzystane, bądź wykorzystano je w ograniczonym zakresie.
39. Uczynić standardem upublicznianie danych zbieranych w ramach systemów wdrażanych w Olsztynie. Należy przyjąć zasadę, że jeśli informacja nie jest publiczna w maszynowo przetwarzalnym formacie, to nie istnieje. W warunkach kontraktów i zapisach umów z wykonawcami koniecznym jest wprowadzenie zapisów umożliwiających pozyskanie danych źródłowych z prowadzonych badań/wdrażanych systemów oraz ich upublicznianie jako dane otwarte.
40. Koniecznym jest, by kompleksowość i przenikanie się wzajemne miejskich dokumentów strategicznych było widoczne w każdym z opracowań.
41. Mobilność powinna być rozpatrywana w ujęciu regionalnym. Niezbędne jest podjęcie współpracy z instytucjami, takimi jak np. Starostwo Powiatowe, Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego, w zakresie udziału przedstawicieli UMO w pracach nad dokumentami strategicznymi i programowymi o zasięgu regionalnym, dbając by uwzględniono w nich sprawy istotne z punktu widzenia rozwoju Olsztyna, a także poprzez aktywne uczestnictwo ww. podmiotów w pracach nad dokumentami przygotowywanymi przez władze Olsztyna.
42. W *Strategii rozwoju Miasta - Olsztyna 2030+* należy ująć konkretne cele planowane do osiągnięcia, takie jak np. dostępność do komunikacji zbiorowej transportu publicznego (90-95% mieszkańców ma do przystanku 400-500 m). Należy przyjąć mierzalne parametry celów Strategii, które pozwolą sprawdzić, czy w kolejnych latach cele zostały osiągnięte.
43. Infrastrukturę przygotowywać tak, aby dało się funkcjonować nowocześnie.
44. W podejmowanych działaniach ważne jest ustalenie priorytetów oraz godzenie różnych interesów i postulatów użytkowników.

Podsumowując przebieg debaty, Pan Paweł Jaworski zwrócił uwagę, że mobilność zawsze jest związana z technologią (poruszanie się rowerem po mieście to także technologia). Planując mobilność w mieście, nie można podważać możliwości pojawienia się w latach przyszłych nowych rozwiązań i technologii.

Ekspert wskazał jeszcze raz na wartość, jaką jest kompleksowe badanie ruchu, dzięki któremu otrzymujemy „twarde” dane, w tym informacje o użytkownikach ruchu, takich jak: kto, dlaczego i dokąd się porusza? Planując mobilność w mieście i projektując infrastrukturę komunikacyjną – poza informacjami wynikającymi z badania ruchu – niezbędnym jest uwzględnienie także wpływu zjawisk w nim zachodzących w skali mikro. Zjawiska te mogą w zdecydowany sposób zmienić model ruchu, ponieważ przy modelowaniu uwzględnia się zjawiska w skali makro. Ekspert podkreślił, że kompleksowe badania ruchu, model ruchu nie mogą zastąpić polityki mobilności. Odpowiedzi, jak i w jakim kierunku rozwijać mobilność w mieście, należy udzielać w sposób polityczno-partycypacyjny, nie zaś inżyniersko-symulacyjny.

Podstawą budowania zaufania do rozwoju mobilności miejskiej, zdaniem Pana Pawła Jaworskiego, jest dostępność danych. Są podstawą wiedzy o mieście, punktem wyjścia do planowania i projektowania oraz do wspólnych, partycypacyjnych rozmów z użytkownikami ruchu drogowego (w tym mieszkańcami). Niezbędne jest gromadzenie danych, ich udostępnianie oraz maszynowe przetwarzanie.

W ocenie eksperta strategiczną wizję mobilności należy zdefiniować wspólnie, możliwie szeroko, przyjmując elastyczne podejście na poziomie wdrażania. W kolejnych, najbliższych latach mogą pojawić się nowe rozwiązania i technologie, których nie można było przewidzieć na etapie formułowania wizji i projektowania rozwiązań, a które zrewolucjonizują myślenie o możliwościach poruszania się po mieście.

Inżynieria ruchu i przestrzeń poruszania się i mobilności jest dobrą przestrzenią eksperymentowania (pozyskiwania informacji, jak zachowa się układ uliczny, i jak zachowają się użytkownicy tego układu). Ekspert zwrócił uwagę na istotny element takiego podejścia do projektowania, jakim jest badanie wprowadzanych tymczasowo, testowo rozwiązań. Należy je prowadzić przed, w trakcie oraz po eksperymentach, różnymi narzędziami, konfrontując opinie na temat zmian z tym, co realnie dzieć się będzie w przestrzeni transportowej i publicznej miasta. Niezwykle istotne jest pozyskanie wiedzy o potrzebach **wszystkich** użytkowników ruchu, ale przede wszystkim tych, których nie słyhać (osób, które z różnych przyczyn nie uczestniczą np. w spotkaniach publicznych). Ekspert zauważył, że eksperymentowanie to narzędzie do wychodzenia poza status quo, pozwala otwierać się na zmiany. Podkreślił także, że eksperyment ma tę wartość, że - jeśli jest prowadzony otwarcie, społecznie, partycypacyjnie - to jest doskonałym narzędziem budowania pewnego porozumienia wokół wizji politycznej.

Kończąc spotkanie, Pani Prezydent Ewa Monika Kaliszuk dokonała krótkiego podsumowania wniosków płynących z dyskusji. Skonstatowała, że zbieżne są oczekiwania władz miasta, jak również uczestników debaty odnoszące się do kierunku rozwoju olsztyńskiej mobilności, w którym priorytetem jest dbałość o ekologię: transport ekologiczny, niskoemisyjny, publiczny transport zbiorowy, ograniczanie ruchu transportu indywidualnego. Podkreśliła, że planowanie rozwoju transportu i mobilności to zadanie wymagające permanentnej pracy – elastycznego podejścia do projektowania i wdrażania rozwiązań, gromadzenia wielu danych i informacji (oraz ich udostępniania), reagowania na zmiany zachodzące w mieście oraz uwzględniania opinii i potrzeb użytkowników ruchu (w tym mieszkańców Olsztyna).

Ponadto, Pani Prezydent podzieliła się z uczestnikami debaty wrażeniami ze spotkania z młodzieżą Liceum Ogólnokształcącego nr 3, podkreślając że było ono niezwykle inspirujące i budujące. W opinii młodych ludzi Olsztyn powinien być miastem zielonym, stawiającym na ekologię. Pani Prezydent przypomniała, że od wielu lat miasto prowadzi wśród dzieci (już od najmłodszych lat), młodzieży oraz osób dorosłych wiele projektów i inicjatyw budujących świadomość potrzeby dbałości o środowisko oraz zachowań proekologicznych. Te działania realizowano w sposób zorganizowany, ustawiczny przez Urząd Miasta Olsztyna, szkoły, przedszkola, instytucje, organizacje pozarządowe. Pani Prezydent wyraziła nadzieję, że być może opinia młodzieży, o której mowa powyżej to wynik zapoczątkowanych wiele lat temu działań i kampanii edukacyjnych. Podkreśliła także, że podobne akcje są realizowane od kilku lat w przedszkolach i szkołach oraz na terenie miasta np. w zakresie zmian zachowań transportowych. Efekt tych przedsięwzięć poznamy prawdopodobnie za kilka lat.

Pani Prezydent jako cenną przyjęła propozycję organizacji - wspólnych z mieszkańcami - spotkań stałych, regularnych, z cyklu „Porozmawiajmy o mieście”. Przyznała, że spotkania o rozwoju miasta byłyby wartościowe nie tylko w ramach budowania *Strategii rozwoju Miasta – Olsztyn 2030+*, ale także z punktu widzenia funkcjonowania miasta na co dzień.

Kolejne spotkanie zaplanowano na 21 października 2021 r., godz. 17.00.

Tematem debaty będzie *Olsztyn zdrowy i aktywny*.

Protokół sporządzono: 21 października 2021 r.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Ewa Kalina".