

**II ETAP KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
DOTYCZĄCYCH
PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

- RAPORT -

Opracowanie zostało wykonane zgodnie z umową nr SF.272.1.2021 z dnia 30.06.2021 r.

Audnej Szamborski
TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE
SZAMBORSKI I SZELUKOWSKI Sp. J.
ul. Jarecza 71/9, 50-305 Wrocław
www.trako.com.pl NIP 899-272-83-63

Wrocław – Olsztyn, grudzień 2021 r.



Unia Europejska
Fundusz Spójności



SPIS TREŚCI

- 1. Wstęp**
- 2. O konsultacjach - przebieg i wyniki**
 - 2.1 Kontekst realizowanych działań
 - 2.2 Cel konsultacji
 - 2.3 Przebieg konsultacji i metodologia
 - 2.4 Ankieta
- 3. Dodatkowe opinie**
- 4. Rekomendacje dla PZMM MOF Olsztyna**

1. WSTĘP

Raport jest podsumowaniem II etapu konsultacji społecznych dotyczących Planu zrównoważonej mobilności miejskiej (dalej: PZMM) dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna (MOF Olsztyn).

W ramach konsultacji w dniach 4– 10.11.2021 r. odbyło się osiem spotkań. Pięć z nich (cztery on-line i jedno osobiste, w Urzędzie Miasta Olsztyna) było otwartych dla wszystkich chętnych: mieszkańców, interesariuszy, radnych osiedlowych, przedstawicieli organizacji pozarządowych, aktywistów oraz osób zainteresowanych tematem mobilności w Olsztynie i okolicach. Trzy spotkania miały charakter zamknięty i były przeznaczone dla:

- a) urzędników,
- b) studentów z Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie,
- c) seniorów aktywnie działających przy Fundacji FOSA i reprezentujących w konsultacjach środowisko seniorów MOF.

Na konsultacje szeroko zapraszani byli mieszkańcy i mieszkanki MOF, dodatkowo imiennie zostało zaproszonych 319 osób, natomiast udział wzięły 72 osoby.

Cele spotkań były następujące:

- zapoznanie uczestników z wynikami „Diagnozy stanu istniejącego i sytuacji mobilnościowej MOF Olsztyn” (dalej: Diagnoza) oraz I etapu konsultacji;
- nadanie priorytetów oraz ustalenie stopnia wykonalności dla działań opracowanych na podstawie Diagnozy, I etapu konsultacji i wyników *scoping report*, czyli raportu, który określa treść i zakres problemów PZMM. Raport ten powstał w ramach

warsztatów dla urzędników MOF odpowiedzialnych za zagadnienia mobilnościowe, poprzedzających proces powstawania Planu.

W ramach tego etapu przeprowadzono kampanię informacyjną, aby dotrzeć do jak największej liczby osób i interesariuszy zainteresowanych PZMM i zachęcić ich do udziału w spotkaniach konsultacyjnych. Kampania obejmowała: reklamę radiową (Melo Radio) i prasową (tekst sponsorowany w „Gazecie Olsztyńskiej”), posty na Facebooku (oficjalna strona Miasta Olsztyn oraz nieformalne grupy społeczności lokalnych). W MOF zostały też rozdane ulotki nt. konsultacji społecznych oraz powieszono plakaty (format A3, 25 sztuk, oraz format europejski 1200×1700 mm (1300mm × 1850mm), 50 sztuk, na przystankach komunikacji publicznej).

2. O KONSULTACJACH

2.1. KONTEKST REALIZOWANYCH DZIAŁAŃ

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej jest realizowany dla całego MOF Olsztyna zgodnie z porozumieniem międzygminnym w sprawie współdziałania celem realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. Porozumienie to zawarto 29 stycznia 2021 r. Obecnie opracowywany Plan jest *de facto* aktualizacją Planu mobilności Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna z 2017 r. Głównym celem PZMM będzie kontynuacja działań zapisanych w 2017 r. oraz sprawienie, aby przemieszczanie się w całym MOF stało się bardziej zrównoważone.

Plan mobilności jest kompleksowym dokumentem, który obejmie wszystkie zagadnienia dotyczące komunikacji i mobilności. Wskazuje się w nim także dalsze kierunki ich rozwoju. Analizuje się także i wskazuje rozwiązania w aspektach takich jak: transport publiczny, samochodowy, ruch pieszy i rowerowy, mobilność a przestrzeń i jej zagospodarowanie (np. usytuowanie nowych osiedli i stref zamieszkania czy obszarów przemysłowych, ochrona środowiska, dostępność usług itp.), elektromobilność, turystyka mobilnościowa, edukacja i promocja zrównoważonej mobilności.

W powstających w całej Europie planach podejmuje się nie tylko kwestie transportowe, mówi się też o poprawie jakości życia mieszkańców, bezpieczeństwie, dostępności do usług, rozwiązaniach z katalogu *smart cities* czy dążeniu do miasta kompaktowego (miasta małych odległości). Dodatkowo cechą charakterystyczną tych planów jest ich partycypacyjny

charakter, czyli włączanie wszystkich chętnych we współtworzenie PZMM od początku aż do wejścia dokumentu w życie, dlatego proces tworzenia planu obejmuje spotkania i warsztaty przybliżające mieszkańcom m. in. ideę zrównoważonej mobilności.

Na ostateczny kształt PZMM składać się będą:

- wytyczne Komisji Europejskiej (do najważniejszych z nich należą: poprawa bezpieczeństwa przemieszczania się i bezpieczeństwo na drodze, polepszenie dostępności obszarów miejskich i zapewnienie wysokiej jakości zrównoważonej komunikacji w mieście, troska o środowisko naturalne, partycypacja w procesie tworzenia PZMM);
- rozwiązania funkcjonujące i wprowadzone w ramach Planu Mobilności z 2017 r.;
- rozwiązania zapisane w innych dokumentach strategicznych obowiązujących w całym MOF i związanych z mobilnością (są to m. in.: dokumenty z zakresu: transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska, strategii rozwoju gmin, powiatów i całego województwa);
- opinie i uwagi mieszkańców oraz innych uczestników konsultacji na każdym z trzech etapów.

2.2. CEL KONSULTACJI

Konsultacje społeczne podzielone są na trzy etapy, a cele każdego etapu są inne. Celem pierwszego etapu było poinformowanie mieszkańców o założeniach PZMM, zebranie potrzeb i oczekiwań względem planu oraz propozycji konkretnych działań i zadań. Dla drugiego etapu konsultacji istotne było przedyskutowanie wytycznych do PZMM. Uczestnicy weryfikowali, czy przyjęte założenia są zgodne z ich oczekiwaniami oraz mieli okazję nadać im priorytet w ramach już zdefiniowanych obszarów i podyskutować nad ich wykonalnością. Celem trzeciego etapu konsultacji będzie prezentacja gotowego PZMM oraz zebranie opinii, uwag i propozycji do ostatecznej wersji dokumentu.

Należy zaznaczyć, że na każdym etapie mieszkańcy są informowani o postępie prac, wynikach badań i diagnozy oraz innych (niż konsultacje) działaniach wspierających opracowanie i przyjęcie PZMM. W kontekście realizacji celów oraz w związku z partycypacyjnym charakterem PZMM przy okazji wszystkich etapów prowadzone są działania promocyjne, których celem jest informowanie o konsultacjach i zachęcenie do udziału w nich jak największej liczby osób.

2.3. PRZEBIEG KONSULTACJI I METODOLOGIA

1. E-spotkania konsultacyjne

Cztery spotkania on-line (w czwartek, 4.11, w piątek, 5.11 i dwa spotkania w poniedziałek, 8.11) miały taki sam scenariusz, te same cele i bardzo podobny przebieg. Spotkania odbywały się w godzinach: 10.00–12.00 oraz 17.00–19.00 za pośrednictwem platformy Zoom oraz przy użyciu interaktywnej tablicy Jamboard (narzędzie Google'a).

Każde ze spotkań składało się z tych samych części:

- 4.a) prezentacja Diagnozy oraz wyników I etapu konsultacji (w tym: analizy SWOT i scenariuszy rozwoju mobilności w MOF Olsztyna)¹,
- 4.b) nadanie priorytetów dla opracowanych po I etapie działań.

W pierwszej części przedstawiono prezentację trwającą około 30 min., druga część miała charakter warsztatowy (około 90 min.). Warsztaty te były okazją do dyskusji i wskazania priorytetów działań.

2. Spotkania konsultacyjne

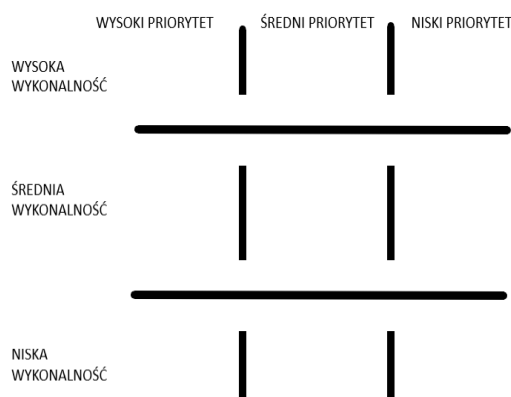
Cztery spotkania zostały zorganizowane w sposób tradycyjny i odbyły się w Olsztynie w dniach 9 (wtorek) i 10 (środa) listopada 2021 r. Spotkania były adresowane do urzędników, mieszkańców i interesariuszy, studentów i seniorów. Odbywały się w różnych godzinach i miejscach, w zależności od potrzeb grup uczestniczących w konsultacjach.

Przebieg spotkań był bardzo podobny:

- a) w pierwszej części prezentowane były (tak samo, jak w przypadku spotkań on-line) wyniki Diagnozy oraz I etapu konsultacji,
- b) w drugiej części uczestnicy pracowali w grupach nad wypełnieniem matrycy. Uwzględniono w niej działania dla każdego z siedmiu (w przypadku urzędników: 8) obszarów. Obszar 8 (*Partnerstwo w organizowaniu i zarządzaniu publicznym*

¹ Prezentacja z II etapu wraz z podsumowaniem wyników Diagnozy i opinii zebranych na I etapie stanowi załącznik do tego raportu.

transportem zbiorowym w MOF Olsztyna), ze względu na konieczne kompetencje uczestników, analizowany był jedynie przez urzędników na przeznaczonym dla nich spotkaniu zamkniętym.



Zarówno priorytet, jak i wykonalność były wskazywane w 3-stopniowej skali (1 – niski/niska, 2 – średni/średnia, 3 – wysoki/wysoka). Następnie dla każdego działania zsumowano wyniki oraz podzielono przez liczbę wskazań. W taki sposób każdemu działaniu przypisano priorytet i wykonalność wyrażone liczbowo (średnia arytmetyczna). Kolorem zielonym w tabeli zaznaczono działania o najwyższym priorytecie lub/i najwyższej wykonalności. Dla każdego z obszarów, w zależności od liczby działań, wskazano od 1 do 3 najbardziej priorytetowych działań (lub/i o najwyższej wykonalności).

1. Planowanie przestrzenne w sposób zmniejszający zapotrzebowanie na transport

DZIAŁANIA	PRIORYTET (średnia punktacja)	WYKONALNOŚĆ (średnia punktacja)
1. Zapewnienie mieszkańcom obszarów oddalonych od centrum miasta/ siedziby gminy możliwości realizacji podstawowych potrzeb w określonych instytucjach, tj.: szkoły, przedszkola, ośrodki zdrowia i inne podstawowe usługi publiczne, bez konieczności korzystania z samochodu.	2,87	1,37
2. Stworzenie systemu zachęt dla przedsiębiorców, aby tworzyli na osiedlach różnego rodzaju sklepy i punkty usługowe, nie należy przy tym zapominać o terenach rekreacyjnych, zieleni i sprawnym transporcie.	2,37	2
3. Współpraca międzygminna przy planowaniu terenów pod cele mieszkaniowe: ważne, by umożliwić przemieszczanie się przyszłym	2,75	2,25

lokatorom bez konieczności korzystania z samochodu.		
4. Ujęcie w MPZP sposobu użytkowania wszystkich rejonów Olsztyna i Gmin MOF, ze wskazaniem na obszary przeznaczone m. in. na mieszkania, usługi, obiekty handlowe, przemysł, drogi, zielen, rekreację.	2,37	2
5. Współpraca z deweloperami i mieszkańcami w zakresie lokalizacji nowych obiektów mieszkalnych, usługowych, produkcyjnych na terenie już zabudowanym i ich obsługi transportowej.	2,12	1,87
6. Planowanie inwestycji (zwłaszcza budynków mieszkalnych) na obszarach z istniejącą infrastrukturą transportu zbiorowego (łatwym do niej dostępem).	2,5	2,37
7. Współpraca międzygminna w zakresie układu komunikacyjnego (w tym przebiegu sieci dróg krajowych, powiatowych, linii kolejowych) zapewniająca zrównoważony rozwój obszaru oraz ciągłość dróg dla rowerów i transportu zbiorowego.	2,75	2,25
8. Budowa wygodnych i bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych wzdłuż dróg, w szczególności na obszarze gmin MOF Olsztyna.	2,12	2,62
9. Lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej w zaplanowanej odległości od miejsc zamieszkania, akceptowalnej dla mieszkańców.	2,37	2,62
10. Lokalizowanie centrów przesiadkowych w miejscach, do których można dojechać łatwo/szybko transportem indywidualnym. Należy oferować odpowiednią częstotliwość kursowania środków transportu zbiorowego (w szczególności kolejowego) i dogodne warunki parkowania własnego pojazdu (samochodu lub roweru).	3	1,5

**2. Zintegrowana polityka parkingowa w MOF Olsztyna,
w tym logistyka miejska**

DZIAŁANIA	PRIORYTET (średnia punktacja)	WYKONALNOŚĆ (średnia punktacja)
1. Uporządkowanie parkowania w centrum Olsztyna oraz na centralnych terenach gmin; zagospodarowanie obszarów dzikiego parkowania na	2,5	2

potrzeby mieszkańców oraz w celu rozwoju zieleni przyulicznej.		
2. Poprawa działania strefy płatnego parkowania	2,12	2,5
3. Zmniejszanie uciążliwości ruchu towarowego i dostaw dla mieszkańców.	2,37	1,87
4. Budowa parkingów rowerowych i samochodowych przy głównych przystankach komunikacji zbiorowej.	3	2,37
5. Dalszy rozwój komputerowego systemu zarządzania ruchem drogowym (tzw. ITS).	2,37	2,5

3. Zrównoważona turystyka w MOF Olsztyna

DZIAŁANIA	PRIORYTET (średnia punktacja)	WYKONALNOŚĆ (średnia punktacja)
1. Współpraca międzygminna w celu rozwoju turystyki kamperowej w MOF Olsztyna i wypracowanie spójnej siatki miejsc parkingowych przeznaczonej do tego celu.	2,25	1,87
2. Wsparcie gmin w tworzeniu miejsc dla kamperów poprzez uzbrojenie działek (miejsc parkingowych) w media oraz doprowadzenie do nich transportu zbiorowego oraz dróg dla rowerów.	2	1,75
3. Doprowadzenie transportu zbiorowego oraz dróg dla rowerów do najistotniejszych atrakcji turystycznych w MOF Olsztyna.	2,75	2,87

4. Obniżenie emisyjności transportu samochodowego w MOF Olsztyna

DZIAŁANIA	PRIORYTET (średnia punktacja)	WYKONALNOŚĆ (średnia punktacja)
1. Współpraca międzygminna w zakresie budowy spójnej sieci publicznych punktów ładowania samochodów elektrycznych, co ma zapewnić możliwość dogodnego poruszania się samochodami elektrycznymi po terenie MOF Olsztyna.	1,75	2
2. Promowanie korzystania z samochodów o napędzie elektrycznym.	1,87	1,75

3. Stworzenie zachęt dla komercyjnych operatorów wypożyczenia elektrycznych samochodów, hulajnóg czy rowerów.	2,5	2,25
---	-----	------

5. Rozwój przyjaznej infrastruktury rowerowej i pieszej – integracja, bezpieczeństwo ruchu, zmniejszenie ruchu samochodowego w centrach

DZIAŁANIA	PRIORYTET (średnia punktacja)	WYKONALNOŚĆ (średnia punktacja)
1. Wyprowadzanie ruchu samochodowego z centrów miast i gmin poprzez wsparcie budowy obwodnic.	2,75	1,5
2. Zwiększenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego (przede wszystkim pieszych i rowerzystów).	3	2,62
3. Adaptacja olsztyńskich standardów projektowania infrastruktury pieszej i rowerowej do potrzeb realizacyjnych na terenie pozostałych gmin MOF Olsztyna. ²	2,37	2,5
4. Rozwój infrastruktury pieszej w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz komfortu poruszania się.	2,62	2,23
5. Budowa lub poprawa komfortu punktowej infrastruktury pieszej (np. wyniesione, doświetlone przejścia dla pieszych, azyle).	3	2,62
6. Priorytet dla pieszych w centrum Olsztyna i innych miejscowościach MOF – wprowadzanie stref uspokojonego ruchu.	2,37	2,12
7. Utworzenie kompleksowych i komfortowych ciągów tras rowerowych dla ruchu codziennego i rekreacyjnego (np. uzupełnianie luk w istniejących trasach, dobudowywanie lub wydzielanie tras rowerowych wzdłuż dróg).	2,75	2,37
8. Budowa lub poprawa komfortu punktowej infrastruktury rowerowej (np. parkingi, przejazdy dla rowerzystów, wiaty, stacje naprawcze).	2,25	2,25
9. Odtworzenie i rozwój systemu Olsztyńskiego Roweru Miejskiego na terenie gmin MOF Olsztyna pod kątem podróży codziennych i turystycznych.	2,75	2,25

² Treść działania wymaga doprecyzowania, obecnie w Olsztynie nie ma takich standardów, ale ich opracowanie i przyjęcie dla całego MOF wydaje się zasadne. Uczestnicy konsultacji opowiadali się właśnie za powstaniem takich standardów i ich wdrożeniem w MOF. Należy również przy tym działaniu uwzględnić dyskusje i prace nad ogólnopolskimi standardami pieszymi, toczącymi się obecnie.

6. Rozwój spójnego systemu transportu publicznego

DZIAŁANIA	PRIORYTET (średnia punktacja)	WYKONALNOŚĆ (średnia punktacja)
1. Budowa nowych i dostosowanie przebiegu obecnych tras linii tramwajowych i autobusowych do potrzeb mieszkańców całego MOF Olsztyna.	2,62	1,62
2. Dostosowanie częstotliwości kursowania transportu publicznego do potrzeb mieszkańców określonego obszaru MOF Olsztyna.	2,87	2,5
3. Wdrożenie taboru zeroemisyjnego (zakup, utrzymanie, itd.).	2,12	1,5
4. Dostosowanie systemu taryfowo-biletowego transportu publicznego do potrzeb mieszkańców MOF Olsztyna – wdrożenie wspólnego biletu aglomeracyjnego.	3	2,62
5. Ujednolicenie i wprowadzenie wspólnej, innowacyjnej informacji pasażerskiej dla całego MOF – wspólna strona internetowa z rozkładami dla całego MOF.	2,37	2,87
6. Kontynuacja budowy parkingów rowerowych i samochodowych oraz węzłów przesiadkowych w ramach budowy spójnego systemu transportu publicznego.	2,75	1,62
7. Utworzenie szybkiej i niezawodnej kolei metropolitalnej.	2,25	1,12
8. Budowa buspasów na odcinkach dróg o zwiększonej kongestii (korki).	2,12	1,37

7. Promocja i edukacja dla publicznego transportu zbiorowego i mobilności aktywnej

DZIAŁANIA	PRIORYTET (średnia punktacja)	WYKONALNOŚĆ (średnia punktacja)
1. Działania w zakresie promocji i edukacji odnoszące się do różnych sposobów przemieszczania się.	2,12	2,87
2. Budowanie nawyków korzystania z przyjaznych środowisku środków transportu – promocja przy	2,62	2,75

użyciu nowoczesnych narzędzi marketingowych (np. działania lojalnościowe, rywalizacja).		
3. Promocja ruchu pieszego w centrach miast i ośrodkach MOF.	2,37	2,5
4. Promocja ruchu rowerowego skierowana również do seniorów i rodziców.	2	2,5
5. Działania edukacyjne dotyczące bezpiecznego przemieszczania się dla różnych grup uczestników ruchu drogowego.	2,62	2,75

8. Partnerstwo w organizowaniu i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym w MOF Olsztyna

DZIAŁANIA	PRIORYTET (średnia punktacja)	WYKONALNOŚĆ (średnia punktacja)
1. Powołanie grupy roboczej ds. zrównoważonej mobilności oraz zarządzania mobilnością w MOF Olsztyna, obejmującej przedstawicieli wszystkich gmin MOF.	2,5	2,25
2. Budowa wspólnego systemu informacji i monitoringu.	2	2
3. Współpraca z powiatami ościennymi w stosunku do MOF Olsztyna.	2	2
4. Witryna poświęcona mobilności miejskiej jako platforma kontaktu z mieszkańcami gmin MOF.	1,75	2,5
5. Regularne badanie opinii i zachowań mieszkańców na temat mobilności w gminach MOF.	2,25	2,75

2.4 Ankieta

W ramach konsultacji została przygotowana ankieta. Wypełniały ją zarówno osoby uczestniczące w spotkaniach, jak i te, które nie mogły brać w nich udziału, a chciały wyrazić swoją opinię. W ankiecie, w oparciu o 5-stopniową skalę (1 – najniższy, 5 – najwyższy) mieszkańcy i interesariusze zaznaczali priorytet. Im wyższa liczba punktów, tym wyższy priorytet. Wypełniono 67 ankiet. Kolorem zielonym zaznaczono działania o najwyższym priorytecie. Dla każdego z obszarów, w zależności od liczby działań, wskazano od 1 do 3 najbardziej priorytetowych działań.

1. Planowanie przestrzenne w sposób zmniejszający zapotrzebowanie na transport

DZIAŁANIA	ŚREDNIA PUNKTACJA
1. Zapewnienie mieszkańcom obszarów oddalonych od centrum miasta/ siedziby gminy możliwości realizacji podstawowych potrzeb w instytucjach, np.: szkoły, przedszkola, ośrodki zdrowia i inne podstawowe usługi publiczne, bez konieczności korzystania z samochodu.	2,46
2. Stworzenie systemu zachęt dla przedsiębiorców, aby tworzyli na osiedlach różnego rodzaju sklepy i punkty usługowe, nie należy przy tym zapominać o terenach rekreacyjnych, zieleni i sprawnym transporcie.	1,95
3. Współpraca międzygminna przy planowaniu terenów pod cele mieszkaniowe w sposób umożliwiający przemieszczanie się przyszłych lokatorów bez konieczności korzystania z samochodu.	2,31
4. Objęcie planami sposobu użytkowania wszystkich rejonów Olsztyna i Gmin MOF, wskazanie obszarów przeznaczonych m.in. na mieszkania, usługi, obiekty handlowe, przemysł, drogi, zieleni, rekreację.	2,10
5. Współpraca z deweloperami i mieszkańcami w zakresie lokalizacji nowych obiektów mieszkalnych, usługowych, produkcyjnych na terenie już zabudowanym i ich obsługi transportowej.	1,79
6. Planowanie inwestycji (zwłaszcza budynków mieszkalnych) na obszarach z istniejącą infrastrukturą transportu zbiorowego (łatwym do niej dostępem).	2,09
7. Współpraca międzygminna w zakresie układu komunikacyjnego (w tym: przebiegu sieci dróg krajowych, powiatowych, linii kolejowych) zapewniający zrównoważony rozwój obszaru oraz ciągłość dróg dla rowerów i transportu zbiorowego.	2,16
8. Budowa wygodnych i bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych wzdłuż dróg, w szczególności na obszarze gmin MOF Olsztyna.	2,37
9. Lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej, w odpowiednio zaplanowanej i akceptowalnej dla mieszkańców odległości od ich miejsca zamieszkania.	4,42
10. Lokalizowanie centrów przesiadkowych w miejscach umożliwiających szybki/ łatwy dojazd transportem indywidualnym, odpowiednia częstotliwość kursowania transportu zbiorowego (w szczególności kolejowego) i dogodne warunki zaparkowania swojego pojazdu (samochodu lub roweru).	4,12

2. Zintegrowana polityka parkingowa w MOF Olsztyna, w tym logistyka miejska

DZIAŁANIA	ŚREDNIA PUNKTACJA
1. Uporządkowanie parkowania w centrum Olsztyna oraz na terenach centralnych gmin – zagospodarowanie obszarów dzikiego parkowania na potrzeby mieszkańców oraz w celu rozwoju zieleni przyulicznej.	3,85
2. Poprawa działania strefy płatnego parkowania.	3,58
3. Zmniejszenie uciążliwości ruchu towarowego i dostaw dla mieszkańców.	3,51
4. Budowa parkingów rowerowych i samochodowych przy głównych przystankach komunikacji zbiorowej.	4,01
5. Dalszy rozwój komputerowego systemu zarządzania ruchem drogowym (tzw. ITS).	3,61

3. Zrównoważona turystyka w MOF Olsztyna

DZIAŁANIA	ŚREDNIA PUNKTACJA
1. Współpraca międzygminna w celu rozwoju turystyki kamperowej w regionie i wypracowanie spójnej siatki miejsc parkingowych przeznaczonych do tego celu.	3,01
2. Wsparcie gmin w tworzeniu miejsc dla kamperów poprzez uzbrojenie działek (miejsc parkingowych) w media oraz doprowadzenie do nich transportu zbiorowego i dróg dla rowerów.	2,94
3. Doprowadzenie transportu zbiorowego oraz dróg dla rowerów do najistotniejszych atrakcji turystycznych w MOF Olsztyna.	4,28

4. Obniżenie emisyjności transportu samochodowego w MOF Olsztyna

DZIAŁANIA	ŚREDNIA PUNKTACJA
1. Współpraca międzygminna w zakresie budowy spójnej sieci publicznych punktów ładowania samochodów elektrycznych, w celu dogodnego poruszania się samochodem elektrycznym po terenie całego MOF Olsztyna.	3,33
2. Promocja korzystania z samochodów o napędzie elektrycznym.	3,15
3. Stworzenie systemu zachęt dla komercyjnych operatorów systemów wypożyczania elektrycznych samochodów, hulajnóg czy rowerów.	3,55

5. Rozwój przyjaznej infrastruktury rowerowej i pieszej - integracja, bezpieczeństwo ruchu, zmniejszenie ruchu samochodowego w centrach

DZIAŁANIA	ŚREDNIA PUNKTACJA
1. Wyprowadzanie ruchu samochodowego z centrów miast i gmin, poprzez wsparcie budowy obwodnic.	4,31
2. Zwiększenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego (przede wszystkim pieszych i rowerzystów).	4,51
3. Adaptacja olsztyńskich standardów projektowania infrastruktury pieszej i rowerowej do potrzeb realizacyjnych na terenie pozostałych gmin MOF Olsztyna.	4,10
4. Rozwój infrastruktury pieszej w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz komfortu poruszania się.	4,43
5. Budowa lub poprawa komfortu punktowej infrastruktury pieszej (np. wyniesione, doświetlone przejścia dla pieszych, azyle).	4,51
6. Priorytet dla pieszych w centrum Olsztyna i innych miejscowościach MOF - wprowadzanie stref uspokojonego ruchu.	3,64
7. Utworzenie kompleksowych i komfortowych ciągów tras rowerowych przeznaczonych do ruchu codziennego i rekreacyjnego (np. uzupełnianie luk w istniejących trasach, dobudowywanie lub wydzielanie tras rowerowych wzdłuż dróg).	4,40
8. Budowa lub poprawa komfortu punktowej infrastruktury rowerowej (np. parkingi, przejazdy dla rowerzystów, wiaty, stacje naprawcze).	3,98
9. Odtworzenie i rozwój systemu Olsztyńskiego Roweru Miejskiego na teren gmin MOF Olsztyna, pod kątem podróży codziennych i turystycznych.	4,12

6. Rozwój spójnego systemu transportu publicznego

DZIAŁANIA	ŚREDNIA PUNKTACJA
1. Budowa nowych i dostosowanie przebiegu obecnych tras linii tramwajowych i autobusowych do potrzeb mieszkańców całego MOF Olsztyna.	3,79
2. Dostosowanie częstotliwości kursowania transportu publicznego do potrzeb mieszkańców danego obszaru MOF Olsztyna.	4,24
3. Wdrożenie taboru zeroemisyjnego (zakup, utrzymanie, itd.).	3,37
4. Dostosowanie systemu taryfowo-biletowego transportu publicznego do potrzeb mieszkańców MOF Olsztyna – wdrożenie wspólnego biletu aglomeracyjnego.	3,63
5. Ujednolicenie i wprowadzenie wspólnej, innowacyjnej informacji pasażerskiej dla całego MOF – wspólna strona internetowa z rozkładami.	4,19

6. Kontynuacja budowy parkingów rowerowych i samochodowych oraz węzłów przesiadkowych w ramach budowy spójnego systemu transportu publicznego.	3,91
7. Utworzenie szybkiej i niezawodnej kolei metropolitalnej.	3,21
8. Budowa buspasów na odcinkach dróg o zwiększonej kongestii (korki).	3,73

7. Promocja i edukacja dla publicznego transportu zbiorowego i mobilności aktywnej

DZIAŁANIA	ŚREDNIA PUNKTACJA
1. Działania w zakresie promocji i edukacji odnoszących się do różnych sposobów przemieszczania się.	3,52
2. Budowanie nawyków korzystania z przyjaznych środowisku środków transportu przy użyciu nowoczesnych narzędzi marketingowych (np. działania lojalnościowe, rywalizacja).	3,69
3. Promocja ruchu pieszego w centrach miast i ośrodkach MOF.	3,57
4. Promocja ruchu rowerowego skierowana również do seniorów i rodziców.	3,91
5. Działania edukacyjne dotyczące bezpiecznego przemieszczania się dla różnych grup uczestników ruchu drogowego.	4,31

Dodatkowe opinie

W trakcie konsultacji mieszkańcy zgłaszali dodatkowe opinie i uwagi:

- Włączenie seniorów w konsultacje społeczne dotyczące mobilności.
- Przeprowadzenie analizy dot. odległości przystanków od miejsc zamieszkania i postawienie ławek w miejscach, gdzie dystanse do przystanków czy kluczowych usług (np. związanych ze zdrowiem) są najdłuższe; seniorom niekiedy trudno jest pokonać całą odległość na piechotę bez odpoczynku.
- Zwrócenie uwagi kierowcom komunikacji zbiorowej na konieczność ograniczenia ostrego hamowania i dynamicznych manewrów.
- Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych poprzez lepsze oznakowanie.
- Poprawa oznakowania ciągów pieszych i rowerowych w czasie remontów i budów.
- Edukacja młodzieży w zakresie wsparcia seniorów w mobilności.
- Mała realność planowania przestrzennego wspólnie przez gminy MOF; każda gmina zabiega o nowych mieszkańców, stąd będzie za wszelką cenę dążyła do wygospodarowania nowych miejsc na zabudowę mieszkaniową.

- Budowa nowych dróg w obecnym ZIT spowodowała jeszcze większe „rozlanie” miasta; nowe drogi determinują nowe działki pod zabudowę mieszkaniową; szczególnie w okresie pandemii popularne stało się mieszkanie poza miastem (dom z ogródkiem); budowa nowej infrastruktury drogowej wzmacnia ten trend.
- Problemem jest postrzeganie prawa własności jako nieograniczonego prawa korzystania ze swojego terenu i możliwości jego zabudowy; lokalizowanie zarówno usług podstawowych, jak również tych związanych z mobilnością musi mieć ekonomiczne uzasadnienie.
- Należy za wszelką cenę uświadamiać mieszkańców, że nigdy nie znajdzie się dość miejsca, by pomieścić wszystkie samochody w centrum miasta; a takie jest w dużej mierze oczekiwanie, szczególnie mieszkańców gmin ościennych.
- Elektromobilność co do zasady to bardzo słuszna idea; wątpliwe jest jednak, aby zasobność portfeli mieszkańców MOF pozwalała na szybki wzrost liczby samochodów elektrycznych; dodatkowym czynnikiem zniechęcającym są gwałtownie rosnące ceny energii.
- Nie można zbudować obwodnicy „wszystkiego”; niezbędna jest również infrastruktura przystankowa w odpowiednich izochronach dojazdu – w celu wspierania mobilności pieszej.
- Odpowiednia odległość do przystanków transportu zbiorowego, atrakcyjna (możliwa do pokonania w komfortowy sposób) dla każdego, jest, poza ofertą rozkładową, niezbędna do tworzenia wysokiej jakości systemu takiego transportu.
- Potrzeba ambasadorów transportu publicznego, pieszego czy rowerowego: lokalnych znanych osób, które dadzą dobry przykład.
- Wprowadzanie rozwiązań dla osób z niepełnosprawnościami, w tym dla osób niewidomych/ niedowidzących; wiele z tych rozwiązań można wprowadzić w prosty sposób i przy niskich nakładach finansowych, to m.in.: podgrzewane przyciski otwierające drzwi i sygnalizujące (np. zatrzymanie na żądanie); różnicowanie w kolorystyce i stosowanie kontrastów np. żeby czarny przycisk nie był na czarnym czy szarym tle; odpowiednie oznaczenia i informacje głosowe.
- Prowadzenie konsultacji społecznych dotyczących transportu i mobilności z różnymi grupami, w tym z osobami z niepełnosprawnościami; docieranie do tych grup i zachęcenie ich do udziału w konsultacjach.
- Wprowadzenie rozwiązań ułatwiających osobom z niepełnosprawnościami przesiadanie się między liniami i środkami transportu.
- Wprowadzenie, tam gdzie brakuje, sygnalizacji dźwiękowej na przejściach dla pieszych.

- Uporządkowanie kwestii e-hulajnóg, zostawianych w przypadkowych miejscach i często zagrażających osobom mającym trudności z przemieszczaniem się, np. poprzez budowę odpowiednich miejsc parkingowych dla tego typu pojazdów.
- Przywrócenie roweru miejskiego i, w ramach tej usługi, udostępnienie: rowerów trójkołowych, przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami, tandemów, rowerów typu cargo.
- Przeanalizowanie, w jaki sposób na przystankach funkcjonują piloty dla osób niewidzących/ niedowidzących – obecnie są dostępne tylko dla mieszkańców Olsztyna; warto wprowadzić tego typu rozwiązanie dla całego MOF i zwiększyć dostępność pilotów.
- Wprowadzenie informacji dźwiękowej w środkach transportu: to ważne z perspektywy osób z niepełnosprawnościami oraz turystów/ osób nieznających MOF.
- Właściwie brak w MOF ścieżek naprowadzających, jeśli występują sporadycznie, to mają ten sam kolor, a powinny być kontrastowe.
- Weryfikacja obecnych miejsc P&R.
- Nie ma konieczności wprowadzania w Olsztynie stref ruchu uspokojonego, ponieważ jest tu spokojnie.
- Inwentaryzacja miejsc z ruchem uspokojonym, przeprowadzenie analizy i rozszerzanie/ wprowadzanie nowych miejsc z ruchem uspokojonym.
- Rozbudowa obwodnicy Olsztyna.
- Wprowadzanie skrzyżowań równorzędnych tam, gdzie to możliwe.
- Nie ma potrzeby przywracania roweru miejskiego ze względu na wysokie koszty oraz stały wzrost liczby rowerów wśród użytkowników indywidualnych.
- Tworzenie bezpiecznych miejsc parkingowych dla rowerów.
- Wprowadzenie ograniczeń dla wjazdu samochodów.

4. Rekomendacje dla PZMM MOF Olsztyna

Uczestnicy II etapu konsultacji nie mieli większych uwag do zaprezentowanych obszarów i działań, które mają stać się podstawą PZMM. Żadne działanie nie zostało uznane za całkowicie zbędne lub niezgodne z potrzebami choćby części mieszkańców MOF. Najbardziej priorytetowe są działania związane z integracją i rozwojem transportu publicznego, bezpieczeństwem oraz ruchem rowerowym – w tych kategoriach poszczególne działania uzyskały najwyższe średnie. Z drugiej strony najwyższą wykonalność działań, zdaniem

uczestników, jest w obszarach: Promocja i edukacja oraz Planowanie przestrzenne, czyli takich, które wymagają niskich nakładów finansowych. Generalnie wykonalność była oceniana głównie poprzez koszty związane z danym działaniem: im większe koszty, tym niższa wykonalność, a tym samym – możliwość szybkiej realizacji. Drugim istotnym kryterium przy wskazywaniu wykonalności była potrzeba współpracy między gminami MOF i możliwość realizacji wspólnych inicjatyw.

Uczestnicy konsultacji uważają, że podstawą sprawnego systemu przemieszczania się w MOF powinna być ścisła współpraca wszystkich zainteresowanych gmin. Niestety, w opinii mieszkańców jest to mało realne, a partykularyzmy gminne są jedną z głównych barier w osiągnięciu tego celu. Wydaje się, że działania, które uzyskały wysoki stopień wykonalności, powinny być realizowane w pierwszej kolejności. Należy jednak pamiętać, że część uczestników nie ma pełnej wiedzy na temat wprowadzania konkretnych rozwiązań i związanych z tym kosztów, harmonogramu realizacji czy uwarunkowań prawnych. Dobrze to widać w obszarze Zintegrowana polityka parkingowa, gdzie działania uzyskały wysoką wykonalność, a w rzeczywistości wprowadzenie ich może wcale nie być takie proste.

Warto również zwrócić uwagę na dodatkowe opinie, które pojawiły się w trakcie tego etapu. Interesujące są zwłaszcza te dotyczące potrzeb seniorów oraz osób z niepełnosprawnościami, ponieważ nie pojawiły się one wcześniej w procesie projektowania PZMM, ani w *scoping report*, ani w Diagnostyce ani na I etapie konsultacji. Należy je włączyć w już istniejące i zaproponowane działania lub poszerzyć katalog działań. Większość postulatów ma charakter dostosowawczy i wydaje się być prosta do wdrożenia.

Dzięki II etapowi konsultacji udało się nie tylko zaproponować konkretną, dobrze zagregowaną listę działań, ale także uzyskać dla nich aprobatę ze strony uczestników i wskazać priorytety dla projektu PZMM, który będzie konsultowany na III etapie konsultacji w marcu 2022 r.