



**Diagnoza stanu istniejącego
i sytuacji mobilnościowej
w Miejskim Obszarze
Funkcjonalnym Olsztyna**



Unia Europejska
Fundusz Spójności



Dokument przygotowany przez:



TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE
Szamborski i Szelukowski S.J. ©
ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław,
e-mail: poczta@trako.com.pl
www.trako.com.pl

Zamawiający:



MIEJSKI
OBSZAR
FUNKCJONALNY
OLSZTYNA



Miasto Olsztyn
reprezentujące gminy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna

Urząd Miasta Olsztyna
Plac Jana Pawła II 1, 10-101 Olsztyn

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

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

Wrocław – Olsztyn, wrzesień 2021 r.



SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI	3	6.5	Polityka parkingowa	91
1. Wstęp	4	6.6	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	95
2. Ocena realizacji poprzedniego Planu Mobilności MOF Olsztyna z 2017 r.	6	6.7	Transport lotniczy	102
3. Uwarunkowania rozwoju mobilności w MOF Olsztyna.....	9	6.8	Transport wodny.....	104
3.1 Uwarunkowania demograficzne	10	7.	Zachowania, preferencje i oczekiwania komunikacyjne mieszkańców Olsztyna.....	105
3.2 Uwarunkowania społeczne	11	8.	Przegląd programów pilotażowych i dobrych praktyk dot. zrównoważonej mobilności	107
3.3 Uwarunkowania gospodarcze	14	8.1	Ruch pieszy i rowerowy	109
3.4 Uwarunkowania środowiskowe	17	8.2	Transport zbiorowy	113
3.6 Turystyka	22	8.3	Ruch samochodowy i logistyka	114
4. Zgodność obowiązujących polityk i dokumentów z zasadami zrównoważonego rozwoju	10	8.4	Parkingi i przestrzeń miejska	116
4.1 Kontekst europejski	26	9.	Programy oraz instrumenty finansowe możliwe do wykorzystania po 2021 r., przy realizacji planowanych działań	118
4.2 Kontekst krajowy	33	9.1	Poziom europejski	119
4.3 Kontekst regionalny	36	9.2	Poziom krajowy	122
4.4 Kontekst lokalny	39	9.3	Poziom regionalny	123
5. Analiza zagospodarowania przestrzennego MOF Olsztyna	50	9.4	Poziom lokalny	124
6. Analiza stanu transportu w MOF Olsztyna	60	10.	Podsumowanie.....	125
6.1 Transport zbiorowy.....	62	11.	Spis rysunków.....	127
6.2 Systemy transportu współdzielonego w Olsztynie.....	80	12.	Spis tabel.....	129
6.3 Transport własny.....	81			
6.4 Transport towarowy	88			

Wstęp





Opracowany w 2017 roku *Plan mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* jest dokumentem strategicznym samorządów tworzących Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna (zwany dalej MOF Olsztyna), tj. miasta Olsztyn wraz z otaczającymi je gminami: Barczewo, Dywity, Gietrzwałd, Jonkowo, Purda i Stawiguda. Rdzeń obszaru stanowi miasto Olsztyn otoczone ww. gminami (zwanymi dalej Gminami MOF) o podobnych cechach społeczno-gospodarczych, z których każda ciąży ku Olsztynowi.

Plan mobilności MOF Olsztyna uwzględnia odmienność cech rdzenia i okalającego go obszaru funkcjonalnego z uwzględnieniem indywidualnych cech poszczególnych gmin. Określa on niezbędne działania związane z realizacją obranej w tamtym czasie polityki mobilności. Obejmuje wszystkie zagadnienia związane z funkcjonującymi systemami transportowymi oraz przemieszczaniem się w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna różnymi formami transportu, tj.: pieszo,

rowerem, hulajnogą, transportem publicznym oraz samochodem. Wskazuje on trzy główne cele strategiczne:

- podniesienie jakości transportu zbiorowego i komunikacji drogowej,
- poprawę atrakcyjności przestrzeni oraz bezpieczeństwa,
- promocję i wsparcie racjonalnych wyborów transportowych.

Dlatego też istotna jest weryfikacja realizacji działań w odniesieniu do roku 2017 – roku bazowego, w ramach obranych celów strategicznych. Polega ona na cyklicznym monitoringu, który pomaga wskazywać konieczność dokonywania zmian w ich realizacji lub usunięcia działań zbędnych, czy dodania i realizacji nowych.

Prawidłowość funkcjonowania zapisów *Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* oraz realizacji działań w aspekcie mobilności miejskiej w MOF Olsztyna wymaga

także partycypacji społecznej. Przeprowadzone badania, konsultacje społeczne (w tym tzw. *scoping*) pozwalają zidentyfikować aktualne oczekiwania mieszkańców i kluczowych interesariuszy dotyczące mobilności w MOF Olsztyna, z uwzględnieniem mieszkańców Olsztyna i mieszkańców Gmin MOF. W efekcie można przeprowadzić analizę możliwych scenariuszy rozwoju oraz określić logikę zmiany na etapie przygotowania dokumentu.

Kluczowym efektem diagnozy oraz opracowanych potencjalnych scenariuszy działań będzie wypracowanie aktualnej wizji rozwoju zrównoważonej mobilności w MOF Olsztyna wraz z jej zaktualizowanymi celami. W konsekwencji *Plan mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* zostanie dostosowany do obecnych uwarunkowań, stanu prawnego, oczekiwań mieszkańców i interesariuszy, z wykorzystaniem nowych możliwości realizacji oraz określenia ram finansowania działań.

Ocena realizacji poprzedniego Planu Mobilności MOF Olsztyna z 2017 r.





Stan mobilności MOF Olsztyna w roku 2017 (roku bazowym *Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna do roku 2025*) już wskazywał na postępujący rozwój systemu transportu publicznego:

- już od roku 2015 funkcjonowała w Olsztynie sieć tramwajowa z trzema liniami,
- w roku 2015 w Olsztynie uruchomiony został system ITS¹,
- w Olsztynie funkcjonowały już wydzielone pasy dla autobusów i dla tramwajów oraz pasy tramwajowo-autobusowe,
- sukcesywnie powiększała się liczba nowych, ekologicznych i niskopodłogowych autobusów u Operatorów obsługujących linie komunikacji miejskiej i podmiejskiej, organizowanych przez Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie (ZDZiT),
- tylko w gminie Dywity funkcjonowała pierwsza (z obecnie funkcjonujących) komunikacja gminna organizowana na terenie MOF Olsztyna²,

- nie funkcjonowała infrastruktura transportu publicznego w postaci zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- ze względu na brak obwodnicy Olsztyna cały ruch tranzytowy przejeżdżał przez śródmieście i centrum miasta, co wraz z ruchem miejskim i lokalnym przyczyniało się do kongestii, zwiększonej emisji pyłów i hałasu oraz spadku poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd).

Jako najważniejsze zadania w zakresie rozwoju mobilności MOF Olsztyna w tamtym czasie zaplanowano:

- dalszy rozwój sieci tramwajowych poprzez tworzenie nowych tras oraz przedłużenia obecnych odcinków,
- realizację kolejnych wydzielonych pasów autobusowych oraz pasów tramwajowo-autobusowych,
- zakup nowych tramwajów oraz wymianę autobusów na niskoemisyjne,
- budowę zintegrowanych węzłów przesiadkowych,

- budowę parkingów P+R³, B+R⁴ oraz K+R⁵,
- dostosowywanie rozkładów jazdy do potrzeb pasażerów oraz synchronizację różnych linii,
- rozwój sieci tras rowerowych, w tym koncepcję roweru miejskiego,
- dalszą rozbudowę systemu ITS,
- integrację biletowo-taryfową w MOF Olsztyna,
- utworzenie stref ograniczonego ruchu (np. Tempo-30, woonerf),
- budowę nowych obwodnic.

Dziś można wyciągnąć wnioski, że elementy wskazane wówczas jako mocne strony i szanse, są nadal aktualne. Natomiast elementy tworzące słabe strony i zagrożenia zostały częściowo zniwelowane. Warte podkreślenia jest doprowadzenie do uruchomienia (zgodnie z ówczesnym planem) publicznego transportu zbiorowego na terenie czterech z sześciu Gmin MOF (organizowanego przez Gminy MOF oraz Olsztyn). Ta oferta przewozowa jest uzupełniana przez ofertę przewoźników prywatnych.

1 ITS – (Intelligent Transportation System) Inteligentny System Transportowy – system zarządzania ruchem.

2 Gminy MOF to gminy: Barczewo, Dywity, Gietrzwałd, Jonkowo, Purda, Stawiguda.

3 P+R – Park and Ride – podróż łączona auto – transport publiczny: (podjedź samochodem) i ZAPARKUJ (na parking) I JEDŹ DALEJ (transportem publicznym).

4 B+R – Bike and Ride – podróż łączona rower – transport publiczny: (podjedź rowerem) i ZAPARKUJ (na parking) I JEDŹ DALEJ (transportem publicznym).

5 K+R – Kiss and Ride – miejsce postoju krótkoterminowego (od 1 do maksymalnie 5 minut) przy przystanku komunikacyjnym, przeznaczone do podwiezienia lub odebrania samochodem osoby lub osób korzystających z transportu publicznego.



Dodatkowo wybudowanie południowej obwodnicy Olsztyna miało wpływ na cały układ drogowy i warunki transportowe Olsztyna i okolic, umożliwiło eliminację dużej części ruchu ciężarowego z centrum miasta oraz poprawiło obsługę podróży tranzytowych. Podwyższyła ona również atrakcyjność regionu i umożliwiła szybszy rozwój społeczno-gospodarczy⁶.

Do najważniejszych widocznych zmian według przyjętych wskaźników realizacji celów strategicznych ówczesnego planu należy zaliczyć:

- wzrost liczby punktualnych odjazdów tramwajów i autobusów w Olsztynie,
- wzrost liczby autobusów obsługujących komunikację miejską, podmiejską i gminną,
- wzrost liczby skrzyżowań z sygnalizacją świetlną z priorytetem (ITS) dla pojazdów komunikacji zbiorowej w Olsztynie,
- wzrost liczby przystanków z dynamiczną informacją pasażerską w Olsztynie,
- przyrost długości tzw. buspasów,
- wzrost corocznej liczby wżkm, sprzedanych biletów i liczby pasażerów,

- spadkowa tendencja zdarzeń i wypadków drogowych oraz liczby rannych i ofiar śmiertelnych,
- wzrost długości ścieżek rowerowych w MOF Olsztyna,

Nie odnotowano natomiast pożądaných zmian w następujących obszarach, ponieważ:

- nie wzrosła długość wydzielonych torowisk i pasów tramwajowo-autobusowych w Olsztynie,
- wzrastał wskaźnik motoryzacji w Olsztynie oraz w Powiecie Olsztyńskim,
- brak jest zintegrowanych węzłów przesiadkowych, parkingów P+R i K+R,
- funkcjonuje tylko niewielka liczba parkingów B+R.

Monitoring wskaźników był realizowany tylko częściowo (monitorowano tylko 25 z 52 wskaźników określonych w planie) i w zasadzie tylko przez Miasto Olsztyn – pozostałe Gminy MOF nie prowadziły badań w tym zakresie. Części wskaźników nie prowadzono w ogóle, ponieważ nie zostały zrealizowane elementy tworzące te wskaźniki. Należą do nich przede wszystkim niezrealizowane parkingi P+R i ruch z nimi

związany (samochody i transport publiczny), strefa Tempo-30 w Olsztynie, obniżanie negatywnego wpływu pojazdów na otoczenie (obniżanie poziomu hałasu komunikacyjnego), informacje statystyczne o infrastrukturze, liczba rowerzystów. Część z nich nie była prowadzona, ponieważ nie były też gromadzone lub zbierane odpowiednie dane (np. strefy uspokojonego ruchu, infrastruktura rowerowa i piesza). Dlatego też należałoby przeanalizować zasadność utrzymania danego wskaźnika i możliwości jego stałego monitorowania, lub wprowadzenie tylko takich, które są już obecnie prowadzone i monitorowane.

Realizacja powyższych celów poprzez wykonanie zaplanowanych zadań, została dokładniej opisana w kolejnych rozdziałach.

Reasumując, Gminy MOF w znacznej mierze wykonują przyjęte w roku 2017 cele strategiczne poprzez realizację wskazanych wówczas zadań – najczęściej wyrywkowo, a najmniej w zakresie inwestycji drogowych (głównie z powodu długiego czasu wykonywania dokumentacji projektowej i długotrwałej procedury uzyskiwania odpowiednich uzgodnień i decyzji).

⁶ Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej na poziom aktywności ekonomicznej w otaczających jednostkach terytorialnych, Warszawa, 30.11.2017 r.

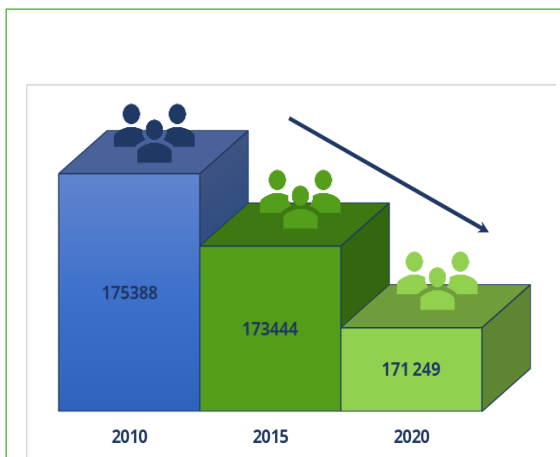
Uwarunkowania rozwoju mobilności w MOF Olsztyna





3.1 Uwarunkowania demograficzne

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego na koniec 2020 roku w Olsztynie zameldowanych było 171 249 tys. osób. Do danych oficjalnych należy dodać liczbę osób mieszkających, ale niezameldowanych w Olsztynie migrantów zarobkowych oraz studentów. Należy mieć na uwadze, że Olsztyn jest miastem rdzennym MOF Olsztyna, skupiającego 6 gmin ościennych o łącznej liczbie ludności (wraz z Olsztynem) ok. 235 850 tys. osób⁷. W MOF Olsztyna, podobnie jak ma to miejsce w innych obszarach funkcjonalnych większych miast w Polsce, rozpoznawalnym zjawiskiem jest przesuwanie się ciężaru demograficznego z miasta rdzenia do gmin ościennych. Zakłada się, na podstawie długoterminowych założeń na lata 2017-2030⁸, wyraźny trend spadkowy, który będzie się pogłębiać (wzrost liczby mieszkańców w MOF Olsztyna o 6 tys. osób w latach 2021-2030 przy jednoczesnym spadku liczby mieszkańców Olsztyna).



Rys. 3.1 Liczba mieszkańców Olsztyna (w osobach)

Źródło: GUS Bank Danych Lokalnych

Tab. 3.1 Struktura wiekowa ludności Olsztyna wraz z prognozą na rok 2030

Ludność w wieku (%):	2015	2020	2030
przedprodukcyjnym	16,7	17,1	16,1
produkcyjnym	63,0	59,4	57,6
poprodukcyjnym	20,3	23,5	26,3

Źródło: <https://stat.gov.pl/>

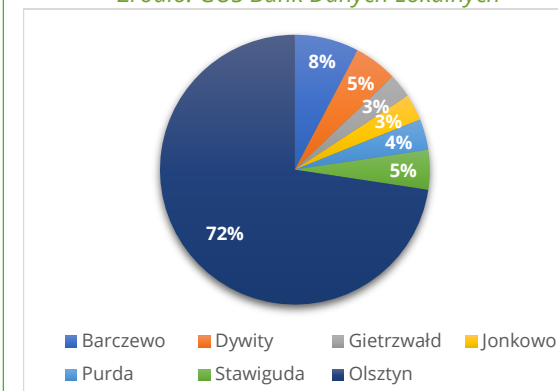
Jonkowo (7 495), Purda (8 743), Stawiguda (11 204) oraz Olsztyn (171 249). Stan na rok 2020.

⁸ Wszystkie dane dotyczące prognoz demograficznych pochodzą z opracowania pt. „Prognoza ludności gmin na



Rys. 3.2 Wzrost liczby mieszkańców w MOF Olsztyna (bez Olsztyna) w latach 2017-2018

Źródło: GUS Bank Danych Lokalnych



Rys. 3.3 Udział ludności gmin w populacji MOF Olsztyna – 2020 r.

Źródło: GUS Bank Danych Lokalnych

lata 2017-2030” przygotowanego przez GUS na podstawie danych na koniec 2016 rok.

⁷ Na podstawie GUS Bank Danych Lokalnych, suma mieszkańców gmin wchodzącego w skład MOF Olsztyna: Barczewo (18 142), Dywity (12 274), Gietrzwałd (6 743),



Mobilność mieszkańców MOF Olsztyna uwarunkowana jest bezpośrednio strukturą wiekową. Na skutek wydłużania się ludzkiego życia i poprawy jego jakości systematycznie rośnie liczba osób w wieku poprodukcyjnym, co

ściśle powiązane jest ze starzeniem się społeczeństwa.

Przyrost naturalny obecnie utrzymuje się na dodatnim poziomie, jednak prognozy demograficzne są mniej optymistyczne i

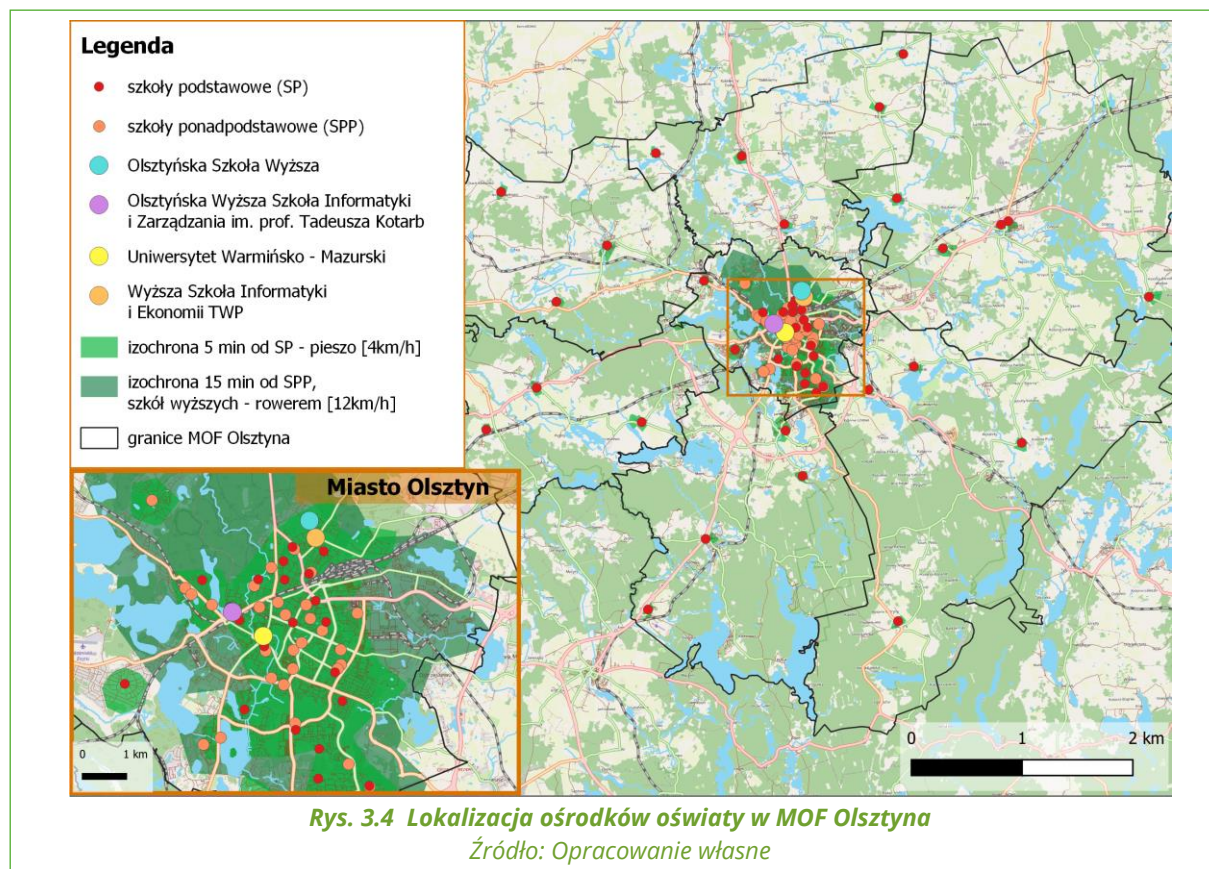
wskazują, że niewielki przyrost w gminach otaczających Olsztyn nie będzie równoważył znacznego zmniejszenia liczby urodzin w samym mieście-rdzeniu.

3.2 Uwarunkowania społeczne

W MOF Olsztyna zapewnione są możliwości edukacji na poziomie podstawowym, ponadpodstawowym i wyższym (w Olsztynie). Działa tam 5 uczelni, na których kształci się około 20 tyś. studentów codziennie przemieszczających się po mieście. Liczba studentów w 2019 roku, w porównaniu do danych z roku 2013 roku, wzrosła o 63%.

Największe uczelnie w stolicy Warmii i Mazur to:

- Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie;
- Olsztyńska Szkoła Wyższa im. Józefa Rusieckiego;
- Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania im. Prof. Tadeusza Kotarbińskiego
- Wyższa Szkoła Pedagogiczna i Zarządzania im. J. Korczaka w Warszawie Wydział Nauk Humanistyczno-Społecznych w Olsztynie;
- Gdańska Szkoła Wyższa Wydział Zamiejscowy w Olsztynie.





Największą uczelnią z dużym potencjałem naukowym jest Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, który w 2020 roku znalazł się na 26 pozycji wśród uczelni akademickich w rankingu przygotowanym przez Wydawnictwo Edukacyjne Perspektywy Press Sp. z o.o.

Na Uniwersytecie Warmińsko-Mazurski (UWM) uczy się 90% wszystkich studentów uczelni publicznych w Olsztynie⁹ (tj. około 18 tys). UWM zlokalizowany jest przede wszystkim na kampusie akademickim Kortowo, gdzie uczy się większość studentów, z kilkoma lokalizacjami w pozostałych częściach miasta (osiedle Komoran, Kościuszki, Podgrodzie, Redykajny). Pozostałe siedziby innych, niewielkich uczelni zlokalizowane są głównie na osiedlu: Podleśna oraz Nad Jeziorem Długim oraz w bliskim sąsiedztwie z centrum (Podgrodzie, Śródmieście) i ich studenci nie wykazują potrzeby przemieszczania się pomiędzy nimi.

W całym MOF Olsztyna funkcjonuje ok. 245 szkół i placówek oświatowych (samorządowych i niesamorządowych), a większość z nich zlokalizowana jest w samym Olsztynie (214 szkół, w tym 172 szkół ponadpodstawowych)¹⁰. Przedszkola, szkoły podstawowe, ponadpodstawowe, ośrodki wychowawcze funkcjonują na terenie całego miasta.

Współczynnik skolaryzacji, czyli poziomu powszechności szkolnictwa, ościennych Gmin MOF wskazuje, że uczniowie szkół podstawowych mieszkający poza granicami miasta odbywają naukę w szkołach w Olsztynie. Na Rys. 3.4 przedstawiono izochrony, które wyznaczają obszary o jednakowej osiągalności czasowej - 5 minut pieszo od szkół podstawowych znajdujących się w MOF Olsztyna oraz 15 minut jazdy rowerem od szkół ponadpodstawowych oraz wyższych zlokalizowanych w Olsztynie (na terenie Gmin MOF, takowe nie są zlokalizowane). Z analizy wynika, że prawie 70% zabudowy (3,5 km²) Olsztyna znajduje się w obrębie izochrony 5 minut dojścia pieszego do szkół podstawowych (Olsztyn jest objęty rejonizacją tychże placówek). W Gminach MOF, z racji rozległości obszarów poszczególnych gmin, a w konsekwencji dużych odległości do szkół podstawowych, gminy zapewniają uczniom dowóz do nich dedykowanymi autobusami.

Natomiast w zasięgu 15 minut od szkół ponadpodstawowych i wyższych znajduje się, aż 95% całej zabudowy Olsztyna (4,2 km²).

Olsztyn jako główne miasto MOF Olsztyna skupia wiele obiektów rangi państwowej i samorządowej. Większość z nich zlokalizowana

jest w centrum miasta lub jego najbliższym sąsiedztwie. Na terenie MOF Olsztyna działa więcej organizacji pozarządowych w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców, niż wynosi średnia krajowa. Niemalże 90% tych organizacji funkcjonuje w samym Olsztynie. W 5 na 7 gmin wchodzących w skład MOF Olsztyna (2020 rok) działają też rady organizacji pozarządowych (w 2011 roku było ich tylko 2).

W stolicy Warmii i Mazur obserwuje się największą koncentrację zakładów ponadpodstawowej opieki zdrowotnej. W Olsztynie dostępnych jest 7 publicznych placówek, w tym 3 specjalistyczne oddziały ratunkowe (spośród 11 w województwie - dziecięcy, wojewódzki oraz gruźlicy i chorób płuc). Razem posiadają 30 łóżek na SOR. Jeden z nich, szpital dziecięcy, posiada Centrum Urazowe dla Dzieci. Jest to jedna z 10 takich placówek z pełnym wyposażeniem w leczeniu obrażeń u osób do 18 roku życia. W MOF Olsztyna funkcjonują 4 miejsca nocnej i świątecznej opieki zdrowotnej, a w całym regionie jest ich 28¹¹. Poza szpitalami, w Olsztynie dostępne są przychodnie specjalistyczne świadczące bezpośrednią pomoc lekarską znajdujące się w bliskim sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych.

⁹ Stat.gov.pl, Studenci według województw i uczelni, stan na 2019 rok.

¹⁰ Diagnoza strategiczna - MOF Olsztyna 2020.

¹¹ <https://www.nfz-olsztyn.pl/pacjent/naratunek/nocna-i-swiateczna-opieka-zdrowotna/>



MOF Olsztyn posiada spójną tożsamość kulturową. Przejawia się ona w zabytkach architektury, dziedzictwie kulinarnym, muzyce ludowej, tradycjach regionu, o czym świadczy chociażby specyficzna nomenklatura jezior, rzek i wsi. Organizowane jest tu wiele wydarzeń kulturowych o charakterze folklorystycznym, związanych z promowaniem rękodzieła, muzyki ludowej, czy kuchni regionalnej. Gmina

Gietrzwałd wyróżnia się na tle pozostałych – jest ważnym punktem pielgrzymkowym na mapie kraju (jedyne oficjalnie uznane miejsce objawień maryjnych).

Miejski Ośrodek Kultury w Olsztynie jest zaangażowany w animację lokalnego życia kulturalnego mieszkańców. Celem jest tworzenie kultury: dla młodych i z młodymi, dla

starszych i ze starszymi. Realizuje w tym celu programy¹²:

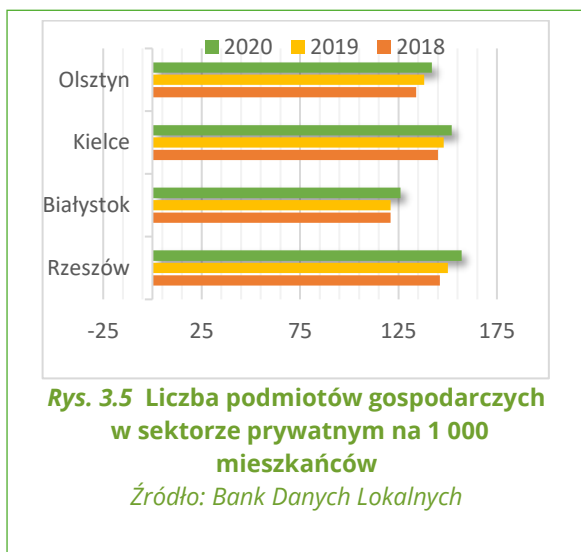
- Laboratorium Sztuk Wysokich,
- Spichlerz Piastowska 13,
- Muzeum Nowoczesności,
- Olsztyńska Unia Kultury,
- Północne Partnerstwo Kaowców,
- Kierunek: Stare Miasto!

¹² <https://www.mok.olsztyn.pl/o-nas>



3.3 Uwarunkowania gospodarcze

Olsztyn, będący głównym ośrodkiem MOF Olsztyna, najczęściej porównywany pod względem gospodarczym jest z trzema miastami Polski Wschodniej (Białymstokiem, Kielcami i Rzeszowem). Wartość wskaźnika przedsiębiorczości (w roku 2020 wynosił 142) sytuuje miasto Olsztyn w drugiej połowie zestawienia dużych miast w Polsce. Natomiast wśród stolic Polski Wschodniej miasto zajmuje 3 pozycję pod względem liczby prywatnych podmiotów gospodarczych na 1 000 mieszkańców.



Jeszcze lepiej wypada liczba przedsiębiorstw na 10 tys. mieszkańców MOF Olsztyna, która w 2019 roku wzrosła o 2 132 firmy w porównaniu z rokiem 2013¹³.

Na terenie MOF Olsztyna zlokalizowane są firmy (z branży samochodowej), których przychody kształtują się na poziomie powyżej 250 mln zł. Należą do nich:

- Inter Land sp. z o.o. sp. k.,
- Auto Land Polska SA,
- DBK sp. z o.o.
- Michelin Polska sp. z o. o.,

Wśród firm z przychodami od 50 do 250 mln zł znajduje się:

- Hama Polska sp. z o.o.,
- Benepol sp. z o.o.

Natomiast pośród firm o przychodzie od 5 do 50 mln zł plasują się:

- Przedsiębiorstwo Budowlane Witka sp. z o.o. – zlokalizowane w Olsztynie,
- Labo Clinic sp. z o.o. sp. k.,
- Pedbud Invest sp. z o.o. – Gutkowo.

Olsztyn jest głównym ośrodkiem przemysłu oponiarskiego (fabryka opon Michelin Polska), drzewnego i meblarskiego oraz spożywczego – Grupa Indykpol, Grupa Polmlek, Browar Kormoran.

W województwie warmińsko-mazurskim funkcjonują tzw. klastry – skoncentrowane grupy przedsiębiorstw i instytucji. W samym Olsztynie jest ich cztery.

- Klaster Mleczarski,
- Stowarzyszenie Regionalnych Browarów Polskich,
- Mazurski Klaster Turystyczny,
- Mazurskie Okna.

Skupiają one zarówno przedsiębiorców jak i jednostki naukowe – Uniwersytet Warmiński prowadzi kierunki studiów skoncentrowane na specjalizację tych klastrów.

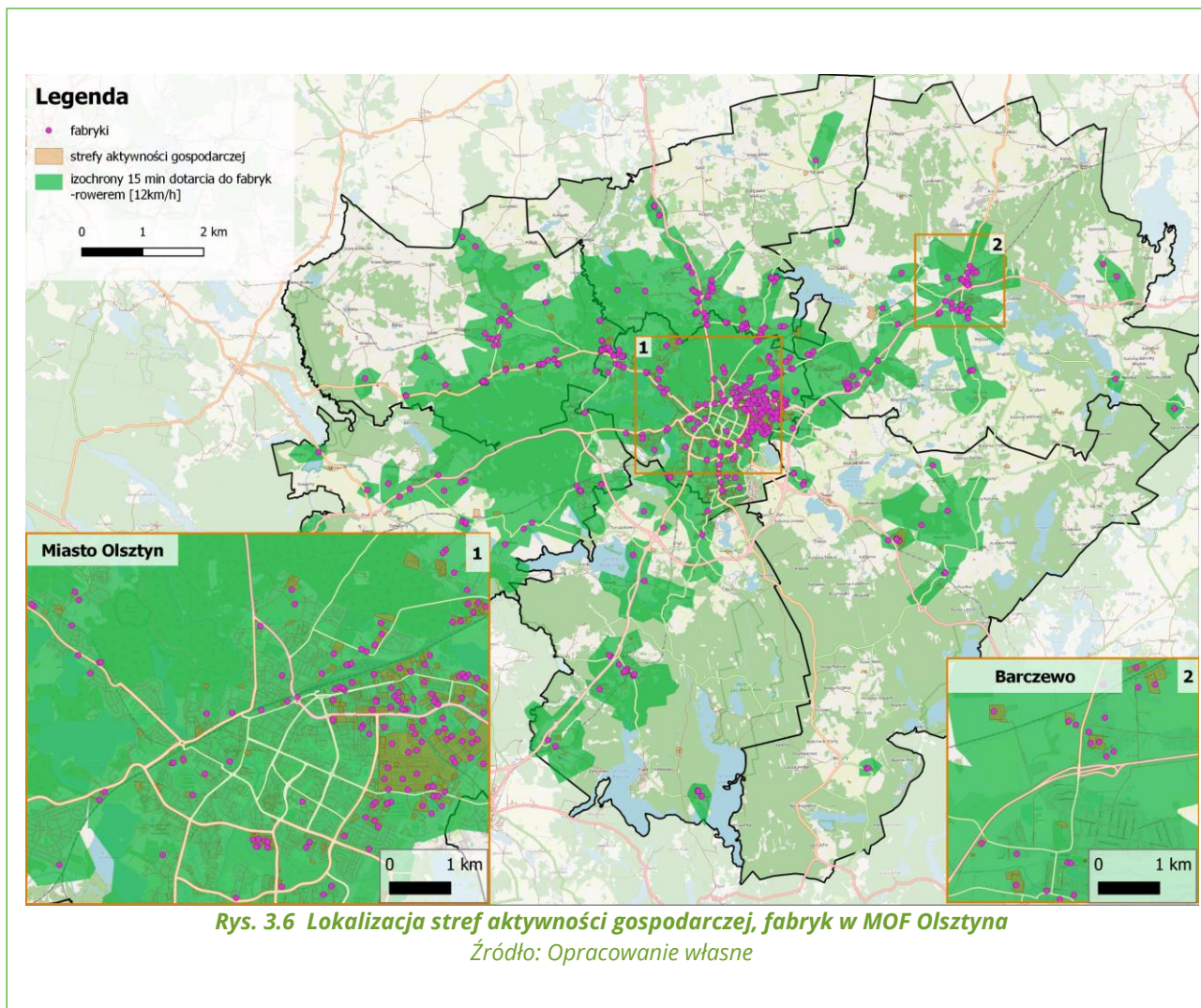
Sytuacja na rynku pracy w MOF Olsztyna, podobnie jak wielu miastach w Polsce, w ostatnich latach uległa poprawie. Natomiast w związku z sytuacją gospodarki krajowej i światowej spowodowanej pandemią COVID-19,



w 2020 roku liczba bezrobotnych w Olsztynie zaczęła wzrastać. Można jednak założyć, że po jej zakończeniu sytuacja na rynku pracy wróci do trendu sprzed 2020 roku.

Stolica MOF Olsztyna charakteryzuje się dość niewielką liczbą oddanych do użytku mieszkań na 10 tys. ludności (87,8 w 2020 roku)¹⁴

W poszczególnych Gminach MOF znajdują się tereny przeznaczone pod inwestycje. Na terenie Gmin MOF oferowane są działki o łącznej powierzchni ok. 64 ha, m.in. w Gutkowie i na Redykajnach oraz działki przemysłowo-usługowe w sąsiedztwie DK16 oraz węzła komunikacyjnego przy południowej obwodnicy Olsztyna. Dzięki wybudowaniu południowej obwodnicy Olsztyna, która wzmocniła atrakcyjność gospodarczą regionu, na terenie MOF Olsztyna zaczęły powstawać nowe inwestycje, a także obiekty usługowe im towarzyszące (stacje benzynowe, gastronomia). W niewielkiej odległości od obwodnicy znajdują się również tereny pod zabudowę mieszkaniową. Powstające nowe osiedla niewątpliwie będą miały wpływ na „rozlewanie się” miasta.



¹⁴ Bank Danych Lokalnych, Budownictwo mieszkaniowe – wskaźnik.

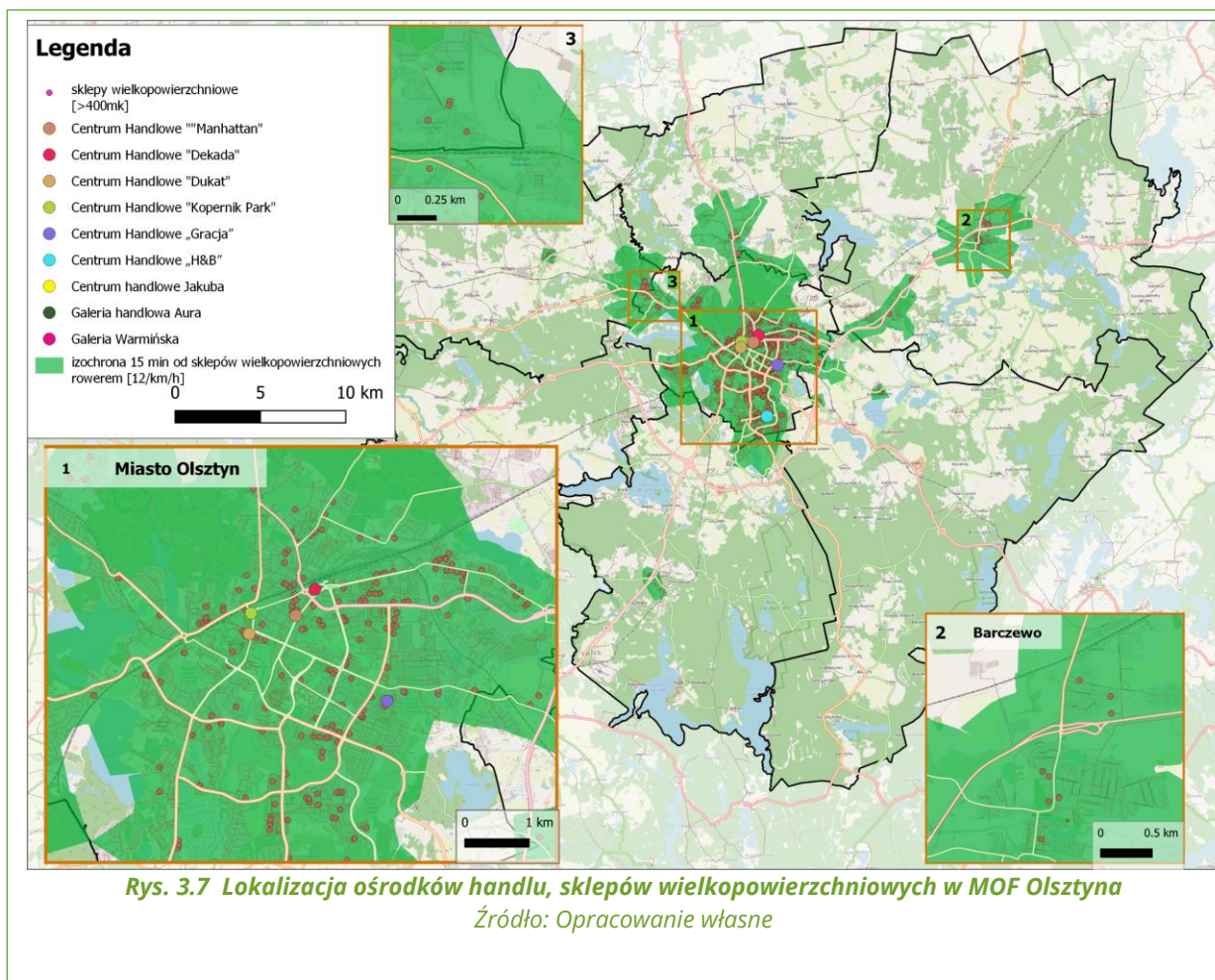


Obszary inwestycyjne związane z obsługą turystyki miejskiej zlokalizowane są głównie nad licznymi jeziorami.

Obszar MOF Olsztyna może pochwalić się dobrze rozwiniętą siecią sklepów wielkopowierzchniowych (powyżej 400 m²) z czego aż 90% zlokalizowanych jest Olsztynie – głównie w południowo-wschodniej części. Pozostała część zlokalizowana jest przy głównych ciągach komunikacyjnych. Są one ważnymi punktami codziennych podróży mieszkańców po mieście, a w niewielkiej odległości od każdego z nich zlokalizowany jest przystanek komunikacji miejskiej.

W Olsztynie funkcjonują trzy targowiska miejskie zarządzane przez ZDZiT, zlokalizowane na osiedlach: Grunwaldzkie, Zatorze, Pieczewo. Ruch związany z nimi odbywa się najczęściej od poniedziałku do soboty w godz. 6:00 – 16:00.

Pozostałe obiekty handlu ulicznego tj. Targowiska na terenie MOF Olsztyna poza miastem rdzeniem zlokalizowane są również w Barczewie oraz w Dywitach.





strzelnica sportowa oraz parki linowe. Pamiątką dawnej sportowej świetności są pozostałości Stadionu Leśnego. Ponadto wiele parków i terenów zielonych przeszło rewitalizację i remonty, zyskując na atrakcyjności dla odwiedzających. Miasto Olsztyn w roku 2018 oficjalnie oddało do użytkowania kolejną zieloną inwestycję – Planty Miejskie.

Ważne miejsce pod względem przyrodniczym na terenie MOF Olsztyna zajmuje również Leśne Arboretum Warmii i Mazur w Kudypach im. Polskiego Towarzystwa Leśnego¹⁵. Obejmuje teren Nadleśnictw Olsztyn i Kudypy



Rys. 3.10 Inwestycje zieleni w Olsztynie z wykorzystaniem funduszy UE
Źródło: Materiały własne

oraz Lasy gminy Olsztyn. Powstanie kompleksu umożliwiło dalszy rozwój takich kluczowych z punktu widzenia ochrony przyrody i edukacji leśnej obiektów.

W Olsztynie, podobnie jak w wielu miastach w Polsce, w roku 2018 przekroczone zostały normy dobowe stężenia pyłu PM_{2,5} i PM₁₀. Na obszarze MOF Olsztyna (w Olsztynie na ul. Puszkina) zlokalizowana jest jedna stacja pomiarowa jakości powietrza zbierająca dane w sposób ciągły. Ponadto na terenie miasta znajduje się 29 stacjonarnych czujników Airly. Prezentują one na bieżąco stan jakości powietrza w mieście. Brak jest natomiast

czujników jakości powietrza na pozostałym obszarze MOF Olsztyna.

W mieście Olsztyn w 2019 roku 56% samochodów osobowych stanowiły pojazdy zasilane benzyną, 31% to pojazdy na olej napędowy, a pojazdy o napędzie elektrycznym – zaledwie 0,4%¹⁶. Wynika to z obecnych zbyt wysokich kosztów zakupu pojazdów elektrycznych i problemami z infrastrukturą je ładującą (indywidualną, w szczególności w zabudowie wielorodzinnej, jak i liczbą ogólnodostępnych stacji ładowania).

Tab. 3.2 Stężenie pyłu PM_{2,5} i PM₁₀ w latach 2017 – 2019

	2017		2018		2019	
	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5}	PM ₁₀	PM _{2,5}	PM ₁₀	PM _{2,5}
Barczewo	21	16	21	16	19	14
Dywity	18	14	18	14	19,5	16
Gietrzwałd	19	14	19	14	20	14
Jonkowo	18,5	14	18,5	14	20	15
Purda	16	13	16	13	18	13
Stawiguda	17,5	14	17,5	14	17,5	13
Olsztyn	23	17	26	18	20	15

przekroczenie wartości dopuszczalnej: >20 µg/m³ dla PM₁₀ i >10 µg/m³ dla PM_{2,5}

Źródło: Diagnoza strategiczna – MOF Olsztyna 2020

15 <https://www.olsztyn.lasy.gov.pl>

16 Aktualizacja Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Olsztyna, 2021.



Jednocześnie zwiększa się oferta pojazdów współdzielonych. W Olsztynie funkcjonują systemy wypożyczenia hulajnóg, skuterów elektrycznych oraz samochodów na minuty. W latach 2018-2019 funkcjonował także Olsztyński Rower Miejski.

W celu rozwiązania problemów jakości powietrza i ograniczania emisji powierzchniowej, a tym samym poprawy i utrzymania dobrej jakości powietrza, niezbędne jest podejmowanie działań w zakresie Odnawialnych Źródeł Energii (OZE). W Olsztynie w roku 2019 funkcjonowało 5 instalacji wykorzystujących OZE o całkowitej mocy ok. 1,966MW¹⁷ z czego hydroenergetyka stanowiła 1,064 MW. W związku ze zwiększeniem udziału OZE w wytwarzanej energii na terenie Miasta Olsztyn funkcjonuje Ciepłownia Kortowo BIO, wykorzystująca zrębki leśne do wytwarzania energii ciepłej.

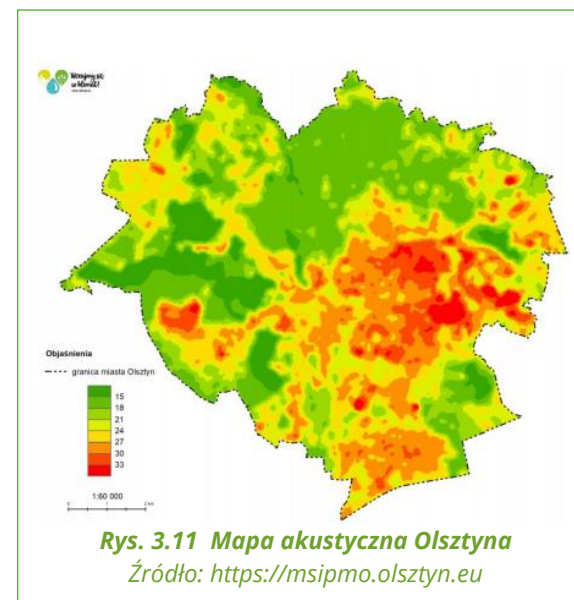
Na przestrzeni lat 2015-2019 na terenie Miasta Olsztyna nastąpił średni stopień redukcji zanieczyszczeń pyłowych. W roku 2020 porównaniu 2015, gdzie wartość zmierzona wynosiła 30 513 mg/rok wartość

zanieczyszczeń zmalała o 23% - 23 633 mg/rok¹⁸. Zanieczyszczenia gazowe w analizowanym czasie zostały zneutralizowane o 51% do roku bazowym, wartość zmierzona wynosiła 154 mg/rok. W zakładach, szczególnie uciążliwych, zgodnie z informacjami zawartymi w *Planie rozwoju Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. w Olsztynie na lata 2018-2023* zostały umieszczone specjalne filtry do redukcji zanieczyszczeń:

- Ciepłownia Kortowo – wyposażona w filtry workowe i cyklofiltry,
- Elektrociepłownia Michelin – elektrofiltry 2 i 3-polowe i multicyklony.

W związku ze zmianami klimatu i ich skutkami Miasto Olsztyn podjęło się opracowania Planu Adaptacji Miasta Olsztyn (PAM) do zmian klimatu do roku 2030.

W dokumencie ukazano wrażliwość sektora transportu na efekty zmian klimatu, a tym samym przedstawiono jego znaczący wpływ na wrażliwość innych sektorów (np. rozbudowa dróg może stanowić zagrożenie dla terenów zielonych w centrum miasta).



Jednak dążenia te -rozbudowa dróg- muszą mieć charakter zrównoważonego rozwoju, który poza podstawowym celem zapewni też zachowanie niewątpliwych walorów przyrodniczych miasta, które już obecnie i w niedalekiej przyszłości mogą się stać ważnym narzędziem łagodzącym niepożądane zmiany zachodzące w klimacie. Jedną z ważniejszych stanowi zrealizowana do połowy obwodnica Olsztyna.

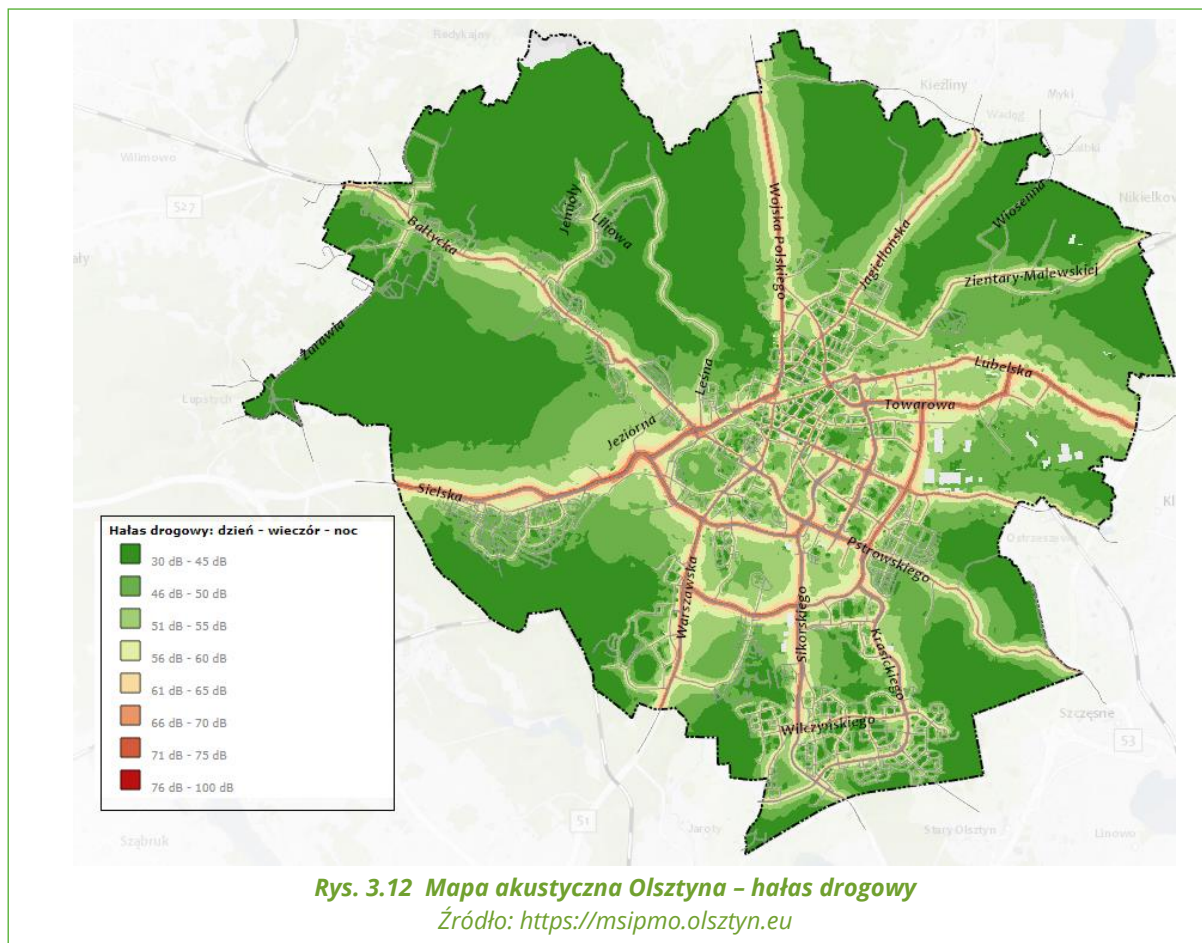
^{17,18} Program Ochrony Środowiska dla Miasta Olsztyna do 2024 r. z uwzględnieniem perspektywy do roku 2030. Za wartość 100% przyjmuje się



Zła jakość nawierzchni połączona z niewydolnym systemem odwadniania oraz zjawiska ekstremalne tj. deszcze nawalne, fale upałów i wysokie temperatury, zjawisko gołoledzi, przekładają się bezpośrednio na zwiększenie ilości wypadków samochodowych w mieście. Nowy tabor w komunikacji miejskiej przekłada się głównie na odciążenie ruchu wewnątrz miasta nie przyczyniając się znacząco do rozładowania zatorów na trasach wlotowych.

Głównym zagrożeniem klimatycznym w sektorze transportu jest temperatura (upały i przymrozki). Występowanie coraz częściej długotrwałych upałów można wykorzystać w sektorze transportu także w rozwoju fotowoltaiki w infrastrukturze drogowej. Natomiast ocieplenie klimatu (zmniejszające się występowanie przymrozków i odpadów śniegu) wpływa w istotny sposób zarówno na zwiększanie przepustowości, jak i na wzrost bezpieczeństwa ruchu oraz zmniejszanie wykorzystywania materiałów (głównie sól drogowa) do zimowego utrzymania dróg (co ma korzystny wpływ na środowisko)¹⁹.

Decydujący wpływ na stan klimatu akustycznego miasta Olsztyna ma ruch



drogowy. Hałas drogowy jest związany z poruszaniem się samych pojazdów oraz z rodzajem nawierzchni drogowej. Przez teren Miasta Olsztyna do niedawna przebiegały

drogi krajowe nr 16, 51 i 53 oraz drogi wojewódzkie nr 527 i 598, będące największymi generatorami hałasu (emisji liniowej). Oddanie do użytku południowej

¹⁹ Plan Adaptacji Miasta Olsztyna do zmian klimatu do roku 2030.

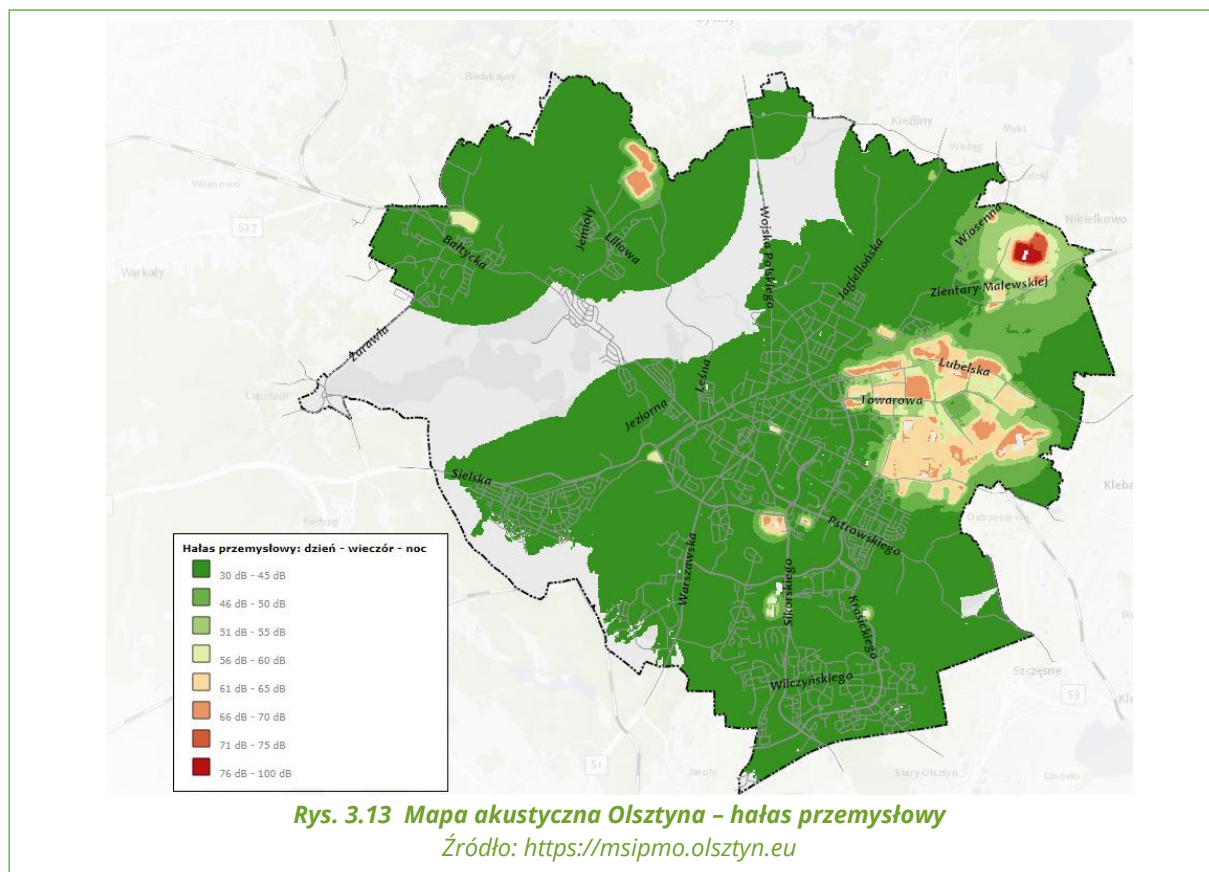


części obwodnicy pozwoliło na przekierowanie części ruchu tranzytowego poza obszar centrum miasta (wyjście z miasta DK16 i DK53) oraz usprawniło podróżowanie między sąsiednimi miejscowościami.

Obserwowany jest także postępujący, ciągły wzrost liczby pojazdów, co przyczynia się do większego natężenia ruchu na drogach i skutkuje nasileniem emisji hałasu do środowiska²⁰. Na emisję hałasu komunikacyjnego ma wpływ również sieć kolejowa. Miasto Olsztyn jest najważniejszym węzłem kolejowym w regionie. Do 2021 r. posiadało pięć stacji i przystanków kolejowych – obecnie już osiem – obsługujących ruch pasażerski. Od 2015 roku w mieście zaczęła funkcjonować trakcja tramwajowa.

W konsekwencji zapisów w „Programie Ochrony Środowiska dla Miasta Olsztyna do roku 2020” oraz w „Programie ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Olsztyna” z 2018 r. rozpoczęto realizację działań mających na celu ograniczenie emisji hałasu do środowiska oraz poprawę jakości powietrza.

Podjęto również działania na rzecz poprawy jakości nawierzchni dróg, rozwoju infrastruktury rowerowej oraz budowy i wyznaczania wydzielonych pasów dla autobusów tam, gdzie potrzebny jest priorytet dla transportu zbiorowego. Przystarzały tabor



autobusowy sukcesywnie wymieniany jest na nowoczesny i niskoemisyjny. Hałas emitowany przez zakłady przemysłowe i usługowe stanowi głównie uciążliwość dla osób zamieszkujących w pobliżu tych źródeł. Zagrożenie hałasem przemysłowym związane

jest przede wszystkim z niewłaściwą lokalizacją zabudowy mieszkaniowej w pobliżu zakładów przemysłowych i usługowych. Hałas emitowany przez zakłady produkcyjne i usługowe ma charakter lokalny²¹.

²⁰ Program Ochrony Środowiska do 2024 r. z uwzględnieniem perspektywy do rok 2030.

²¹ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Olsztyn, 2013.



3.6 Turystyka

Turystyka daje możliwość rozwoju MOF Olsztyna w dwóch obszarach – miasto turystyczne oraz „przestrzeń relaksu”. MOF Olsztyna jest terenem, który może realizować to założenie poprzez rozwijanie sieci komunikacyjnej o charakterze turystycznym (trasy turystyczne, ścieżki rowerowe, aleje) łączącej obiekty turystyczne w Olsztynie z terenami rekreacyjnymi wokół.²²

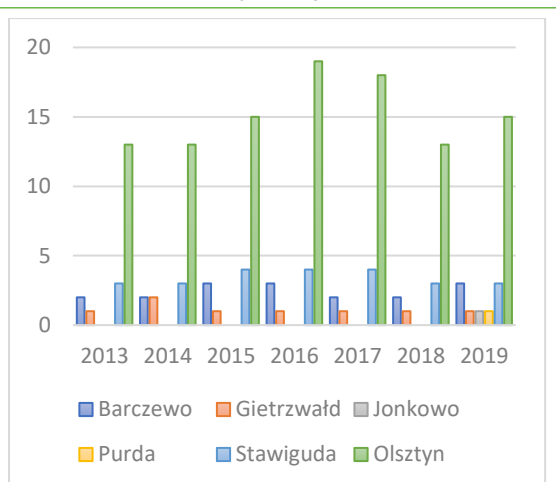
Dynamiczny rozwój sektora usług turystycznych napędza wzrost w m.in. w branży hotelarskiej i gastronomicznej. Według oficjalnych danych GUS, wśród Gmin MOF Olsztyna największą liczbę obiektów noclegowych w 2019 roku osiągnęła stolica województwa warmińsko-mazurskiego – Olsztyn (15 obiektów i 5 744 miejsc noclegowych: hoteli, moteli i pensjonatów). Natomiast spośród Gmin MOF Olsztyna najwięcej obiektów noclegowych znalazło się w gminie Stawiguda (3) i Barczewo (3). Powyższe dane nie obejmują całej aktywności tej branży, tym samym należy mieć na względzie, że w praktyce, obiektów noclegowych na terenie całego Miejskiego

Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna jest znacznie więcej. W przedstawionym wykazie nie uwzględniono gospodarstw agroturystycznych czy prywatnych kwater, które z pewnością licznie są oferowane w każdej Gminie MOF.

Turyści, którzy w 2019 roku odwiedzili województwo warmińsko-mazurskie w 79,58% korzystali z noclegów w tzw. obiektach hotelowych tj. hotele, motele,

pensjonaty, zajazdy i gościńce (turyści zagraniczni w 88,27%, a krajowi w 78,40%). W latach 2013-2019 najwięcej turystów z zagranicy odwiedziło gminę Barczewo. Wzrost liczby turystów zanotowała również gmina Gietrzwałd, natomiast znaczny spadek w roku 2019 w stosunku do roku 2018 zaobserwowano w gminie Purda i Stawiguda. Największą liczbę turystów zagranicznych w Olsztynie zanotowano w roku 2013 (25 037 osób), w roku 2019 było ich mniej - 24 430 osób.

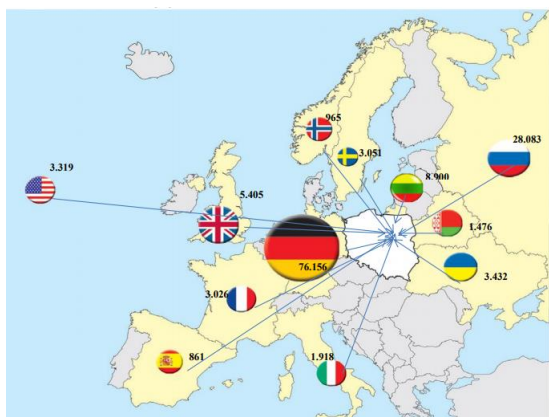
MOF Olsztyna posiada sprzyjające warunki do rozwijania turystyki kamperowej tzw. *Caravaning*. Przemieszczanie się i nocowanie w kamperze jest alternatywą dla klasycznych środków podróży i korzystania z hotelowej bazy noclegowej. Na całym obszarze MOF Olsztyna funkcjonuje kilka obiektów świadczące usługi campingowe, jednakże nie są one jeszcze w pełni wyposażone w dedykowaną kamperom infrastrukturę (przyłącza prądu wody, kanalizacji itp.).



Rys. 3.14 Liczba obiektów noclegowych w MOF Olsztyna w latach 2013-2019

Źródło: *Diagnoza Strategiczna – MOF Olsztyna 2020*

²² Plan Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna do roku 2025.



Rys. 3.16 Turyści zagraniczni według kraju pochodzenia, korzystający z noclegów w województwie warmińsko-mazurskim
Źródło: Informacja o ruchu turystycznym w województwie warmińsko-mazurskim w 2019 roku

W pobliżu MOF Olsztyna, około 56 km od Olsztyna, od stycznia 2016 roku funkcjonuje Port Lotniczy Olsztyn-Mazury w Szymanach. W 2019 roku obsługiwał on połączenia regularne do Londynu Stansted i do Kolonii realizowane przez Ryanair, do Londynu Luton i do Dortmundu (przez Wizz Air), a także kierunki sezonowe do Krakowa. Na lotnisku odbywały się również loty czarterowe (głównie turystyczne) oraz prywatne, a także lądowały samoloty wojskowe. Według statystyk podawanych przez Port Lotniczy, w

2019 roku z Portu Lotniczego Olsztyn Mazury skorzystało 154 319 pasażerów. Oznacza to wzrost w stosunku do roku 2018 o 27,23%.

Olsztyn w swojej ofercie posiada atrakcyjne formy spędzania czasu. Większość obiektów objętych planami zwiedzania znajduje się w ścisłym centrum bądź w jego pobliżu, a w niewielkiej odległości od każdej z atrakcji zlokalizowany jest przystanek komunikacji miejskiej. Oprócz miejsc kultury tj. kin, teatrów czy muzeów, Olsztyn proponuje też szlaki zabytków (np. śladem średniowiecznych fortyfikacji lub gotyku ceglanego) i wycieczki tematyczne (m.in. „Uroki Starego Miasta”, „Olsztyn Miastem Parków”, „Architektura sakralna Olsztyna”, „Kasernopolis – Olsztyn miastem koszar”, „665 lat Olsztyna” czy „Dwory i pałace Olsztyna”).

Na całym obszarze MOF Olsztyna istnieją liczne możliwości uprawiania rekreacji i sportu. Główną rolę w tym obszarze pełni Ośrodek Sportu i Rekreacji w Olsztynie, zaś na obszarach wiejskich troszczą się o to władze lokalne, stowarzyszenia i kluby sportowe przy wykorzystaniu infrastruktury sportowej szkół. Jednak dostęp do urozmaiconej oferty w tej dziedzinie mają przede wszystkim mieszkańcy Olsztyna, na terenach wiejskich oferta jest uboższa.

Jednym z ważniejszych sportowych wydarzeń na terenie miasta stanowi akcja Olsztyn Biega, w skład której wchodzi Bieg Jakubowy oraz Olsztyński Bieg Niepodległości.

W sezonie letnim na terenie Olsztyna uruchamiane są cztery miejskie kąpieliska: trzy nad jeziorem Ukiel i jedno nad jeziorem Skanda. Mieszkańcy chętnie wypoczywają też na kilku niestrzeżonych plażach, m.in. nad Jeziorem Kortowskim i jeziorem Redykajny. Urządzone plaże znajdują się też w pozostałych Gminach MOF (m.in. nad jeziorem Orzyc, Wadąg, Bartąg, czy Dywickim).



Rys. 3.15 Port lotniczy Olsztyn-Mazury
Źródło: visit.olsztyn.eu

Kąpieliska miejskie, oprócz zapewnienia podstawowej infrastruktury (toalety,



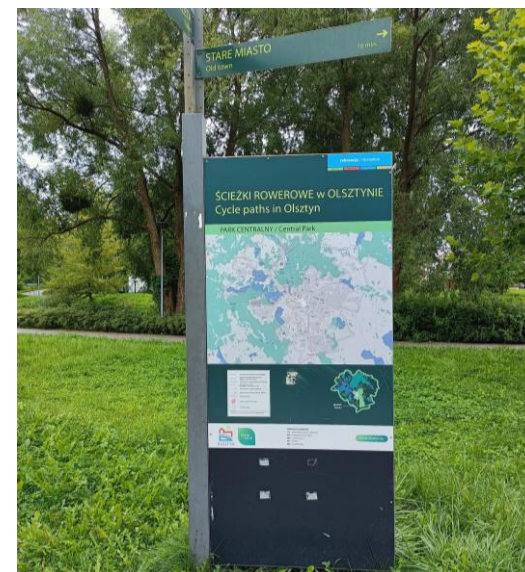
przebieralnie, leżaki), oferują też inne udogodnienia i atrakcje, jak wodny plac zabaw zbudowany z dmuchanych elementów czy wypożyczalnię rekreacyjnego sprzętu wodnego. Poza sezonem istnieje możliwość skorzystania z 5 krytych pływalni. Jedną z nich, Wodne Centrum Rekreacyjno-Sportowe „Aquasfera”, oferuje m.in. bicz wodne, sauny, jacuzzi, kaskady i zjeżdżalnie.

W MOF Olsztyna organizowanych jest wiele imprez, które ściągają na swój obszar turystów z całego kraju. Najwięcej wydarzeń ma miejsce w Olsztynie – w 2020 roku udział w nich wzięło ponad 200 tys. osób. Uniwersytet Warmińsko-Mazurski organizuje na swoim olsztyńskim kampusie Kortowiadę, znane w całej Polsce juwenalia. W okresie wakacyjnym organizowane są natomiast festiwale i imprezy, m.in.:

- Olsztyńskie Lato Artystyczne,
- Ogólnopolskie Spotkania Zamkowe „Śpiewajmy Poezję”,

Ponadto od 8 lat organizowany jest Olsztyn Green Festival, który poza koncertami oferuje uczestnikom dawkę wiedzy z zakresu ekologii. Przyciąga on nad jezioro Ukiel tysiące uczestników.

W gminach ościennych również nie brakuje tego typu wydarzeń. Gmina Gietrzwałd w swojej ofercie posiada również cykliczne imprezy masowe - coroczny wrześniowy odpust w Gietrzwałdzie, który gromadzi tysiące uczestników. Wydarzenie to wpływa znacząco na organizację ruchu na DK16, powoduje konieczność zapewnienia obsługi specjalnym transportem publicznym – przede wszystkim komunikacją miejską z Olsztyna.



Rys. 3.17 Totem informacyjny - specjalne oznaczenie traktu królewsko-cesarskiego

Źródło: Materiały własne

Zgodność obowiązujących polityk i dokumentów z zasadami zrównoważonego rozwoju



4



4.1 Kontekst światowy

Pojęcie zrównoważonego rozwoju stało się jednym z najważniejszych pojęć dotyczących rozwoju gospodarki światowej, które urosło do rangi doktryny ekonomii. W 1987 roku Światowa Komisja ds. Środowiska i Rozwoju (WCED) opublikowała raport zatytułowany „Nasza wspólna przyszłość”, w którym zrównoważony rozwój został zdefiniowany jako *rozwój zaspokajający obecne potrzeby bez uszczerbku dla możliwości zaspokajania przez przyszłe pokolenia ich własnych potrzeb*, swoista solidarność międzypokoleniowa polegająca na takim gospodarowaniu zasobami, które gwarantuje dalszy wzrost i pozwala na aktywne włączenie w procesy rozwojowe wszystkich grup społecznych z jednoczesną możliwością czerpania korzyści ze wzrostu gospodarczego.

W raporcie podkreślono, zgodnie z ówczesnym stanem wiedzy, że środowisko i rozwój są nierozdzielnie ze sobą związane i w związku z tym powinny być traktowane jako jedna kwestia, co przełożyło się na konkretne działania wskazane w „Agendzie 21” przyjętej na Konferencji Narodów Zjednoczonych na temat

Środowiska i Rozwoju (tzw. Szczyt Ziemi) w 1992 roku.

W 2015 roku, podczas Zgromadzenia Ogólnego ONZ, 193 państwa ONZ przyjęły rezolucję z nowymi Celami Zrównoważonego Rozwoju 2030, tzw. „Agendę 2030”. Agenda 2030 przedstawia nową wizję rozwoju świata – bezprecedensowy w swoim zakresie i znaczeniu program definiujący model zrównoważonego rozwoju na poziomie globalnym, skoncentrowany na pięciu wielkich zmianach transformacyjnych określonych jako zasada 5P: (People, Planet, Prosperity, Peace, Partnership)²³:

- *Ludzie* (People) – nie pomijanie nikogo, czyli docieranie do grup wykluczonych, tworzenie warunków i możliwości korzystania z powszechnych praw człowieka i osiągnięć gospodarczych przez wszystkich ludzi.
- *Planeta* (Planet) – budowanie modelu rozwoju, który będzie sprzyjał wzrostowi gospodarczemu i większemu włączeniu społecznemu oraz racjonalnie

wykorzystywał zasoby środowiska naturalnego, dając efekt lepszej jakości życia oraz rozwiązywania problemu ubóstwa.

- *Dobrobyt* (Prosperity) – przekształcanie gospodarek sprzyjające tworzeniu miejsc pracy i zapewnieniu inkluzywnego rozwoju, przy wykorzystaniu nowych technologii i potencjału biznesu, zapewnieniu dostępu do dobrej edukacji, opieki zdrowotnej czy infrastruktury.
- *Pokój* (Peace) – budowanie pokoju oraz skutecznych, sprawiedliwych, otwartych i odpowiedzialnych instytucji, gwarantujących wzmocnienie roli prawa, włączenie społeczne i współdecydowanie, dostęp do sprawiedliwości, niedyskryminowanie kogokolwiek.
- *Partnerstwo* (Partnership) – nowe globalne partnerstwo, polegające na solidarności, współpracy, odpowiedzialności i przejrzystości podejmowanych działań przez wszystkich interesariuszy na szczeblu zarówno globalnym jak i lokalnym.

²³ Przekształcamy nasz świat: Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030. Organizacja Narodów Zjednoczonych A/RES/70/1. Nowy Jork 2015.



Agenda 2030 stanowi kontynuację globalnych wysiłków na rzecz poprawy jakości życia wszystkich ludzi na świecie, nawiązuje i w znacznej mierze opiera się na rozszerzonych w swoim zakresie Milenijnych Celach Rozwoju realizowanych w latach 2000-2015. Zgodnie z Agendą 2030 współczesny wysiłek modernizacyjny powinien być skoncentrowany na wyeliminowaniu ubóstwa we wszystkich jego przejawach, przy równoczesnej realizacji szeregu celów gospodarczych, społecznych i środowiskowych. Uniwersalny charakter dokumentu obejmuje 17 celów zrównoważonego rozwoju (Sustainable Development Goals) oraz powiązanych z nimi 169 zadań, które oddają trzy wymiary zrównoważonego rozwoju – gospodarczy, społeczny i środowiskowy:

1. *Koniec z ubóstwem* – wyeliminować ubóstwo we wszystkich jego formach na całym świecie;
2. *Zero głodu* – wyeliminować głód, osiągnąć bezpieczeństwo żywnościowe i lepsze odżywianie oraz promować zrównoważone rolnictwo;
3. *Dobre zdrowie i jakość życia* – zapewnić wszystkim ludziom w każdym wieku zdrowe życie oraz promować dobrobyt;

4. *Dobra jakość edukacji* – zapewnić wszystkim wysokiej jakości edukację oraz promować uczenie się przez całe życie;
5. *Równość płci* – osiągnąć równość płci oraz wzmocnić pozycję kobiet i dziewcząt;
6. *Czysta woda i warunki sanitarne* – zapewnić wszystkim ludziom dostęp do wody i warunków sanitarnych poprzez zrównoważoną gospodarkę zasobami wodnymi;
7. *Czysta i dostępna energia* – zapewnić wszystkim dostęp do źródeł stabilnej, zrównoważonej i nowoczesnej energii po przystępnej cenie;
8. *Wzrost gospodarczy i godna praca* – promować stabilny, zrównoważony i inkluzywny wzrost gospodarczy, pełne i produktywne zatrudnienie oraz godną pracę dla wszystkich ludzi;
9. *Innowacyjność, przemysł, infrastruktura* – budować stabilną infrastrukturę, promować zrównoważone uprzemysłowienie oraz wspierać innowacyjność;
10. *Mniej nierówności w krajach* – zmniejszyć nierówności w krajach i między krajami;
11. *Zrównoważone miasta i społeczności* – uczynić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu;
12. *Odpowiedzialna konsumpcja i produkcja* – zapewnić wzorce zrównoważonej konsumpcji i produkcji;



Rys. 4.1 Logotyp Cele Zrównoważonego Rozwoju wraz z logotypem celu „Zrównoważone miasta i społeczności” Agendy na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030
Źródło: <https://www.un.org.pl/>

13. *Działania w dziedzinie klimatu* – podjąć pilne działania w celu przeciwdziałania zmianom klimatu i ich skutkom;
14. *Życie pod wodą* – chronić oceany, morza i zasoby morskie oraz wykorzystywać je w sposób zrównoważony;
15. *Życie na lądzie* – chronić, przywrócić oraz promować zrównoważone użytkowanie ekosystemów lądowych, zrównoważone gospodarowanie lasami, zwalczać



pustynnienie, powstrzymać i odwracać proces degradacji gleby oraz powstrzymać utratę różnorodności biologicznej;

16. *Pokój, sprawiedliwość i silne instytucje* – promować pokojowe i inkluzywne społeczeństwa, zapewnić wszystkim ludziom dostęp do wymiaru sprawiedliwości oraz budować na

wszystkich szczeblach skuteczne i odpowiedzialne instytucje, sprzyjające włączeniu społecznemu;

17. *Partnerstwa na rzecz celów* – wzmocnić środki wdrażania i ożywić globalne partnerstwo na rzecz zrównoważonego rozwoju.

Podsumowując, cele zrównoważonego rozwoju ujęte w Agendzie 2030 stanowią punkt wyjścia dla kolejnych dokumentów strategicznych na poziomie unijnym, a następnie na poziomach: krajowym, regionalnym i lokalnym, w zakresie stosownym do projektowanych dokumentów niższego rzędu.

4.2 Kontekst europejski

Pomimo jasnych wskazań co do obranych kierunków i zdefiniowanych działań na poziomie światowym, dyskusje na poziomie państw europejskich wokół zrównoważonego rozwoju ograniczały się głównie do potrzeby zmniejszenia negatywnego oddziaływania gospodarek na środowisko przyrodnicze. W ostatnich latach koncept ten zyskał pełniejsze zrozumienie na poziomie dyskursu politycznego, wyrównując istotę trzech czynników rozwoju: poszanowania środowiska, postępu społecznego i wzrostu gospodarczego, stając się zasadą horyzontalną, fundamentem w wszystkich politykach rozwojowych UE.

Zasada zrównoważonego rozwoju obejmuje praktycznie każdy dokument przyjęty na poziomie unijnym, a ostatnie informacje

dotyczące zmian klimatu i wpływu człowieka na te zmiany ujęte w raportach IPCC – Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu – zostały wskazane jako podstawy naukowe dla działań w ramach Europejskiego Zielonego Ładu.

Przyspieszenie działań na rzecz osiągnięcia w 2050 roku neutralności klimatycznej, w tym ich umocowanie prawne, zakłada *Europejski Zielony Ład*²⁴, nowa strategia wzrostu, której celem jest przekształcenie Unii Europejskiej w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, czyli takiej, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto, a sam wzrost gospodarczy będzie rozdzielony zużywania zasobów

naturalnych i przyczyni się do zwiększenia poziomu włączenia społecznego.

Dokument, obejmując swoim zakresem wszystkie emisyjne sektory gospodarki, w szczególności sektor transportu, w którym niezbędne jest ograniczenie emisji o 90%, zawiera wstępny plan działań oraz wskazuje środki umożliwiające ociążenie celów poprzez m.in. transformację energetyczną, bardziej efektywne wykorzystanie zasobów (mobilizacja sektora przemysłu do przejścia na czystą gospodarkę o obiegu zamkniętym), ochrona i odbudowa ekosystemów i różnorodności biologicznej oraz znaczące obniżenie poziomu emisji zanieczyszczeń.

Transport, jako szczególnie ważny element gospodarki we współczesnym świecie i

²⁴ Europejski Zielony Ład, Komunikat Komisji Do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady,

Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów KOM (2019) 640, Bruksela 2019.



narzędzie realizujące cele społeczne, był jedną z pierwszych dziedzin objętych wspólną polityką Unii Europejskiej. Siłą napędową europejskiej gospodarki są przede wszystkim miasta, dlatego niezwykle istotne jest rozwiązanie problemów, z jakimi się borykają: wzmożony ruch na ulicach w centrach miast, powstające zatory obniżające płynność ruchu, zanieczyszczenie powietrza, hałas i wypadki drogowe. Ponieważ lokalne władze stają przed trudnym i złożonym zadaniem pogodzenia potrzeby ciągłego rozwoju gospodarczego miast i dostępu do nich z poprawą poziomu życia i ochroną środowiska, należy wesprzeć ich działania w poszukiwaniach optymalnych rozwiązań dotyczących mobilności w miastach. Takim wsparciem powinna być współpraca i koordynacja działań na wszystkich poziomach: lokalnym, regionalnym, krajowym i europejskim.

Działania Unii Europejskiej w zakresie transportu koncentrują się na trzech obszarach: bezpiecznego transportu, zrównoważonego transportu oraz zintegrowanego systemu transportowego. W tym zakresie powstały liczne dokumenty i raporty opracowane przez grona ekspertów wielu instytucji i organizacji międzynarodowych.

Prace nad nową polityką transportową Unii Europejskiej po Białej Księdze z 2001 roku zakończone zostały przyjęciem w 2011 roku kolejnej *Białej Księgi*²⁵. Dokument ten zawiera długoterminową strategiczną wizję rozwoju systemu transportowego na terenie Unii Europejskiej w perspektywie aż do roku 2050.

Określa on strategię Unii Europejskiej w dążeniu do radykalnej przebudowy systemu transportowego UE do 2050 roku. W kwestii transportu miejskiego postuluje przejście na bardziej ekologiczne rozwiązania: stopniową eliminację pojazdów o napędzie konwencjonalnym na rzecz alternatywnych napędów i paliw w celu ograniczenia zależności od ropy, zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych (o 60% od poziomu z 1990 roku) oraz redukcji zanieczyszczenia lokalnego powietrza i zanieczyszczenia hałasem, a także wprowadzanie opłat drogowych („użytkownik płaci”, „zanieczyszczający płaci”) i ograniczeń dostępu w celu zmniejszenia ruchu samochodowego, szczególnie w centrum. Istotna jest również poprawa warunków i bezpieczeństwa dla ruchu pieszego i rowerowego, którą należy uwzględniać w projektach miejskiej mobilności i infrastruktury.

Równoległe do prac nad dokumentami strategicznymi łączącymi wszystkie sektory transportu Komisja Europejska przygotowywała dokumenty traktujące o transporcie



Rys. 4.2 Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu

Źródło: op.europa.eu

²⁵ Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia

konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” COM(2011) 144 final, Bruksela 2011.



pasażerskim, później, w XXI wieku, rozszerzonym na ogólne pojęcie dotyczące mobilności miejskiej, które na stałe wpisało się do słownika pojęć określających możliwości poruszania się w miastach.

W 1996 roku powstał pierwszy dokument w historii dotyczący transportu pasażerskiego – Zielona Księga pt. „Sieć obywatelska. Wykorzystanie potencjału publicznego transportu pasażerskiego w Europie”²⁶ Zwrócono w nim uwagę na potrzebę poprawy jakości systemów publicznego transportu pasażerskiego, które powinny być: efektywne, skierowane do zaspokojenia potrzeb ludzi, dostępne dla wszystkich grup pasażerów i połączone ze sobą w celu ułatwienia podróżującym zmiany środka transportu. Poprzez uatrakcyjnienie usług transportu zbiorowego można wpłynąć na preferencje w wyborze sposobu poruszania i tym samym doprowadzić do ograniczenia ruchu samochodów prywatnych oraz zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Dokumentem programowym Komisji Europejskiej zawierającym nowe spojrzenie na

transport miejski jest Zielona Księga KE z 2007 roku pt. „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”²⁷.

Przeczytamy w nim, że zrównoważona mobilność miejska powinna opierać się na współmodalności pomiędzy różnymi rodzajami transportu zbiorowego (pociąg, tramwaj, metro, autobus, taksówka) oraz różnymi rodzajami transportu indywidualnego (samochód, motocykl, rower, chodzenie pieszo). Problemy związane z zanieczyszczeniem środowiska i zatorami można niwelować poprzez: wykorzystanie do celów transportu miejskiego ekologicznych i energooszczędnych pojazdów, promowanie i uatrakcyjnianie takich form poruszania się jak chodzenie pieszo, jazda na rowerze, transport zbiorowy (przy jednoczesnych działaniach mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa tych form poruszania się), stosowanie inteligentnych i adaptacyjnych systemów zarządzania ruchem, zmianę polityki w zakresie parkingów dla ograniczenia ruchu samochodów w centrach miast. W celu realizacji wymienionych wyżej działań należy zapewnić odpowiednie źródła finansowania. Jest to przede wszystkim

zadanie władz lokalnych. Dodatkowymi źródłami zasilania mogą być środki pochodzące ze źródeł prywatnych (na zasadzie partnerstwa publiczno-prywatnego) i opłaty (parkowanie, korzystanie z dróg). Rolą Unii Europejskiej jest stworzenie odpowiednich ram prawnych i promowanie innowacyjnych rozwiązań.

Do wyżej wymienionego dokumentu nawiązuje z kolei Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Plan działania na rzecz mobilności w miastach” z 2009 roku.²⁸

Zgodnie z zapisami *Planu „odpowiedzialność za politykę mobilności w miastach spoczywa przede wszystkim na władzach lokalnych, regionalnych i krajowych. Decyzje podejmowane na szczeblu lokalnym nie zapadają jednak w próżni, lecz wpisują się w ramy wytyczone przez krajową, regionalną i unijną politykę i prawodawstwo”*. Program działania wspierający mobilność w miastach zgodnie z zasadami zrównoważonego

²⁶ Zielona Księga – Sieć obywatelska. Wykorzystanie potencjału publicznego transportu pasażerskiego w Europie KOM (1996) 601, Bruksela 1992.

²⁷ Zielona Księga – W kierunku nowej kultury mobilności w mieście, Komisja Wspólnot Europejskich KOM (2007) 551, Bruksela 2007.

²⁸ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Plan działania na rzecz mobilności w miastach”, KOM (2009) 490, Bruksela 2009.



rozwoju opiera się na sześciu tematach odpowiadających głównym przesłaniom wskazanym w konsultacjach dotyczących zielonej księgi. Są to:

- wspieranie zintegrowanej polityki,
- uwzględnienie dobra obywateli,
- bardziej ekologiczny transport miejski,
- wzmocnienie finansowania,
- dzielenie się doświadczeniem i wiedzą,
- optymalizacja mobilności w miastach.

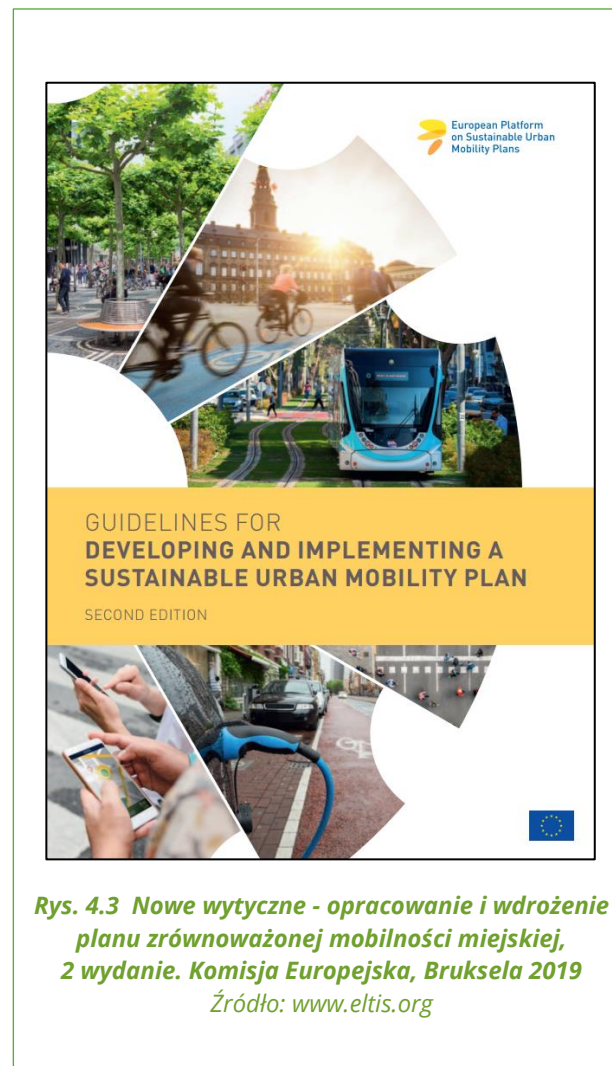
We wspomnianym wcześniej *Planie Działania na rzecz Mobilności w Miastach* Komisja Europejska zaproponowała przyspieszenie działań związanych z Planami Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Europie poprzez dostarczanie wytycznych, promowanie wymiany najlepszych praktyk i wsparcie działań edukacyjnych dla profesjonalistów zajmujących się mobilnością miejską. W wyniku ogólnoeuropejskiego, wnikliwego procesu konsultacji wśród ekspertów zorganizowanego w latach 2010-2013 w ramach umowy o świadczenie usług dla Komisji Europejskiej (ELTISplus) powstał dokument pt.: „Wytyczne – opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej (2013, zaktualizowany w

2019 roku)”²⁹ przeznaczony dla praktyków zajmujących się transportem miejskim oraz mobilnością, a także innych interesariuszy zaangażowanych w opracowanie i wdrażanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

W ww. opracowaniu została sformułowana definicja Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM lub SUMP) jako strategicznego planu stworzonego w celu usatysfakcjonowania potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Opiera się on na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny.

Wytyczne wskazują różnice między tradycyjnym podejściem do planowania transportu a metodyką SUMP i opisują w przejrzysty sposób proces obejmujący przygotowanie PZMM, pokazując kolejne kroki i etapy przygotowania dokumentu strategicznego.

Równoległe do wspomnianych wytycznych, opublikowany został Komunikat Komisji pt. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”³⁰, wskazujący na konieczność zasadniczej zmiany podejścia do mobilności w



Rys. 4.3 Nowe wytyczne - opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej, 2 wydanie. Komisja Europejska, Bruksela 2019
Źródło: www.eltis.org

²⁹ Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Rupprecht Consult, Unia Europejska 2013.

³⁰ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia

konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”, Komisja Europejska KOM (2013) 913 final, Bruksela 2013.



miastach oraz zintensyfikowania wsparcia dla miast europejskich w zakresie podejmowania wyzwań w celu zapewnienia bardziej zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich oraz realizacji celów UE związanych z tworzeniem konkurencyjnego i zasobooszczędnego europejskiego systemu transportowego oraz koordynacji działań, szczególnie w zakresie utworzenia jednolitego rynku dla innowacyjnych rozwiązań w obszarze mobilności (wspólne normy, specyfikacje, zamówienia).

Zwrócenie uwagi na kwestie emisyjności i przyspieszenie działań na rzecz jego ograniczenia było głównym założeniem kolejnego dokumentu: „Europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej”³¹, która bezpośrednio nawiązuje do ustaleń porozumienia paryskiego z kwietnia 2016 roku w sprawie zmiany klimatu, zgodnie z

programem działań na rzecz zrównoważonego rozwoju do roku 2030.

Strategia ta w dość klarowny sposób wskazuje kolejne kierunki działań w ramach systemu transportu i mobilności mogące wesprzeć walkę z globalnym ociepleniem, oparte w szczególności na optymalizacji i zwiększeniu efektywności systemu, wykorzystaniu alternatywnych niskoemisyjnych źródeł energii na potrzeby transportu czy w końcu zwiększeniu możliwości rozwoju mobilności niskoemisyjnej przed ostatecznym przejściem na mobilność zeroemisyjną.

Rozwinięcie wskazanych wcześniej kierunków, Komisja Europejska przedstawiła w komunikacie „Europa w ruchu. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich”³², w którym podkreśla się konieczność zastosowania

kompleksowego i zintegrowanego podejścia oraz współpracy na wszystkich poziomach, aby wskazane kierunki rozwoju w sektorze mobilności były także katalizatorem dla zmian w pozostałych sektorach gospodarki.

Podsumowując, najważniejsze dokumenty strategiczne, podjęte na poziomie europejskim ujmują w istotny sposób zrównoważony rozwój, skupiając się przede wszystkim na zwiększeniu efektywności sektora transportu w sposób uwzględniający zmniejszenie jego oddziaływania na zmiany klimatu i na środowisko, zwiększając poziom bezpieczeństwa oraz zapewniając jakość zachęcającą do zmiany zachowań komunikacyjnych przez mieszkańców kontynentu, a w szczególności mieszkańców obszarów miejskich, gdzie możliwe jest wdrożenie konkurencyjnej i zasobooszczędnnej mobilności.

31 Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejska strategia na rzecz

mobilności niskoemisyjnej”, Komisja Europejska KOM (2016) 501 final, Bruksela 2016.

32 Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i

Komitetu Regionów „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej”, Komisja Europejska KOM (2017) 283 final, Bruksela 2017.



4.3 Kontekst krajowy

W momencie wejścia Polski do Unii Europejskiej transport w kraju znacznie odbiegał od standardów europejskich. Wiele lat opóźnień w rozwoju sektora transportu, brak jednolitej polityki transportowej, słaba współpraca administracji rządowej i samorządowej różnych szczebli, brak stosownych instrumentów prawnych i niewystarczające środki finansowe skutkowały licznymi problemami takimi jak zły i niedostateczny stan dróg, niska jakość transportu zbiorowego, przeciążenie dróg dynamicznie zwiększającym się po 1989 roku ruchem samochodowym, brak obwodnic, a co za tym idzie niski poziom brd, wysoka kongestia i rosnący negatywny wpływ transportu na środowisko oraz warunki życia ludzi.

Powyższe problemy diagnozuje *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025*.³³ Dostępność unijnych środków finansowych staje się szansą na nadrobienie zaległości i rozwój sektora transportu poprzez m.in.: radykalną poprawę stanu dróg wszystkich kategorii, rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych, usprawnienie funkcjonowania

transportu w obszarach metropolitarnych, poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym i jakości transportu w miastach poprzez zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego.

„Dokument przygotowano w celu przedstawienia go Parlamentowi tak, aby zgodnie z praktyką większości krajów Unii Europejskiej polityka transportowa była sformułowana przez ciało ustawodawcze, wytyczając kierunki działania dla działania samorządów. Wymaga to modyfikacji prawa w ten sposób, aby praktyka formułowania dokumentu politycznego przez parlament była częścią procesu planowania strategicznego w Państwie, w tym przyjmowania założeń kolejnych Narodowych Planów Rozwoju”.

Dokumentem wyznaczającym najważniejsze kierunki rozwoju transportu w Polsce jest obecnie Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030.³⁴ Uwzględnia ona cele i priorytetowe kierunki działań zidentyfikowane w strategicznych dokumentach krajowych oraz unijnych oraz jest



STRATEGIA
ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU
TRANSPORTU
2030

Rys. 4.4 Logotyp Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030

Źródło: gov.pl

spójna ze wspomnianą wcześniej, przyjętą przez Zgromadzenie Ogólne ONZ w 2015 roku, „Agendą na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju – 2030”. Strategia ta stanowi kluczowy dokument związany ze zbliżającą się perspektywą finansową Unii Europejskiej na lata 2021-2027.

Zgodnie z nim istotne jest zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności całego sektora, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Osiągnięcie tego celu pozwoli na pełne wykorzystanie potencjału

³³ *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.

³⁴ *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2019, Dz.U. z 2019 poz. 1054.



polskiej gospodarki i równomierny rozwój wszystkich regionów kraju.

Dokument formułuje następujące kierunki interwencji:

- budowa zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce,
- poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- zmiana w indywidualnej i zbiorowej mobilności (chodzi m.in. o promocję transportu zbiorowego),
- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów,
- ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

W dokumencie zawarto projekty strategiczne mające na celu m.in. stworzenie spójnej sieci linii kolejowych ze zmodernizowaną lub nową infrastrukturą dworcową, budowaną zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego i nowoczesnym taborem, budowę systemu

dróg krajowych zapewniającego efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego, rozwój sektora żeglugi śródlądowej i wzrost jej udziału w przewozach towarowych, budowę nowej i modernizację dotychczasowej infrastruktury portów morskich, budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z realizacją niezbędnych połączeń z komponentami sieci kolejowej i drogowej, realizację Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem, podniesienie poziomu brd.

Powyższa strategia jest jedną z 9 strategii zintegrowanych, służących realizacji celów określonych w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)³⁵. Przyjęty w 2017 roku dokument nakreślił średniookresowy plan rozwoju kraju, którego głównym celem jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym.

Jednym z dokumentów koncentrujących się na temacie brd jest *Narodowy Program*

*Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020*³⁶ stanowiący kontynuację programu *Gambit 2005*.

Cele główne wyznaczone w Programie to ograniczenie do 2020 roku rocznej liczby zabitych o co najmniej 50% i rocznej liczby ciężko rannych o co najmniej 40%.

Dokument opiera się na pięciu filarach:

- bezpieczne zachowania uczestników ruchu,
- bezpieczna infrastruktura drogowa,
- bezpieczna prędkość,
- bezpieczne pojazdy,
- system ratownictwa i pomocy medycznej.

Do poszczególnych filarów przypisano działania priorytetowe obejmujące inżynierię (rozwiązania techniczne), nadzór (egzekwowanie istniejących przepisów) i edukację (podnoszenie świadomości brd).

Istotnym dokumentem dla miast jest *„Krajowa Polityka Miejska 2023”*³⁷ –obecnie aktualizowana, adresowana do wszystkich polskich miast oraz ich obszarów funkcjonalnych. Celem strategicznym polityki miejskiej jest wzmocnienie zdolności miast

³⁵ Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, Uchwała Rady Ministrów z dnia 14.02.2017 r., Warszawa 2017.

³⁶ Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa 2013.

³⁷ Uchwała nr 198 Rady Ministrów z dnia 20.10.2015 r. w sprawie przyjęcia Krajowej Polityki Miejskiej.



Założenia aktualizacji Krajowej Polityki Miejskiej

2023

Projekt



**Rys. 4.5 Założenia aktualizacji Krajowej Polityki
Miejskiej 2023**

Źródło: miasta.pl

i obszarów zurbanizowanych do zrównoważonego rozwoju, tworzenia miejsc pracy oraz poprawy jakości życia mieszkańców.

W zakresie transportu podkreśla się rolę zrównoważonej mobilności i jako główny priorytet wskazuje dążenie do zmian zachowań transportowych mieszkańców oraz spadku poziomu motoryzacji indywidualnej.

W inwestycjach drogowych należy skoncentrować się na dokończeniu budowy podstawowego układu transportowego miasta i modernizacji istniejącego układu (zgodnie z priorytetami miejskiej polityki transportowej w zakresie brd, zapewnienia priorytetów dla komunikacji zbiorowej itp.). Istotny jest również rozwój systemu transportu publicznego, szeroka integracja środków transportu (multimodalne węzły przesiadkowe, integracja taryfowa, włączanie do obsługi miasta linii

kolejowych), tworzenie i rozbudowa inteligentnych systemów transportowych (ITS).

Podsumowując, najważniejsze dokumenty strategiczne podjęte na poziomie krajowym ujmują zrównoważony rozwój. Skupiają się one głównie na zakończeniu prac nad zwiększeniem spójności terytorialnej kraju i zwiększeniu dostępności transportowej regionów, nie zapominając o ograniczeniu oddziaływania sektora transportu na zmiany klimatu i na środowisko, zwiększając także poziom bezpieczeństwa oraz zapewniając odpowiednią jakość transportu (głównie publicznego), zachęcającą do zmiany zachowań komunikacyjnych przez mieszkańców kraju.



4.4 Kontekst regionalny

Najważniejszym dokumentem na poziomie regionalnym jest strategia rozwoju województwa pn. „Warmińsko-Mazurskie 2030. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego”³⁸. Celem głównym Strategii jest spójność ekonomiczna, społeczna i przestrzenna Warmii i Mazur z regionami Europy. Cel ten ma za zadanie realizować wizję rozwoju regionu „w którym warto żyć...”. Wizja ta skierowana jest do wszystkich mieszkańców Warmii i Mazur, niezależnie od własnych predyspozycji czy uwarunkowań społecznych i kulturowych. W dokumencie tym w istotny sposób przekształcono cele dotychczasowych strategii, z twardych działań dotyczących ograniczenia peryferyjności regionu na działania związane z mieszkańcami – przede wszystkim podniesieniu jakości kapitału ludzkiego i kapitału społecznego województwa i podporządkowanie im pozostałych aspektów rozwoju regionu. Celami strategicznym dokumentu są:

- Kompetencje przyszłości: rozwinięty w ramach celów operacyjnych na użyteczne kwalifikacje i kompetencje, nowoczesne usługi oraz profesjonalne organizacje;

- Inteligentna produktywność: rozwinięty w ramach celów operacyjnych na satysfakcjonującą pracę, inteligentną specjalizację oraz wysoką konkurencyjność;
- Kreatywna aktywność: rozwinięty w ramach celów operacyjnych na inspirującą twórczość, efektywną współpracę oraz ukształtowaną tożsamość;
- Mocne fundamenty: rozwinięty w ramach celów operacyjnych na silny kapitał społeczny, optymalną infrastrukturę rozwoju oraz wyjątkowe środowisko przyrodnicze.

Nowe podejście do procesu tworzenia Strategii i ustalenie celów odpowiada zasadzie zrównoważonego rozwoju, wskazując możliwości racjonalnego działania, przede wszystkim w zakresie jego fundamentów, którymi są infrastruktura i środowisko.

W dokumencie wskazuje się na konieczność optymalnego rozwoju infrastruktury, tj. niewykraczającego poza potrzeby i gwarantującego oczekiwaną przez mieszkańców jakość życia. Utrzymanie wysokiej

jakości środowiska, którym charakteryzuje się region, również jest jednym z podstawowych zagadnień w kontekście rozwoju, wskazując na konieczność uwzględnienia tego aspektu we wszystkich sferach funkcjonowania regionu, a przede wszystkim w relacji środowisko-gospodarka czy ochronie przed skutkami zmian klimatycznych.

Dokumentem równie ważnym na poziomie strategicznym, ściśle powiązany ze Strategią rozwoju województwa, jest Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego³⁹, którego celem jest ochrona i kształtowanie ładu przestrzennego, mającego zasadnicze znaczenie dla prowadzenia rozwoju w sposób zrównoważony, tj. wskutek racjonalnego wykorzystania zasobów regionu, uwzględniając ład przestrzenny w ujęciu regionalnym i lokalnym oraz zachowanie walorów środowiska i krajobrazu.

Wskazany w Planie cel główny polityki przestrzennej „ład przestrzenny i zrównoważony rozwój jako podstawa kształtowania polityki przestrzennej

38 Uchwała Nr XIV/243/20 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 18.02.2020 r.

39 Uchwała Nr XXXIX/832/18 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28.08.2018 r.



województwa” osiągnięty zostanie poprzez realizację szeregu działań w ramach wskazanych celów szczegółowych:

- dążenie w gospodarowaniu przestrzenią do uporządkowania i harmonii pomiędzy różnymi elementami i funkcjami tej przestrzeni dla ochrony ładu przestrzennego, jako niezbędnego wyznacznika równoważenia rozwoju;
- podwyższenie konkurencyjności regionu, w szczególności poprzez podnoszenie innowacyjności i atrakcyjności jego głównych ośrodków miejskich;
- poprawa jakości wewnętrznej regionu poprzez promowanie integracji funkcjonalnej i tworzenie warunków dla wielofunkcyjnego rozwoju obszarów wiejskich z wykorzystaniem potencjałów wewnętrznych;
- poprawa dostępności terytorialnej regionu w relacjach zewnętrznych i wewnętrznych poprzez rozwijanie systemów infrastruktury technicznej, w tym infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej;
- zachowanie i odtwarzanie wysokiej jakości struktur przyrodniczo-kulturowych i

krajobrazowych regionu oraz zrównoważone korzystanie z zasobów środowiska; stanowiące istotny element polityki rozwoju województwa.

- zwiększenie odporności przestrzeni województwa na zagrożenia naturalne i antropogeniczne oraz utratę bezpieczeństwa energetycznego, a także uwzględnianie w polityce przestrzennej regionu potrzeb obronnych państwa.

Do realizacji działań w ramach celów szczegółowych wskazuje się w dokumencie stosowanie ogólnych zasad postępowania w odniesieniu do kształtowania zagospodarowania przestrzennego, przy czym za podstawową zasadę polityki zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego przyjmuje się zasadę zrównoważonego rozwoju.

Istotny wpływ na rozwój sektora transportu publicznego w województwie ma Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego, przyjęty w 2013 roku⁴⁰ i zaktualizowany w zakresie sieci komunikacyjnej w roku 2015. Wymagany zapisami ustawy o publicznym transporcie

zbiorowym dokument wskazuje na konieczność rozwoju systemu transportowego w sposób zrównoważony, w szczególności w zakresie rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej, uzupełniając je o następujące działania, które powinny ograniczyć powszechne wykorzystanie własnego samochodu w dojazdach do pracy, szkoły oraz do ośrodków miejskich:

- ograniczanie zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną;
- ograniczanie natężenia ruchu w wyniku stosowanej inżynierii ruchu drogowego oraz modernizację dróg i skrzyżowań;
- poprawa koordynacji i usprawnienie sieci transportu publicznego;
- wykorzystywanie nowoczesnych środków transportu, bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska;
- dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób starszych;
- propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (m.in. parkingi „Parkuj i Jedź”, ruch rowerowy itp.);

⁴⁰ Uchwała Nr XXX/582/2013 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 24.09.2013 r.



- integracja systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym.

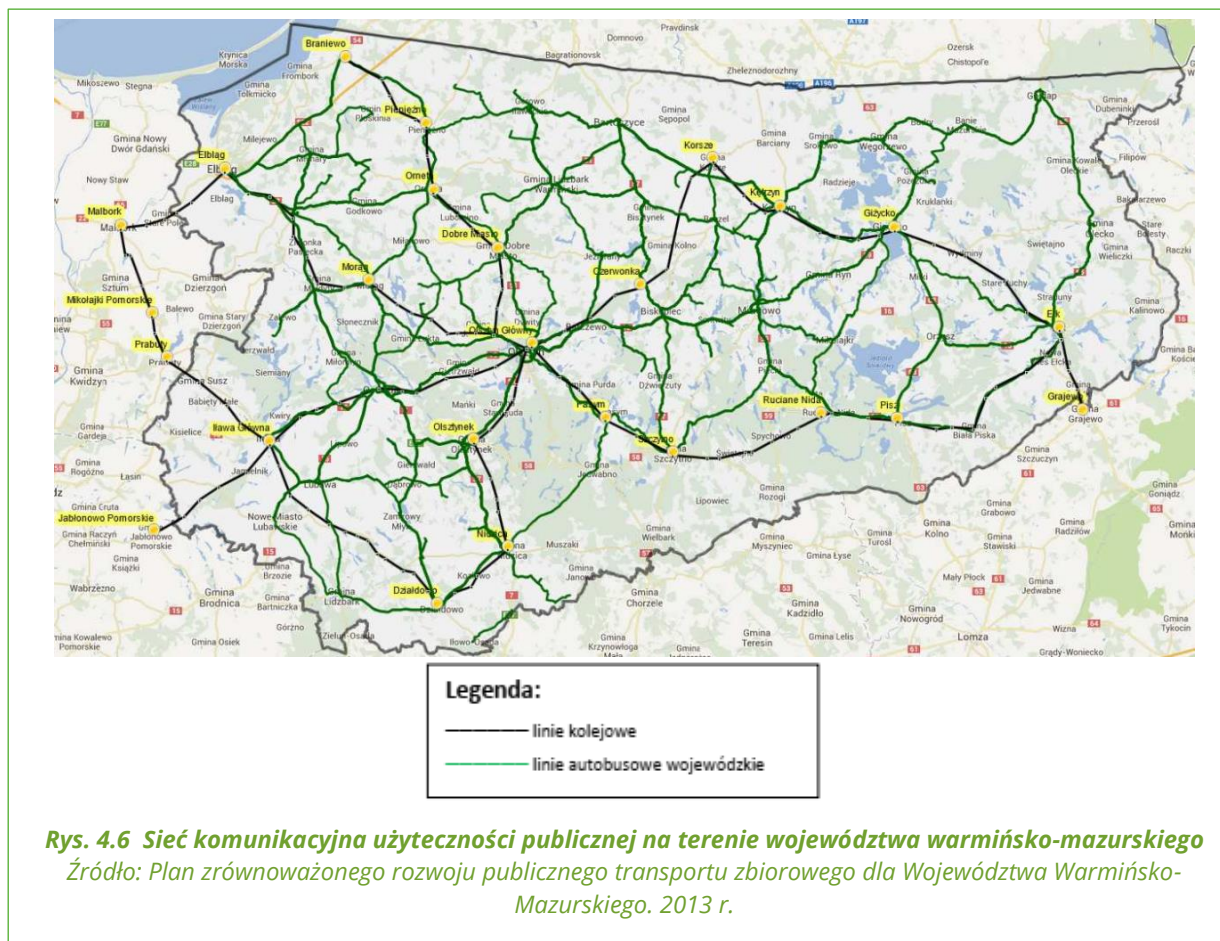
Plan wskazuje na dążenie do zwiększenia wykorzystania komunikacji publicznej w codziennych podróżach do poziomu 50%, co przy kompleksowym podejściu do realizacji wskazanych działań może wspomóc dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych i podniesienie jakości środowiska naturalnego.

Dodatkowo na poziomie regionu zostały przyjęte inne dokumenty strategiczne wymagane przepisami prawa obejmujące w szczególności ochronę środowiska⁴¹, które w sposób bardzo szczegółowy wskazują możliwości redukcji emisji czy innych zanieczyszczeń ze środowiska (np. hałasu), precyzyjnie realizując tym samym założenia zasady zrównoważonego rozwoju.

Podsumowując, dokumenty strategiczne, podjęte na poziomie regionalnym w sposób istotny ujmują zrównoważony rozwój, skupiając się przede wszystkim na takim kształtowaniu ładu przestrzennego, w którym ogranicza się zapotrzebowanie na transport. Sektor

transportu z kolei kształtuje się w sposób minimalizujący oddziaływanie na zmiany klimatu i na środowisko, zapewniając jego

jakość zachęcającą do zmiany zachowań komunikacyjnych przez mieszkańców województwa.



41 Dla przykładu: Uchwała Nr XXIV/382/21 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 16.02.2021 r.

w sprawie uchwalenia Programu Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2030.



4.5 Kontekst ponadlokalny

Analiza dokumentów na poziomie lokalnym została poprzedzona studiami nad dokumentami o charakterze ponadlokalnym, tj. dotyczącymi powiatu oraz jego obszaru funkcjonalnego. Przyjęta w styczniu 2017 roku Strategia Rozwoju Powiatu Olsztyńskiego na lata 2016-2025⁴² jest najważniejszym ponadlokalnym dokumentem, obejmującym wszystkie gminy powiatu olsztyńskiego, wskazującym kierunki rozwoju obszaru będącego w strefie bezpośredniego oddziaływania miasta wojewódzkiego – Olsztyna. Zdefiniowana przez twórców *Strategii* wizja wskazuje powiat olsztyński jako atrakcyjne miejsce zamieszkania i inwestowania w zgodzie ze zrównoważonym rozwojem.

Urzeczywistnienie wizji nastąpi poprzez realizację celu głównego *Strategii* „Wzrost atrakcyjności powiatu dla mieszkańców i inwestorów poprzez zrównoważony rozwój oparty o funkcjonalność przestrzenną”, rozumianą jako powiązanie sieci komunikacyjnych, gospodarczych, turystycznych, przyrodniczych i edukacyjnych

całego obszaru powiatu z miastem rdzeniowym i jego ośrodkiem funkcjonalnym.

Cel główny osiągnięty zostanie poprzez realizację działań w ramach wskazanych celów strategicznych:

- wysoka jakość życia i stworzenie warunków do inwestowania dzięki działaniom poprawiającym infrastrukturę techniczną oraz stan środowiska naturalnego;
- tworzenie i promowanie warunków dla rozwoju gospodarki z zachowaniem zrównoważonego rozwoju i ładu przestrzennego;
- wzmocnienie systemu świadczenia usług publicznych oraz form spędzania czasu wolnego;
- inteligentny rozwój społeczny, wykorzystujący aktywność społeczną i ekonomiczną, dziedzictwo kulturowe oraz współpracę środowisk lokalnych.

W dokumencie widoczne jest powiązanie z założeniami ujętymi w dokumentach strategicznych wyższego rzędu, przy czym

należy podkreślić, że wskazany cel główny jak i cele strategiczne wpisują się w zasadę zrównoważonego rozwoju.

Na zlecenie Powiatu Olsztyńskiego w 2019 roku powstała *Koncepcja rozwoju publicznego transportu zbiorowego*⁴³ określająca cel stworzenia oferty powiatowych linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, która zaspokoi potrzebę mobilności mieszkańców oraz gospodarki dla lepszej jakości życia.

Dokument wskazuje, że kierunki rozwoju transportu publicznego mają, poprzez ich podporządkowanie strategii zrównoważonego rozwoju, przeciwdziałać wykluczeniu społecznemu oraz zaspokajać potrzeby transportowe mieszkańców w sposób w możliwie efektywny, ekologiczny i ekonomiczny.

Skorelowana z *Planem mobilności MOF Olsztyna do roku 2025* konieczność rozwoju alternatywy dla transportu indywidualnego, oparta na proponowanej sieci komunikacyjnej oraz rozwiązaniach uzupełniających (np. budowie zintegrowanych węzłów przesiadkowych) w

⁴² Uchwała Nr XXI/193/2017 Rady Powiatu w Olsztynie z dnia 27.01.2017 r.

⁴³ Koncepcja rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu olsztyńskiego. GF Transport Consulting, Olsztyn 2019.



naturalny sposób realizuje zasadę zrównoważonego rozwoju.

Mniejszy zakres terytorialny od dokumentów na poziomie powiatowym posiadają dokumenty opracowane na potrzeby MOF Olsztyna obejmującego, oprócz miasta rdzeniowego 6 z 12 gmin powiatu olsztyńskiego, którego usankcjonowanie umożliwiło pozyskiwanie zewnętrznego finansowania ze środków unijnych w ramach wprowadzonego w perspektywie 2014-2020 nowego instrumentu rozwoju terytorialnego: Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Na potrzeby tego instrumentu przygotowano dwa główne dokumenty strategiczne: *Strategię miejskiego obszaru funkcjonalnego Olsztyna*⁴⁴ zawierającą *Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych* oraz *Plan mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna do roku 2025*⁴⁵. Oba te dokumenty przyczyniły się do szerszego spojrzenia poszczególnych gmin na swoje problemy z uwzględnieniem kontekstu metropolitalnego.

Obowiązujący *Plan mobilności MOF Olsztyna* wskazał jako główne cele:

- zapewnienie mieszkańcom obszaru objętego planem równych opcji

transportowych, aby mieli oni dostęp do wybranych, kluczowych celów swojej codziennej lub okazjonalnej podróży;

- promowanie alternatywnych środków transportu, przyjaznych środowisku;
- integrację przestrzenną różnych gałęzi transportu umożliwiającą sprawną zmianę środka transportu;
- poprawę bezpieczeństwa, redukcję zanieczyszczenia powietrza i ograniczenie nadmiernego hałasu;
- redukcję gazów cieplarnianych oraz zużycia energii;
- poprawę wydajności i efektywności transportu osób i towarów;
- harmonijny rozwój miasta przy zapewnieniu odpowiedniej dostępności komunikacyjnej mieszkańcom i innym uczestnikom ruchu;
- wzrost atrakcyjności obszaru objętego planem zrównoważonej mobilności i tym samym jego postrzegania jako interesującego miejsca do życia.

Zostały one skumulowane w ramach trzech celów strategicznych:

- Cel strategiczny 1: podniesienie jakości transportu zbiorowego i komunikacji drogowej,
- Cel strategiczny 2: poprawa atrakcyjności przestrzeni oraz bezpieczeństwa,
- Cel strategiczny 3: promocja i wsparcie racjonalnych wyborów transportowych.

Do każdego z celów strategicznych przyporządkowane zostały cele operacyjne oraz zadania przybliżające gminy do realizacji założonej w *Planie* wizji: „MOF Olsztyna obszarem zintegrowanego i konkurencyjnego rozwoju oraz dobrego standardu i jakości życia”, będącej rozwinięciem w tym sektorowym dokumencie wizji sformułowanej na potrzeby *Strategii MOF*.

Efekty działań realizowanych w ramach *Planu mobilności*, zakładających osiągnięcie powyższych celów, wpisują się w założenia zrównoważonego rozwoju, jednak aktualna sytuacja społeczno-gospodarcza, uwzględniająca w szczególności efekty pandemii COVID-19 oraz postępujące zmiany klimatu, wymusiła na progu nowej perspektywy zmianę w podejściu do mobilności miejskiej oraz planów strategicznych.

⁴⁴ Uchwała Nr XXII/316/2016 Rady Miasta Olsztyna z dnia 27.04.2016 r.

⁴⁵ Uchwała Nr XL/693/17 Rady Miasta Olsztyna z dnia 27.09.2017 r.



Przygotowanie nowej *Strategii MOF Olsztyna 2030+*⁴⁶ w sposób ewolucyjny rozwija założenia ze Strategii z 2016 roku, doprecyzowując wizję o element lokalnej tożsamości, nadając jej następujący kształt: „Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna jako zintegrowany i konkurencyjny krajowy ośrodek wzrostu gospodarczego opartego o wielopoziomą współpracę, budujący tożsamość lokalną”.

Najważniejszą zmianą względem poprzedniego dokumentu jest ograniczenie w projekcie *Strategii* liczby celów strategicznych z sześciu do trzech, co w zasadniczy sposób upraszcza ujrzenie horyzontalnego kontekstu zmian rozwojowych oraz proces późniejszej ewaluacji. Cele strategiczne rozwoju MOF Olsztyna w projekcie *Strategii* zostały określone w następujący sposób:

- Cel strategiczny 1: zrównoważone korzystanie z zasobów środowiskowych,
- Cel strategiczny 2: silne sieci powiązań życia społeczno-gospodarczego,

- Cel strategiczny 3: nowoczesne usługi rozwojowe.

Podobnie jak w obowiązującej jeszcze *Strategii MOF Olsztyna*, największą wagę nadano realizacji działań związanych ze zrównoważonym rozwojem, do którego rekomenduje się podejście systemowe, uwzględniające aspekty związane ze środowiskiem, zmianami klimatu, gospodarką o obiegu zamkniętym czy odnawialnymi źródłami energii, zarówno na poziomie scenariuszy rozwoju jak i wypracowania wspólnych priorytetów i kierunków rozwoju (oraz działań) w ramach celu strategicznego 1. Analiza dokumentu już na poziomie projektu wskazuje zbieżność z zasadą zrównoważonego rozwoju.

Podsumowując, ponadlokalne dokumenty strategiczne sam zrównoważony rozwój ujmują w taki sposób, żeby był on możliwy do uwzględnienia w dokumentach niższego szczebla. Brak jest jednak konkretnych, mierzalnych efektów wdrożenia założeń

zrównoważonego rozwoju. Ujęte w dokumentach wskaźniki monitoringu praktycznie w ogóle nie uwzględniają efektów środowiskowych oraz klimatycznych wdrożenia dokumentów.

Natomiast ze względu na konieczność porozumienia się pomiędzy samorządami (Gminami MOF) na poziomie ponadlokalnym, udało się ująć te cele, których realizacja na poziomie poszczególnych Gmin MOF (poza miastem Olsztyn), nie byłaby zbyt widoczna. Cele te dotyczą przede wszystkim zrównoważonej mobilności i takiego kształtowania systemu transportowego, który w najmniejszym możliwym stopniu oddziałuje na środowisko.

Dokumenty ponadlokalne, służąc realizacji wspólnych celów, nie zastępują jednak dokumentów lokalnych (gminnych), które w zdecydowanej większości wymagane są przepisami prawa, także na poziomie europejskim.

⁴⁶ Projekt Strategii MOF Olsztyna 2030+ - Nowe wyzwania. Materiał roboczy wg stanu na dzień 9.02.2021, stanowiący załącznik nr 5 od OPZ.



4.6 Kontekst lokalny

Liczba i jakość dokumentów strategicznych przyjmowanych w poszczególnych Gminach MOF zależy przede wszystkim od ilości i wielkości diagnozowanych problemów, wielkości tych gmin, potencjału kadry samorządowej, posiadanych środków finansowych na ich sporządzenie oraz wspomnianych wymogów ustawowych. Bez względu na powyższe, posiadanie przynajmniej strategii rozwoju lokalnego umożliwia usystematyzowanie wiedzy na temat danej Gminy MOF, wyciągnięcie wniosków z jej mocnych i słabych stron oraz określenie pożądanego kierunku rozwoju. Posiadanie tego rodzaju dokumentów umożliwia zarządzanie gminą w sposób zorganizowany, utrudniając lub wręcz eliminując możliwość podjęcia decyzji nieleżącej w interesie gminy i nieprzyczyniającej się do jej rozwoju.

Mając na uwadze miejski charakter i wynikające z tego uwarunkowania oraz większy potencjał od Gmin MOF, największą liczbę dokumentów strategicznych posiada miasto Olsztyn. Najważniejszym z tych dokumentów jest *Strategia Rozwoju Miasta Olsztyn 2020*⁴⁷, z wizją

według której Olsztyn miał stać się nowoczesną aglomeracją z dobrze rozwiniętymi funkcjami metropolitalnymi, tworzoną przez unikatowe środowisko przyrodnicze, wyjątkową jakość życia i konkurencyjne warunki prowadzenia biznesu.

W dokumencie określono cztery cele strategiczne miasta:

- A. wzrost poziomu kapitału społecznego,
- B. wzrost napływu kapitału inwestycyjnego,
- C. wzrost innowacyjności,
- D. rozwój funkcji metropolitalnych.

W dokumencie przyjęto, że cele te są współzależne i wzajemnie uzupełniające się. Bezpośrednie nawiązanie do zrównoważonego rozwoju pojawia w jednym z celów operacyjnych (B1 – Wysokiej jakości edukacja przedsiębiorczości) i dotyczy działań związanych z wspieraniem rozwoju programów edukacyjnych w placówkach oświatowych ukierunkowanych na rozwój przedsiębiorczości i uwzględniających zasady zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska. Sama ochrona środowiska również została ujęta wyłącznie w

jednym z celów operacyjnych (D4 – Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego i wysokiej jakości środowiska przyrodniczego). Takie ujęcie kwestii zrównoważonego rozwoju wydaje się niewystarczające. Sugeruje się zwiększenie roli zrównoważonego rozwoju już na etapie celów strategicznych oraz poszerzenie zakresu monitoringu o wskaźniki bezpośrednio odnoszące się do ujętych w ramach celów operacyjnych działań związanych z ograniczeniem wpływu gminy na stan środowiska naturalnego.

W większym stopniu idea ta pojawia się w pozostałych dokumentach strategicznych, które mogą być wręcz traktowane jako sektorowe dokumenty wdrożeniowe *Strategii Rozwoju Miasta Olsztyn*. W zakresie transportu i mobilności Miasto Olsztyn przyjęło poniższe dokumenty:

- *Strategia rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Olsztynie do 2027 r.*,

oraz będący dokumentem wykonawczym dla tej Strategii:

⁴⁷ Uchwała nr XLV/752/2013 Rady Miasta Olsztyn z dnia 30.10.2013 r. w sprawie przyjęcia Strategii rozwoju Miasta – Olsztyn 2020.



- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Olsztyna na lata 2012-2027⁴⁸.

W dokumentach tych powielony jest cel główny polegający na określeniu sposobu funkcjonowania olsztyńskiej komunikacji miejskiej po uruchomieniu podsystemu tramwajowego (patrz *Strategia rozwoju publicznego transportu zbiorowego*) oraz wskazaniu kierunków jej rozwoju na lata 2016-2027 (tu również *Plan transportowy*) zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu, które wynikają z istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i negatywnych następstw niekontrolowanego rozwoju motoryzacji indywidualnej. Racjonalne korzystanie z transportu czy też ograniczenie jego negatywnego oddziaływania na środowisko będzie możliwe poprzez zapewnienie ilości i jakości usług świadczonych przez publiczny transport zbiorowy w dostosowaniu do preferencji i oczekiwań pasażerów, możliwie w jak największym stopniu zapewniając

alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym.

Powyższy dokument powiela w części założenia *Aktualizacji Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Olsztyna*⁴⁹, czyli dokumentu wskazującego cele i kierunki działań realizujące unijne i krajowe polityki niskoemisyjne. Zgodnie z wizją *Planu* Olsztyn jest miastem zarządzanym w sposób efektywny, przyjazny dla środowiska naturalnego, mieszkańców i przedsiębiorców, a infrastruktura miasta ukierunkowana na rozwój niskoemisyjny zapewnia coraz lepsze warunki życia mieszkańcom, rozwój gospodarczy miasta i obszaru, a dążenie do jej realizacji uwzględnia cel główny *Założeń Narodowego Programu Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej*, tj. „Rozwój gospodarki niskoemisyjnej przy zapewnieniu zrównoważonego rozwoju kraju”, oraz cele szczegółowe.

Aktualizacja *PGN* objęła cele strategiczne, które przedstawiają się następująco:

- CS 1. poprawa efektywności energetycznej w zabudowie mieszkaniowej i obiektach użyteczności publicznej;

- CS 2. racjonalne zwiększenie wykorzystania energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych;
- CS 3. zwiększenie efektywności wytwarzania, przesyłu i dystrybucji energii na terenie miasta;
- CS 4. wprowadzenie niskoemisyjnych wzorców wykorzystania energii i jej nośników we wszystkich sektorach gospodarki miasta;
- CS 5. rozwój transportu miejskiego i elektromobilności;

wypełniające łącznie założenia celu głównego *PGN*: „Poprawa warunków życia mieszkańców i rozwój gospodarczy Olsztyna przy założeniu niskoemisyjności działań”. Wraz z realizowanymi zadaniami przyporządkowanymi do poszczególnych celów szczegółowych całość dokumentu spełnia założenia zrównoważonego rozwoju.

Kolejnym bardzo ważnym dokumentem strategicznym w obliczu obserwowanych zmian klimatycznych jest „*Plan Adaptacji Miasta Olsztyna do zmian klimatu do roku 2030*”⁵⁰, w

48 Uchwała nr IV/709/2019 Rady Miasta Olsztyna z dnia 01.02.2019 r. zmieniająca Uchwałę Nr XXVIII/509/12 Rady Miasta Olsztyna z dnia 31.10.2012 r. w sprawie „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Olsztyna na lata 2012-2027”.

49 Uchwała nr XXXII/553/21 Rady Miasta Olsztyna z dnia 28.04.2021 r. w sprawie przyjęcia „Aktualizacji Gospodarki Niskoemisyjnej Miasta Olsztyna”.

50 Uchwała nr XXII/398/20 Rady Miasta Olsztyna z dnia 26.06.2020 r. w sprawie przyjęcia „Planu Adaptacji Miasta Olsztyna do zmian klimatu do roku 2030”.



którym wskazane zostały działania przygotowujące władze i mieszkańców miasta do świadomego i odpowiedzialnego reagowania na zmiany klimatu oraz wynikające z nich zagrożenia. W oparciu o przedstawioną wizję, która określa Olsztyn jako miasto zapewniające wysoką jakość życia mieszkańcom w warunkach zmieniającego się klimatu wyznaczono cel nadrzędny *Planu Adaptacji*: „Podniesienie potencjału adaptacyjnego miasta Olsztyn zapewniającego wdrażanie zasad zrównoważonego rozwoju i osiąganie wysokiej jakości życia”. Na potrzeby realizacji celu nadrzędnego wskazano cele strategiczne *Planu Adaptacji*:

- utworzenie Systemu Wspomagania Decyzji,
- utworzenie Centrum Edukacji na rzecz Adaptacji do Zmian Klimatu,
- wzmocnienie potencjału służb,
- adaptacja do zagrożeń termicznych,
- adaptacja do zagrożeń związanych z opadem i powodzią/podtopieniami,
- wykorzystanie szans dla zdrowia, dziedzictwa i turystyki,

dla których wskazano katalog działań przybliżających miasto do realizacji wskazanych celów.

Poza dokumentami strategicznymi w ramach struktur miasta Olsztyn oraz na jego zlecenie sporządzone zostały szczegółowe opracowania dotyczące wybranych elementów sektora transportu i mobilności, których zakres i cele realizują zasadę zrównoważonego rozwoju, operując m.in. w obszarze organizacji ruchu i jego ograniczenia, promocji i rozwoju transportu rowerowego, czy zasadności wdrożenia elektromobilności w transporcie publicznym. Przykładami takich działań są opracowane dokumenty:

- *Zwiększenie bezpieczeństwa i jakości przestrzeni publicznej poprzez zastosowanie strefy tempo 30*, w którym wskazano możliwości zmiany podejścia do kształtowania przestrzeni pasa drogowego w sposób bardziej sprawiedliwy pomiędzy wszystkich uczestników ruchu, z uwzględnieniem ich potrzeb i poczucia bezpieczeństwa,
- *Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych*

wraz z *analizą wdrożenia stref czystego transportu*, w ramach której przedstawiono możliwości rozwoju autobusowej komunikacji zeroemisyjnej jako ewentualne uzupełnienie uruchomionej z sukcesem i planowanej do dalszej rozbudowy sieci tramwajowej oraz brak zasadności (na czas sporządzania analizy) wprowadzenia wówczas stref czystego transportu w Olsztynie.

W wyniku dużego zróżnicowania potrzeb mieszkańców Olsztyna i interesariuszy oraz koniecznych do rozwiązania problemów, liczba dokumentów przygotowanych w znaczącym stopniu przekracza ustawowe wymogi ich przygotowania, czy wymogi wynikające z chęci pozyskania zewnętrznego dofinansowania na inwestycje.

Poniższa analiza dokumentów strategicznych Gmin MOF w zdecydowanej większości ogranicza się właśnie do tego rodzaju dokumentów.

Zrównoważony rozwój pojawia się już w celu głównym *Strategii Rozwoju Gminy Barczewo na lata 2015-2025*⁵¹, który został określony w

51 Uchwała nr XI/78/2015 Rady Miejskiej w Barczewie z dnia 16.06.2015 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju Gminy Barczewo na lata 2015-2025”.



następującym kształcie: „Zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy Gminy Barczewo w oparciu o położenie geograficzne i uwarunkowania przyrodniczo-historyczne”. Dla realizacji celu głównego określone zostały cele strategiczne:

- Cel strategiczny 1: dobrze rozwinięta infrastruktura techniczna,
- Cel strategiczny 2: wysoka dostępność komunikacyjna i integracja wewnętrzna gminy,
- Cel strategiczny 3: korzystne warunki rozwoju przedsiębiorczości,
- Cel strategiczny 4: aktywne działania na rzecz rozwoju turystyki.

Bezpośrednie nawiązanie do zrównoważonego rozwoju pojawia się w jednym z celów operacyjnych i dotyczy zrównoważonej polityki przestrzennej i jej kreowania poprzez odpowiednią lokalizację funkcji terenów w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz zabezpieczenia terenów o znacznych walorach przyrodniczych i krajobrazowych obejmując je

miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

Dokument ten kwestię zrównoważonego rozwoju wskazuje także w warstwie opisowej w nawiązaniu do idei Slow Cities (Barczewo należy do sieci miast Cittaslow), która dostarcza pozytywnych bodźców rozwojowych lokalnej gospodarce poprzez pomostowe pomysły ochrony środowiska, promocję zrównoważonego rozwoju i poprawę jakości życia. Wspomniano także fakt ujęcia całego terenu gminy w granicach obszaru funkcjonalnego Zielone Płuca Polski, utworzonego zgodnie z ideą integracji ochrony środowiska z rozwojem gospodarczym i postępowaniem cywilizacyjnym na terenie północno-wschodniej Polski.

Zawarte w dokumencie opisy celów i działań wskazują na zgodność z zasadą zrównoważonego rozwoju, jednak na etapie aktualizacji lub sporządzania nowej strategii zaleca się zwiększenie roli zrównoważonego rozwoju już na etapie celów strategicznych oraz zwiększenia zakresu monitoringu o wskaźniki bezpośrednio odnoszące się do działań związanych z ograniczeniem wpływu gminy na

stan środowiska naturalnego, ujętych w ramach celów operacyjnych.

Rok 2020 był ostatnim rokiem obowiązywania *Planu gospodarki niskoemisyjnej Gminy Barczewo do roku 2020*⁵², który w sposób naturalny wpisuje się w zasadę zrównoważonego rozwoju, wskazując na cel strategiczny: zrównoważony rozwój gminy Barczewo w oparciu o gospodarkę niskoemisyjną, podniesienie standardu jakości życia i zamieszkania w gminie poprzez lepsze wykorzystanie dostępnych zasobów, rozwój infrastruktury oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń. Realizacja celu strategicznego miała zostać osiągnięta poprzez realizację działań objętych celami szczegółowymi, obejmującymi podniesienie efektywności energetycznej budynków, zwiększenie udziału energii pochodzącej ze źródeł niskoemisyjnych i odnawialnych, redukcję emisji gazów cieplarnianych, stosowne działania infrastrukturalne w zakresie transportu oraz działania na rzecz zmiany świadomości ekologicznej i wzorców konsumpcji mieszkańców.

W 2020 roku skończył się termin obowiązywania *„Strategii rozwoju Gminy Dywity do 2020 r.”*⁵³, która oparta była o wizję gminy – miejsca

52 Uchwała nr XVIII/124/15 Rady Miejskiej w Barczewie z dnia 16.06.2015 r. w sprawie przyjęcia do realizacji „Planu gospodarki niskoemisyjnej Gminy Barczewo do 2020 roku”.

53 Uchwała nr VIII/43/11 Rady Gminy Dywity z dnia 15.06.2011 r. w sprawie przyjęcia „Strategii rozwoju Gminy Dywity do 2020 r.”



oferującego wysoką jakość życia i konkurencyjność, w pełni wykorzystującą i wspierającą rozwój funkcji metropolitalnych Olsztyna. Realizacja wizji oparta została o cel główny określony jako wzrost znaczenia Gminy Dywity jako miejsca o wysokiej atrakcyjności zamieszkania i prowadzenia biznesu w obszarze metropolitalnym Olsztyna. Poza celem głównym, służącym do realizacji wizji, na poziomie strategicznym w *Strategii* sformułowane zostały trzy cele:

- Cel strategiczny 1: poprawa warunków dla rozwoju biznesu,
- Cel strategiczny 2: wzrost aktywności i zaangażowania mieszkańców w sprawy Gminy,
- Cel strategiczny 3: wzrost integracji wewnętrznej i szersze otwarcie na współpracę.

Dokument ten kwestię zrównoważonego rozwoju wskazywał dopiero w warstwie opisowej celów operacyjnych w nawiązaniu do polityki przestrzennej i jasnego określenia przeznaczenia terenów na potrzeby zwiększenia ochrony terenów o znacznych walorach przyrodniczych i krajobrazowych czy

wyznaczenia terenów o znacznym potencjale dla rozwoju mieszkalnictwa i biznesu. Opis ten wskazuje na zgodność z zasadą zrównoważonego rozwoju, jednak na etapie sporządzania nowej strategii, co ma obecnie miejsce, sugeruje się położenie większego nacisku na tę kwestię, z możliwością uwzględnienia tego zagadnienia na poziomie celu głównego.

Ograniczony w swoim celu i zakresie *Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Dywity na lata 2016-2020*⁵⁴ w sposób naturalny wpisuje się w zasadę zrównoważonego rozwoju w swoim celu głównym, który został określony jako poprawa stanu powietrza atmosferycznego przy zrównoważonym i efektywnym wykorzystaniu nośników energii poprzez wsparcie gospodarki niskoemisyjnej. Realizacja planu oparta została o część dotyczącą ograniczenia emisji gazu cieplarnianego i innych zanieczyszczeń powietrza oraz wzrost efektywności energetycznej budynków mieszkalnych i gminnych.

Obowiązująca wciąż *Strategia Rozwoju Gminy Gietrzwałd na lata 2015-2025*⁵⁵ nawiązanie do zrównoważonego rozwoju posiada już na poziomie celu głównego, który został określony

w następującym kształcie: „Zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy Gminy Gietrzwałd w oparciu o położenie geograficzne w aglomeracji olsztyńskiej i uwarunkowania przyrodniczo-historyczne”. Dla realizacji celu głównego określone zostały cele strategiczne:

- Cel strategiczny 1: dobrze rozwinięta infrastruktura techniczna, turystyczna i społeczna;
- Cel strategiczny 2: rozwój przedsiębiorczości,
- Cel strategiczny 3: wykształcone, aktywne; zaangażowane społeczeństwo i integracja wewnętrzna gminy;
- Cel strategiczny 4: rozwój turystyki.

Bezpośrednie nawiązanie do zrównoważonego rozwoju pojawia się w jednym z celów operacyjnych i dotyczy zrównoważonej polityki przestrzennej i jej kreowania poprzez odpowiednią lokalizację funkcji terenów w suikzp i zabezpieczenia terenów o znacznych walorach przyrodniczych i krajobrazowych, obejmując je mpzp. Dokument ten kwestię zrównoważonego rozwoju wskazuje także w warstwie opisowej w nawiązaniu do idei Slow Cities, która dostarcza pozytywnych bodźców

54 Uchwała nr XIX/126/16 Rady Gminy Dywity z dnia 25.05.2016 r. w sprawie przyjęcia „Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Dywity na lata 2016-2020”.

55 Uchwała nr XVI/157/2016 Rady Gminy Gietrzwałd z dnia 30.03.2016 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju Gminy Gietrzwałd na lata 2015-2025”.



rozwojowych lokalnej gospodarce poprzez pomostowe pomysły ochrony środowiska, promocję zrównoważonego rozwoju i poprawę życia. Opis ten wskazuje na zgodność z zasadą zrównoważonego rozwoju, jednak na etapie aktualizacji lub sporządzania nowej strategii zaleca się zwiększenie zakresu monitoringu o wskaźniki bezpośrednio odnoszące się do działań związanych z ograniczeniem wpływu Gminy na stan środowiska naturalnego, ujętych w ramach celów operacyjnych.

Ograniczony w swoim celu i zakresie *Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Gietrzwałd*⁵⁶ w sposób naturalny wpisuje się w zasadę zrównoważonego rozwoju, gdyż celem dokumentu jest wskazanie działań na rzecz zrównoważonego energetycznie i ekologicznie rozwoju i poprawy jakości powietrza w gminie, z wykorzystaniem opisanych w dokumencie działań.

Obejmujący zrównoważony rozwój cel główny *Strategii Rozwoju Gminy Jonkowo na lata 2016-2026*⁵⁷ został określony w następującym kształcie: „Zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy Gminy Jonkowo w oparciu o położenie geograficzne w aglomeracji olsztyńskiej i uwarunkowania przyrodniczo-

kulturowo-historyczne”. Dla realizacji celu głównego określone zostały cele strategiczne:

- Cel strategiczny 1: wysoka jakość życia mieszkańców dzięki działaniom poprawiającym infrastrukturę techniczną oraz stan środowiska naturalnego;
- Cel strategiczny 2: tworzenie i promowanie warunków dla rozwoju gospodarki z zachowaniem zrównoważonego rozwoju i ładu przestrzennego;
- Cel strategiczny 3: wzmocnienie systemu świadczenia usług publicznych oraz form spędzania czasu wolnego;
- Cel strategiczny 4: inteligentny rozwój społeczny wykorzystujący aktywność społeczną i ekonomiczną, dziedzictwo kulturowe oraz współpracę środowisk lokalnych.

Bezpośrednie nawiązanie do zrównoważonego rozwoju pojawia w wizji rozwoju oraz celu strategicznym 2 i dotyczy zrównoważonej polityki przestrzennej i jej kreowania poprzez odpowiednią lokalizację funkcji terenów w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i oraz

zabezpieczenia terenów o znacznych walorach przyrodniczych i historycznych obejmując je miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. W *Strategii* wyraźnie zaznaczone jest uwarunkowanie rozwoju gospodarki zgodnie ze zrównoważonym rozwojem.

Cel strategiczny 1 w swoim dążeniu do podniesienia jakości życia, w sposób naturalny wpisuje się w zasadę zrównoważonego rozwoju. Uwzględnienie poprawy stanu środowiska naturalnego jest czynnikiem niezbędnym do podniesienia jakości życia, obejmującym redukcję wszelkiego rodzaju zanieczyszczeń oraz niskiej emisji poprzez poprawę efektywności energetycznej obiektów użyteczności publicznej i budynków indywidualnych, racjonalną gospodarkę odpadami oraz zwiększenie udziału energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych. Przyjęto, że Gmina, mając świadomość swojego położenia i posiadanych walorów przyrodniczych, będzie w sposób priorytetowy traktować działania na rzecz ochrony przyrody i środowiska, które zostały szczegółowo określone w *Programie Ochrony Środowiska Gminy*⁵⁸. Nie bez znaczenia jest również

56 Uchwała nr XI/114/2015 Rady Gminy Gietrzwałd z dnia 29.10.2015 r. w sprawie przyjęcia „Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Gietrzwałd”.

57 Uchwała nr LII/327/2017 Rady Gminy Jonkowo z dnia 28.12.2017 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju Gminy Jonkowo na lata 2016-2026”.

58 Uchwała nr VI/38/2019 Rady Gminy Jonkowo z dnia 27.02.2019 r. w sprawie przyjęcia „Programu Ochrony



wskazanie podjęcia działań na rzecz edukacji mieszkańców i decydentów w zakresie poczucia odpowiedzialności za stan i ochronę środowiska.

Uwzględnienie zrównoważonego rozwoju w Strategii Gminy Jonkowo nie tylko na poziomie celu głównego i wizji, ale także na poziomie celów strategicznych i operacyjnych, wraz ze wskazaniem konkretnych działań, wskazuje na wysoki poziom świadomości tego zagadnienia w Gminie, jednakże zaleca się zwiększenie zakresu monitoringu o wskaźniki bezpośrednio odnoszące się do ujętych w ramach celów operacyjnych działań związanych z ograniczeniem wpływu Gminy na stan środowiska naturalnego.

Ostatnim dokumentem strategicznym, w którym zrównoważony rozwój pojawia się już w celu głównym jest *Strategia Rozwoju Gminy Purda na lata 2015-2025*⁵⁹. Cel główny został w niej określony w następującym kształcie: „Zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy Gminy Purda w oparciu o położenie geograficzne w aglomeracji olsztyńskiej i uwarunkowania przyrodniczo-historyczne”. Dla

realizacji celu głównego określone zostały cele strategiczne:

- Cel strategiczny 1: rozwój infrastruktury technicznej zwiększającej atrakcyjność zamieszkania oraz atrakcyjność inwestycyjną gminy;
- Cel strategiczny 2: rozwój przedsiębiorczości;
- Cel strategiczny 3: wykształcone, aktywne, zaangażowane społeczeństwo i integracja wewnętrzna gminy;
- Cel strategiczny 4: Gmina Purda obszarem atrakcyjnym turystycznie wykorzystująca walory przyrodnicze oraz kulturowe;
- Cel strategiczny 5: ograniczenie niskiej emisji.

Bezpośrednie nawiązanie do zrównoważonego rozwoju pojawia w jednym z celów operacyjnych i dotyczy zrównoważonej polityki przestrzennej i jej kreowania poprzez odpowiednią lokalizację funkcji terenów w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz zabezpieczenia terenów o znacznych walorach przyrodniczych i krajobrazowych obejmując je

miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

Ostatni cel strategiczny został w całości włączony do przyjętego w marcu kolejnego roku *Planu Gospodarki Niskoemisyjnej*, którego zmiana nastąpiła w roku 2017⁶⁰ i w sposób naturalny wpisuje się w zasadę zrównoważonego rozwoju wskazując na cele Programu obejmujące redukcję emisji gazów cieplarnianych z wykorzystaniem wszelkich możliwych środków, zwiększenie udziału energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych oraz redukcję zużycia energii finalnej, co ma zostać zrealizowane poprzez podniesienie efektywności energetycznej. Przyjęto także, że Gmina podejmie działania na rzecz zmiany świadomości ekologicznej i wzorców konsumpcji mieszkańców. Wg autorów *Planu* realizacja tych działań miała przyczynić się do osiągnięcia celów określonych w pakiecie klimatyczno-energetycznym do roku 2020.

Podsumowując, pomimo bezpośredniego nawiązania do zasady zrównoważonego rozwoju, proponuje się zwiększenie jej roli w konstrukcji celów strategicznych dokumentu.

⁵⁹ Środowiska Gminy Jonkowo na lata 2018-2021 z perspektywą na lata 2022-2025”.

⁵⁹ Uchwała nr XII/80/2015 Rady Gminy Purda z dnia 29.12.2015 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju Gminy Purda na lata 2015-2025”.

⁶⁰ Uchwała nr XXVIII/216/2017 Rady Gminy Purda z dnia 16.06.2017 r. w sprawie zmiany „Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Purda”.



Obowiązująca nadal *Strategia Rozwoju Gminy Stawiguda na lata 2016-2025*⁶¹ oparta jest o wizję gminy jako miejsca wysokiej jakości życia i prowadzenia biznesu, wspierającego i w pełni wykorzystującego swoje położenie w obszarze aglomeracji olsztyńskiej. Poza celem głównym, służącym do realizacji wizji, na poziomie strategicznym w Strategii sformułowane zostały cztery cele:

- Cel strategiczny 1: rozwój infrastruktury w Gminie,
- Cel strategiczny 2: rozwój gospodarczy Gminy,
- Cel strategiczny 3: rozwój społeczny Gminy,
- Cel strategiczny 4: zwiększenie bezpieczeństwa mieszkańców.

Dokument ten kwestię zrównoważonego rozwoju wskazuje dopiero w warstwie opisowej w nawiązaniu do polityki przestrzennej i zwiększenia ochrony terenów o znacznych walorach przyrodniczych i krajobrazowych, czy zagadnień związanych ze zmianami klimatu, racjonalnego wykorzystania zasobów, odnosząc się w strukturze celów na poziomie operacyjnym wyłącznie do kwestii ochrony środowiska. Opis ten wskazuje na zgodność z zasadą zrównoważonego rozwoju, jednak na etapie aktualizacji lub sporządzania nowej strategii sugeruje się położenie większego nacisku w tej kwestii z

możliwością uwzględnienia tego zagadnienia na poziomie celu głównego.

Ograniczony w swoim celu i zakresie *Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Stawiguda*⁶², w sposób naturalny wpisuje się w zasadę zrównoważonego rozwoju w części dotyczącej ograniczenia emisji gazu cieplarnianego z wykorzystaniem wszelkich możliwych środków, w szczególności dotyczących poprawy jakości ciepłownictwa, rozwoju alternatywnych dla transportu samochodowego systemów transportu czy zwiększenia, a przede wszystkim kształtowania świadomości ekologicznej mieszkańców gminy.

Kwestia zrównoważonego rozwoju podniesiona została w kolejnym dokumencie sektorowym gminy, tj. *Koncepcji rozwoju komunikacji publicznej na terenie Gminy Stawiguda*⁶³, której to aktualizacja jednoznacznie wskazuje na powiązanie dokumentu ze *Strategią rozwoju Gminy, Planem mobilności MOF Olsztyna* i realizację wskazanych w nich celów poprzez zwiększenie znaczenia transportu publicznego oraz alternatywnych dla samochodu środków transportu, a także zmniejszenie poziomu wykluczenia transportowego mieszkańców Gminy w systemie transportowym.

Podsumowując, dokumenty strategiczne, podjęte przez wszystkie Gminy MOF sam zrównoważony rozwój ujmują w sposób możliwy do uwzględnienia, często wręcz wskazując go już na etapie celu głównego. Brak jest jednak konkretnych, mierzalnych efektów wdrożenia założeń zrównoważonego rozwoju. Ujęte w dokumentach wskaźniki monitoringu praktycznie w ogóle nie uwzględniają efektów środowiskowych oraz klimatycznych wdrożenia dokumentów.

Zaproponowane w ramach dokumentów gminnych działania, poza ogólnym wskazaniem ich znaczenia dla rozwoju poszczególnych Gmin MOF, nie obejmują elementów, które w ostatnich latach stały się kluczowe z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju, w tym przede wszystkim takiego kształtowania zagospodarowania przestrzennego, które w najmniejszym możliwym stopniu będzie wymagało korzystania z emisyjnego środka transportu – samochodu osobowego (panowanie nad niekontrolowanym rozwojem zabudowy) oraz w największym możliwym stopniu umożliwi korzystanie z alternatywnych dla samochodu środków transportu (rozwój zabudowy przy ciągach komunikacyjnych).

61 Uchwała nr XVI/177/2016 Rady Gminy Stawiguda z dnia 4.07.2016 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Gminy Stawiguda na lata 2016-2025.

62 Uchwała nr XVI/176/2016 Rady Gminy Stawiguda z dnia 4.07.2016 r. w sprawie przyjęcia Planu Gospodarki Niskoemisyjnej Gminy Stawiguda.

63 Aktualizacji koncepcji rozwoju komunikacji publicznej na terenie Gminy Stawiguda, GF Transport Consulting, Stawiguda 2019.

Analiza zagospodarowania przestrzennego MOF Olsztyna





z zasadą zrównoważonego rozwoju, np. poprzez realizację przykładowych działań:

- spełnianie wizji gminy lub miasta kompaktowego – z uwzględnieniem lokalnych wartości i racjonalnego wykorzystania przestrzeni;
- tworzenie lokalnych centrów usługowych – mających na celu wygodniejszy dostęp mieszkańców do usług bez generowania niepotrzebnej aktywności komunikacyjnej z naciskiem na samochody;
- uczytelnienie układu urbanistycznego jednostki – związane ze wzrostem atrakcyjności oraz podwyższeniem jakości powierzchni funkcjonalnych z naciskiem na obszar centralny miast i gmin;
- realizowanie nowych inwestycji w zakresie zabudowy (szczególnie mieszkaniowej) z dostępem do publicznego transportu szynowego;
- systematyczne ograniczanie dostępu komunikacji samochodowej w centrach miast na rzecz pieszych i transportu publicznego;
- rozwój terenów: zieleni, wypoczynkowych, osiedlowych;
- wskazanie lokalizacji pod zabudowę świadcząca o metropolitalnym charakterze miasta jak: uczelnie, obiekty sportowe,

obiekty kultury, instytucje finansowe i biznesowe, obiekty high-tech. itp.

Wyżej wymienione kierunki przeznaczenia terenów tworzą jednocześnie swoisty zbiór standardów będących miarą jakości przestrzeni otwartej. Dotyczą wymogów ładu przestrzennego – zrównoważonego rozwoju, urbanistyki, a także infrastruktury towarzyszącej: systemu zieleni, transportu itp. Uporządkowanie struktur przestrzennych polegać ma na wyraźnym wyznaczeniu ich granic, jak i również wspólnego charakteru na podstawie unifikacji elementów czy relacji z sąsiadami.

Wsparcie planowania przestrzennego i możliwego zagospodarowania w odniesieniu do terenów zdegradowanych umożliwiała rewitalizacja, która powinna być realizowana na podstawie wytycznych zawartych w gminnych programach rewitalizacji.

Obowiązujące *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Olsztyna* jest efektem zmian ujętych w roku 2013. W *Studium* skoncentrowano się na gospodarce przestrzenią oraz ochronie środowiska kulturowego i przyrodniczego przy założeniu, że spełnione będą cele gospodarcze i społeczne określone w Strategii rozwoju Olsztyna. Sformułowano dwa podstawowe cele strategiczne skierowane na problematykę

gospodarki przestrzennej i środowiska przyrodniczego:

1. Rozwój funkcji metropolitalnych miasta Olsztyna, który ma być realizowany m.in. poprzez:

- wzmocnienie roli Olsztyna w obszarze potencjalnego oddziaływania aglomeracji w drodze partnerskiej współpracy z sąsiednimi gminami, samorządem powiatu i miejscowościami satelitarnymi (koresponduje z ideą utworzenia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna jako całości);
- podnoszenie konkurencyjności miasta jako ośrodka nowoczesnej i innowacyjnej gospodarki;
- efektywne wykorzystanie potencjału naukowego Olsztyna dla rozwoju gospodarczego (jw.);
- wykorzystanie potencjału historycznego i przyrodniczego dla rozwoju gospodarczego w dziedzinie turystyki.

2. Poprawa jakości życia w mieście, dla osiągnięcia której wyznaczono następujące cele:

- modernizacja infrastruktury technicznej istniejącej i uzbrojenie terenów przewidzianych pod inwestycje



mieszkańców i gospodarcze w mieście oraz łączenie infrastruktury miejskiej z uzbrojeniem gmin sąsiednich;

- realizacja systemu unieszkodliwiania odpadów w mieście i regionie wraz z budową zintegrowanej infrastruktury energetyki ciepłej,
- rozwój sieci informatycznej, a w tym w szczególności opartej o technologię światłowodową i bezprzewodową;
- poprawa dostępności komunikacyjnej i transportowej Olsztyna w skali regionalnej i krajowej;
- poprawa rozwiązań układu komunikacyjnego miasta i systemu transportowego, a w tym głównie systemu transportu publicznego oraz rozwój systemów alternatywnych – ciągi piesze i ścieżki rowerowe;
- ochrona dziedzictwa kulturowego zapewniająca harmonijne włączenie przestrzeni historycznej we współczesne procesy rozwojowe; kreowanie nowych funkcji dla obiektów o wartości historycznej i kulturowej oraz aktywna polityka przekształceń zdegradowanych obszarów w przestrzenie publiczne zrewaloryzowane i uzupełnione nową zabudową;
- kształtowanie krajobrazu przestrzeni publicznej na obszarze całego miasta;

podniesienie rangi zagospodarowania przestrzeni publicznej do wyróżnika tożsamości miasta i jakości życia mieszkańców;

- kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu ochrony, rewitalizacji i udostępnienia

obszarów przyrodniczych obejmujące zagospodarowanie tych terenów dla celów rekreacji, turystyki i sportu, a w tym programy i projekty związane z zagospodarowaniem otoczenia jezior, lasu miejskiego i doliny rzeki Łyny.



Rys. 5.2 Zagospodarowanie przestrzeni publicznej na osiedlu mieszkalnym

Źródło: Materiały własne



Ponadto w *Studium* podkreśla się, że niezbędna jest konsekwentna modernizacja i realizacja brakujących elementów systemu komunikacji miasta, a mianowicie:

- realizacja systemu powiązań układu komunikacyjnego miasta z Obwodnicą, w tym realizacja szeregu inwestycji drogowych we współpracy z gminami Stawiguda, Purda, Gietrzwałd i Dywity;
- realizacja systemu powiązań układu komunikacyjnego miasta z drogami wojewódzkimi i powiatowymi;
- realizacja systemu powiązań układu komunikacyjnego wewnątrz miasta, m.in., wprowadzenie w mieście nowego systemu transportu publicznego w postaci traktacji tramwajowej.

Obecna wersja *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Barczewo* została uchwalona w 2020 roku. Przyjęte w *Studium* kierunki rozwoju wynikają bezpośrednio z istniejących uwarunkowań osadniczych, przyrodniczych, kulturowych i infrastrukturalnych oraz ze wskazań i rozwiązań przyjętych z dokumentów nadrzędnych. *Studium* formułuje jako uniwersalne następujące cele polityki rozwojowej miasta i gminy: podnoszenie standardu warunków życia mieszkańców przy zachowaniu zasady zrównoważonego rozwoju,

podporządkowanie działalności w sferze aktywizacji i przekształceń społeczno-gospodarczych na terenie miasta i gminy, zachowanie i wzmocnienie wartości środowiska przyrodniczego i kulturowego, harmonizowanie celów ochronnych, ekologicznych, społecznych i gospodarczych na zasadzie ekorozwoju. Aby osiągnąć założone cele, *Studium* wskazuje na konieczność realizacji odpowiedniej polityki w zakresie:

- poprawy stanu i odporności środowiska przyrodniczego;
- poprawy ładu przestrzennego na terenie miasta i gminy;
- ochrony obiektów i zespołów zabytkowych,
- rehabilitacji zdegradowanych zespołów zabudowy;
- uzyskiwania coraz to wyższej sprawności funkcjonowania struktur przestrzennych poprzez przekształcanie, a co najmniej korektę układu komunikacyjnego; podnoszenie stopnia wyposażenia w infrastrukturę techniczną terenów i zainwestowania kubaturowego;
- wykorzystania położenia i funkcji miasta i gminy w strukturze osadniczej kraju, różnorodnych jej związków zewnętrznych oraz terytorialnych warunków jej rozwoju dla podnoszenia atrakcyjności jako obszaru korzystnego do inwestowania i koncentracji

funkcji przemysłowych, usługowych oraz rekreacyjnych;

- przeciwdziałanie degradacji walorów miasta i gminy w zakresie środowiska przyrodniczego, dziedzictwa kulturowego, potencjału intelektualnego mieszkańców.

Obecnie obowiązującą wersję *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Dywity* uchwalono w 2019 roku. Dokument ten jako główny kierunek rozwoju na terenach podmiejskich wskazuje mieszkalnictwo na potrzeby miasta Olsztyna i stwierdza, że w miarę jego rozwoju należy przewidywać rozwój infrastruktury społecznej i usług.

Na obszarze gminy wydzielono 6 stref o zróżnicowanych zasadach zagospodarowania i kierunkach polityki przestrzennej w oparciu o stopień ochrony środowiska przyrodniczego i krajobrazu, strefy ochronne wynikające z przepisów oraz specyfikę istniejącego zagospodarowania obszaru. Dla poszczególnych miejscowości określono kierunki rozwoju przestrzennego i wskazano postulowane tereny rozwojowe z podaniem dominującej funkcji. *Studium* zwraca uwagę na unikanie rozproszenia nowej zabudowy mieszkalnej, celem obniżania kosztów doprowadzenia energii elektrycznej. Aby podnieść poziom życia ludności oraz



wyeliminować wyeksploatowane już źródła ciepła, należy objąć siecią gazową średniego ciśnienia wszystkie miejscowości na terenie gminy. Zaopatrzenie w wodę miejscowości niezwodociągowanych powinno odbywać się systemowo z ujęć wód podziemnych istniejących bądź nowoprojektowanych, których wydajność zabezpieczy potrzeby miejscowości i skupisk ludności.

Aktualną wersję *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Gietrzwałd* uchwalono w 2020 roku. *Studium*, które wskazuje na konieczność odpowiedniego zagospodarowania gminy, aby podnieść jakość życia, definiuje następujące grupy celów:

A. Cele ekologiczne i kulturowe:

- ochrona jakości i zasobów wód powierzchniowych i podziemnych dla celów rozwoju społeczno-gospodarczego oraz zabezpieczenia zasobów wód w dobrym stanie dla przyszłych pokoleń;
- likwidowanie kolizji między funkcjonowaniem ekosystemów a działalnością człowieka (konflikty i zagrożenia środowiska);
- ochrona i utrzymanie obiektów zabytkowych oraz przystosowanie ich do

nowych potrzeb w celu wzbogacenia oferty turystycznej obszaru gminy;

- zachowanie ładu przestrzennego w jednostkach osadniczych w celu tworzenia współczesnych wartości kulturowych.

B. Cele społeczno-gospodarcze:

- podniesienie standardu i atrakcyjności oraz rozbudowa zainwestowania turystycznego;
- rozbudowa infrastruktury usługowej związanej z turystyką pielgrzymkową;
- wykorzystanie do rozwoju społeczno-gospodarczego gminy jej położenia geograficznego w sąsiedztwie miasta Olsztyna oraz w ciągu DK16;
- rozbudowa istniejących ośrodków koncentracji przedsiębiorczości oraz tworzenie nowych;
- poprawa warunków życia mieszkańców poprzez zwiększenie dostępności do usług, podniesienie standardu urządzeń infrastruktury społecznej oraz poprawę warunków mieszkaniowych.

C. Cele rozwoju infrastruktury technicznej i transportowej, z uwzględnieniem bezpieczeństwa państwa:

- zaspokojenie potrzeb ludności poprzez uzbrojenie gminy w odpowiedniej ilości i jakości infrastrukturę techniczną;

- poprawa warunków technicznych systemów komunikacyjnych zewnętrznych i wewnętrznych w celu zwiększenia atrakcyjności obszaru gminy dla inwestorów oraz polepszenia dostępności do usług mieszkańcom gminy.

Obecna wersja *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Jonkowo* uchwalona została w 2009 roku. W *Studium* odnotowuje się zwiększoną atrakcyjność obszaru, który posiada potencjał do rozwoju różnych form rekreacji (w tym turystyki krajoznawczej) i dlatego należy je ochraniać. W *Studium* wskazuje się również na konieczność rozwijania funkcji gospodarczych (w tym rekreacyjnych), a także z uwagi na podział na jednostki strukturalne, różne sposoby zagospodarowania terenu.

Aktualne *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Purda* stanowi aktualizację *Studium* uchwalonego w 2001 roku w części uwarunkowań, natomiast część dotycząca kierunków została sporządzona na nowo w 2014 roku. W ramach *Studium* przyjęto podział gminy na strefy polityki przestrzennej, co przy zróżnicowanym sposobie planowanego zagospodarowania poszczególnych stref ułatwi dobór działań w celu realizacji zasady zrównoważonego rozwoju.



W *Studium* kładzie się nacisk na korzyści płynące z bliskiego sąsiedztwa Olsztyna i stwierdza, że poprawę jakości życia mieszkańców w sferach funkcjonowania gminy w warunkach zrównoważonego rozwoju można osiągnąć m.in., poprzez:

- racjonalne zagospodarowanie terenów o najbardziej ożywionym ruchu inwestycyjnym na styku z Olsztynem;
- rozwój funkcji turystycznych w oparciu o sąsiedztwo Olsztyna;
- uzbrojenie terenów w kanalizację sanitarną.

Jako korzystne warunki rozwoju funkcji gospodarczych *Studium* określa m.in. obecność dróg krajowych i wojewódzkiej oraz bliską realizację obwodnicy południowej⁶⁴ miasta Olsztyna. Jako postulowane zadania do realizacji ponadlokalnych celów publicznych wskazuje się m.in. budowę i modernizację dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych wraz z obiektami inżynierskimi.

Obecne *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Stawiguda* stanowi aktualizację *Studium uchwalonego w 2004 roku w części uwarunkowań*, natomiast część dotycząca

kierunków została sporządzona na nowo w 2014 roku. W ramach *Studium* przyjęto podział gminy na strefy polityki przestrzennej, co przy zróżnicowanym sposobie planowanego zagospodarowania poszczególnych stref ułatwi dobór działań w celu realizacji zasady zrównoważonego rozwoju. Rozwój infrastruktury, szczególnie technicznej, jest wciąż jednym z głównych wyzwań stojących przed gminą, szczególnie w celu ochrony środowiska. W *Studium* zaznacza się, że rozwój systemów technicznych obsługujących istniejącą i projektowaną zabudowę należy realizować w powiązaniu z miejskimi systemami infrastruktury technicznej i komunikacji oraz że DK51 i projektowana obwodnica miasta Olsztyna w ciągu DK16 docelowo stanowiąc będą nadrzędny układ komunikacyjny.

Podchodząc w sposób zintegrowany do zagospodarowania terenów gmin objętych MOF Olsztyna sporządzono analizę zagospodarowania terenów wszystkich gmin z pomocą systemu CORINE Land Cover, za lata 2012 i 2018 (*Rys. 5.3, Rys. 5.4*), która wskazuje na zwiększenie udziału terenów antropogenicznie przekształconych i spadek udziału terenów leśnych. System nie wskazał

zmian udziału w pozostałych rodzajach użytków, ukazując dominującą rolę terenów rolnych i gruntów ornych. Należy jednak wspomnieć, że pomimo rozwoju zabudowy, wciąż zajmuje ona stosunkowo niewielką powierzchnię.

Istotnym z punktu widzenia Gmin MOF jest panowanie nad takim rozwojem zabudowy (szczególnie ekstensywnej zabudowy jednorodzinnej) i lokalizacji funkcji, w tym usług społecznych (blisko ciągów komunikacyjnych, szczególnie objętych transportem publicznym), aby w najmniejszym możliwym stopniu uzależniać przemieszczanie się od transportu indywidualnego. Ograniczenia te mogą uchronić szczególnie mniejsze gminy przed skokowym wzrostem nakładów na budowę i eksploatację infrastruktury technicznej, kosztów funkcjonowania infrastruktury społecznej (m.in. dowóz dzieci do szkół) i transportu publicznego.

Dobrym rozwiązaniem mogłoby być przyjęcie przez poszczególne Gminy MOF lokalnych standardów urbanistycznych na wzór przyjętych w 2018 roku w Olsztynie⁶⁵, w celu ochrony przed niepożądanymi skutkami realizacji inwestycji w ramach specustawy

⁶⁴ Południowa obwodnica miasta Olsztyn została już zrealizowana.

⁶⁵ Uchwała nr LV/1051/18 Rady Miasta Olsztyna z dnia 6.11.2018 r. w sprawie określenia lokalnych standardów urbanistycznych na terenie miasta Olsztyna.

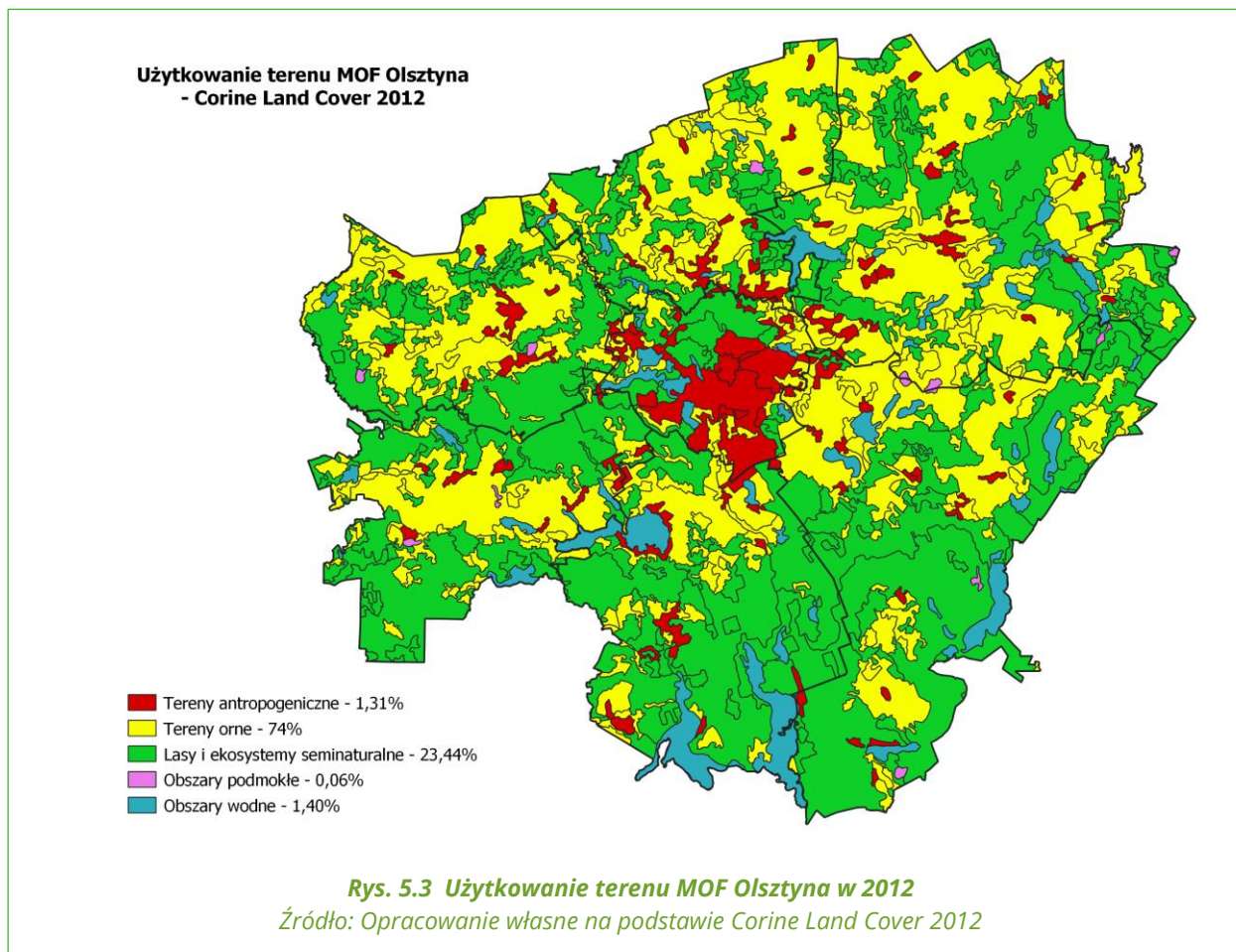


mieszaniowej, tzw. „Lex Deweloper”⁶⁶. Dotyczyły one przede wszystkim wymogu lokalizacji nowych inwestycji mieszkaniowych w określonej odległości od przystanku komunikacyjnego, co w intencji autorów uchwały umożliwiłoby ograniczenie zabudowy niezgodnej zapisami mpzp.

Przekształcenia funkcji, szczególnie użytków rolnych w tereny budowlane, pomimo spodziewanego wpływu dochodów podatkowych od nowych mieszkańców automatycznie generują z ich strony żądania budowy nowej infrastruktury. W przypadku usankcjonowania ich w ramach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego generują również po stronie wydatków dodatkowe nakłady na wykup nieruchomości pod infrastrukturę techniczną.

Większą korzyść przyniesie gminom zrównoważony rozwój zwartej zabudowy, którą można obsłużyć mniejszą liczbą pojazdów transportu publicznego oraz rozwój mobilności w oparciu o istniejącą i modernizowaną infrastrukturę niż budowa nowej wraz z tzw. uruchomieniem nowych terenów inwestycyjnych. Istotnym aspektem planowania rozwoju przestrzennego są również plany dotyczące rewitalizacji i zagospodarowania

66 Ustawa z dnia 5.07.2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz



terenów pokolejowych czy poprzemysłowych, czyli terenów położonych najczęściej w bezpośrednim sąsiedztwie szlaków komunikacyjnych oraz w centrach miast. Ich

zagospodarowanie umożliwi, również w przypadku zmiany funkcji, maksymalne ograniczenie późniejszych nakładów na bieżącą eksploatację niezbędnej do ich obsługi

inwestycji towarzyszących Dz.U. z dnia 23.08.2021 r. poz. 1538.

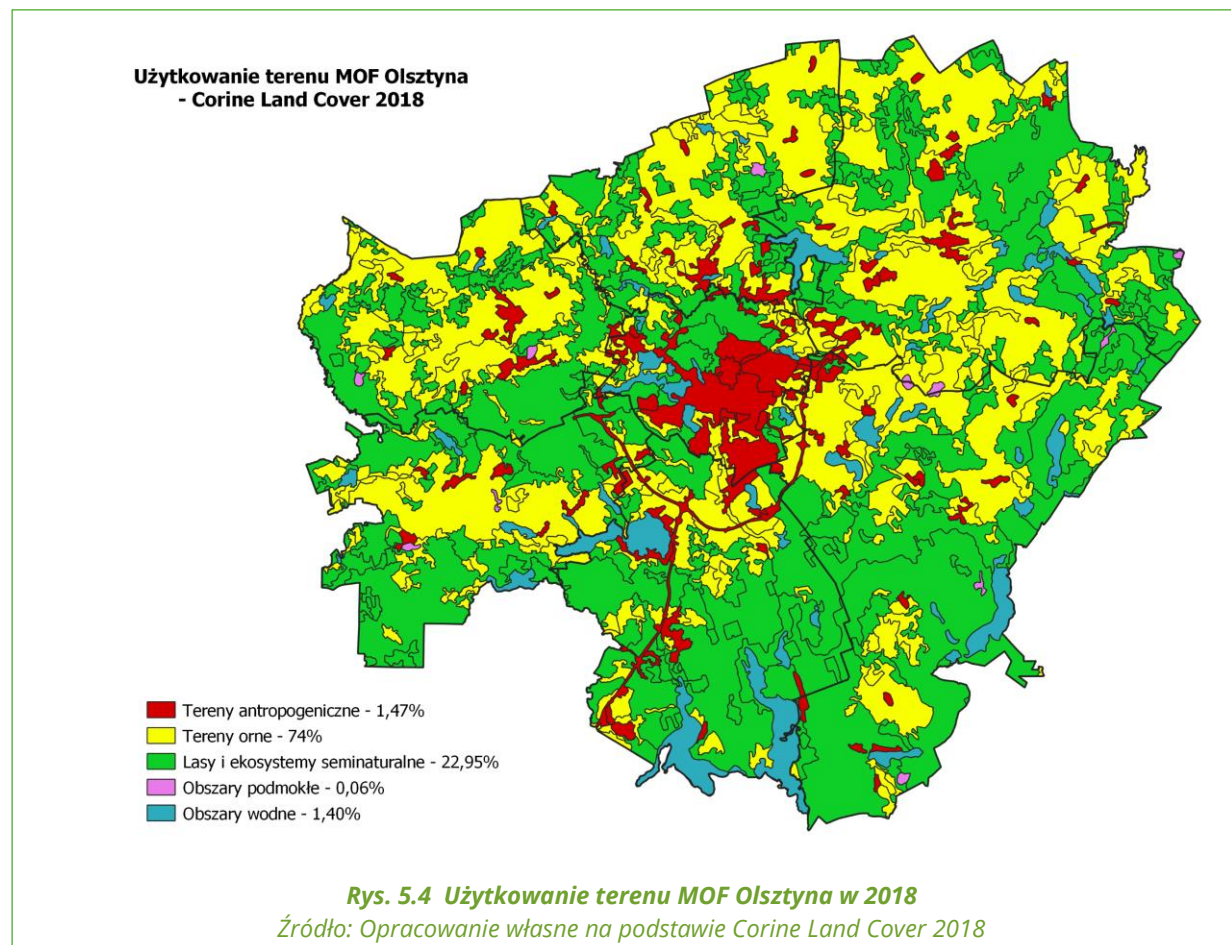


infrastruktury komunalnej. Jednocześnie, wzorując się na zapisach strategii i studiów uwarunkowań poszczególnych gmin, w kształtowaniu polityki przestrzennej obszaru, należy uwzględniać potrzeby związane z jakością życia i inwestowania, przy zachowaniu wysokich wartości i cech krajobrazu kulturowego, skutecznej ochrony walorów przyrodniczo-krajobrazowych i racjonalnego wykorzystania zasobów, a także takie kształtowanie struktury osadniczej, aby zabezpieczyć ją przed skutkami zmian klimatu oraz negatywnymi skutkami działalności człowieka.

Podobne wnioski są efektem prac autorów nad modelem funkcjonalno-przestrzennym MOF Olsztyna⁶⁷, którzy wskazują przede wszystkim na konieczność zatrzymania procesu chaotycznej suburbanizacji, co szczególnie dotyczy gminy ościenne, w których liczne tereny przeznaczane są pod zabudowę na podstawie decyzji o warunkach zabudowy. Wynika to z braku pokrycia terenów mpzp. Jednocześnie autorzy wskazują na ogromny potencjał dla kontrolowanego rozwoju zabudowy mieszkaniowej z dogodną komunikacją publiczną na obszarach sąsiadujących ze stacjami i przystankami kolejowymi, gdzie wciąż

część terenów pozostaje niezabudowana, a same okolice stacji i przystanków mogą być zagospodarowane w sposób ułatwiający tworzenie lokalnych zintegrowanych centrów przesiadkowych, gdzie możliwe byłoby świadczenie podstawowych usług. Wskazanie

to nie dotyczy Gminy Dywity, której obsługa komunikacyjna z racji marginalnej obsługi komunikacją kolejową (jedna linia kolejowa i jeden przystanek kolejowy Bukwałd), oparta powinna być o transport autobusowy.



67 Model struktury funkcjonalno-przestrzennej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, Lipiec 2021 r.



Dokument ten określa następujące nadrzędne priorytety rozwojowe MOF Olsztyna:

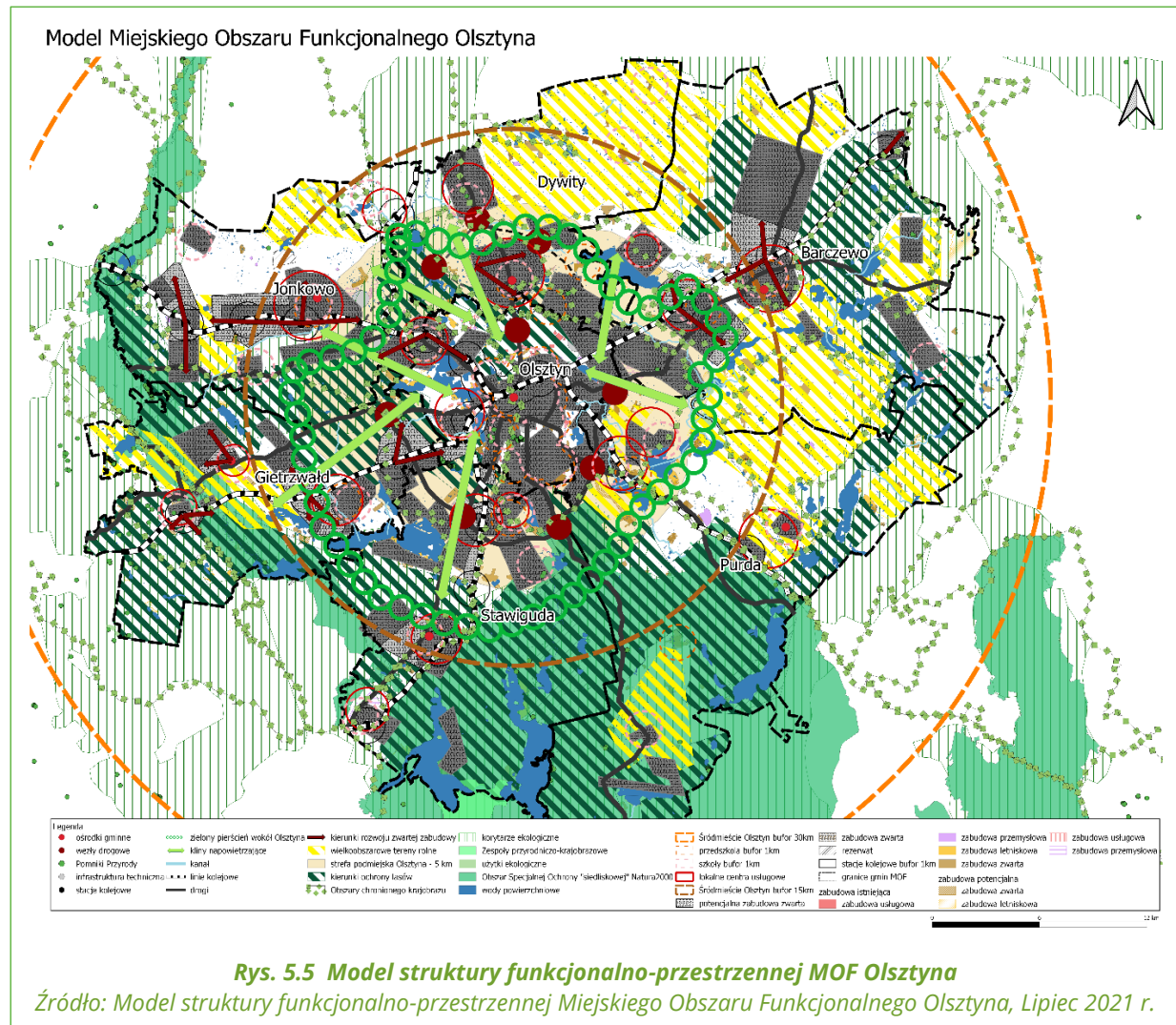
- Ochronę i utrzymanie niezabudowanych terenów otwartych oraz istniejącego systemu terenów aktywnych przyrodniczych – lasów, jezior, dolin rzecznych.
- Dążenie do zwartości zabudowy i rozwoju lokalnych ośrodków osadniczych.
- Spójny rozwój terenów wokół obwodnicy pozwalający na prowadzenie zrównoważonej polityki transportowej.

Ujęta praktycznie we wszystkich dokumentach strategicznych ochrona unikatowych walorów przyrodniczych, została podkreślona przez autorów Modelu, ze wskazaniem na realizację działań w zakresie ochrony przed zabudową linii brzegowej wód, terenów leśnych, terenów otwartych oraz terenów rolnych. Uchronienie tych terenów przed zabudową przyczyni się również do zwiększenia odporności na zmiany klimatu i poprzez obniżenie temperatury, podniesienia jakości życia w mieście, do którego będzie możliwość dopływu chłodniejszego powietrza. O ile lokalizacja nowej zabudowy usługowej czy przemysłowej wynika przede wszystkim z dostępności terenów o określonych parametrach o oczekiwanej przez potencjalnego inwestora dostępności do infrastruktury komunikacyjnej i technicznej, kluczowe jest zapobieżenie przekształceniom terenów rolniczych w inwestycyjne, co jest zauważalne w praktycznie

każdej ościennej gminie. Posiadane suikzpr przed tymi działaniami nie chronią.

Poza możliwym utrzymaniem rozwoju zabudowy w ramach istniejących jednostek osadniczych

wskazuje się również w opracowaniu na możliwą zabudowę obszaru przy planowanej północnej części obwodnicy Olsztyna, której budowa zmieni strukturę funkcjonalno-przestrzenną tej części MOF Olsztyna.



Analiza stanu transportu w MOF Olsztyna





Transport w obszarze MOF Olsztyn dzieli się zasadniczo na podróże:

- pojazdami komunikacji indywidualnej – rozumianymi głównie jako prywatne samochody osobowe, a także jako rowery, hulajnogę i inne,
- pojazdami transportu zbiorowego, tj.: autobusami, tramwajami i pociągami, przewożącymi grupowo duże ilości pasażerów.

Olsztyn jest miastem-rdzeniem dla obszaru MOF Olsztyn oraz głównym miejscem pracy, edukacji i życia kulturalnego dla mieszkańców Olsztyna i mieszkańców Gmin MOF. Niewystarczający zasięg linii transportu publicznego na obszarze MOF Olsztyn skutkuje wzrostem liczby samochodów osobowych, co przyczynia się do zwiększenia ruchu, a przez to do wyczerpania przepustowości arterii komunikacyjnych oraz problemów z parkowaniem, szczególnie w centrum Olsztyna.

W Olsztynie, tak jak i w innych polskich miastach, można zauważyć zmianę w podejściu

mieszkańców do sposobu przemieszczania się po nim i wyboru środka transportu. Zmiany te zostały spowodowane kilkoma czynnikami:

- podażą nowych form transportu – wprowadzona w roku 2015 trakcja tramwajowa oraz systemy transportu współdzielonego (hulajnogę, rowery miejskie, skutery, samochody itp.),
- zmianą nawyków spowodowanych obostrzeniami pandemii COVID-19 – m.in. zmniejszenie oraz średnie skrócenie długości wykonywanych podróży,
- wzrostem społecznej świadomości ekologicznej – wzrost podróży pieszo i rowerem, a także transportem zbiorowym,
- postępującą atrakcyjnością taryf biletowych oraz połączeń gminnych i międzygminnych,
- powstawaniem kolejnych możliwości przesiadek pomiędzy różnymi środkami transportu – budowa nowych przystanków kolejowych, budowa sieci tramwajowej itp.

Ponowne przywrócenie w roku 2015, po blisko 50 latach⁶⁸ sieci tramwajowej do obsługi transportu publicznego w Olsztynie,

poskutkowało odwróceniem się dotychczasowego trendu ze stałego spadku liczby pasażerów transportu zbiorowego na jej postępujący wzrost.

W związku z tym można przyjąć, że obecnie funkcjonujące systemy transportu publicznego zmierzają do podziału na:

- usługę przewozową – podróże realizowane tramwajami, autobusami, pociągami, taksówkami, pojazdami współdzielonymi,
- indywidualny przejazd – własnym pojazdem (najczęściej samochodem, czasem rowerem, motocyklem, skuterem, hulajnogą itd.).

Podział zadań przewozowych w MOF Olsztyn⁶⁹ wskazuje, że dominującym środkiem transportu jest nadal samochód osobowy wykorzystywany w 42% podróży. Co czwarta podróż wykonywana jest pieszo, a dopiero w co piątej podróży wykorzystany jest autobus lub tramwaj.

68 Trakcja tramwajowa funkcjonowała w Olsztynie w latach 1907-1965. Ponownie przywrócona została w roku 2015.

69 Badania wykonane przez PBS Sopot na zlecenie Gminy Olsztyn w październiku i listopadzie 2018 roku w ramach projektu SUMBA, Interreg Region Morza Bałtyckiego.



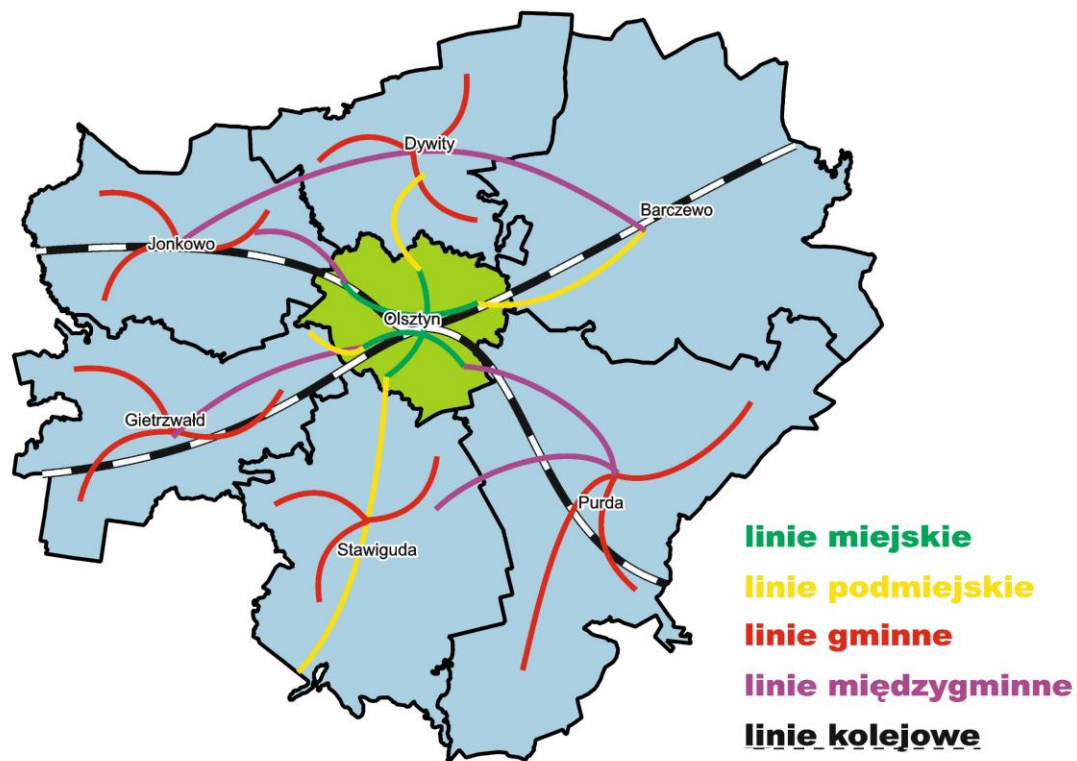
6.1 Transport zbiorowy

6.1.1 Sieć komunikacyjna

Na terenie MOF Olsztyna można wskazać cztery rodzaje systemów komunikacji zbiorowej:

- linie miejskie (wewnątrzmijskie) – organizowane przez Olsztyn,
- linie podmiejskie (z Olsztyna do sąsiadujących gmin – organizowane przez Olsztyn),
- linie gminne (wewnątrzgminne) – organizowane przez poszczególne gminy,
- linie międzygminne (pomiędzy gminami – organizowane przez gminy lub powiat),
- regionalne linie kolejowe – przebiegające przez MOF Olsztyna,
- pozostałe komercyjne linie regionalne (PKS, przewoźnicy prywatni).

Powyższe systemy zostały przeanalizowane w dalszych podrozdziałach.



Rys. 6.1 Rodzaje linii komunikacyjnych w MOF Olsztyna

Źródło: Analiza uwarunkowań wprowadzenia systemu pn. „Bilet aglomeracyjny MOF Olsztyna” oraz modelu jego realizacji

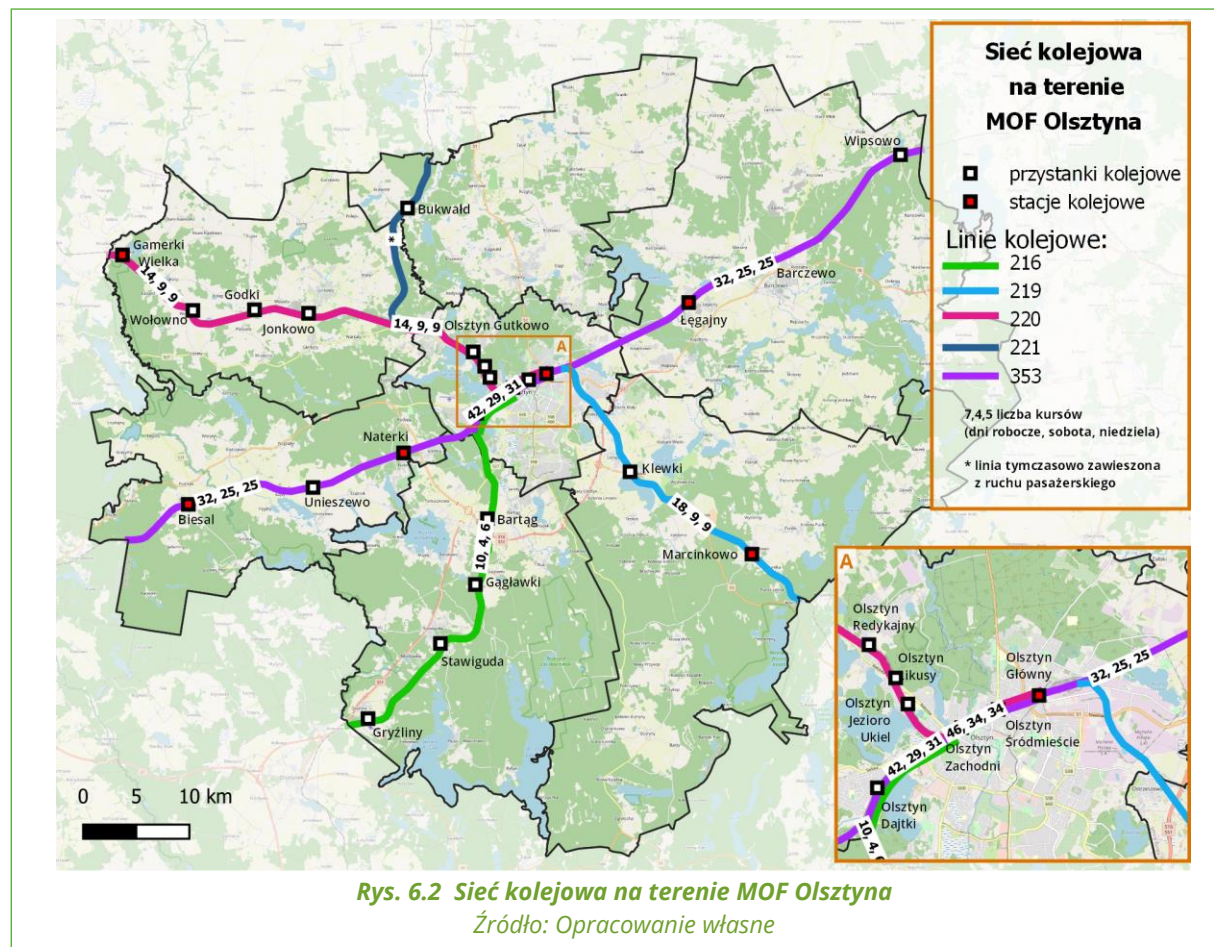


6.1.1.1 Transport kolejowy

W MOF Olsztyna przy pięciu liniach kolejowych, zlokalizowanych jest 8 stacji kolejowych (w tym 2 w Olsztynie) oraz 17 przystanków kolejowych (w tym 6 w Olsztynie):

- linia kolejowa nr 216 – jednotorowa, zelektryfikowana:
 - przystanek Olsztyn Śródmieście,
 - przystanek Olsztyn Dajtki,
 - przystanek Bartąg,
 - przystanek Gąglawki,
 - przystanek Stawiguda,
 - przystanek Gryżliny,
- linia kolejowa nr 219 – jednotorowa, niezelektryfikowana:
 - przystanek Klewki,
 - stacja Marcinkowo,
- linia kolejowa nr 220 – jednotorowa, zelektryfikowana:
 - stacja Olsztyn Główny,
 - przystanek Olsztyn Zachodni,
 - przystanek Olsztyn Jezioro Ukiel,
 - przystanek Olsztyn Likusy,
 - przystanek Olsztyn Redykajny,
 - przystanek Jonkowo,
 - przystanek Godki,
 - przystanek Wołowno,

- stacja Gamerki Wielkie,
- przystanek Bukwałd,
- linia kolejowa nr 221 – jednotorowa, niezelektryfikowana:
 - stacja Olsztyn Gutkowo,





- linia kolejowa nr 353 – dwutorowa, zelektryfikowana⁷⁰:
 - stacja Biesal,
 - przystanek Unieszewo,
 - stacja Naterki,
 - stacja Łęgajny,
 - stacja Barczewo,
 - przystanek Wipsowo.

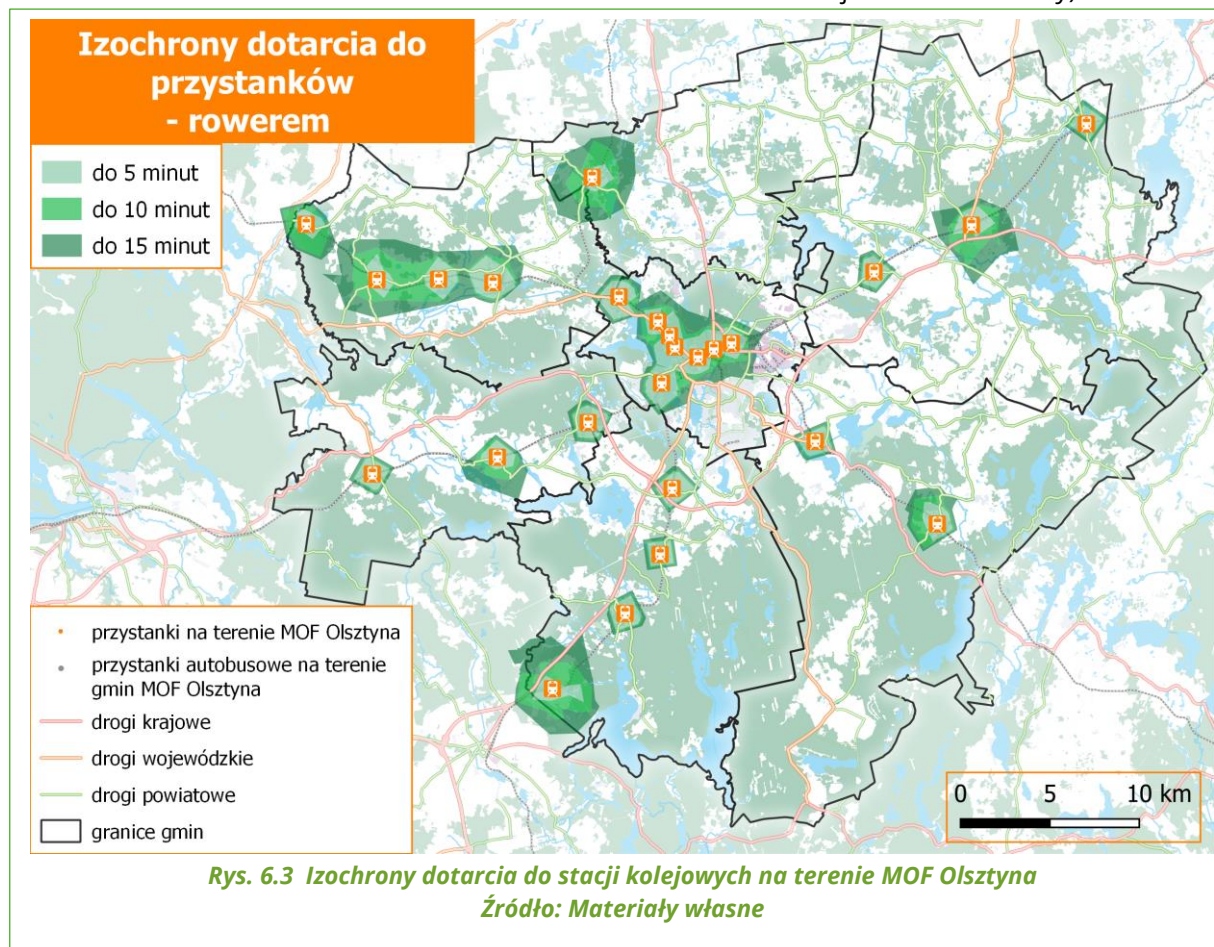
Na liniach kolejowych nr 216, 220 i 353 kursują pociągi POLREGIO Sp. z o.o. oraz pociągi TLK i IC spółki PKP Intercity S.A. Tylko na linii kolejowej nr 219 połączenia zapewniają wyłącznie pociągi regionalne.

Na sąsiadującej mapie przedstawiono obszar, z którego można dojechać do stacji / przystanku kolejowego w czasie krótszym niż 15 minut⁷¹. Widać na niej, że najlepiej obsłużone są miejscowości wzdłuż linii kolejowej nr 220 w gminie Jonkowo, wraz z siedzibą gminy. Bardzo dobrze obsłużony jest także Olsztyn, ze względu na lokalizację aż 8 stacji i przystanków kolejowych na swoim terenie i przebieg wszystkich linii kolejowych MOF Olsztyna. Największy obszarowo zasięg dojazdu rowerem ma przystanek Bukwałd w gminie Dywity,

przystanek Gryźliny w gminie Stawiguda i stacja Barczewo w gminie Barczewo.

Najlepszy dojazd w Gminach MOF pod względem liczby stacji i przystanków kolejowych

mają mieszkańcy Gmin: Jonkowo i Stawiguda. Natomiast w Olsztynie mieszkańcy osiedli położonych wzdłuż linii kolejowych: nr 220 (na północ od stacji Dworzec Główny) i nr 353 (na wschód od stacji Dworzec Główny).



⁷⁰ Linia kolejowa nr 353 na odcinku Poznań – Korsze jest dwutorowa i zelektryfikowana, a na odcinku Korsze – Skandawa jest jednotorowa, nieelektryfikowana.

⁷¹ Zasięg poszczególnych izochron zależy od sieci dostępnych dróg. Jeżeli sieć drogowa jest słabo rozwinięta to izochrona ma większy promień, ponieważ szukana jest

optymalna droga dojazdu do stacji/przystanku kolejowego w założonym czasie tj. 5, 10, 15 minut.



Na linii kolejowej nr 221 łączącej Olsztyn z Braniewem prowadzona jest obecnie rewitalizacja na odcinku Olsztyn-Gutkowo – Dobrze Miasto. W jej ramach w granicach MOF Olsztyn przebudowana zostanie stacja Olsztyn-Gutkowo oraz przystanek Bukwałd. Przebudowa obejmie wymianę łącznie 24 km torów, 9 przejazdów i 50 obiektów inżynierskich, a w Gutkowie powstanie Lokalne Centrum Sterowania.

W porównaniu z rozkładem jazdy w roku 2017⁷², liczba połączeń Polregio na liniach: nr 216 i 353 jest obecnie większa (odpowiednio o 1 i 4 pary pociągów), a na linii nr 219 mniejsza o 3 połączenia. Natomiast w związku z rewitalizacją linii kolejowej nr 221 ruch pasażerski na niej jest obecnie zawieszony.

Corocznie zwiększa się zarówno komfort podróży – nowe składy i wagony, jak i skraca się czas przejazdu, co przyczynia się do postępującego wzrostu funkcjonalności transportu kolejowego, także w ramach MOF Olsztyna.

Dobowa liczba wymiany pasażerów pociągów zatrzymujących się na stacjach i przystankach kolejowych w MOF Olsztyna w latach 2017-2019 wskazuje w zasadzie na stagnację liczby

mieszkańców MOF Olsztyna korzystających z połączeń kolejowych. W Olsztynie dobową wymianę pasażerską rosła na większości stacji i przystanków kolejowych. Najwięcej na stacji Olsztyn Główny, ale należy zauważyć, że stacja ta obsługuje także ruch pociągów dalekobieżnych. Natomiast w Gminach MOF jedynie stacja Biesal wykazała wzrost liczby podróży. Dlatego dojazdy pociągiem w MOF

Olsztyna odzwierciedlają bardziej dane ze stacji kolejowych położonych w Gminach MOF. Najwięcej pasażerów korzystało z transportu kolejowego w roku 2019. Natomiast wyraźne spadki liczby podróży na większości stacji w roku 2020 (największe na stacji Olsztyn Główny)

Tab. 6.1 Liczba połączeń kolejowych na linii kolejowej nr 216.

Typ dnia	Polregio (Olsztyn - Olsztynek - Iława)	PKP Intercity IC/TLK (Olsztyn - Stawiguda - Olsztynek)
Dzień roboczy	5/5	6/6
Sobota	2/2	6/6
Niedziela	3/3	6/6

Tab. 6.3 Liczba połączeń kolejowych na linii kolejowej nr 220.

Typ dnia	Polregio (Olsztyn – Morąg - Bogaczewo)	PKP Intercity IC/TLK (Olsztyn - Morąg - Bogaczewo)
Dzień roboczy	7/7	5/5
Sobota	4/5	5/5
Niedziela	5/4	5/5

Tab. 6.2 Liczba połączeń kolejowych na linii kolejowej nr 219.

Typ dnia	Polregio (Olsztyn - Szczytno - Ełk)
Dzień roboczy	9/9
Sobota	4/5
Niedziela	5/4

Tab. 6.4 Liczba połączeń kolejowych na linii kolejowej nr 353.

Typ dnia	Polregio (Olsztyn - Ostróda - Iława)	PKP Intercity IC/TLK (Olsztyn - Ostróda - Iława)	Polregio (Olsztyn – Barczewo - Korsze)	PKP Intercity IC/TLK (Olsztyn - Barczewo - Korsze)
Dzień roboczy	10/10	7/7	6/6	3/3
Sobota	8/7	7/7	4/6	3/3
Niedziela	8/7	7/7	6/4	3/3

Źródło: Opracowanie własne

⁷² Dane: Plan mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna do roku 2025, Olsztyn, 2017.

**Tab. 6.5 Dobowa wymiana pasażerów na stacjach kolejowych w latach 2017-2020**

Stacja	2017	2018	2019	2020
Barczewo	50 - 99	50 - 99	50 - 99	50 - 99
Biesal	100 - 149	150 - 199	150 - 199	100 - 149
Gamerki Wielkie	100 - 149	100 - 149	100 - 149	50 - 99
Łęgajny	50 - 99	50 - 99	50 - 99	20 - 49
Marcinkowo	50 - 99	50 - 99	50 - 99	50 - 99
Naterki	50 - 99	50 - 99	50 - 99	50 - 99
Olsztyn Dajtki	-	-	10 - 19	10 - 19
Olsztyn Główny	8 100	7 900	8 400	5 000
Olsztyn Gutkowo	20 - 49	20 - 49	50 - 99	20 - 49
Olsztyn Śródmieście	-	-	0 - 9	20 - 49
Olsztyn Zachodni	700 - 999	1 100	1 100	500 - 699
Razem	ok. 9 500	ok. 9 600	ok. 10 200	ok. 6 100

Komórka z białym tłem – wymiana pasażerska bez zmian

Komórka z zielonym tłem – wzrost wymiany pasażerskiej

Komórka z pomarańczowym tłem – spadek wymiany pasażerskiej

Komórka z czerwonym tłem – wysoki spadek wymiany pasażerskiej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

nie świadczą wcale o spadku znaczenia transportowego pociągu, lecz wynikają z wprowadzonych wówczas obostrzeń dotyczących swobody przemieszczania się spowodowanych pandemią COVID-19. Dlatego należy uznać, że dopiero kolejne dwa lata

wykażą, czy trend wzrostowy z lat 2017-2019 będzie się utrzymywał, czy też będzie spadał.

Na podstawie powyższych danych wynika, że w chwili obecnej transport kolejowy nie ma wysokiego udziału w dojazdach mieszkańców miejscowości Gmin MOF do Olsztyna. Nie przyczynia się on także do zmniejszania ruchu

samochodowego na wjazdach do Olsztyna i jego centrum. Jedną z przyczyn, oprócz małej liczby połączeń, może być także brak biletu zintegrowanego: komunikacja zbiorowa MOF Olsztyna + kolej (Bus-Tramwaj-Kolej).

Słabą stroną transportu kolejowego w MOF Olsztyna jest jego obecnie mała częstotliwość kursowania (liczba kursów) i brak rytmiczności połączeń.

Bardzo ważną rolę w rozwoju transportu kolejowego MOF Olsztyna będzie miała (szczególnie wskazywana przez każdą Gminę MOF oraz Powiat Olsztyński) budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych przy stacjach kolejowych i węzłów przesiadkowych lub parkingów P+R przy przystankach kolejowych, które mogą pozwolić na dogodną przesiadkę pociąg – komunikacja miejska/gminna. Modernizacja linii kolejowych na obszarze MOF Olsztyna, która obejmuje utworzenie dodatkowych, nowych przystanków kolejowych w granicach miasta, wyraźnie zwiększa potencjał rozwoju kolei aglomeracyjnej MOF Olsztyna.

PKP PLK S.A. wychodzi naprzeciw pasażerom dojeżdżającym rowerem do stacji lub przystanku kolejowego, instalując na lub przy peronach stojaki rowerowe. Natomiast pasażerowie zmotoryzowani pozostawiają swoje samochody w bezpośrednim otoczeniu



peronu kolejowego. Przykładem jest przystanek kolejowy Jonkowo, który tworzy w ten sposób nieformalną funkcję węzła przesiadkowego z parkingami P+R oraz B+R. Dlatego też, wykorzystując takie działania PKP PLK S.A. można przyspieszyć tworzenie (formalizowanie) funkcjonalnych węzłów przesiadkowych w oparciu o istniejące możliwości parkowania rowerów i samochodów, z których korzystają mieszkańcy Gmin MOF.

W ramach planowanej integracji biletowej w MOF Olsztyna⁷³, ujęte też zostały kolejowe taryfy biletowe Polregio sp. z o.o.

6.1.1.2 Komunikacja podmiejska, gminna i międzygminna

Linie komunikacyjne dowożące do Olsztyna są realizowane w dwojaki sposób: linie organizowane przez olsztyński ZDZiT:

- z Gminą Barczewo – linie: 114, 124, 304,
- z Gminą Dywity – linie: 108, 110, 112, 117,
- z Gminą Gietrzwałd – linia 107,
- z Gminą Purda – linia 105,
- z Gminą Stawiguda⁷⁵ – linia 129;

⁷³ Źródło: Analiza uwarunkowań wprowadzenia systemu pn. „Bilet aglomeracyjny MOF Olsztyna” oraz modelu jego realizacji.

Obecne zdarzenia drogowe wynikają przede wszystkim z czynników leżących poza systemem kolejowym. Problemem bezpieczeństwa ruchu kolejowego są wypadki i kolizje na przejazdach kolejowych wynikające z nieostrożności kierowców pojazdów, rowerzystów i pieszych. W latach 2018-2020⁷⁴ w powiecie Olsztyńskim doszło do 2 zdarzeń i 2 kolizji na przejazdach kolejowych strzeżonych. Dlatego też wysoki poziom bezpieczeństwa (według danych jw.) jest jednym z powodów, dla których promuje się kolej w codziennych podróżach dom-praca i dom-szkoła.

oraz linie organizowane przez Gminy MOF i Powiat Olsztyński: D-3, D-32, D-33, G-1 oraz 511.

Liczba wozokilometrów w transporcie publicznym MOF Olsztyna⁷⁶ sukcesywnie rośnie. Jedynie plan na rok 2021 r., z powodu obecnie panującej pandemii, zakłada zmniejszenie oferty przewozowej dla mieszkańców MOF Olsztyna.

Sieci autobusowe organizowane przez Gminy MOF oraz Powiat Olsztyński posiadają

⁷⁴ Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie powiatu Olsztyńskiego i miasta Olsztyna w 2020 roku. Wydział Ruchu Drogowego Komendy miejskiej w Olsztynie. Olsztyn, dnia 25.02.2021 r.



Rys. 6.4 Autobusy komunikacji gminnych w Gminach MOF

Źródło: Materiały własne



„olsztyńskie” barwy taborowe, co sprzyja wizualnej identyfikacji pojazdów transportu publicznego w MOF Olsztyna.

Obecnie żaden operator nie posiada w swoim taborze autobusów elektrycznych, hybrydowych lub gazowych (nisko- i zeroemisyjnych). Większość użytkowanego taboru autobusowego spełnia normę emisji EURO-5 lub wyższą, posiada niską podłogę (w części pojazdu lub na całej długości). Prawie każdy autobus (niemal 90% taboru) wyposażony jest w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej.

6.1.1.3 Węzły przesiadkowe

Obecnie w MOF Olsztyna funkcjonuje jeden zespół przystankowy (pociąg – tramwaj – autobus miejski, podmiejski, gminny, lokalny, dalekobieżny), zlokalizowany przy dworcu Olsztyn Główny. Obecnie integruje on jedynie komunikację tramwajową i autobusową. Po zakończeniu przebudowy budynku i infrastruktury Dworca Głównego oraz planowanej przebudowy obiektu dworca autobusowego, będzie można stworzyć w pełni funkcjonalny i zintegrowany, multimodalny węzeł przesiadkowy.

Każdy kupowany fabrycznie nowy autobus przez operatorów ZDZiT i Gminy MOF spełnia aktualne najwyższe europejskie standardy – pojazdy są niskoemisyjne (z silnikami spełniającymi normę emisji spalin EURO-6 i pochodne), niskopodłogowe (LE lub LF), przyjazne dla osób o ograniczonej mobilności i podróżujących z małymi dziećmi, posiadają klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, urządzenia systemu informacji pasażerskiej, monitoring, biletomaty itp.

Olsztyn wraz z Gminami MOF planuje w swoich strategiach i dokumentach traktujących o rozwoju transportu publicznego lokalizację węzłów przesiadkowych, wiążących podmiejskie, gminne i powiatowe linie autobusowe z liniami miejskimi, a także pomiędzy sobą oraz z liniami tramwajowymi i pociągami (na stacjach i przystankach kolejowych).

Tab. 6.6 Liczba kursów na danej linii autobusowej w Gminach MOF

Gmina	Linia	Liczba kursów			
		w dzień roboczy		w dzień wolny	
		szkolny	wakacje	sobota	niedziela
Barczewo	114	22	15	15	0
	124	20	13	13	0
Dywity	D1	20	9	0	0
	D2	12	6	0	0
	D3	10	8	0	0
	D32	6	0	0	0
	D33	6	0	0	0
Gietrzwałd	G1	15	10	0	0
	G2	6	0	0	0
	G3	6	3	0	0
	G4	6	0	0	0
	G5	3	3	0	0
Jonkowo	J1	14	10	4	0
	J2	15	11	6	0
	J3	12	12	0	0
	J4	4	4	0	0
	J5	12	12	0	0
Purda	506	2	2	0	0
	511	11	11	0	0
	513	12	12	0	0
	550	2	0	0	0
	551	3	0	0	0
Stawiguda	S1	36	13	0	0
	S3	17	5	0	0
	S4	12	10	0	0
	S5	11	4	0	0

Źródło: Opracowanie własne



Proponowane węzły przesiadkowe to⁷⁷:

- w Gminach MOF:
 - Gmina Barczewo: Łęgajny-Kasztanowa przy stacji kolejowej Łęgajny, stacja kolejowa Barczewo,
 - Gmina Dywity: przy pętli Cmentarz Dywity – Brama Wschodnia,
 - Gmina Gietrzwałd: Unieszewo-Cegłowo przy przystanku kolejowym Unieszewo oraz Biesal-stacja przy stacji kolejowej Biesal,
 - Gmina Jonkowo: Gamerki Wielkie przy stacji kolejowej Gamerki Wielkie,
 - Gmina Purda: Klewki-wieś przy przystanku kolejowym Klewki oraz Marcinkowo-stacja przy stacji kolejowej Marcinkowo,
 - Gmina Stawiguda: Bartąg stacja przy przystanku kolejowym Bartąg,



Rys. 6.5 Zespół przystankowy tramwaj-autobus przy dworcu Olsztyn Główny.

Źródło: Materiały własne

⁷⁷ Źródło: Analiza uwarunkowań wprowadzenia systemu pn. „Bilet aglomeracyjny MOF Olsztyn” oraz modelu jego realizacji.



- w Olsztynie:
 - główny węzeł: dworzec kolejowy Olsztyn Główny, dworzec autobusowy wraz przystankami Dworzec Główny,
 - od strony gminy Dywity: przy pętli Cmentarz Dywity – Brama Zachodnia,
 - od strony gmin Dywity, Gietrzwałd i Jonkowo: przystanek kolejowy Olsztyn Zachodni,
 - od strony gminy Jonkowo: stacja kolejowa Olsztyn Gutkowo,
 - od strony gminy Gietrzwałd: pętla Dajtki,
 - od strony gmin Gietrzwałd i Stawiguda: krańcówka tramwajowa Uniwersytet Prawocheńskiego,
 - od strony gmin Purda i Stawiguda: pomiędzy przystankami tramwajowymi Płońskiego i Sikorskiego-Wilczyńskiego przy ul. Biskupa Tadeusza Płoskiego (bliżej skrzyżowania z ul. Wincentego Witosa) lub zamiennie przy krańcówce tramwajowej Kanta,
 - od strony gmin Barczewo, Purda i Stawiguda: przy planowanej nowej linii tramwajowej na os. Pieczewo – przystanek Pstrowskiego,
 - od strony gminy Barczewo i Purda: przy planowanej nowej linii tramwajowej na os. Pieczewo – przystanek Piłsudskiego.
- Dodatkowymi węzłami przesiadkowymi mogą być także inne lokalizacje wskazane w opracowaniu *Analiza możliwości lokalizacji parkingów P+R w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym (MOF Olsztyna)* sklasyfikowane w nim jako kategorie:
- A: Priorytetowe,
 - B: Podstawowe,
 - B/A, C/B, D/A i D/B – pod warunkiem uzyskaniu przez nie wcześniej kategorii A lub B,
- powiązane z planowanymi w opracowaniu parkingami P+R w MOF Olsztyna.

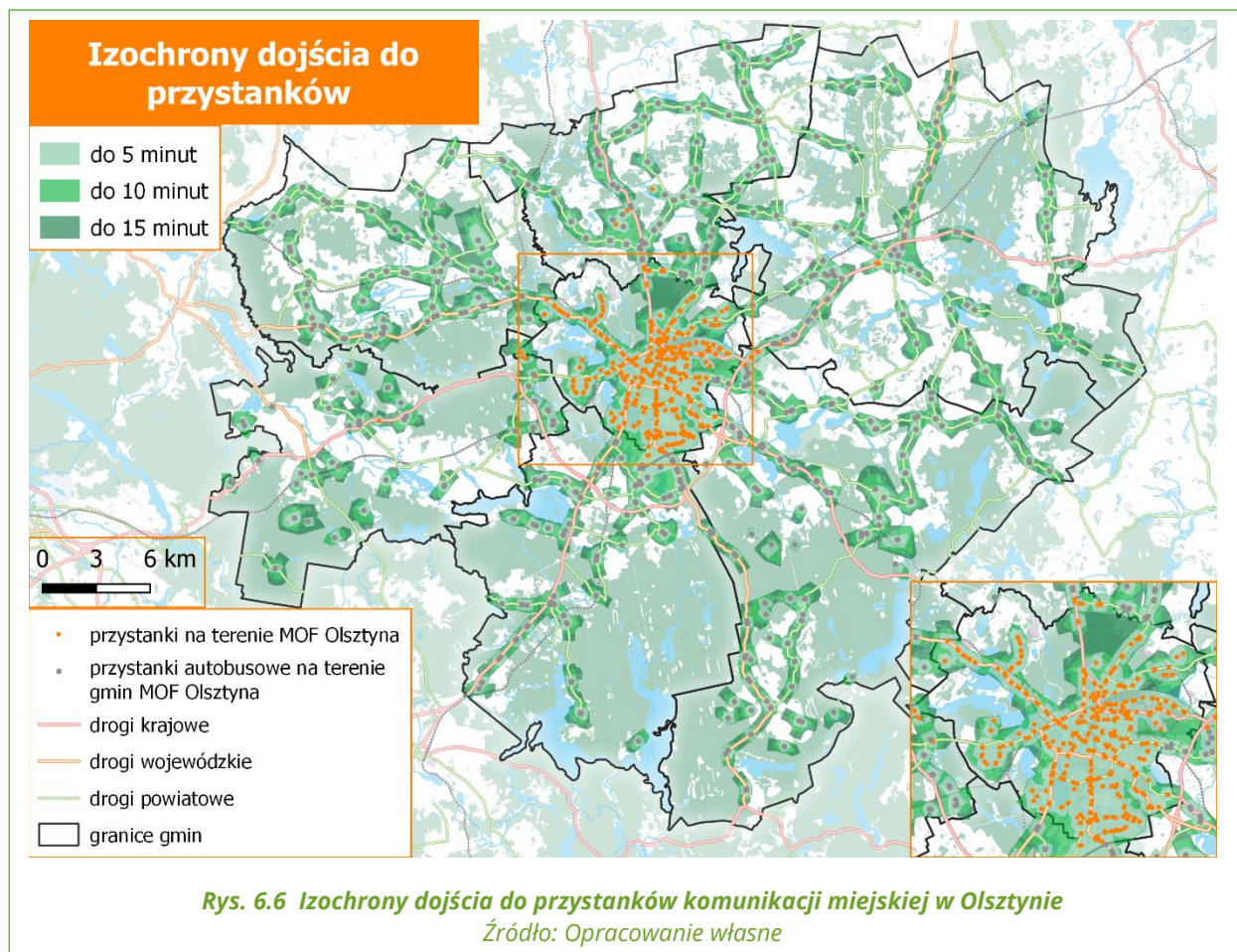


6.1.1.4 Komunikacja miejska Olsztyna

Jedną z ważniejszych cech transportu publicznego jest obsługa jak największego obszaru na danym terenie oraz zapewnienie dojścia do przystanku w czasie maksymalnie do 15 minut. W Gminach MOF jest to zapewnione w sposób liniowy dla większości miejscowości wzdłuż przebiegu danej linii autobusowej. Natomiast w Olsztynie, ze względu na przebieg wielu linii autobusowych oraz trzech linii tramwajowych wykorzystujących dostępną sieć komunikacyjną miasta, ma to charakter obszarowy. Zasięg już 10-minutowej izochrony dojścia pieszo do przystanku jest zagwarantowany prawie dla całego zurbanizowanego obszaru miasta.

System tramwajowy

Sieć tramwajowa w Olsztynie⁷⁸ składa się obecnie z trzech dziennych linii tramwajowych (nr: 1, 2, 3). Obsługiwana jest ona przez 19⁷⁹ składów tramwajowych: dwukierunkowych, jednoprzestrzennych, wieloczołowych, sześciordzwiowych. Po zakończeniu obecnie trwających dostaw nowych tramwajów będzie ich razem 27.



⁷⁸ Dane: www.zdzit.olsztyn.eu – dostęp 16.08.2021 r.

⁷⁹ Dane: www.mpk.olsztyn.pl – dostęp 16.08.2021 r., ZDZiT, Miasto Olsztyn.



Tab. 6.7 Częstotliwość kursowania linii tramwajowych komunikacji miejskiej w Olsztynie [gg:mm]

Linia	dzień roboczy	sobota	niedziela
1	0:14	0:18	0:23
2	0:15	0:17	0:22
3*	0:35	0:42	0:54

* Linia 3 wznowi kursowanie w październiku 2021 roku. W tabeli ujęto jej planowaną częstotliwość kursowania.

Skala zastosowanych kolorów:

zielony – często, żółty – rzadziej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZDZIT. Stan na 10.09.2021 r.

Tabor tramwajowy jest stosunkowo młody – 15 tramwajów ma obecnie sześć lat, a 4 są fabrycznie nowe. Wszystkie pojazdy wyposażone są w klimatyzację, monitoring, głosową i wizyjną informację pasażerską oraz biletomaty.

Trzy linie tramwajowe obsługują następujące trasy (oraz osiedla):

- nr 1: Kanta – Wysoka Brama (Jaroty, Brzeziny, Nagórki, Podgrodzie, Kościuszki, Śródmieście, Stare Miasto),

- nr 2: Dworzec Główny – Kanta (Kętrzyńskiego, Śródmieście, Kościuszki, Podgrodzie, Nagórki, Brzeziny, Jaroty),
- nr 3: Uniwersytet - Prawocheńskiego – Dworzec Główny (Kortowo, Brzeziny, Nagórki, Podgrodzie, Kościuszki, Śródmieście, Kętrzyńskiego).

Liczba wozokilometrów (wzkm) w trakcji tramwajowej w latach 2017-2021 przedstawia się następująco:

- rok 2017 - 817 593,490 wzkm,
- rok 2018 - 793 669,720 wzkm,
- rok 2019 - 790 942,442 wzkm,
- rok 2020 - 791 666,465 wzkm,
- plan na rok 2021 - 741 152,196 wzkm.

Tramwaje na swoich trasach mają do dyspozycji 2.4 km wydzielonych pasów tramwajowo-autobusowych (do roku 2020⁸⁰ na nowych trasach tramwajowych planowanych było około 5,5 km kolejnych), 80% długości wydzielonych torowisk oraz system detekcji na wszystkich skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną na każdej z tras tramwajowych w ramach systemu ITS (Rys. 6.22), czego efektem jest szybkie i zgodne z rozkładem jazdy pokonywanie danej trasy. W porównaniu do roku 2017 długości

wydzielonych pasów tramwajowo-autobusowych i wydzielonych torowisk pozostały bez zmian.

Szansą na rozwój systemu tramwajowego jest dalsza rozbudowa sieci o nowe trasy. Obecnie realizowana jest trasa do osiedla Pieczewo, które w wariantie podstawowym obsługiwać będzie po drodze do centrum osiedla: Jaroty, Nagórki, Mazurskie, Kormoran, Pojezierze. Docelowo planuje się 5 linii, w tym dwie nowe: nr 4 Pieczewo – Wysoka Brama oraz nr 5 Pieczewo – Dworzec Główny.

Widocznym efektem wprowadzenia trakcji tramwajowej, wraz z pozostałymi zmianami w transporcie publicznym Olsztyna i MOF Olsztyna, jest w ostatnich latach wyraźny wzrost liczby pasażerów komunikacji miejskiej w Olsztynie.

Po zrealizowaniu powyższych nowych tras tramwajowych, tramwaj stanie się podstawowym środkiem transportu zbiorowego w Olsztynie.

Tramwaj na tle wszystkich zdarzeń i wypadków drogowych w Olsztynie, stanowi jeden z najbezpieczniejszych środków transportu pod względem poziomu brd (szczególnie w zakresie

80 Na podstawie Planu mobilności miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna do roku 2025.



osób rannych i ofiar śmiertelnych). W okresie⁸¹ 2017 – I półrocze 2021 roku, z udziałem tramwajów zdarzyło się łącznie: 5 wypadków drogowych, 61 zdarzeń drogowych i 56 kolizji, w których było 6 osób rannych oraz 0 ofiar śmiertelnych.

Stan realizacji inwestycji planowanych Planem mobilności w roku 2017, wygląda następująco:

- wdrożono oraz rozwija się System ITS,
- na bieżąco dostosowuje się rozkłady jazdy do godzin pracy największych przedsiębiorstw,
- w tym roku rozpoczęto projekt pn. Przedłużenie linii tramwajowej łączącej osiedle Jaroty i Pieczewo z fabryką Michelin oraz Centrum,
- częściowo zrealizowano projekty:
 - zakupu taboru tramwajowego (zakupiono 12 z planowanych 40 szt.),

- budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego przy Dworcu PKP/PKS,
- nie zrealizowano następujących projektów związanych z przedłużeniem linii tramwajowych:
 - od krańcówki na os. Generałów i ul. Wilczyńskiego (istnieje dokumentacja techniczna dla projektu),
 - w ul. Dworcowej, do Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego (istnieje dokumentacja techniczna dla projektu),
 - w ul. Krasickiego do krańcówki na ul. Kanta (istnieje tylko koncepcja projektu),
 - w ul. Płoskiego od ul. Witosy w kierunku Tęczowego Lasu (istnieje tylko koncepcja projektu).
- przebudowa wiaduktu nad koleją w ciągu ul. Limanowskiego w Olsztynie
- przebudowa Al. Sybiraków w Olsztynie wraz ze skrzyżowaniem z Al. Wojska.



81 Na podstawie danych Komendy Miejskiej Policji w Olsztynie 2017-2021: Stan bezpieczeństwa w ruchu

drogowym na terenie Powiatu Olsztyńskiego i Miasta Olsztyna (w okresie 2017 – I półrocze 2021).



System autobusowy i działania z zakresu elektromobilności

Podstawowym środkiem transportu w Olsztynie, pomimo funkcjonowania trakcji tramwajowej, jest obecnie autobus.

Obecnie w Olsztynie funkcjonuje⁸²:

- 37 dziennych linii autobusowych, w tym:
 - 26 linii zwykłych o prefiksie 1XX (w tym 9 linii podmiejskich),
 - 5 linii dowozowych o prefiksie 2XX,
 - 6 linii okresowych o prefiksie 3XX (w tym 1 linia podmiejska),
- 2 nocne linie autobusowe o prefiksie N0x.

Sieć autobusowa w Olsztynie obsługiwana jest przez 188⁸³ autobusów (w tym 155 pojazdów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego sp. z o.o. oraz 33 pojazdy Konsorcjum Firm: Meteor Sp. z o.o. i IREX-3 Sp. z o.o. Oddział Olsztyn).

Zgodnie z przepisami prawa, transport publiczny MOF Olsztyna powinien eksploatować w swojej flocie autobusowej co najmniej⁸⁴:

Tab. 6.8 Częstotliwość kursowania linii autobusowych komunikacji miejskiej i podmiejskiej w Olsztynie [gg:mm]

Linia	dzień roboczy	sobota	niedziela	Linia	dzień roboczy	sobota	niedziela
101	0:22	0:36	0:45	124	1:49	2:39	-
103	0:31	0:36	0:46	126	0:23	0:25	0:32
105	0:44	0:52	0:45	127	0:23	0:36	0:45
106	0:30	0:45	-	128	0:23	0:24	0:36
107	0:34	1:00	1:01	129	2:22	3:19	-
108	2:11	1:55	2:08	130	0:31	0:35	0:43
109	0:16	0:18	0:22	131	2:04	4:08	8:00
110	0:56	0:36	0:47	136	0:27	0:43	0:46
111	0:24	0:37	0:45	141	3:12	8:00	8:00
112	2:25	2:08	2:08	201	0:15	-	-
113	0:16	0:18	0:23	203	0:15	-	-
114	1:53	2:51	-	205	0:23	0:27	0:33
116	0:24	0:37	0:46	304	1:48	1:41	1:41
117	0:21	0:23	0:30	N01	1:45	1:45	1:45
120	0:21	0:37	0:47	N02	1:40	1:40	1:40
121	0:35	0:55	1:09				

Skala zastosowanych kolorów: **zielony** – często, **żółty** – rzadziej, **czerwony** - rzadko
 Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ZDZiT. Stan na 10.09.2021 r.

- 5% autobusów zeroemisyjnych od 1.01.2021 r.,
- 10% autobusów zeroemisyjnych od 1.01.2023 r.,
- 20% autobusów zeroemisyjnych od 1.01.2025 r.,
- 30% autobusów zeroemisyjnych we flocie danego operatora.

⁸² Dane: www.zdzit.olsztyn.eu – dostęp 16.08.2021 r.

⁸³ Dane na dzień 31.07.2021 r. – ZDZiT, Miasto Olsztyn.

⁸⁴ Zgodnie z art. 36 ust. 1 i art. 68 ust. 4 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11.01.2018 r. (Dz. U. 2018, poz. 317 z późn. zm.).



Analiza z roku 2018⁸⁵ wykazała jako właściwy kierunek inwestycje w rozbudowę sieci tramwajowej. Autobusy elektryczne stanowią tylko alternatywny środek transportu. Jednak ze względu na wysokie nakłady inwestycyjne związane z zakupem pojazdów oraz niezbędnej infrastruktury stacji ładowania, system autobusów elektrycznych jest jeszcze nieopłacalny w perspektywie najbliższych lat. Dlatego też dalszy rozwój sieci tramwajowej pozwoli dodatkowo uzyskać zmniejszenie niskiej emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu publicznego.

Autobusy miejskie wspomagane są na swoich trasach (oraz na trasach wspólnych z liniami tramwajowymi): systemem detekcji na 54 skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną⁸⁶ w ramach systemu ITS (więcej o 15 skrzyżowań w porównaniu z rokiem 2017 – wzrost o 38,5%), czego efektem jest szybkie i zgodne z rozkładem

6.1.2 Taryfa biletowa

Obecnie każdy z organizatorów publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych w MOF Olsztyna posiada

jazdy pokonywanie danej trasy. Rys. 6.22 pokazuje trasy autobusowe objęte priorytetem ITS.

W Olsztynie funkcjonuje łącznie 18 km wydzielonych pasów autobusowych, w tym 2,4 km pasów tramwajowo-autobusowych, co także wpływa na przyspieszenie komunikacji autobusowej. W roku bazowym (2017) było ich łącznie 15,7 km, w tym 13,3 km wydzielonych pasów autobusowych (planowanych do roku 2020⁸⁷ było około 4,5 km, a zrealizowano 2,3 km) i 2,4 km pasów tramwajowo-autobusowych (planowanych do roku 2020⁸⁸ było jeszcze około 5,5 km na nowych trasach tramwajowych⁸⁹).

Wszystkie zamierzenia dotyczące rozwoju komunikacji autobusowej, wskazane w Planie Mobilności z 2017 roku są trakcie realizacji lub zostały już zrealizowane.

własną, odrębną taryfę biletową. Na liniach miejskich i podmiejskich organizowanych przez Olsztyn oferowanych jest 13 rodzajów biletów z



Rys. 6.8 *Autobus miejski oraz pas dla autobusów w Olsztynie.*

Źródło: Materiały własne

⁸⁵ Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystywaniem autobusów zeroemisyjnych wraz z analizą wdrożenia stref czystego transportu, Olsztyn 2018.

⁸⁶ Dane: Raport dla dokumentu strategicznego: Plan Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego do roku 2025.

⁸⁷ Na podstawie Planu mobilności miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna do roku 2025.

⁸⁸ Ibidem.

⁸⁹ Planowane nowe trasy tramwajowe nie zostały jeszcze zrealizowane.



2 rodzajami ulg. Natomiast na liniach gminnych i międzygminnych (organizowanych przez Gminy MOF i Powiat Olsztyński) oferowanych jest 10 rodzajów innych biletów z 8 innymi ulgami, w dwóch różnych taryfach.

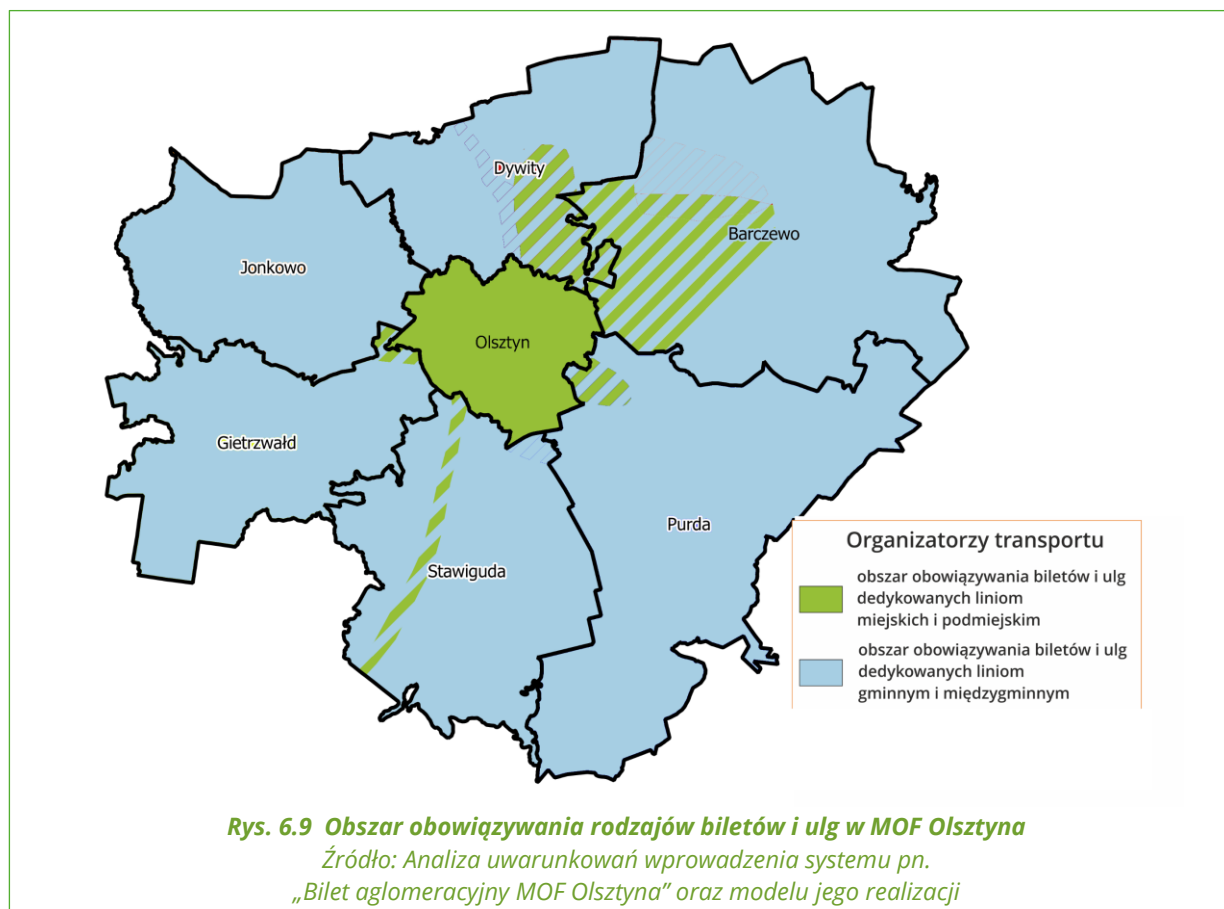
W komunikacji miejskiej Olsztyna jednym z nośników biletów jest system Olsztyńskiej Karty Miejskiej (OKM) zarządzany przez ZDZiT. Karta ta, oprócz głównej funkcjonalności związanej z obsługą biletów na komunikację miejską, służy także do opłacania (za pomocą wbudowanej „elektronicznej portmonetki”) parkowania w Strefie Płatnego Parkowania w Olsztynie. Jest także wykorzystywana jako identyfikator w procesie elektronicznej ewidencji czasu pobytu dziecka w przedszkolu. Planowany jest dalszy rozwój funkcjonalności karty (jak i systemu) o kolejne usługi miejskie, np. o możliwość wypożyczenia (i opłacania) roweru miejskiego. Nie wyklucza się w przyszłości wykorzystania karty do innych celów wynikających ze zintegrowanych inwestycji terytorialnych MOF Olsztyna.

Od początku 2021 roku, pasażerowie komunikacji miejskiej w Olsztynie mogą używać wprost swoich kart płatniczych jako nośników biletów krótkoterminowych.

W tym samym celu można wykorzystywać także urządzenia z funkcją NFC (smartfony, smartwatch'e, itp.), umożliwiającej dokonywania płatności.

Obecnie Olsztyn wraz z Gminami MOF prowadzi analizę uwarunkowań wprowadzenia systemu biletu aglomeracyjnego MOF Olsztyna, w skład którego wchodziłby m.in. zintegrowany

system taryfowo-biletowy obejmujący transport publiczny w Olsztynie i Gminach MOF oraz dodatkowo komunikację kolejową Polregio. Uzupełnieniem tego systemu mogą być systemy: pojazdów współdzielonych (w tym ORM), P+R, B+R, strefa płatnego parkowania itp.



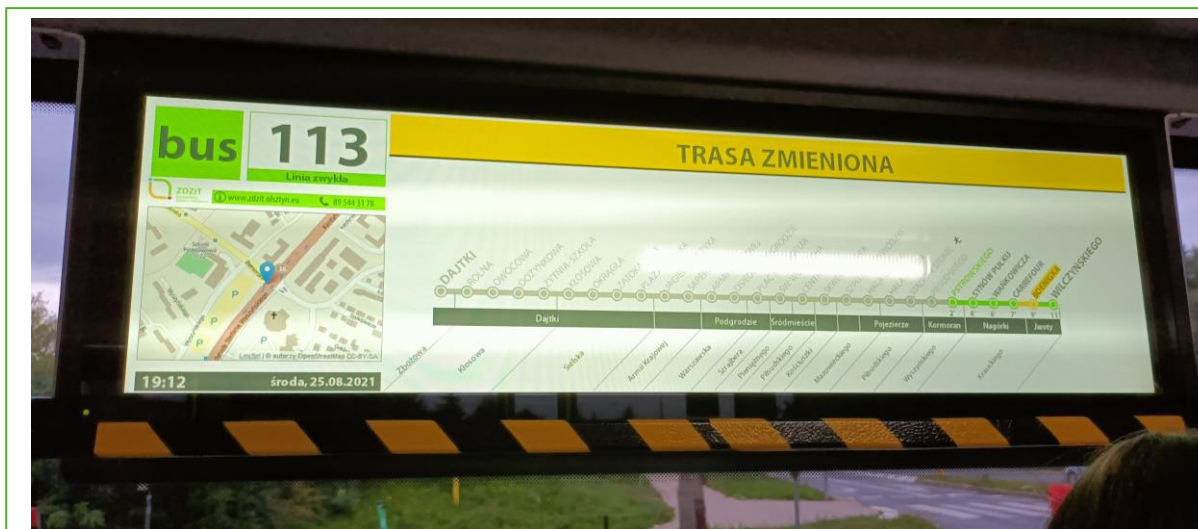


6.1.3 Informacja pasażerska

Na liniach organizowanych przez Olsztyn, Gminy MOF, Powiat Olsztyński oraz organizatorów przewozów kolejowych, stosowana jest informacja pasażerska w bardzo różnym zakresie. W Olsztynie obowiązuje wyposażanie autobusów i tramwajów zgodnie z Księgą oznakowania⁹⁰ oraz przystanków w elementy zgodne z wymogami Księgi standardów⁹¹.

Nowe pojazdy operatorów komunikacji gminnej w MOF Olsztyna wyposażone są w większości zgodnie z wymogiem wyposażenia dla pojazdów operatorów ZDZiT. Jednak tablice elektroniczne często nie są wykorzystywane – numery i kierunki linii eksponowane są tradycyjnie poprzez kartkę lub tablicę. Natomiast w przypadku nowych pojazdów komunikacji powiatowej oraz używanych komunikacji gminnych, nie ma wymogu wyposażania ich w elementy elektronicznej informacji pasażerskiej.

Tylko w Olsztynie, w ramach jednego z podsystemów ITS, funkcjonuje dynamiczna



Rys. 6.10 Elementy informacji pasażerskiej na przystankach i w pojazdach.

Źródło: Materiały własne

informacja pasażerska (System Informacji Przestrzennej) – e-informacja pasażerska w pojazdach (tablice elektroniczne), na przystankach (tablice SIP na około 24,1% wszystkich przystanków w mieście⁹²) oraz na portalu internetowym (strona internetowa ZDZiT).

W MOF Olsztyna tylko Gmina Dywity ma podpisaną porozumienie z ZDZiT w sprawie nieodpłatnego korzystania z SIP, co pozwoliło na włączenie informacji dotyczących linii komunikacyjnych organizowanych przez tą gminę do olsztyńskiego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

⁹⁰ Księga oznakowania urządzeń informacyjnych w pojazdach Funkcjonalność Systemu Informacji Liniowej (SIL) – układ i sekwencja linii.

⁹¹ Olsztyński System Informacji Miejskiej (SIM) – Księga standardów.

⁹² Dane: Raport dla dokumentu strategicznego: Plan Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego do roku 2025.

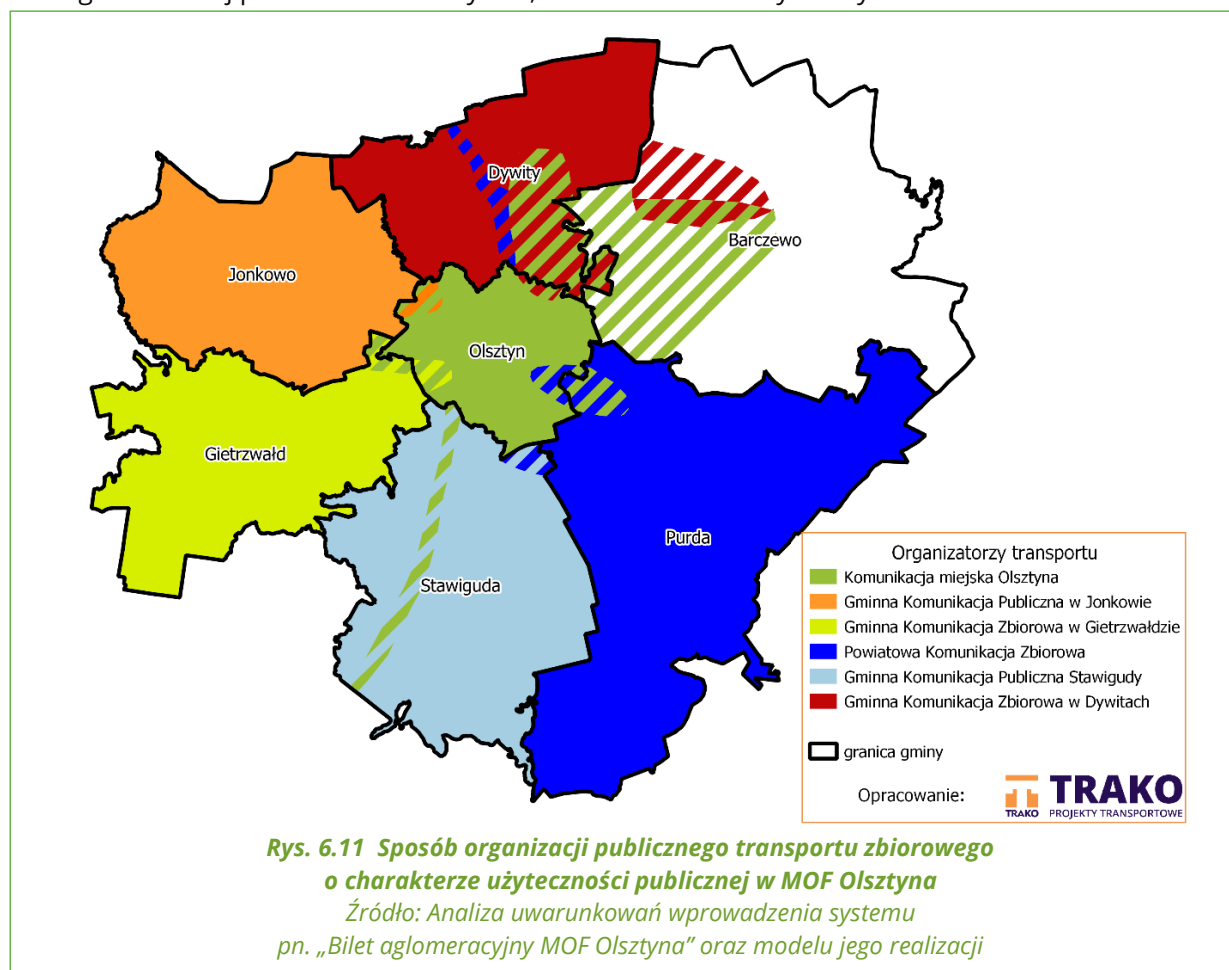


6.1.4 Organizacja przewozów

Sposób organizacji publicznego transportu zbiorowego w MOF Olsztyna jest obecnie zróżnicowany. Składa się on z kilku osobnych systemów publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej:

- olsztyńskiej komunikacji miejskiej (linie tramwajowe i autobusowe) i podmiejskiej (linie autobusowe) – organizowanej przez ZDZiT, a operatorem jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. oraz Konsorcjum Firm Meteor Sp. z o.o. i IREX-3 Sp. z o.o. Oddział Olsztyn,
- Gminnej Komunikacji Zbiorowej w Gminie Dywity – organizowanej przez Gminę, a Operatorem jest obecnie firma Inter-Trans Krzysztof Kobus,
- Gminnej Komunikacji Zbiorowej w Gminie Gietrzwałd – organizowanej przez Gminę, a Operatorem jest obecnie firma Inter-Trans Krzysztof Kobus,
- Gminnej Komunikacji Publicznej w Gminie Jonkowo – organizowanej przez Gminę, a Operatorem komunikacji jest obecnie firma Usługi Transportowe Krzemiński Kamil,
- Gminnej Komunikacji Publicznej w Gminie Stawiguda – organizowanej przez Gminę, a

- Operatorem jest obecnie firma Inter-Trans Krzysztof Kobus,
- Powiatowej Komunikacji Zbiorowej – organizowanej przez Powiat Olsztyński, oraz sieci komunikacji autobusowej w ramach komercyjnego transportu zbiorowego, którą organizują prywatni przedsiębiorcy na zasadach rynkowych.





Olsztyn organizuje także kilka połączeń do sąsiednich gmin, z którymi zawarł porozumienia międzygminne.

Gmina Jonkowo jest jedyną gminą, do której nie dociera autobus komunikacji miejskiej. Natomiast tamtejsza Gminna Komunikacja Publiczna dowozi mieszkańców gminy do najbliższej pętli na terenie Olsztyna na przesiadkę do pojazdów komunikacji organizowanej przez ZDZiT.

Drugim największym systemem transportu zbiorowego w aglomeracji jest Powiatowa Komunikacja Zbiorowa. Jej organizatorem jest Powiat Olsztyński. Linie powiatowe obsługują gminy: Dywity, Purda oraz Stawiguda, a także wybranymi liniami Olsztyn. Komunikacja jest finansowana z czterech różnych źródeł: dopłata z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, budżety gmin, przychody z biletów, a resztę pokrywa Powiat Olsztyński.

W ramach regionalnego transportu kolejowego połączenia organizowane są przez

Województwo Mazursko-Warmińskie, którego operatorem jest Polregio⁹³ sp. z o.o. Oddział Warmińsko-Mazurski.

Każda z Gmin MOF wraz z Olsztynem planują integrację organizowanego przez siebie transportu publicznego co najmniej w zakresie integracji taryfowo-biletowej oraz informacji pasażerskiej (np. wspólne opracowanie: Analiza uwarunkowań wprowadzenia systemu pn. „Bilet aglomeracyjny MOF Olsztyna” oraz modelu jego realizacji).

93 Poprzednio: Przewozy Regionalne sp. z o.o.



6.2 Systemy transportu współdzielonego w Olsztynie

Systemy transportu współdzielonego obejmują rowery, hulajnogi i skutery oraz pojazdy (samochody osobowe, samochody dostawcze do 3,5 t DMC).

W latach 2018-2019 w Olsztynie funkcjonował Olsztyński Rower Miejski (ORM), którego operatorem było konsorcjum firm: Orange Polska S.A. i Roovee S.A. W roku 2018 w 10 stacjach (strefach postoju) rozlokowanych było łącznie 110 rowerów miejskich. W roku kolejnym liczba stacji wzrosła do 27 (w tym 7 wirtualnych), a liczba rowerów do 240. Niestety, w skutek pandemii COVID-19 oraz istotnie pomniejszonych dochodów miasta, podjęto decyzję o czasowej rezygnacji z uruchomienia roweru miejskiego.

W Olsztynie funkcjonują komercyjne systemy wypożyczania pojazdów na minuty: czterech operatorów hulajnóg elektrycznych, jeden operator skuterów elektrycznych oraz jeden operator systemu wypożyczania samochodów na minuty. Istnieją także inne firmy oferujące

swoje usługi w formie tradycyjnych wypożyczalni samochodów w formule rent-a-car.

Opłaty za przejazd pobierane są za: start, przejechany kilometr, minutę jazdy, minutę postoju. Możliwe jest wypożyczenie na cały dzień (dobę) lub inny określony czas, także z możliwością limitu dziennego przejechanych kilometrów. Pojazdy car-sharing należy także pozostawiać w wyznaczonej strefie lub na tym samym miejscu, z którego się pojazd podjęło, chyba że regulamin operatora stanowi inaczej.

Uzupełnieniem 483 taksówek⁹⁴ świadczących usługi przewozowe w ramach różnych korporacji, są operatorzy oferujący przejazdy przez aplikację mobilną⁹⁵ („Bolt”). W ramach działalności każdy operator posiada dedykowaną pod świadczone przez siebie usługi aplikacje ułatwiające zamawianie przejazdu, odnajdywanie pojazdów oraz pobieranie opłat.

Wyżej wymienione systemy transportu współdzielonego pełnią funkcję uzupełniającą w stosunku do publicznego transportu zbiorowego organizowanego w MOF Olsztyna.



Rys. 6.12 Gotowe do wypożyczenia hulajnogi elektryczne ułożone przy przystanku komunikacji miejskiej w Olsztynie

Źródło: Materiały własne

⁹⁴ Według Statystycznego Vademecum Samorządowca 2020 dla Miasta Olsztyn, w roku 2019 zarejestrowanych było 483 taksówek.

⁹⁵ Działalność gospodarcza pośrednictwa przy przewozie osób – ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o zmianie ustawy o

transportie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U.2021.919).



6.3 Transport własny

6.3.1 Ruch pieszy

Pieszym jest każdy. Oprócz osób, które do celu swojej podróży dotrą na własnych nogach, są nimi także osoby, które idą na przystanek komunikacji zbiorowej, a także osoby idące na parking do swojego samochodu.

Do tej pory w miastach prowadzono w zasadzie zachowawczą politykę pieszą. Podróże piesze były zazwyczaj wyraźnie podporządkowane ruchowi samochodowemu. Ruch pieszy, wraz z alternatywnymi środkami transportu (rower, tramwaj, autobus), traktowany był jako ruch uzupełniający. W tym kontekście należy zwrócić uwagę, na funkcjonujące w Olsztynie cztery przejścia podziemne dla pieszych na skrzyżowaniach: Artyleryjska/Dworzec Zachodni, 15 Dywizji/Stara Artyleryjska oraz na ulicach Sielskiej i 1 Maja. Są one przykładem podporządkowania pieszych względem pojazdów, ponieważ przejścia w drugim poziomie wymagają pokonywania stopni, co skutecznie utrudnia przemieszczanie się osobom o ograniczonej mobilności, w szczególności rodzicom prowadzącym wózki

dziecięce, osobom starszym i niepełnosprawnym.

Piesi (oraz rowerzyści) mogą przekraczać linie kolejowe poprzez tunele, kładki lub przejścia podziemne, zlokalizowane głównie pomiędzy przystankiem Olsztyn Zachodni a ul. Tracką. Pozostałe przejścia przez linie kolejowe odbywają się w pasie drogowym w drugim poziomie lub w poziomie torów.

Dobrym przykładem zniwelowania bariery komunikacyjnej w ruchu pieszym (oraz rowerowym) jakim jest rzeka Łyna, jest budowa kładki nad nią. Umożliwia ona przedostanie się na drugi brzeg rzeki niezależnie od jezdni ul. Juliana Tuwima - odseparowując ruch pieszy od ruchu drogowego. W Gminach MO wraz z kolejnymi remontami oraz przebudowami dróg, postępuje poprawa stanu technicznego istniejących chodników lub realizacja nowych. Nowa infrastruktura piesza powstaje także w ramach budowy ścieżek rowerowych, także w postaci ciągów pieszo-rowerowych.

Istotnym problemem dla ruchu pieszego jest nadal występowanie luk w infrastrukturze pieszej lub jej zupełny brak, szczególnie na obszarze Gmin MOF. Zły stan nawierzchni chodników, parkowanie samochodów na chodnikach, a także sygnalizacja świetlna preferująca indywidualny transport samochodowy stanowią kolejne ważne wyzwania dla ruchu pieszego w MOF Olsztyna.

W celu uporządkowania przestrzeni publicznych oraz ułatwieniu wzrostu podróży pieszych na krótsze odległości, w roku 2018 Miasto Olsztyn podjęło się określenia wybranych standardów urbanistycznych⁹⁶ dla inwestycji realizowanych w ramach specustawy⁹⁷. Dotyczą one przede wszystkim wymogu lokalizacji nowych inwestycji mieszkaniowych⁹⁸ w określonej odległości od przystanku komunikacyjnego. Odległość ta, wskazana jako nie większa niż 250 m, wiąże się także z zapewnieniem lokalizacji kolejnych, nowych przystanków komunikacyjnych, jeżeli ich obecna lokalizacja nie daje możliwości

96 Uchwała nr LV/1051/18 Rady Miasta Olsztyna z dnia 6.11.2018 r. w sprawie określenia lokalnych standardów urbanistycznych na terenie miasta Olsztyna.

97 Ustawa z dnia 5.07.2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących (Dz. U. z 2018 r. poz. 1496).

98 Nie dotyczą one całego obszaru miasta i nie są nadrzędne w stosunku do ustaleń mpzp lub ustaleń wynikających z decyzji o warunkach zabudowy.



spełnienia wymogu odległości lokalizacji nowej inwestycji mieszkaniowej.

W ruchu drogowym bardzo ważna jest także dbałość o niechronionych jego uczestników, czyli pieszych i rowerzystów. Pieszy narażony jest na szereg zagrożeń ze strony wszystkich pozostałych uczestników, a w szczególności ze strony pojazdów. Dlatego powinno dążyć się do zminimalizowania wypadków komunikacyjnych oraz uzyskania efektu tzw. wizji zero śmiertelnych ofiar wypadków

drogowych, poprzez zmiany prawne, organizacyjne oraz infrastrukturalne.

Statystyki dotyczące wypadków drogowych w Olsztynie i w Powiecie Olsztyńskim z udziałem pieszych w latach 2018-2020 (oraz za I półrocze roku 2021) podano w rozdziale 6.6. Bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Mając na uwadze powyższe, sukcesywnie są realizowane projekty wskazane w Planie mobilności z 2017 roku, a związane z:

- budową i remontami chodników z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej mobilności,
- budową infrastruktury poprawiającej bezpieczeństwo uczestników ruchu niezmotoryzowanego,
- budową ciągów pieszo-rowerowych o nawierzchni bitumicznej na terenie MOF Olsztyna.

6.3.2 Pojazdy lekkie (rower, hulajnogi i inne)

Pojazdy lekkie, tj. prywatne rowery, hulajnogi i UTO⁹⁹, stanowią grupę indywidualnych środków transportu. W odróżnieniu od pojazdów współdzielonych, z pojazdów tych korzystają w zasadzie wyłącznie ich właściciele. Dlatego też nie występują problemy z ich parkowaniem lub przechowywaniem w miejscu zamieszkania, a w miejscach docelowych można je parkować na stojakach rowerowych (tylko rowery), w wyznaczonych przez zarządcę terenu miejscach, lub ze względu na ich małe wymiary, mogą być przenoszone przez

właściciela. Oprócz rowerów, pozostałymi pojazdami można poruszać się po chodnikach.

Obecnie długość tras rowerowych¹⁰⁰ (drogi dla rowerów, ciągi pieszo-rowerowych, pasy dla rowerzystów, kontrapasy), wynosi:

- w Olsztynie: 101 km¹⁰¹,
- w Gminach MOF: 38,51 km, w tym:
 - w Gminie Barczewo: 3,07 km,
 - w Gminie Dywity: 5,89 km,
 - w Gminie Gietrzwałd: 5,60 km,

- w Gminie Jonkowo: 12,61 km,
- w Gminie Purda: 1,82 km,
- w Gminie Stawiguda: 9,52 km.

W porównaniu z rokiem bazowym (2017), długość tras rowerowych w Olsztynie wydłużyła się o 40% i w 2021 r. wynosi 101 km. Natomiast, w Gminach MOF trasy rowerowe w zasadzie dopiero rozpoczęto budować po 2017 roku, uzyskując w 2021 r. ich łączną długość 38,51 km (w roku 2017 było ich zaledwie 2 km).

99 UTO - urządzenie transportu osobistego. Pojazdy napędzane elektrycznie (z wyłączeniem hulajnóg elektrycznych), bez siedzenia i pedałów, do poruszania się wyłącznie przez kierującego.

100 Oznakowane szlaki rowerowe nie są ujęte w zestawieniu, ponieważ nie spełniają one wymogów dla tras dla rowerów - nie wymagają dedykowanych im tras, prowadzone są według specjalnych symboli po drogach, w

tym także polnych i leśnych, a także po nasypach zlikwidowanych linii kolejowych. 101 131 km razem z ok. 30 km ścieżek rekreacyjnych na terenie Lasu Miejskiego w Olsztynie.



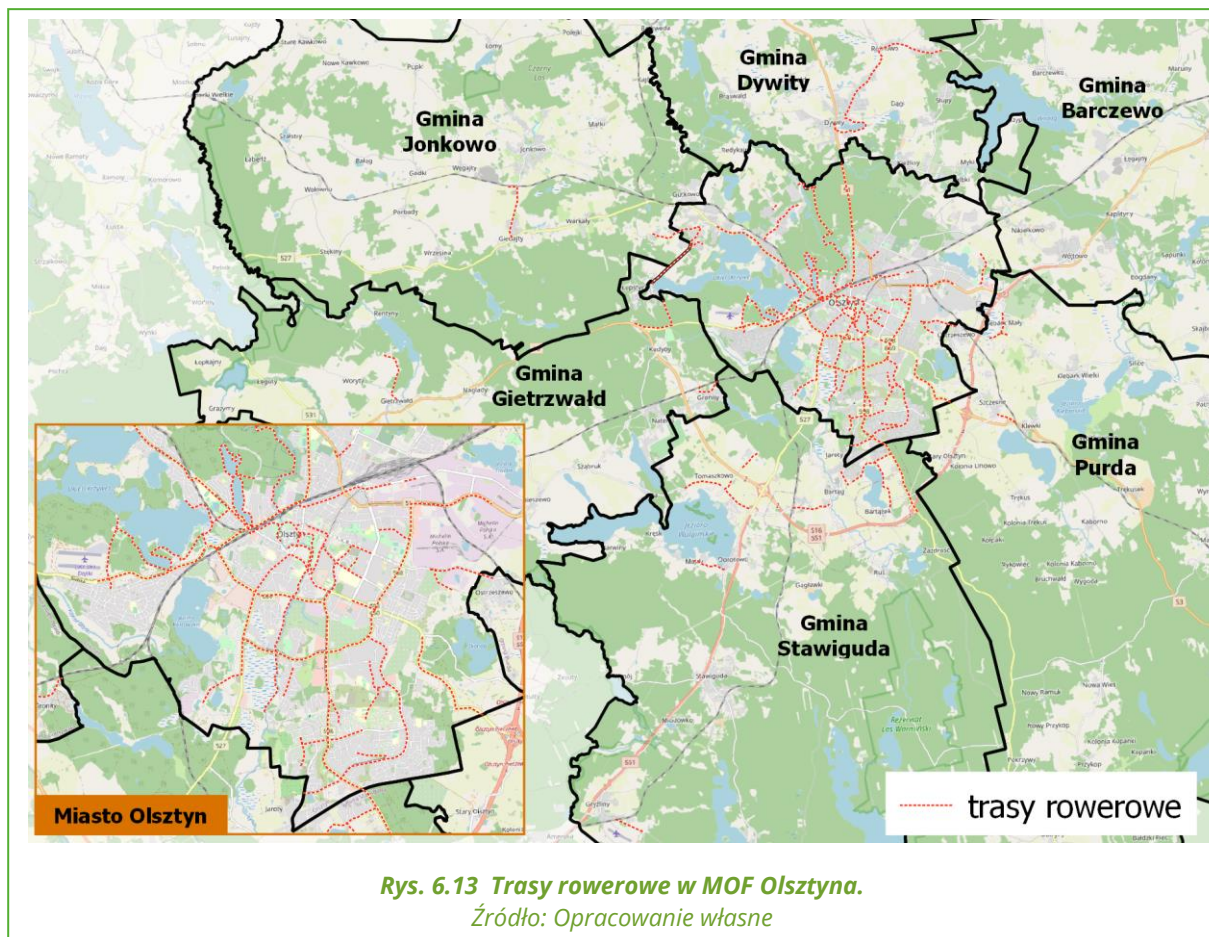
Przejazdy dla rowerzystów przez ulice w MOF Olsztyna funkcjonują tylko w Olsztynie – 311 przejazdów oraz w Gminie Dywity – 5 przejazdów.

Parkingi B+R funkcjonują w MOF Olsztyna w tylko w Olsztynie – krańcówka tramwajowa Kanta oraz w Gminie Dywity – 5 parkingów.

Od roku 2016 w Olsztynie obowiązują wprowadzone *Standardy techniczne infrastruktury rowerowej dla sieci dróg rowerowych Olsztyna*, w których wskazano sposoby realizacji infrastruktury rowerowej, przy uwzględnieniu zarówno przepisów prawa, jak i wymogów technicznych oraz potrzeb rowerzystów. Dokument wskazuje także zasady i sposoby integracji ruchu rowerowego z ruchem pieszym oraz z transportem publicznym.

W *Rankingu polskich miast zrównoważonych 2021*¹⁰² w klasyfikacji ogólnej (sfery społeczeństwo, środowisko i gospodarka),

Olsztyn zajął 7 pozycję. W rankingu 2018 miasto było na 10 pozycji, co wyraźnie wskazuje na prawidłowo obrany kierunek rozwoju



102 Ranking polskich miast zrównoważonych 2021, Arcadis - https://plgbc.org.pl/wp-content/uploads/2021/05/RPMZ-2021_RAPORT.pdf



infrastruktury m.in. dla transportu rowerowego.

Uciążliwością dla ruchu rowerowego są także: zły stan niektórych ścieżek rowerowych oraz sygnalizacja świetlna, która preferując ruch samochodowy, nie uwzględnia ruchu rowerowego.

Stan realizacji inwestycji planowanych w Planie mobilności w roku 2017 wygląda następująco:

- wybudowano ciąg pieszo-rowerowy, tzw. Łynostradę,
- zrealizowano 6 projektów dotyczących budowy ciągów pieszo-rowerowych o nawierzchni bitumicznej na terenie MOF Olsztyna w ramach inwestycji drogowych realizowanych przez powiat olsztyński,
- częściowo zrealizowano inwestycje dot. budowy parkingów Bike+Ride,
- sukcesywnie, w ramach prowadzonych inwestycji drogowych lub dedykowanych, są realizowane projekty związane z:
 - infrastrukturą poprawiającą bezpieczeństwo uczestników ruchu niezmotoryzowanego,

- budową komunikacyjnych dróg rowerowych,
- budową komunikacyjnych ścieżek rowerowych przez Gminy MOF.
- nie zrealizowano projektu pn. Rozwój komunikacji rowerowej na obszarze Zatorza.



Rys. 6.14 Informacja o konieczności ustąpienia pierwszeństwa rowerzystom na drodze dla rowerów przy skrócie w prawo.

Źródło: Materiały własne



6.3.3 Samochody osobowe

Układ drogowy tworzą podstawowy system połączeń dla przemieszczania się osób i towarów w obszarze MOF Olsztyna oraz w powiązaniach zewnętrznych.

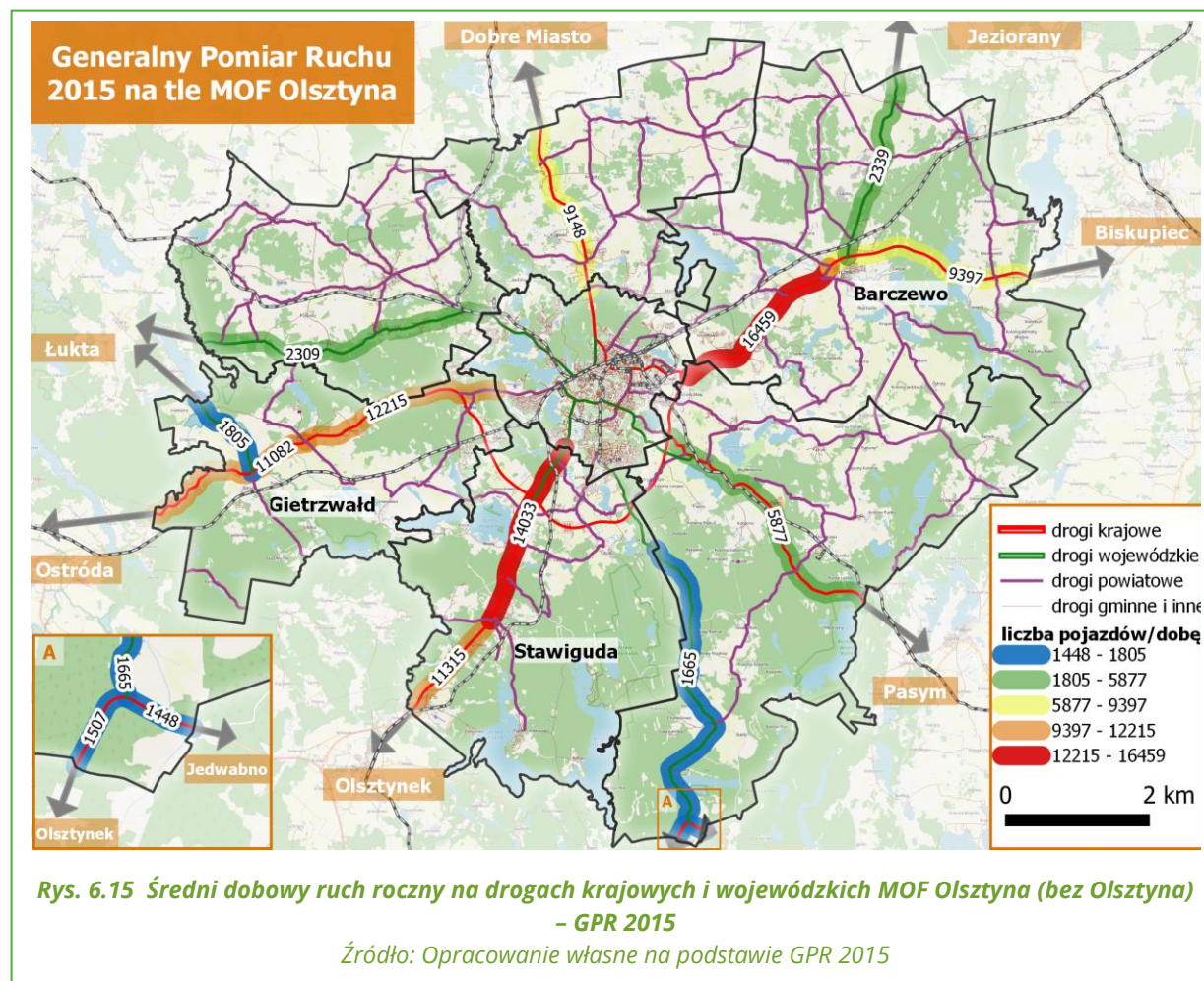
Podstawowy układ drogowy MOF Olsztyna jest już dość dobrze rozwinięty: Olsztyn posiada południową obwodnicę w ciągu DK16-S16/S51 (wraz z nowym przebiegiem DK51 w mieście, tworzy ona obecnie 3/4 koła obwodnicy miasta), Barczewo – w ciągu DK16, Gietrzwałd – w ciągu DK16 i Stawiguda – w ciągu S51. Obecny układ komunikacyjny pozwala na przejazdy międzydzielnicowe w większości ciągami dwujezdniowymi z pominięciem centrum miasta.

Każda Gmina MOF posiada połączenie drogą krajową i/lub drogą wojewódzką do Olsztyna. Ze wszystkich siedzib Gmin MOF jedynie Jonkowo i Purda nie leżą w ciągu dróg krajowych lub wojewódzkich.

W ramach rozwoju sieci dróg krajowych w MOF Olsztyna i jego otoczeniu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad planuje realizację:

- kontynuacji drogi ekspresowej S5 na odcinku od węzła Nowe Marzy (A1/S5) przez Grudziądz, Ostródę do węzła Ostróda Południe (S7),

- kontynuacji drogi ekspresowej S16 na zastępując tym samym odcinkami S5 i S16 odcinku od Wójtowa do Ełku (S61), obecny odcinek DK16 od Dolnej Grupy do węzła



- obwodnicy Dywit i Olsztyna w ciągu DK51, Ostróda Południe (S7) oraz od Wójtowa do Ełku



(S61), a obwodnicą Dywit i Olsztyna – miejski przebieg DK51. Po realizacji ww. odcinków dróg ekspresowych S5 i S16, przebieg DK16 na obszarze MOF Olsztyna pozostanie tylko na odcinku węzeł Ostróda Południe (S7) – Gietrzwałd – węzeł Olsztyn Południe (S16/S51).

Na sieci dróg wojewódzkich w MOF Olsztyna planowane są tylko prace utrzymaniowe i remontowe, podnoszące jakość użytkową dróg wojewódzkich, w tym rozpoczęta już przebudowa/rozbudowa DW527 na odcinku Olsztyn - Łukta.

Ponadto należy podnieść jakość połączenia drogowego Olsztyna (i jednocześnie MOF Olsztyna) z Portem Lotniczym Olsztyn-Mazury w Szymanach – w ciągu DK53 i DK57 oraz alternatywnie w ciągu DW598 – DK58 – DW508 – DK57.

Mając na uwadze spowodowane pandemią COVID-19 przesunięcie przeprowadzenia Generalnego Pomiaru Ruchu 2020, odnosząc się do natężenia ruchu pojazdów w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich w granicach MOF Olsztyna, zachodzi konieczność bazowania na wynikach GPR2015, przedstawionych na [Rys. 6.15](#). Jednak należy mieć na uwadze, że

GPR2015 nie uwzględniał powstałych po roku 2015: obwodnicy Olsztyna w ciągu DK16 i S16/S51 oraz DW660. Wysokość SDRR na tych drogach będzie znana dopiero w ramach wyników GPR2020 i dopiero wówczas będzie można stwierdzić jaki wpływ ma obwodnica Olsztyna na zmiany SDRR na pozostałych drogach w obszarze jej oddziaływania.

Wyniki GPR2015 w odniesieniu do MOF Olsztyna wskazują, że drogi krajowe przenoszą główny ruch tranzytowy, a także regionalny i w mniejszym stopniu lokalny, a po drogach wojewódzkich odbywa się głównie ruch lokalny.

W Olsztynie w roku 2019¹⁰³ aktywnych zarejestrowanych samochodów osobowych było 96 546, a liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców¹⁰⁴ wynosiła 555 pojazdów (rok wcześniej wynosiła 532 pojazdy). Mimo to, była niższa, niż średnia dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego (571,8 pojazdów na 1 000 mieszkańców). Natomiast w Powiecie Olsztyńskim liczba pojazdów na 1 000 mieszkańców w roku 2018 wynosiła 568. W latach 2013-2018 liczba samochodów osobowych w Olsztynie wzrosła o 19,9%. Natomiast wzrost liczby pojazdów w Powiecie

Olsztyńskim w tym samym okresie wyniósł aż 22,3%.

Taką liczbę samochodów należy ocenić jako dużą jak na obecny układ drogowy i jego pojemność. Przyczynia się to do obniżania przepustowości układu drogowego oraz wzrostu zapotrzebowania na miejsca do parkowania. Niestety pandemia COVID-19 przyczyniła się do dalszego wzrostu wykorzystania samochodu osobowego.



103 Aktualizacja Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Olsztyna, marzec 2021 r.

104 Statystyczne Vademecum Samorządowca 2020 Miasto Olsztyn.



W zakresie elektromobilności w MOF Olsztyna, w Olsztynie zarejestrowanych jest obecnie¹⁰⁵ 135 pojazdów elektrycznych BEV¹⁰⁶, na 11 194 pojazdów BEV w całym kraju w I kwartale 2021 roku¹⁰⁷. Stanowią one tylko 0,4% wszystkich zarejestrowanych pojazdów w Olsztynie.



Rys. 6.17 Stacja ładowania pojazdów elektrycznych w Olsztynie.

Źródło: Materiały własne

Obecnie w MOF Olsztyna funkcjonują 58 stacji ładowania pojazdów elektrycznych ze 106 punktami ładowania zgłoszonymi oraz niezgłoszonymi do ewidencji.

Zgodnie z *Planem budowy ogólnodostępnych stacji ładowania na terenie Gminy Olsztyn*¹⁰⁸, Energa-Operator S.A. planuje realizację¹⁰⁹ 47 stacji z 96 punktami ładowania. Inwestor deklaruje ich powstanie do końca 2021 roku.

105 Dane Referatu Rejestracji Pojazdu Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta Olsztyna na lipiec 2021 roku, obejmujące tylko pojazdy o napędzie elektrycznym (bez pojazdów hybrydowych).

106 BEV, (Battery Electric Vehicles) - pojazdy tylko o napędzie elektrycznym.

107 Dane: Licznik elektromobilności marzec 2021, Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych - <https://pspa.com.pl/2021/informacja/licznik->

elektromobilności-znacznym-wzrost-rejestracji-bev-i-phev-w-i-kwartale-2021-r/.

108 Zał. Nr 1 do uchwały nr XXII/395/2020 Rady Miasta Olsztyna z dnia 26.06.2020 r.

109 Dane Urzędu Miasta Olsztyna, sierpień 2021.



6.4 Transport towarowy

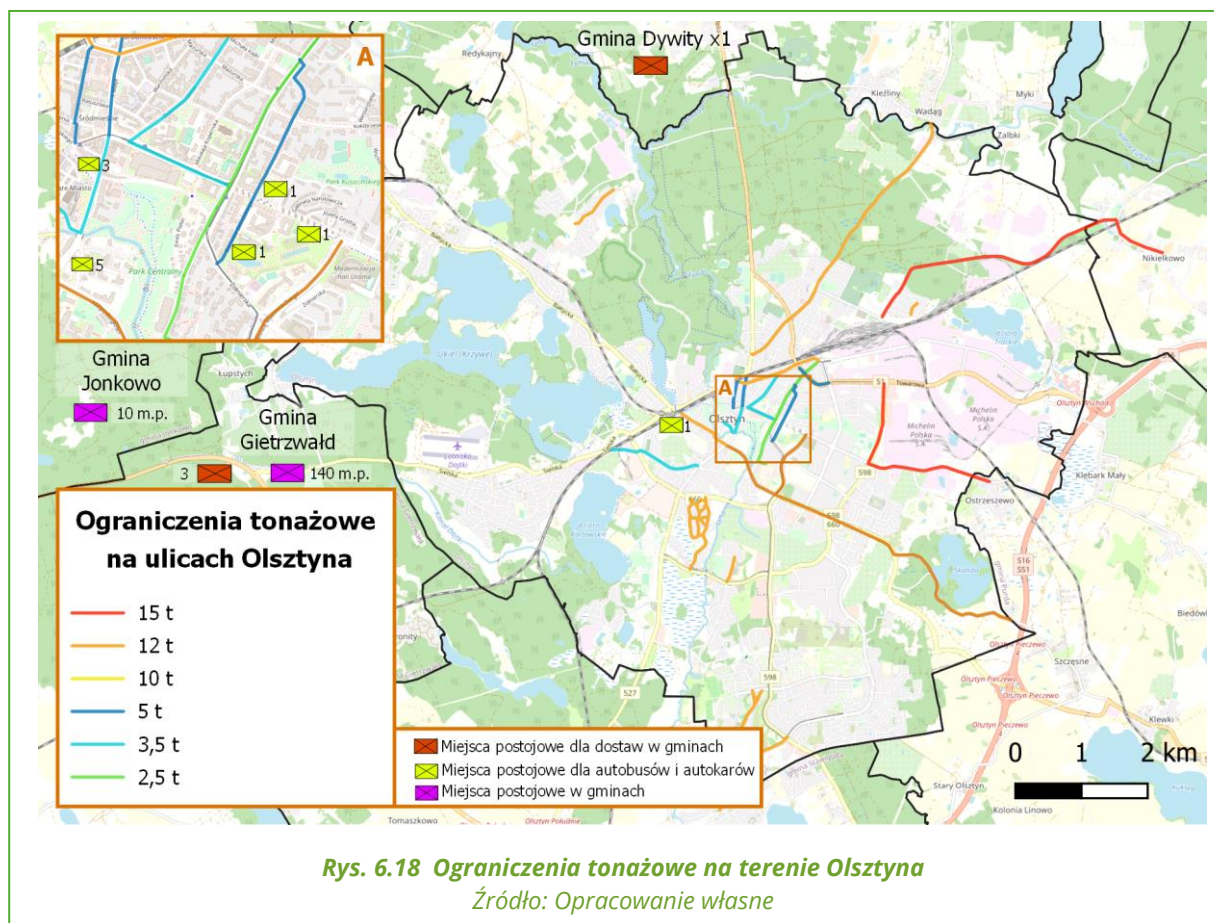
Wybudowanie całego odcinka południowej obwodnicy Olsztyna w ciągu DK16 i DK51 (odcinkowo jako droga ekspresowa S16/S51), pozwoliło na uzyskanie, wraz z północno-wschodnim nowym przebiegiem DK51 prawie 3/4 koła obwodnicy miasta. Dzięki czemu ruch tranzytowy został ograniczony do ulic w ciągu DK15 od węzła S16 Olsztyn Wschód przez ulice: Mariana Bublewicza, Towarową, plac Ofiar Katynia, Wojciecha Kętrzyńskiego, pl. Gen. Józefa Bema, wiadukt Powstańców Węgierskich 1956 roku, Bolesława Limanowskiego, al. Sybiraków, al. Wojska Polskiego do granicy miasta.

Ruch ciężarowy w mieście opiera się obecnie na obwodnicy miasta (DK16, S16, S51) oraz na dojazdach od jej węzłów do miasta (m.in. drogami wojewódzkimi DW527, DW598, DW660) do wyznaczonych dla ruchu ciężarowego stref ograniczeń lub odcinków ulic:

- strefa 2,5 t,
- strefa 3,5 t,
- strefa 5 t,
- strefa 10 t,
- strefa 12 t.

Strefy ograniczonego ruchu dla pojazdów ciężarowych regulują obszarowo (ciągami lub odcinkami dróg) oraz czasowo dostępność tych miejsc dla obsługi transportu towarów

pojazdami powyżej określonej masy całkowitej (DMC) – 3,5 t., 10 t. i 12 t.





Na sieci dróg wojewódzkich funkcjonują zakazy ruchu pojazdów ciężarowych powyżej 18 t DMC na odcinkach¹¹⁰:

- DW527 od Łukty (DW530) do Olsztyna,
- DW531 od Łukty (DW530) do wysokości m. Łęguty.

W Olsztynie nie ma wyznaczonych miejsc postojowych dedykowanych dla dostaw. Pojazdy dostawcze i ciężarowe obecnie zajmują miejsca postojowe dla samochodów osobowych, lub na czas dostawy pas ruchu. W MOF Olsztyna miejsca postojowe dla dostaw są zlokalizowane w Gminie Dywity – 1 koperta oraz w Gminie Giętrzwald – 3 koperty.

W mieście nie ma także wyznaczonych miejsc postojowych oraz parkingów dla pojazdów ciężarowych, na których mogłyby one oczekiwać na możliwość wjazdu do strefy z ograniczeniem tonażowym.

Istotnym elementem transportu towarowego jest jego intermodalność rozumiana jako logistyka przepływu towarów, realizowana najczęściej poprzez tzw. transport kombinowany (np. transport ciężarowy –



Rys. 6.19 Ograniczenie tonażowe w Olsztynie.

Źródło: Materiały własne

¹¹⁰ Źródło: <https://www.zdw.olsztyn.pl/serwis-dla-kierowcow/mapa-sieci-drog-wojewodzkich-z-ograniczeniami.html> - stan na 6.10.2019 r.



transport kolejowy) oraz przez centra logistyczne.

W MOF Olsztyn funkcjonuje kilka centrów logistycznych, które często są typowymi magazynami i oferują składowanie krótko- i długoterminowe, operacje przeładunkowe cross-docking¹¹¹, usługi dodane VAS¹¹², indywidualne rozwiązania logistyczne

uwzględniające specyfikę każdego klienta. Należą do nich m.in.:

- Centrum Logistyczne – Stawiguda (INTER PARTS Spółka z o.o. S.K.A.),
- Michelin Polska Centrum Logistyczne w Olsztynie,
- Magazyn Corab - Centrum Logistyczne w Olsztynie,

- Lemar Logistics w Olsztynie.

W ramach zrównoważonego rozwoju od roku 2019 fabryka Michelin Polska S.A. korzysta z transportu intermodalnego tylko samych naczep ciężarowych transportem kolejowym na trasie Olsztyn (teren fabryki) – Ludwigshafen k./Frankfurtu nad Menen.

¹¹¹ Cross-docking – rodzaj systemu dystrybucji towarów, tzw. przeładunek komplementacyjny, w trakcie którego dostarczany od dostawcy produkt jest zaraz po przyjęciu do magazynu przygotowywany i kierowany do dalszej wysyłki.

Dzięki temu skracany jest czas realizacji zamówienia, a towar szybciej trafia do klienta końcowego inaczej jest to także przetwarzanie dużych, jednolitych asortymentowo

partii towarów na wiele różnych asortymentowo pakietów, dostosowanych do aktualnych potrzeb klienta.

¹¹² VAS - value added services: np. przepakowywanie, etykietowanie, łączenie różnych produktów w zestawy.

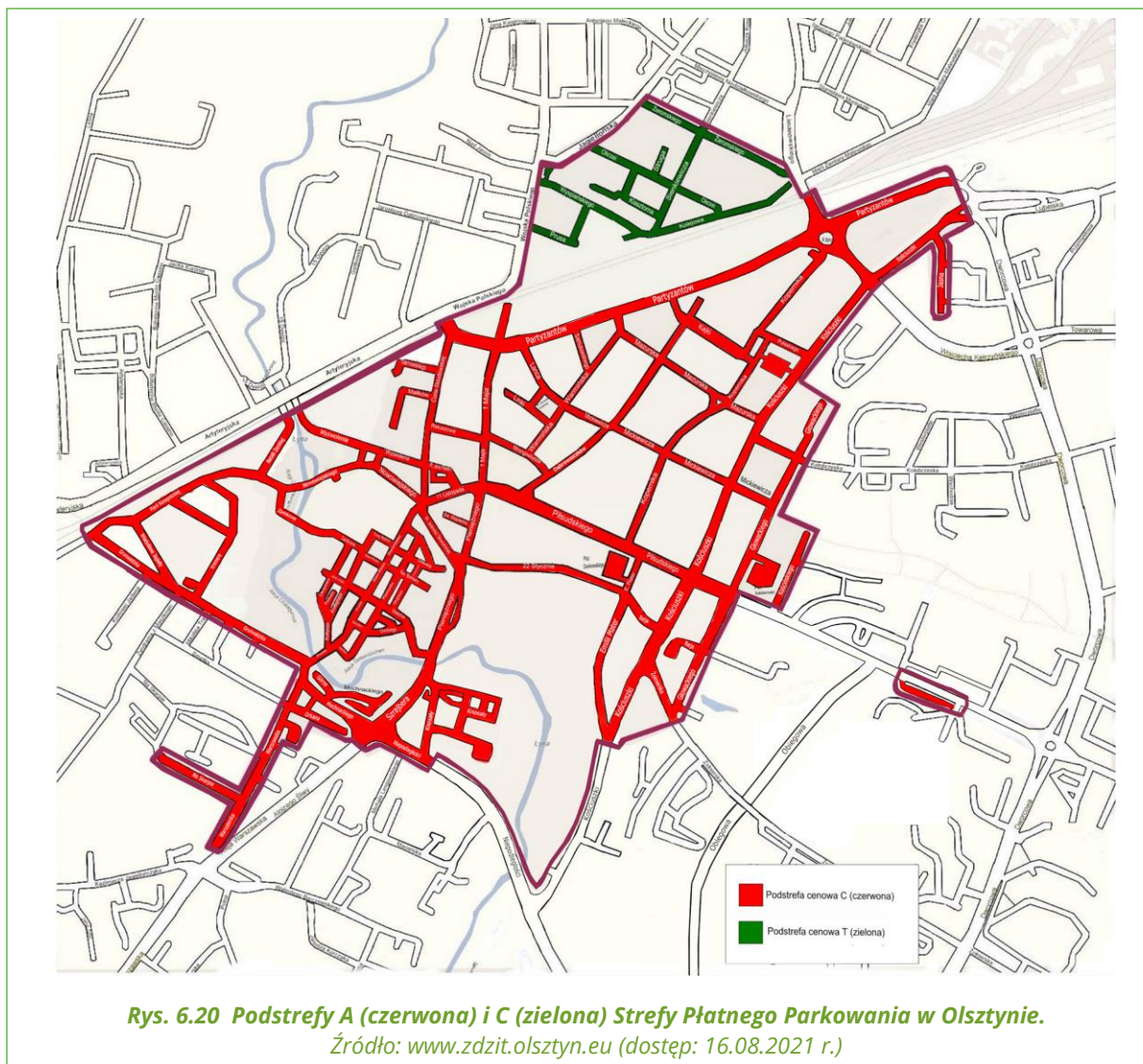


6.5 Polityka parkingowa

Polityka parkingowa jest jednym z najważniejszych narzędzi prawidłowego zarządzania i właściwego funkcjonowania mobilności miejskiej. Prowadzona odpowiednio pozwala na (właściwe) sterowanie podażą miejsc parkingowych względem popytu na nie, w różnych obszarach miasta (centrum, śródmieście, strefy płatnego parkowania, parkingi zorganizowane typu P+R i B+R, parkingi dla autobusów i pojazdów ciężarowych i inne ważne miejsca). W MOF Olsztyna funkcjonują trzy organizacyjne formy parkowania publicznego:

- parkingi niestrzeżone bez opłat,
- parkingi niestrzeżone płatne,
- parkingi strzeżone płatne.

Problemy z parkowaniem w MOF Olsztyna dotyczą głównie obszaru centrum Olsztyna i centrum miejscowości oraz obszarów wokół instytucji publicznych (urzędów, szpitali, szkół itd.), a także dużych osiedli mieszkaniowych. W MOF Olsztyna nie ma jeszcze funkcjonujących parkingów typu P+R.





W Olsztynie od roku 1995 funkcjonuje Strefa Płatnego Parkowania¹¹³ (SPP). Obecnie SPP¹¹⁴ zarządzana przez ZDZIT jest podzielona na dwie podstrefy: A (czerwona) i C (zielona). Na około 22 000 miejsc parkingowych w Olsztynie¹¹⁵, do 2019 roku liczba miejsc postojowych (m.p.) w SPP wynosiła 2 400 m.p., a w roku 2020 doszło 200 nowych m.p. Obecnie SPP dysponuje 2 400 płatnymi m.p. Każdorazowe powiększenie obszaru SPP o kolejne płatne m.p. przekłada się także na zwiększoną rotację pojazdów.

Opłaty za postój w SPP są zróżnicowane i pobierane są od poniedziałku do piątku w godzinach od 8:00 do 17:00 za pierwsze pół

godziny postoj lub za pierwszą i każdą kolejną godzinę postoj. Wnosić je można poprzez parkomaty:

- tradycyjnie (tylko bilonem),
- kartą płatniczą,
- Olsztyńską Kartą Miejską,
- mobilnie przez aplikację SkyCash,

a w ramach wniesionej opłaty za postój w podstrefie C, postój możliwy jest w obydwu podstrefach – C i T, natomiast w przypadku dokonania opłaty w podstrefie T, postój obowiązuje tylko w tej podstrefie.

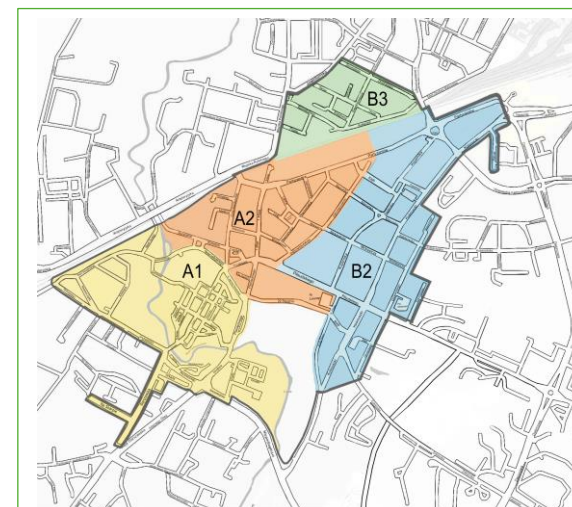
W SPP obowiązują cztery rodzaje opłat abonamentowych:

- abonament miesięczny w wysokości 250,00 zł,
- abonament półroczny¹¹⁶ w wysokości 1 000,00 zł,
- abonament preferencyjny w wysokości 130,00 zł¹¹⁷,
- abonament mieszkańca¹¹⁸ obszaru SPP w wysokości 50 zł.

Tab. 6.9 Opłaty podstawowe w Strefie Płatnego Parkowania (stan na sierpień 2021)

Podstrefa	Opłata za postój w zł				
	do pół godziny	za pierwszą godzinę	za drugą godzinę	za trzecią godzinę	za każdą kolejną godzinę
C	2,00	3,90	4,60	5,50	3,90
T	1,20	2,50	3,00	3,60	2,50

Źródło: www.zdzit.olsztyn.eu, (dostęp 16.08.2021 r.)



Rys. 6.21 Podział SPP na sektory mieszkańca.

Źródło: www.zdzit.olsztyn.eu (16.08.2021 r.)

113 Strefa Płatnego Parkowania w Olsztynie została utworzona Zarządzeniem Prezydenta Olsztyna z dnia 29.12.1994 r., a płatne parkowanie wprowadzone zostało po raz pierwszy z dniem 3.04.1995 r.

114 Uchwała nr XXXIV/567/21 Rady Miasta Olsztyna z dnia 26.05.2021 r. zmieniająca uchwałę Nr XV/256/19 Rady Miasta Olsztyna z dnia 27.11.2019 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania w Olsztynie, zasad jej

funkcjonowania oraz wysokości stawek opłat i opłaty dodatkowej oraz sposobu ich pobierania (Dziennik Urzędowy Województwa Warmińsko-Mazurskiego z 2021, poz. 2657).

115 Dane: Studium rozwoju systemów komunikacyjnych Miasta Olsztyna (Refunda, wrzesień 2017).

116 Obowiązuje przez sześć kolejnych miesięcy od dnia zakupu.

117 Abonamenty preferencyjne przyznawane są jednostkom użyteczności publicznej z siedzibą w Olsztynie, na pojazdy służbowe (zgodnie z wpisem w dowodzie rejestracyjnym).

118 Roczna, zryczałtowana opłata abonamentowa w wysokości 50 zł dla osób zameldowanych na stałe lub czasowo pod adresem mieszczącym się w obszarze SPP, będących właścicielami lub współwłaścicielami samochodu.



Abonament mieszkańca upoważnia do parkowania wyłącznie w okresie, na jaki został wydany, w jednym z czterech wyznaczonych sektorów. W przypadku parkowania pojazdu bez posiadania ważnego abonamentu mieszkańca lub poza wyznaczonym sektorem, na który został on wydany, użytkownik pojazdu musi opłacić postój na ogólnych zasadach (poprzez wykupienie biletu w parkomacie czy też kupując abonament okresowy). W przypadku posiadania przez użytkownika meldunków na okres stały i czasowy pod adresami znajdującymi się w różnych sektorach SPP, abonament mieszkańca zostanie wydany tylko na jeden, wskazany sektor.

W SPP można także wyznaczyć i korzystać z zastrzeżonego miejsca postojowego, tzw. koperty, za które pobierana jest miesięczna opłata w wysokości 500,00 zł.

Wprowadzone w SPP opłaty nie dotyczą tylko wybranych grup:

- osób niepełnosprawnych pod warunkiem wyłożenia ważnej karty parkingowej osoby

niepełnosprawnej (KPON)¹¹⁹ za przednią szybą pojazdu,

- kombatantów posiadających ważną Kartę Parkingową Kombatanta (KPK)¹²⁰,
- pojazdów służb interwencyjnych (policja, straż pożarna, pogotowie ratunkowe itp.).

W przypadku nieuiszczenia opłaty za postój w SPP pobierana jest opłata dodatkowa w wysokości 100,00 zł. W przypadku uiszczenia opłaty dodatkowej w ciągu 7 dni od daty zdarzenia opłata wynosi już tylko 50,00 zł.

Mając na uwadze rozpowszechnianie i rozwój zielonej mobilności w aspekcie pojazdów zeroemisyjnych (pojazdy o napędzie elektrycznym) i niskoemisyjnych (pojazdy o napędzie hybrydowym, wodorowym, CNG i LNG), ich właściciele (o ile nie są osobami niepełnosprawnymi oraz kombatantami), są obecnie zobowiązani do uiszczania opłat za postój w SPP lub nabywania odpowiednich rodzajów abonamentów, tak jak właściciele pojazdów o napędzie tradycyjnym. Dlatego, w dobie popularyzacji pojazdów ekologicznych (głównie elektrycznych i hybrydowych), wskazana jest analiza możliwości

wprowadzenia dla właścicieli takich pojazdów zerowych stawek opłat w SPP za postój oraz zerowych abonamentów.

W ramach funkcjonowania SPP i opłat za postój, brakuje:

- dla pojazdów dostawców – dedykowanych bezpłatnych miejsc postojowych (kopert) stałych lub czasowych (w wyznaczonych przedziałach czasowych), by nie zajmowali oni zwykłych miejsc postojowych lub części pasa jezdni na czas dostawy,
- dla oznakowanych pojazdów współdzielonych (nisko- i zeroemisyjnych lub niezależnie od rodzaju napędu) – dedykowanych miejsc postojowych oraz braku ponoszenia przez ich użytkowników opłat za postój, jako dodatkowych opłat związanych z usługą car-sharing.

Legitymując się liczbą mieszkańców w wysokości prawie 172 tys.¹²¹, Olsztyn spełniając ustawowe wymogi dla ustalania śródmiejskiej strefy płatnego parkowania (ŚSPP)¹²², nie zdecydował się wprowadzić ŚSPP¹²³, która:

119 Wzór karty parkingowej (KPON) określony jest w rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 25.06.2014 r. w sprawie wzoru oraz trybu wydawania i zwrotu kart parkingowych.

120 Karta Parkingowa Kombatanta (KPK) wydawana jest nieodpłatnie.

121 Dane: Statystyczne Vademecum Samorządowca 2020 Miasto Olsztyn – liczba mieszkańców Olsztyna w roku 2019 wyniosła 171 979 osób.

122 Art. 13 ust. 2 i 2a ustawy o drogach publicznych dot. ustalenia ŚSPP..

123 Ibidem Art. 13 ust. 2b, 3, 4, 4a, 5, 6, 7 wz. Z ust. 2 i 2a.



- wspomaga realizację polityki transportowej i parkingowej,
- pomaga ograniczyć dostępność dla samochodów m.in. poprzez podwyższone opłaty za postój (nawet przez cały tydzień),
- wspomaga wprowadzanie preferencji dla pojazdów transportu publicznego.

Wyznaczone miejsca postojowe w Gminach MOF Olsztyna zlokalizowane są:

- w Gminie Gietrzwałd – 140 m.p.,

- w Gminie Jonkowo – 10 m.p. (zatoka postojowa w m. Wrzesina).

Miejsca postojowe dla autobusów i autokarów turystycznych są zlokalizowane w Olsztynie przy ulicach:

- Ryszarda Knosały: 5 stanowisk,
- Bartosza Głowackiego przy Teatrze Lalek: 1 stanowisko,
- Bartosza Głowackiego przy basenie: 1 stanowisko,

- Marszałka Józefa Piłsudskiego przy Planetarium: 1 stanowisko¹²⁴,
- Plac Jedności Słowiańskiej: 3 stanowiska do 15 minut,
- Marcina Kromera: 1 stanowisko.

Parkingi dedykowane dla autobusów w MOF Olsztyna funkcjonują w Olsztynie: parking przy ul. Nowowiejskiego oraz w Gminie Gietrzwałd: 3 parkingi¹²⁵ w Gietrzwałdzie.

¹²⁴ Po wybudowaniu linii tramwajowej będą 2 stanowiska postojowe dla autobusów.

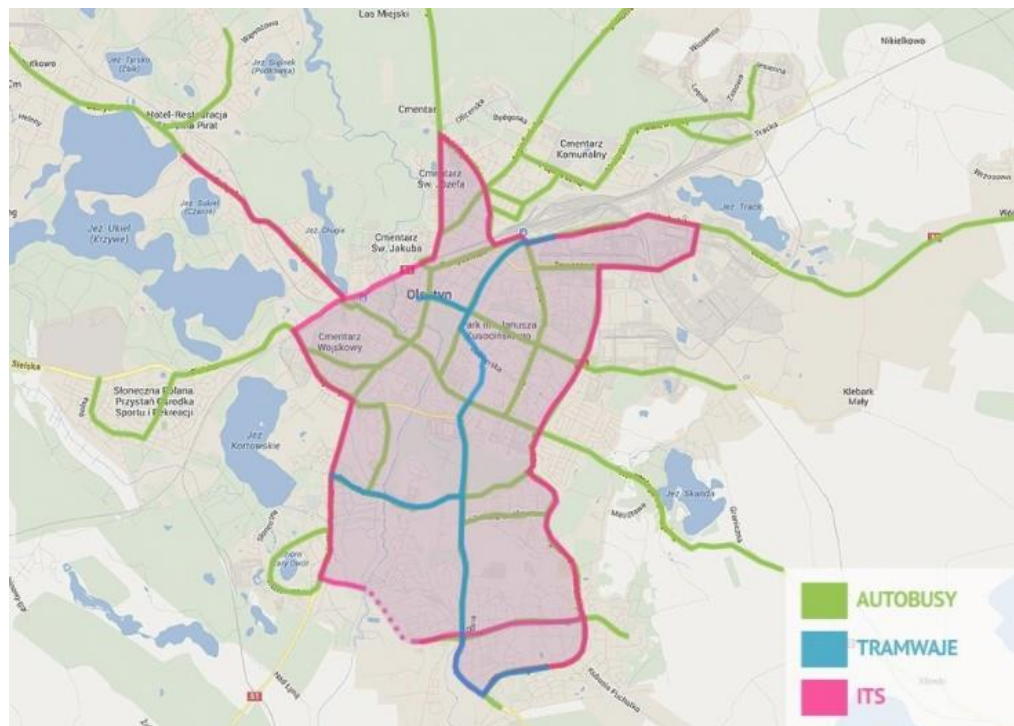
¹²⁵ Dwa parkingi o nawierzchni utwardzonej i jeden o nawierzchni nieutwardzonej.



6.6 System zarządzania ruchem – ITS

Od roku 2016 w Olsztynie funkcjonuje system inteligentnego zarządzania transportem (ITS), wraz z podsystemami:

- SCATS – inteligentny system sterowania ruchem, którego cztery główne zadania to:
 - sterowanie sygnalizacją świetlną,
 - nadzór nad sygnalizacją świetlną,
 - gromadzenie danych,
 - zarządzanie strategiczne.
- System Zarządzania Transportem Publicznym Municom Premium, wykorzystywany dla:
 - określania pozycji pojazdów transportu publicznego organizowanego przez ZDZiT,
 - funkcjonowania dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach, w pojazdach oraz online,
 - nadawania priorytetu pojazdom komunikacji miejskiej,
 - wprowadzania zmian w rozkładach jazdy i trasach linii komunikacyjnych,



Rys. 6.22 Ciągi drogowe z trasami komunikacji miejskiej objęte priorytetem dla tramwajów i autobusów na tle obszaru funkcjonowania ITS w Olsztynie.

Źródło: www.zdzit.olsztyn.eu

- gromadzenia historii zdarzeń i raportów z jazdy,
 - komunikacji z pasażerami i kierowcami oraz motorniczymi.
- W oparciu o ITS w postaci tablic elektronicznych funkcjonuje dynamiczna informacja pasażerska w tramwajach i autobusach miejskich i podmiejskich, a także na przystankach oraz na portalu internetowym ZDZiT.



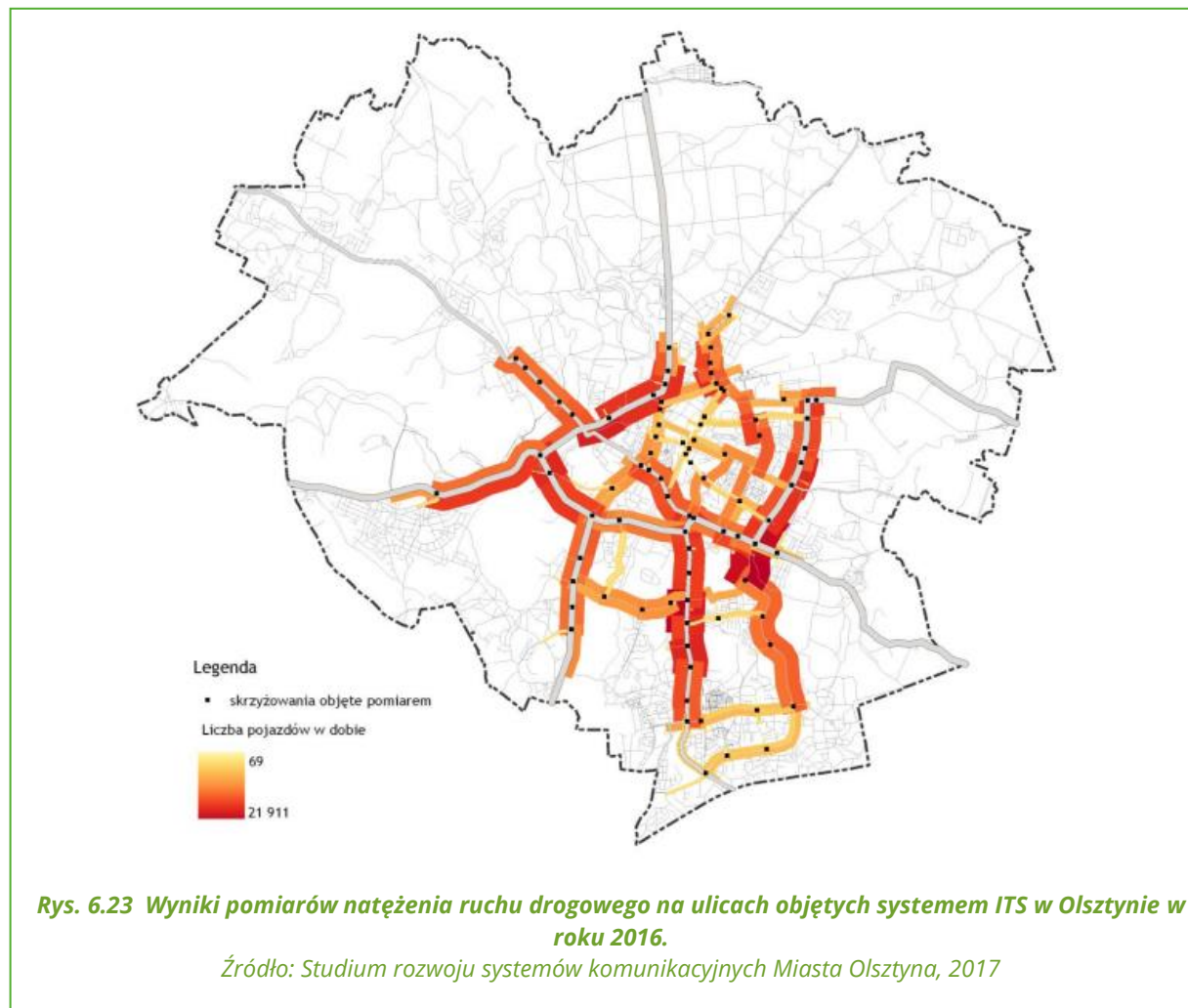
Systemem detekcji sygnalizacji świetlnej ITS zostało już objętych 96 skrzyżowań (o 8 skrzyżowań więcej niż w roku 2017 – wzrost o 9%).

Dodatkowo detekcją sygnalizacji świetlnej, poza ITS, jest objętych 6 innych skrzyżowań.

Z funkcji ITS, w postaci nadawania priorytetów przejazdach przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną, korzystają także tramwaje na całej długości swoich tras oraz autobusy komunikacji miejskiej i podmiejskiej na łącznie 54 skrzyżowaniach (w tym na trasach wspólnych z liniami tramwajowymi w obszarze objętym ITS).

Wyniki z pomiarów zarejestrowanych przez ITS w dniach 9-15.05.2016 r. posłużyły do analizy natężenie ruchu pojazdów w granicach Olsztyna w obszarze objętym funkcjonowaniem ITS w Olsztynie. Należy pamiętać, że w tym czasie DK16 i DK51 przebiegały jeszcze przez centrum i śródmieście, co miało wówczas istotny wpływ na natężenie ruchu spowodowane ruchem tranzytowym i brakiem alternatyw w postaci obecnej obwodnicy.

System ITS jest ciągle rozbudowywany, także w postaci podłączania kolejnych sygnalizacji świetlnych.

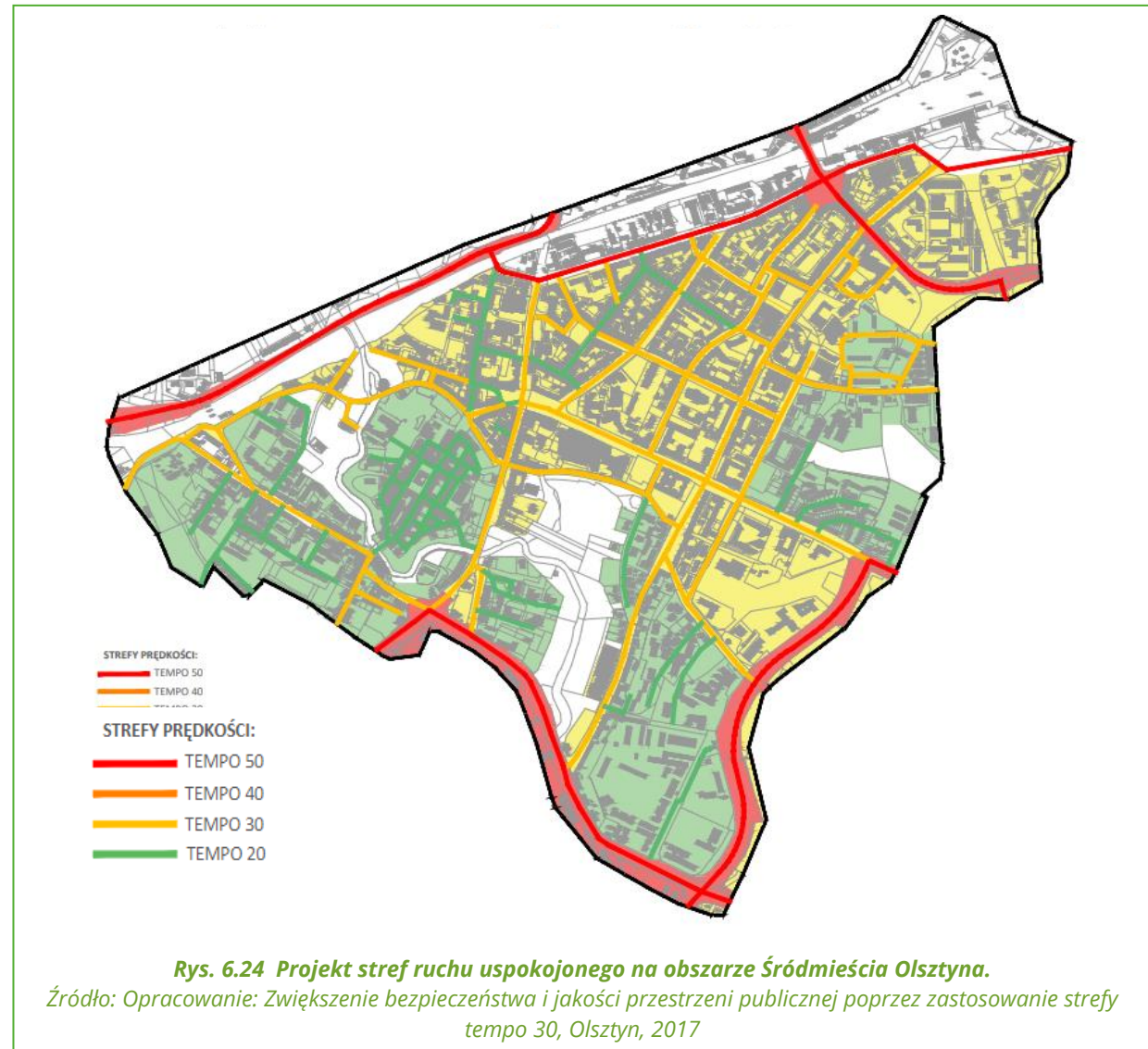




6.7 Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Wskaźniki brd – wypadki, zdarzenia, ofiary śmiertelne i ran ni, są wynikiem prowadzonych działań w zakresie poprawy brd. Działania te polegają zarówno na zmianach w organizacji ruchu, w tym w sygnalizacji świetlnej, jak i w zakresie infrastruktury drogowej, w tym infrastruktury brd, m.in.:

- lokalizowanie progów zwalniających, głównie na drogach gminnych,
- wprowadzanie stref ruchu uspokojonego (np. Tempo-20 lub 30 lub 40 oraz stref zamieszkania, głównie w Olsztynie),
- przebudowa istniejących i budowa nowych skrzyżowań typu rondo,
- przebudowa istniejących i budowa nowych skrzyżowań dwupoziomowych (głównie w Olsztynie i w ciągu odcinków S16 i S51),
- skrzyżowania z liniami kolejowymi w drugim poziomie (głównie w Olsztynie),
- sygnalizacja świetlna,
- przejścia dla pieszych (w tym z azylami) oraz przejazdy dla rowerzystów,
- wydzielone torowiska tramwajowe, z dopuszczonym odcinkowo ruchem autobusów,
- istniejące i planowane pasy dla autobusów (tzw. buspasy),





- ITS w Olsztynie wspomagający ruch pojazdów transporty publicznego oraz wpływający na kongestję.

Obecnie w Olsztynie funkcjonują strefy uspokojonego ruchu, głównie typu Tempo-30 (np. obszar Starego Miasta, części osiedli mieszkaniowych). Przykładem kompleksowego podejścia do obszarowego uspokojenia ruchu był projekt objęcia całego obszaru Śródmieścia Olsztyna, obecnie w zasadzie bez żadnych ograniczeń prędkości, głównie strefą Tempo-30. Stare Miasto oraz wybrane obszary zostały zaproponowane jako strefy Tempo-20, drogi okalające strefę jako ulice z dopuszczalną prędkością w obszarze zabudowanym (50 km/h), a pozostałe ulice jako strefa Tempo-30.

Statystyki dotyczące wypadków drogowych w Olsztynie i w Powiecie Olsztyńskim w latach 2018-2020 (oraz za I półrocze roku 2021¹²⁶) nie odzwierciedlają jeszcze oczekiwanego spadku liczby zabitych w wypadkach drogowych:

- w roku 2018 – 459 wypadków drogowych i 28 zabitych,

- w roku 2019 – 422 wypadki drogowe i 23 zabitych,
- w roku 2020 – 297 wypadków drogowych i 9 zabitych,
- w I półroczu 2021 – 94 wypadki drogowe i 9 zabitych.

Według danych policyjnych¹²⁷ na drogach w podziale na Olsztyn i Powiat Olsztyński

przeważa grupa zagrożeń w postaci przekraczania dowolnej prędkości. Występują także zagrożenia sklasyfikowane jako niewłaściwa infrastruktura drogowa oraz zła organizacja ruchu drogowego. W okresie styczeń–czerwiec 2021 r.¹²⁸ w Olsztynie odnotowano 41 wypadków drogowych i 1 ofiarę śmiertelną. Natomiast w Powiecie Olsztyńskim: 54 wypadki drogowe i aż 8 ofiar śmiertelnych.

Tab. 6.10 Statystyka zdarzeń i wypadków z udziałem pieszych w Olsztynie i w Powiecie Olsztyńskim w latach 2018-2020.

Miejsca udostępnione dla ruchu pieszego	Wypadki drogowe ogółem			Wypadki z udziałem pieszych			Zabici piesi			Ranni piesi		
	2018	2019	2020*	2018	2019	2020*	2018	2019	2020*	2018	2019	2020*
Pieszy-samochód (pas drogowy)	459	422	297	77	66	57	4	0	0	74	71	62
Pieszy - Rower (ścieżki i przejazdy rowerowe)				1	1	1	0	0	0	1	1	1
Pieszy (transport zbiorowy)				4	0	0	0	0	0	4	0	0

2020* - dane niemiarodajne z powodu obostrzeń w poruszaniu się wynikłych z pandemii COVID-19

Źródło: Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie Powiatu Olsztyńskiego i Miasta Olsztyn. Wydział Ruchu Drogowego KMP Olsztyn, 2018-2021.

¹²⁶ Na podstawie danych za lata 2018-2020 oraz I półrocze 2021 roku – Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie Powiatu Olsztyńskiego i Miasta Olsztyn. Wydział Ruchu Drogowego KMP Olsztyn, 2018-2021.

¹²⁷ Dane z Krajowej mapy zagrożeń bezpieczeństwa: <https://mapy.geoportal.gov.pl/iMapLite/KMZBPublic.html>

¹²⁸ Dane z Krajowej mapy zagrożeń bezpieczeństwa: <https://policja.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=b5fc08aaa8a54296b418383584313263>



Analizując powyższe wartości należy zastrzec, że za wykazany spadek w roku 2020 nie odpowiada wzrost poziomu brd, lecz spadek mobilności wywołany pandemią COVID-19. Dlatego dopiero wyniki za lata 2021 i 2022 pozwolą określić trend liczby wypadków i ofiar śmiertelnych.

Do olsztyńskich ulic najbardziej zagrożonych wypadkami i zdarzeniami drogowymi z udziałem pieszych oraz zabitymi i rannymi pieszymi, w latach 2018-2020 należą:

- w zakresie wypadków drogowych: ul. Dworcowa, ul. Jagiellońska, ul. Bałtycka, al. Gen. Władysława Sikorskiego, al. Marszałka Józefa Piłsudskiego, al. Wojska Polskiego, ul. Wincentego Pstrowskiego,
- w zakresie zdarzeń drogowych: ul. Dworcowa, ul. Jagiellońska, al. Gen. Władysława Sikorskiego, al. Marszałka Józefa Piłsudskiego, al. Wojska Polskiego, ul. Wincentego Pstrowskiego, ul. Tadeusza Kościuszki,
- w zakresie zabitych pieszych: ul. Bałtycka, al. Wojska Polskiego,
- w zakresie rannych pieszych: ul. Dworcowa, ul. Jagiellońska, al. Gen. Władysława

Sikorskiego, al. Marszałka Józefa Piłsudskiego, al. Wojska Polskiego.



Rys. 6.25 Podnoszenie poziomu brd pieszych i rowerzystów – wyniesione przejście dla pieszych i wydzielony pas dla rowerzystów.

Źródło: Materiały własne

Od lat ul. Dworcowa, ul. Jagiellońska, al. Gen. Władysława Sikorskiego, al. Marszałka Józefa Piłsudskiego i al. Wojska Polskiego, należą do miejsc o najniższym poziomie brd dla ruchu pieszego. Do głównych przyczyn wypadków i zdarzeń drogowych z udziałem pieszych należą: nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych i omijanie pojazdu przed przejściem dla pieszych.

Rowerzyści nie powodują większej liczby wypadków drogowych: w roku 2018 – 15 wypadków, w roku 2019 – 13, w roku 2020 – 10. Natomiast stają się poszkodowanymi we wszystkich wypadkach i zdarzeniach drogowych w których uczestniczą:

- w roku 2018: 35 ofiar, w tym 0 zabitych i 35 rannych,
- w roku 2019: 28 ofiar, w tym 0 zabitych i 28 rannych,
- w roku 2020: 27 ofiar, w tym 0 zabitych i 27 rannych.

Do najniebezpieczniejszych miejsc w Olsztynie dla rowerzystów należą: ul. Dworcowa, ul. Jagiellońska, al. Gen. Władysława Sikorskiego, al. Marszałka Józefa Piłsudskiego, al. Wojska Polskiego. Dlatego przede wszystkim w tych miejscach należałoby podnieść poziom brd dla rowerzystów. Mankamentem istniejących odcinków dróg dla rowerów jest brak ich spójności. Powoduje to konieczność odcinkowego korzystania przez rowerzystów z jezdni na zasadach ogólnych, co wyraźnie obniża zarówno poziom brd dla rowerzystów, jak i komfort jazdy dla kierowców. Dlatego istotne jest uzupełnianie luk w ciągach tras rowerowych w ramach inwestycji drogowych oraz w ramach dedykowanych ruchowi rowerowemu (poza pasem drogowym).



Zagrożenie związane z rozkładem zdarzeń drogowych i ich skutków w poszczególnych Gminach MOF występowały w roku 2020 odpowiednio w gminach: Barczewo, Stawiguda, Purda, Dywity, Gietrzwałd i Jonkowo. W roku poprzednim (2019) odpowiednio w gminach: Barczewo, Stawiguda, Dywity, Purda, Gietrzwałd i Jonkowo. W latach 2019-2020 nastąpiła tendencja spadkowa liczby osób zabitych, najwięcej w gminach: Gietrzwałd o 5 osób i Barczewo o 1 osobę. Natomiast wzrosła liczba osób zabitych w gminie Purda o 2 osoby.

Odcinkiem o długości 5 km, na którym doszło w roku 2020 do największej liczby zdarzeń i wypadków drogowych, jest DK16 w Gminie Barczewo na odcinku pomiędzy miejscowościami Kaplityny i Barczewo (20 zdarzeń i wypadków).

Do najniebezpieczniejszych miejsc w Gminach MOF¹²⁹ należą przede wszystkim: DW595 w Barczewie (1 ofiara śmiertelna), DP 13270N w Unieszewie (3 ofiary śmiertelne). Natomiast pod względem liczby zdarzeń i wypadków drogowych oraz rannych (powyżej dwóch): DK16, DW595 w gminie Barczewo, DP 1203N w gminie Jonkowo, DK16, DW531 i DP 1370N w

¹²⁹ Dane za rok 2019 – dotyczą wypadków i zdarzeń drogowych z ofiarami śmiertelnymi..

Tab. 6.11 Zmiany poziomu brd w Olsztynie i w Powiecie Olsztyńskim w okresie 2017- I półrocze 2021.

Rok	Liczba wypadków drogowych	Liczba ofiar śmiertelnych	Liczba osób rannych	Liczba kolizji drogowych	Liczba zdarzeń drogowych
2017	488	29	584	5 008	5 496
2018	459	28	549	4 730	5 189
2019	422	23	543	4 704	5 126
2020	297	9	356	3 955	4 252
I-VI.2021	94	9	113	2 026	2 120

Źródło: Dane Komendy Miejskiej Policji w Olsztynie 2017-2021; Stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie Powiatu Olsztyńskiego i Miasta Olsztyna (w okresie 2017 – I półrocze 2021)

gminie Gietrzwałd, DK51 i DP 1370D w gminie Stawiguda.

Na przestrzeni od roku 2017 do I półrocza 2021 roku¹³⁰ widać lekką tendencję spadkową (tak naprawdę stagnację) liczby wypadków i zdarzeń drogowych oraz ofiar śmiertelnych i osób rannych. Wyraźnie niższe dane dotyczące roku 2021 nie odzwierciedlają ogólnej tendencji, ponieważ spadki nominalne spowodowane były

¹³⁰ Na podstawie danych Komendy Miejskiej Policji w Olsztynie 2017-2021: Stan bezpieczeństwa w ruchu

pandemią COVID-19, w ramach której prawie przez cały 2020 rok wprowadzone były różnego rodzaju obostrzenia w przemieszczaniu się.

Bardziej istotnym wynikiem corocznej poprawy poziomu brd jest wyraźna (jak dotąd) tendencja spadkowa liczby poszkodowanych pieszych i rowerzystów – czyli niechronionych uczestników ruchu drogowego. Spadła liczba rannych (z 76 pieszych w roku 2018 do 61 w

drogowym na terenie Powiatu Olsztyńskiego i Miasta Olsztyna (w okresie 2017 – I półrocze 2021).



roku 2020, w przypadku rowerzystów – z 35 w roku 2018 do 27 w roku 2020) oraz zabitych (z 4 zabitych pieszych w roku 2018 do 0 w latach 2019-2020, a w przypadku rowerzystów – brak ofiar śmiertelnych).

W I półroczu 2021 roku w Powiecie Olsztyńskim najbardziej zagrożonymi dniami tygodnia ze względu na ilość zdarzeń drogowych były odpowiednio: piątek, wtorek, czwartek, poniedziałek i sobota. Najwięcej wypadków wydarzyło się odpowiednio w godzinach: 14.00-17.59, 06.00-09.59, 10.00-13.59, 18.00-21.59, natomiast kolizji w godzinach: 14.00-17.59, 10.00-13.59, 18.00-21.59, 06.00-09.59.

Natomiast na terenie miasta Olsztyna najbardziej zagrożonymi dniami tygodnia ze względu na ilość zdarzeń drogowych były

odpowiednio: piątek, poniedziałek, wtorek, środę, czwartek. Najwięcej wypadków zdarzyło się w godzinach: 10.00-13.59, 14.00-17.59, 18.00-21.59, a kolizji w godzinach: 14.00-17.59, 10.00-13.59, 06.00-09.59, 18.00-21.59.

Największe zagrożenie zdarzeniami drogowymi w powiecie olsztyńskim występuje odpowiednio na:

- drogach krajowych: DK51, DK16, DK57, DK7, DK53, DK58,
- na drogach wojewódzkich: DW593, DW598, DW527, DW530, DW595, DW590, DW507,

natomiast według ilości wypadków drogowych odpowiednio na DK16, DK51, DK57 i na DW598 i DW527.

W Olsztynie najbardziej zagrożonymi ulicami w/g zdarzeń w I półroczu 2021 roku pozostają: Sikorskiego, Dworcowa, Wojska Polskiego, Artyleryjska, Piłsudskiego, Bałtycka, Jagiellońska, Partyzantów, Obrońców Tobruku, Kościuszki, Warszawska, Kołobrzeska, Pstrowskiego, Żołnierska, Krasickiego, Wyszyńskiego, Limanowskiego, Towarowa, Lubelska, Schumana, Dąbrowszczaków, Sielska. Najbardziej zagrożone skrzyżowania to: Artyleryjska x Bałtycka, Bema x Limanowskiego, Bem x Kętrzyńskiego, Schumana x Bałtycka, Dworcowa x Kołobrzeska, Dworcowa x Piłsudskiego, Obrońców Tobruku x Sikorskiego, Krasickiego x Synów Pułku, Artyleryjska x Grunwaldzka, Rataja x Sybiraków, Paderewskiego x Limanowskiego.



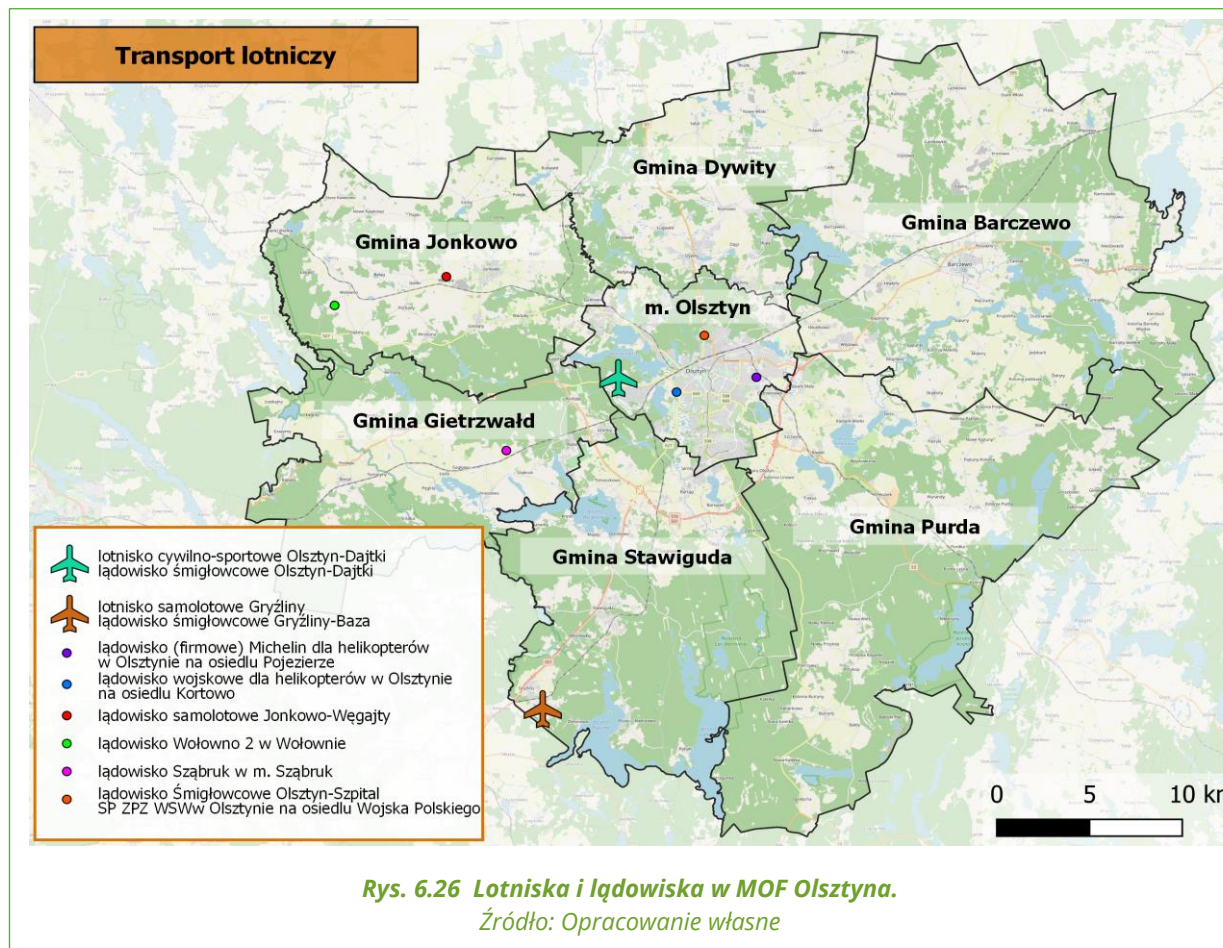
6.8 Transport lotniczy

Ruch pasażerski MOF Olsztyna obsługiwany jest przez pobliski Port Lotniczy Olsztyn-Mazury (nr rejestracyjny: 59, kod ICAO: EPSY), który zlokalizowany jest około 56 km na południowy wschód od Olsztyna. Regularne i czarterowe loty pasażerskie, zarówno krajowe jak i zagraniczne, obsługiwane są przez przewoźników lotniczych od roku 2016. Obecnie¹³¹ realizowane są 2 połączenia krajowe i 4 zagraniczne. Obecnie z Olsztyna funkcjonują dwa połączenia: autobusowe operatora prywatnego Markus Travel i kolejowe Polregio sp. z o.o.

Nadal istotnym jest stworzenie dobrej jakości, funkcjonalnego połączenia drogowego z MOF Olsztyna (z Olsztyna) z Portem Lotniczym Olsztyn-Mazury w Szymanach, uzupełnionego wygodnym, szybkim i bezpośrednim połączeniem kolejowym z Olsztyna.

W MOF Olsztyna funkcjonują także lotniska:¹³²

- lotnisko cywilno-sportowe Olsztyn-Dajtki (nr rejestracyjny: 31, kod ICAO: EPOD) – należące do Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego, zlokalizowane w Olsztynie, w



¹³¹ Źródło: Port Lotniczy Olsztyn-Mazury.

¹³² Dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego: Rejestr Lotnisk i Lądowisk ULC, wykaz lotnisk wpisanych do rejestru lotnisk cywilnych na dzień 17.06.2021 r.

Rejestr Lotnisk Cywilnych prowadzony jest zgodnie z art. 58 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r., poz. 1970) oraz rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie

klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk (Dz.U.2018 r. poz.2145).



dzielnicy Dajtki przy ul. Sielskiej, posiada dwie drogi startowe: betonową o wymiarach 850 na 25 m, wyposażoną w oświetlenie nawigacyjne i trawiastą o wymiarach 850 x 100 m,

- lądowisko samolotowe Gryźliny (nr ewidencyjny: 36, kod ICAO: EPGR), którego właścicielem jest Starostwo Powiatowe w Olsztynie oraz Gmina Stawiguda, położone w Gryźlinach przy ul. Lotniczej¹³³, z bezpośrednim dojazdem do węzłów S51 Olsztynek Wschód i Gryźlinek, posiada drogę startową o wymiarach 800 na 60 m o nawierzchni trawiastej,

Na terenie MOF Olsztyna zlokalizowane są także lądowiska zarejestrowane¹³⁴ oraz lądowiska inne. Lądowiska ratownicze dla helikopterów Lotniczego Pogotowia Ratunkowego w MOF Olsztyna:

- lądowisko śmigłowcowe Gryźliny-Baza (nr ewidencyjny: 449) w Gminie Stawiguda w Gryźlinach przy ul. Lotniczej, z bezpośrednim dojazdem do węzłów S51 Olsztynek Wschód lub Gryźlinek

- lądowisko śmigłowcowe Olsztyn-Szpital nr ewidencyjny: 141) w Olsztynie w dzielnicy Dajtki, przy ul. Lotniczej,
- lądowisko śmigłowcowe Olsztyn-Szpital SP ZOZ WSW (nr ewidencyjny: 285) w Olsztynie w dzielnicy Wojska Polskiego przy al. Wojska Polskiego¹³⁵.

Lądowiska dla helikopterów w MOF Olsztyna:

- lądowisko wojskowe dla helikopterów Olsztynie w dzielnicy Kortowo w siedzibie 22 Wojskowego Oddziału Gospodarczego,
- lądowisko (firmowe) Michelin dla helikopterów w Olsztynie w dzielnicy Pojezierze na terenie firmy Michelin Polska S.A.

Pozostałe lądowiska w Gminach MOF:

- lądowisko samolotowe Jonkowo-Węgajty (nr ewidencyjny: 483) w m. Węgajty w Gminie Jonkowo, położone niedaleko DW527,
- lądowisko Wołowno 2 w Wołownie w Gminie Jonkowo z pasem startowym o wymiarach 450 na 20 m o nawierzchni trawiastej, położone niedaleko DW527,

- lądowisko Sząbruk w m. Sząbruk w Gminie Gietrzwałd z pasem startowym o wymiarach 300 na 20 m o nawierzchni trawiastej, położone jest przy DK16, S16 i S51 (dojazd od węzłów Olsztyn Zachód i Olsztyn Południe).

Na wszystkich powyższych lotniskach i lądowiskach odbywają się loty sportowe, pasażerskie prywatne lub czarterowe niepubliczne oraz loty specjalizowane (sanitarne lub wojskowe). Dlatego też obecnie w MOF Olsztyna transport lotniczy nie pełni żadnej istotnej funkcji w transporcie publicznym.

Ze względu na dużą odległość Portu Lotniczego Olsztyn-Mazury od Olsztyna i brak połączeń transportem publicznym organizowanym w ramach MOF Olsztyna, nie stanowi on żadnej istotnej funkcji w systemie transportu zbiorowego MOF Olsztyna.

W przypadku regularnych lotniczych pasażerskich połączeń publicznych lub czarterowych, nowym lotniskiem w MOF Olsztyna możliwym do dostosowania do funkcji transportu publicznego może być tylko lotnisko Olsztyn-Dajtki.

¹³³ Lądowisko powstałe w 2007 roku na dawnym lotnisku wojskowym w Gryźlinach.

¹³⁴ Dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego: Rejestr Lotnisk i Lądowisk ULC, wykaz lądowisk cywilnych wpisanych do ewidencji lądowisk na dzień 10.08.2021 r.

Ewidencja lądowisk prowadzona jest zgodnie z art. 93 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze (Dz.U.2020 r. poz. 1970) oraz rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie ewidencji lądowisk (Dz.U.2013, poz.795).

¹³⁵ Zarządzającym lądowiska jest Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej MSW z Warmińsko-Mazurskim Centrum Onkologii w Olsztynie.



6.9 Transport wodny

W aspekcie transportu wodnego w MOF Olsztyna, ze względu na brak odpowiednio dostosowanych rzek lub kanałów żeglugowych dla statków żeglugi śródlądowej, nie jest on planowany w żadnym z dokumentów strategicznych Olsztyna i Gmin MOF jako nowa forma transportu towarów i osób.

Natomiast pod kątem turystyki i rekreacji, kilkanaście jezior oraz liczne rzeki (m.in. Łyna, Wadąg, Pisa, Marózka, Kośna, Pasłęka) w MOF Olsztyna pozwalają jak najbardziej na dalszy rozwój indywidualnego i zorganizowanego (turystycznego) ruchu wodnego (kajaki, łódki i łodzie), z wykorzystaniem istniejących (np. jezioro Ukiel w Olsztynie czy jezioro Pluszne

Wielkie i jezioro Wulpińskie w gminie Stawiguda) oraz planowanych przystani wodnych.



Rys. 6.27 Wieś Pluski (gmina Stawiguda).

Źródło: stawiguda.pl

Zachowania, preferencje i oczekiwania komunikacyjne mieszkańców Olsztyna





Porównując wyniki przeprowadzonych na potrzeby niniejszej diagnozy badań ankietowych wśród mieszkańców MOF Olsztyna, w porównaniu do badań wykonanych w roku 2018, można zauważyć, że samochód pozostał nadal najpopularniejszym środkiem przemieszczania się po MOF Olsztyna. Odpowiada on za około połowę wszystkich podróży, czyli jego udział wzrósł nieznacznie w porównaniu z badaniami z roku 2018.

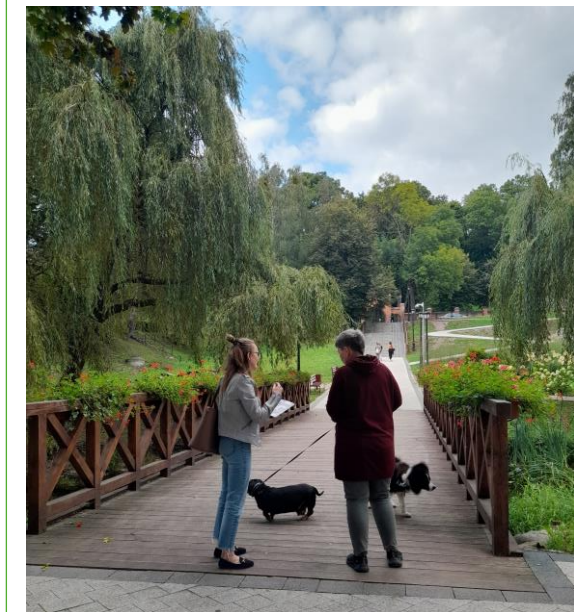
Transport publiczny odpowiada średnio za 1/3 realizowanych po MOF Olsztyna podróży i jego udział jest obecnie większy o około 10% niż w roku 2018.

Prawdopodobnie, wprowadzone od 2020 r, obostrzenia w przemieszczaniu się, związane z pandemią COVID-19 (m.in. wprowadzenie

zdalnej pracy i nauki szkolnej w domu oraz restrykcji w poruszaniu się transportem zbiorowym czy rowerem miejskim), przyczyniły się do spowolnienia tempa zmian zachowań komunikacyjnych mieszkańców MOF Olsztyna na oczekiwane, bardziej ekologiczne i prozdrowotne.

Przemawia za tym zaobserwowany spadek wartości wielu wskaźników systemu transportowego MOF Olsztyna w okresie od roku 2020 do I połowy 2021 roku, m.in.: liczba kursów, wpływy z biletów, natężenie ruchu i liczba wypadków, itp.

Dokładne dane dotyczące przemieszczeń w MOF Olsztyna podane są w opracowaniu: Wyniki badań przemieszczania się mieszkańców po MOF Olsztyna.



Rys. 7.1 *Badania ankietowe zachowań i oczekiwań komunikacyjnych mieszkańców MOF Olsztyna, przeprowadzone w 2021 r.*

Źródło: Materiały własne

Przegląd programów pilotażowych i dobrych praktyk dot. zrównoważonej mobilności





Funkcjonujące z powodzeniem w kraju oraz zagranicą dobre praktyki i programy pilotażowe, w zakresie zrównoważonej mobilności, po dostosowaniu do lokalnych warunków mogą stanowić inspirację do podejmowania podobnych działań w MOF Olsztyna.

Przykłady dobrych praktyk w zakresie mobilności, opisane w niniejszym rozdziale, zostały podzielone na cztery główne obszary:

- ruch pieszy i rowerowy;
- transport zbiorowy;
- ruch samochodowy i logistyka;

- parkingi i przestrzeń miejska.

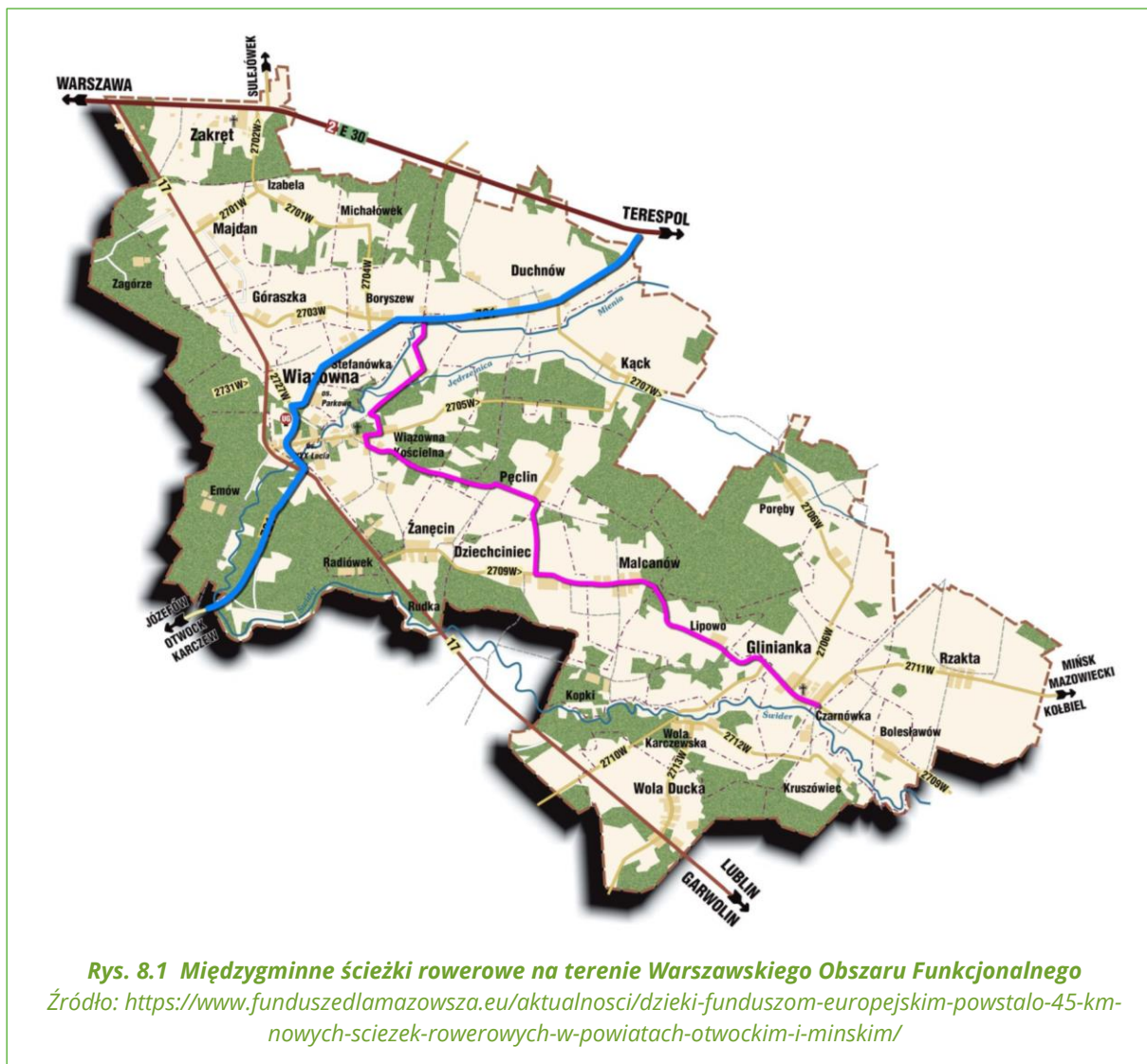
Przy opisach zaproponowanych przykładów zwrócono szczególną uwagę na kwestię mobilności zarówno mieszkańców jak i przyjezdnych oraz kształtujących ją czynników.



8.1 Ruch pieszy i rowerowy

WYBIERZMY ROWER – PARTNERSTWO DLA ROZWOJU KOMUNIKACJI NISKOEMISYJNEJ WOF, POLSKA

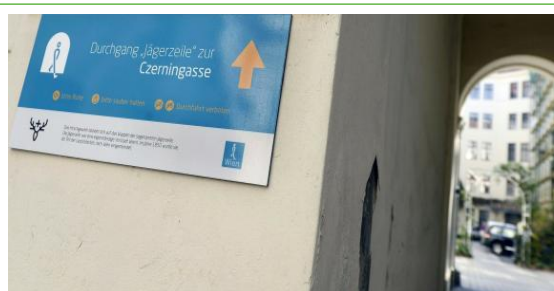
W ramach projektu „Wyberzmy rower – Partnerstwo dla rozwoju komunikacji niskoemisyjnej WOF” na terenie Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego w sześciu podwarszawskich gminach (Halinów, Józefów, Karczew, Otwock, Sulejówek i Wiązowna), zmodernizowano istniejące i wybudowano nowe ścieżki rowerowe. W ramach partnerstwa powstało ponad 45 km dróg rowerowych i ponad 3,5 km ciągów pieszo-rowerowych. Połączone ze sobą trasy rowerowe umożliwiają uprawianie turystyki rowerowej oraz pełnią funkcje korytarzy transportowych dla lokalnego ruchu rowerowego.





SKRÓTY PIESZE, WIEDEŃ, AUSTRIA

W ramach pilotażowego projektu przeprowadzonego w Wiedniu na przełomie 2017/18 roku wyznaczono trzy oznakowane skróty przez budynki dla pieszych. Zostały one oznakowane turkusowymi drogowskazami, które informują ile czasu zajmuje pokonanie danego skrótu oraz dodatkowo, w jakich godzinach jest ono otwarte. Projekt miał na celu zwiększenie popularności skrótów, a tym samym poprawić orientację pieszych i skrócić drogi dojścia w terenie zabudowanym, co skutkowało także zachęceniem do spacerów. Projekt został oceniony bardzo dobrze przez mieszkańców Wiednia, którzy oczekują dalszego zwiększania liczby skrótów dla pieszych w kolejnych latach w całym



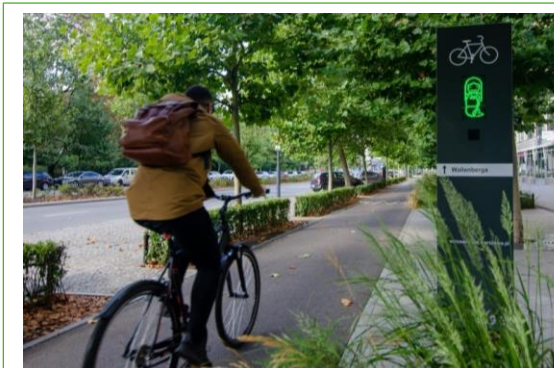
Rys. 8.2 Przejście przez budynek oznaczone tabliczką, Wiedeń, Austria.

Źródło: <https://kurier.at/chronik/oesterreich/durchh-aeuser-stadt-wien-markiert-schleichwege-fuer-fussgaenger/400469674>

mieście. Założonym celem jest oznakowanie minimum jednego przejścia w każdej dzielnicy Wiednia. Obecnie oznaczone są dopiero cztery przejścia. Największą przeszkodą w oznakowaniu kolejnych przejść jest prywatna własność korytarzy, gdyż korzystanie z nich wymaga zgody właścicieli.

TOTEM ROWEROWY, WARSZAWA, POLSKA

W celu usprawnienia ruchu rowerowego w Warszawie, w roku 2019 na ulicach miasta pojawiły się specjalne urządzenia (totemy), które podpowiadają rowerzystom jak jechać, aby trafić na kolejnym skrzyżowaniu na zielone światło dla rowerzystów. Totem wyposażony jest w radar mierzący szacunkową prędkość rowerzysty. Po wykryciu rowerzysty następuje wymiana informacji o prędkości rowerzysty pomiędzy totემem, a sterownikiem sygnalizacji świetlnej na najbliższym skrzyżowaniu. W odpowiedzi na wyświetlaczu totemu pojawiają się cztery sygnały w kształcie „syrenki warszawskiej”: żółty – możesz zwolnić, zielony – utrzymaj tempo, niebieski – możesz przyspieszyć i czerwony – nie przejedziesz, co efektywnie pozwala na dostosowanie stylu jazdy, a przez to na upłynnienie ruchu rowerowego.



Rys. 8.3 Totem rowerowy oraz informacja o wyświetlanych sygnałach, Warszawa, Polska

Źródło: <https://um.warszawa.pl/waw/rowery/-/totemy-rowerowe-juz-gotowe>



AUTOSTRADY ROWEROWE: JAWORZNO, POLSKA ORAZ KOPENHAGA, DANIA

Velostrada – Autostrada rowerowa w Jaworznie liczy około 11 kilometrów i łączy osiedle mieszkaniowe z centrum miasta. Droga rowerowa o podwyższonym standardzie posiada linie oddzielające pasy ruchu w przeciwnym kierunku (po dwa pasy w jedną stronę na odcinku 4 km oraz po jednym pasie ruchu na pozostałym odcinku) i oświetlenie. Na Velostradzie ruch rowerowy prowadzony jest bezkolizyjnie – znajdują się na niej m.in. dwie

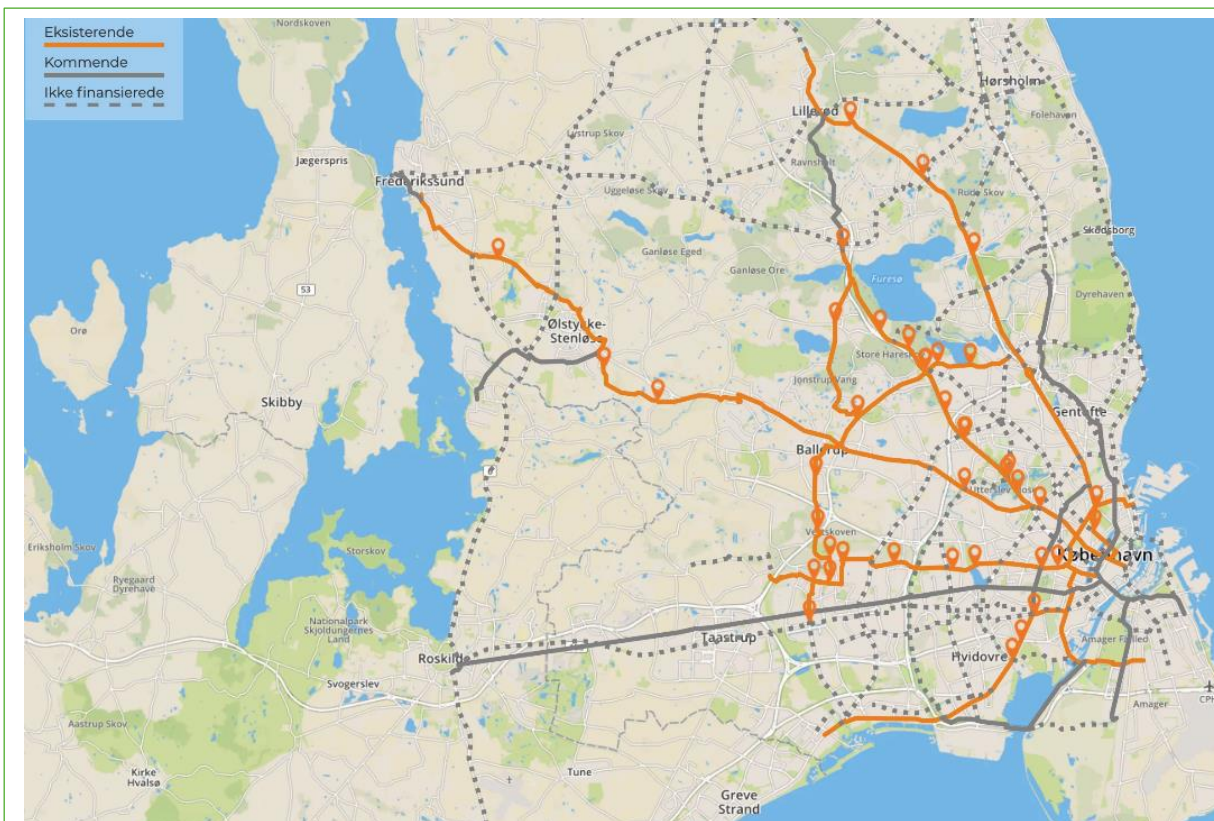
kładki i tunel. Wzdłuż niej wydzielony jest chodnik dla pieszych, hulajnóg i UTO.

Podobne rozwiązania funkcjonują także za granicą, np.: 30 km autostrada rowerowa F3 Leuven-Bruksela w Belgii oraz osiem autostrad rowerowych łączących Kopenhagę i okolice gminy. Korzystają z nich głównie osoby

dojeżdżające do pracy, a coraz większa ich popularność przyczynia się do rozbudowy obecnych sieci oraz realizacji nowych.



Rys. 8.4 Estakada rowerowa Jaworzno, Polska
Źródło: <https://mckis.jaworzno.pl/otwieramy-velostrade/>



Rys. 8.5 System autostrad rowerowych w okolicach Kopenhagi, Dania
Źródło: <https://antymateria.com/infrastruktura-rowerowa-najlepsze-realizacje/>



UPORZĄDKOWANA PRZESTRZEŃ MIEJSKA W FORMIE WOONERFU, GDYNIA, POLSKA

Woonerf jest to rodzaj ulicy, która charakteryzuje się połączoną funkcją ulicy, deptaku, parkingu oraz miejsca spotkań dla mieszkańców. Rozwiązanie zwiększa priorytet pieszych i rowerzystów kosztem ruchu samochodowego. Wykorzystanie elementów małej architektury i zieleni wymusza na kierowcach zmniejszenie prędkości, co w konsekwencji zwiększa bezpieczeństwo



Rys. 8.6 Woonerf w Gdyni.

Źródło: gdynia.pl

pieszych. W Polsce oprócz Gdyni (na zdjęciu), woonerfy funkcjonują także w Łodzi, która jako pierwsza wprowadziła takie rozwiązanie w kraju.

ZIEŁONE ŚWIATŁO NA ŻĄDANIE DLA SAMOCHODÓW, DELFT, HOLANDIA

W holenderskim mieście Delft na jednym ze skrzyżowań przez które przebiega bardzo duży ruch rowerowy, wprowadzono bezwzględny priorytet dla rowerzystów i pieszych – sygnalizację działającą w trybie

all red dla kierowców. Kierowcy mają ciągle włączony sygnał czerwony i żeby uzyskać zielone światło muszą zostać wykryci przez fotokomórkę po zatrzymaniu pojazdu przed sygnalizacją (zwykle to rozwiązanie jest wykorzystywane do wykrywania ruchu pieszego). Następnie zostaje im przydzielone światło zielone. Efektem tego rozwiązania jest zminimalizowanie zagrożeń kolizji i wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów oraz zmniejszenie prędkości pojazdów (muszą się one najpierw zatrzymać).



Rys. 8.7 Skrzyżowanie z zielonym światłem na żądanie dla kierowców

Źródło: <http://www.miasto2077.pl/skrzyzowanie-na-ktorym-to-kierowcy-prosza-o-zielone/>



8.3 Ruch samochodowy i logistyka

ZNAKI DROGOWE WYKRYWAJĄCE KORZYSTANIE Z TELEFONU PODCZAS JAZDY, NORFOLK, WIELKA BRYTANIA

Znak drogowy aktywny zmiennej treści, który składa się z dwóch części – anteny, która odbiera różne standardy sygnału komórkowego oraz wyświetlacza LED zainstalowanego przy drodze. W przypadku wykrycia sygnału telefonu, na ekranie LED pojawia się znak



Rys. 8.10 Znak edukujący kierowców (zmiennej treści). W tym przypadku przypomnienie o zakazie używania telefonu podczas prowadzenia pojazdu.

Źródło: westcotec.co.uk

przekreślonego telefonu komórkowego. Znak ten pełni funkcję edukacyjną i przypomina kierowcom, że powinni skupić się na drodze, a nie korzystaniu z telefonu. Wadą rozwiązania jest to, że system nie potrafi jeszcze dokładnie rozpoznać czy z telefonu korzysta kierowca czy tylko pasażer.

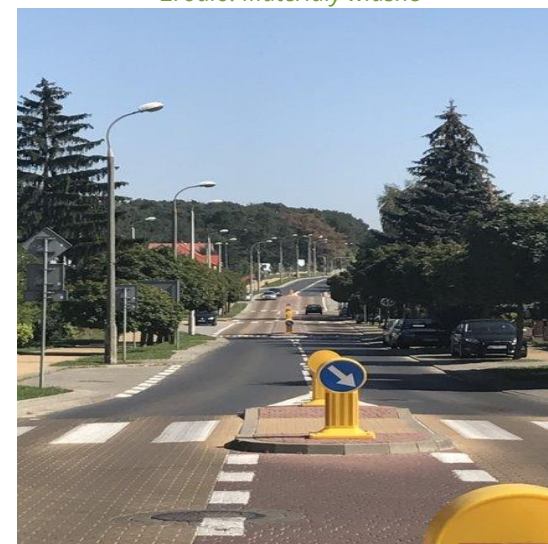
USPOKOJENIE RUCHU – „MIASTECZKO HOLENDERSKIE”, PUŁAWY, POLSKA

Jednym ze środków uspokojenia ruchu i podniesienia brd może być *Miasteczko Holenderskie*, które zostało wprowadzone w Puławach jako program pilotażowy już w 2009 roku. Rozwiązanie polega na stworzeniu warunków, aby ruch odbywał się płynnie, przy zachowaniu przepisowej prędkości zależnie od rodzaju drogi (30 km/h w strefie ruchu uspokojonego i 50 km/h na zwykłej ulicy). Uspokojenie ruchu odbywa się poprzez bramy wjazdowe do obszaru zabudowanego (poprzez odgięcie toru jazdy wymuszają one zwolnienie prędkości), wyniesione tarcze skrzyżowań i przejść dla pieszych, wydzielenie pasów do skrętów w lewo, powiązanie ścieżek rowerowych z siecią dróg rowerowych. Wdrożenie rozwiązania przyczyniło się także do obniżenia emisji hałasu.



Rys. 8.11 Wyniesiona przejście dla pieszych

Źródło: Materiały własne



Rys. 8.12 Azyle dla pieszych i zawężenie pasa ruchu, w tle widać cały ciąg drogowy o jednolitych rozwiązaniach

Źródło: Materiały własne



CENTRUM LOGISTYCZNE DLA ELEKTRYCZNYCH ROWERÓW TOWAROWYCH, GÖTEBORG, SZWECJA

W Göteborgu w 2019 roku w jednym z centrum handlowych powstało centrum logistyczne dla kurierów rowerowych. W uruchomienie zaangażowane były trzy firmy logistyczne oraz miasto, które udostępniło miejsce do przeładunku i parkowania dla wszystkich którzy wzięli udział w inicjatywie. Dzięki centrum logistycznemu firmy kurierskie zrezygnowały z dostarczania przesyłek do 2,5 kg samochodami dostawczymi na odcinku tzw. ostatniej mili. Zmiana środka transportu spowodowała też skrócenie czasu dostaw (rowery nie musiały stać w korkach) i zmniejszenie ruchu pojazdów dostawczych. W centrum logistycznym jest także możliwość przechowywania, serwisowania oraz konserwowania rowerów elektrycznych używanych przed dostawców. W planach jest także rozbudowa centrum o parking rowerowy dla pobliskich drobnych punktów usługowych (firm sprzątających oraz rzemieślników), które w założeniu zamiast samochodów zaczęłyby używać rowerów elektrycznych.



Rys. 8.13 Trzykołowy rower dostawczy wspomagany elektrycznie

Źródło: materiały własne



8.4 Parkingi i przestrzeń miejska

ZMNIEJSZANIE LICZBY MIEJSC POSTOJOWYCH, ROTTERDAM HOLANDIA

Rotterdam realizuje projekt Park4SUMP, który polega na ustawicznym zmniejszaniu liczby miejsc parkingowych na ulicach. Założeniem było usunięcie 3 000 miejsc postojowych do roku 2020. Działania te mają zwiększyć przestrzeń publiczną, która ma zostać wykorzystana do tworzenia nowych ciągów spacerowych, ścieżek rowerowych oraz parkingów rowerowych.



Rys. 8.14 Ulica z ograniczoną liczbą miejsc parkingowych w Rotterdamie

Źródło: <https://www.eltis.org/discover/news/street-street-parking-rotterdam-approach>,

VAUBAN – ZRÓWNOWAŻONA DZIELNICA MIEJSKA, FREIBURG, NIEMCY

Dzielnica Vauban we Freiburgu jest przykładem rewitalizacji byłego terenu koszar, opartej na zrównoważonej mobilności, gdzie ruch samochodów jest podporządkowany względem pozostałych rodzajów przemieszczania się. Podstawą poruszania się po dzielnicy dla 5 tys. mieszkańców jest ruch pieszy i rowerowy, uzupełniony linią tramwajową oraz liniami autobusowymi. Ruch samochodów został



Rys. 8.15 Ulica w dzielnicy bez samochodu – Freiburg-Vauban

Źródło: <https://www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/beispiele/freiburg-vauban/>

ograniczony do niezbędnego minimum. Miejsca parkingowe zapewnione są tylko dla 25%

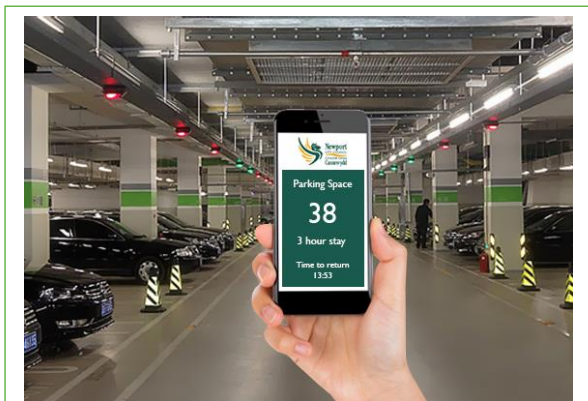
mieszkańców, co pozwoliło na przekształcenie dotychczasowych ulic w miejsca do zabawy dla dzieci, a pojazdy można parkować wyłącznie na dwóch garażach dzielnicowych zlokalizowanych na obrzeżach osiedla. Właściciele mieszkań muszą przedstawić dowód posiadania jednego miejsca parkingowego na lokal mieszkalny w jednym z dwóch garaży. Ponieważ podstawowe potrzeby (przedszkola, sklepy, punkty usługowe) znajdują się na osiedlu lub przy jego granicy, mieszkańcy wykonują głównie tzw. krótkie podróże (pieszo lub rowerem). Natomiast dalsze podróże zapewnione są przez transport publiczny (np. dojazd tramwajem do dworca kolejowego trwa około kwadrans) oraz pojazdy współdzielone. Wszystkie budynki są energooszczędne i korzystają z energii odnawialnej. Ich dachy są pokryte zielenią i posiadają możliwość przechowania oraz wykorzystania wody deszczowej na cele mieszkańców.

INTELIWENTNE SYSTEMY PARKINGOWE, WIELKA BRYTANIA

W ostatnich latach ze względu na wydłużenie czasu spędzonego przez kierowców na znalezienie miejsca parkingowego w brytyjskich miastach wprowadzono inteligentny system parkingowy. Składa się on z tablic



elektronicznych oraz aplikacji mobilnej, która wskazuje wolne miejsca parkingowe w mieście, pozwala na sprawdzenie taryfy parkingowej i opłacanie parkingu. Dane do aplikacji są dostarczane w czasie rzeczywistym z czujników podczerwieni zamontowanych na miejscach parkingowych, które wykrywają zajętość miejsca. Wprowadzenie systemu pozwala na skrócenie czasu jazdy poświęcanego na poszukiwanie wolnego miejsca parkingowego, a przez to na zmniejszenie emisji CO₂.

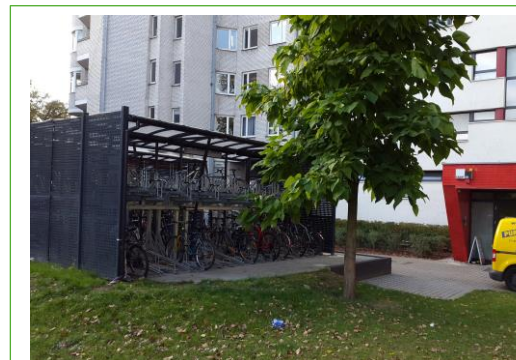


Rys. 8.16 Aplikacja Inteligentnego Systemu Parkingowego

Źródło: <https://www.cambriancards.com/uk-to-introduce-intelligent-parking-systems/>

POJEMNE PARKINGI ROWEROWE, WROCŁAW, POLSKA

Od roku 2013 we Wrocławiu rozpoczęto realizację bezpiecznych parkingów (garaży) rowerowych w formie wielostanowiskowych, zadaszonych oraz zamykanych boksów. Pierwszy bezpieczny parking rowerowy powstał na jednej ze stacji kolejowej, co pozwoliło na bezpieczne pozostawienie rowerów na dworcu i kontynuowanie dalszej podróży pociągiem. Kolejne były lokalizowane także w ogólnodostępnej publicznej przestrzeni na osiedlach. W celu uzyskania jak największej liczby zadaszonych miejsc parkingowych przyjęto bardziej funkcjonalną formułę parkowania w dwóch poziomach. Dla ułatwienia korzystania z takich parkingów przez rowerzystów, na tabliczkach informacyjnych pokazuje się, w jaki sposób można zaparkować swój rower w drugim poziomie. Przy wzrastającej popularności prywatnych hulajnóg (w tym elektrycznych), możliwe jest także wygospodarowanie dla nich odpowiedniej liczby stanowisk.



Rys. 8.17 Pojemny parking rowerowy we Wrocławiu

Źródło: materiały własne

Programy oraz instrumenty finansowe możliwe do wykorzystania po 2021 r., przy realizacji planowanych działań





9.1 Poziom europejski

Na poziomie europejskim istnieje możliwość pozyskania finansowania ze środków Unii Europejskiej, które mają na celu wyrównanie różnic w poziomie życia mieszkańców Unii Europejskiej oraz wzmocnić spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną Unii. W najbliższych latach finansowanie będzie udzielane w ramach perspektywy budżetowej Unii Europejskiej 2021-2027. Nowa perspektywa unijna zakłada realizację polityki¹³⁶:

- bardziej inteligentnej Europy dzięki wsparciu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej,
- bardziej przyjaznej dla środowiska niskoemisyjnej Europy dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetyki, zielonym inwestycjom oraz zapobieganiu zmianom klimatu,
- lepiej połączonej Europy dzięki zwiększeniu mobilności i udoskonaleniu regionalnych połączeń teleinformatycznych,

- Europy o silniejszym wymiarze społecznym – wdrażanie Europejskiego filaru praw,
- Europy bliżej obywateli dzięki wspieraniu zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju.

Zgodnie z rozporządzeniem ogólnym, Polska będzie dysponowała w latach 2021-2027 kwotą 72,2 mld euro (przed transferami). Finansowanie będzie odbywało się, tak jak w perspektywie 2014-2020, poprzez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR), Europejski, Fundusz Społeczny (EFS) i Fundusz Spójności (FS). Ponadto w ramach Funduszu Spójności będzie funkcjonował instrument „Łącząc Europę” służący do wspierania infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Natomiast w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego będzie dalsza możliwość pozyskania dofinansowania na działania w ramach współpracy transgranicznej dotyczącej celu „Europejska współpraca terytorialna” (Interreg).

Całkowite dofinansowanie, możliwe do uzyskania ze środków unijnych będzie wynosić 85% wartości wydatków kwalifikowalnych projektu dla województwa warmińsko-mazurskiego.

Podczas sporządzania dokumentu trwały prace nad układem programów ogólnokrajowych w nowej perspektywie finansowej. W aktualnych założeniach do umowy partnerstwa na lata 2021-2027 przedstawiono podział środków na poszczególne programy krajowe¹³⁷:

- **Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS)** – następcą Programu Infrastruktura i Środowisko (POLIŚ). Program przyczyni się do rozwoju gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska oraz przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu. FEnIKS wesprze również inwestycje transportowe oraz dofinansuje ochronę zdrowia i dziedzictwo

¹³⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju.

Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej

Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu i Migracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu na rzecz Zarządzania Granicami i Wizowej.

¹³⁷ Założenia do umowy partnerstwa na lata 2021-2027 (2019), Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, (<https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-na-lata-2021-2027/dowiedz-sie-wiecej-o-funduszach-europejskich-na-lata-2021-2027/#Umowa%20Partnerstwa>, 31.08.2021)



- kulturowe. Planowany budżet to: ponad 25 mld euro.
- **Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki (FENG)** – program jest kontynuacją dwóch wcześniejszych programów: Innowacyjna Gospodarka 2007-2013 (POIG) oraz Inteligentny Rozwój 2014-2020 (POIR). FENG będzie wspierał realizację projektów badawczo-rozwojowych, innowacyjnych oraz takich, które zwiększają konkurencyjność polskiej gospodarki. Z programu będą mogli skorzystać m.in. przedsiębiorcy, instytucje z sektora nauki, konsorcja przedsiębiorstw oraz instytucje otoczenia biznesu, w szczególności ośrodki innowacji. Planowany budżet to ok 7,9 mld euro.
 - **Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027 (FERS)** - następcą Programu Wiedza Edukacja Rozwój (POWER). Główne obszary działania FERS to: praca, edukacja, zdrowie oraz dostępność. Program będzie wspierał projekty z zakresu: poprawy sytuacji osób na rynku pracy, zwiększenia dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami, zapewnienia opieki nad dziećmi, podnoszenia jakości edukacji i rozwoju kompetencji, integracji społecznej, rozwoju usług społecznych i ekonomii społecznej oraz ochrony zdrowia.
 - **Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy (FERC)** - jest następcą programu Polska Cyfrowa (POPC), który w latach 2014-2020 wspierał cyfryzację w Polsce. FERC będzie koncentrował się przede wszystkim na: zwiększeniu dostępu do ultraszybkiego internetu szerokopasmowego, udostępnieniu zaawansowanych e-usług pozwalających w pełni na elektroniczne załatwienie spraw obywateli i przedsiębiorców, zapewnieniu cyberbezpieczeństwa w ramach nowego dedykowanego obszaru interwencji, rozwoju gospodarki opartej na danych, wykorzystującej najnowsze technologie cyfrowe, rozwoju współpracy międzysektorowej na rzecz tworzenia cyfrowych rozwiązań problemów społeczno-gospodarczych, wsparciu rozwoju zaawansowanych kompetencji cyfrowych, w tym również w obszarze cyberbezpieczeństwa dla jednostek samorządu terytorialnego (jst) i przedsiębiorców. Planowany budżet FERC to ok. 2 mld euro.
 - **Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej (FEPW)** – nowy program dla makroregionu Polski Wschodniej będzie koncentrował się na czterech głównych obszarach: wzmocnienie konkurencyjności i innowacyjności przedsiębiorstw, energia i ochrona klimatu, spójna sieć transportowa i zwiększenie dostępności transportowej oraz aktywizacja kapitału społecznego, rozwój turystyki i usługi uzdrowiskowe. Oprócz 5 województw dotychczas objętych wsparciem: lubelskiego, podkarpackiego, podlaskiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego, z nowego programu będzie korzystać także województwo mazowieckie bez Warszawy i dziewięciu otaczających ją powiatów. W puli FEPW jest ok. 2,5 mld euro.
 - **Pomoc Techniczna dla Funduszy Europejskich** – program ma trzy głównie priorytety: skuteczne instytucje, skuteczni beneficjenci i skuteczna komunikacja. Środki z Pomocy Technicznej zostaną przeznaczone m.in. na: szkolenia dla beneficjentów korzystających z Funduszy Europejskich, rozwój krajowego systemu informatycznego umożliwiającego aplikowanie i rozliczanie projektów unijnych, działania informacyjno-promocyjne zwiększające wiedzę o Funduszach w Polsce. Budżet programu wyniesie 0,5 mld euro.
- Możliwość pozyskania dofinansowania na badania naukowe i działania innowacyjne



umożliwia program **Horyzont Europa (2021-2027)**. Program ten zastąpił program Horyzont 2020. Jego budżet wynosi ok. 95,5 mld euro. 2 lutego 2021 r. Komisja Europejska wraz z prezydentką portugalską dokonały symbolicznego otwarcia nowego programu. Na budżet programu składa się m.in. 5,4 mld euro z instrumentu NextGenerationEU, przeznaczone na przyspieszenie odbudowy Unii i poprawienie jej odporności na przyszłe kryzysy, a także dodatkowe 4,5 mld euro względem poprzedniego programu. Program Horyzont Europa będzie się opierał na misjach – zobowiązaniach UE do rozwiązania głównych wyzwań społecznych – których zadaniem będzie wspieranie skuteczności finansowania poprzez dążenie do jasno określonych celów. W programie utworzono pięć misji:

- Rak,
- Adaptacja do zmian klimatu obejmująca społeczną transformację,
- Zdrowe oceany, morza, wody przybrzeżne i śródlądowe,

- Neutralne klimatycznie i inteligentne miasta,
- Zdrowa gleba i żywność.

Każda misja będzie funkcjonować jako zbiór działań – takich jak projekty badawcze, środki polityczne, a także inicjatywy ustawodawcze – dążących do osiągnięcia wymiernego celu, którego nie można osiągnąć za pomocą pojedynczych działań.

Misje te przyczynią się do realizacji celów Europejskiego Zielonego Ładu, Europejskiego Planu Walki z Rakiem oraz Celów Zrównoważonego Rozwoju.

Poza regularnym budżetem UE, w celu walki ze skutkami kryzysu wywołanego pandemią COVID-19, państwa UE przyjęły nowy program – Fundusz Odbudowy, który w ramach środków bezzwrotnych i pożyczek wesprze działania na odbudowę europejskiej gospodarki, przy czym Polska będzie miała do dyspozycji 23 mld euro w dotacjach oraz 34 mld euro pożyczek. Środki te ujęte zostały Krajowym Planie Odbudowy,

którego zatwierdzenie na poziomie Komisji Europejskiej umożliwi uruchomienie środków i skuteczne aplikowanie o nie przez samorządy. Środki planowane do pozyskania w ramach Unijnego Funduszu Odbudowy, uwzględnione w Krajowym Planie Odbudowy są także częścią rządowego programu Polski Ład. Łączna wartość Funduszu Odbudowy to 1,8 bln euro.

Oprócz środków unijnych można skorzystać z bezzwrotnej pomocy finansowej dla Polski w postaci instrumentów: Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego pochodzącego z trzech krajów Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu tj. Norwegii, Islandii i Liechtensteinu. W Polsce środkami koordynuje Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.

Wsparciem funduszy objęte są między innymi działania związane ze złagodzeniem zmiany klimatycznej i zmniejszonej wrażliwości na zmianę klimatu.



9.2 Poziom krajowy

W ramach programów krajowych możliwe pozyskanie jest środków z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW), z którego będzie można dofinansować działania związane z transportem publicznym, takie jak zakup pojazdów zero- i niskoemisyjnych. Maksymalna wartość wsparcia będzie zależała od typu napędu: najmniejsze uzyska zakup autobusów napędzanych gazem ziemnym, największe zakup autobusu napędzonego wodorem. W ramach Funduszu zostaną też dofinansowane programy edukacyjne promujące wykorzystanie energii elektrycznej, wodoru oraz innych paliw alternatywnych w transporcie.

W następstwie likwidacji Funduszu Dróg Samorządowych z końcem 2018 roku, powołany został nowy mechanizm wsparcia dla jednostek samorządu terytorialnego, wspierający realizację inwestycji na drogach samorządowych. *Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg*¹³⁸ stanowi instrument wsparcia w realizacji inwestycji na drogach zarządzanych przez gminy (drogi gminne), powiaty (drogi

powiatowe) czy województwa (drogi wojewódzkie), a jego celem jest przyspieszenie powstawania nowoczesnej i bezpiecznej infrastruktury drogowej na szczeblu lokalnym, stanowiącej ważny element prawidłowego funkcjonowania i rozwoju gospodarki oraz przyczyniającej się do poprawy jakości życia. Wsparcie rozwoju lokalnej infrastruktury drogowej stanowi przy tym działanie komplementarne do projektów krajowych obejmujących budowę systemu autostrad i dróg ekspresowych, przyczyniając się do stworzenia spójnego i zintegrowanego systemu transportowego.

Fundusz ten oparty jest o środki krajowe pochodzące z NFOŚiGW, dotacje z budżetu państwa (w tym z części budżetu, której dysponentem jest Minister Obrony Narodowej), Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe oraz z zysku jednoosobowych spółek Skarbu Państwa i spółek, w których wszystkie akcje (udziały) są własnością Skarbu Państwa. Ponadto Fundusz może zostać zasilony środkami pochodzącymi z przekazania skarbowych papierów wartościowych, a także

dobrowolnych wpłat na rzecz Funduszu np. przez spółki, w których udziały albo akcje posiada Skarb Państwa.

W 2019 roku powołano do życia państwowy fundusz celowy - *Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej*¹³⁹, którego celem jest dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Fundusz ten jest pierwszym narzędziem umożliwiającym pozyskanie przez samorządy środków z budżetu centralnego na dofinansowanie przewozów autobusowych (za wyjątkiem komunikacji miejskiej) i zwiększenie dostępności transportu publicznego, jego uruchomienie czy wręcz podtrzymanie funkcjonowania, co było szczególnie istotne w trakcie trwającej pandemii.

Gminy i powiaty spełniające określone wymagania ustawowe¹⁴⁰ z budżetu państwa otrzymują środki w ramach subwencji ogólnej,

138 Ustawa z dnia 23.10.2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg. Dz.U. z dnia 15.07.2020. r. poz. 1430

139 Ustawa z dnia 16.05.2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Dz.U. z dnia 17.06.2019. r. poz. 1123

140 Ustawa z dnia 13.11.2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Dz.U. z dnia 10.09.2021. r. poz. 1672 t.j.



które można przeznaczyć na realizację zadań własnych związanych z funkcjonowaniem jednostek, gdzie dodatkowo w ramach rezerwy subwencji ogólnej, będącej w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu,

możliwe jest pozyskanie środków na inwestycje na drogach powiatowych oraz drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych w granicach miast na prawach powiatu.

Dodatkowe środki krajowe możliwe do pozyskania, planowane do wsparcia działań na odbudowę polskiej gospodarki po pandemii, są częścią rządowego programu Polski Ład.

9.3 Poziom regionalny

Poziom regionalny to przede wszystkim obszar redystrybucji środków z poziomu unijnego i krajowego, za które w MOF Olsztyna odpowiedzialni są Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego oraz Wojewoda Warmińsko-Mazurski, wraz z jednostkami podległymi, pełniącymi funkcję instytucji pośredniczących (w tym Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Olsztynie). Na poziomie regionalnym funkcję tę pełnią również, niezależnie od wojewody, oddziały terenowe jednostek podległych bezpośrednio odpowiednim ministrom (np. Oddział Terenowy w Olsztynie Krajowego

Ośrodka Wsparcia Rolnictwa, Oddział Warmińsko-Mazurski Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych).

W perspektywie finansowej 2021-2027 w ramach ostatnich założeń do umowy partnerstwa, przyjęto dalsze funkcjonowanie Regionalnych Programów Operacyjnych, gdzie w przypadku Województwa Warmińsko-Mazurskiego jest to program regionalny na lata 2021-2027 „Fundusze Europejskie dla Warmii i Mazur” (FEWiM) dla którego przyznano 1,728 mld euro. Ponadto na poziomie regionalnym finansowanie można uzyskać z wykorzystaniem

Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) – współpracy samorządów współfinansowanej ze środków Funduszy Europejskich. Olsztyn wraz z Gminami MOF może korzystać ze środków ZIT dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna.

Dodatkowo Województwo Warmińsko-Mazurskie umożliwia realizację niewielkich przedsięwzięć dofinansowując je ze środków własnych (np. w ramach programu „Małe granty sołeckie” i innych, realizujących cele województwa).



9.4 Poziom lokalny

Finansowanie działań na poziomie lokalnym odbywa się z wykorzystaniem środków własnych, zapisanych w budżetach gmin i powiatów, pochodzących z dochodów bieżących (np. z podatków lokalnych) i majątkowych (np. ze sprzedaży majątku), przy czym zadania ujęte w ramach wydatków bieżących (np. organizacja transportu publicznego), mogą być finansowane wyłączenie z dochodów bieżących. Pozyskanie środków na działania inwestycyjne na poziomie lokalnym, ze źródeł innych niż wskazane wcześniej, może dodatkowo odbyć się poprzez zaciągnięcie kredytu, emisję komunalnych obligacji lub w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Możliwość pozyskania bezzwrotnej pomocy ze środków Unii Europejskiej lub wyjątkowo nisko oprocentowanych pożyczek (np. z Europejskiego Banku Inwestycyjnego – dotyczy większych beneficjentów), sprawiają, że Gminy MOF i Olsztyn nie muszą pozyskiwać środków na rynku finansowym podmiotów

komercyjnych lub wsparcie to ograniczone jest do minimum.

Skuteczna i celowa realizacja działań ze środków własnych odbywa się także w ramach gminnych czy powiatowych programów, do których należą przede wszystkim:

- budżety obywatelskie,
- fundusze sołeckie,
- programy tematyczne wynikające z uwarunkowań ustawowych (np. Program Ochrony Środowiska, programy społeczne, itd.),
- pozostałe programy realizowane w celu zwiększenia jakości życia mieszkańców, w tym programy umożliwiające wykorzystanie środków zewnętrznych ze środków poszczególnych ministerstw.

Realizacja zadań w ramach powyższych odbywa się przede wszystkim ze środków własnych, przy czym pozyskanie dofinansowania zewnętrznego na realizowane w ramach nich

zadania uwarunkowane jest przede wszystkim od odpowiedniego przygotowania i rozliczenia projektów przez urzędy gminy czy powiatu lub odpowiednie jednostki zależne.

Kluczowym dokumentem określającym projekty oraz działania służące rozwiązywaniu projektów gospodarczych, środowiskowych, demograficznych i społecznych umożliwiającym pozyskanie możliwie największych wartościowo środków zewnętrznych w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w MOF Olsztyn jest Strategia Rozwoju MOF Olsztyn uwzględniająca Strategię ZIT.

W chwili obecnej trwają prace nad Strategią MOF Olsztyn 2030 i do czasu przyjęcia programu regionalnego „Fundusze Europejskie dla Warmii i Mazur” (wraz z Kontraktem Programowym) oraz opracowaniem ostatecznego kształtu Strategii ZIT wraz z listą projektów strategicznych, nie będzie znana przyznana alokacja na realizację samorządowych zadań.



10. Podsumowanie

Niniejszą diagnozą wykonano m.in. produkty analityczne objęte obszarami strategicznymi wskazanymi w tzw. raporcie scoping'owym, rozpoczynającym proces opracowania Planu Mobilności MOF Olsztyna. Obszary te to:

- Planowanie przestrzenne w sposób zmniejszający zapotrzebowanie na transport;
- Zintegrowana polityka parkingowa w MOF Olsztyna, w tym logistyka miejska;
- Zrównoważona turystyka w MOF Olsztyna;
- Obniżenie emisyjności transportu samochodowego w MOF Olsztyna;
- Rozwój przyjaznej infrastruktury rowerowej i pieszej - integracja, bezpieczeństwo ruchu, zmniejszenie ruchu samochodowego w centrach;
- Rozwój spójnego systemu transportu publicznego;
- Promocja i edukacja dla publicznego transportu zbiorowego i mobilności aktywnej;
- Partnerstwo w organizowaniu i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym w MOF.

Mieszkańcy MOF Olsztyna stali się świadomymi uczestnikami transportu, którzy dobierają

środki transportu odpowiednio do swoich potrzeb oraz możliwości. Niestety widoczny jest dalszy wzrost udziału transportu samochodowego w ciągu ostatnich lat. Jest on spowodowany niezrealizowaniem wielu zaplanowanych w Planie Mobilności z 2017 r. inwestycji (zarówno infrastrukturalnych jak i organizacyjnych) oraz nadal skromną ofertą transportu publicznego na obszarze Gmin MOF (trasy, częstotliwość i liczba kursów, brak integracji taryfowo-biletowej, brak możliwości dogodnych przesiadek i węzłów przesiadkowych, parkingów P+R oraz B+R). Na powyższe, w 2020 r. nałożyła się pandemia COVID-19 i związane z nią obostrzenia w przemieszczaniu się transportem publicznym, w konsekwencji częściowa utrata zaufania mieszkańców do tej formy podróżowania. Zaufanie te należy jak najszybciej odbudować.

Dlatego też, z tym większą determinacją, szczególnie Gminy MOF powinny kontynuować działania na rzecz zwiększania pozytywnych zachowań komunikacyjnych mieszkańców MOF Olsztyna. Na pewno sprzyja temu powstawanie i rozwój kolejnych gminnych systemów komunikacji autobusowych, a także rozwijająca się infrastruktura transportowa w mieście rdzennym, w tym szczególnie dalsza rozbudowa sieci tramwajowej powiązana z zakupem

kolejnych niskopodłogowych tramwajów, postępująca wymiana autobusów na niskoemisyjne i niskopodłogowe, budowa kolejnych odcinków tras rowerowych. Istotnym jest realizacja kolejnych inwestycji drogowych, w szczególności obwodnic, mających na celu także poprawę poziomu brd, szczególnie jego niechronionych uczestników oraz zmniejszanie negatywnego wpływu transportu drogowego na bezpośrednie otoczenie dróg.

Duży wpływ na zachowania komunikacyjne mieszkańców MOF Olsztyna mają także inwestycje infrastrukturalne i organizacyjne, planowane w poprzednim dokumencie – *Planie mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna do roku 2025*, ponieważ ich funkcja systemie transportu publicznego ma znaczenie dla sposobu ich przemieszczania się po MOF Olsztyna. Jednak nie wszystkie wskazane wówczas inwestycje udało się do tej pory zrealizować – są one często na etapie opracowywania dokumentacji, a część z nich (głównie inwestycje tramwajowe) nie zostały nawet jeszcze rozpoczęte. Najwięcej zapisanych wówczas inwestycji udało się zrealizować w Olsztynie, a w mniejszym zakresie w Gminach MOF.



Widocznym efektem już zrealizowanych projektów jest przede wszystkim wyraźnie duży wzrost długości ścieżek rowerowych w Gminach MOF oraz utworzenie nowych i rozwój obecnych sieci transportu publicznego w MOF Olsztyna.

Istotnym niepowodzeniem realizacji zaplanowanych inwestycji w aspekcie mobilności jest brak wspólnego systemu taryfowo-biletowego w MOF Olsztyna,

opóźnienie w realizacji nowych tras tramwajowych w Olsztynie oraz brak parkingów P+R i zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Dlatego też wyzwaniem przed jakim stoją Gminy MOF oraz Olsztyn. jest przede wszystkim jak najszybsze zintegrowanie rozproszonego po całym terenie MOF Olsztyna transportu zbiorowego, w tym stworzenie wspólnego systemu taryfowo-biletowego, a także wdrożenie zintegrowanej polityki parkingowej.

Reasumując spowolnienie w realizacji zaplanowanych inwestycji (zarówno infrastrukturalnych, jak i organizacyjnych), szczególnie bezpośrednio traktujących o transporcie publicznym, przyczyniło się w efekcie także do dalszego utrzymywania się dominującego udziału przemieszczania się za pomocą samochodu, co jest głównie widoczne w Gminach MOF.



11. Spis rysunków

Rys. 3.1 Liczba mieszkańców Olsztyna (w osobach)	10
Rys. 3.2 Wzrost liczby mieszkańców w MOF Olsztyna (bez Olsztyna) w latach 2017-2018.....	10
Rys. 3.3 Udział ludności gmin w populacji MOF Olsztyna – 2020 r.	10
Rys. 3.4 Lokalizacja ośrodków oświaty w MOF Olsztyna	11
Rys. 3.5 Liczba podmiotów gospodarczych.....	14
Rys. 3.6 Lokalizacja stref aktywności gospodarczej, fabryk w MOF Olsztyna	15
Rys. 3.7 Lokalizacja ośrodków handlu, sklepów wielkopowierzchniowych w MOF Olsztyna	16
Rys. 3.8 Inwestycje zieleni w mieście –.....	17
Rys. 3.9 Strefy krajobrazowe w Olsztynie	17
Rys. 3.10 Inwestycje zieleni w Olsztynie z wykorzystaniem funduszy UE	18
Rys. 3.11 Mapa akustyczna Olsztyna.....	19
Rys. 3.12 Mapa akustyczna Olsztyna – hałas drogowy	20
Rys. 3.13 Mapa akustyczna Olsztyna – hałas przemysłowy	21
Rys. 3.14 Liczba obiektów noclegowych w MOF Olsztyna w latach 2013-2019	22
Rys. 3.15 Port lotniczy Olsztyn-Mazury	23
Rys. 3.16 Turyści zagraniczni według kraju pochodzenia, korzystający z noclegów w województwie warmińsko-mazurskim.....	23
Rys. 3.17 Totem informacyjny - specjalne oznaczenie traktu królewsko-cesarskiego	24
Rys. 4.1 Logotyp Cele Zrównoważonego Rozwoju wraz z logotypem celu „Zrównoważone miasta i społeczności” Agendy na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030.....	27
Rys. 4.2 Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu	29
Rys. 4.3 Nowe wytyczne - opracowanie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej, 2 wydanie. Komisja Europejska, Bruksela 2019	31
Rys. 4.4 Logotyp Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030.....	33
Rys. 4.5 Założenia aktualizacji Krajowej Polityki Miejskiej 2023	35
Rys. 4.6 Sieć komunikacyjna użyteczności publicznej na terenie województwa warmińsko-mazurskiego	38
Rys. 5.1 Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Olsztyna – kierunki przekształceń zagospodarowania przestrzennego.	51
Rys. 5.2 Zagospodarowanie przestrzeni publicznej na osiedlu mieszkalnym	53
Rys. 5.3 Użytkowanie terenu MOF Olsztyna w 2012.....	57
Rys. 5.4 Użytkowanie terenu MOF Olsztyna w 2018.....	58
Rys. 5.5 Model struktury funkcjonalno-przestrzennej MOF Olsztyna ..	59
Rys. 6.1 Rodzaje linii komunikacyjnych w MOF Olsztyna	62
Rys. 6.2 Sieć kolejowa na terenie MOF Olsztyna	63
Rys. 6.3 Izochrony dotarcia do stacji kolejowych na terenie MOF Olsztyna	64
Rys. 6.4 Autobusy komunikacji gminnych w Gminach MOF.....	67
Rys. 6.5 Zespół przystankowy tramwaj-autobus przy dworcu Olsztyn Główny.	69
Rys. 6.6 Izochrony dojścia do przystanków komunikacji miejskiej w Olsztynie	71
Rys. 6.7 Planowane trasy i linie tramwajowe w Olsztynie.....	73



Rys. 6.8	Autobus miejski oraz pas dla autobusów w Olsztynie.	75	Rys. 6.26	Lotniska i lądowiska w MOF Olsztyna.	102
Rys. 6.9	Obszar obowiązywania rodzajów biletów i ulg w MOF Olsztyna	76	Rys. 6.27	Wieś Pluski (gmina Stawiguda).....	104
Rys. 6.10	Elementy informacji pasażerskiej na przystankach i w pojazdach.....	77	Rys. 7.1	Badania ankietowe zachowań i oczekiwań komunikacyjnych mieszkańców MOF Olsztyna, przeprowadzone w 2021 r.	106
Rys. 6.11	Sposób organizacji publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej w MOF Olsztyna	78	Rys. 8.1	Międzygminne ścieżki rowerowe na terenie Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego.....	109
Rys. 6.12	Gotowe do wypożyczenia hulajnogi elektryczne ulokowane przy przystanku komunikacji miejskiej w Olsztynie	80	Rys. 8.2	Przejście przez budynek oznaczone tabliczką „Wiedeń, Austria.	110
Rys. 6.13	Trasy rowerowe w MOF Olsztyna.	83	Rys. 8.3	Totem rowerowy oraz informacja o wyświetlanych sygnałach, Warszawa, Polska	110
Rys. 6.14	Informacja o konieczności ustąpienia pierwszeństwa rowerzystom na drodze dla rowerów przy skręcie w prawo.....	84	Rys. 8.4	Estakada rowerowa Jaworzno, Polska.....	111
Rys. 6.15	Średni dobowy ruch roczny na drogach krajowych i wojewódzkich MOF Olsztyna (bez Olsztyna) – GPR 2015	85	Rys. 8.5	System autostrad rowerowych w okolicach Kopenhagi, Dania	111
Rys. 6.16	Wskaźnik motoryzacji	86	Rys. 8.6	Woonerf w Gdyni.	112
Rys. 6.17	Stacja ładowania pojazdów elektrycznych w Olsztynie.....	87	Rys. 8.7	Skrzyżowanie z zielonym światłem na żądanie dla kierowców	112
Rys. 6.18	Ograniczenia tonażowe na terenie Olsztyna.....	88	Rys. 8.8	Schemat węzła przesiadkowego Młociny	113
Rys. 6.19	Ograniczenie tonażowe w Olsztynie.....	89	Rys. 8.9	Połączenia kolejowe w strefach A-G biletu BTK	113
Rys. 6.20	Podstrefy A (czerwona) i C (zielona) Strefy Płatnego Parkowania w Olsztynie.....	91	Rys. 8.10	Znak edukujący kierowców (zmiennej treści). W tym przypadku przypomnienie o zakazie używania telefonu podczas prowadzenia pojazdu.	114
Rys. 6.21	Podział SPP na sektory mieszkańca.....	92	Rys. 8.11	Wyniesiona przejście dla pieszych.....	114
Rys. 6.22	Ciągi drogowe z trasami komunikacji miejskiej objęte priorytetem dla tramwajów i autobusów na tle obszaru funkcjonowania ITS w Olsztynie.	95	Rys. 8.12	Azyle dla pieszych i zawężenie pasa ruchu, w tle widać cały ciąg drogowy o jednolitych rozwiązaniach	114
Rys. 6.23	Wyniki pomiarów natężenia ruchu drogowego na ulicach objętych systemem ITS w Olsztynie w roku 2016.	96	Rys. 8.13	Trzykołowy rower dostawczy wspomagany elektrycznie	115
Rys. 6.24	Projekt stref ruchu uspokojonego na obszarze Śródmieścia Olsztyna.	97	Rys. 8.14	Ulica z ograniczoną liczbą miejsc parkingowych w Rotterdamie	116
Rys. 6.25	Podnoszenie poziomu brd pieszych i rowerzystów – wyniesione przejście dla pieszych i wydzielony pas dla rowerzystów...99		Rys. 8.15	Ulica w dzielnicy bez samochodu – Freiburg-Vauban.....	116
			Rys. 8.16	Aplikacja Inteligentnego Systemu Parkingowego.....	117
			Rys. 8.17	Pojemny parking rowerowy we Wrocławiu	117



12. Spis tabel

Tab. 3.1 Struktura wiekowa ludności Olsztyna wraz z prognozą na rok 2030	10
Tab. 3.2 Stężenie pyłu PM _{2,5} i PM ₁₀ w latach 2017 – 2019.....	18
Tab. 6.1 Liczba połączeń kolejowych.....	65
Tab. 6.2 Liczba połączeń kolejowych.....	65
Tab. 6.3 Liczba połączeń kolejowych.....	65
Tab. 6.4 Liczba połączeń kolejowych.....	65
Tab. 6.5 Dobowa wymiana pasażerów na stacjach kolejowych w latach 2017-2020	66
Tab. 6.6 Liczba kursów na danej linii autobusowej.....	68
Tab. 6.7 Częstotliwość kursowania linii tramwajowych komunikacji miejskiej w Olsztynie [gg:mm]	72
Tab. 6.8 Częstotliwość kursowania linii autobusowych komunikacji miejskiej i podmiejskiej w Olsztynie [gg:mm].....	74
Tab. 6.9 Opłaty podstawowe w Strefie Płatnego Parkowania (stan na sierpień 2021)	92
Tab. 6.10 Statystyka zdarzeń i wypadków z udziałem pieszych w Olsztynie i w Powiecie Olsztyńskim w latach 2018-2020.	98
Tab. 6.11 Zmiany poziomu brd w Olsztynie i w Powiecie Olsztyńskim w okresie 2017- I półrocze 2021.....	100