

1. ETAP KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
DOTYCZĄCYCH PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ
DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

RAPORT Z KONSULTACJI

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


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

Wrocław – Olsztyn, wrzesień 2021 r.



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska

MIEJSKI
OBSZAR
FUNKCJONALNY
OLSZTYNA



Unia Europejska
Fundusz Spójności



1.Wstęp

2. O konsultacjach

2.1.Kontekst realizowanych działań

2.2.Cel konsultacji

2.3 Przebieg konsultacji i metodologia

3. Wnioski z konsultacji

4. Podsumowanie

1. WSTĘP

Raport ten stanowi podsumowanie 1. etapu konsultacji społecznych dotyczących Planu zrównoważonej mobilności miejskiej (dalej: PZMM) dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna (MOF Olsztyn). W ich czasie, w dniach 30.08–1.09.2021 r., odbyło się sześć spotkań. Cztery z nich były otwarte dla wszystkich chętnych: mieszkank i mieszkańców, interesariuszek i interesariuszy, radnych osiedlowych, przedstawicieli i przedstawicielek organizacji pozarządowych, aktywistów, aktywistek oraz osób zainteresowanych tematem mobilności w Olsztynie i okolicach. Dwa spotkania natomiast miały charakter zamknięty i były przeznaczone dla władarzy, urzędników i urzędniczek, ekspertów i ekspertek. Celem spotkań było zapoznanie osób obecnych z założeniami PZMM oraz z procesem jego powstawania, a także zebranie od nich propozycji i uwag dotyczących mobilności miejskiej.

2. O KONSULTACJACH

2.1. KONTEKST REALIZOWANYCH DZIAŁAŃ

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej jest przygotowywany dla całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Jego realizacja wynika z międzygminnego porozumienia w sprawie współdziałania, które ma na celu realizację Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych MOF Olsztyna. Porozumienie to zostało zawarte 29 stycznia 2021 r. Obecnie opracowywany Plan jest *de facto* aktualizacją Planu zrównoważonej mobilności miejskiej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna do 2025 r. (dokument z 2017 r.). Głównym celem PZMM będzie kontynuacja działań zawartych w dokumencie z 2017 r. oraz sprawienie, aby przemieszczanie się w całym MOF było bardziej zrównoważone.

PZMM jest kompleksowym dokumentem, w którym ujęte zostaną wszystkie zagadnienia dotyczące komunikacji i mobilności oraz wskazane dalsze kierunki ich rozwoju. Analizuje się w nim i opisuje rozwiązania dotyczące wszystkich aspektów tego zagadnienia, takich jak: transport publiczny i samochodowy, ruch pieszzy i rowerowy, mobilność a przestrzeń i jej zagospodarowanie (np. usytuowanie nowych osiedli i stref zamieszkania czy przemysłowych, ochrona środowiska, dostępność usług etc.) elektromobilność, turystyka mobilnościowa, edukacja i promocja zrównoważonej mobilności.

Na ostateczny kształt dokumentu składać się będą:

1. wytyczne Komisji Europejskiej (do najważniejszych z nich należą: poprawa bezpieczeństwa przemieszczania się i bezpieczeństwa na drogach; polepszenie dostępności obszarów miejskich i zapewnienie wysokiej jakości zrównoważonej komunikacji w mieście, troska o środowisko naturalne, partycypacja w procesie tworzenia PZMM);
2. rozwiązania, które już funkcjonują, zarówno te wprowadzone w ramach Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego do roku 2025 (dokument z 2017 r.), jak i zapisane w innych dokumentach strategicznych, obowiązujących w całym MOF i związanych z mobilnością (m.in. dokumenty z zakresu: transportu, planowania przestrzennego, ochrony środowiska oraz strategii rozwoju gmin, powiatów i całego województwa);
3. opinie i uwagi mieszkańców i mieszkanki oraz innych uczestników i uczestniczek konsultacji społecznych na każdym z trzech etapów.

Treść powstających w całej Europie planów mobilności koncentruje się nie tylko na kwestiach transportowych, ale też na poprawie jakości życia mieszkańców, bezpieczeństwie,

dostępności usług, rozwiązaniach z katalogu *smart cities* czy dążeniu do powstania miast kompaktowych (miasta małych odległości). Dodatkowo cechą charakterystyczną tych planów jest ich partycypacyjny charakter, czyli włączanie wszystkich chętnych we współtworzenie PZMM od początku aż do wejścia dokumentu w życie. Dlatego właśnie proces tworzenia planu obejmuje spotkania i warsztaty przybliżające mieszkańcom i mieszkankom m. in. ideę zrównoważonej mobilności.

2.2. CEL KONSULTACJI

Konsultacje społeczne odbędą się w trzech etapach i cele konsultacji są inne, w zależności od etapu.

Celem pierwszego było poinformowanie mieszkańców i mieszkanki o założeniach PZMM oraz zebranie informacji na temat potrzeb i oczekiwań względem Planu i propozycji konkretnych działań i zadań. Celem drugiego etapu konsultacji będzie przedyskutowanie wytycznych do PZMM. Uczestnicy zweryfikują, czy przyjęte założenia są zgodne z ich oczekiwaniami oraz będą mieli okazję nadać im priorytet w ramach już zdefiniowanych obszarów. Celem trzeciego etapu konsultacji jest prezentacja gotowego PZMM oraz zebranie opinii, uwag i propozycji do ostatecznej wersji dokumentu.

Należy zaznaczyć, że na każdym etapie mieszkańcy będą zapoznawani z postępami prac, wynikami badań i diagnozy oraz innymi (niż konsultacje) działaniami wspierającymi opracowanie i przyjęcie PZMM. W kontekście realizacji celów oraz w związku z partycypacyjnym charakterem PZMM przy okazji wszystkich etapów prowadzone są działania promocyjne, pozwalające na przekazanie informacji o konsultacjach i zachęcenie jak największej liczby osób do udziału w nich.

2. 3. PRZEBIEG KONSULTACJI I METODOLOGIA

Każde z sześciu spotkań miało taki sam scenariusz, cele i bardzo podobny przebieg. Odbłyły się on-line, dwa razy dziennie przez 3 dni (30-31.08 oraz 1.09) w godzinach: 10:00-12:00 i 17:30-19:30. Do ich organizacji służyła platforma cyfrowa Zoom oraz interaktywna tablica Jamboard.

Na konsultacje zaproszono mieszkańców i interesariuszy, reprezentujących samorządy, instytucje (m. in. szkoły), organizacje pozarządowe oraz firmy zajmujące się transportem i mobilnością.

Spotkania poprzedzała kampania informacyjna, obejmująca: reklamę radiową (Melo Radio) i prasową (tekst sponsorowany – Gazeta Olsztyńska), posty na Facebooku (oficjalna strona Miasta Olsztyn oraz nieformalne grupy społeczności lokalnych), teksty na stronie internetowej poświęconej konsultacjom społecznym w Olsztynie (www.konsultacje.olsztyn.eu/mobilnośćwMOF). W MOF zostały też rozdane ulotki nt. konsultacji społecznych oraz powieszono plakaty (format A3, 25 sztuk).

Przebieg spotkań był następujący:

1. Prezentacja, na podstawie której omówiono założenia PZMM i harmonogram; podstawowe dokumenty, które należy wziąć pod uwagę; adekwatne odniesienia do Planu z 2017 r., wynikami *Scoping Report*,
2. Zbieranie opinii, rekomendacji i potrzeb uczestników spotkań dotyczących mobilności oraz prowadzono dyskusję nad nimi w oparciu o 8 obszarów (wraz z pytaniami pomocniczymi).

Pierwsza część każdego ze spotkań miała charakter wykładowy (prezentacja) i trwała około 30 min., natomiast druga miała charakter warsztatów (około 90 min.). Warsztaty były okazją do dyskusji i podzielenia się przez wszystkich uczestników swoimi opiniami. Warto zaznaczyć, że uczestnicy mieli możliwość dopisywania (w programie Jamboard) swoich pomysłów przez 24 godziny po zakończeniu danego spotkania.

Zebrany materiał posłuży do opracowania głównych wytycznych do PZMM, które zostaną poddane dyskusji na drugim etapie konsultacji w listopadzie 2021 roku.

3. WNIOSKI Z KONSULTACJI

Na wnioski z konsultacji po 1. etapie składają się opinie uczestników i uczestniczek. Zachowano oryginalną pisownię, o ile oddawała sens opinii i była zrozumiała. Odnotowano wszystkie opinie, nawet te, które się powtarzały, aby oddać skalę poparcia dla danej uwagi i wskazać ich powtarzalność.

OBSZAR STRATEGICZNY 1 Planowanie przestrzenne w sposób zmniejszający zapotrzebowanie na transport
W jaki sposób kształtować rozwój przestrzenny MOF Olsztyna, aby zmniejszyć zapotrzebowanie na transport oraz żeby transport publiczny, w tym kolejowy, zwiększał swój udział w przewozach?
Jeśli się zorganizuje przestrzeń odpowiednio, t. j. zapewniając transport publiczny blisko szkoły, przedszkola, ośrodków zdrowia, ludzie nie będą mieli potrzeby jechania dalej i używania samochodu. Itp.
Powinno się zaplanować parkingi na obrzeżach miast, bezpieczne i BEZPŁATNE i zorganizować do nich odpowiednio dużo linii autobusowych w różnych kierunkach. Nie tylko dużo, ale też często kursujących w godzinach szczytu.
Jeśli już decydujemy się na kolej "metropolitalną", to powinien być dla niej osobny tor/ osobne tory, żeby dalekobieżne pociągi nie miały wpływu na opóźnienia pociągu miejskiego.
Idealem jest sprawna komunikacja miejska, na którą ma też wpływ bliskość przystanków. To też wymaga planowania przestrzennego.
Obiekty rozłożone równomiernie w przestrzeni, równy dostęp do przystanku, sklepu itp.
Współpraca międzygminna, uwzględniająca zróżnicowanie JST w MOF.
Atrakcyjna oferta przewozowa we wszystkich obszarach mobilności.
Jednolite zasady korzystania, proste dla zwykłego mieszkańca
Rozwiązania systemowe, szersze niż projektowe, rozwiązujące tylko bieżące problemy.
Zapobieganie niekontrolowanemu rozprzestrzenianiu się zabudowy podmiejskiej (suburbanizacja).
Wykorzystywanie przestrzeni pod nową zabudowę, która nie wymaga kosztownych inwestycji w infrastrukturę.
Kontrolować rozwój przestrzenny deweloperki, nie wykorzystywać każdego skrawka terenu pod budowę mieszkaniową, w to miejsce tworzyć atrakcyjne rozwiązania rozrywki dla mieszkańców i przy tym - odpowiedni transport publiczny.
Testować rozwiązania i reagować w celu ulepszania rozwiązań przyjaznych dla mieszkańców.
Zwiększyć dostępność kolei, stworzyć bilet aglomeracyjny, zwiększyć P+R
Atrakcyjna oferta komunikacji zbiorowej (finansowa, biletowa, rozkładowa)
Miejsca przesiadkowe łączące komunikację gminną, podmiejską i miejską
Wartość wozokilometrów - nie może korzystać z transportu autobusowego; konieczne są dofinansowania. Jednolite zasady wozokilometrów; jednolite stawki dla całego MOF. Przewozy zmniejszone (linie 108 i 112), ze względu na stawki/zasady, nie dojeżdżają do dworca; płaćenie przez gminy z MOF Olsztynowi nie pozwala rozwijać się.
Wprowadzić bilet aglomeracyjny.

Ustalić korzystne warunki współpracy pomiędzy samorządami - opłata za WZK.
Planować nową zabudowę bliżej kolei.
Szeroka dostępność do infrastruktury przystankowej
Konieczna jest decentralizacja usług publicznych - miejsca, w których mieszkańcy załatwiają sprawy, powinny znajdować się w centrach lokalnych.
Zaplanowanie i budowa wygodnych dojazdów pieszych do przystanków komunikacji miejskich, w tym szczególnie kolejowych
Budownictwo mieszkaniowe powinno się koncentrować wokół stacji/przystanków kolejowych.
Powinno się zwiększyć liczbę połączeń komunikacyjnych oraz zmniejszyć cenę jednostkową za przejazd.
W których miejscach powinny powstawać nowe strefy aktywności gospodarczej, szkoły i osiedla tak, by jak najwięcej osób korzystało z transportu publicznego (w tym kolejowego)?
Olsztyn nie ma miejsca na nowe osiedla, to pytanie nie ma sensu w przypadku tego miasta.
O gminach ościennych: najlepiej byłoby planować duże osiedla wzdłuż sieci większych dróg dojazdowych, wtedy można by wykorzystać istniejące przystanki.
Teoretycznie najlepiej byłoby stawiać osiedla przy stacjach i przystankach kolejowych, ale to mało realne.
Tam, gdzie można, budować infrastrukturę.
W strefach mocno zasiedlonych, tak, by nie pełniły tylko roli sypialni.
Spójność ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (określające kierunki rozwoju i rozmieszczenie funkcji)
Wykorzystywanie przestrzeni pod nową zabudowę, która nie wymaga kosztownych inwestycji w infrastrukturę.
Przedszkola i szkoły w pobliżu węzłów przesiadkowych/ dworców, żeby można było połączyć dowożenie dzieci z dojazdami do pracy.
Lokalizacja w takim miejscu, by dostęp do infrastruktury kolejowej był korzystny
W centrach osiedli, miejscowości
Wokół stacji/przystanków kolejowych
Wzdłuż linii tramwajowych
W pobliżu przystanków tramwajowych lub autobusowych
Przy granicach administracyjnych z ościennymi gminami, aby nie wjeżdżać do centrum
W jaki sposób realizować planowanie przestrzenne, aby spełniać potrzeby mieszkańców oraz uwzględniać lokalizację usług publicznych i miejsc pracy?
Planowanie przestrzenne? W MOF w Olsztynie? Jest jakieś?
Proponuję wrócić do starych rozwiązań PP Hansenów; każdy, kto zajmuje się planowaniem, powinien poczytać.
Dostępność komunikacji do tych miejsc i infrastruktura np. piesza i rowerowa
Korzystać z doświadczeń planowanie kiedyś - "PRL bis" w planowaniu.
Dobrze zorganizowane miejsca przesiadkowe z infrastrukturą, możliwości korzystania przez podmioty zewnętrzne
Należy słuchać mieszkańców i szeroko konsultować plany, przedstawiając propozycje rozwiązań.
Racjonalne gospodarowanie przestrzenią, wysokie standardy, konsultacje społeczne
Dostępność do podstawowych usług w odpowiednich ilościach i krótki czas dojazdu.

Sklepy spożywcze, drogerie, przychodnie, szkoły, przedszkola, punkty obsługi klienta urzędów - na każdym osiedlu. Poza Olsztynem - w centrach gminnych i/lub większych wsiach.
Planując inwestycje mieszkaniowe, jednocześnie planować obsługę transportową dla tej samej liczby mieszkańców.
To mieszkaniec czy przedsiębiorca, powinien być ekspertem w zakresie procesu tworzenia miejsc, z których potem będzie korzystać, zna najlepiej potrzeby.
Planować wcześniej rozwój sieci komunikacyjnej, podczas planów rozwoju miasta.
Lokalizować usługi publiczne (m.in. urzędy) także poza centrum.
W jaki sposób wdrażać ideę miasta kompaktowego, miasta 15-minutowego?
Wymagane jest zwracanie uwagi na wygodę miejsca życia osób, tak, aby miały zapewnione usługi itd. blisko miejsca zamieszkania. Nie da się za to ograniczyć się do miasta 15-minutowego w przypadku zatrudnienia.
Bliskość usług, edukacji, kultury
Czerpać dobre wzorce z innych miast polskich i z zachodniej Europy (np. Kopenhaga).
Miasto Olsztyn jest kompaktowe ze względu na swoje uwarunkowania.
Wprowadzić system zachęt dla przedsiębiorców, aby tworzyli zróżnicowaną ofertę handlowo-usługową w ramach osiedli.
Lepszym pomysłem byłoby np. lokalizowanie gminnych (Ratuszowych) wydziałów w różnych osiedlach. Dziś Ratusz jest w centrum. Niestety Gmina Olsztyn nie dysponuje nieruchomościami, by swoje satelickie urzędy mogła rozmieszczać na olsztyńskich osiedlach.
Budować wygodne trasy dojścia/dojazdu rowerami do sklepów, szkół itp. Jak najkrótsze (ograniczać grodzenie w mieście) i bezpieczne (oświetlone, z niewielkim ruchem samochodów i dogodnymi przejściami dla pieszych/rowerzystów).
Wymiana sąsiedzka usług - ruch oddolny, ew. NGO
To rynek i Inwestor decyduje o tym, co i w jakim miejscu będzie funkcjonować. Gminie poza PZP nic do tego.
Czy chcemy miasta 15-minutowego?
Skupiać usługi publiczne w pobliżu miejsca zamieszkania.
Zadbać o bezpieczeństwo ruchu pieszego - audyt przejść dla pieszych, szczególnie na trasach prowadzących do szkół.
Uruchomić ponownie rowery miejskie.
Rozwijać przestrzeń przyjazną ruchowi pieszemu i rowerowemu.
Przywrócić wynajmowanie rowerów miejskich, najlepiej na podobnych zasadach jak poprzednio.

OBSZAR STRATEGICZNY 2 Zintegrowana polityka parkingowa w MOF Olsztyna, w tym logistyka miejska
Czy obecna polityka parkingowa jest skuteczna? I czy jest zgodna z zasadami zrównoważonej mobilności miejskiej?
To zdecydowanie niewystarczające rozwiązanie. Brakuje parkingów przy każdym z osiedli, brakuje na obrzeżach miast.
Decyzja o tak wysokich opłatach w strefie parkowania jest nieracjonalna. Wystarczy popatrzeć, że z każdą podwyżką więcej ludzi stara się odprowadzić samochód w miejsce,

gdzie można zaparkować za darmo. Podwyższając ceny abonamentu, wylano dziecko z kąpielą.
Nie, brak odpowiedniej liczby miejsc parkingowych, brak parkingów wielopoziomowych, brak parkingu w centrum, przy urzędach, Jaroty.
Ceny są O.K.
Nie przesadzać z infrastrukturą - więcej miejsc parkingowych, więcej samochodów zwłaszcza w centrum.
Brak rotacyjności miejsc - osoby parkują na cały dzień.
Parking przy ul. Starowarszawskiej, 10 min. od starówki, to przykład, że nie trzeba więcej miejsc parkingowych w centrum, jest dużo parkingów w bardzo niewielkiej odległości.
Tak, skuteczna
Tak, ale brakuje alternatywnych rozwiązań, czyli miejsc, gdzie można zostawić samochód bezpłatnie i poruszać się transportem publicznym.
Brakuje miejsc parkingowych, przesiadkowych
Raczej nie jest skuteczna
Nielegalne parkingi zalegalizować. Wówczas za parkowanie do gminnej kasy wpływałyby środki finansowe. Przede wszystkim rozpocząć inwestycje typu P&R. Komunikacja publiczna musi być koniecznie zarówno wygodna, jak i stosunkowo oszczędna w czasie dla podróżnych. Bo jeśli ktoś ma przyjechać do Olsztyna, zaparkować w miejscu P&R i w celu załatwienia swoich spraw typu urzędy, zakupy, nauka, praca, to oferta transportu musi rekompensować koszt i czas.
Jak lokalizować P&R? Czy jest jakiś pomysł?
Chaos parkingowy jest widoczny w mieście.
Obecnie brak polityki parkingowej.
Nie jest skuteczna i nie jest zgodna z PZMM.
Nie jest skuteczna dla osób pracujących w centrum, które się przemieszczają w ciągu dnia po terenie miasta i sąsiednich gmin. Mało parkingów w centrum utrudnia im pracę.
Brak wdrożenia skutecznych narzędzi w celu uporządkowania parkowania i zwiększania rotacji na dostępnych miejscach parkingowych.
Zbudowanie co najmniej jednego dużego, jeżeli to możliwe, to podziemnego, parkingu w centrum miasta.
Jak można uporządkować parkowanie (na terenach centralnych - Olsztyn + gminy)? W jaki sposób wykorzystać nielegalne parkingi?
Chyba nie da się już zrobić nic z faktem, że ilość aut wzrosła tak, że nie ma odpowiedniej liczby miejsc parkingowych.
Należy zrezygnować z zabudowywania każdego skrawka przestrzeni wspólnej. Dzięki temu nie będzie tak wielu ludzi na danym terenie, którzy mają samochody i muszą je parkować.
I nie powinno być ważne reperowanie budżetu miasta przez pozbywanie się kolejnych terenów.
No cóż, można je zalegalizować...
Zmapować te parkingi i rozmawiać o konkretnych miejscach (Co jest w MPZP? Dlaczego tam są nielegalne parkingi? Jaka jest przyczyna ich powstawania? Jaką funkcję ma spełniać ten teren?).
Rozmawiać z mieszkańcami, gdzie mają być parkingi. Nie zawsze urzędnicy wiedzą, które miejsce jest najlepsze.
Kontrolować nielegalne parkingi.
Zastanowić się, co jest powodem istnienia nielegalnych parkingów.

Każde miejsce nielegalnego parkingu należy przeanalizować indywidualnie, na pewno w niektórych sytuacjach można je wykorzystać w inny sposób, a część na parkingi (co wynika z realnych potrzeb).
Nielegalne parkingi zamienić na tereny zielone.
Trzeba oszacować realne zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w mieście i przeanalizować, do jakiego stopnia można je zaspokoić.
Potrzebna jest inwentaryzacja miejsc parkingowych.
Przebudowa parkingów - zmiana na wielopoziomowe
Wykorzystanie nielegalnych parkingów na zieleń miejską, miejsca spotkań, poszerzenie chodników, ciągów rowerowych.
Czy należy ograniczyć transport towarowy (dostawy) w godzinach szczytu? Czy występuje chaos w ruchu pojazdów dostawczych - jeśli tak, to jak go zmniejszyć?
Dostawy do sklepów nie mają takiego znaczenia w ruchu kołowym. Dobrym posunięciem było za to wyprowadzenie ciężarówek na obwodnice Olsztyna.
Należy ograniczyć ruch w mniejszych miejscowościach MOF. Dobrym posunięciem byłaby budowa obwodnicy Dywit czy Dobrego Miasta.
Brak centrów logistycznych w MOF/ okolicy jest dużym problemem.
Poprawa w tym względzie po utworzeniu obwodnicy S, stąd po utworzeniu obwodnicy N będzie jeszcze lepiej.
Problem na osiedlach - dużo małych sklepików i podjeżdża bardzo dużo samochodów dostawczych. Czy można to w jakiś sposób ograniczyć?
Auta dostawcze często parkują na chodnikach, blokując ruch pieszych.
Realizacja południowej obwodnicy miasta zdecydowanie przyczyniła się do ograniczenia tranzytu przez miasto, szansą na dalszą eliminację będzie realizacja odcinka północnego. Dostawy bezpośrednie nie sprawiają raczej większej uciążliwości.
Chaos jest dotkliwy na obszarze starego miasta - samochody dostawcze parkują, gdzie popadnie, często jeżdżą po chodnikach. Stali mieszkańcy skarżą się też z powodu nadmiernych prędkości tych samochodów.
Należy pomyśleć o planowaniu lokalizacji paczkomatów - dowożenie do nich paczek wpływa na lokalny ruch uliczny.
Trzeba w ogóle zrobić podejście do uporządkowania logistyki towarowej w mieście/MOF.
Należy ograniczyć transport towarowy w godzinach szczytu.
Jak usprawnić logistykę miejską (dobre praktyki)?
Stworzenie przepisów dot. wjazdu samochodów dostawczych i zaopatrzenia do miasta
Przeprowadzanie konsultacji społecznych i konsultacji z przedsiębiorcami w sprawie dobrych praktyk w zakresie logistyki

OBSZAR STRATEGICZNY 5 Rozwój przyjaznej infrastruktury rowerowej i pieszej - integracja, bezpieczeństwo ruchu, zmniejszenie ruchu samochodowego (w centrach)
Gdzie zlokalizowane są luki (nieciągłość w infrastrukturze liniowej) w ciągach pieszych i rowerowych na terenie MOF?

Droga Olsztyn – Klebark Wielki to dramat.
Droga Olsztyn – Jonkowo - kolejny dramat.
Przy obwodnicy Olsztyna i przy DK 51 Olsztyn – Dobrze Miasto nie ma ciągłości dróg dojazdowych, a są to teoretycznie drogi bezpieczniejsze dla rowerzystów.
Koniec parku Centralnego do parku Podzamcze
Unostrada – Tuwima do Śródmieścia, asfalt tak, natomiast, jazda po żwirze możliwa, ale hulajnogi i rolki są wykluczone.
Ścieżki rowerowe powinny być przy każdej większej ulicy/drodze.
Konieczność planowania i projektowania infrastruktury rowerowej, uwzględniającej rowery i hulajnogi elektryczne (większa masa pojazdu, wyższe prędkości, promienie skrętu...).
Okolo 3 km luki pomiędzy Olsztynem i Szczęsnym, gmina Purda
Przejazdy kolejowe, np. Klewki gmina Purda
W MOF nie ma ciągłości ciągów pieszych i rowerowych. Realizowana infrastruktura, np. przebudowa drogi W527, nie przewiduje takich rozwiązań poza terenami miejscowości (od Olsztyna w kierunku Łukty).
W obszarach pozamiejskich zadbać o ciągłość dojazdu choćby do rozbudowanej ilości P+R.
Bardzo ważnym zadaniem jest dążenie do spójności między miastem-rdzeniem a jego strefą podmiejską.
Identyfikacja wszystkich "luk" w sieci dróg rowerowych pomiędzy gminami MOF – przeprowadzenie inwentaryzacji
Luk w ciągach pieszych i rowerowych jest wiele. Nie sposób tu wymienić wszystkich.
Z tego, co wiem, inwentaryzacja jest i plan/ koncepcja rozwoju też jest (wraz z priorytetami).
ul. Kościuszki, Olsztyn
Ul. 1 Maja to dla rowerzystów prawdziwy problem.
Poprawa jakości nawierzchni dróg, Pstrowskiego, Sybiraków, skrzyżowania bezkolizyjne
Rondo Bema, Olsztyn
By zachęcić rowerzystów do korzystania z dróg dla rowerów, ich lokalizacja powinna być wygodna i obejmować jak największy obszar miasta. Rozbudowa Łynostrady konieczna.
Bartąska - dojazd rowerem z Jarot do Bartąga to horror.
Dojazdy z Olsztyna do sąsiednich gmin - w każdym kierunku są luki, przez które trudno bezpiecznie dojechać.
Aktualnie praktycznie nie funkcjonują ścieżki rowerowe, które pozwoliłyby dojechać rowerem z sąsiedniej gminy np. Dywity, Stawiguda, Barczewo. Green Velo, która powstała, to raczej ścieżka turystyczna, biegnąca przez teren województwa.
W kwestii ścieżek rowerowych problemem są ich lokalizacje, tzn. odcinek ścieżki biegnie po jednej stronie, a następnie rowerzysta musi zejść z roweru i przeprowadzić go na drugą stronę ulicy. Umiejscowienie ścieżki rowerowej np. wzdłuż ul. Bukowskiego zniechęca rowerzystów do korzystania z niej. Częściej jeżdżą po chodniku dla pieszych, a ścieżka rowerowa jest po przeciwnej stronie jezdni.
Dużo nieciągłości dróg rowerowych stanowią przejścia przez jezdnie - ciągle jest dużo miejsc, gdzie nie ma przejazdu rowerowego.
Tworzenie w większej ilości pasów ruchu dla rowerów.
W kontekście pasów ruchu - mało popularne rozwiązanie na drogach, słaba znajomość ich działania, zakresu praw i obowiązków wśród uczestników ruchu. To rozwiązanie, pod różnymi postaciami, powinno być częściej propagowane, stosowane na drodze.
Luki są często na granicach gmin.
Luki w mieście dotyczą nie tylko ciągłości ciągów rowerowych czy pieszo-rowerowych, ale też niejednorodnej jakości (np. nawierzchni) tych ciągów, ich częstego przenoszenia z jednej strony jezdni na drugą itd.

Czy wprowadzać strefy Tempo 30/strefy ruchu uspokojonego? Jak mają wyglądać strefy ruchu uspokojonego/Tempo 30, czy powinny być to woonerfy?
Tempo 30 niewiele da. Jedynie spowoduje zwiększenie ilości spalin i szybsze uszkodzenie silników aut. Zdecydowanie lepszym rozwiązaniem jest woonerf.
Bardzo dobry pomysł, zwłaszcza w Olsztynie, który jest niewielki i można w wiele miejsc dojść na piechotę, więc takie strefy wzmacniałyby ruch pieszego, a to są korzyści dla miasta, klimatu, przestrzeni, dla zdrowia.
Tak, różne są rozwiązania techniczne do wprowadzania uspokajania ruchu. Nie każda przestrzeń drogowa jest predystynowana do tworzenia woonerfu.
Wprowadzać "30", ale pod warunkiem zapewnienia atrakcyjnej alternatywy transportowej (dla wykluczonych kierowców).
Zdecydowanie tak!
Woonerfy - obserwując to, co się dzieje na Zachodzie, gdzie w różnych krajach zostały wprowadzone te rozwiązania - nie uznaje się ich za szczególnie bezpieczne. Najbardziej kuleje kwestia mieszania ruchu pieszego z kołowym, pojazdami spalinowymi - niezależnie od ograniczenia prędkości pojazdów.
Odnosnie stref Tempo 30 należy zdecydowanie rozszerzać miejsca obowiązywania ograniczenia prędkości - szczególnie na osiedlach takich jak np. Jaroty/ ul. Boenigka. Warto to wziąć pod uwagę ze względu na nowelizację przepisów PORD, w tym obowiązek korzystania z jezdni przez kierujących hulajnogą elektryczną.
Strefy ruchu uspokojonego powinny być wyznaczone nie tylko znakami drogowymi, ale przede wszystkim infrastrukturą, utrudniającą rozwijanie prędkości powyżej 30 km/h.
Woonerfy warto wprowadzać w częściach miasta, które są gęsto zabudowane i brakuje w nich ładnych wspólnych przestrzeni (np. ulice Zatorza).
Jaka ma być funkcja roweru publicznego dla obszaru funkcjonalnego – czy wyłącznie transportowa, czy również rekreacyjna? Czy rower aglomeracyjny dla całego MOF może stanowić uzupełnienie transportu publicznego?
Nie ma znaczenia, jaką rolę mają rowery publiczne, ważne, żeby były.
Transportowa i turystyczna
Jak był, to sprawdzał się bardzo dobrze, świetne uzupełnienie MOF, np. z Gutkowa.
Rowery zrobiły furorę, można korzystać niezobowiązująco, jak jest ładna pogoda albo się zmienia.
Fajnie, gdyby był rower w MOF. Pytanie, jak naliczać opłaty? W przypadku hulajnóg opłaty są bardzo wysokie.
Zostawianie rowerów - jak zrobić to w sposób uporządkowany (może mandaty i inne systemowe rozwiązania)?
Rower aglomeracyjny wielofunkcyjny
Obie funkcje
Obie funkcje + połączenie z kamperowiskami (stacje też przy kamperowiskach)
Przy dobrze funkcjonujących punktach przesiadkowych rower może być uzupełnieniem transportu publicznego.
Obawiam się, że obecnie funkcjonujące systemy hulajnóg (jest ich kilka) nie zostawiają miejsca dla tzw. roweru miejskiego.
Rower publiczny powinien być typowo transportowy - do celów rekreacyjnych mieszkańcy mają swoje. Turyści mogą korzystać z roweru publicznego do rekreacji, ale powinna to być jego funkcja uboczna.
Przywrócenie roweru miejskiego/ aglomeracyjnego
Jakie mogą zostać wdrożone ogólne działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa

w ruchu drogowym?
Doświetlenie przejść dla pieszych. Zrobienie przejść wyniesionych poza powierzchnię drogi.
Edukacja to podstawa! Co roku powinien być jednodniowy kurs przypominający zasady np. godzinka z policjantem, specjalistą dla osób z kartą rowerowym.
Wprowadzenie stref uspokojonych.
Dojazd do plaży miejskiej - szeroka ścieżka rowerowa i pas pieszy, ale współdzielony i to jest problem.
Edukacja społeczeństwa i ukierunkowania na inne środki transportu niż tylko indywidualny transport samochodowy.
Infrastruktura np. ścieżki rowerowe; ścieżki oddzielone pasem zieleni, odseparowane; niebezpieczeństwo, jak jest współdzielenie z chodnikiem.
Działania edukacyjne powiązane z komfortową infrastrukturą, sprzyjającą zmianie przyzwyczajeń.
W obszarze edukacji dzieci i młodzieży - infrastruktura: utworzenie miasteczka ruchu drogowego, placów manewrowych - organizacja akcji, konkursów turniejów z udziałem szkół.
Dobre, racjonalne planowanie stanowiące systemowe rozwiązania, które mogą być realizowane w dłuższym okresie.
Jednoznaczność interpretacji rozwiązań systemowych – ustawowych, choćby wtargnięcie/spokojne wejście pieszego na przejście.
Spowalnianie ruchu w sąsiedztwie wszystkich placówek oświatowych w MOF.
Każdy wypadek i każda kolizja powinny być analizowane pod kątem przyczyn, a następnie powinny być każdorazowo wprowadzane zmiany (infrastruktura, organizacja ruchu itp.) zapobiegające powtarzaniu się takich zdarzeń.
Nie wystarczy oświetlać i oznaczać przejścia dla pieszych - trzeba je przebudować tak, aby uniemożliwić najniebezpieczniejsze zachowania kierowców (wyprzedzanie na pasach, przekraczanie prędkości przed przejściem itp.).

OBSZAR STRATEGICZNY 6 Rozwój spójnego systemu transportu publicznego
W jaki sposób optymalnie powiązać istniejącą sieć poprzez linie autobusowe, drogi dla rowerów, powiązania piesze, tak aby zbiorkom i kolej był priorytetem?
Jeśli ludzie narzekają na jakieś rozwiązanie po roku, to nie dlatego, że coś się zmieniło, tylko dlatego, że nowe jest kiepskie (to dot. linii autobusowych po wprowadzeniu tramwajów). Jeżeli narzekają na to, co teraz, to nie trzeba rezygnować z tego rozwiązania, tylko je poprawić.
Przemyśleć znów trasy linii autobusowych i wprowadzić jeszcze jedną linię autobusową przez Nagórki.
Zrezygnować z linii dojazdowych w takim kształcie na rondo na osiedlu Generałów. Ludzie nie korzystają z nich, bo jeżdżą za rzadko, i na tramwaj trudno zdążyć. Tam autobusy powinny jeździć częściej, a mogły by być mniejsze.
Linia 112 i 108 kończy się w miejscu dość dziwnym. Jeśli miałabym się przesiąść na inny autobus na ul. Bydgoskiej, to wolę nie jechać autobusem i nie narażać się na napaść. Bardzo nieprzyjemne miejsce.
Dobrym pomysłem jest trasa autobusu do Olsztyńka czy Barczewa.
Nie wiem, czemu nie skorzystać z doświadczeń mądrzejszych. W Holandii drogi rowerowe

są częścią dróg, a nie chodników. Powoduje to, że rowerzysta szybciej przejedzie przez skrzyżowanie. Za to ścieżki rowerowe są odgródzone od dróg wysokimi krawężnikami, które chronią rowerzystów.
Jest przelicznik, jaka nawierzchnia powoduje największe zmęczenie rowerzysty. Kostka tzw. Polbruk, to nie jest szczyt osiągnięć cywilizacyjnych, a rowerzyści męczą się na niej znacznie bardziej niż na asfalcie; kobieta na obcasach prędzej skręci kostkę na czymś takim. Należy z niej zrezygnować.
Zrezygnować raz na zawsze z przycisków dla pieszych. W tym roku znów je włączono. Teraz wystarczy pół sekundy za późno włączyć przycisk i czeka się na kolejną zmianę świateł. Podobno miasto sprzyja innym formom poruszania się, a tego nie widać.
Nie wiem, kto wymyślił, że tramwaj ma być priorytetowym pojazdem na światłach. To już mieliśmy na początku po uruchomieniu tramwajów i było złym rozwiązaniem, bo reszta użytkowników dróg stała.
Wystarczy, by pieszy powstał w deszczu na skrzyżowaniu ulic: Obiegowa, Sikorskiego, Pstrowskiego, żeby następnego dnia pojechał do pracy samochodem. Czeką się trzy minuty i jest się narażonym na ochłapanie. Wspaniałe doświadczenie. A podobno pieszy w Olsztynie jest równoważny w poruszaniu się po mieście. Należy to wziąć pod uwagę i zmienić tę sytuację, tak, aby woda na ulicy zalegała i kierowcy nie ochlapali pieszych.
Niby przejścia dla pieszych bez świateł są niebezpieczne, tylko że dużo chętniej wykorzystywane. Bo nie ma świateł. Nie należy ich kasować, tylko je poprawić.
Ludzie są wygodni i nie lubią się przesiadać. Nie będzie zmian na lepsze, dopóki te rozwiązania nie będą dostosowane do mieszkańców.
Dostęp do środków komunikacji publicznej; zintegrowanie różnych rozwiązań.
Cena sieciówki na plus
Dobre punkty przesiadkowe
Stacje końcowe, miejsca przesiadkowe, parkingi rowerowe, dostępność rowerów miejskich i hulajnóg, integracja ze ścieżkami rowerowymi np. plac Wakara, Pod Aurą, na Jarota, końce traktów tramwajowej, przy dużych zajezdniach - koniec trasy, biegu.
Czy uwzględnione zostaną inne środki współdzielone (np. hulajnogi elektryczne), które dzisiaj stoją się szczególnie dla osób młodszych alternatywą dla publicznego transportu zbiorowego?
Wydłużać istniejące trasy linii do stacji kolejowych, przygotowując przed tym odpowiednią infrastrukturę.
Rozszerzenie stref rowerów miejskich i hulajnóg na teren całego MOF.
Wprowadzenie jednolitej, aktualnej i pełnej informacji w zakresie połączeń, jeden bilet
Niskim kosztem można zachęcić użytkowników hulajnóg elektrycznych do korzystania z komunikacji publicznej - tworzyć miejsca postojowe (wyznaczone przez ZDZiT) w pobliżu przystanków czy pętli autobusowych.
By korzystać z miejsc do parkowania hulajnóg, Zarządca czyli ZDZiT powinien mieć podpisane umowy z firmami, świadczącymi usługi wypożyczania hulajnóg. Regulamin wypożyczania powinien zawierać zapis o parkowaniu w miejscach wyznaczonych, w zamian za gratyfikację za użytkownika.
Powinna być zawiązana współpraca ZDZiT z firmami takimi jak np. Bolt.
Zachęty dla rowerzystów, czyli miejsca do parkowania rowerów w pobliżu przystanków oraz np. wprowadzenie systemu punktów bonusowych, wymiennych na inne korzyści.
Punkty bonusowe w powiązaniu z Olsztyńską Kartą Miejską
Wygodne i bezpieczne drogi (piesze i rowerowe) do przystanków są konieczne.
Zintegrowany rozkład połączeń - optymalny czas oczekiwania na "przesiadkę", możliwość przewożenia rowerów w komunikacji kolejowej i autobusowej
Warto zrobić przegląd dostępu do przystanków tramwajowych (np. czy łatwo do nich dotrzeć pieszo z odległości 300 m, czy nie ma niebezpiecznych odcinków, długich oczekiwań na światłach, luk w chodnikach).

Jak rozwijać połączenia nie tylko w relacjach Olsztyn – gmina MOF, ale również pomiędzy innymi gminami MOF?
Po prostu je utworzyć w wygodnych dla mieszkańców godzinach.
Zbadanie zapotrzebowania na tego typu połączenia? Nie wiadomo, czy jest to potrzebne, żeby omijać Olsztyn?
Może P+R? Ciągłe dominuje samochód i tylko samochód.
Linia ekspresowa z pominięciem Olsztyna
Wspólny bilet, uwzględnić potrzeby młodych uczących się ludzi i korzystanie z zajęć dodatkowych
DDR - świetnie to jest zrealizowane na przykładzie Niemiec, gdzie do każdej miejscowości, atrakcji turystycznej możliwy jest dojazd szeroką drogą dla rowerów. Wchodzi w to aspekt bezpieczeństwa użytkowników dróg (ściągamy rowerzystów z DK/DW) oraz promowanie zdrowego stylu życia.
W naszym wypadku budowa dróg rowerowych wymaga współpracy między gminami w celu finansowania takich inwestycji. Niestety, brak środków finansowych hamuje te pomysły. Ewentualnie finansowanie z programów unijnych.
Jak integrować transport autobusowy z transportem kolejowym w aspekcie uruchomienia kolei aglomeracyjnej?
Zacznijmy od tego, że, by korzystać z pociągu miejskiego, trzeba wiedzieć, który pociąg się zatrzyma na którym przystanku. Do tej pory tego nie wiadomo.
Nie wiem, czy jest potrzeba zintegrowania. Byłaby, gdyby kolej aglomeracyjną poprowadzić do innych miejscowości i gdyby zwiększyć liczbę pociągów.
Dostępność autobusów przy stacjach kolei aglomeracyjnej, pasażer wysiada i wie, gdzie ma iść (oznakowanie - czytelne, jasne), dostępność przystanków autobusowych
Wspólny bilet
Może aplikacje - od A do B znajduje całą trasę i pokazuje środki transportu; z uwzględnieniem pory dnia i korków
Powstawanie centrów przesiadkowych (Dajtki, Gutkowo) - autobus, kolej, rower - łatwe, komfortowe, zorganizowane i opłacalne
Integracja biletowa, logo, szata graficzna, promocja; przede wszystkim dogadanie się gmin z kolejarzami
Integracja biletowa i rozkładowa
Synchronizacja rozkładów jazdy
Lokalizacja przystanków kolejowych w bliskiej odległości od przystanków autobusowych.
Wspólny bilet kolejowo-autobusowy
Parkowanie na P&R w cenie biletu aglomeracyjnego
Tworzyć węzły przesiadkowe przy stacjach kolejowych. Węzły muszą zapewniać wygodne i szybkie przesiadki
Potrzebna jest integracja taryfowo-biletowa z koleją (wspólny bilet).
Informacja pasażerska łącząca transport kolejowy i autobusowy/rowerowy, ruch pieszy.
Konieczna jest większa liczba kursów pociągów między gminami a Olsztynem.
Poprzez zintegrowane rozkłady jazdy
Jak ma wyglądać wspólny system informacji pasażerskiej? Czy ma on bazować na istniejących rozwiązaniach czy jest potrzeba budowy nowej platformy?
Można rozbudować dotychczasową stronę ZDZiT i wykorzystać aplikację jakdojade.
Jest O.K.

Jest czytelna, też aplikacja my bus super + informacje pasażerskie na przystankach są fajne.
Jeszcze więcej tablic inf. W centrum są to wszystkie przystanki, im dalej, tym jest ich mniej np. co drugi przystanek, co jest niekorzystne; im więcej, tym lepiej.
Docelowe wykorzystanie nowoczesnych technologii i systemów (SMART)
Obecna forma jest O.K, można ją tylko rozszerzać.
Aktualny, zawierający pełną informację, bez konieczności instalowania dodatkowych aplikacji, możliwość zakupu biletu w czasie rzeczywistym.
Można rozwinąć obecny system informacji miejskiej w Olsztynie.
Warto wprowadzić wspólną kartę miejską dla całego MOF.
Istniejące rozwiązania są dobre, wymagają rozszerzenia na cały obszar MOF.

OBSZAR STRATEGICZNY 7 Promocja i edukacja dla publicznego transportu zbiorowego i mobilności aktywnej	
Czy wprowadzić preferencje dla kierowców korzystających z P+R?	
Tak	
Niższe ceny biletów parkingowych	
Tak	
Zdecydowanie tak	
Konieczny system zachęt dla kierowców. Np. parkujesz na P&R, masz np. zniżkę na przejazd.	
Parkowanie na parkingach P&R mogłoby być bezpłatne dla posiadaczy biletów okresowych na transport publiczny.	
Przed wszystkim preferencje dla kierowców korzystających z P+R na podstawie biletów komunikacji zbiorowej	
Czy powinna być rozwijana koncepcja Dnia bez samochodu?	
Tak	
Zdecydowanie tak, połączone w duże święto samochodowe	
Tak, można zorganizować piknik rowerowy z elementami edukacji	
Tak, zacząć edukację społeczeństwa od wieku przedszkolnego i szkół poprzez odpowiednią promocję komunikacji zbiorowej, roweru i in. form alternatywnego transportu.	
Jak najbardziej. Charakter symboliczny, ale jednak warto.	
Przed wszystkim preferencje dla kierowców korzystających z P+R na podstawie biletów komunikacji zbiorowej	
Proponuje się wprowadzenie bardziej atrakcyjnej formuły dla całego europejskiego tygodnia zrównoważonego transportu.	
Czy należy wprowadzić bezpłatny bilet dla dzieci i młodzieży jako wspólny projekt dla MOF?	
Miasta nie stać na sprzątnięcie, nie stać też na darmowe bilety.	
Fajny pomysł	
Należy budować porozumienia w MOF na rzecz tego rozwiązania.	

Tak z rozszerzeniem na uczących się w szkołach ponadpodstawowych, którzy w większym zakresie korzystają z dojazdów niż dzieci uczące się w szkołach podstawowych.
Tak, przy partycypacji wszystkich gmin.
Tak, dla dzieci i młodzieży.
Młodzież szkolna powinna mieć darmowe przejazdy komunikacją publiczną.
Bezpłatny bilet dla dzieci i młodzieży w Olsztynie obecnie funkcjonuje
Jakie akcje edukacyjne powinny być realizowane w szkołach (np. bezpieczeństwo poruszania się rowerem, miasteczka dla nauki ruchu rowerowego)?
Miasteczka rowerowe zdecydowanie tak; praktyczna nauka; symulacja ruchu; możemy wczuć się w sytuację.
Powinien być park rowerowy z miasteczkiem do nauki ruchu + <i>pumptrack</i> i inne formy umożliwiające aktywność na rowerze (wraz z odpowiednią infrastrukturą).
Zajęcia lekcyjne z ruchu drogowego, które finalnie mogłyby być kończone egzaminem na kartę rowerową lub prawo jazdy
Promocja wszelkiego rodzaju transportu (prócz samochodu)
Edukacja nt. transportu zbiorowego i rowerowego powinna być integralną częścią edukacji zdrowego trybu życia.
Kilka miasteczek ruchu drogowego, place manewrowe przy każdej szkole
Miasteczko ruchu drogowego, mamy nadzieję, z prawdziwego zdarzenia, jak przystało na miasto wojewódzkie.
Droga do szkoły - rozmowa z dziećmi na temat tego, w jaki sposób pokonują drogę do szkoły, gdzie dostrzegają niebezpieczeństwa, czyli profilaktyka BRD z policjantami ruchu drogowego.
Bezpłatny bilet dla dzieci i młodzieży w Olsztynie obecnie istnieje.
Jak powinna wyglądać kampania promująca dojazdy w sposób zrównoważony do szkół?
Edukacja rodziców, którzy podwożą dzieci - zastawiają drogi, chodniki itd., bo tylko na chwilę etc.
Promocja poprzez komfort, czas, cenę
Promocja poprzez cenę, ekologię, niegorszy komfort i użyteczność (wi-fi)
Imprezy integracyjne wokół mobilności np. rajdy rowerowe
Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Olsztynie rokrocznie organizuje Turniej BRD. Zachęcać szkoły do udziału.
Trzeba pracować nad bezpieczną drogą do szkoły (infrastruktura, organizacja ruchu).
Akcje edukacyjne trzeba skierować przede wszystkim do rodziców uczniów - to oni decydują o dojazdach do szkół.
Czy powinien być obowiązek korzystania z publicznego transportu zbiorowego przez wójtów, burmistrzów i prezydenta oraz radnych?
Tak, to by było ciekawe...
Obowiązek nie, ale byłby to bardzo dobry przykład dla innych, nie raz w roku, tylko częściej, regularnie, takie osoby powinny przestawić się całkowicie na zbiorokom.
Tak, pytanie, co z bezpieczeństwem tych osób?
Obowiązek może nie, ale przykład idzie z góry.
Świadomi władarze sami powinni dawać przykład, przynajmniej przy okazji imprez masowych.

Powinno to wynikać z chęci, świadomości i nobilitacji z powodu przemieszczania się transportem zbiorowym.
Tak, wraz z członkami rad gmin i miast
Wszyscy ci wymienieni mają darmowe przejazdy zagwarantowane, więc zawsze, gdy mają możliwość, powinni korzystać z komunikacji publicznej. W ten sposób zachęcaliby swoją postawą do korzystania z komunikacji publicznej.
Z tym radnymi to jest ciekawy temat: najwyraźniej nie zawsze bezpłatna komunikacja zachęca do korzystania z niej.
Nie w formie obowiązku
Nie zawsze jest to możliwe, czasami trzeba przewozić np. dokumenty czy inne rzeczy.
Zachęcanie, a nie obowiązek
Zachęcać i promować
Nie można zadekretować takiego obowiązku, ale można przygotować kampanię promującą transport zbiorowy, w której udział zadeklarują - i wezmą! - członkowie władz miasta.
Jakie są bariery i zachęty wykorzystywania poszczególnych środków transportu (m. in. pod względem wieku, aktywności zawodowej, miejsca zamieszkania, miejsca pracy)?
Odległość od przystanków jest demotywująca. Podobnie jest z rzadkością kursów do odległych osiedli np. Redykajn albo ul. Złotej.
Dla mnie demotywująca jest cena biletu.
Dostępność i jakość usług/infrastruktury, komfort - to może być zarówno bariera, jak i zachęta.
Zmiana świadomości po pandemii - ruch to zdrowie, łatwość przemieszczania się na rowerze, poprawa infrastruktury, to bardzo zachęca np. nowa infrastruktura przy wyjeździe z Decathlonu.
Barierą jest oferta, zwłaszcza jeżeli dotyczy gmin spoza rdzenia. Mogę dojechać do pracy koleją, ale już wrócić ciężko.
Fizjografia terenu jest wymagająca dla korzystających z roweru, to nie jest płaski teren.
Mentalność (status posiadacza samochodu), przyzwyczajenia
Dla transportu rowerowego - brak odpowiedniego wyposażenia zakładów pracy (przebieralnie, prysznice)
Koszt i coraz częściej ochrona środowiska
Pogoda jest czynnikiem decydującym o wyborze rodzaju transportu.
Utrzymanie infrastruktury ścieżek rowerowych
Barierą w korzystaniu transportu zbiorowego/roweru/ruchu pieszego jest konieczność dowożenia dzieci do przedszkoli lub szkół.
Miasto 15-minutowe
Złe przyzwyczajenia. Nadal za słabo rozwinięta infrastruktura DDR
Lokalizacja, czyli skąd i dokąd się przemieszczamy
Bariera korzystania z transportu zbiorowego: jest uważany za mało "prestżowy" i panuje opinia, że osoby na "pewnych stanowiskach" nie powinny się nią poruszać, bo to nie pasuje do wizerunku człowieka sukcesu.
Rower miejski/hulajnoga jest dobrym sposobem przemieszczania się studentów/uczniów. Jest to szybki i niezależny środek transportu.
Bariera korzystania z roweru: rower uważany jest za sprzęt sportowy lub rekreacyjny, co oznacza, że człowiek na nim musi się zmęczyć i spocić. Dlatego nie nadaje się do dojazdów do pracy.
Nie wszyscy mają miejsce, żeby przechowywać rowery itd., dlatego jest to dla nich wygodne.

Motywacją do korzystania z roweru w codziennych dojazdach: jest regularna porcja ruchu dla osób, które mają problem ze znalezieniem czasu na sport.
Bariera dla korzystania z roweru jesienią czy zimą: źle utrzymane, nieodśnieżone czy niezamiecionie ścieżki rowerowe.

OBSZAR STRATEGICZNY 8 Partnerstwo w organizowaniu i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym w MOF	
Grupa robocza - Jak ma wyglądać struktura grupy roboczej? · W jaki sposób mają być podejmowane decyzje?	
Powstanie takiej grupy powinno być dobrym pomysłem; władarze, ZDZiT, mieszkańcy, aktywiści, chętni + przedstawiciele osiedli (rady osiedli), możliwość zabrania głosu na forum, gdzie budować ścieżki, chodniki, jak usprawniać transport itd.	
Dobrze zorganizowana; cykliczne spotkania, jak grupy powstawały to upadały, pracowały, ale okresowo, był problem, bo brakowało systematycznej pracy.	
Grupa robocza przedstawiciele Urząd Gminy, mieszkańcy, policja, zarządca dróg itp.	
Potrzebna jest taka grupa.	
Na początku grupa mogłaby mieć charakter ciała koordynującego, bez kompetencji do podejmowania wiążących decyzji.	
Jak ma wyglądać podział głosów dla poszczególnych gmin MOF – od czego uzależnić wpływ członków?	
Podział głosów dla gmin według liczby mieszkańców.	
Podział głosów w zależności od liczby mieszkańców danej gminy.	
Grupa robocza - Jak ma wyglądać struktura grupy roboczej? · W jaki sposób mają być podejmowane decyzje?	
Decyzje powinny podejmować osoby z odpowiednimi kwalifikacjami. Kwestia bezpieczeństwa	
Czy w ramach grupy roboczej powinny zostać powołane stanowiska funkcyjne np. oficer pieszy/rowerowy?	
Z tego, co pamiętam, nie trzeba tylko, żeby było stanowisko, ale trzeba też takiego oficera słuchać.	
Co zrobić, żeby oficerowie nie zderzali się ze ścianą i rekomendowane przez nich rozwiązania były wprowadzane.	
Oficer pieszy, oficer rowerowy - zdecydowanie tak, ale z możliwością faktycznego wpływu na rozwiązania wdrażane w infrastrukturę.	
W Olsztynie funkcjonował Oficer Rowerowy, którym był pan radny Mirek Arczak. On mógłby więcej odpowiedzieć na ten temat.	
Trzeba zastanowić się, czy rzecznik pieszych i rowerzystów to powinna być jedna osoba, czy jednak dwie różne. Te grupy mają odmienne potrzeby, ale jednocześnie wiele osób należy do obu grup jednocześnie.	
Komunikacja przez media społecznościowe byłaby najbardziej bezpośrednia i pozwalała na interakcję. Jednocześnie wymagałoby to sporego nakładu pracy i czasu.	

W jaki sposób grupa robocza powinna komunikować się z mieszkańcami?

Aktualnie w epoce COVID wideokonsultacje i wideokonferencje są dobrym pomysłem.

4. PODSUMOWANIE

Celem pierwszego etapu konsultacji było zebranie informacji na temat potrzeb mieszkańców i mieszkank, interesariuszy i interesariuszek oraz próba wskazania rekomendacji dotyczących mobilności w MOF Olsztyna. Na tej podstawie zostaną opisane główne działania do PZMM. Niezależnie od grupy (spotkania otwarte czy zamknięte), która uczestniczyła w spotkaniach konsultacyjnych, opisane zostały te same potrzeby i problemy.

Przemieszczanie się w MOF Olsztyna powinno opierać się na szybkim, komfortowym, pewnym, dostępnym dla wszystkich transporcie publicznym. Ważna w tym kontekście jest również integracja miejskiej komunikacji zbiorowej z koleją, rozbudowa węzłów przesiadkowych i parkingów P&R. Centrum, w miarę możliwości, powinno być przestrzenią, gdzie ogranicza się liczbę aut. Należy wprowadzić, tam gdzie jest to zasadne, strefy uspokojonego ruchu (Tempo 30) i woonerfy. Olsztyn ze względu na swoją wielkość już teraz jest miastem niewielkich odległości i miastem kompaktowym. Należy rozwijać tę koncepcję przez rozbudowę i poprawę infrastruktury pieszej i rowerowej oraz promocję tych sposobów przemieszczania się przez mieszkańców i mieszkanki, ale także turystów i turystki odwiedzających Olsztyn i cały MOF.

Przestrzeń powinna być przyjazna pieszym i rowerzystom, z szerokimi, równymi chodnikami i zintegrowanym systemem dróg rowerowych oddzielonych od ruchu pieszego. W tym kontekście należy przywrócić rower miejski (aglomeracyjny) oraz uzupełniać luki w infrastrukturze, dążąc do spójnej sieci. W PZMM należy uwzględnić również kwestie związane z nowymi środkami transportu np. hulajnogami elektrycznymi. W przypadku nowych inwestycji, np. budowy nowych osiedli, należy dbać, by były lokalizowane blisko już istniejącej infrastruktury i pamiętać o łatwości dostępu do węzłów przesiadkowych. Bardzo ważna jest rozbudowa usług i możliwości załatwienia najważniejszych spraw przez mieszkańców blisko miejsca zamieszkania.

Mieszkańcy i mieszkanki za istotny problem uznają silną centralizację i zbytnie skupienie na rozwiązaniach korzystnych tylko dla Olsztyna, z pominięciem innych gmin MOF. To jest bardzo wyraźnie widoczne w kontekście mobilności i transportu. Należy równomiernie i w zależności od potrzeb rozwijać cały obszar funkcjonalny i oprzeć przemieszczanie się w nim na transporcie zbiorowym.

Mieszkańcy i mieszkanki widzą wiele zalet mieszkania w MOF Olsztyna i korzyści z już obecnego transportu i rozwiązań mobilnościowych. Atrakcyjność rejonu i jego znaczne walory turystyczne muszą być wzięte pod uwagę pod kątem ochrony tego, co cenne, ale i wzmacniania oferty np. poprzez tworzenie kamperowisk.