



**Wyniki badań przemieszczania się  
mieszkańców po Miejskim  
Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna**



**Fundusze Europejskie**  
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita  
Polska

MIEJSKI  
OBSZAR  
FUNKCJONALNY  
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.

*Audrey Szamborski*  
TRAKO PROJEKTY TRANSPORTOWE  
SZAMBORSKI I SZELUKOWSKI S.J.  
ul. Jaracza 71/9, 50-305 Wrocław  
www.trako.com.pl NIP 899-272-83-63

Wrocław – Olsztyn, wrzesień 2021 r.



## SPIS TREŚCI

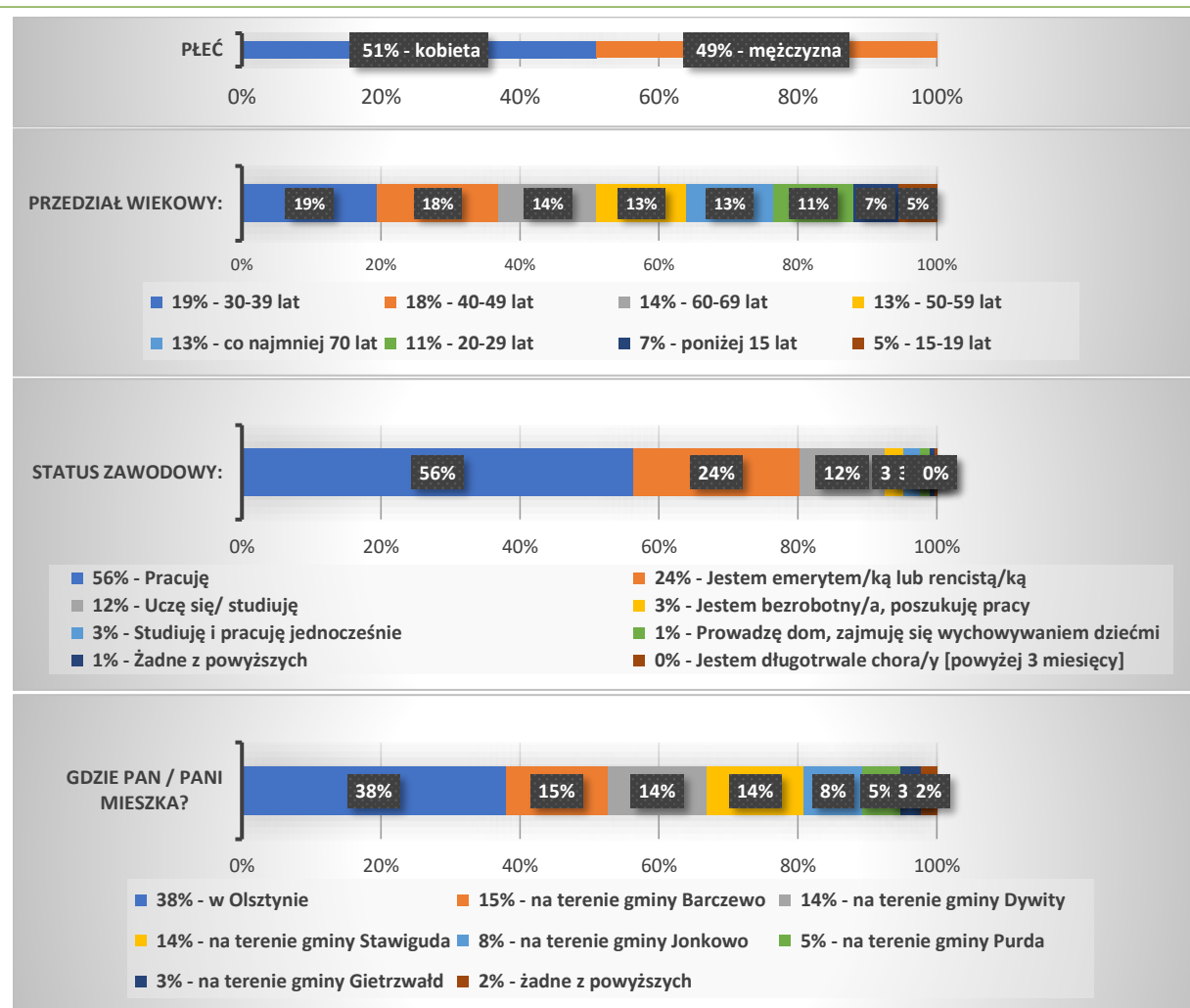
|                                                                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| SPIS TREŚCI .....                                                                                                       | 3  |
| 1. Wstęp .....                                                                                                          | 4  |
| 2. Sposób przemieszczania się mieszkańców po MOF Olsztyna .....                                                         | 5  |
| 2.1 Posiadane środki transportu .....                                                                                   | 6  |
| 2.2 Cele podróży obligatoryjnych (związanych z pracą i nauką) ....                                                      | 7  |
| 2.3 Sposoby realizacji podróży .....                                                                                    | 8  |
| 3. Powody wyboru sposobu przemieszczania się .....                                                                      | 15 |
| 4. Oczekiwane przez mieszkańców MOF Olsztyna sposoby przemieszczania się .....                                          | 17 |
| 5. Powody chęci zmiany sposobu przemieszczania się .....                                                                | 25 |
| 6. Przyczyny uniemożliwiające podróżowanie w oczekiwany sposób .....                                                    | 28 |
| 7. Oczekiwane działania usprawniające przemieszczanie się po MOF Olsztyna .....                                         | 31 |
| 8. Ocena stanu infrastruktury transportowej .....                                                                       | 34 |
| 9. Sposób wykorzystania aplikacji lub stron internetowych do czynności związanych z podróżami .....                     | 37 |
| 10. Wpływ oferty transportowej na życiowe decyzje mieszkańców MOF Olsztyna .....                                        | 39 |
| 10.1 Decyzje dot. podjęcia zatrudnienia w aspekcie dojazdu .....                                                        | 40 |
| 10.2 Podejmowanie decyzji co do miejsca zamieszkania, w aspekcie skomunikowania z uczelnią .....                        | 41 |
| 10.3 Wybór szkoły ponadpodstawowej ze względu na miejsce zamieszkania .....                                             | 42 |
| 10.4 Wybór szkoły podstawowej ze względu na miejsce zamieszkania .....                                                  | 43 |
| 11. Oczekiwane sposoby informowania i edukowania mieszkańców MOF Olsztyna, w zakresie sposobu przemieszczania się ..... | 44 |
| 11.1 Ocena dotychczasowego sposobu konsultowania z mieszkańcami planowanych zmian w transporcie .....                   | 45 |
| 11.2 Oczekiwana forma konsultowania z mieszkańcami planowanych zmian w transporcie .....                                | 46 |
| 12. Podsumowanie .....                                                                                                  | 47 |
| 13. Spis rysunków .....                                                                                                 | 50 |



## 1. Wstęp

W ramach diagnozy sytuacji mobilnościowej w MOF Olsztyna, przeprowadzono badania społeczne w formie bezpośrednich wywiadów ankietowych oraz za pomocą ankiet on-line – z mieszkańcami MOF Olsztyna. W ich wyniku, zebrano łącznie 1 354 ankiet. Próbę badawczą dobrano zgodnie ze strukturą populacji MOF Olsztyna, w zakresie wieku, płci oraz aktywności zawodowej. Wśród nich wyodrębniono 412 mieszkańców Olsztyna oraz 649 mieszkańców pozostałych Gmin MOF Olsztyna (Gmin MOF). Nie wielkie braki (ok. 10% oczekiwanej próby) uzupełniono proporcjonalnie do zebranych wyników, przy użyciu wag takich cech respondentów jak struktura wiekowa czy miejsca zamieszkania.

Uzyskaną strukturę badanej populacji przedstawiono na Rys. 1.



**Rys. 1.1** Struktura uzyskanej próby badawczej

Źródło: Opracowanie własne

## Sposób przemieszczania się mieszkańców po MOF Olsztyna





## 2.1 Posiadane środki transportu

Ponad 80% respondentów wskazało, że w ich gospodarstwie domowym znajduje się co najmniej jeden samochód, w tym prawie 1/3 posiada co najmniej dwa.

Ponad połowa gospodarstw domowych w Olsztynie (ok. 53%) oraz nieco poniżej w Gminach MOF (ok. 47%) posiada jeden samochód. Dwa, trzy lub więcej samochodów posiada więcej gospodarstw domowych w Gminach MOF niż w Olsztynie. Blisko 1/4 gospodarstw domowych w Olsztynie i tylko 1/7 w Gminach MOF nie posiada w ogóle samochodu.

Jednocześnie w prawie 80 % gospodarstw domowych jest dostępny rower (w ponad połowie co najmniej dwa). Pewną popularnością cieszą się hulajnogi elektryczne – znajdują się one w 5% gospodarstw domowych. Więcej rowerów jest w gospodarstwach domowych w Gminach MOF niż w Olsztynie.

Z powyższego wyraźnie wynika, że więcej pojazdów indywidualnych w gospodarstwach domowych jest w Gminach MOF. Wynika to z gorszej niż w Olsztynie oferty transportu zbiorowego, większych odległości pomiędzy

miejscościami w gminach oraz potrzeby dojazdu do Olsztyna.

Z powyższego można wnioskować, że mieszkańcy MOF Olsztyna świadomie wybierają odpowiednie dla siebie środki transportu, mając na uwadze prowadzony przez siebie styl życia (tylko 9% respondentów nie wskazało żadnego środka transportu w posiadaniu). W jaki sposób z nich korzystają, przedstawiono w kolejnym rozdziale.

Tab. 2.1 Posiadane w gospodarstwie domowym środki transportu.

| Mieszkańcy Olsztyna |        |        |                 |                                 | Mieszkańcy Gmin MOF Olsztyna |        |        |                 |                                 |
|---------------------|--------|--------|-----------------|---------------------------------|------------------------------|--------|--------|-----------------|---------------------------------|
| Brak                | 1 szt. | 2 szt. | 3 i więcej szt. |                                 | Brak                         | 1 szt. | 2 szt. | 3 i więcej szt. |                                 |
| 24,2%               | 52,9%  | 18,1%  | 4,8%            | Samochód osobowy (spalinowy)    | 14,4%                        | 46,6%  | 31,4%  | 7,7%            | Samochód osobowy (spalinowy)    |
| 98,1%               | 1,6%   | 0,0%   | 0,3%            | Samochód hybrydowy/ elektryczny | 96,1%                        | 3,7%   | 0,2%   | 0,0%            | Samochód hybrydowy/ elektryczny |
| 93,1%               | 4,5%   | 1,1%   | 1,3%            | Skuter/ motocykl                | 85,1%                        | 13,1%  | 0,8%   | 1,0%            | Skuter/ motocykl                |
| 32,7%               | 18,6%  | 26,8%  | 21,9%           | Rower                           | 16,1%                        | 19,8%  | 27,7%  | 36,3%           | Rower                           |
| 94,2%               | 5,0%   | 0,8%   | 0,0%            | Hulajnoga elektryczna           | 94,3%                        | 4,7%   | 1,0%   | 0,0%            | Hulajnoga elektryczna           |

Źródło: Opracowanie własne



## 2.2 Cele podróży obligatoryjnych (związanych z pracą i nauką)

Najczęstszymi podróżami w MOF Olsztyna są te realizowane z dużą częstotliwością, o stałym charakterze, tzw. obligatoryjne. Należą do nich przede wszystkim podróże z miejsca zamieszkania do miejsca codziennej pracy, uczęszczanej szkoły lub uczelni.

Dane przedstawione w poniższej tabeli potwierdzają metropolitalny charakter

Olsztyna, do którego ciąży jego obszar funkcjonalny. W zasadzie, mieszkańcy każdej z Gmin MOF w większości pracują lub uczą się (studiują) w Olsztynie. Wyjątek stanowią mieszkańcy gminy Barczewo, którzy ponad połowę podróży obligatoryjnych realizują wewnątrz własnej gminy (przede wszystkim do i wewnątrz siedziby gminy), a prawie połowę do Olsztyna.

Powyższe wskazuje na monocentryczny ruch w kierunku Olsztyna.

Natomiast mieszkańcy Olsztyna w przeważającej ilości (91%) poruszają się w granicach miasta, a tylko 4% realizuje swoje podróże obligatoryjne do swojego obszaru metropolitalnego.

Tab.2.2 Miejsce pracy lub nauki mieszkańców MOF Olsztyna

|                                                             |                             | Miejsce zamieszkania |                           |                          |                         |                        |                             |                            |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|-----------------------------|----------------------------|
|                                                             |                             | w Olsztynie          | na terenie gminy Barczewo | na terenie gminy Jonkowo | na terenie gminy Dywity | na terenie gminy Purda | na terenie gminy Gietrzwałd | na terenie gminy Stawiguda |
| Gdzie znajduje się Pana/Pani miejsce pracy/uczelnia/szkoła? | w Olsztynie                 | 91%                  | 43%                       | 58%                      | 60%                     | 53%                    | 55%                         | 57%                        |
|                                                             | na terenie gminy Barczewo   | 1%                   | 54%                       | 2%                       | 0%                      | 0%                     | 0%                          | 0%                         |
|                                                             | na terenie gminy Jonkowo    | 1%                   | 0%                        | 27%                      | 0%                      | 2%                     | 0%                          | 1%                         |
|                                                             | na terenie gminy Dywity     | 1%                   | 0%                        | 0%                       | 36%                     | 0%                     | 0%                          | 1%                         |
|                                                             | na terenie gminy Purda      | 0%                   | 0%                        | 0%                       | 0%                      | 42%                    | 0%                          | 1%                         |
|                                                             | na terenie gminy Gietrzwałd | 0%                   | 0%                        | 4%                       | 1%                      | 0%                     | 28%                         | 0%                         |
|                                                             | na terenie gminy Stawiguda  | 1%                   | 0%                        | 0%                       | 1%                      | 2%                     | 7%                          | 31%                        |
|                                                             | żadne z powyższych          | 5%                   | 3%                        | 9%                       | 2%                      | 0%                     | 10%                         | 9%                         |

Źródło: Opracowanie własne





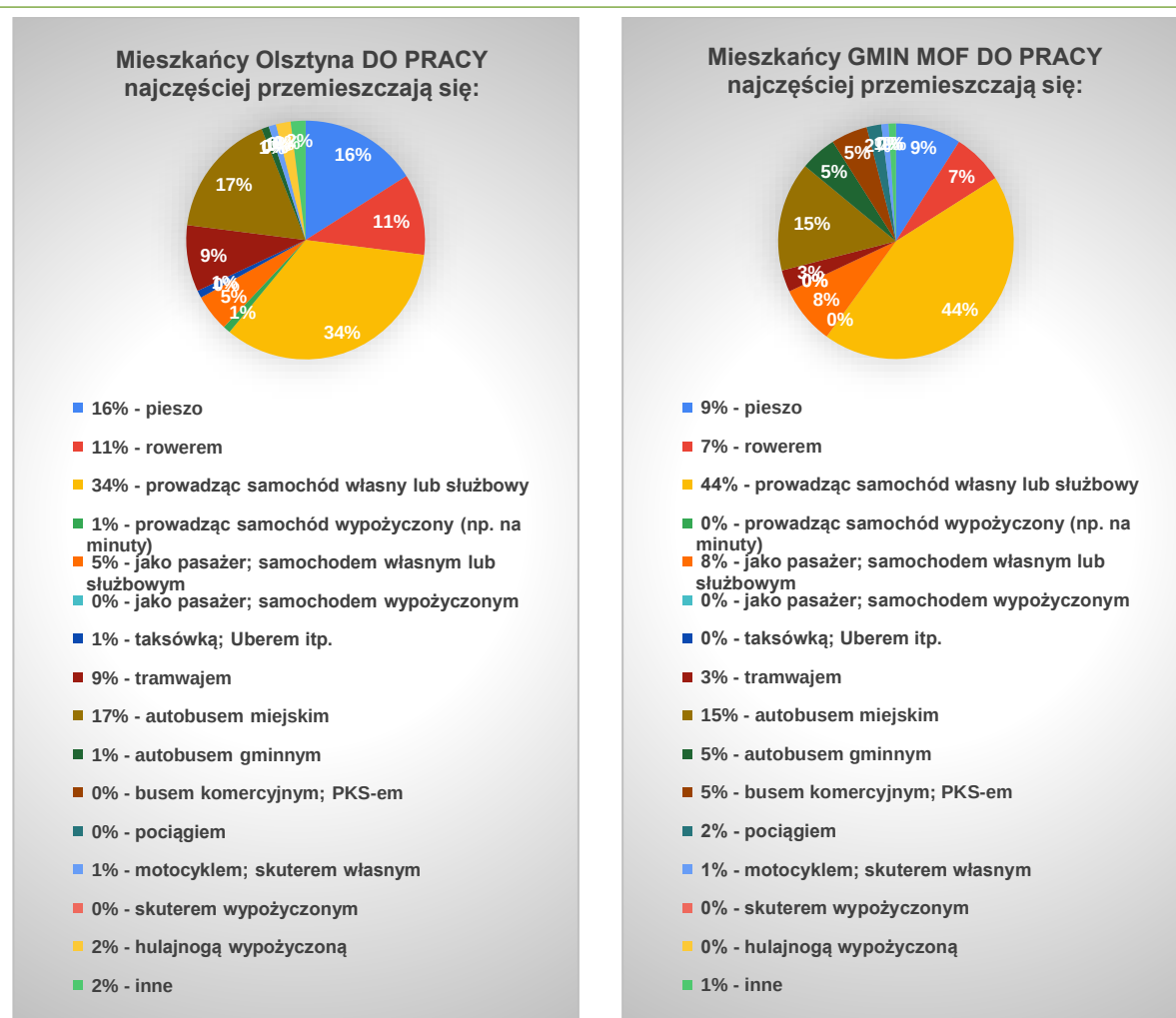
## 2.3 Sposoby realizacji podróży

W dojazdach do pracy po MOF Olsztyna do pracy przeważa transport indywidualny w postaci samochodu – blisko połowa wszystkich podróży do pracy. Transport publiczny odpowiada tylko za niecałą 1/3 podróży.

W Olsztynie 40% podróży odbywa się samochodem, a niecała 1/3 transportem publicznym oraz pieszo i rowerem razem.

W Gminach MOF ponad połowa (52%) mieszkańców przemieszcza się z wykorzystaniem samochodu. Blisko 40% mniej podróży realizowanych jest pieszo i rowerem, a z transportem publicznym podobnie jak w Olsztynie.

Różnice wynikają z różnic długości podróży i doboru do nich środka transportu: krótsze podróże po Olsztynie (niższy udział samochodu i wyższy udział ruchu pieszego i rowerowego), dłuższe po gminach i w dojazdach do Olsztyna (wyższy udział samochodu i transportu publicznego, niższy pieszych i rowerzystów).



**Rys. 2.1 Sposób realizacji podróży do pracy**

Źródło: Opracowanie własne

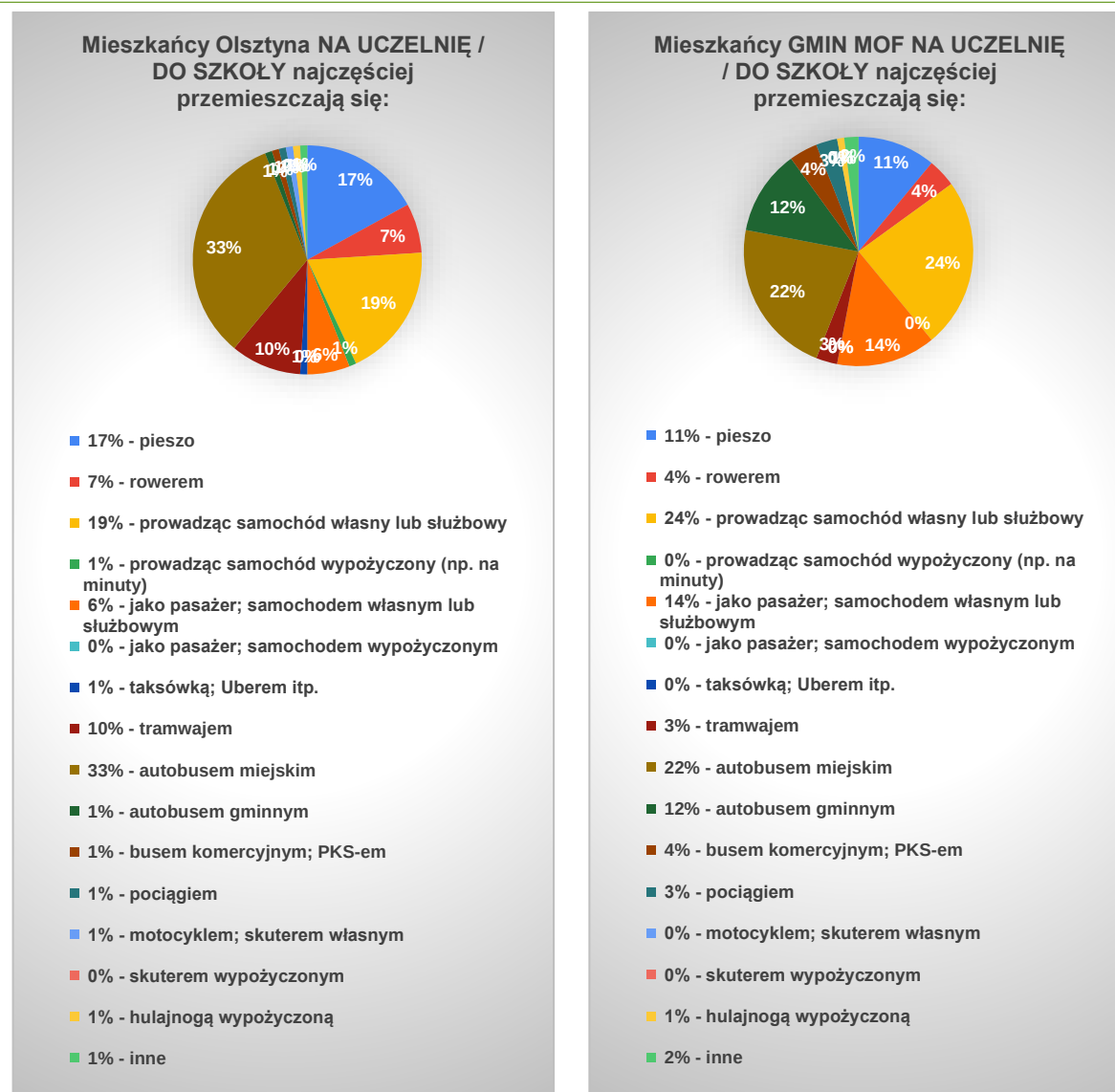




W podróżach mieszkańców MOF Olsztyna związanych z nauką dominuje z kolei transport publiczny – prawie połowa podróży, a tylko 1/3 wykonywana jest samochodami.

Tym samym można wyciągnąć wniosek, że do momentu ukończenia kształcenia, mieszkańcy MOF Olsztyna, z powodu braku posiadania prawa jazdy (z racji młodego wieku), przemieszczają się przeważnie środkami transportu publicznego oraz pieszo i rowerem. Natomiast jako pracujący, część z nich świadomie zmienia środek transportu na samochód, a transport publiczny traktowany jest jako uzupełniający środek transportu.

Mieszkańcy Olsztyna, w porównaniu do mieszkańców Gmin MOF przemieszczają się częściej transportem publicznym, a rzadziej samochodem.



**Rys. 2.2 Sposób realizacji podróży na uczelnię / do szkoły**

Źródło: Opracowanie własne



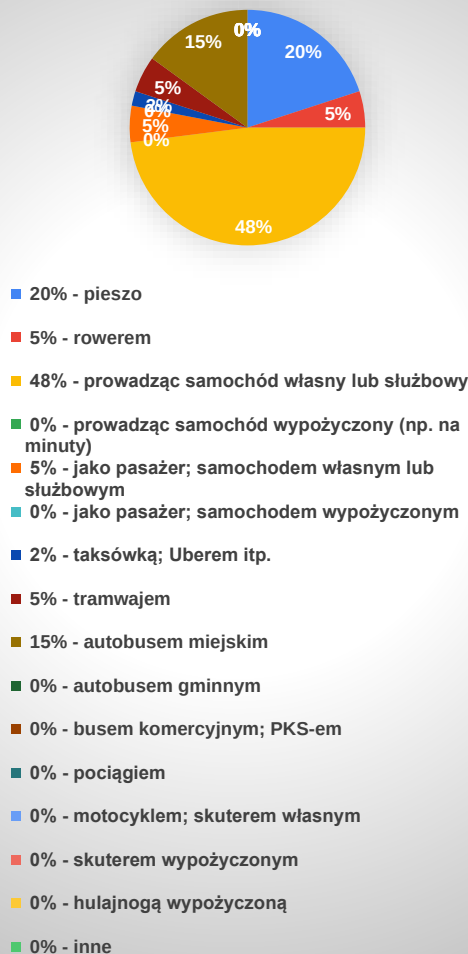
Odwożąc dzieci do żłobka, przedszkola lub szkoły, rodzice najchętniej wybierają samochód osobowy. Blisko o 2/3 mniej podróży odbywa się transportem publicznym, a także pieszo i rowerem. Wysoki udział podróży samochodem może wynikać np. z podwożenia dzieci po drodze do pracy.

Mieszkańcy Gmin MOF częściej korzystają z samochodu (60% podróży) i rzadziej z transportu publicznego (niecała 1/5 podróży) oraz z dojścia pieszo i dojazdu rowerem (1/5 podróży).

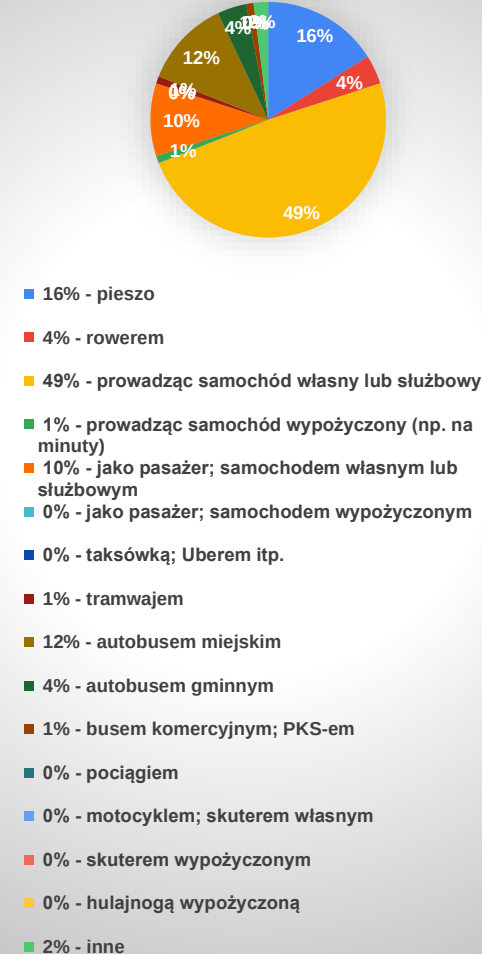
Natomiast mieszkańcy Olsztyna trochę rzadziej poruszają się samochodem (52% podróży), a częściej transportem publicznym (już 1/4 podróży) oraz pieszo i rowerem (25% podróży).

Mniejszy udział samochodów i większy ruch pieszo i rowerowy w Olsztynie wynika z bardziej zwartej tkanki miejskiej, a przez to z konieczności odbywania krótszych podróży, niż w przypadku mieszkańców Gmin MOF.

**Mieszkańcy Olsztyna DO ŻŁOBKA, PRZEDSZKOLA LUB SZKOŁY Z DZIECKIEM najczęściej przemierzają się:**



**Mieszkańcy GMIN MOF DO ŻŁOBKA, PRZEDSZKOLA LUB SZKOŁY Z DZIECKIEM najczęściej przemierzają się:**



**Rys. 2.3 Sposób realizacji podróży do żłobka, przedszkola lub szkoły z dzieckiem**

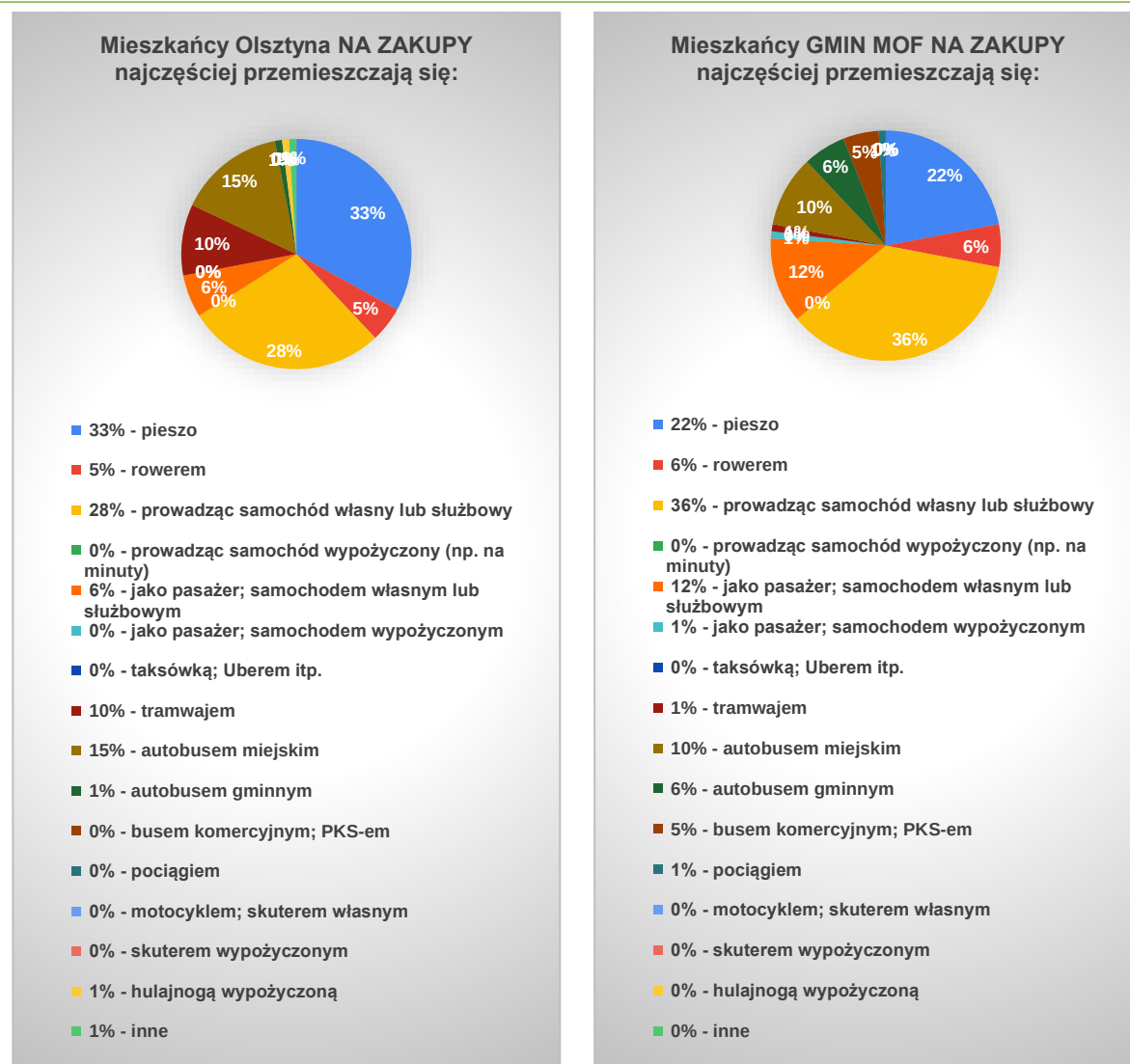
Źródło: Opracowanie własne



W podróżach związanych z zakupami mieszkańcy całego MOF Olsztyna wybierają w tym samym stopniu zarówno samochód, jak i podróże piesze i rowerem (po około 43-44% podróży), a rzadziej transport publiczny (12% podróży). Ruch pieszy i rowerowy wskazywać może na niewielką odległość pomiędzy miejscem zamieszkania, a sklepami, w których na co dzień mieszkańcy MOF Olsztyna robią zakupy.

Mieszkańcy Olsztyna (w porównaniu do mieszkańców Gmin MOF) częściej przemieszczają się na zakupy pieszo i rowerem, rzadziej samochodem oraz na zbliżonym poziomie transportem publicznym (odpowiednio 38%, 34% i 26% podróży).

Natomiast mieszkańcy Gmin MOF (w porównaniu do mieszkańców Olsztyna) wyraźnie częściej korzystają z samochodu (prawie połowa podróży), ale prawie o 1/4 mniej pieszo i rowerem oraz podobnie z transportu publicznego. Widoczny większy udział samochodu oraz mniejszy ruchu pieszego i rowerowego wynika z lokalizacji miejscowości w większych odległościach względem siebie.



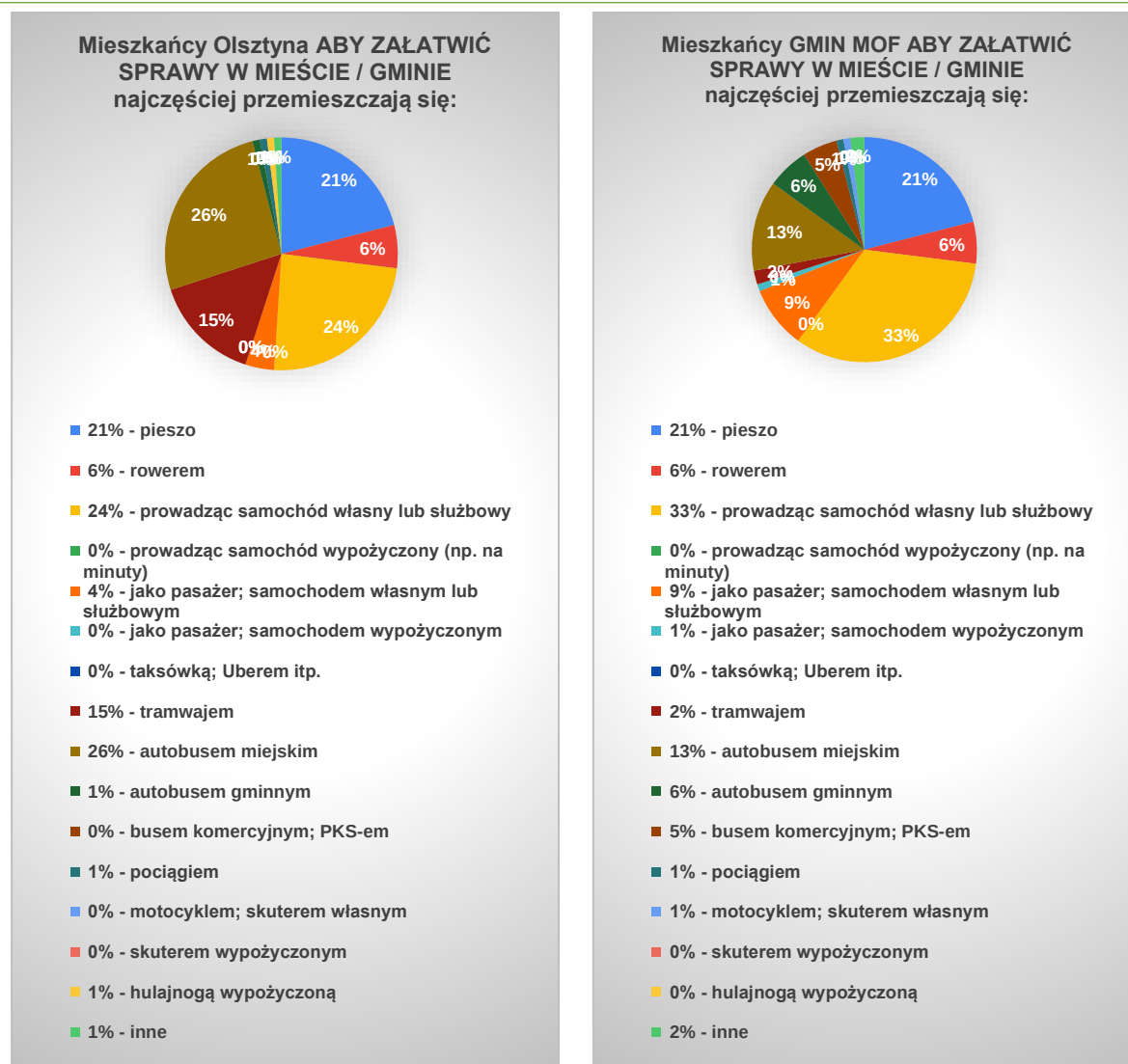
**Rys. 2.4 Sposób realizacji podróży na zakupy**

Źródło: Opracowanie własne



W ramach podróży nieobligatoryjnych (sprawy urzędowe, spotkania rodzinne i towarzyskie, wyjścia do kina, na koncerty itp.) mieszkańcy MOF Olsztyna najchętniej korzystają z trzech form przemieszczania się: samochód (zawsze jako pierwszy wybór), transport publiczny i pieszo. Dojście pieszo jest najbardziej popularne na krótkie odległości.

Mieszkańcy Gmin MOF, mając na uwadze większe odległości do urzędu, blisko połowę podróży odbywają samochodem.



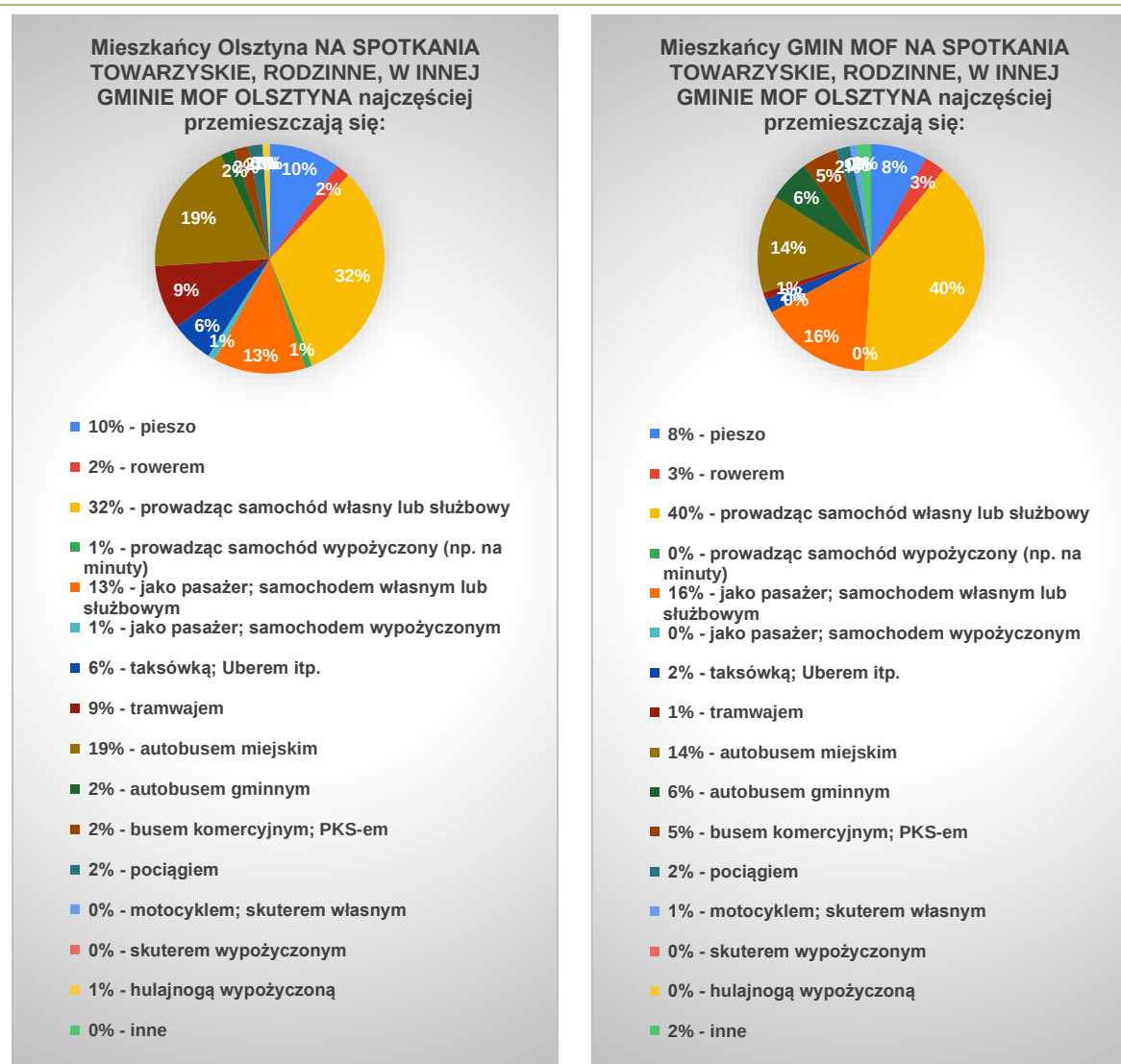
**Rys. 2.5 Sposób realizacji podróży w celu załatwienia spraw na mieście**

Źródło: Opracowanie własne



Podróże związane z załatwianiem spraw urzędowych, podzielone są pomiędzy samochód, transport publiczny i ruch pieszcy prawie po równo – blisko po 1/3 udziału. Wynika to z formuły załatwiania spraw w urzędach najczęściej zgodnie z miejscem zamieszkania, czyli z brakiem wymogu dojeżdżania do innej gminy. Stąd też prawie równy udział wszystkich ww. form przemieszczania się, odpowiednio samochodem, transportem publicznym i na końcu pieszo.

Mieszkańcy Olsztyna, w odróżnieniu od mieszkańców Gmin MOF, częściej przemieszczają się pieszo, taksówką i transportem publicznym, ale rzadziej samochodem i rowerem.



**Rys. 2.6 Sposób realizacji podróży na spotkania np. rodzinne**

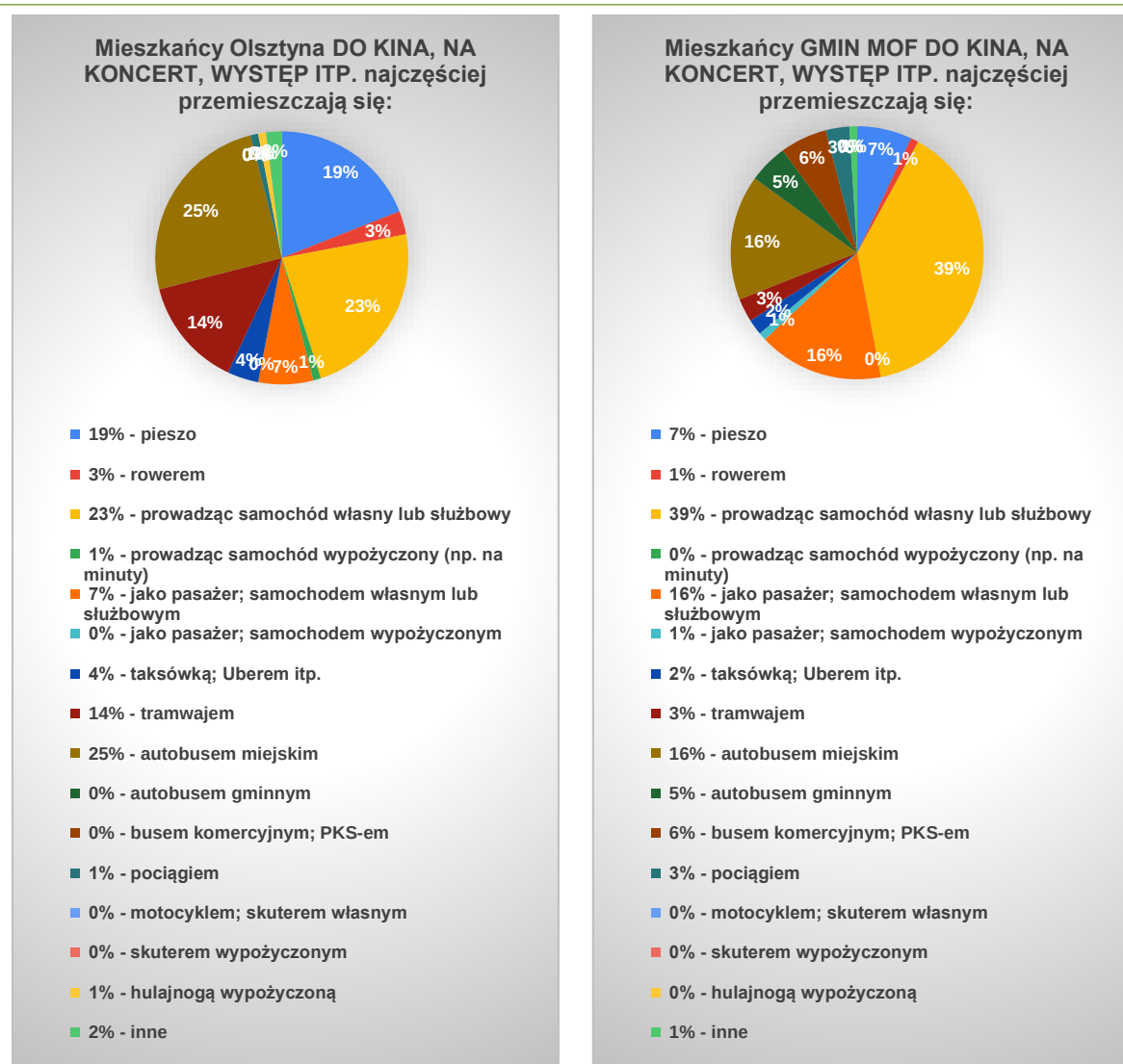
Źródło: Opracowanie własne



Natomiast wyraźnie większy udział transportu indywidualnego – samochodu w pozostałych podróżach (połowa podróży), wynika najczęściej z konieczności dojazdu do innej gminy, innej miejscowości w gminie, czy też do innej części miasta oraz dowolnym, nieograniczonym czasowo pobytem. Transport publiczny odpowiada w każdej grupie podróży za około 1/3 przejazdów, w tym najbardziej popularny jest w przypadku wydarzeń kulturalnych, a najmniej przy spotkaniach.

Olsztynianie w odróżnieniu od mieszkańców Gmin MOF, częściej przemierzają się pieszo, rowerem i transportem publicznym oraz rzadziej samochodem.

Największe różnice widoczne są w ruchu pieszym i rowerowym (blisko 2/3 podróży więcej) oraz w przemieszczaniu się samochodem (1/3 podróży w Olsztynie względem 2/3 w Gminach MOF).



**Rys. 2.7 Sposób realizacji podróży na imprezy**

Źródło: Opracowanie własne



## Powody wyboru sposobu przemieszczania się







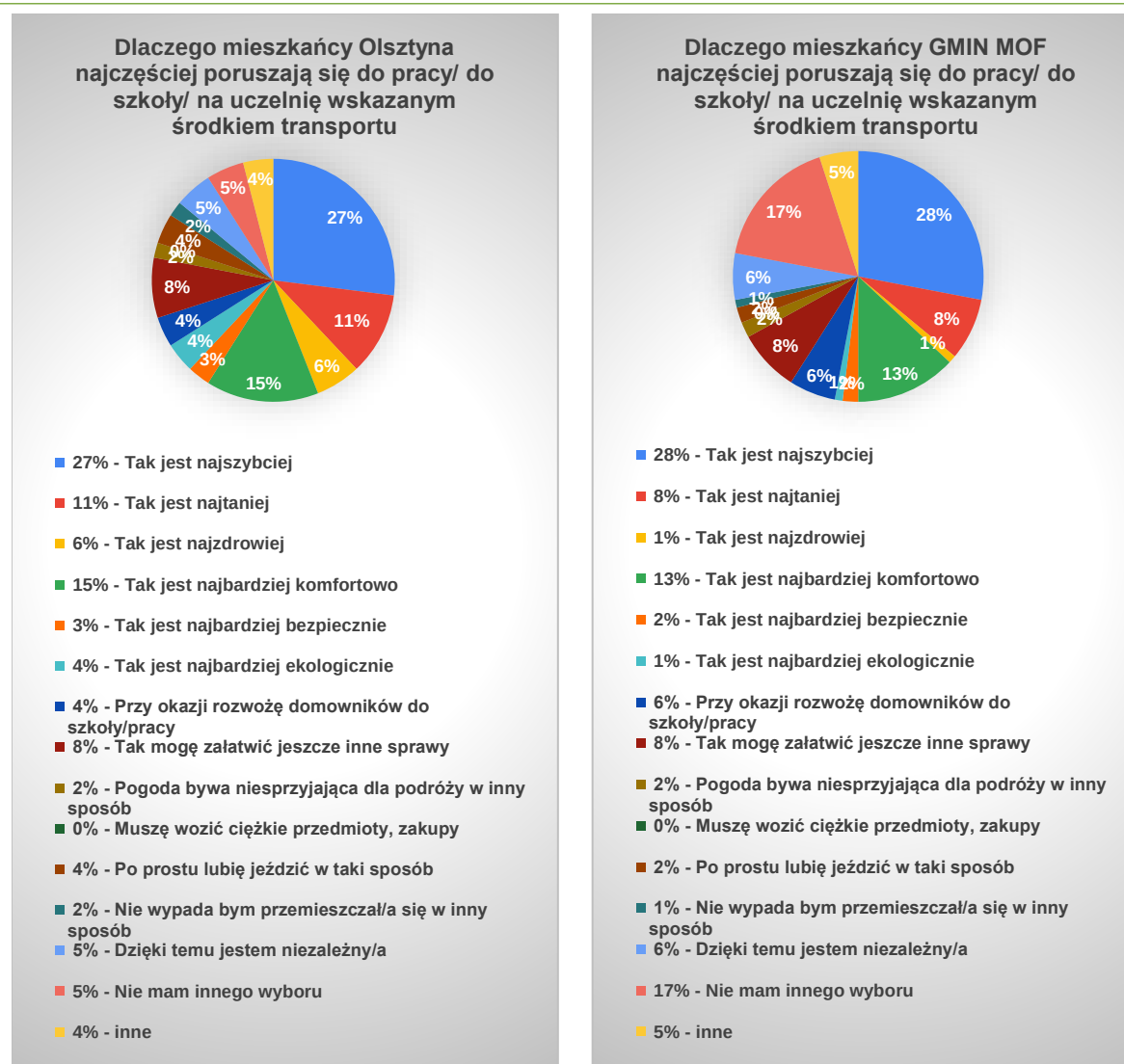
Podstawowym czynnikiem wyboru danego środka transportu (sposobu przemieszczania się) w podróżach obligatoryjnych, jest długość i czas podróży. Aż 81% mieszkańców MOF Olsztyna wybiera dany środek transportu w dojeździe do pracy, szkoły lub na uczelnię, przede wszystkim ze względu na jego dostępność, czas dotarcia do celu, koszt i komfort podróży, a także powiązanie z możliwością jednoczesnego załatwienia innych spraw.

Mniej istotnymi powodami przy wyborze środka transportu są względy bezpieczeństwa, ekologii, zdrowia i pozostałe wymienione na poniższym rysunku.

Wybory te wyraźnie wskazują, że w przypadku podróży obligatoryjnych najważniejsze jest gwarantowane szybkie i sprawne dotarcie do celu, a nie wpływ realizowanej podróży na środowisko naturalne i antropogeniczne, czy też poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wpływ na zdrowie mieszkańca MOF Olsztyna.

Istotna jest wysoka pozycja jednego z elementów, jakim jest brak innego wyboru środka transportu (aż 12% udział), co może wskazywać zarówno na brak własnego lub właściwego środka transportu, ale także na niewystarczającą lub niedostateczną ofertę transportu publicznego.

Porównując powody sposobu przemieszczania się mieszkańców Olsztyna i mieszkańców Gmin MOF, można wskazać na wyraźnie większy brak możliwości innego wyboru, a także mniejszy wpływ aspektów ekologicznych i kosztów podróży w gminach.



**Rys. 3.1 Powody wyboru sposobu przemieszczania się**

Źródło: Opracowanie własne

# Oczekiwane przez mieszkańców MOF Olsztyna sposoby przemieszczania się

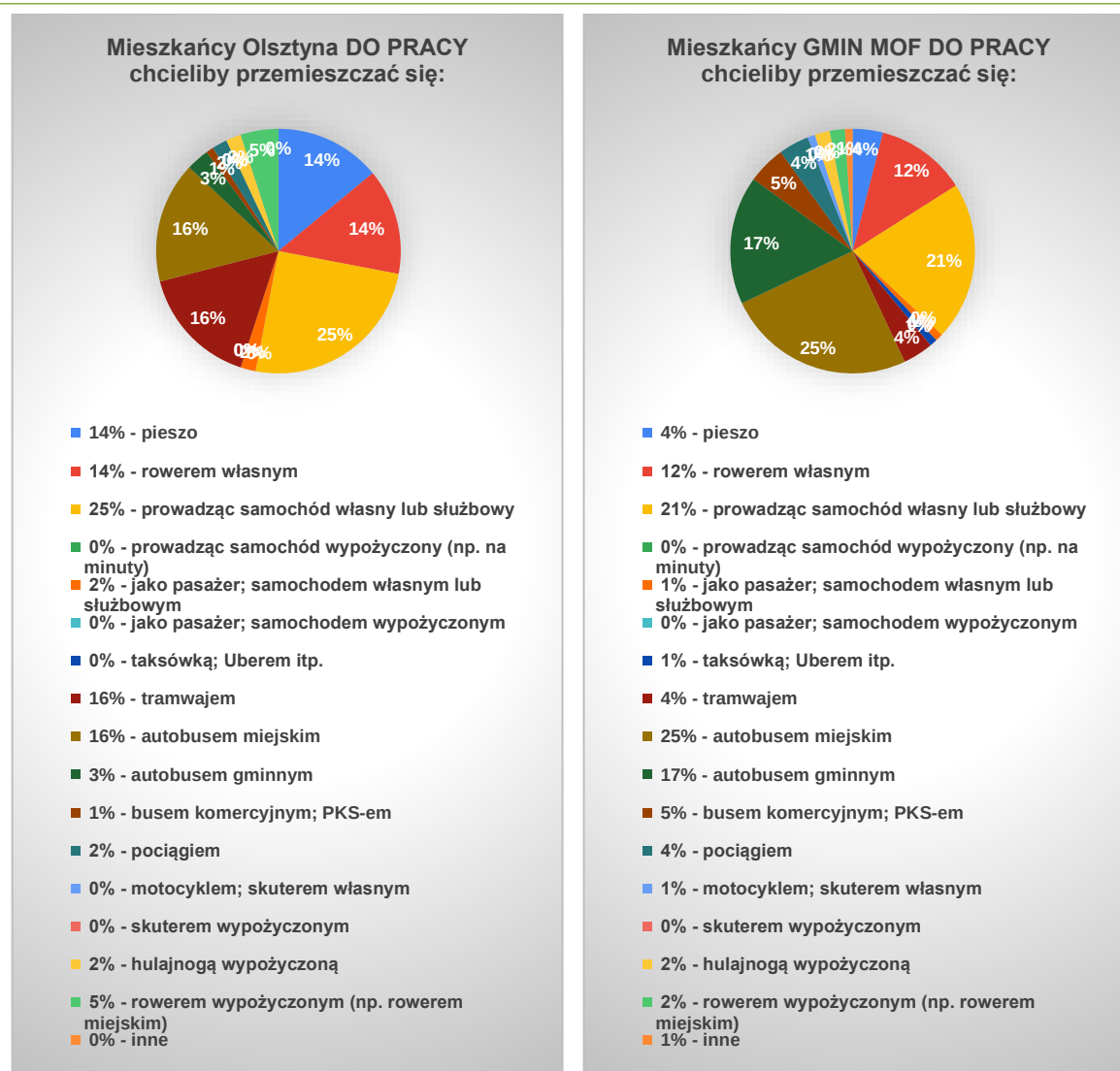




Część osób, które obecnie wykorzystują samochód wolałyby podróżować komunikacją miejską. Pomimo, że w dojazdach do pracy na pierwszym miejscu oczekiwany jest dojazd samochodem, to trzeba dostrzec, że dwukrotnie więcej podróży niż obecnie mogłoby być realizowanych transportem publicznym, gdyby spełniałby on oczekiwania mieszkańców. Pieszo i rowerem (łącznie) chciałoby się przemieszczać prawie tyle samo osób co samochodem. Powyższe oznacza, że mieszkańcy MOF Olsztyna poniekąd są przymuszeni do korzystania z samochodu, gdyż inne sposoby przemieszczania się, niewystarczająco spełniają ich potrzeby.

Mieszkańcy Olsztyna wyraźnie bardziej chcieliby się przemieszczać do pracy pieszo oraz tramwajem, a także częściej rowerem wypożyczonym, co wskazuje na potencjał zawieszanej usługi roweru miejskiego.

Natomiast mieszkańcy Gmin MOF wskazują na większe oczekiwania względem korzystania z komunikacji autobusowej, w tym gminnej. Rzadziej chcieliby oni chodzić pieszo.



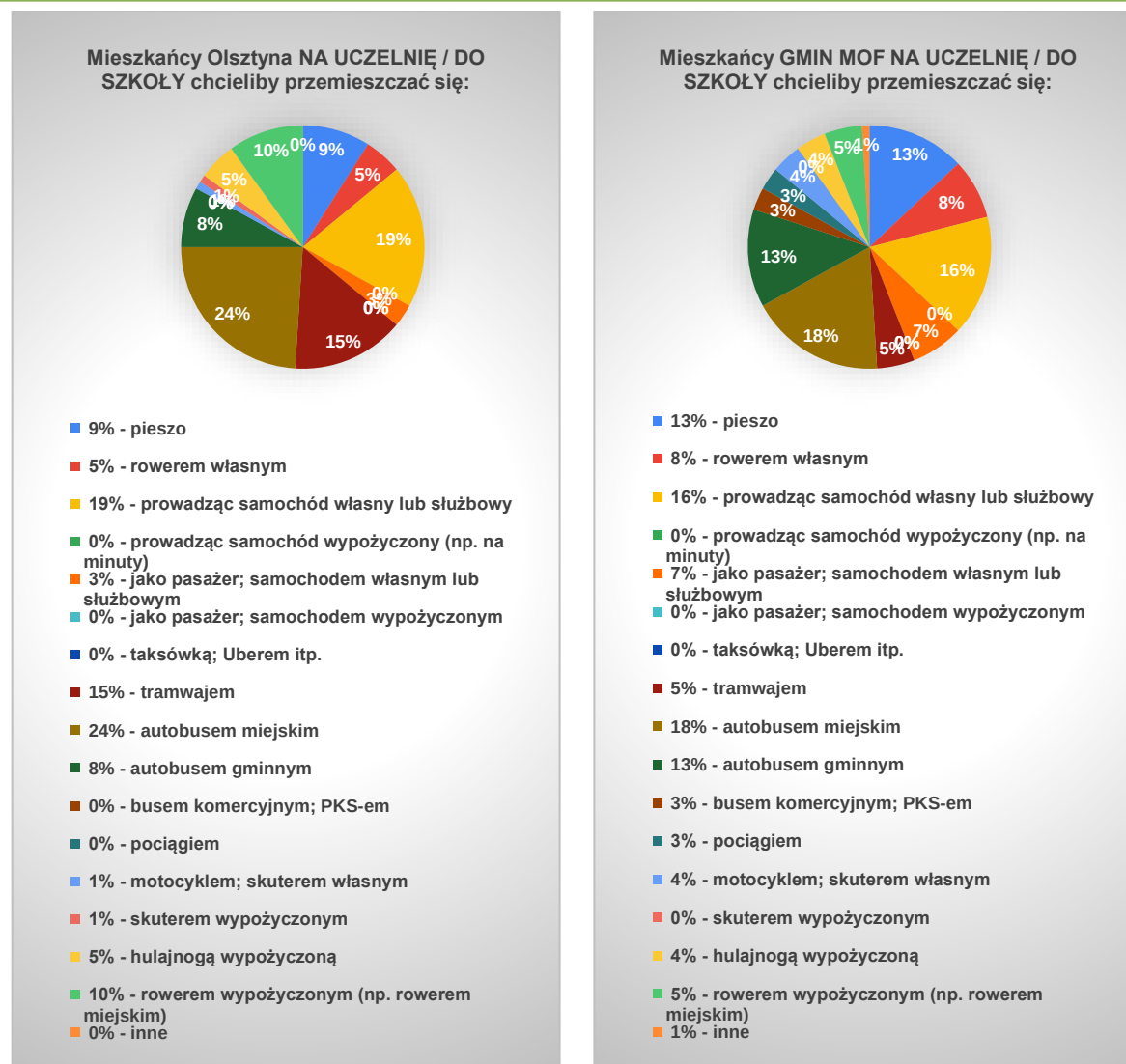
Rys. 4.1 Oczekiwany sposób podróżowania do pracy

Źródło: Opracowanie własne



W podróży związanych z nauką, mieszkańcy Olsztyna najbardziej preferują dojazd komunikacją miejską (prawie 40%). Własnym samochodem chciałoby dojeżdżać 19% Olsztynian. Co dziesiąty deklaruje chęć korzystania z roweru miejskiego.

Natomiast mieszkańcy Gmin MOF podróżują pieszo i rowerem oraz samochodem, a w ramach transportu publicznego komunikację miejską i gminną oraz komercyjną. Tylko oni wskazują na dojazd pociągiem.

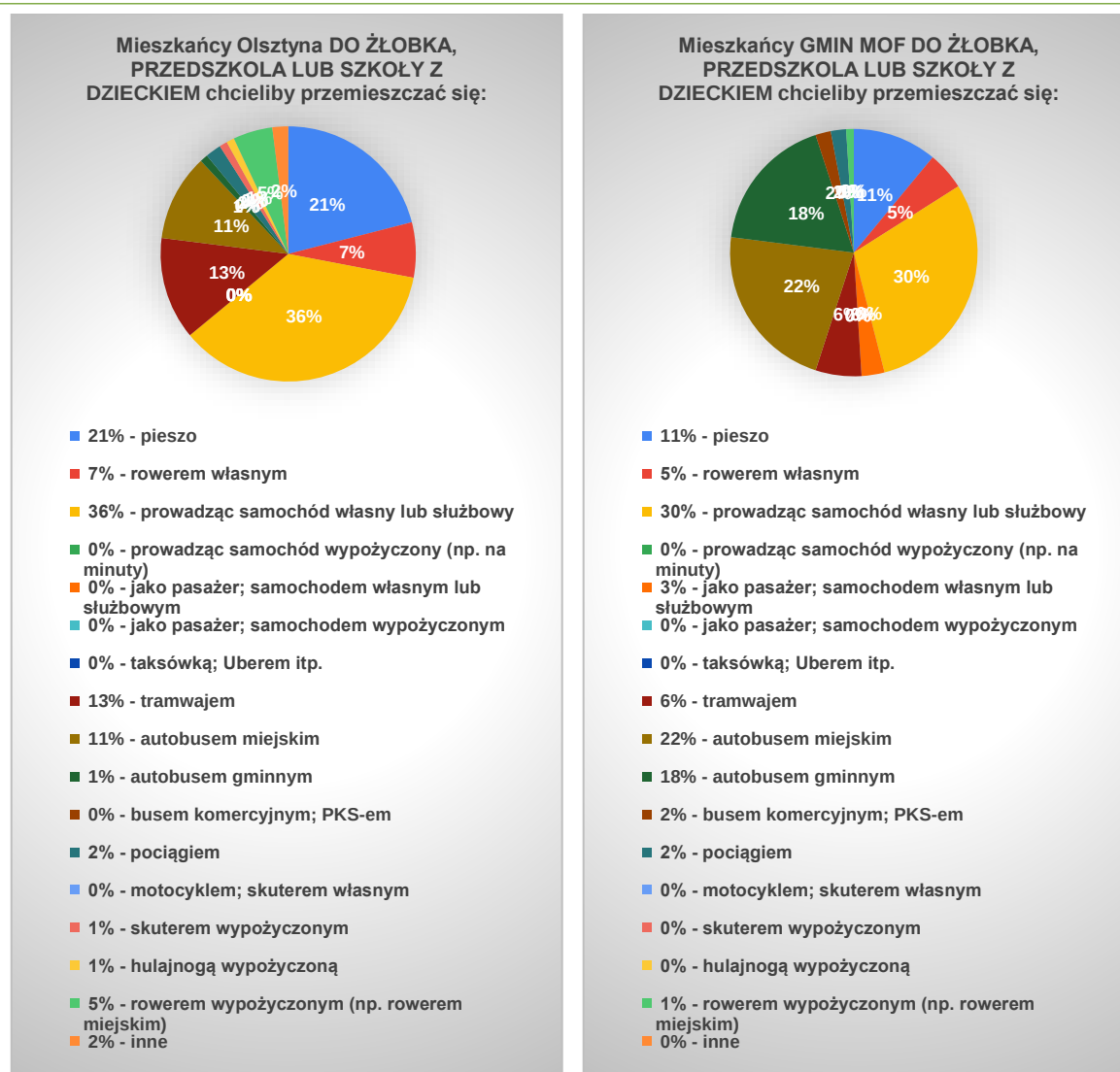


**Rys. 4.2 Oczekiwany sposób podróżowania na uczelnię / do szkoły**

Źródło: Opracowanie własne



W podróży do żłobka, przedszkola lub szkoły z dzieckiem, na drugim miejscu jest autobus miejski w Olsztynie, na dopiero na kolejnych dojście piesze i rowerem. Ta kolejność wyboru zapewne wynika z potrzeby niezawodności i szybkości realizacji tego typu podróży w godzinach porannych, spiesząc się do pracy.



**Rys. 4.3 Oczekiwany sposób podróżowania z dzieckiem do żłobka, przedszkola lub szkoły**

Źródło: Opracowanie własne

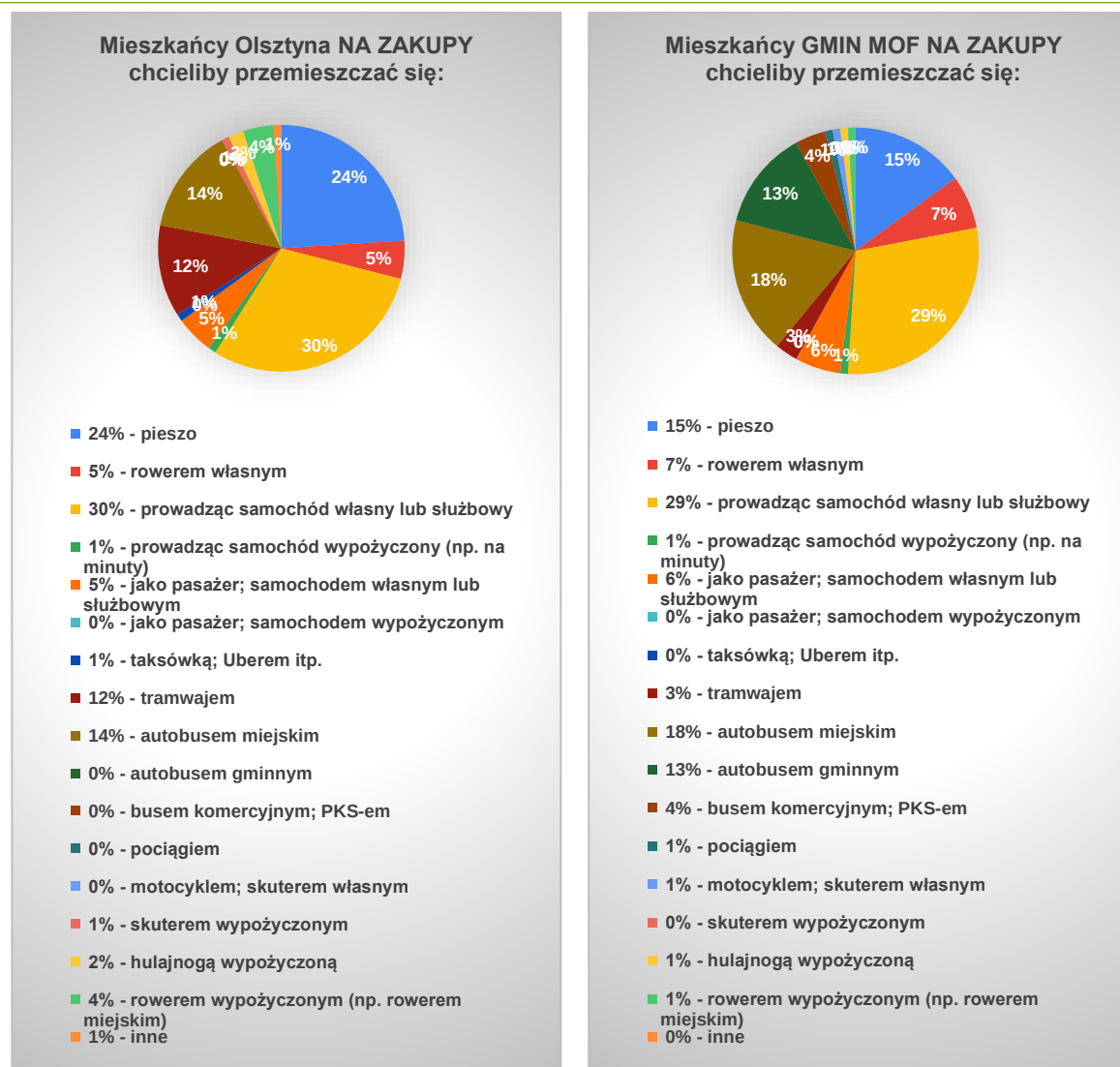




W podróżach związanych z zakupami oczekiwany jest prawie równy udział samochodu, transportu publicznego oraz ruchu pieszego z rowerowym, wynoszący dla dwóch pierwszych 1/3 podróży, a dla pieszych i rowerzystów niespełna 1/3.

Ruch pieszego preferowany jest bardziej przez Olsztynian, a ruch rowerowy i autobusowy transport publiczny przez mieszkańców Gmin MOF.

Podróże związane z zakupami czy odprowadzaniem dzieci do placówek edukacyjnych mieszkańcy MOF Olsztyna wolą wykonywać własnym samochodem.



**Rys. 4.4 Oczekiwany sposób podróżowania na zakupy**

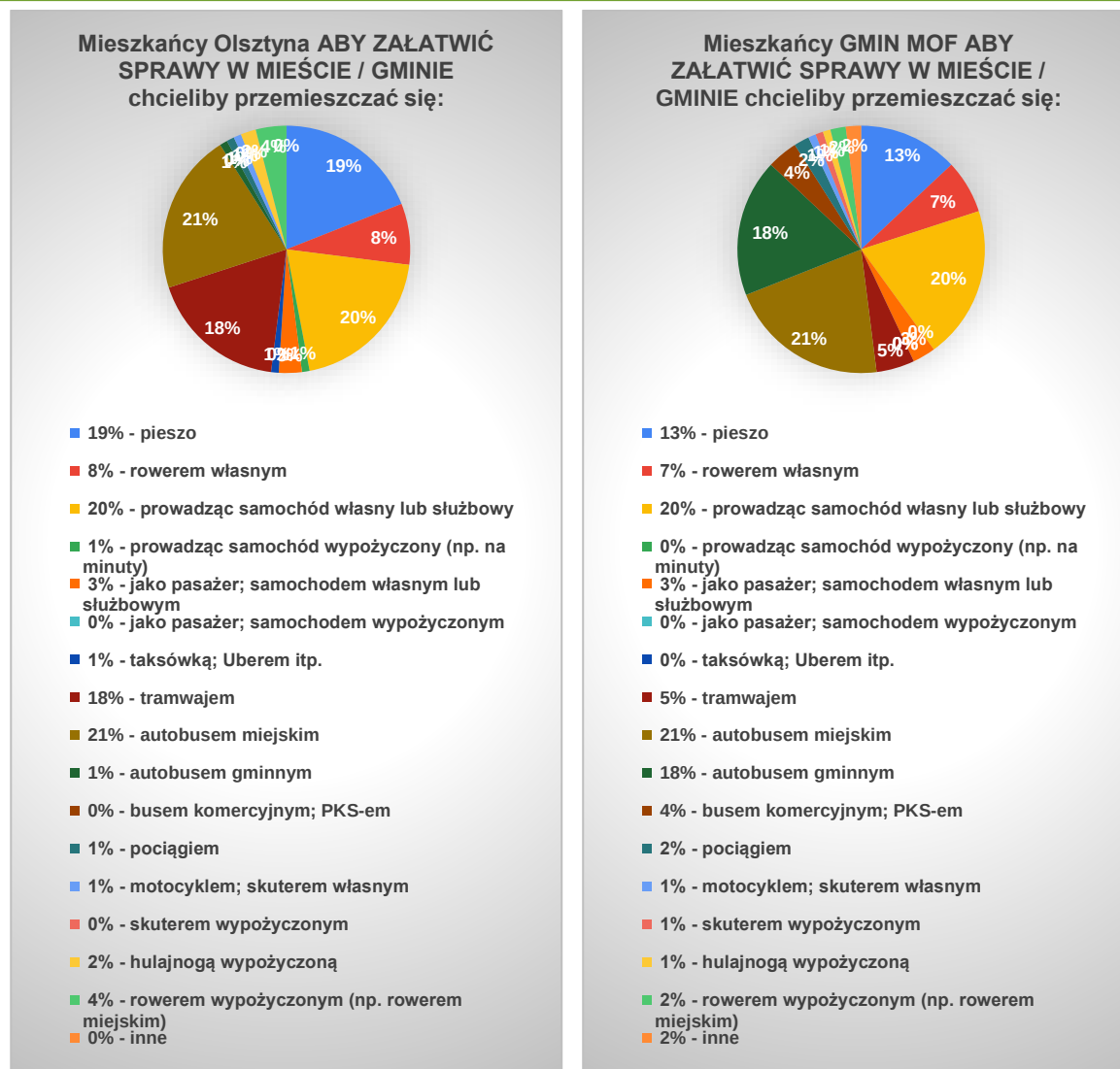
Źródło: Opracowanie własne





W ramach podróży związanych z załatwianiem spraw urzędowych, spotkań rodzinnych i towarzyskich oraz wydarzeń kulturalnych, mieszkańcy MOF Olsztyna oczekują blisko dwukrotnego wzrostu udziału transportu publicznego w stosunku do samochodu.

Udział ruchu pieszego mniej więcej na poziomie udziału samochodów oczekiwany jest tylko w podróżach związanych z urzędami, natomiast w pozostałych traktowany jest on w ramach podróży lokalnych i jest niższy od samochodowego. Jako uzupełniający środek transportu wymieniane są pojazdy systemów współdzielonych (najczęściej rowerem i hulajnogą, rzadziej car-sharing). Oczekiwane podróże związane z urzędami pokazują, że mieszkańcy MOF Olsztyna nie chcą tracić czasu na szukanie miejsc parkingowych i opłacać za postój samochodu i wolą dojechać autobusem (lub tramwajem), a w mniejszym stopniu dojść pieszo czy dojeżdżać rowerem, Mieszkańcy MOF Olsztyna oczekują także możliwości korzystania z usług roweru miejskiego.

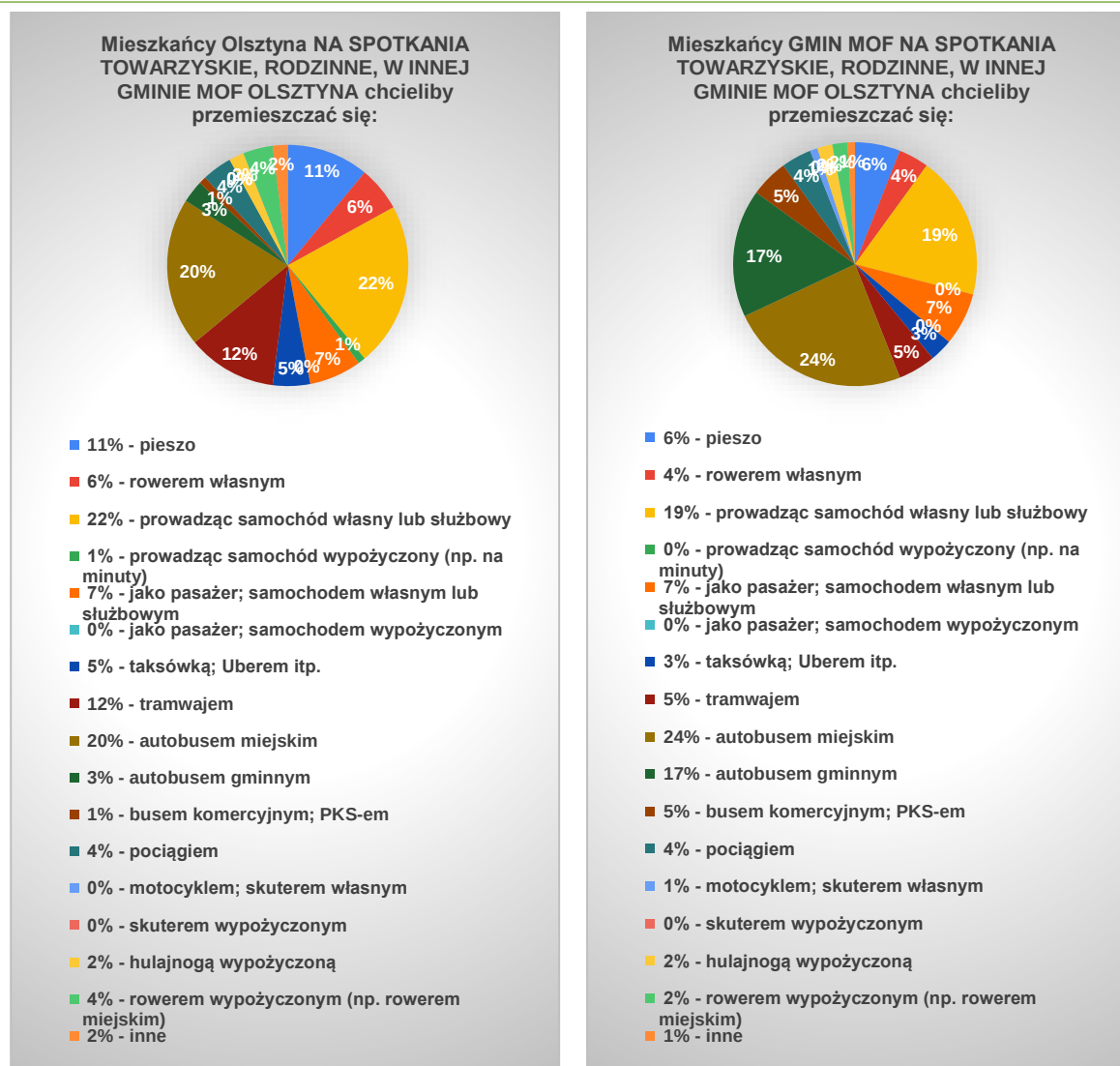


**Rys. 4.5 Oczekiwany sposób realizacji podróży w celu załatwiania spraw na mieście**

Źródło: Opracowanie własne

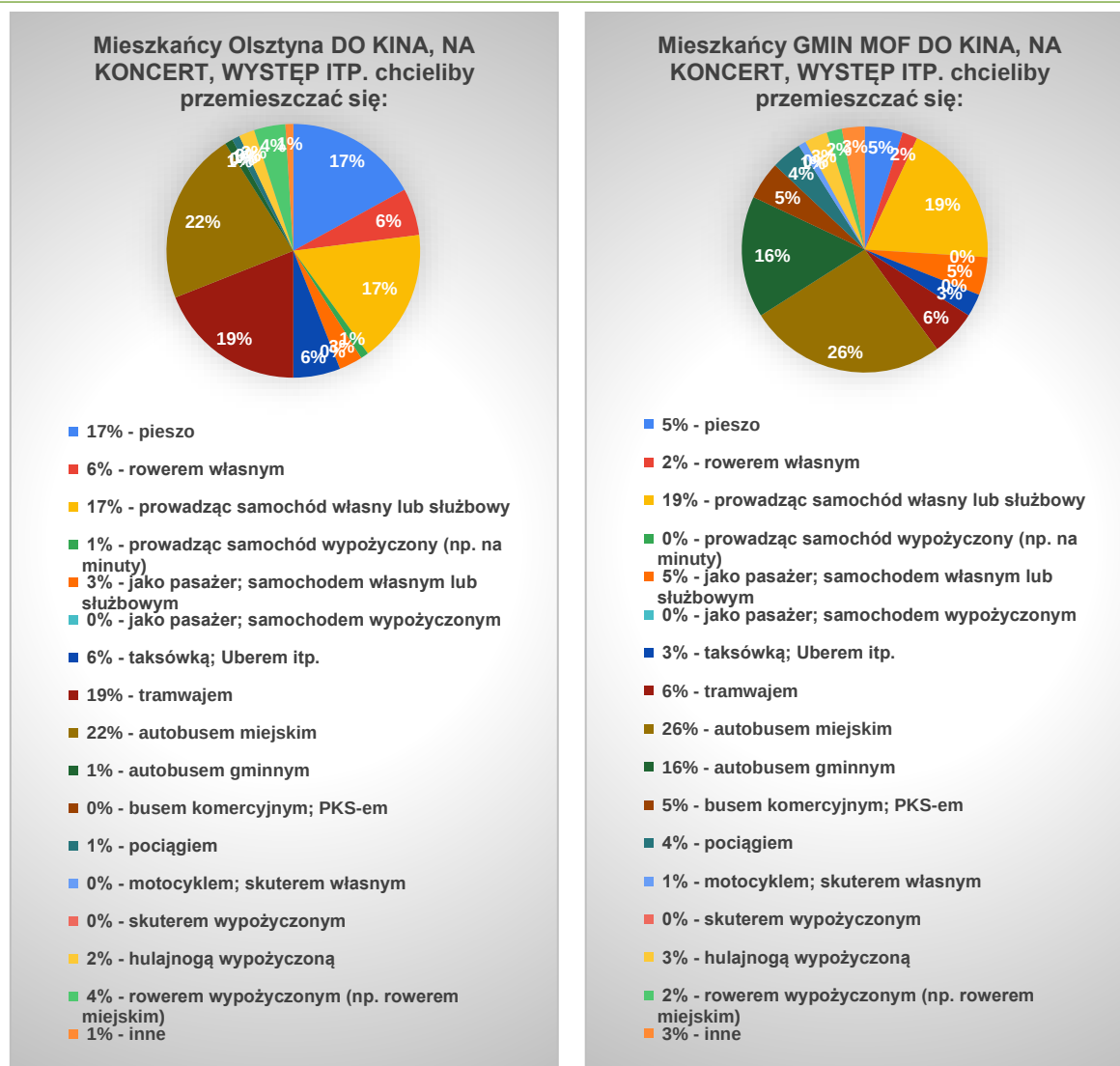


Reasumując im bardziej przemieszczanie się ma charakter mniej obligatoryjny, tym rzadziej jako forma transportu wskazywany jest samochód, a częściej transport publiczny. Ruch pieszy i rowerowy preferowany jest przede wszystkim na krótkie odległości, szczególnie w najbliższym otoczeniu względem zamieszkania.



**Rys. 4.6 Oczekiwany sposób realizacji podróży na spotkania**

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 4.7 Oczekiwany sposób realizacji podróży na imprezy

Źródło: Opracowanie własne

## Powody chęci zmiany sposobu przemieszczania się





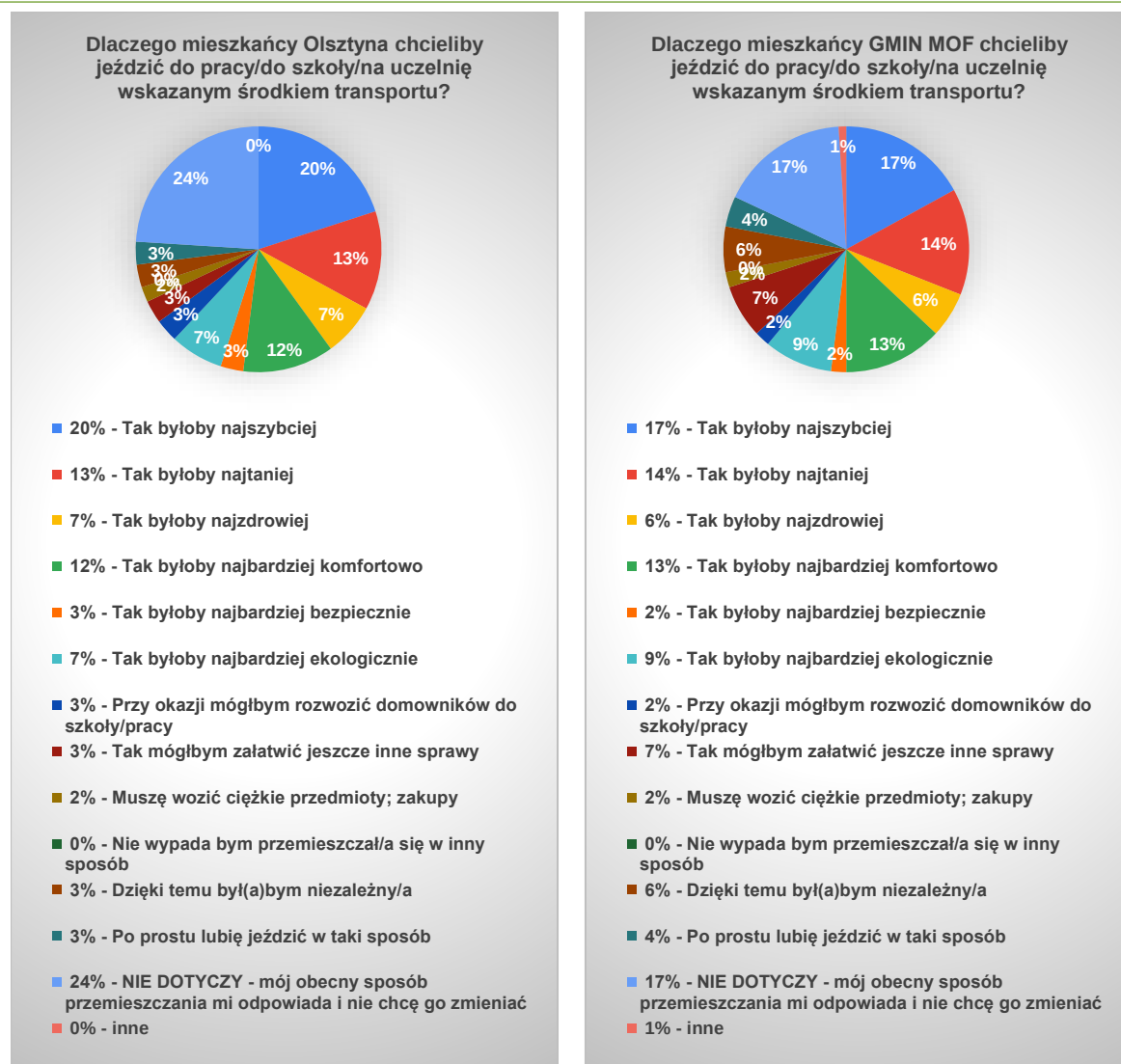


Prócz wskazania czym mieszkańcy MOF Olsztyna chcieliby się przemieszczać do pracy, szkoły (vide poprzedni rozdział), podali oni także powody swoich preferencji.

Dla 86% odbywających podróże obligatoryjne najistotniejsza jest szybkość, komfort i koszt podróży. W odróżnieniu od obecnie wykonywanych podróży, ważnym elementem stały się aspekty związane z ekologią i zdrowiem, a także ze wzrostem wyboru podróży i jej kosztami. Tylko dla 1/10 mieszkańców MOF Olsztyna obecna forma i sposób przemieszczania są na tyle wygodna, że nie widzą oni potrzeby, ani konieczności jakiegokolwiek zmiany w tym zakresie, co świadczyć może, że obecny system transportu w MOF Olsztyna spełnia ich wszelkie oczekiwania i wymogi, lub rzadko korzystają oni z podróży obligatoryjnych.

Dlatego też oferta transportu publicznego w postaci linii obsługujących każdą miejscowość Gmin MOF, zapewnienie dojazdów do siedzib gmin oraz do Olsztyna komfortowym i ekologicznym taborem, ze zintegrowanym biletom, może zwiększyć jego udział w podróżach w MOF Olsztyna.

Jednocześnie mieszkańcy MOF Olsztyna zwracają uwagę na wzrost funkcjonalności transportu, w tym także transportu



**Rys. 5.1 Powody chęci zmiany sposobu przemieszczania się**

Źródło: Opracowanie własne





publicznego, żeby zmniejszyła się potrzeba jednoczesnego wspólnego podwożenia domowników – każdy z nich powinien mieć zapewnioną możliwość samodzielnego dotarcia do celu podróży.

Mieszkańcy Olsztyna przykładają większą wagę do krótszego czasu przejazdu, a 1/5 uważa że ich obecne sposoby przemieszczają się na tyle

dla nich satysfakcjonujące, że nie chcą tego zmieniać. Jako najmniej istotne wskazują bezpieczeństwo i niezależność przemieszczania się oraz załatwianie innych spraw po drodze, czy też rozwożenie domowników.

Natomiast mieszkańcy Gmin MOF istotną wagę przykładają do aspektów ekologicznych oraz do załatwiania przy okazji innych swoich spraw i

niezależność w codziennym przemieszczaniu się po MOF Olsztyna. Najmniej istotne są dla nich aspekty bezpieczeństwa i rozwożenie domowników.

## Przyczyny uniemożliwiające podróżowanie w oczekiwany sposób



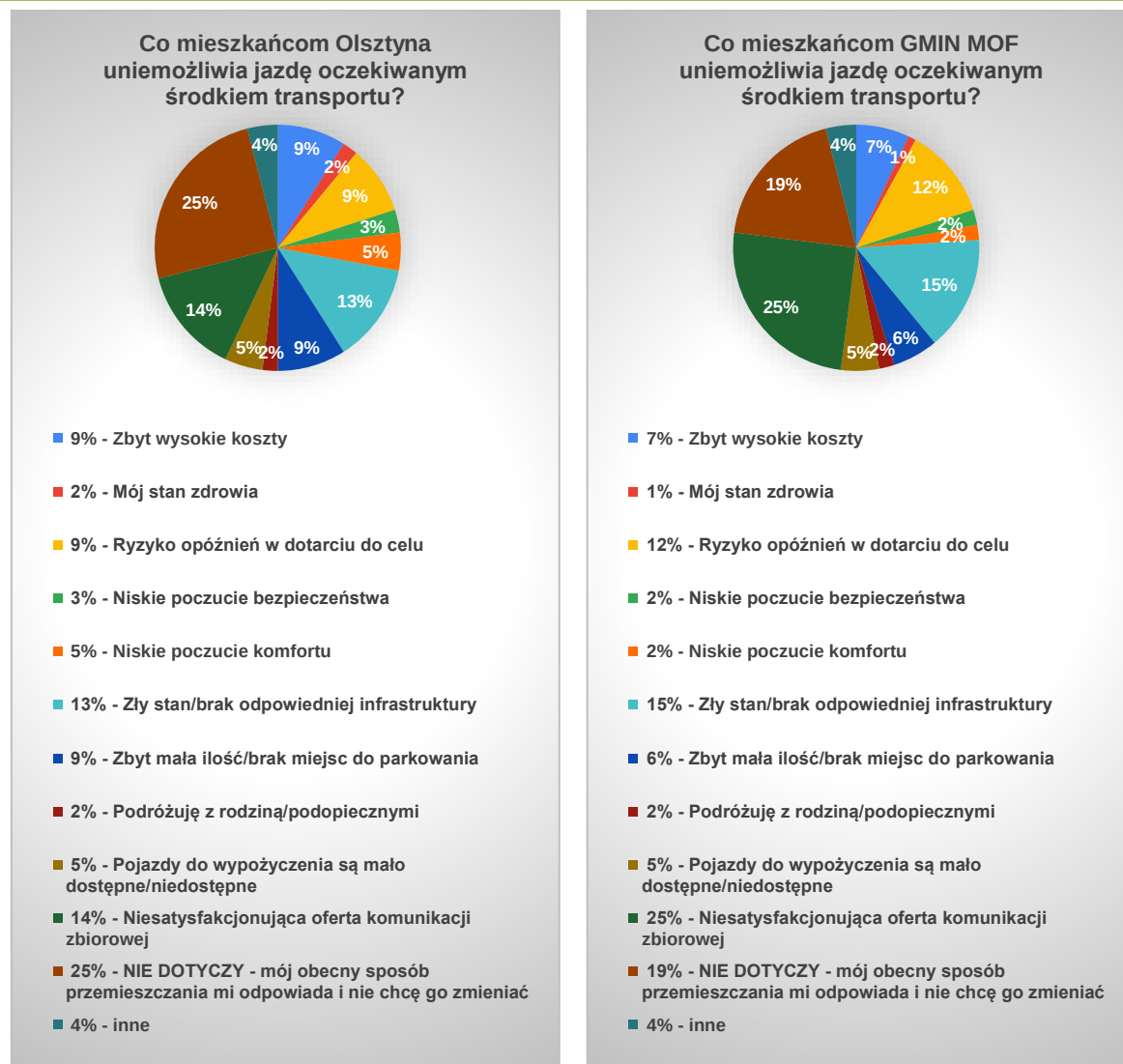


Czynnikami, które powodują, że transport publiczny nie jest obecnie wybierany jako główny środek przemieszczania się po MOF Olsztyna, są przede wszystkim te, które wynikają z niedostatecznej oferty (połączenia, częstotliwość), stanu infrastruktury drogowej i przystankowej oraz braku gwarancji dotarcia do celu podróży zgodnie z rozkładem jazdy. Istotny jest także brak integracji taryfowo-biletowej, co ma wpływ na wzrost kosztów podróży poprzez konieczność zakupu dwóch biletów w dojazdach np. z Gmin MOF do Olsztyna.

Natomiast w przypadku transportu indywidualnego (samochody), barierą jest za mała podaż miejsc parkingowych, co przejawia się nie tylko z problemem związanym z szukaniem wolnego miejsca, ale także nieuprawnionym zajmowaniem przestrzeni pieszej (chodników) oraz terenów zielonych (np. trawniki), przez parkujące samochody.

Najmniej istotnymi problemami w przemieszczaniu się po MOF Olsztyna są: komfort i bezpieczeństwo, z czego wynika, że obecnie dostępne środki przemieszczania się, oferują ich wysoki stan.

Mało popularne są jeszcze pojazdy systemów współdzielonych, ponieważ mieszkańcy MOF Olsztyna nie zgłaszają istotnych problemów co do ich dostępności. Świadczyć to może o tym, że



**Rys. 6.1 Powody uniemożliwiające przemieszczanie się w oczekiwany sposób**

Źródło: Opracowanie własne



nie są one na tyle popularne, żeby ich obecna liczba pojazdów stanowiła problem w ich podaży.

Aż 1/5 mieszkańców MOF Olsztyna nie zgłasza problemów związanych z poruszaniem się po MOF Olsztyna. Ich oczekiwania co do transportu indywidualnego, jak i transportu publicznego, ruchu pieszego i rowerowego, są wystarczające do realizowanych przez nich podróży, albo wykonują oni podróże sporadycznie.

Mieszkańcy Olsztyna jako istotne bariery wskazują nieatrakcyjną dla nich ofertę komunikacji zbiorowej, koszty podróży, niepewność gwarancji dotarcia do celu podróży, niedostateczny stan lub brak infrastruktury.

Dla mieszkańców Gmin MOF najważniejsze jest dotarcie do celu podróży zgodnie z rozkładem jazdy oraz wyraźna poprawa oferty komunikacji zbiorowej, a najmniej istotne są komfort podróży (obecny jest wystarczający) i bezpieczeństwo (obecnie jest zapewniane).

Dla 1/4 olsztynian i 1/5 mieszkańców Gmin MOF obecne warunki przemieszczania się są odpowiednie do ich oczekiwań. Wspólne oczekiwania dotyczą m.in. problemów ze znalezieniem wolnego miejsca postojowego oraz małej dostępności do pojazdów współdzielonych.



## Oczekiwane działania usprawniające przemieszczanie się po MOF Olsztyna







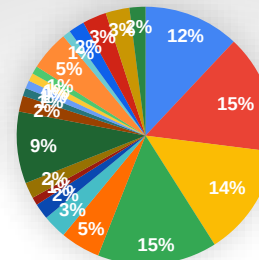
Pomimo budowy i przebudów dróg i obwodnic, rozwijającego się transportu publicznego, kolejnych dróg rowerowych i ciągów pieszych, mieszkańcy MOF Olsztyna oczekują dalszej poprawy jakości systemu transportowego w MOF Olsztyna, który zwiększyłby w zdecydowany sposób jakość przemieszczania się po nim, zarówno transportem indywidualnym, jak i publicznym.

Największy nacisk mieszkańcy kładą na konieczność dalszego rozwoju infrastruktury transportowej (odpowiednio dla transportu publicznego, dla ruchu rowerowego, samochodowego i pieszego), zwiększania oferty przewozowej oraz wdrożenia i rozwoju podróży w systemie P+R. W mniejszym stopniu oczekiwania dotyczą ponownego uruchomienia ORM<sup>1</sup>, infrastrukturalnego priorytetu dla autobusów i tramwajów oraz rozwoju systemów transportu współdzielonego.

Najistotniejsze dla zwiększania udziału transportu publicznego w podróżach w MOF Olsztyna są obecnie infrastruktura i większa liczba kursów, czyli zwiększenie oraz uatrakcyjnienie oferty przewozowej.

1 ORM – Olsztyński Rower Miejski, miejska wypożyczalnia rowerów.

Jakie działania, w opinii mieszkańców Olsztyna, pomogłyby w poprawie jakości przemieszczania się mieszkańców po aglomeracji olsztyńskiej?



- 12% - Rozwój infrastruktury dla ruchu pieszych
- 15% - Rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego
- 14% - Rozwój infrastruktury dla ruchu samochodowego
- 15% - Rozwój infrastruktury dla ruchu komunikacji miejskiej
- 5% - Rozwój infrastruktury dla ruchu komunikacji gminnej / międzygminnej MOF Olsztyna
- 3% - Rozwój infrastruktury dla pociągów
- 2% - Wydzielanie torowisk i bus pasów dla komunikacji miejskiej
- 1% - Udostępnianie bus pasów dla taksówek; wypożyczonych pojazdów miejskich
- 2% - Rozwój systemu Parkuj i Jedź na wlotach do Olsztyna
- 9% - Zwiększanie częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej
- 2% - Zwiększanie częstotliwości kursowania komunikacji gminnej / międzygminnej MOF Olsztyna
- 1% - Zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów
- 1% - Wymiana taboru komunikacji miejskiej
- 0% - Wymiana taboru komunikacji gminnej / międzygminnej MOF Olsztyna
- 1% - Rozwój wypożyczalni samochodów
- 1% - Rozwój systemu taksówek i przejazdów umawianych (np. Uber; koleżeńskie wspólne podróże raz moim; raz
- 5% - Uruchomienie wypożyczalni roweru miejskiego w Olsztynie
- 1% - Rozwój wypożyczalni skuterów
- 2% - Zwiększanie świadomości mieszkańców nt. alternatywnych sposobów poruszania się po mieście
- 3% - Takie planowanie zagospodarowania przestrzennego miasta; aby minimalizować potrzebę wykonywania dług
- 3% - Nic nie trzeba zmieniać
- 2% - inne

Rys. 7.1 Działania usprawniające przemieszczanie się po MOF Olsztyna wskazane przez mieszkańców Olsztyna

Źródło: Opracowanie własne



Dla mieszkańców Olsztyna najistotniejsze działania zachęcające i poprawiające jakość i warunki przemieszczania się po mieście, to przede wszystkim istotna poprawa infrastruktury drogowej dla wszystkich użytkowników ruchu drogowego oraz zwiększenie oferty komunikacji miejskiej poprzez wzrost częstotliwości kursowania. Mniejszej ingerencji wymagają oni m.in. w transport kolejowy, systemy pojazdów współdzielonych, w infrastrukturalne nadawanie priorytetu dla pojazdów komunikacji miejskiej, uznając je zapewne jako wystarczające wobec ich oczekiwań.

Natomiast dla mieszkańców Gmin MOF najbardziej istotne są działania w zakresie zwiększania taktu kursowania linii komunikacji miejskiej, gminnej i międzygminnej oraz rozwój infrastruktury drogowej dla komunikacji zbiorowej, samochodów i rowerzystów. Jako spełniające oczekiwania, wskazują oni przede wszystkim te same elementy co mieszkańcy Olsztyna.

Jakie działania, w opinii mieszkańców GMIN MOF, pomogłyby w poprawie jakości przemieszczania się mieszkańców po aglomeracji olsztyńskiej?



Rys. 7.2 Działania usprawniające przemieszczanie się po MOF Olsztyna wskazane przez mieszkańców Gmin MOF

Źródło: Opracowanie własne

# Ocena stanu infrastruktury transportowej





Mieszkańcy MOF Olsztyna są w zasadzie zadowoleni z poziomu infrastruktury transportowej. Najkorzystniej oceniany jest stosunkowo wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego dla jego niechronionych uczestników oraz w zakresie transportu publicznego, a także dostępność do infrastruktury transportu zbiorowego.

Dobrym poziomem cechuje się infrastruktura dla pieszych i rowerzystów, choć mieszkańcy MOF Olsztyna wskazują na brak ciągłości systemu tras rowerowych.

Istotna jest niska dostępność do transportu publicznego w Gminach MOF (autobusy oraz pociągi).

Najniżej postrzegana jest infrastruktura związana z dostępnością do samochodów systemu car-sharing oraz do miejsc parkingowych, co oznacza, że przytaczane powyżej opinie mieszkańców MOF Olsztyna co do dostępności do transportu publicznego (liczba kursów, częstotliwości, nowe linie), odbija się na nadal wysokim poziomem korzystania z samochodów, co przekłada się na niską podaż miejsc parkingowych.

#### 8.1 Ocena mieszkańców Olsztyna dot. infrastruktury transportowej MOF Olsztyna.

| Poziom akceptowalny | Poziom dobry i doskonały | Poziom krytyczny i mierny |                                                                                              |
|---------------------|--------------------------|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 52,8%               | 14,2%                    | 33,0%                     | Stan techniczny chodników i przejść dla pieszych                                             |
| 52,8%               | 17,4%                    | 29,8%                     | Ciągłość chodników                                                                           |
| 63,9%               | 21,3%                    | 14,9%                     | Lokalizacja przejść dla pieszych                                                             |
| 56,7%               | 18,3%                    | 25,0%                     | Poziom bezpieczeństwa na chodnikach i przejściach dla pieszych                               |
| 51,4%               | 30,1%                    | 18,5%                     | Stan techniczny tras rowerowych                                                              |
| 45,2%               | 16,1%                    | 38,7%                     | Ciągłość tras rowerowych                                                                     |
| 57,0%               | 20,8%                    | 22,2%                     | Poziom bezpieczeństwa na trasach rowerowych                                                  |
| 58,8%               | 11,8%                    | 29,4%                     | Poziom bezpieczeństwa na drogach                                                             |
| 27,6%               | 6,0%                     | 66,4%                     | Dostępność miejsc parkingowych dla samochodów                                                |
| 66,4%               | 27,7%                    | 5,9%                      | Dostępność przystanków komunikacji miejskiej w Olsztynie                                     |
| 63,7%               | 29,5%                    | 6,8%                      | Jakość i poziom bezpieczeństwa na przystankach komunikacji zbiorowej w Olsztynie             |
| 41,2%               | 16,1%                    | 42,7%                     | Dostępność miejsc parkingowych dla rowerów (parkingi rowerowe/ stojaki na rowery)            |
| 53,7%               | 11,9%                    | 34,4%                     | Jakość i poziom bezpieczeństwa na parkingach rowerowych/ stojakach na rowery                 |
| 22,1%               | 6,9%                     | 71,0%                     | Dostępność samochodów do wypożyczenia (np. na minuty)                                        |
| 57,1%               | 32,3%                    | 10,6%                     | Dostępność do taksówek, ubera itp.                                                           |
| 51,0%               | 12,9%                    | 36,1%                     | Dostępność do komunikacji gminnej / międzygminnej MOF Olsztyna                               |
| 48,4%               | 11,8%                    | 39,8%                     | Dostępność do pociągów w MOF Olsztyna                                                        |
| 45,7%               | 14,2%                    | 40,1%                     | Dostępność do komercyjnych busów / PKSów na terenie MOF Olsztyna                             |
| 69,3%               | 16,1%                    | 14,6%                     | Jakość i poziom bezpieczeństwa na stacjach i przystankach transportu zbiorowego MOF Olsztyna |

Źródło: Opracowanie własne





Mieszkańcy Gmin MOF, w porównaniu z mieszkańcami Olsztyna, zazwyczaj krytyczniej postrzegają stan i ciągłość infrastruktury pieszej i rowerowej oraz brd niechronionych uczestników ruchu drogowego. W aspekcie transportu publicznego, także gorzej oceniają oni dostępność do przystanków komunikacyjnych zarówno autobusowych, jak i kolejowych. O wiele gorzej postrzegana jest dostępność do sieci komunikacyjnej komercyjnej, gminnej, międzygminnej i kolejowej. Wynika to z liczby linii komunikacyjnych, lokalizacji i liczby przystanków komunikacyjnych (szczególnie stacji i przystanków kolejowych) oraz liczby kursów.

Niżej postrzegana jest także dostępność do taksówek, pojazdów na aplikację (uber) oraz pojazdów współdzielonych.

Natomiast trochę bardziej korzystnie postrzegana jest przez mieszkańców Gmin MOF podaż miejsc parkingowych w Olsztynie.

**Tab. 8.2 Ocena mieszkańców GMIN MOF dot. infrastruktury transportowej MOF Olsztyna.**

| Poziom akceptowalny | Poziom dobry i doskonały | Poziom krytyczny i mierny |                                                                                              |
|---------------------|--------------------------|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 45,2%               | 26,2%                    | 28,6%                     | Stan techniczny chodników i przejść dla pieszych                                             |
| 41,5%               | 25,0%                    | 33,5%                     | Ciągłość chodników                                                                           |
| 47,5%               | 26,1%                    | 26,4%                     | Lokalizacja przejść dla pieszych                                                             |
| 45,3%               | 27,8%                    | 27,0%                     | Poziom bezpieczeństwa na chodnikach i przejściach dla pieszych                               |
| 41,1%               | 25,5%                    | 33,5%                     | Stan techniczny tras rowerowych                                                              |
| 31,6%               | 19,1%                    | 49,4%                     | Ciągłość tras rowerowych                                                                     |
| 46,9%               | 21,8%                    | 31,2%                     | Poziom bezpieczeństwa na trasach rowerowych                                                  |
| 55,5%               | 13,9%                    | 30,6%                     | Poziom bezpieczeństwa na drogach                                                             |
| 33,1%               | 11,0%                    | 55,8%                     | Dostępność miejsc parkingowych dla samochodów                                                |
| 59,2%               | 25,4%                    | 15,4%                     | Dostępność przystanków komunikacji miejskiej w Olsztynie                                     |
| 64,8%               | 23,2%                    | 12,1%                     | Jakość i poziom bezpieczeństwa na przystankach komunikacji zbiorowej w Olsztynie             |
| 41,2%               | 13,0%                    | 45,8%                     | Dostępność miejsc parkingowych dla rowerów (parkingi rowerowe/ stojaki na rowery)            |
| 52,5%               | 11,0%                    | 36,5%                     | Jakość i poziom bezpieczeństwa na parkingach rowerowych/ stojakach na rowery                 |
| 16,4%               | 3,3%                     | 80,3%                     | Dostępność samochodów do wypożyczenia (np. na minuty)                                        |
| 48,5%               | 23,6%                    | 27,9%                     | Dostępność do taksówek, ubera itp.                                                           |
| 31,6%               | 12,2%                    | 56,2%                     | Dostępność do komunikacji gminnej / międzygminnej MOF Olsztyna                               |
| 32,1%               | 8,1%                     | 59,8%                     | Dostępność do pociągów w MOF Olsztyna                                                        |
| 36,0%               | 12,3%                    | 51,6%                     | Dostępność do komercyjnych busów / PKSów na terenie MOF Olsztyna                             |
| 61,4%               | 21,7%                    | 16,9%                     | Jakość i poziom bezpieczeństwa na stacjach i przystankach transportu zbiorowego MOF Olsztyna |

*Źródło: Opracowanie własne*



## Sposób wykorzystania aplikacji lub stron internetowych do czynności związanych z podróżami





Ponad 80% mieszkańców korzysta z aplikacji w telefonie lub stron internetowych, przy planowaniu podróży po MOF Olsztyna. Najczęściej są to pasażerowie transportu publicznego, którzy sprawdzają godziny odjazdu z danego przystanku.

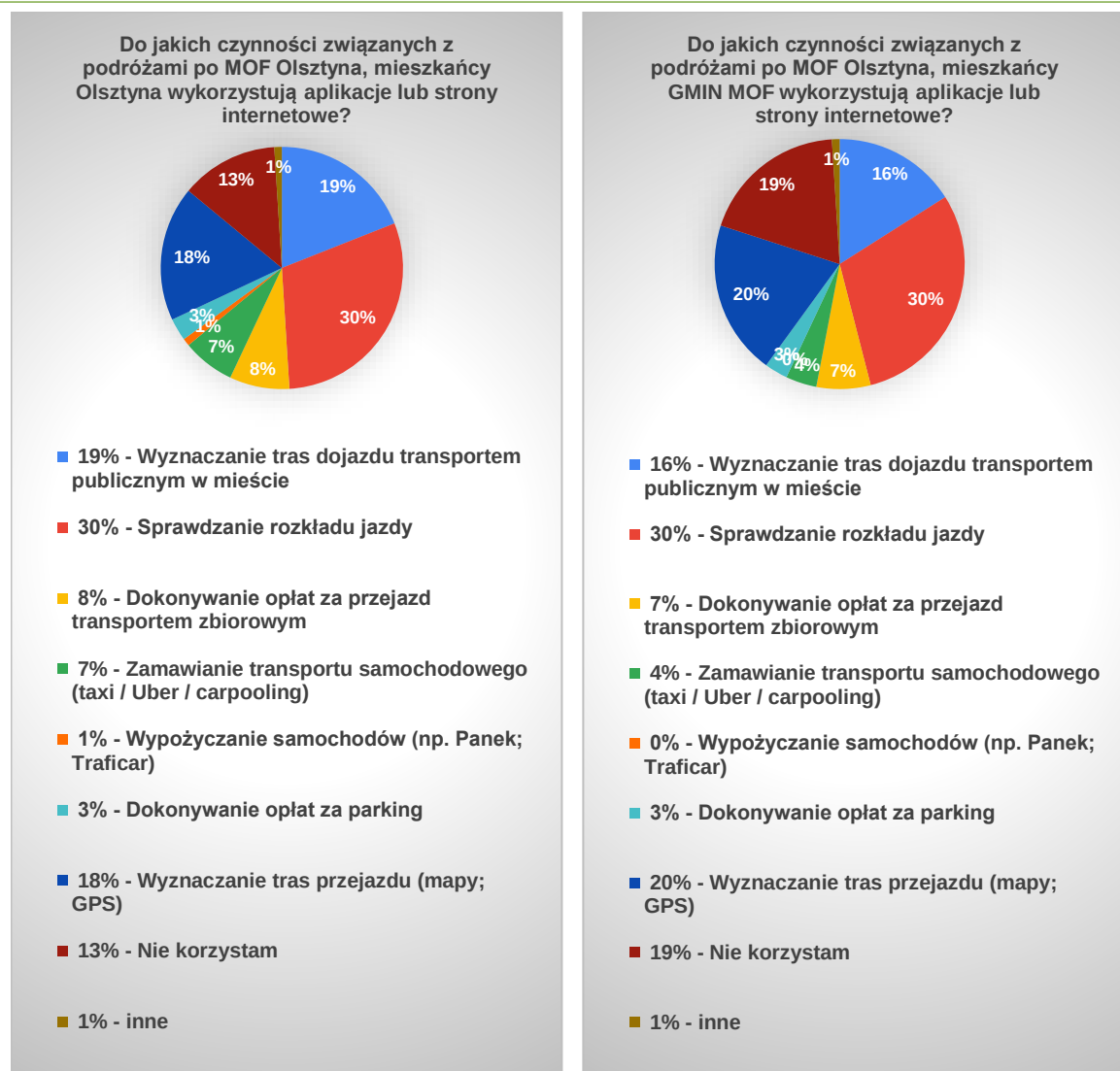
Drugą grupą są kierowcy, którzy sprawdzają optymalną trasę planowanego przejazdu.

W mniejszym stopniu dokonywane są opłaty m.in. za przejazd lub za postój w SPP.

Mieszkańcy zarówno Olsztyna, jak i Gmin MOF, na podobnym poziomie korzystają z aplikacji mobilnych i stron internetowych przy przemieszczaniu się po MOF Olsztyna.

Mieszkańcy Gmin MOF tylko nieznacznie mniej korzystają z wyznaczania planowanych tras dojazdu transportem publicznym w Olsztynie (ale trochę częściej przy planowaniu tras przejazdu) i dokonywania opłat za przejazd.

Z aplikacji mobilnych i stron internetowych w ramach podróży po MOF Olsztyna nie korzysta około 1/6 mieszkańców Olsztyna i około 1/5 mieszkańców Gmin MOF.



Rys. 9.1 Sposoby wykorzystania aplikacji do planowania podróży

Źródło: Opracowanie własne



# Wpływ oferty transportowej na życiowe decyzje mieszkańców MOF Olsztyna





## 10.1 Decyzje dot. podjęcia zatrudnienia w aspekcie dojazdu

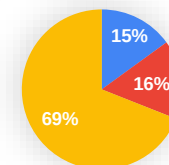
Mając na uwadze odpowiedzi mieszkańców MOF Olsztyna w kwestii w sprawie rezygnacji z podjęcia pracy w aspekcie trudności z dojeżdżaniem do niej, można wnioskować, że przede wszystkim transport publiczny nie jest jeszcze postrzegany jako niezawodny środek komunikacji, a także nierozwinięta jest jeszcze sieć tras rowerowych, szczególnie w Gminach MOF, w tym na dojazdach do Olsztyna.

Obecnie sieć drogowa w stopniu zadawalającym obsługuje wszystkie miejscowości MOF Olsztyna i pozwala na dogodny dojazd z Gmin MOF do Olsztyna. Natomiast dla prawie 1/3 mieszkańców MOF

Olsztyna (w tym dla 1/3 mieszkańców Olsztyna oraz dla połowy mieszkańców Gmin MOF), funkcjonalny i pewny transport publiczny oraz uzupełniającą sieć spójnych ścieżek rowerowych, są nadal niezbędne, żeby nie czuli się oni wykluczeni społecznie, szczególnie na rynku pracy.

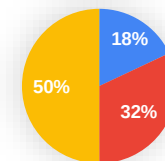
Dlatego istotne jest zapewnienie im pewności dotarcia do pracy nie tylko samochodem (co mają obecnie zapewnione), ale także transportem publicznym oraz na bliższe odległości także rowerem.

**Czy mieszkańcom Olsztyna zdarzyło się zrezygnować z propozycji pracy ze względu na trudności z dotarciem?**



■ 15% - Tak; zdarzyło się raz  
■ 16% - Tak; zdarzyło się kilka razy  
■ 69% - Nie

**Czy mieszkańcom GMIN MOF zdarzyło się zrezygnować z propozycji pracy ze względu na trudności z dotarciem?**



■ 18% - Tak; zdarzyło się raz  
■ 32% - Tak; zdarzyło się kilka razy  
■ 50% - Nie

**Rys. 10.1 Decyzje dot. podjęcia zatrudnienia w aspekcie dojazdu**

Źródło: Opracowanie własne

## 10.2 Podejmowanie decyzji co do miejsca zamieszkania, w aspekcie skomunikowania z uczelnią

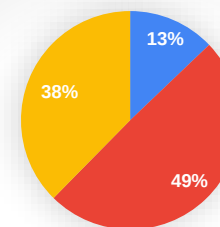
Wybór miejsca zamieszkania w aspekcie studiowania w Olsztynie miało wpływ na 2/3 mieszkańców MOF Olsztyna, w tym na 2/3 mieszkańców Gmin MOF. Tylko dla 1/3 nie stanowiło to żadnego problemu w związku z miejscem zamieszkania.

Wynika z tego, że dla tej 1/3 studiujących odległość od uczelni była w pełni

akceptowalna, lub że mieli oni w miarę dogodny albo bezpośredni dojazd do niej, a bo też nie byli nigdy studentami.

Natomiast pozostała część studiujących ceni sobie bliską lokalizację od uczelni lub bezpośredniość dojazdu do niej.

**Czy mieszkańcy GMIN MOF, podczas wyboru miejsca zamieszkania związanego ze studiami, brali pod uwagę możliwości dotarcia na uczelnię?**



■ 13% - Tak, chciałem mieć jak najbliżej (mogę dojść na uczelnię nawet pieszo)

■ 50% - Tak, miejsce mojego zamieszkania jest bardzo dobrze skomunikowane z moją uczelnią

■ 38% - Nie, nie miało to dla mnie znaczenia

**Rys. 10.2 Podejmowanie decyzji co do miejsca zamieszkania, w aspekcie skomunikowania z uczelnią**

Źródło: Opracowanie własne





### 10.3 Wybór szkoły ponadpodstawowej ze względu na miejsce zamieszkania

Ponieważ starsze dzieci (nastolatki) są już na tyle samodzielne, mogą one dojeżdżać do szkół ponadpodstawowych same. Dlatego też dla 1/3 uczniów z Olsztyna oraz połowy uczniów z Gmin MOF, odległość z domu do szkoły ponadpodstawowej nie ma już istotnego znaczenia.

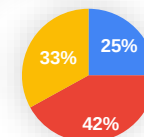
Natomiast dla 2/3 uczniów z Olsztyna oraz drugiej połowy uczniów z Gmin MOF, dojazd do szkoły stanowi nadal ważny element jej wyboru.

Jedynie dla około 1/4 uczniów z Olsztyna oraz 1/7 uczniów z Gmin MOF, jednym z głównych elementów przy wyborze szkoły była bliskość jej lokalizacji względem miejsca zamieszkania.

Większy nacisk na bliskość szkoły dla uczniów z Olsztyna wynika z miejskiego charakteru – gęstszej zabudowy, większej liczby ludności na określonym obszarze i braku konieczności wykonywania dalszych dojazdów do szkoły.

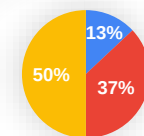
Natomiast dla uczniów Gmin MOF, ze względu na obszar gminy i oddalone od siebie miejscowości, mniejszą liczbę szkół ponadpodstawowych oraz możliwość dojazdu, oprócz samochodu także autobusem lub pociągiem, dokonywanie krótkich, czy dłuższych podróży nie stanowi żadnego problemu w uczęszczaniu do szkoły.

Czy olsztyńscy nastolatki wybierają szkołę ponadpodstawową ze względu na miejsce zamieszkania?



- 25% - Tak, chciałem mieć jak najbliżej (mogę/mogłem dojść do szkoły nawet pieszo)
- 42% - Tak, moja szkoła jest/była bardzo dobrze skomunikowana z miejscem mojego zamieszkania
- 33% - Nie, nie ma/ nie miało to dla mnie znaczenia

Czy nastolatki z GMIN MOF wybierają szkołę ponadpodstawową ze względu na miejsce zamieszkania?



- 13% - Tak, chciałem mieć jak najbliżej (mogę/mogłem dojść do szkoły nawet pieszo)
- 37% - Tak, moja szkoła jest/była bardzo dobrze skomunikowana z miejscem mojego zamieszkania
- 50% - Nie, nie ma/ nie miało to dla mnie znaczenia

**Rys. 10.3 Wybór szkoły ponadpodstawowej ze względu na miejsce zamieszkania**

Źródło: Opracowanie własne

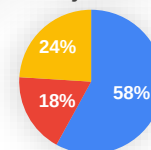


## 10.4 Wybór szkoły podstawowej ze względu na miejsce zamieszkania

Preferencje wyboru szkoły podstawowej ze względu na miejsce zamieszkania są wręcz takie same dla mieszkańców Olsztyna i Gmin MOF. Większość – aż 3/4 rodziców, jako korzystną lokalizację szkoły podstawowej dla swoich dzieci wybiera tę placówkę, która jest w pobliżu domu, tak żeby młodsze dzieci przyprowadzać lub żeby mogły one szybko dotrzeć do niej samodzielnie.

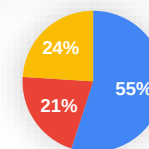
Tylko dla 1/4 rodziców wybór szkoły względem lokalizacji miejsca zamieszkania nie miała żadnego znaczenia. Wynikać to może albo z bliskości szkoły, albo podwożenia dzieci np. w drodze do pracy.

Czy mieszkańcy Olsztyna wybierają szkołę podstawową dla swojego dziecka ze względu na miejsce zamieszkania?



- 58% - Tak, chciałem aby dziecko miało jak najbliżej (może / mogło dojść do szkoły nawet pieszo)
- 18% - Tak, szkoła dziecka jest bardzo dobrze skomunikowana z miejscem naszego zamieszkania
- 24% - Nie, nie miało to dla mnie znaczenia

Czy mieszkańcy GMIN MOF wybierają szkołę podstawową dla swojego dziecka ze względu na miejsce zamieszkania?



- 55% - Tak, chciałem aby dziecko miało jak najbliżej (może / mogło dojść do szkoły nawet pieszo)
- 21% - Tak, szkoła dziecka jest bardzo dobrze skomunikowana z miejscem naszego zamieszkania
- 24% - Nie, nie miało to dla mnie znaczenia

**Rys. 10.4 Wybór szkoły podstawowej ze względu na miejsce zamieszkania**

Źródło: Opracowanie własne

## Oczekiwane sposoby informowania i edukowania mieszkańców MOF Olsztyna, w zakresie sposobu przemieszczania się

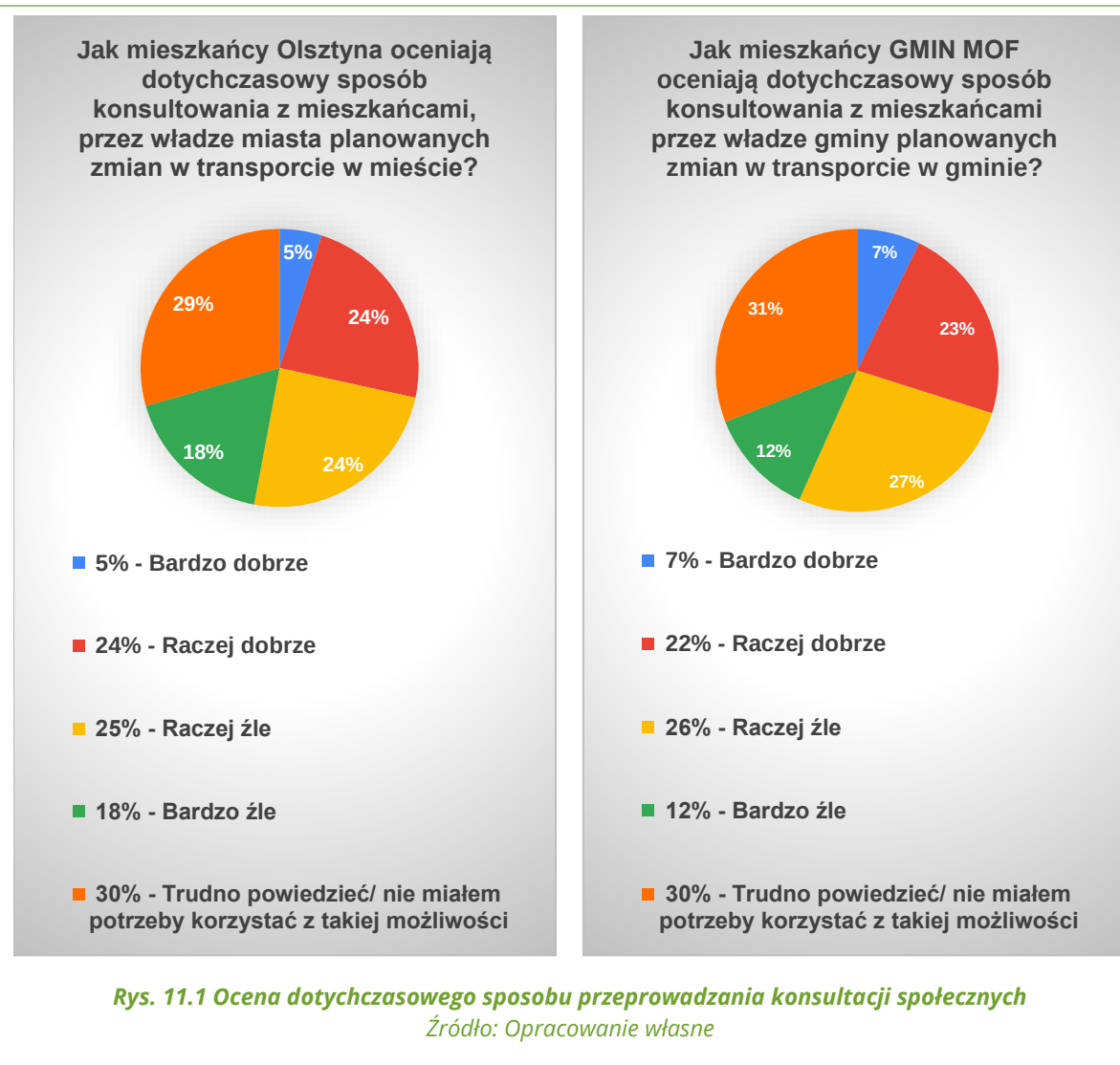




## 11.1 Ocena dotychczasowego sposobu konsultowania z mieszkańcami planowanych zmian w transporcie

Prawie 1/3 mieszkańców MOF Olsztyna nie próbuje partycypować społecznie w rozwoju systemu transportu publicznego, nie potrafi wpływać na zmiany w nim lub nie czuje takiej potrzeby. Ci z mieszkańców MOF Olsztyna, którzy wyrażają zainteresowanie konsultacjami, oceniają je raczej jako źle prowadzone (ponad połowa respondentów).

Mieszkańcy Gmin MOF oceniają trochę korzystniej obecnie realizowane sposoby konsultacji i partycypacji społecznej, niż mieszkańcy Olsztyna.





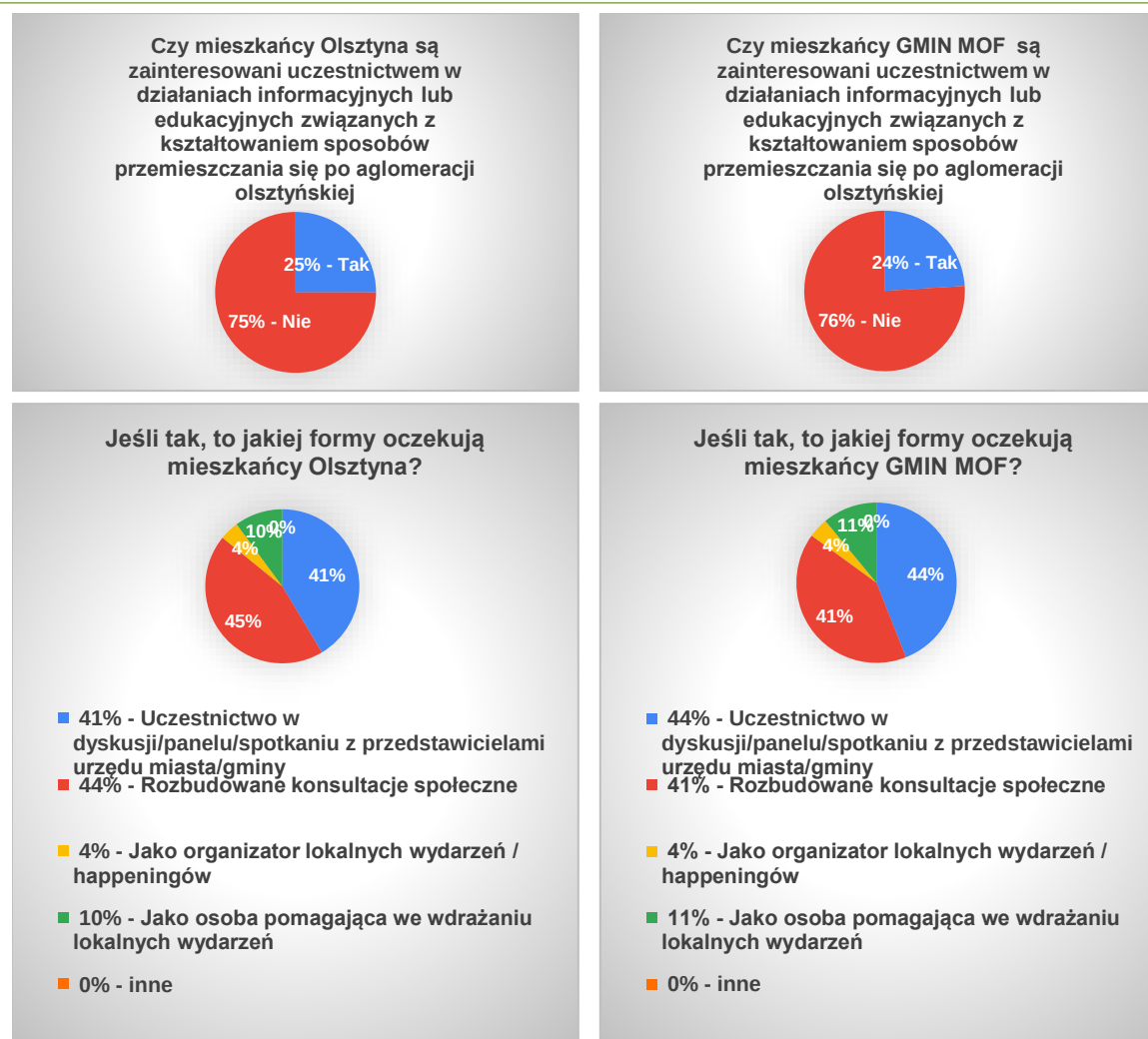


## 11.2 Oczekiwana forma konsultowania z mieszkańcami planowanych zmian w transporcie

W MOF Olsztyna aż 3/4 jego mieszkańców nie jest zainteresowanych wykształcaniem u siebie prawidłowych nawyków co do sposobów przemieszczania się po MOF Olsztyna. Świadczy to także o braku informacji o sposobach, zasadach i znaczeniu dla nich niezbędnych zmian w transporcie i przemieszczaniu się po MOF Olsztyna. Skutkuje to brakiem właściwej postawy mieszkańców aglomeracji olsztyńskiej ukierunkowanej na zrównoważoną mobilność.

Dlatego też istotne jest informowanie mieszkańców MOF Olsztyna poprzez warsztaty, eventy, panele dyskusyjne i inne, tak by zwrócić ich uwagę na to, że są zarówno możliwości, jak i działania uwzględniające rozwiązywanie ich problemów komunikacyjnych, a także ich potrzeb.

Dla pozostałej 1/4 zarówno mieszkańców Olsztyna, jak i Gmin MOF, najbardziej istotny jest wzrost ich partycypacji. Zdecydowanie chętniej wzięliby oni udział w takich spotkaniach w formie obserwatora niż jako współorganizatorzy tego typu eventów. Mieszkańcy Olsztyna są trochę bardziej chętni do współdziałania we wdrażaniu nowych rozwiązań kształtujących prawidłowe nawyki komunikacyjne.



**Rys. 11.2 Oczekiwane formy przeprowadzania konsultacji społecznych**

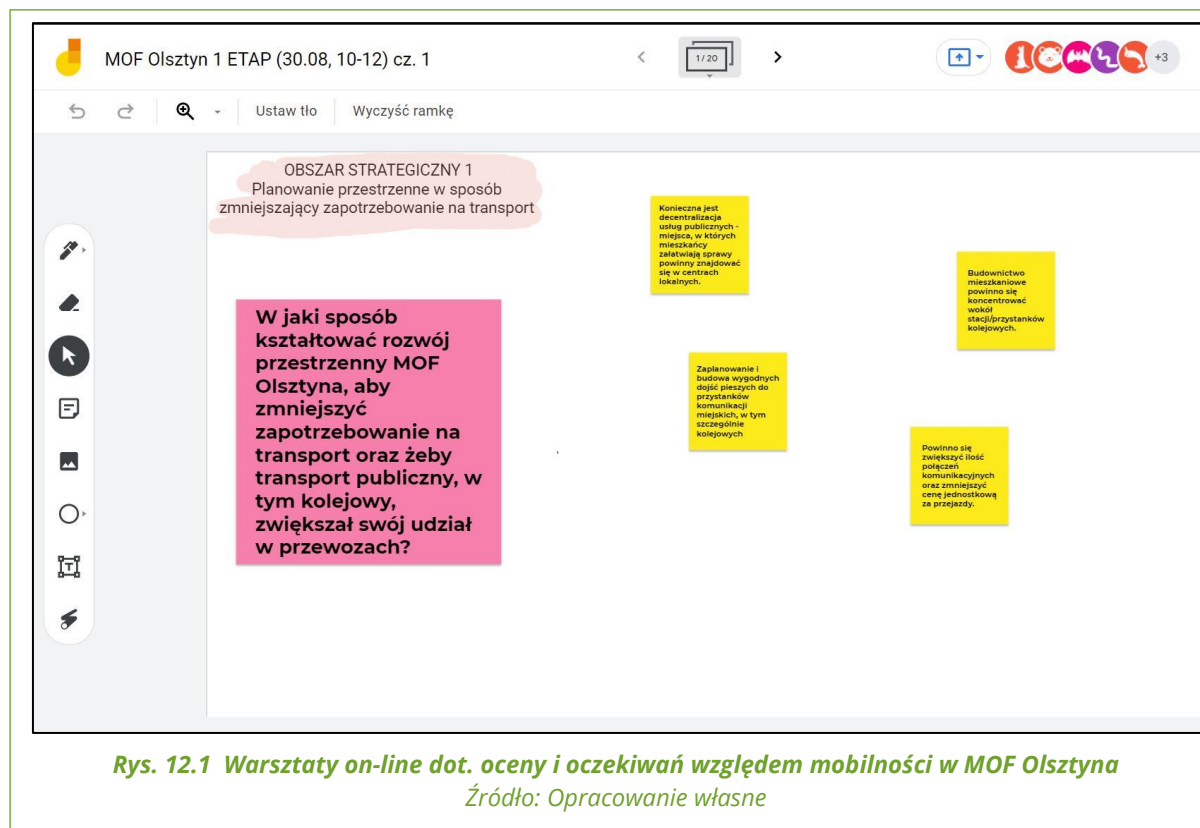
Źródło: Opracowanie własne

## Badania jakościowe - warsztaty z interesariuszami i mieszkańcami MOF Olsztyna



Drugim rodzajem przeprowadzonych badań były badania jakościowe w tzw. grupach fokusowych. W tej konwencji odbyło się sześć spotkań. Cztery z nich były otwarte dla wszystkich chętnych: mieszkańców, interesariuszy, radnych osiedlowych, sołtysów, przedstawicieli organizacji pozarządowych, aktywistów oraz osób zainteresowanych tematem mobilności w Olsztynie i jego okolicach. Dwa spotkania natomiast miały charakter zamknięty i były przeznaczone dla władarzy, urzędników, ekspertów. Celem spotkań było przede wszystkim zebranie od nich propozycji i uwag dotyczących mobilności w MOF Olsztyna, w efekcie potrzeb i oczekiwań względem nowego Planu i propozycji konkretnych działań i zadań.

Wyniki badań wskazują, że mieszkańcy za istotny problem uznają silną centralizację i zbytne 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.



**Rys. 12.1 Warsztaty on-line dot. oceny i oczekiwań względem mobilności w MOF Olsztyna**

*Źródło: Opracowanie własne*

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.



## 13. Podsumowanie

Mając na uwadze większy niż w latach ubiegłych udział podróży realizowanych samochodem, przy jednoczesnym istotnym spadku liczby pasażerów transportu zbiorowego (wynikającym m.in. ze zmiany zachowań komunikacyjnych w czasie pandemii COVID-19 i związanej z nią obostrzeniami w przemieszczaniu się, w szczególności transportem publicznym i rowerami miejskimi), należałoby odpowiednio kreować politykę mobilnościową wśród mieszkańców MOF Olsztyna, tak żeby wpływać na zmianę ich zachowań komunikacyjnych.

Formułowane przez mieszkańców deklaracje, wskazują na możliwość odwrócenia proporcji udziału poszczególnych środków transportu w podróżach po MOF Olsztyna, poprzez zwiększenie udziału transportu publicznego oraz zmniejszanie udziału samochodów osobowych. Ruch pieszy i rowerowy powinien wg nich być systemem uzupełniającym, głównie w aspekcie podróży lokalnych i krótkich.

Funkcjonalny, szybki i niezawodny transport publiczny jest podstawą niewiązania decyzji o

podjęciu pracy czy wyboru szkoły tylko pod kątem bliskości zamieszkania.

Różnice w postrzeganiu poszczególnych aspektów mobilności przez mieszkańców Olsztyna i mieszkańców Gmin MOF dotyczą przede wszystkim różnicy w ofercie i dostępie do transportu publicznego, jakości i występowania infrastruktury drogowej (szczególnie dla pieszych i rowerzystów) oraz podaży parkingowej.





## 14. Spis rysunków

|                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Rys. 1.1 Struktura uzyskanej próby badawczej.....                                           | 4  |
| Rys. 2.1 Sposób realizacji podróży do pracy .....                                           | 8  |
| Rys. 2.2 Sposób realizacji podróży na uczelnię / do szkoły .....                            | 9  |
| Rys. 2.3 Sposób realizacji podróży do żłobka, przedszkola lub szkoły z dzieckiem .....      | 10 |
| Rys. 2.4 Sposób realizacji podróży na zakupy.....                                           | 11 |
| Rys. 2.5 Sposób realizacji podróży w celu załatwiania spraw na mieście .....                | 12 |
| Rys. 2.6 Sposób realizacji podróży na spotkania np. rodzinne.....                           | 13 |
| Rys. 2.7 Sposób realizacji podróży na imprezy .....                                         | 14 |
| Rys. 3.1 Powody wyboru sposobu przemieszczania się .....                                    | 16 |
| Rys. 4.1 Oczekiwany sposób podróżowania do pracy .....                                      | 18 |
| Rys. 4.2 Oczekiwany sposób podróżowania na uczelnię / do szkoły.....                        | 19 |
| Rys. 4.3 Oczekiwany sposób podróżowania z dzieckiem do żłobka, przedszkola lub szkoły ..... | 20 |
| Rys. 4.4 Oczekiwany sposób podróżowania na zakupy.....                                      | 21 |
| Rys. 4.5 Oczekiwany sposób realizacji podróży w celu załatwiania spraw na mieście .....     | 22 |
| Rys. 4.6 Oczekiwany sposób realizacji podróży na spotkania .....                            | 23 |
| Rys. 4.7 Oczekiwany sposób realizacji podróży na imprezy .....                              | 24 |
| Rys. 5.1 Powody chęci zmiany sposobu przemieszczania się.....                               | 26 |

|                                                                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Rys. 6.1 Powody uniemożliwiające przemieszczanie się w oczekiwany sposób.....                                  | 29 |
| Rys. 7.1 Działania usprawniające przemieszczanie się po MOF Olsztyna wskazane przez mieszkańców Olsztyna ..... | 32 |
| Rys. 7.2 Działania usprawniające przemieszczanie się po MOF Olsztyna wskazane przez mieszkańców Gmin MOF ..... | 33 |
| Rys. 9.1 Sposoby wykorzystania aplikacji do planowania podróży .....                                           | 38 |
| Rys. 10.1 Decyzje dot. podjęcia zatrudnienia w aspekcie dojazdu .....                                          | 40 |
| Rys. 10.2 Podejmowanie decyzji co do miejsca zamieszkania, w aspekcie skomunikowania z uczelnią .....          | 41 |
| Rys. 10.3 Wybór szkoły ponadpodstawowej ze względu na miejsce zamieszkania.....                                | 42 |
| Rys. 10.4 Wybór szkoły podstawowej ze względu na miejsce zamieszkania.....                                     | 43 |
| Rys. 11.1 Ocena dotychczasowego sposobu przeprowadzania konsultacji społecznych .....                          | 45 |
| Rys. 11.2 Oczekiwane formy przeprowadzania konsultacji społecznych .....                                       | 46 |
| Rys. 12.1 Warsztaty on-line dot. oceny i oczekiwań względem mobilności w MOF Olsztyna .....                    | 48 |