

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

- RAPORT -

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

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

Wrocław – Olsztyn, czerwiec 2022 r.



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Fundusz Spójności



Spis treści

1. WSTĘP	2
2. O KONSULTACJACH	2
2.1. CEL KONSULTACJI	2
2.2. PRZEBIEG KONSULTACJI I METODOLOGIA.....	3

1. WSTĘP

Raport jest podsumowaniem III etapu konsultacji społecznych dotyczących projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna (dalej: PZMM MOF). W ramach konsultacji przeprowadzono sześć spotkań on-line w dniach 30.05–1.06.2022 r. Dwa z nich adresowane były do władarzy gmin, urzędników i innych interesariuszy ze wszystkich gmin wchodzących w skład MOF (Barczewo, Dywity, Gietrzwałd, Jonkowo, Olsztyn, Purda, Stawiguda). Pozostałe cztery były otwarte dla wszystkich mieszkańców i mieszkanek miejskiego obszaru funkcjonalnego.

Podobnie jak pierwszy i drugi etap konsultacji, również trzeci był promowany różnymi kanałami komunikacji, aby dotrzeć do jak największej liczby osób i zachęcić je do aktywnego udziału w konsultacjach tego bardzo ważnego dokumentu. Szczegóły promocji dla wszystkich etapów znajdują się w *Sprawozdaniu do planu promocji konsultacji społecznych dot. Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*, który jest dostępny na stronach Urzędu Miasta Olsztyna i stronach gmin MOF Olsztyna.

2. O KONSULTACJACH

2.1. CEL KONSULTACJI

Na **pierwszym etapie** konsultacji mieszkańcy otrzymali informację o tym, czym jest PZMM i jakie są jego założenia oraz cele. Uczestnicy spotkań mieli możliwość podzielenia się swoimi oczekiwaniami wobec dokumentu oraz określenia swoich potrzeb związanych z tym, jak powinna rozwijać się mobilność w MOF. Zebrane opinie oraz wyniki diagnozy stanu istniejącego posłużyły za punkt wyjścia do opracowania głównych obszarów oraz działań PZMM.

Celem **drugiego etapu** konsultacji było zaprezentowanie diagnozy sytuacji mobilnościowej w MOF oraz przedstawienie wniosków z pierwszego etapu konsultacji (w tym działań zgłoszonych, które, zdaniem uczestników konsultacji, powinny znaleźć się w PZMM MOF). Następnie uczestnicy konsultacji dokonali priorytetyzacji działań

w ramach zaproponowanych obszarów oraz próbowali ocenić ich wykonalność pod kątem budżetu, harmonogramu i konieczności współpracy samorządów.

Szczegóły dotyczące tych etapów konsultacji oraz ich wyniki znajdują się w opublikowanych raportach.

Celem spotkań na **trzecim etapie** było zapoznanie osób uczestniczących w konsultacjach z treścią gotowego już projektu PZMM, a przede wszystkim zaprezentowanie wizji, wybranego scenariusza rozwoju, celów strategicznych i działań, które mają doprowadzić do celu oraz wskaźników do monitorowania.

2.2. PRZEBIEG KONSULTACJI I METODOLOGIA

Opinię na temat projektu PZMM można było przekazać podczas spotkań oraz za pomocą formularza on-line. Podczas spotkań omawiano dwa dokumenty: projekt PZMM oraz Prognoza oddziaływania na środowisko.

Osoby uczestniczące w konsultacjach miały możliwość zadawania pytań oraz dyskusowania na temat obu dokumentów. W trakcie spotkań, pokazany został również formularz opinii.

Liczb osób uczestniczącą w spotkaniach on-line to: 30.05 (poniedziałek), godz. 17.,30 – zero; 31.05 (wtorek), godz. 10.00 – 12 osób; 31.05 (wtorek), godz. 17.30 – 1 osoba; 1.06 (środa), godz. 10.00 – 26 osób; 1.06 (środa), godz. 17.30 – 1 osoba. Taka forma (on-line) spotkań została wybrana ze względu na charakter III etapu, który polega przede wszystkim na prezentowaniu końcowego projektu PZMM oraz Prognozy oddziaływania na środowisko. Dzięki spotkaniom on-line w bardzo przystępny sposób można było dotrzeć do wszystkich zainteresowanych i pozytywnie wpłynąć na frekwencję. Spotkania on-line odbywały się też na 1. etapie, był więc to sprawdzony sposób przeprowadzenia konsultacji przy okazji PZMM MOF. W trakcie spotkań (poza pytaniami, zadawanymi przez obecnych) tylko 1 osoba zgłasza konkretne postulaty zmian w tekście dokumentu – zostały one przesłane przez nią poprzez formularz on-line.

Uwagi były zgłaszane za pomocą formularza on-line, który był dostępny w terminie 10.05–9.06.2022 r. Możliwe było zgłoszenie uwag do wszystkich części projektu PZMM; formularz podzielony był na 2 sekcje. Sekcja poświęcona PZMM obejmowała sześć otwartych pytań dot. poszczególnych rozdziałów dokumentu (Wstęp, Analiza

stanu mobilności, Scenariusze rozwoju, Wizja, cele i działania, Zasady realizacji Planu, Monitorowanie realizacji Planu) – można było wpisać uwagi i sugestie oraz podać numer strony, do której dana uwaga się odnosiła. Natomiast w sekcji poświęconej Prognozie oddziaływania na środowisko było jedno otwarte pytanie. Formularz był również promowany wśród mieszkańców i mieszkanek różnymi kanałami komunikacji. Projekt PZMM wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko były dostępne przez cały czas trwania konsultacji na stronie internetowej Miasta Olsztyna, które jest liderem prac nad tymi dokumentami. Dzięki temu osoby zgłaszające uwagi miały pełen wgląd w teksty obu dokumentów.

Zostało zgłoszonych 18 opinii. Najwięcej z nich dotyczyło promocji i edukacji zagadnień związanych z mobilnością. Pojawiły się też opinie dot. monitorowania oraz propozycje drobnych zmian w tekście. Część uwag dotyczyła konkretnej lokalizacji, a nie całego MOF. Poniżej, w tabeli, ujęto wszystkie uwagi wraz z informacją od Wykonawcy i Zamawiającego, czy dana opinia będzie czy nie będzie uwzględniona.

ZGŁOSZONA UWAGA	ODPOWIEDŹ REALIZATORÓW PZM MOF Olsztyna
1. WSTĘP	
Rowerem codziennie z Jonkowa do centrum Olsztyna ok. 15 km NIE DOJADĘ. Zimą, jesienią i wiosną rano jest zimno. Poza tym nawet latem rano jest dość zimno. Poza tym czasem człowiek jest przeziębiony, boli go noga i tak dalej. Rower do codziennej jazdy do pracy ODPADA.	OPINIA NIEUWZGLĘDNIONA Zgłoszona uwaga nie ma charakteru merytorycznego i nie ma możliwości jej uwzględnienia w projekcie dokumentu.
2. ANALIZA STANU MOBILNOŚCI W MOF OLSZTYNA	
Dojazd z Jonkowa do Olsztyna jest tragiczny. Mimo komunikacji gminnej dojazd do Gutkowa, i co niektóre na Knosały to słaba propozycja. PKP do Jonkowa – połączenia od 30 lat się zmniejszają, tragedia.	OPINIA NIEUWZGLĘDNIONA Zgłoszona uwaga nie ma charakteru merytorycznego i nie ma możliwości jej uwzględnienia w projekcie dokumentu. Trzeba jednak podkreślić, że rozwój spójnego systemu transportu publicznego jest jednym z celów strategicznych PZMM.
Str. 15, drugi akapit – literówka, zamiast "ważnych" powinno być „ważnym”.	OPINIA UWZGLĘDNIONA Poprawiono.

3. SCENARIUSZE ROZWOJU - prosimy wypisać uwagi i sugestie oraz podać numer strony (jeśli dotyczy), do której dana uwaga się odnosi	
PKP to jedyna szansa dla JONKOWA, szybko, najtaniej, wygodnie.	OPINIA NIEUWZGLĘDNIONA Zgłoszona uwaga nie ma charakteru merytorycznego i nie ma możliwości jej uwzględnienia w projekcie dokumentu. Utworzenie kolei metropolitalnej jest natomiast jednym z działań planowanych w dokumencie.
2.7 promocja i edukacja str. 23. Jest informacja "Brakuje również jednego podmiotu, który w imieniu wszystkich Partnerów prowadziłby działania promocyjne i edukacyjne". Takim podmiotem jest Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Olsztynie. Od lat prowadzi działania na rzecz promocji i edukacji brd skierowane do dzieci, uczniów i młodzieży zarówno szkół olsztyńskich, jak i gmin ościennych. Były to: 1. Zakupienie 40 zestawów "Autochodzika" przez WORD i Michelin Olsztyn z przeznaczeniem dla wszystkich olsztyńskich przedszkoli. Promocja "Autochodzika" wśród olsztyńskich przedszkoli – konferencje z przeznaczeniem dla dyrektorów przedszkoli i szkół olsztyńskich oraz powiatu olsztyńskiego. 2. Współpraca WORD ze szkołami podstawowymi w związku z	OPINIA UWZGLĘDNIONA Przeredagowano akapit.

organizacją Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym – m.in w roku 2015 został zorganizowany etap wojewódzki Turnieju w Szkole Podstawowej nr 19 (obecnie Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 1) w Olsztynie. Wówczas przy szkole zostało utworzone mini miasteczko ruchu drogowego (plac manewrowy dla rowerów), które funkcjonuje obecnie.

3. Współpraca WORD ze szkołami ponadpodstawowymi w zakresie organizacji Młodzieżowego Turnieju Motoryzacji. Udział młodzieży m.in. z Zespołu Szkół Samochodowych w Olsztynie.

4. Przekazanie przez WORD w 2010 r. po akceptacji Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego środków na utworzenie Centrum Edukacji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Szkole Podstawowej nr 1 w Barczewie, którego celem jest edukacja i promocja bezpiecznych zachowań dzieci uczestniczących w ruchu drogowym. Centrum funkcjonuje obecnie. Zostało wyposażone w ramach realizacji programu rządowego

5. We współpracy z WORD Szkoła Podstawowa nr 1 w Barczewie realizowała roczny program Rządowy Razem Bezpieczniej pt. "Zanim wyjadą na drogi", na który otrzymała 90

000 zł. W ramach programu realizowane były zajęcia edukacyjne z zakresu brd skierowane do ok. 600 uczniów szkoły, szkolenia dla rodziców w tym zakresie, szkolenia dla kierowców gimbusów. Z przyznanych środków szkoła kupiła rowery, skutery, tablicę multimedialną, zestaw zabawowy do symulacji poruszania się w ruchu drogowym "Autochodzik", fantom do ćwiczeń z udzielania pierwszej pomocy. Organizowane były rajdy rowerowe i festyn BRD z okazji Dnia Dziecka. 6. Szkoła Podstawowa nr 1 w Barczewie we współpracy z WORD w roku 2013 była uczestnikiem Programu Międzynarodowego: Kompleksowa strategia bezpieczeństwa ruchu drogowego dla Europy Centralnej: Save Our Lives. W efekcie programu została opracowana Strategia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla Miasta Barczewa. 7. Szkoła Podstawowa nr 1 od roku 2014 do chwili obecnej (oprócz 2020 i 2021 – z powodu pandemii) organizuje powiatowe eliminacje Turnieju Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym we współpracy z WORD w Olsztynie i wsparciem finansowym Starosty Olsztyńskiego. 8. W ramach Olsztyńskiego Budżetu Obywatelskiego zostało	
---	--

przysznane 326 000 zł na wykonanie do końca 2022 r. Miasteczka Ruchu Drogowego z grami edukacyjnymi przy Szkole Podstawowej nr 30 w Olsztynie. Projekt Miasteczka konsultowany z WORD w Olsztynie.	
2.11 Wnioski i rekomendacje str. 38-39. Brakuje odniesienia do promocji i edukacji dotyczącej upowszechniania w przedszkolach i szkołach bezpiecznego uczestnictwa dzieci i młodzieży w ruchu drogowym jako pieszych, rowerzystów, pasażerów.	OPINIA UWZGLĘDNIONA Uzupełniono w oparciu o ww. informacje.
4. WIZJA, CELE I DZIAŁANIA PLANU	
4.1 Wizja str. 49, 50. Brakuje odniesienia do promocji i edukacji dotyczącej upowszechniania w przedszkolach i szkołach bezpiecznego uczestnictwa dzieci i młodzieży w ruchu drogowym jako pieszych, rowerzystów, pasażerów.	OPINIA NIEUWZGLĘDNIONA Realizacja wizji nastąpi m.in. poprzez osiągnięcie celu strategicznego nr 8 (Promocja i edukacja dla publicznego transportu zbiorowego i mobilności aktywnej) i przez prawidłową realizację przypisanych do niego działań.
4.2.5 Cel strategiczny. W ramach wyposażania miasta w rowery publiczne można uwzględnić dostępność rowerów dla szkół w celu np. możliwości zorganizowania rajdów rowerowych, lekcji jazdy na rowerach podczas wychowania	OPINIA NIEUWZGLĘDNIONA Nie ma potrzeby wprowadzania zmian w projekcie dokumentu – zadanie może być realizowane w ramach celu strategicznego 8 <i>Promocja i edukacja dla publicznego transportu zbiorowego i</i>

fizycznego itp.	<i>mobilności aktywnej, np. w ramach działania 8.2 Działania edukacyjne dotyczące bezpiecznego przemieszczania się dla różnych grup uczestników ruchu drogowego.</i>
4.5 Działania: 5.10. Proponuje się zakup rowerów do szkół, sukcesywne tworzenie Miasteczek Ruchu Drogowego przy szkołach.	OPINIA NIEUWZGLĘDNIONA Nie ma potrzeby wprowadzania zmian w projekcie dokumentu – zadanie może być realizowane w ramach celu strategicznego 8 <i>Promocja i edukacja dla publicznego transportu zbiorowego i mobilności aktywnej, np. w ramach działania 8.2 Działania edukacyjne dotyczące bezpiecznego przemieszczania się dla różnych grup uczestników ruchu drogowego.</i>
Nie chciałbym, aby to zabrzmiało za bardzo krytycznie, ale ten punkt jak i w sumie punkt 2. ANALIZA STANU MOBILNOŚCI W MOF OLSZTYNA uważam za zbędny, ponieważ praktycznie do tego samego odnoszą się Państwo w kolejnych punktach, rozszerzając zagadnienia, przez co dokument staje się trochę masłem maślanym. Zdaję sobie sprawę, że taki podział ma sens z punktu widzenia projektowego, ale dla czytelnika/ odbiorcy tego dokumentu zespolenie tych trzech punktów wpłynęłoby na przyjemniejsze, wygodniejsze i szybsze przeanalizowanie.	OPINIA NIEUWZGLĘDNIONA Rozdział 2. ma na celu streszczenie istniejącego stanu mobilności w MOF Olsztyna. Rozdział 4. wskazuje, w jaki sposób można ww. wyzwaniom sprostać. Natomiast Rozdział 5. wymienia, które działania zostały uznane za optymalne, tym samym wskazane do realizacji w ramach PZM MOF Olsztyna. Choć zatem rozdziały odnoszą się do podobnych obszarów, jednak w zupełnie innym celu. Ułatwieniem dla czytelników będzie streszczenie dokumentu (jako część PZMM) oraz kompendium – dokumenty te zostaną

	opublikowane na stronach gmin MOF Olsztyna.
5. ZASADY REALIZACJI PLANU	
Str 96. Harmonogram, Cel strategiczny 8.2, działania edukacyjne. Proponuje się wysoki priorytet	OPINIA NIEUWZGLĘDNIONA Priorytety poszczególnym działaniom zostały nadane przez interesariuszy i mieszkańców podczas szerokich konsultacji (m.in. w czasie otwartych warsztatów – szczegółowe informacje można znaleźć w raportach z tychże konsultacji). Waga poszczególnych działań została wspólnie uzgodniona i z tego powodu nie powinna być na tym etapie zmieniana.
Strona 20, punkt 3.2 i 3.3. Myślę, że warto przenieść te punkty do perspektywy na rok 2030 – proszę wziąć pod uwagę ostatni trend wzrostowy na podróże kamperami.	OPINIA NIEUWZGLĘDNIONA Priorytety poszczególnym działaniom zostały nadane przez interesariuszy i mieszkańców podczas szerokich konsultacji (m.in. w czasie otwartych warsztatów – szczegółowe informacje można znaleźć w raportach z tychże konsultacji). Waga poszczególnych działań została wspólnie uzgodniona i z tego powodu nie powinna być na tym etapie zmieniana.
Strona 26, punkt 7.5. Uważam, że strona komunikacji z mieszkańcami powinna powstać również w perspektywie 2030. W chwili obecnej media olsztyńskie pozostawiają bardzo wiele	OPINIA NIEUWZGLĘDNIONA Priorytety poszczególnym działaniom zostały nadane przez interesariuszy i mieszkańców podczas szerokich konsultacji

do życzenia w kwestii edukacji na temat komunikacji miejskiej, poruszania się po mieście czy nawet przepisach ruchu drogowego. Moim zdaniem władze miasta powinny kłaść duży nacisk na edukowanie społeczeństwa, w jaki sposób się zachowywać na ulicy (przykładowo pierwszeństwo tramwaju nad pieszym na przejściu dla pieszych).	(m.in. w czasie otwartych warsztatów – szczegółowe informacje można znaleźć w raportach z tychże konsultacji). Waga poszczególnych działań została wspólnie uzgodniona i z tego powodu nie powinna być na tym etapie zmieniana.
Strona 28 i 29. Niestety mapki są bardzo nieczytelne, przez co niewiele wnoszą do całego dokumentu. Może warto by było zmienić kolorystykę i skupić się na najbardziej istotnych drogach/ obszarach, aby odbiorca mógł przeanalizować wizję.	OPINIA NIEUWZGLĘDNIONA Oprócz tego, że stanowią one ilustrację w opracowaniu, mapy te dostępne są też w formie cyfrowej, umożliwiającą ich dokładniejszą analizę.
6. MONITOROWANIE REALIZACJI PLANU	
Więcej starań Wójta Gminy Jonkowo.	OPINIA NIEUWZGLĘDNIONA Uwaga nie ma charakteru merytorycznego. Gmina Jonkowo jest jednak współuczestnikiem prac nad dokumentem i współrealizatorem Planu zrównoważonej mobilności miejskiej MOF na swoim terenie.
Str. 102, Monitorowanie realizacji pkt 17. Proponuje się do 2030 r. 100% szkół i przedszkoli zaangażowanych w działania promocyjne i edukacyjne związane ze zrównoważoną	OPINIA NIEUWZGLĘDNIONA Biorąc pod uwagę możliwości samorządów lokalnych MOF Olsztyna, wskazana wartość docelowa tego wskaźnika jest z

mobilnością miejską. Chyba że zostanie określony stopień zaangażowania, np. liderzy z określonymi zadaniami wówczas – np. 10 – jako wskaźnik sukcesu.	pewnością możliwa do osiągnięcia. Dla uzyskania oceny celującej w ramach jego realizacji wymagane jest uzyskanie 30% lub więcej procent. Nie ma zatem konieczności podnoszenia wartości docelowej wskaźnika w dokumencie, aby móc zrealizować jego wyższą wartość.
Tabelki powinien poprzedzać wstęp wyjaśniający, w jaki sposób podane dane będą analizowane, czy zwykły mieszkaniec będzie miał na bieżąco dostęp do tych danych i jeżeli tak, to w jaki sposób będzie mógł nabyć takie informacje.	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA Taki opis wskaźników został umieszczony po tabeli 6.2.
Uwagi i komentarze do Prognozy Oddziaływania na Środowisko	
Uwagi do trasy autobusu kursującego przez Sząbruk. Ze względu na dojazd dzieci do szkół i mieszkańców do urzędów znajdujących się w centrum miasta obecna trasa autobusu dojeżdżającego wyłącznie do pętli na Dajtkach w ogóle nie ułatwia dojazdu do Olsztyna. Autobusy z Dajtek jeżdżą bardzo rzadko, a szkoły średnie, do których uczęszczają dzieci z gminy Gietrzwałd, wymagają dwóch i trzech przesiadek. Proponowane jest ustalenie trasy, tak aby autobus zatrzymywał się na Dajtkach (część dzieci dojeżdża do szkoły	OPINIA NIEUWZGLĘDNIONA Nie ma konieczności wprowadzania zmian w projekcie dokumentu, ponieważ takim oczekiwaniom odpowiada realizacja działań już w nim wskazanych, m.in. w ramach celu strategicznego 6 <i>Rozwój spójnego systemu transportu publicznego</i>.

podstawowej), potem w okolicy ronda Ofiar Katastrofy, Dworca Zachodniego lub targowiska przy ul Grunwaldzkiej (młodzież dojeżdża do elektronika i ekonomika na ul. Bałtyckiej). Ostatni przystanek koło McDonalda na ul. Szrajbera (Plac Roosevelta). Lokalizacja ostatniego przystanku pozwoli młodzieży w szybki i łatwy sposób przesiąść się do innej komunikacji.

Taka trasa, nie tylko poprawi komunikację z Olsztynem i gminą Gietrzwałd, ale też pozwoli korzystać z komunikacji mieszkańcom Olsztyna, którzy chcieli by przyjechać do Gminy. Co z pewnością wpłynie na opłacalność linii autobusowej.

Autobus powinien kursować od godziny 6.30 do godziny 22:00 – tak aby można było pojechać sobie chociażby na spacer na Stare Miasto i spokojnie wrócić do domu. Mieszkam przy ulicy gdzie kursuje linia na Dajtki i często widzę, że ten autobus jeździ po prostu pusty, bo przystanek końcowy na Dajtkach jej bez sensu. Ciężko stamtąd gdziekolwiek się dostać, a w zimę to w ogóle jest tam niebezpiecznie (a przynajmniej poczucie bezpieczeństwa, szczególnie jeśli chodzi o dzieci i młodzież, jest bardzo niskie). Mieszkańcom bardzo zależy na tym, aby ta linia jeździła dalej niż na Dajtki.

Nie czuje się osobą kompetentną, aby pisać uwagi na temat klimatu ;)

OPINIA NIEUWZGLĘDNIONA

Uwaga nie ma charakteru merytorycznego i nie ma możliwości, by ją uwzględnić w projekcie dokumentu.