



PROGRAM ZATORZE

– program przestrzennego rozwoju
północnego obszaru Olsztyna



Wydział Urbanistyki i Architektury, UM Olsztyna, 2022



Zespół autorski:

- mgr inż. arch. Ewa Gadomska – opracowanie, koordynacja, grafika;
- dr inż. arch. krajobrazu Tekla Żurkowska – zagospodarowanie terenów zieleni, koncepcje zazieleniania ulic;
- mgr inż. arch. Katarzyna Niebrzydowska – funkcja, zagospodarowanie Koszar Dragonów;

oraz:

- mgr inż. arch. Magdalena Binerowska – Dyrektor Wydziału Urbanistyki i Architektury;
- mgr inż. arch. Anna Łukaszewicz – Zastępca Dyrektora Wydziału Urbanistyki i Architektury;
- pracownicy Referatu Planistycznego Wydziału Urbanistyki i Architektury;
- członkowie Zespołu roboczego do spraw przygotowania Programu Zatorze.

Spis treści:

I. Charakterystyka Programu Zatorze	5
Rysunek nr 1 – Synteza Programu	
II. Analizy i działania wstępne	7
1. Przyczyny powstania Programu.....	7
2. Materiały wyjściowe.....	7
A. Materiały o charakterze lokalnym (dotyczące obszaru Zatorza).....	
B. Materiały dotyczące obszaru Olsztyna (w tym Zatorza).....	
3. Działania poprzedzające powstanie Programu	10
A. Zespół roboczy	
B. Delimitacja Zatorza	
C. Analiza Swot	
Rysunek nr 2 – Delimitacja, istniejący stan planowania	
4. Założenia do Programu.....	11
5. Konsultacje społeczne założeń do Programu	11
6. Opracowania poprzedzające powstanie Programu	11
7. Działania bieżące w przestrzeni Zatorza w czasie prac nad Programem.....	12
III. Cele Programu	12
1. Cel główny.....	12
2. Cele szczegółowe.....	13
3. Cel specjalny	14
IV. Cele Programu w głównych dziedzinach przestrzeni Zatorza	15
1.	
Zabytki.....	15
A. Ochrona zabytkowych układów przestrzennych	
B. Ochrona zabytków architektury i budownictwa	
C. Ochrona zabytkowej zieleni	
D. Ochrona zabytków a przeciwdziałanie skutkom zmian klimatu	
Mapa nr 1 – Zabytki	
2. Zieleni.....	16
A. Przywracanie alejowego charakteru ulic	
B. Przywracanie i tworzenie przedogródków	
C. Tworzenie skwerów	
D. Ochrona zieleni istniejącej	
E. Tworzenie połączeń pomiędzy terenami zieleni – zielona sieć Zatorza	
Mapa nr 2 – Zielona sieć	
F. Otwarcie Zatorza na rzekę Łynę	
G. Zieleni Zatorza w tworzeniu dobrego klimatu na Zatorzu	
3. Przestrzenie publiczne	20
A. Zwiększenie atrakcyjności przestrzeni publicznych ulic Zatorza	
B. Przestrzeń publiczna w na nowo zdefiniowanych obszarach	
C. Nowe ciągi przestrzeni publicznych	
D. Wpływ przekształcania przestrzeni publicznych Zatorza na jego klimat	
Mapa nr 3 – Przestrzenie publiczne i zieleni	
4. Funkcja.....	22
A. Koszary Dragonów jako ponadlokalne centrum Zatorza	

B. Przestrzeń publiczna „Nowa Kolejowa”	
C. „Przyczółek Dworcowy” jako nowe centrum lokalne	
D. Rewitalizacja podwórek Zatorza	
E. Przekształcenia funkcjonalno-przestrzenne Zatorza w zapobieganiu zmianom klimatu	
Mapa nr 4 – Struktura funkcjonalno-przestrzenna	
5. Komunikacja.....	26
A. Udogodnienia dla pieszych	
B. Zatorze dostępne dla rowerzystów	
C. Transport publiczny	
D. Dodatkowe połączenia ze Śródmieściem i pozostałymi dzielnicami	
E. Modernizacja ulic Zatorza	
F. Parkowanie na Zatorzu	
G. Budowa północnej obwodnicy Olsztyna	
H. Wpływ przekształceń komunikacyjnych na poprawę klimatu Zatorza	
Mapa nr 5 – Komunikacja	
6. Infrastruktura.....	29
A. Infrastruktura a obiekty historyczne	
B. Infrastruktura a zieleń i przestrzeń publiczną Zatorza	
C. Infrastruktura a przeciwdziałanie zanieczyszczeniu powietrza oraz skutkom zmian klimatu	
7. Akty planistyczne	31
V. Ulice Zatorza jako przestrzeń publiczną.....	31
A. Standardowe działania	
B. Szczegółowe zalecenia dla wybranych ulic (tabela)	
VI. Podsumowanie	41
1. Cele programu a projektowane działania (tabela).....	41
2. Opracowania dotyczące przestrzeni Zatorza wskazane dla osiągnięcia celów Programu	46
3. Projektowane działania a finansowanie	46
4. Konsultacje społeczne a finalny projekt Programu	51
5. Monitoring Programu.....	53
6. Słowniczek.....	54

I. Charakterystyka Programu Zatorze

1. Program Zatorze (program przestrzennego rozwoju północnego obszaru Olsztyna), nazywany dalej Programem, jest dokumentem kierunkowym dla olsztyńskiego Zatorza, rozumianego jako zurbanizowany, północny obszar Olsztyna, ograniczony od południa torami kolejowymi, od zachodu rzeką Łyną, od północy i północnego wschodu Lasem Miejskim. Program nakreśla przestrzenne cele dla tego obszaru, które będą miały wpływ na określone działania oraz zapisy aktów planistycznych. Zależności te przedstawia rysunek nr 1: SYNTEZA PROGRAMU ZATORZE.

2. Program Zatorze:













- uwzględnia uwagi i postulaty mieszkańców dotyczące przestrzeni Zatorza, które określiły cele Programu;
- powstał w celu ochrony i zrównoważonego przestrzennego rozwoju obszaru;
- respektuje jego unikatowe walory przestrzenne;
- uwzględnia zapisy obowiązujących miejscowych planów;
- formułuje wnioski do aktualizowanych i nowych aktów planistycznych oraz działań bieżących w przestrzeni obszaru;
- jest syntetyczny (nie powiela informacji zawartych w innych dokumentach i opracowaniach);
- jest modyfikowalny (pozwala wprowadzać konieczne zmiany wynikające z działań bieżących i oceny stopnia realizacji);
- jest weryfikowalny (umożliwia ocenę stopnia zaawansowania realizacji na podstawie tabeli „Cele programu a projektowane działania”).

3. W Programie zastosowano kod kolorystyczny ilustrujący zależność między celami Programu (celem głównym, celami szczegółowymi, celem specjalnym) a kierunkami działań, które przedstawione są dla następujących dziedzin związanych z przestrzenią: zabytków, zieleni; przestrzeni publicznych, funkcji, infrastruktury oraz aktów planistycznych.



Zatorze – widok z lotu ptaka

SYNTEZA PROGRAMU ZATORZE (rys. nr 1)

<p>Analizy i działania wstępne</p>	<p>Inwentaryzacja urbanistyczna, założenia do Programu, konsultacje społeczne.</p>
<p>Cele Programu:</p> <p>cel główny</p> <p>cele szczegółowe</p> <p>cel specjalny</p>	<p>Chronione i rozwijane walory przestrzenne Zatorza warunkiem atrakcyjności i konkurencyjności obszaru („primum non nocere”)</p>  <p>A Chronione obiekty zabytkowe </p> <p>B Chronione i rozwijane obszary zieleni </p> <p>C Przestrzeń publiczna ulic przyjazna dla pieszych </p> <p>D Na nowo zdefiniowane wskazane obszary (funkcja i przestrzeń) </p> <p>E Dodatkowe połączenia komunikacyjne ze Śródmieściem i pozostałymi obszarami miasta </p> <p>F Ponadlokalne centrum obszaru – rewitalizacja Koszar Dragonów </p> <p>G Wytyczne dla aktów planistycznych oraz działań bieżących </p> <p>Zatorze z dobrym klimatem </p>
<p>Cele Programu w określonych elementach przestrzeni</p>	<p>1. Zabytki </p> <p>2. Zieleń </p> <p>3. Przestrzeń publiczna </p> <p>4. Funkcja </p> <p>5. Komunikacja </p> <p>6. Infrastruktura </p>
<p>Działania, Finansowanie, monitoring</p>	<p>Akty planistyczne Działania w przestrzeni (bieżące oraz wynikające z aktów planistycznych). Finansowanie działań – fundusze unijne i budżet gminy (także jako OBO); monitoring Programu – co dwa lata, w formie analizy i oceny działań; termin wykonania Programu – 2030+</p>

II. Analizy i działania wstępne

1. Przyczyny powstania Programu

A. Niewielkie nasycenie miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego – ok. 15% powierzchni obszaru posiada obowiązujący plan miejscowy.

B. Potrzeba uwzględnienia indywidualnego charakteru obszaru w procesie wyznaczania kierunków jego rozwoju przestrzennego.

C. Zgłaszane przez mieszkańców problemy i potrzeby:

- a) zły stan ulic i chodników, korki, hałas komunikacyjny;
- b) zaniedbana zieleń, brak ławek;
- c) zły stan techniczny budynków;
- d) brak dróg rowerowych;
- e) brak obiektów handlowych, gastronomicznych i rozrywkowych.

D. Potrzeba znalezienia formuły pozwalającej dopasować kształt dokumentu do potrzeb przestrzennych obszaru oraz indywidualnie kształtować przebieg konsultacji społecznych i koordynować działania bieżące i przyszłe.

2. Materiały wyjściowe

A. Materiały dotyczące obszaru Zatorza o charakterze lokalnym:

a) obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego:

- JAGIELLOŃSKA-CHEŁMIŃSKA (Zmiana miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego m. Olsztyna dla terenu między ulicami: Jagiellońską, H. Sawickiej, Katowicką, Rataja i Chełmińską);
- BOROWA (Zmiana miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego m. Olsztyna dla terenu w rejonie ulicy Borowej);
- OFICERSKA (Zmiana miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego m. Olsztyna dla działki Nr 12, obręb 24 położonej przy ul. Oficerskiej w Olsztynie);
- ZATORZE-Jagiellońska-Chełmińska (Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Olsztyna dla terenu między ulicami: Jagiellońską, H. Sawickiej, Katowicką, Toruńską, M. Rataja i Chełmińską);
- Jagiellońska-KOSZARY (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Olsztyna, Ul. Jagiellońska – KOSZARY);
- LAS MIEJSKI (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Lasu Miejskiego w Olsztynie) – fragment;
- ŚRÓDMIEŚCIE – DWORZEC GŁÓWNY (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części Śródmieścia w rejonie Dworca Głównego w Olsztynie) – fragment;
- SYBIRAKÓW-stadion (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenów sportowych przy Alei Sybiraków w Olsztynie);

b) zainicjowane miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego:

- Gietkowska – KOSZARY (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie dawnych Koszar Dragonów przy ul. Gietkowskiej w Olsztynie);

- Wiśniowa - Przedszkole (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie przedszkola przy ul. Wiśniowej w Olsztynie);
- L. Zamenhofs - Przedszkole (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie przedszkola przy ul. Ludwika Zamenhofs w Olsztynie);
- Radiowa - Przedszkole (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie przedszkola przy ul. Radiowej w Olsztynie);
- SYBIRAKÓW – Tereny Sportowe II (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenów sportowych II przy Alei Sybiraków w Olsztynie);

c) inwentaryzacja urbanistyczna Zatorza;

d) „Raport z konsultacji społecznych w sprawie rewitalizacji Koszar Dragonów” (2015 r.);

e) „Studium rozwiązań infrastrukturalnych i organizacyjnych na rzecz rozwoju systemu komunikacji rowerowej dla obszaru Zatorza w Olsztynie” (2016 r.);

f) opracowania książkowe na temat Zatorza:

- „Alternatywny Olsztyn – przewodnik po Zatorzu” (autor: A. Bobrowicz);
- „Zatorze – magiczna dzielnica Olsztyna” (autorzy: M. Skarżyńska-Wawrykiewicz, J. Piotrowska, A. Płoski, M. Akińcza, U. Knercer-Grygo, 2016 r.);
- „Dragoni z Olsztyna. Dzieje formacji i koszar” (autor: R. Będkowski, 2011 r.).

B. Materiały dotyczące obszaru Olsztyna (w tym Zatorza):

a) „Strategia Rozwoju Olsztyna – Olsztyn 2030+”

b) „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Olsztyna” (2013) w swoich ustaleniach wskazuje m.in.:

- działania na rzecz poprawy warunków zamieszkania przez podnoszenie standardów technicznych i walorów architektonicznych istniejących budynków;
- uzyskanie wysokiej jakości przestrzeni publicznych;
- zachowanie i rozwój obszarów zieleni urządzonej, parkowej z usługami turystyki, sportu i rekreacji;
- urządzenie terenów zieleni osiedlowej, placów zabaw, miejsc rekreacji i wypoczynku;
- wprowadzenie preferencji dla transportu publicznego, stref ruchu uspokojonego oraz dostępności pieszej i rowerowej;
- utrzymanie i rozwój istniejących przejść pieszych łączących Strefę Śródmiejską i Zatorze w sposób bezkolizyjny z układem drogowym i torami kolejowymi;
- bezwzględne zachowanie istniejących przejść do Lasu Miejskiego;

link do dokumentu:

http://bip.olsztyn.eu/bip/dokument/292377/xxxvii_660_13_o_zmianie_studium_uwarunkowan_i_kierunkow_zagospodarowania_przestrzennego_miasta_olsztyna/

c) „Miejski Program Rewitalizacji Olsztyna 2023” (2016 r., aktualizacja 2020)

Link do strony z dokumentem:

<https://olsztyn.eu/gospodarka/rewitalizacja/mpr-2020.html>

d) „Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna 2030+” (2022 r.);

e) „Studium rozwoju systemów komunikacyjnych Miasta Olsztyna” (2017 r.);

Link do strony z dokumentem:

<https://olsztyn.eu/gospodarka/dokumenty-strategiczne.html>

f) „Standardy techniczne infrastruktury rowerowej dla sieci dróg rowerowych Olsztyna” (2016 r.);

g) Program Ochrony Środowiska dla Miasta Olsztyna 2024r. z uwzględnieniem perspektywy do roku 2030. (2022 r.);

Link do dokumentu:

https://prawomiejscowe.pl/UrządMiastaOlsztyna/document/764691/Uchwa%C5%82a-XXXIII_558_21

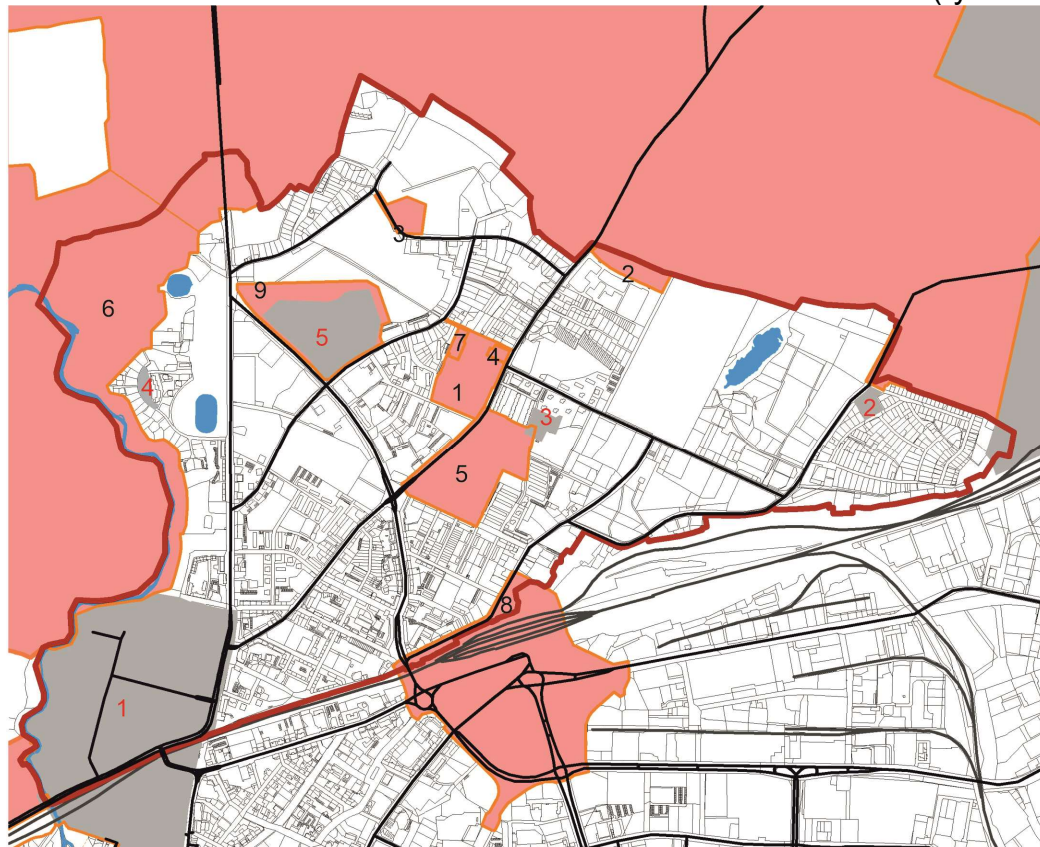
h) „Plan adaptacji Miasta Olsztyn do zmian klimatu do roku 2030”

i) „Badanie opinii mieszkańców Olsztyna, ich problemów i wizji Miasta” (2016 r.).

Link do strony z dokumentem:

http://www.bip.olsztyn.eu/bip/folder/3933/badanie_opinii_mieszkancow_olsztyna/

STAN PLANOWANIA NA OBSZARZE PROGRAMU ZATORZE (rys. nr 2)



OZNACZENIA:



Obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego w obszarze PROGRAMU ZATORZE (w nawiasach – numery planów z rejestru):

1. (8) JAGIELLOŃSKA-CHEŁMIŃSKA
2. (16) BOROWA
3. (18) OFICERSKA
4. (25) ZATORZE-Jagiellońska-Chelmińska
5. (34) Jagiellońska-KOSZARY
6. (37) LAS MIEJSKI
7. (42) TORUŃSKA-zmiana
8. (63) ŚRÓDMIEŚCIE – DWORZEC GŁÓWNY
9. (64) SYBIRAKÓW-Stadion



Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego w opracowaniu w obszarze PROGRAMU ZATORZE

1. Gietkowska – KOSZARY
2. Wiśniowa – PRZEDSZKOLE
3. Zamenhofa – PRZEDSZKOLE
4. Radiowa – PRZEDSZKOLE
5. SYBIRAKÓW – Tereny Sportowe II



Granica opracowania PROGRAMU ZATORZE



Drogi



Kolej



Wody

3. Działania poprzedzające powstanie Programu

A. Zespół roboczy

W marcu 2018 r. Prezydent Olsztyna powołał zarządzeniem Zespół roboczy do spraw przygotowania Programu Zatorze. W skład zespołu weszli przedstawiciele Wydziału Urbanistyki i Architektury oraz innych jednostek merytorycznych Urzędu Miasta. Na spotkaniach Zespół zajmował się następującymi zagadnieniami, związanymi z powstawaniem Programu: założeniami, harmonogramem, przygotowaniem i efektami konsultacji społecznych założeń do Programu oraz wnioskami zgłoszonymi przez jednostki merytoryczne Urzędu Miasta.

B. Delimitacja Zatorza

Obszar Zatorza objęty Programem posiada powierzchnię ok. 4,2 km². Ograniczają go następujące elementy przestrzenne Miasta:

- od zachodu – rzeka Łyna;
- od północnego wschodu – Las Miejski;
- od południa – tory kolejowe.

Obszar ten ponadto, w odróżnieniu od Strefy Zatorze z obowiązującego Studium, zawiera w sobie także Koszary Dragonów oraz Stadion Leśny.

Wyznaczony w ten sposób obszar jest jednorodną strukturą funkcjonalno-przestrzenną (wielofunkcyjność z elementami zieleni). Zakres powierzchni Zatorza pozwala na poruszanie się w jego wnętrzu pieszo. Odległości pomiędzy granicami obszaru, wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, przedstawiają się następująco:

- trasa z południa na północ (wzdłuż Al. Wojska Polskiego) – ok. 2 km;
- trasa z południa na północny wschód (wzdłuż Al. Wojska Polskiego i ul. Jagiellońskiej) – ok. 2,2 km;
- trasa z południa na północny zachód (wzdłuż ul. B. Limanowskiego, Al. Sybiraków i Al. Wojska Polskiego) – ok. 2 km;
- trasa z zachodu na wschód (wzdłuż ul. Kolejowej i ul. M. Zientary Malewskiej) – ok. 2,8 km.

Wielkość wyznaczonego obszaru pozwala na poruszanie się w jego wnętrzu pieszo. Każda z powyższych tras jest do przejścia w ok. 30 min.

C. Analiza Swot dla obszaru Zatorza

a) mocne strony:

- ludzka skala przestrzeni;
- wielofunkcyjność;
- liczne kompleksy zieleni (parki, zabytkowe cmentarze, skwery, ogrody działkowe, relikty założenia „miasta ogrodu”);
- sąsiedztwo Lasu Miejskiego i Łyny;
- obiekty zabytkowe (zespoły pokoszarowe, zabytki kolejnictwa, obiekty użyteczności publicznej, obiekty poprzemysłowe, kościoły, kamienice);
- prężnie działające grupy społeczne (lokalny patriotyzm);
- unikatowość lokalna i ponadlokalna;

b) słabe strony obszaru:

- zdekapitalizowane: budynki, ulice i infrastruktura techniczna;
- zanieczyszczenie powietrza jako efekt niskiej emisji i nasilenia ruchu samochodowego;

- bariery komunikacyjne (linia kolejowa, drogi wylotowe: Al. Wojska Polskiego, ul. B. Limanowskiego, ul. Jagiellońska);
- zniszczone, zastawione samochodami podwórka;
- brak ponadlokalnego centrum;
- c) szanse dla obszaru:**
 - utworzenie dodatkowych połączeń komunikacyjnych (pieszych, rowerowych, samochodowych) ze Śródmieściem i pozostałymi dzielnicami;
 - powstanie północnej obwodnicy Olsztyna;
 - skorzystanie z dotacji unijnych na cele infrastrukturalne i społeczno-kulturalne;
- d) zagrożenia dla obszaru:**
 - pogłębianie rozdzielania ze Śródmieściem;
 - brak północnej obwodnicy Olsztyna;
 - suburbanizacja (spowodowana wyprowadzaniem się Zatorzan za granicę Miasta);
 - zabudowywanie terenów zielonych;
 - brak należytej ochrony obiektów zabytkowych.

4. Założenia do Programu

Założenia do Programu Zatorze powstały na przełomie 2017 i 2018 roku w Wydziale Urbanistyki i Architektury Urzędu Miasta. Opracowanie otrzymało formę prezentacji Power Point. Zawierało następujące zagadnienia:

- a)** przyczyny powstania Programu oraz jego charakterystykę;
- b)** uwarunkowania delimitacji Zatorza oraz dane liczbowe dotyczące delimitowanego obszaru;
- c)** syntezę wytycznych do Programu z materiałów wyjściowych;
- d)** analizę SWOT dla obszaru;
- e)** schemat konstruowania Programu (relacje pomiędzy analizami materiałów wyjściowych, celami programu a kierunkami przekształceń i działaniami);
- f)** cele Programu – cel główny i cele szczegółowe;
- g)** kierunki przestrzennych zmian obszaru wyznaczone w oparciu o problemy przestrzeni Zatorza (dla: zabytków, zieleni, funkcji, komunikacji, przestrzeni publicznych oraz infrastruktury) oraz proponowane działania zaradcze.

Link do strony z prezentacją „Założeń do Programu Zatorze”:

<https://archiwalna-konsultacje.olsztyn.eu/konsultacje/opis/zalozenia-do-programu-przestrzennego-rozwoju-polnocnego-obszaru-olsztyna-program-zatorze>

5. Konsultacje społeczne założeń do Programu

Konsultacje trwały od 21 maja do 28 września 2018 r. Odbyły się cztery spotkania konsultacyjne, dwa spacery badawcze oraz spotkanie z radami osiedli. W toku konsultacji wykorzystywano nowoczesne i aktywizujące formy: word cafe, open space i spacery badawcze, a także tradycyjne, jak prezentacje, dyskusje, sesje pytań i odpowiedzi. Federacja FOSa oraz przedstawiciele Wydziału Urbanistyki i Architektury i Biura Komunikacji i Dialogu Obywatelskiego współpracowali przy planowaniu przebiegu spotkań konsultacyjnych. Podsumowanie przebiegu konsultacji zostało zawarte w Raporcie (punkt 6.B).

6. Opracowania poprzedzające powstanie Programu

A. Inwentaryzacja urbanistyczna

Inwentaryzacja powstawała od czerwca do listopada 2017 r. W jej przeprowadzenie włączyli się studenci UWM, odbywający praktyki w Urzędzie Miasta. Zatorze zostało

podzielone na 8 stref (P, R, S, T, W, X, Y, Z), które ponadto zostały podzielone na kwartały (P1, P2, P3,....., R1, R2, itd.). Inwentaryzowano funkcje budynków, ich stan techniczny, ślepe ściany, wejścia do budynków. Zaznaczano parkingi istniejące i nieformalne, nieformalne ciągi piesze oraz zieleń. Następnie wyniki inwentaryzacji wprowadzono do EWmapy. Oprócz części rysunkowej kwartały posiadają część opisową i fotograficzną.

Główne wnioski wynikające z inwentaryzacji Zatorza:

a) relatywnie duża ilość zieleni, występująca w obszarze objętym opracowaniem:

- dwa parki: Jakubowo i nowo powstały Górka Jasia;
- trzy zabytkowe cmentarze o parkowym charakterze: Św. Jakuba, ewangelicki przy Al. Wojska Polskiego, oraz przy ul. M. Rataja;
- czynny cmentarz przy ul. Poprzecznej;
- pięć kompleksów ogrodów działkowych: największy przy ul. Oficerskiej, następnie przy ul. Bydgoskiej, oraz mniejsze przy ul. M. Rataja, ul. M. Zientary-Malewskiej i ul. Poprzecznej;
- zieleń prawobrzeżna Łyny oraz Stadion Leśny;

b) skupiska usług o znamionach centrów lokalnych:

- w rejonie skrzyżowania ulic: B. Limanowskiego i S. Żeromskiego,
- przy skrzyżowaniu ulic Jagiellońskiej i Al. Wojska Polskiego,
- w rejonie skrzyżowania ulic Jagiellońskiej i B. Limanowskiego,
- w rejonie skrzyżowania ulic Jagiellońskiej i Wrocławskiej,
- przy ul. Radiowej,
- przy wjeździe na osiedle Zielona Górka;

c) brak wielofunkcyjnego centrum ponadlokalnego przy rozproszeniu obiektów o funkcjach ponadlokalnych: szpitali, szkół ponadpodstawowych, Ceik-u, Cmentarza, ogrodów działkowych.

B. Raport z konsultacji społecznych dotyczących założeń do Programu Zatorze

Link do strony z raportem z konsultacji społecznych:

<https://archiwalna-konsultacje.olsztyn.eu/konsultacje/opis/zalozenia-do-programu-przestrzennego-rozwoju-polnocnego-obszaru-olsztyna-program-zatorze>

7. Działania bieżące w przestrzeni Zatorza w czasie prac nad Programem

A. Modernizacja zabytkowych kamienic.

B. Nowe nasadzenia w parkach i w przestrzeni ulic.

C. Program „Podwórka z natury”.

D. Modernizacja ulic.

E. Prace nad mpzp Gietkowska – KOSZARY (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie dawnych Koszar Dragonów przy ul. Gietkowskiej w Olsztynie) i innymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w obszarze Zatorza .

F. Budowa nowych zespołów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

III. Cele Programu

W wyniku analizy wniosków, raportu z konsultacji społecznych, inwentaryzacji urbanistycznej oraz opracowań związanych z Programem określono cel główny, cele szczegółowe oraz cel specjalny dla działań w przestrzeni Zatorza.

1. Cel główny

Chronione i rozwijane walory przestrzenne Zatorza warunkiem atrakcyjności i konkurencyjności obszaru („primum non nocere”)

Takie sformułowanie celu głównego kładzie nacisk na konieczność ostrożności i rozważa przy ingerowaniu w przestrzeń Zatorza (modernizacje i rozbudowy istniejących obiektów oraz budowy nowych) po to by nie zaprzepaścić walorów obszaru. Silne konteksty: historyczny i przyrodniczy (zabytkowe budynki i układy przestrzenne, liczne tereny zieleni) wymagają bezwzględnego respektowania, ponieważ są głównymi elementami identyfikującymi obszar i stanowią o jego niepowtarzalności w skali miasta.

2. Cele szczegółowe

Składają się na realizację celu głównego. Odnoszą się bezpośrednio do problemów obszaru i służą ich rozwiązaniu. Dotyczą elementów i aspektów przestrzeni obszaru szczególnie ważnych dla harmonijnego rozwoju i przekształceń, by Zatorze nie utraciło swojego unikatowego charakteru.

A. Chronione obiekty zabytkowe

Więcej niż jedna czwarta wszystkich obiektów zabytkowych Olsztyna znajduje się w obszarze Zatorza, który stanowi z kolei niecałe 5% powierzchni Miasta. Tak duże nasycenie historyczną zabudową kształtuje charakter obszaru, przesądza o jego walorach i wymaga szczególnej ochrony.

B. Chronione i rozwijane obszary zieleni

W Olsztynie idea Miasta-Ogrodu zmaterializowała się na Zatorzu w formie parków, przydomowych ogrodów, zieleni osiedlowej w zabudowie mieszkaniowej z okresu dwudziestolecia międzywojennego. Zieleń, jej bogactwo i różnorodność, jako kolejny element charakterystyczny dla zatorzańskiej przestrzeni wymaga szczególnej uwagi i troski jako łagodzący uciążliwości komunikacyjne obszaru oraz przeciwdziałający skutkom zmian klimatu.

C. Przestrzenie publiczne ulic przyjazne dla pieszych

Przestrzenie publiczne miast to w przeważającej części ulice. Stanowią one miejsca, z którymi, poprzez adres zamieszkania, najbardziej identyfikują się mieszkańcy miejskich dzielnic. Możemy to wyrazić następującym zapisem obrazującym gradację zależności: miasto – dzielnica – osiedle – ulica. Ulice Zatorza poprzez swój często kameralny, historyczny charakter (większość układów urbanistycznych ulic Zatorza jest objęta ochroną konserwatorską) predestynowane są do bycia atrakcyjnymi przestrzeniami publicznymi. Natomiast główne trakty komunikacyjne obszaru, przeciążone ruchem samochodowym potrzebują przeobrażeń w celu poprawy jakości przestrzeni publicznej.

D. Na nowo zdefiniowane wskazane obszary (funkcja i przestrzeń)

Wykryształizowana struktura obszaru posiada miejsca wymagające nowych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych. Są to: dawne Koszary Dragonów, rejon ulicy Kolejowej oraz dworcowy skwer i jego okolice przy ul. M. Zientary-Malewskiej (Przyczółek Dwo-

rcowy) . Dobre zorganizowanie przestrzenne tych miejsc wpłynie na jakość życia nie tylko mieszkańców Zatorza ale i pozostałych Olsztynian.

E. Dodatkowe połączenia komunikacyjne ze Śródmieściem i pozostałymi obszarami miasta

Główne bariery przestrzenne izolujące Zatorze od reszty miasta to trasa kolejowa oraz rzeka Łyna. Śródmieście i Zatorze są obszarami podobnymi strukturalnie poprzez gęstość zaludnienia i zabudowy, rozdzielonymi linią kolejową. Utworzenie między nimi dodatkowych połączeń pieszo-rowerowych wpłynie korzystnie na funkcjonowanie obydwu obszarów: wydłużeniu ulegną ciągi przestrzeni publicznych, zwiększy się dostępność Dworca Głównego oraz atrakcyjnych miejsc po obu stronach torów. Natomiast dobre skomunikowanie mostów przez Łynę otworzy Zatorze na Las Miejski i lewobrzeżne rejony rzeki.

F. Ponadlokalne centrum obszaru – rewitalizacja Koszar Dragonów

Jednorodnie strukturalnie Zatorze nie wykształciło ponadlokalnego centrum – atrakcyjnego miejsca na lokalizację usług, rozrywki, handlu, miejsca na spędzanie wolnego czasu dla Olsztynian i przyjezdnych. Potencjał na utworzenie takiej funkcji mają dawne Koszary Dragonów. Ich lokalizacja, powierzchnia oraz zabytkowe: układ urbanistyczny i wchodzące w jego skład historyczne zabudowania stanowią przestrzeń predestynowaną do roli ponadlokalnego centrum.

G. Wytyczne dla aktów planistycznych oraz działań bieżących

Ok. 85% powierzchni Zatorza nie posiada miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Ze względu na cenne historyczne obiekty (budynki i układy urbanistyczne) oraz liczne, także historyczne założenia zieleni, ważne jest wprowadzenie uregulowań prawnych dla przestrzennych przekształceń Zatorza. Uregulowania te będą służyć celom Programu poprzez zapisanie ich w ustaleniach aktualizowanych i nowych aktach planistycznych, także tych zapowiadanych jako efekt przyszłej reformy planowania przestrzennego: planie ogólnym i planach zabudowy. Program będzie także wskazywał kierunki działań bieżących (w ramach OBO a także przedsięwzięć inwestycyjnych Gminy w obszarze).

4. Cel specjalny

Zatorze z dobrym klimatem

Obszar Zatorza jest jednym z rejonów Olsztyna o najbardziej zanieczyszczonym powietrzu. Wynika to z przestarzałej infrastruktury grzewczej w większości opartej na węglu oraz intensywnego ruchu samochodowego, skanalizowanego w trasach przecinających Zatorze. Dodatkowo zanieczyszczenie jest intensyfikowane poprzez zwartą zabudowę obszaru.

Te problemy są pogłębiane przez efekty zmian klimatycznych, które, tak jak w przestrzeni wielu miast, są coraz bardziej uciążliwe i wymagają reagowania. Program wskazuje możliwość łagodzenia skutków tych zmian oraz poprawy jakości powietrza poprzez określone działania, przede wszystkim w zakresie zieleni, komunikacji i infrastruktury.

Nasze miasto przyjęło „Plan adaptacji Miasta Olsztyn do zmian klimatu do roku 2030”. Jesteśmy zatem zobowiązani przygotować również Zatorze do przeciwdziałania skutkom tych zmian.

IV. Cele Programu w głównych dziedzinach przestrzeni Zatorza

Program wskazuje kierunki przekształceń dla kluczowych dziedzin przestrzeni: zabytków, zieleni, przestrzeni publicznych, funkcji, komunikacji i infrastruktury. Przekształcenia te mają służyć realizacji wyznaczonych celów.

1. Zabytki

Ochronę obiektów zabytkowych Zatorza wskazano jako jeden z celów szczegółowych Programu. Obiekty zabytkowe Zatorza, ich ilość i różnorodność funkcjonalna (kamienice mieszkalne, obiekty pokoszarowe, kościoły, szkoły, zabytkowa zieleń) stanowią mocną stronę obszaru. Silny kontekst historyczny wymaga respektowania i ochrony przy planowaniu i realizowaniu kierunków rozwoju przestrzennego Zatorza aby nie zaprzepaścić jego unikatowości.

Ochrona obiektów zabytkowych Zatorza to realizacja celu szczegółowego:

... „Chronione obiekty zabytkowe”;

oraz celu specjalnego:

... „Zatorze z dobrym klimatem”.

Poniżej przedstawiono zabytki Zatorza oraz działania, które służyć mają ocaleniu niepowtarzalnego charakteru obszaru.

A. Ochrona zabytkowych układów przestrzennych

W granicach niniejszego opracowania znalazły się następujące, świadczące o unikatowości obszaru, układy przestrzenne:

- a) zespół Koszar Dragonów przy ul. Gietkowskiej i J. Dąbrowskiego (w Programie wskazany jako obszar potencjalnego centrum ponadlokalnego);
- b) dawny Urząd Prowiantowy przy ul. J. Dąbrowskiego;
- c) zespół Koszar Piechoty przy ul. Jagiellońskiej;
- d) układy urbanistyczne większości ulic Zatorza.

B. Ochrona zabytków architektury i budownictwa

Większość historycznych obiektów objęto wpisem do gminnej ewidencji zabytków, z czego część jest w rejestrze zabytków. Pomimo tego obiektom zabytkowym zagrażają: długotrwały brak użytkowania, brak bieżącej konserwacji, przebudowa lub rozbudowa bez uwzględnienia wartości zastanych, rozbiórka wyeksploatowanych substancji, presja inwestycyjna, nowe trasowanie układów komunikacyjnych, radykalna i nieodpowiednia zmiana funkcji, likwidacja detalu i kompozycji (np. w wyniku niewłaściwej termoizolacji), zmiana otoczenia, np. historycznego ogrodzenia, nawierzchni, zmiana materiału.

C. Ochrona zabytkowej zieleni

Na Zatorzu znajdują się obszary zieleni zabytkowej objęte ochroną konserwatorską:

- a) największym z nich jest Park Jakubowo;
- b) ponadto w granicach opracowywanego obszaru znajduje się sześć zabytkowych cmentarzy: katolicki p.w. Św. Jakuba, katolicki p.w. Św. Józefa i Najświętszego Serca Jezusowego przy ul. M. Rataja, ewangelicki przy Al. Wojska Polskiego, ewangelicki przy ul. J. Baczewskiego oraz dwa cmentarze wojenne z okresu I Wojny Światowej (rosyjski i niemiecki) przy Al. Wojska Polskiego;
- c) chroniona jest zieleń towarzysząca obiektom architektury – w sąsiedztwie kościoła franciszkańskiego przy ul. S. Wyspiańskiego, kościoła p.w. Św. Józefa przy ul. Ja-

giellońskiej, willi przy M. Zientary-Malewskiej, zespołu willi przy ulicach: Oficerskiej, Radiowej, przy osiedlach mieszkaniowych: między ulicami W. Reymonta i I. Paderewskiego, między ulicami M. Rataja i Jagiellońską;

d) ochroną konserwatorską objęto również pozostałości dawnych alej przy ulicach: B. Limanowskiego, S. Moniuszki, W. Reymonta, Wojska Polskiego;

e) a także przedogródki przy ul. B. Limanowskiego.

Działania mające na celu ochronę zabytków Zatorza:

a) sukcesywna modernizacja zdekapitalizowanych budynków, ze szczególnym uwzględnieniem właściwej termomodernizacji (większość wymagających docieplenia budynków reprezentuje przedwojenny modernizm, gdzie niuansową estetykę elewacji łatwo zepsuć brutalną termomodernizacją);

b) rewitalizacja Koszar Dragonów poprzedzona opracowaniem miejscowego planu (wprowadzenie nowych, miastotwórczych funkcji w przestrzenie zabytkowej zabudowy, przy respektowaniu historycznych wartości zespołu koszarowego, ocali Koszary przed degradacją i popadaniem w ruinę);

c) ochrona zabytków w aktualizowanych i nowych aktach planistycznych;

d) stworzenie produktu turystycznego (np. szlaku, trasy turystycznej, aplikacji mobilnej) promującego zabytki charakterystyczne dla Zatorza, np.:

– zespoły budynków pokoszarowych (większość historycznych koszar Olsztyna znajduje się na Zatorzu: dwa zespoły koszar przy ul. Jagiellońskiej, Koszary Dragonów, Koszary Funka, koszary przy ul. M. Zientary-Malewskiej);

– założenie Miasta-Ogrodu (obszar od Jakubowa poprzez zabudowę ulic J. Fałata i Oficerskiej, obszar między ulicami S. Żeromskiego, Jagiellońską i M. Zientary-Malewskiej z Osiedlem Kompozytorów);

– przedwojenny modernizm (zabudowa Osiedla Kompozytorów, zabudowa przy ulicach: H. Sienkiewicza, Kolejowej, Klasztornej, szkoły: zawodowa przy Al. Wojska Polskiego, powszechna szkoła ewangelicka przy ul. S. Moniuszki.

D. Ochrona zabytków a przeciwdziałanie skutkom zmian klimatu:

a) ochrona zieleni zabytkowej – wieloletnie okazy drzew na Zatorzu należy objąć szczególną ochroną ponieważ sadzone dzisiaj drzewa z powodu zasolenia gleby oraz ilości sieci podziemnych nie osiągną rozmiarów i wieku zieleni historycznej; zieleń odgrywa kluczową rolę w przeciwdziałaniu skutkom zmiany klimatu, produkuje tlen, daje cień, poprawia mikroklimat;

b) termomodernizacja budynków zabytkowych, która nie narusza ich walorów historycznych; ocieplenie budynków przyczynia się do zmniejszenia emisji CO₂.

Główną zasadą zrównoważonej urbanizacji jest zachowanie istniejących budynków ponieważ pomimo ich modernizacji, renowacji czy adaptacji generują one dużo mniejszy ślad węglowy niż nowe obiekty. W tym kontekście dbałość o budynki historyczne i ich funkcjonalne wykorzystanie działa na korzyść środowiska naturalnego.

MAPA NR 1 – OBIEKTY I OBSZARY ZABYTKOWE 

2. Zieleń

Zieleń to bogactwo Zatorza. W obszarze objętym Programem znajduje się wiele kompleksów zieleni: parki, zabytkowe cmentarze, cmentarz czynny, ogrody działkowe, tereny sportu i rekreacji (stadiony) oraz zieleń naturalna. Wymienione

formy zieleni stanowią ok. 30% powierzchni opracowywanego obszaru. Poza tym jest też zieleń urządzona w postaci ulicznych alej, skwerów i zieleńców oraz zieleń podwórek. Jej niezwykle walory są szczególnie widoczne w obrębie tzw. Osiedla Kompozytorów. Ulice, skwery i zieleńce Osiedla nawiązywały do idei miasta ogrodu Ebenezera Howarda. Osiedle wraz z Parkiem Jakubowo i dwoma cmentarzami: Św. Józefa i Św. Jakuba a także szpalery przyulicznych drzew to całościowe założenie, z którego wiele pozostało do dzisiaj stanowiąc niepodważalny atut obszaru.

Historyczna zieleń Zatorza nie jest jedynie uzupełnieniem i oprawą budynków ale sama w sobie stanowi cenny element przestrzeni.

W granicach Programu koryto rzeki Łyny wraz z przybrzeżną zielenią leży w Obszarze Chronionego Krajobrazu Doliny Środkowej Łyny. Przy ulicy Radiowej, na skraju lasu, znajduje się, objęty ochroną jako pomnik przyrody, okazały dąb szypułkowy.

W ramach działań w obszarze zieleni Zatorza realizowane są następujące cele szczegółowe Programu:

... „Chronione i rozwijane tereny zieleni”;

... „Chronione obiekty zabytkowe”;

... „Przestrzeń publiczna ulic przyjazna dla pieszych”;

oraz cel specjalny:

... „Zatorze z dobrym klimatem”.

A. Przywracanie ulicom Zatorza alejowego charakteru

Szpalery drzew wzdłuż ulic odgrywają szczególną rolę w poprawie klimatu Zatorza. Drzewa w upalne dni obniżają temperaturę powietrza podnoszoną przez rozgrzane, utwardzone powierzchnie a także izolują pieszych od samochodowych spalin. Należy dążyć, tam gdzie to możliwe, do wprowadzenia szpalerów drzew wzdłuż zatorzańskich dróg. W ramach Programu Zatorze objęte opracowaniem ulice zostały przeanalizowane pod kątem możliwości wprowadzenia obszarów z zielenią a szczególnie obszarów z drzewami. Program wskazuje miejsca dla szpalerów zieleni ale też dla zieleńców, przedogródków, skwerów oraz takich rozwiązań jak woonerfy.

Działania przywracające aleje na Zatorzu:

a) tworzenie nowych alej na Zatorzu dotyczą ulic: M. Zientary-Malewskiej, Sybiraków, 15 Dywizji, Oficerskiej, Kolejowej, S. Wyspiańskiego oraz na fragmencie ulic: Jagiellońskiej, Poprzecznej, Bydgoskiej, J. Dąbrowskiego, W. Reymonta, Cichej, M. Rataja, Wrocławskiej.

b) uzupełnianie istniejących alej lub szpalerów drzew przy ulicach: Wojska Polskiego, Cichej, J. Kasprowicza, M. Niedziałkowskiego, W. Reymonta, L. Zamenhofska, S. Żeromskiego.

B. Przywracanie i tworzenie przedogródków

Przedogródki były charakterystycznym elementem zieleni urządzonej dla przedwojennego Olsztyna (w tym Zatorza). Aby ocalić tożsamość obszaru należy zakładać i odtwarzać przedogródki, szczególnie przy historycznych kamienicach. Program, wszędzie gdzie to możliwe, wskazuje miejsca pod przedogródki.

W wielu lokalizacjach urządzenie przedogródków związane jest z koniecznością rozebrania nawierzchni chodników oraz części podbudowy aby w to miejsce posadzić rośliny. Dekoracyjne płotki pełnią nie tylko zadanie estetyczne ale także stanowią barierę przed niszczeniem. Idea polega na tym aby co roku przybywało

takich miejsc, nawet jeśli będzie to tylko kilka przedogródków. Ważne aby wzdłuż jednej ulicy rabaty miały spójny charakter.

Działania tworzące i odtwarzające przedogródki na Zatorzu dotyczą ulic: W. Reymonta, F. Chopina, M. Karłowicza, M. Niedziałkowskiego, S. Okrzei, J. Słowackiego, K. Szymanowskiego, S. Żeromskiego.

C. Tworzenie skwerów

Tworzenie skwerów dotyczy zarówno istniejących enklaw zieleni ale w obecnej chwili zaniedbanych, zdegradowanych lub mało funkcjonalnych, jak i miejsc nowo utworzonych poprzez rozbiórkę nawierzchni i wprowadzenie zieleni.

Pojedyncze zieleńce mają charakter jedynie lokalny, natomiast skwery połączone zielonymi ciągami pieszymi, w postaci zadrzewionych ulic, tworzą miejską zieloną sieć już o znaczeniu ponad lokalnym.

Działania dla tworzenia skwerów Zatorza dotyczą następujących miejsc:

- skrzyżowanie ulic: M. Niedziałkowskiego i B. Limanowskiego;
- skrzyżowanie wyniesione ulic: S. Żeromskiego i H. Sienkiewicza z czterema skwerami;
- skrzyżowanie ulic Jagiellońskiej i B. Limanowskiego;
- przy budynkach nr 12,13,14 ul. S. Żeromskiego (istniejący teren zieleni z drzewami);
- teren przy ul. Jagiellońskiej;
- rejon Przyczółku Dworcowego.

Szczegółowy opis zieleni przyulicznej wraz z ewentualnym opisem tworzenia bądź odtwarzania szpalerów drzew, przedogródków i skwerów dla wybranych ulic znajduje się w rozdziale V Programu („Ulice Zatorza jako przestrzeń publiczna” (str. 31).

D. Ochrona zieleni istniejącej, w szczególności starych drzew

Wieloletnie okazy drzew na Zatorzu należy objąć szczególną ochroną. Ważne jest sadzenie młodych drzew w ramach tworzenia bądź odtwarzania alej, jednak nowo posadzone drzewa jeszcze przez długie lata nie będą w stanie zastąpić tych drzew, które tracimy obecnie. Nie są w stanie ani wytworzyć tyle tlenu, ani dać tyle cienia co dojrzałe korony drzew. Dlatego tak ważna jest ochrona i dbałość o długoletnie okazy. Młode drzewa mają niezwykle trudne warunki w mieście, o wiele trudniejsze niż pa nowały choćby 50 lat temu, z powodu zasolenia i kompresji gleby, ilości sieci podziemnych oraz zmiany klimatu. Prawdopodobnie nigdy nie osiągną rozmiarów i wieku zieleni historycznej. Przy nasadzeniach należy uwzględniać potrzeby owadów, płazów, nietoperzy i małych ssaków.

Pozostałości dawnej zieleni Zatorza trzeba jak najdłużej utrzymać w dobrej kondycji. Dotyczy to głównie starodrzewu: szpalerów występujących wzdłuż ulic S. Moniuszki czy W. Reymonta, Wojska Polskiego jak i występujących w obrębie Parków Jakubowo i Rataja, cmentarzy Św. Józefa i Św. Jakuba.

Działania służące ochronie starych drzew i istniejących kompleksów zieleni historycznej:

a) minimalizowanie szkodliwych wpływów takich czynników jak: zasolenie gleby wynikające z konieczności odśnieżania dróg, kompresja gleby wokół drzew, ingerencje w systemy korzeniowe drzew w trakcie robót budowlanych;

b) minimalizowanie ingerencji w korony starych drzew już na etapie projektowym inwestycji;

c) odtwarzanie nasadzeń szpalerowych poprzez sadzenie młodych drzew w liniach dawnego szpaleru (np. przy ulicach S. Moniuszki, W. Reymonta, M. Zientary Malewskiej);

d) odtwarzania drzewostanu na starych zabytkowych cmentarzach i w parkach, (przedłużenie żywotności starych drzew, zachowanie czytelności kompozycji);

E. Tworzenie połączeń pomiędzy terenami zieleni – zielona sieć Zatorza

Zielona sieć w mieście to antidotum na uciążliwość intensywnej zabudowy, to także umożliwienie zdrowego trybu życia, dzięki atrakcyjności pieszego i rowerowego poruszania się.

Program zaleca rozszczelnienie obszarów zurbanizowanych za pomocą zielonej tkanki, na którą należy przeznaczać jak najwięcej powierzchni w ciasnej, miejskiej zabudowie.

Uliczne aleje, skwery, zieleńce, przedogródki a także większe kompleksy: parki, zabytkowe cmentarze i zieleń naturalna (zieleń nad Łyną, Las Miejski), połączone w zieloną sieć, stworzą możliwość komfortowego poruszania się po Zatorzu, w atrakcyjnym krajobrazie i przyjaznym klimacie.

Istotne znaczenie dla połączenia zielonej sieci Zatorza z Łynostradą i przestrzenią Lasu Miejskiego mają znajdujące się w obszarze opracowania trzy mosty przez Łynę.

Działania służące powstawaniu zielonej sieci Zatorza:

a) utworzenie zazielenionych ciągów pieszo-rowerowych:

– alejowej przestrzeni publicznej „Nowa Kolejowa”, łączącej okolice Dworca Głównego z Koszarami Dragonów i dalej z Łynostradą i Lasem Miejskim;

– zielonego łącznika Zatorza z urządzoną zielenią nadrzeczną, Mostem Fryderyka i Łynostradą poprzez dosadzenia drzew, wykonanie rabat i zieleńców przy ul. J. Kasprowicza oraz schodów do mostu;

– modernizacja wraz z uporządkowaniem zieleni ul. J. Baczewskiego jako łącznika trzech dużych, zielonych obszarów: historycznego Cmentarza Św. Józefa, Parku przy ul. M. Rataja i Parku Jakubowo;

– utworzenie ciągu pieszo-rowerowego przez ogrody działkowe po śladzie istniejącej drogi, ciąg łączy ulice: Toruńską i Oficerską, a przez to parki: „Górka Jasia” i Jakubowo;

b) tworzenie i przywracanie alejowego charakteru ulic;

c) tworzenie przedogrodków;

d) stworzenie zasad zakładania ogrodów społecznych, wskazanie dla nich miejsc na Zatorzu, tworzenie ogrodów.

Uzupełnieniem struktury zieleni Zatorza powinny stać się ogrody społeczne, których funkcja wpisuje się w tradycję obszaru (dużą jego część zaprojektowano w nawiązaniu do idei Miasta Ogrodu). Ogrody społeczne mogłyby wykorzystać niezagospodarowane lub zdewastowane fragmenty przestrzeni Zatorza (nieurządzone tereny w sąsiedztwie parków, tereny przy szkołach i przedszkolach, zdekapitalizowane miejsca sąsiadujące z przestrzenią publiczną).

MAPA NR 2 – ZIELONA SIEĆ



F. Otwarcie Zatorza na rzekę Łynę

Obecność Łyny w granicach miasta jest niezaprzeczalnym atutem zarówno dla całego Olsztyna jaki dla osiedli, wzdłuż których ona przepływa. Niestety aktualnie Zatorze

jest odwrócone od rzeki. Należy ten trend zmienić i skierować kompozycję przestrzeni obszaru w kierunku Łyny. Zagospodarowanie otoczenia wzdłuż brzegów ma istotne znaczenie jednak nie mniejszą rolę powinny odgrywać dojścia do tych miejsc, dojścia przyjazne dla mieszkańców, zachęcające do korzystania z walorów nabrzeża Łyny.

Działania otwierające przestrzeń Zatorza na Łynę:

- a)** wykonanie kompleksowej koncepcji zagospodarowania pasa zieleni nad Łyną ze szczególnym poszanowaniem przyrody i krajobrazu (w oparciu o wytyczne ze specjalistycznych ekspertyz, uwzględniające obszary chronione);
- b)** wprowadzenie zieleni urządzonej ze ścieżkami spacerowymi, oświetleniem, elementami małej architektury, punktami widokowymi;
- c)** przystosowanie i uatrakcyjnienie istniejących (ulice J. Kasprowicza i Radiowa) oraz wykonanie nowych dojść do zieleni nadrzecznej.

H. Rola terenów zielonych obszaru w przywracaniu dobrego klimatu na Zatorzu

Zieleń jest kluczowa dla realizowania celu specjalnego jakim jest „Zatorze z dobrym klimatem”. Daje cień i przeciwdziała upałom, filtruje zanieczyszczone powietrze, izoluje od hałasu i samochodowych zanieczyszczeń. Jest pretekstem do kultywowania zdrowych nawyków: spacerów, przejażdżek rowerem. Tereny zielone chłoną wodę, zabezpieczają przed skutkami ulew.

3. Przestrzenie publiczne

Kierunki i działania w zakresie przestrzeni publicznych Zatorza są ważne, ponieważ służą realizacji wszystkich celów szczegółowych Programu, a szczególnie dotyczą celów:

- ... „Przestrzeń publiczna ulic przyjazna dla pieszych”,
 - ... „Na nowo zdefiniowane wskazane obszary (funkcja i przestrzeń)”,
 - ... „Dodatkowe połączenia komunikacyjne ze Śródmieściem”
- oraz celu specjalnego:
- ... „Zatorze z dobrym klimatem”.

A. Zwiększenie atrakcyjności przestrzeni publicznych ulic Zatorza

Ulice to najliczniejsze miejskie przestrzenie publiczne. W dobie przekształceń przestrzeni miejskich na bardziej atrakcyjne i przyjazne mieszkańcom uwagę należy poświęcić wnętrzom ulic.

Ulice Zatorza mają duży potencjał stania się atrakcyjnymi przestrzeniami publicznymi ze względu na: kameralną, ludzką skalę; często występujący historyczny układ, w skład którego wchodzi zabytkowe pierzeje i zachowana, cenna historycznie zieleń. Przy kreowaniu przestrzeni publicznych ulic należy brać pod uwagę następujące jej elementy:

- a)** charakter ulicy (jej zabudowę: architekturę, gabaryty i rozmieszczenie budynków, ochronę konserwatorską poszczególnych obiektów i układów urbanistycznych, proporcje, sąsiedztwo);
- b)** istniejącą i projektowaną zieleń (alejowe szpalery drzew, krzewy, rabaty, przedogródki) – element ulicy szczególnie wrażliwy na antropopresję i niezbędny w dobie zmian klimatu;
- c)** chodniki, których szerokość, nawierzchnia, dostępność oraz dobry stan techniczny powinny sprzyjać pieszym bez względu na ich wiek i kondycję fizyczną;
- d)** oświetlenie i monitoring, zapewniające bezpieczeństwo i usytuowane w sposób nie utrudniający poruszania się uczestnikom ruchu;

- e) meble miejskie (ławki, kosze na śmieci, stojaki rowerowe, wiaty przystankowe) pozwalające wykreować miejsca odpoczynku i przystanki transportu publicznego na trasie wędrówki przez Zatorze;
 - f) komunikacja rowerowa, wynikająca z charakteru ulicy, w formie wydzielonej ścieżki a tam gdzie nie jest to możliwe, ciągu pieszo-rowerowego, kontrapasa rowerowego w jezdni lub zintegrowana z ruchem samochodowym na jezdni;
 - g) miejsca postojowe wzdłuż jezdni, respektujące istniejącą zieleni;
 - h) jezdnia, z elementami zapewniającymi bezpieczeństwo w pierwszej kolejności najwrażliwszym uczestnikom ruchu, czyli pieszym i rowerzystom (np. wyniesione tarcze skrzyżowań, progi zwalniające i bezpieczne przejścia dla pieszych w miejscach gdzie można je zastosować), o szerokości adekwatnej do zwartej miejskiej zabudowy, z nawierzchnią dobraną do charakteru ruchu, który na niej się odbywa;
 - i) transport publiczny, powinien posiadać gęstą sieć przystanków, w miejscach dostępnych, kluczowych komunikacyjnie.
- Nie wszystkie powyższe elementy charakteryzują każda ulicę.

Najlepiej gdy przekształcanie przestrzeni ulic odbywa się w sposób zintegrowany, na podstawie całościowego projektu, łączącego zmiany wszystkich niezbędnych elementów, przy udziale architekta lub urbanisty.

Działania szczegółowe służące podniesieniu jakości przestrzeni wybranych ulic Zatorza zostały szczegółowo przedstawione w rozdziale V „Ulice Zatorza jako przestrzenie publiczne” (str. 31).

B. Przestrzeń publiczna w na nowo zdefiniowanych obszarach.

Miejsca, które na Zatorzu wymagają przeorganizowania przestrzennego: Koszary Dragonów, „Nowa Kolejowa” i Przyczółek Dworcowy przy ul. M. Zientary-Malewskiej wytworzą nową przestrzeń publiczną, potrzebującą zaprojektowania i wykonania. Działania kreujące nową przestrzeń publiczną zawarto w punktach IV-4-A,B,C (str. 22).

C. Nowe ciągi przestrzeni publicznych

Dbłość o ciągłość przestrzeni publicznych służy realizacji celu operacyjnego „Dodatkowe połączenia komunikacyjne ze Śródmieściem”.

Działania generujące lepsze połączenie Zatorza ze Śródmieściem a także pozostałymi dzielnicami przedstawiono w punkcie IV-5-D (str. 26).

D. Wpływ przekształcania przestrzeni publicznych Zatorza na poprawę jego klimatu:

- a) zazielenianie przestrzeni publicznych Zatorza, istniejących i projektowanych, to podstawowe działanie służące poprawie mikroklimatu miejsca;
- b) kreowanie atrakcyjnych przestrzeni publicznych ulic będzie sprzyjać ruchowi pieszemu i rowerowemu, najbardziej ekologicznym formom poruszania się i wprowadzi dodatkową zieleni w przestrzeń Zatorza;
- c) tworzenie sieci przestrzeni publicznych oraz przystosowanie jej dla osób niepełnosprawnych przyczyni się do wydłużania przejść pieszych i przejazdów rowerowych.

MAPA NR 3 – PRZESTRZENIE PUBLICZNE I ZIELEŃ 

4. Funkcja

Wielofunkcyjność Zatorza, w kontekście aktualnej wiedzy na temat planowania miast i w dobie odchodzenia od monofunkcyjności struktur miejskich, stanowi zaletę. Obszar Zatorza łączy w sobie wiele funkcji: zabudowę mieszkaniową o różnej intensywności, obiekty użyteczności publicznej a także usługi, przemysł, handel. Ich uzupełnieniem są różnorodne i niemałe obszary zieleni: parki, zabytkowe cmentarze, ogrody działkowe oraz zieleń terenów sportu. Tereny te (stadion Warmii, stadion rugby i ciągle z niewykorzystanym potencjałem dawny Stadion Leśny) dodatkowo ubogacają i uatrakcyjniamy Zatorze.

Rejon Zatorza, w ostatnich latach, poprzez swoją przestrzenną atrakcyjność przyciąga nowych mieszkańców, którzy osiedlają się w remontowanych kamienicach oraz w nowo powstających kompleksach zabudowy wielorodzinnej.

Pomimo tego w najbliższym czasie nie przewiduje się znacznego wzrostu liczby mieszkańców Zatorza. Istniejące rezerwy terenu pod zabudowę mieszkaniową (w przeważającej części znajdujące się we wschodnich, przemysłowych rejonach obszaru) zostały w większości wykorzystane. Intensywne zagospodarowanie Zatorza przy dużym nasyceniu zabytkami umożliwia jedynie niewielkie przekształcenia istniejących obiektów lub ich uzupełnianie, najczęściej pod nadzorem konserwatorskim. Natomiast Zatorze poprzez swoją przestrzenną atrakcyjność oraz możliwość rozwoju oferty usług staje się atrakcją ponadlokalną. W związku z tym istotny dla obszaru Zatorza będzie napływ mieszkańców z innych obszarów Miasta oraz spoza jego północnej granicy, gdzie powstają kolejne osiedla mieszkaniowe.

Na Zatorzu występują skupiska usług o znamionach centrów lokalnych:

- w rejonie skrzyżowania ulic: B. Limanowskiego i S. Żeromskiego;
- przy skrzyżowaniu ulic Jagiellońskiej i Al. Wojska Polskiego;
- w rejonie skrzyżowania ulic Jagiellońskiej i B. Limanowskiego;
- w rejonie skrzyżowania ulic Jagiellońskiej i Wrocławskiej;
- przy ul. Radiowej;
- przy wjeździe na osiedle Zielona Górka.

Znajdują się tu również obiekty o funkcji ponadlokalnej, generujące ruch Olsztynian także spoza obszaru: szpitale, szkoły ponadpodstawowe, przedszkola, Park Jakubowo z CEiKiem, cmentarz komunalny, obiekty kultu religijnego, ogrody działkowe.

Struktura przestrzenna Zatorza jest zwarta i w dużym stopniu przesądzona, jednak są tutaj też miejsca wymagające przekształceń. Potrzebują tego: Koszary Dragonów, rejon ulicy Kolejowej oraz Przyczółek Dworcowy przy ul. M. Zientary Malewskiej. Istotne jest by rozwój i przekształcenia funkcji Zatorza z respektem traktowały cenne kulturowo obiekty historyczne oraz wpływające na komfort życia mieszkańców tereny zieleni.

Kierunki przekształceń przestrzennych i działania w zakresie funkcji służą realizacji następujących dwóch celów szczegółowych Programu:

... „Ponadlokalne centrum obszaru – rewitalizacja Koszar Dragonów”,

... „Na nowo zdefiniowane wskazane obszary (funkcja i przestrzeń)”

oraz celu specjalnego:

... „Zatorze z dobrym klimatem”.

A. Koszary Dragonów jako ponadlokalne centrum Zatorza

W obszarze Zatorza, pomimo jego wielofunkcyjności i atrakcyjnej przestrzeni, **nie wykształciło się ponadlokalne centrum**, miejsce, które ogniskowałoby działania społeczne, gospodarcze, kulturalne, które byłoby atrakcyjne nie tylko dla Zatorzan ale także dla pozostałych mieszkańców. Miejscem predestynowanym do tej roli, po odpowiedniej metamorfozie funkcjonalno-przestrzennej, będą Koszary Dragonów. Jest to obszar „trudny” planistycznie i inwestycyjnie z dwóch powodów: objęty jest na znacznej powierzchni wpisem do rejestru zabytków oraz wymaga na dużą skalę doinwestowania infrastrukturalnego. Jednak poprzez swoje usytuowanie (blisko Śródmieścia), atrakcyjność przestrzenną (zachowany układ urbanistyczny dawnych koszar) oraz zasoby przestrzenne do wykorzystania, posiadają potencjał atrakcyjnego centrum.

W 2015 roku odbyły się konsultacje społeczne w sprawie rewitalizacji Koszar Dragonów, zakończone obszernym raportem. W jego podsumowaniu wskazano na następujące funkcje, odpowiednie dla terenu Koszar: usługi oświaty (przedszkole, szkoła); usługi kultury, usługi handlu (targowisko, drobne sklepy, butiki); usługi gastronomii (puby, kawiarnie); usługi publiczne (np. poczta), siedziba organizacji pozarządowych; usługi sportu i rekreacji (boisko rugby, sale treningowe, kluby sportowe, ścianka wspinaczkowa); usługi biurowe; usługi hotelowe (hostel); usługi sakralne, mieszkania; zieleni parkowa. Zdecydowanie opowiedziano się przeciwko Wielkopowierzchniowemu Obiektowi Handlowemu oraz funkcji przemysłowo-składowej. Do ożywienia Koszar Dragonów, oprócz przekształceń przestrzennych i funkcjonalnych, potrzebne będą działania poprawiające komunikacyjne włączenie Koszar w tkankę Zatorza i miasta.

Działania rewitalizujące przestrzeń Koszar Dragonów na ponadlokalne centrum:

- a)** uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu Koszar Dragonów z funkcjami dominującymi: usługami, mieszkalnictwem, terenami sportu i rekreacji;
- b)** przeznaczenie części Koszar na ponadlokalne funkcje publiczne;
- c)** skuteczniejsze włączenie komunikacyjne terenu Koszar w tkankę Zatorza i miasta poprzez:
 - wprowadzenie udogodnień dla ruchu pieszego na odcinku wzdłuż ul. Artyleryjskiej, od ul. 15 Dywizji do ul. Dragonów (poszerzenie traktu pieszego, wymiana nawierzchni, wprowadzenie zieleni);
 - wybudowanie kładki pieszej nad torami, łączącej Koszary ze Śródmieściem (w rejonie ul. F. Sarnowskiego);
 - polepszenie skomunikowania przestrzeni Koszar z mostami na rzece Łynie, a przez to z Łynostradą i Lasem Miejskim, poprzez budowę dojść pieszych przez pas zieleni nadrzecznej;
 - przebudowanie ulicy 15 Dywizji w rejonie wiaduktów kolejowych z wprowadzeniem przestrzeni współdzielonej (wskazany konkurs urbanistyczny);
 - przystosowanie obszaru dla osób ze szczególnymi potrzebami;
 - wprowadzenie obsługi terenu Koszar przez autobusy miejskie (przystanek przy ul. Dragonów);
 - zmodernizowanie ul. 15 Dywizji;
- d)** rozwiązanie problemu parkowania poprzez budowę parkingu podziemnego w Koszarch, pod dziedzińcem północnym lub południowym Koszar;
- e)** wykorzystanie terenów zieleni po wschodniej stronie Łyny jako terenów rekreacyjnych Zatorza.

B. Ulica Kolejowa, Hala Zatorzanka, targowisko, ciąg pieszo-rowerowy – przestrzeń publiczna „Nowa Kolejowa”.

Opisywana przestrzeń usytuowana jest wzdłuż torów i rozciąga się od ul. B. Limanowskiego do Al. Wojska Polskiego. Wpisuje się w najkrótszą trasę między dwoma ważnymi generatorami ruchu na Zatorzu: Dworcem Olsztyn Główny a Koszarami Dragonów. Atrakcyjność komunikacyjną obszaru podnosi dodatkowo nowo powstały przy Al. Wojska Polskiego przystanek kolejowy Olsztyn Śródmieście. W opisywanym obszarze można wyodrębnić dwie części. Pierwsza to ul. Kolejowa, przy północnej stronie której ulokowane są: lokalne centrum handlowo-usługowe (Hala Zatorzanka, targowisko, pawilon handlowo-usługowy) oraz zabytkowa pierzeja kamienic. Drugi fragment stanowi ciąg pieszy przy którym znajdują się zdekapitalizowane niewielkie obiekty handlowe (część z nich jest czynna) oraz zabudowa wielorodzinna wraz z otoczeniem. Przestrzeń ta poprzez swoje usytuowanie, sąsiedztwo zabudowy wielorodzinnej, handlu i usług oraz uspokojony ruch samochodowy ma predyspozycję do stania się atrakcyjną, zazielenioną przestrzenią publiczną z ciągiem pieszo-rowerowym.

Działania kreujące przestrzeń publiczną „Nowa Kolejowa”:

- a) wyłonienie projektu zagospodarowania całego obszaru, najlepiej w drodze konkursu urbanistyczno-architektonicznego;
- b) modernizacja targowiska i hali Zatorzanka;
- c) przystosowanie przestrzeni dla pieszych i rowerzystów (odpowiednie nawierzchnie, wygodne szerokości, wyposażenie w meble miejskie i oświetlenie);
- d) przystosowanie obszaru dla osób ze szczególnymi potrzebami;
- e) zazielenienie obszaru (nadanie alejowego charakteru, wprowadzenie krzewów i rabat);
- f) uporządkowanie parkowania (uporządkowanie parkingu w rejonie Al. Wojska Polskiego, wyznaczenie miejsc parkingowych w rejonie targowiska);
- g) utrzymanie charakteru ciągu pieszo-rowerowego na odcinku od ul. S. Wypiańskiego do Al. Wojska Polskiego oraz zamknięcia ul. Kolejowej od strony ul. B. Limanowskiego;
- h) wybudowanie tunelu pieszo-rowerowego, łączącego ul. M. Kajki z ul. H. Sienkiewicza.

C. Przyczółek Dworcowy przy ul. M. Zientary-Malewskiej jako nowe centrum lokalne.

Miejsce, które zyska na znaczeniu gdy zostanie zbudowane połączenie Zatorza z Dworcem, wymaga przeorganizowania funkcjonalnego. Wzmożony ruch pasażerski, który pojawi się po połączeniu z dworcem potrzebuje przestrzeni publicznej z przystankiem autobusowym, usługami, parkingiem, także rowerowym i przede wszystkim zielenią.

Działania porządkujące przestrzeń łączącą Zatorze z Dworcem Olsztyn Główny:

- a) stworzenie koncepcji kompleksowego zagospodarowania przestrzeni poprzez:
 - zorganizowanie „Skweru Dworcowego”, z ciągiem pieszym, łączącym wyjście z dworca z ulicami M. Zientary-Malewskiej i I. Paderewskiego, meblami miejskimi i oświetleniem;
 - wskazanie miejsca pod usługi, związane z podróżowaniem (handel, punkt gastronomiczny);

- przystosowanie obszaru dla osób ze szczególnymi potrzebami;
 - uporządkowanie parkowania, zorganizowanie parkingu dla rowerów;
 - usytuowanie w bliskim sąsiedztwie przystanku autobusowego;
- b)** wprowadzenie udogodnień dla pieszych (nawierzchnie, wygodne szerokości traktów, meble miejskie, zieleń) na dojściach z Dworca na Zatorze (ul. I. Paderewskiego, ul. M. Zientary-Malewskiej).

D. Zagospodarowanie podwórek Zatorza

Podwórka w obszarze Zatorza to cenny rezerwuar potencjalnych terenów rekreacyjnych dla mieszkańców, służący lokalnej integracji. Historycznie wiele z tych miejsc było zaprojektowanych w myśl idei „Miasta Ogrodu”, a dzisiaj, po zmodernizowaniu i uzupełnieniu o dodatkowe elementy, stają się dopełnieniem funkcji mieszkalnej w zwartej tkance Zatorza i podnoszą komfort życia a w konsekwencji atrakcyjność zamieszkiwania na tym obszarze.

Działania służące zagospodarowaniu podwórek Zatorza:

- a)** program „Podwórka z natury”;
- b)** tworzenie projektów kompleksowego zagospodarowania podwórek, zawierających:
 - rozwiązania proekologiczne w przestrzeni podwórek: ochrona istniejącej zieleni, dosadzanie nowej, wykorzystywanie wód opadowych, budowanie ogrodów deszczowych, minimalizowanie powierzchni terenów utwardzonych;
 - porządkowanie miejsc do parkowania i składowania odpadów;
 - wyposażanie podwórek w elementy służące rekreacji (ławki, elementy placów zabaw);
- c)** ochrona przestrzeni podwórek przed chaotycznym zabudowywaniem (dogęszczenie możliwe jedynie po wnikliwej analizie przestrzennej, wykazującej dostateczną ilość powierzchni na zieleń i urządzenia rekreacyjne oraz nową inwestycję).

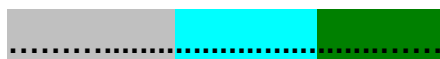
E. Przekształcenia funkcjonalno-przestrzenne Zatorza w zapobieganiu zmianom klimatu:

- a)** zagospodarowanie podwórek poprzez wprowadzanie zieleni, ogrodów deszczowych i miejscowej retencji;
- b)** wprowadzanie zieleni w nowych przestrzeniach publicznych (Koszary Dragonów, Nowa Kolejowa, Przyczółek Dworcowy);
- c)** utrzymywanie wielofunkcyjności Zatorza i dbanie o centra lokalne w celu zmniejszenia natężenia przemieszczania się mieszkańców.

Konkurs architektoniczny jest najtańszą i najbardziej efektywną formą pozyskania informacji na temat określonego zagadnienia przestrzennego. Unikatowy charakter Zatorza predestynuje ten obszar do szukania najlepszych rozwiązań. Najłatwiej je wyłonić w drodze konkursu.

MAPA NR 4 – STRUKTURA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA

5. Komunikacja



Główne osie komunikacyjne Zatorza to: Al. Wojska Polskiego, ul. Jagiellońska oraz ciąg ulic złożony z ul. B. Limanowskiego i z Al. Sybiraków. Główne trasy uzupełnia dość dobrze rozbudowana sieć ulic lokalnych.

Jednak pomimo tego sytuacja drogowa na Zatorzu nie jest komfortowa. Dzieje się tak z powodu intensywnego ruchu tranzytowego (ulice: B. Limanowskiego, Al. Wojska Polskiego i Jagiellońska należą do najbardziej niebezpiecznych ulic Olsztyna) oraz zwartej struktury przestrzennej przy dużym nasyceniu obiektami zabytkowymi, które są chronione.

Trudna sytuacja transportowa Zatorza jest pogłębiana przez zły stan techniczny ulic i przynależnej im przestrzeni. Część ulic przygotowywana jest do modernizacji (Sybiraków, Jagiellońska na odcinku od ul. B. Limanowskiego do ul. E. Abramowskiego, północny odcinek Al. Wojska Polskiego), ale to nie wyczerpuje potrzeb w tym zakresie. Modernizacji wymaga większość ulic obszaru. Ważne by modernizacje ulic odbywały się w sposób podnoszący jakość przestrzeni publicznych układu komunikacyjnego Zatorza. Umożliwią to kierunki przekształceń i działania mające na celu wprowadzanie zasad zrównoważonej mobilności w obszarze Zatorza (preferowanie ruchu pieszego i rowerowego oraz rozwijanie transportu publicznego) oraz służące ochronie terenów zielonych. Takie rozwiązania przyczynią się do bezpieczeństwa i wzrostu komfortu życia mieszkańców.

Następujące cele szczegółowe Programu:

- ... „Dodatkowe połączenia komunikacyjne ze Śródmieściem”,
- ... „Przestrzeń publiczna ulic Zatorza przyjazna dla pieszych”,
- ... „Chronione i rozwijane obszary zieleni”

oraz cel specjalny:

- ... „Zatorze z dobrym klimatem” będą realizowane przez poniższe kierunki przekształceń i wynikające z nich działania.

A. Udogodnienia dla pieszych priorytetem w przekształcaniu systemu transportowego Zatorza.

Wielkość obszaru, jego zwarta struktura przy jednoczesnym nasyceniu terenami zielonymi to dobre parametry wyjściowe do rozwijania połączeń pieszych Zatorza.

Działania zwiększające bezpieczeństwo i wygodę pieszych:

- a)** poprawa techniczna chodników (ergonomiczna szerokość, wygodna i bezpieczna nawierzchnia, przystosowanie dla osób ze szczególnymi potrzebami, likwidacja barier);
- b)** uatrakcyjnianie przestrzeni publicznych dróg poprzez wyposażanie ich w obiekty małej architektury i oświetlenie oraz uporządkowanie znajdujących się przy ulicach miejsc parkingowych;
- c)** pielęgnowanie istniejącej i wprowadzanie nowej zieleni w pasach dróg (aleje, krzewy, rabaty, przedogródki);
- d)** likwidacja słabych ogniw (dbanie o ciągłość) przestrzeni dla pieszych przy drogach i ciągach pieszych (budowa wyniesionych przejść przez jezdnie oraz dodatkowych połączeń traktów pieszych).

Szczegółowe działania służące podniesieniu jakości przestrzeni publicznych ulic zostały przedstawione w rozdziale V pod tytułem: „Ulice Zatorza jako przestrzeń publiczna” (str. 31).

B. Zatorze dostępne dla rowerzystów

Struktura przestrzenna Zatorza i jego dobrze rozwinięta sieć dróg sprawiają, że obszar ten posiada duży potencjał do rozwoju ruchu rowerowego. Rozwój ten można osiągnąć w większości prostymi, tanimi i skutecznymi rozwiązaniami, polegającymi na optymalizacji wykorzystania istniejących jezdni w połączeniu z działaniami promocyjnymi.

Działania udostępniające Zatorze dla ruchu rowerowego:

- a)** tworzenie spójnej, bezpośredniej, atrakcyjnej, bezpiecznej i wygodnej sieci tras rowerowych (wg „Studium rozwiązań infrastrukturalnych i organizacyjnych na rzecz rozwoju systemu komunikacji rowerowej dla obszaru Zatorza w Olsztynie” oraz „Standardów technicznych infrastruktury rowerowej dla sieci dróg rowerowych Olsztyna”);
- b)** dopuszczenie integracji ruchu rowerowego na jezdni z ruchem samochodowym poprzez wprowadzenie stref Tempo 30 (dla większości ulic Zatorza);
- c)** działania promocyjne na temat nowych zasad wykorzystania wspólnego jezdni;
- d)** separacja ruchu rowerowego na drogach dla rowerów wzdłuż ulic: Jagiellońskiej, B. Limanowskiego, Sybiraków, Wojska Polskiego, M. Zientary Malewskiej, Poprzecznej;
- e)** wyznaczenie miejsc postoju dla rowerów (tradycyjnych i elektrycznych) oraz hulajnóg elektrycznych;
- f)** budowa parkingów rowerowych, w tym parkingu Bike and Ride (B&R) przy Al. Sybiraków;
- g)** rozwój rekreacyjnego ruchu rowerowego w Lesie Miejskim.

Szczegółowe działania dla wybranych ulic, służące rozwojowi ruchu rowerowego na Zatorzu z wykorzystaniem istniejącego układu drogowego przedstawiono w rozdziale V pod tytułem: „Ulice Zatorza jako przestrzeń publiczna” (str.31), w oparciu o dokument: „Studium rozwiązań infrastrukturalnych i organizacyjnych na rzecz rozwoju systemu komunikacji rowerowej dla obszaru Zatorza w Olsztynie” 2016 r.

C. Dostępny transport publiczny.

Rozwijanie transportu publicznego na Zatorzu wpłynie na zmniejszanie ilości samochodów osobowych oraz terenochłonnej infrastruktury z nimi związanej.

Obecnie obszar Zatorza obsługuje 13 linii autobusowych, łącząc Zatorze ze Śródmieściem i pozostałymi dzielnicami Olsztyna oraz z gminami sąsiednimi: Dywitami i Barczewem. Do poprawy funkcjonowania komunikacji autobusowej potrzebne są buspasy, dodatkowe przystanki, modyfikacja niektórych tras oraz zapewnienie bezpiecznych warunków dojścia do przystanków. Nowe przystanki i zmienione trasy będą miały związek z udostępnieniem rewitalizowanych Koszar Dragonów, połączeniem dworca Olsztyn Główny z ul. M. Zientary Malewskiej oraz nowopowstającą zabudową wielorodzinną w obszarze.

Działania rozwijające transport publiczny na Zatorzu:

- a)** zwiększenie ilości przystanków autobusowych;
- b)** budowa buspasów:
 - w ciągu wiaduktu im. Powstańców Węgierskich oraz ul. B. Limanowskiego – w obydwu kierunkach;
 - na odcinku al. Sybiraków – co najmniej od ul. M. Rataja do ul. Jagiellońskiej;
 - na odcinku ul. Jagiellońskiej – od ul. Bydgoskiej do ul. B. Limanowskiego;
- c)** rozważenie budowy linii tramwajowej na Zatorzu.

D. Dodatkowe połączenia piesze, rowerowe i samochodowe ze Śródmieściem i pozostałymi dzielnicami Olsztyna.

Tory kolejowe i rzeka Łyna to główne bariery komunikacyjne pomiędzy Zatorzem a resztą Olsztyna. Działające obecnie połączenia przez tory to:

- samochodowo-rowerowo-pieszne: wiadukt Powstańców Węgierskich 1956 w ciągu ulicy B. Limanowskiego, wiadukt w ciągu ulicy Partyzantów oraz przejazd pod torami – łączący ulice Wyzwolenia i 15 Dywizji.
- piesze: tunel pod torami w ciągu ul. 1 Maja.

Utworzenie dodatkowych połączeń komunikacyjnych (pieszych, rowerowych i samochodowych) wpłynie korzystnie na funkcjonowanie zarówno Zatorza jak i reszty miasta: wydłużeniu ulegną ciągi przestrzeni publicznych, zwiększy się dostępność Dworca Głównego i Koszar Dragonów oraz innych ważnych i atrakcyjnych miejsc po obu stronach torów.

Dla komunikacyjnego umocowania Zatorza w strukturze Olsztyna ważne są również połączenia z terenami za Łyną: Lasem Miejskim i Łynostradą.

Działania poprawiające skomunikowanie Zatorza ze Śródmieściem i resztą miasta:

- a)** połączenie skweru przy ul. M. Zientary-Malewskiej z budynkiem dworca Olsztyn Główny za pomocą kładki pieszej nad torami lub tunelu;
- b)** połączenie tunelem pieszo-rowerowym ulic H. Sienkiewicza i Partyzantów;
- c)** połączenie kładką pieszo-rowerową nad torami Koszar Dragonów z ul. F. Sarnowskiego;
- d)** wykonanie analiz (przestrzennych, technicznych, ekonomicznych i środowiskowych) w celu przedstawienia możliwości realizacji trzeciego połączenia samochodowo-rowerowo-pieszego nad torami, łączącego Zatorze z resztą miasta;
- e)** utworzenie połączenia pieszo-rowerowego z mostami na Łynie: Mostem Fryderyka (od ul. J. Kasprowicza) i Mostem Justusa (od ul. Radiowej).

E. Modernizacja ulic Zatorza

Większość ulic obszaru wymaga remontu lub przebudowy. Prace te mają służyć podniesieniu jakości przestrzeni publicznych ulic poprzez następujące zintegrowane działania:

- a)** ochronę zieleni w pasach drogowych i wprowadzaniem nowej (drzew pojedynczych i w formie szpalerów, krzewów, rabat, łąk kwiatnych, przedogródków, przyulicznych skwerów);
- b)** poszerzenie chodników oraz wymianę lub naprawę ich nawierzchni; – wprowadzanie elementów małej architektury oraz oświetlenia;
- c)** wymianę lub naprawę powierzchni jezdni oraz korektę jej szerokości;
- d)** porządkowanie miejsc parkingowych w pasach drogowych;
- e)** przystosowanie przestrzeni ulic dla osób ze szczególnymi potrzebami.

Szczegółowe zalecenia dotyczące przestrzeni publicznych wybranych ulic zawarte są w rozdziale V Programu („Ulice Zatorza jako przestrzeń publiczna” (str. 31).

F. Parkowanie na Zatorzu

Najpopularniejszą formą parkowania w opracowywanym obszarze jest parkowanie na ulicach lub na chodnikach, wzdłuż krawędzi jezdni. Część tego typu miejsc objęta jest strefą płatnego parkowania, która na Zatorzu rozciąga się między ulicami: Wojs-

ka Polskiego, Jagiellońską, S. Żeromskiego i torami kolejowymi. Ponadto funkcjonuje parking przy Al. Wojska Polskiego (w rejonie Szpitala Miejskiego). Plagą jest zastawienie samochodami podwórek przez przyjezdnych.

Działania porządkujące parkowanie na Zatorzu:

- a) zoptymalizowanie ilości miejsc parkingowych wzdłuż ulic w połączeniu z ochroną istniejących drzew i wprowadzaniem nowych nasadzeń;
- b) zmodyfikowanie strefy płatnego parkowania;
- c) uporządkowanie miejsc parkingowych w przestrzeni podwórek w połączeniu z ich urządzeniem na cele rekreacyjne dla mieszkańców (np. w ramach programu „Podwórka z natury”);
- d) utworzenie parkingów przy Al. Sybiraków (w tym parkingu Park & Ride (P&R));
- e) budowa parkingu podziemnego w Koszarch Dragonów, pod dziedzińcem północnym lub południowym Koszar.

G. Budowa północnej obwodnicy Olsztyna

Jedyną szansą na wyeliminowanie samochodowego ruchu tranzytowego z Zatorza jest budowa północnej obwodnicy Olsztyna, która skanalizuje transport samochodowy w kierunku północnym, związany w większości z Obwodem Kaliningradzkim.

H. Wpływ przekształceń komunikacyjnych na poprawę klimatu Zatorza

Duża intensywność ruchu samochodowego jest jedną z głównych przyczyn zanieczyszczenia powietrza na Zatorzu. Zmniejszanie tej intensywności oraz powiązanie zmian transportowych z wprowadzaniem zieleni to kluczowe działania służące poprawie klimatu obszaru.

Działania w ramach przekształceń komunikacyjnych konieczne dla poprawy klimatu Zatorza:

- a) w pasach drogowych – ochrona istniejącej zieleni, wprowadzanie nowych nasadzeń, przywracanie alejowego charakteru ulic;
- b) wprowadzanie zieleni towarzyszącej miejscom parkingowym – w miarę możliwości uzupełnianie drzewami istniejących parkingów a także miejsc parkingowych przy ulicach; stosowanie zieleni wysokiej w nowo projektowanych terenach parkingowych;
- c) uspokajanie ruchu samochodowego;
- d) wprowadzanie preferencji dla pieszych i rowerzystów;
- e) rozwijanie transportu publicznego.

← MAPA NR 5 – KOMUNIKACJA

6. Infrastruktura

Infrastruktura techniczna jest głównym podsystemem nowoczesnego miasta, obejmującym wodociągi, kanalizację sanitarną i deszczową, sieć elektroenergetyczną i ciepłą, telekomunikację, gazociągi oraz ich urządzenia sieciowe a także elementy techniki budowlanej związanej z instalacjami technicznego wyposażenia budynków. Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju miasto powinno mieć infrastrukturę techniczną przyjazną i człowiekowi i środowisku przyrodniczemu.

Infrastruktura techniczna Zatorza, jest w większości przestarzała i wymaga modernizacji. Również obiekty budowlane mają często zdekapitalizowane instalacje techniczne. Niezbędne jest zintegrowane zarządzanie rozwojem infrastruktury technicznej Miasta, w tym Zatorza, w oparciu o rozwój systemów informacji w zakresie istniejących sieci i instalacji w poszczególnych budynkach. Dodatkowe zagadnienie, które jest wyzwaniem dla miejskiej infrastruktury to zmiany klimatyczne: przeciwdziałanie im oraz łagodzenie skutków, które przynoszą.

Wskazane w Programie kierunki przekształceń i działań w zakresie infrastruktury służą przede wszystkim realizacji celu specjalnego:

... „Zatorze z dobrym klimatem”; a także realizacji celów szczegółowych:

... „Chronione obiekty zabytkowe”;

... „Przestrzeń publiczna ulic przyjazna dla pieszych”;

... „Chronione i rozwijane tereny zieleni”;

A Infrastruktura a obiekty historyczne

Infrastruktura Zatorza jest w większości przestarzała, szczególnie w zabytkowych obiektach i wymaga modernizacji. „Chronione obiekty zabytkowe” jako jeden z celów Programu zobowiązuje do wieloaspektowego dbania o zabytki. Modernizacja infrastrukturalna tkanki zabudowy Zatorza musi przebiegać w sposób maksymalnie chroniący jej historyczne walory.

Działania modernizacyjne infrastruktury Zatorza respektujące historyczne wartości przestrzeni obszaru:

- a) termomodernizacja budynków (docieplanie dachów, wymiana okien, docieplanie ścian) prowadzona w sposób chroniący wygląd budynku i jego detali architektonicznych;
- b) stosowanie urządzeń infrastruktury technicznej ingerujących w przestrzeń Zatorza oraz wizerunek budynków (wieże telefonii komórkowej, miejsca zbiórki odpadów, stacje trafo, wymiennikownie, hydrofornie, wentylatory, panele słoneczne) z poszanowaniem ładu przestrzennego i dziedzictwa kulturowego.
- c) ochrona zabytkowych elementów infrastruktury technicznej – zainwentaryzowanie i objęcie ochroną zabytkowych pokryw studzienek kanalizacyjnych;

B Infrastruktura a zieleń i przestrzenie publiczne Zatorza

Zieleń w tkance miejskiej jest elementem wrażliwym na antropopresję, także powodowaną remontami, modernizacjami i budowlami nowych sieci infrastruktury technicznej. „Chronione i rozwijane obszary zieleni „ jako cel szczegółowy Programu zobowiązuje do dbania o zieleń także w aspekcie zmian infrastrukturalnych.

Działania w obszarze infrastruktury Zatorza chroniące zieleń obszaru i nie utrudniające jej rozwoju:

- a) tam gdzie to możliwe podjąć starania mające na celu uporządkowanie przebiegu kabli energetycznych, telekomunikacyjnych, sygnalizacyjnych, przebudowa sieci cieplnych kanałowych na sieci preizolowane w celu pozyskania dodatkowych przestrzeni pod zieleń. Ważne, by przebudowę ulic wraz z nowymi nasadzeniami i urządzeniami przestrzeni publicznych, koordynować z modernizacją i przebudową sieci;
- b) optymalizowanie remontu starych i przebiegu nowych sieci w celu ochrony zieleni Zatorza;
- c) toalety miejskie w przestrzeni Zatorza (np. w parkach: Jakubowo, „Górka Jasia”).

C. Infrastruktura Zatorza a przeciwdziałanie zanieczyszczeniu powietrza i skutkom zmian klimatu

Warunki klimatyczne Zatorza wymagają poprawy. Zła jakość powietrza spowodowana jest przede wszystkim niską emisją (węglowe piece grzewcze, intensywny ruch samochodowy). Sytuację dodatkowo pogarszają odczuwalne, podobnie jak w wielu intensywnie zabudowanych obszarach, skutki zmian klimatycznych: upały, susze, ulewy. Infrastruktura techniczna miasta wpływa na jakość powietrza, może również być elementem łagodzącym skutki zmian klimatycznych.

Działania dotyczące modernizacji infrastruktury w celu poprawy klimatu Zatorza:

- a)** tam, gdzie to możliwe likwidacja indywidualnego źródła ciepła i podłączenie budynków do miejskiej sieci ciepłowniczej;
- b)** w pozostałych przypadkach wymiana węglowych kotłów c.o. na inne, ekologiczne źródła ciepła;
- c)** Program „Wymień Piec” – ogólnomiejski program, skierowany do wspólnot mieszkaniowych, umożliwiający otrzymanie dotacji na zmianę sposobu ogrzewania na proekologiczną lub przyłączenie do Miejskiej Sieci Ciepłowniczej.
- d)** wprowadzanie rozwiązań umożliwiających wykorzystanie wód opadowych oraz odprowadzenie ich na teren działki na której znajduje się budynek (ogrody deszczowe, przepuszczalne nawierzchnie);
- e)** zintegrowanie błękitno-zielonej i szarej infrastruktury (przy modernizacji ulic, tworzeniu parkingów, urządzaniu podwórek);
- f)** remont i przebudowa urządzeń elektroenergetycznych (zastąpienie tradycyjnych latarni ulicznych latarniami energooszczędnymi z automatycznym sterowaniem).

7. Akty planistyczne

Obecnie ok. 85 % powierzchni objętej opracowaniem Programu jest bez obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Określone w Programie kierunki przekształceń przestrzennych Zatorza, będą miały wpływ na zapisy aktów planistycznych, przez co zapewnią długofalową realizację celów Programu. Zapowiadana reforma planowania przestrzennego a wraz z nią obowiązek posiadania przez gminę planu ogólnego daje szansę na zwiększenie rangi Programu. Jeżeli plan ogólny będzie prawem miejscowym, wytyczne z Programu mają szansę być wprowadzane na całym obszarze Zatorza jako prawo miejscowe.

V. Ulice Zatorza jako przestrzeń publiczna

Przestrzeń publiczna miast to w przeważającej części ulice. Stanowią one miejsca z którymi, poprzez adres zamieszkania, najbardziej identyfikują się mieszkańcy miejskich dzielnic. Możemy to wyrazić następującym zapisem: miasto – dzielnica – osiedle – ulica.

Poniżej przedstawione zostały standardowe działania, a w kartach ulic – charakterystyki i zalecenia szczegółowe dla przestrzeni publicznych ulic Zatorza, dotyczące odcinków zawartych w przestrzeni objętej programem.

W kartach ulic Zatorza wykorzystano zalecenia dotyczące ruchu rowerowego zawarte w „Studium rozwiązań infrastrukturalnych i organizacyjnych na rzecz rozwoju systemu komunikacji rowerowej dla obszaru Zatorza w Olsztynie”.

A. Standardowe działania dla podniesienia jakości przestrzeni ulic Zatorza:

a) zielen przyuliczna:

- ochrona istniejącej zieleni, szczególnie starych drzew (zarówno rosnących w szpalerach przyulicznych jak i w historycznych parkach czy cmentarzach jako element kompozycyjny);
- wprowadzanie układu modelowego zieleni w przestrzeń ulic: przedogródki, pasy zieleni rozdzielające chodniki od jezdni(zieleńce z zastosowaniem szpalerów drzew oraz zieleńce z krzewami oraz bylinami);
- wprowadzanie przedogródków wraz z gradzeniem;
- wykorzystanie każdego dostępnego fragmentu terenu na tworzenie skwerów lub nowych zieleńców z nowymi nasadzeniami;
- zrównoważenie zieleni i miejsc parkingowych;
- właściwy dobór gatunków (gwarantujący poprawę komfortu życia mieszkańców, umożliwiający przetrwanie roślinom w trudnych warunkach miejskich);
- w miarę możliwości stosowanie rozwiązań technicznych pozwalających na sadzenie i utrzymanie drzew w trudnych warunkach miejskich (systemy kompresyjne dla rozrastania się korzeni drzew, ekrany antykorzenne, podwieszane chodniki, ekobordy, torby do podlewania itp.);
- stosowanie rozwiązań mających na celu poprawę funkcjonowania gromadzenia wód opadowych jak i ograniczania powstawania miejskiej wyspy ciepła (ogrody deszczowe, niecki chłonne);

b) chodniki:

- poszerzanie;
- rozbiórka fragmentów nawierzchni chodników w celu wprowadzenia zieleni (w miejscach nie wpływających na płynność ruchu pieszego);
- stosowanie nawierzchni równych i szorstkich oraz rozpoznawalnych i ciągłych (jednoznacznie określających funkcję pasa pieszego) a także trwałych i stabilnych (odpornych na deformacje i zniszczenia, np. płyty chodnikowe);
- przystosowanie dla osób ze szczególnymi potrzebami;
- usuwanie barier architektonicznych;
- stosowanie chodników przepuszczalnych (tam gdzie jest to możliwe stosowanie szerszych fug, materiałów porowatych, nawierzchni przepuszczalnych);

c) jezdnia:

- optymalizowanie szerokości w celu dostosowywania do nowych potrzeb, związanych ze zmianami klimatu (wprowadzanie zieleni) i nowymi potrzebami mieszkańców (ruch rowerowy, ruch piesz);
- stosowanie elementów zwiększających bezpieczeństwo: progów zwalniających, wyniesionych przejść dla pieszych, wyniesionych tarcz skrzyżowań, zatok autobusowych w pasach jezdnych;

d) meble miejskie:

- wyposażanie ulic w ławki, kosze na śmieci, wiaty przystankowe, stojaki rowerowe, elementy organizacji przestrzeni (słupki, pacholki);
- stosowanie mebli miejskich wykonanych z materiałów szlachetnych i trwałych (w szczególności z kamienia, cegły, drewna, metalu, szkła, betonu architektonicznego), spójnych formalnie dla przestrzeni ulicy;

e) oświetlenie ulic:

- stosowanie rozwiązań energooszczędnych,
- sytuowanie w sposób nie utrudniający przemieszczania się;

f) parkowanie przy ulicy:

– oddzielanie miejsc postojowych od chodników pasem zieleni (najlepiej szpalerem drzew);

– wprowadzanie nasadzeń pomiędzy miejscami postojowymi;

– priorytet zieleni przed miejscami postojowymi;

g) ruch rowerowy w przestrzeni ulic według opracowań:

– „Studium rozwiązań infrastrukturalnych i organizacyjnych na rzecz rozwoju systemu komunikacji rowerowej dla obszaru Zatorza w Olsztynie” (2016 r.);

– „Standardy techniczne infrastruktury rowerowej dla sieci dróg rowerowych Olsztyna” (2016 r.);

h) transport samochodowy

– uspokajanie ruchu samochodowego (wprowadzenie strefy Tempo 30 w wyznaczonych kwartałach, stosowanie fizycznych elementów uspokajania ruchu).

Zalecenia ogólne i szczegółowe dla przestrzeni publicznych ulic Zatorza są wytyczną dla miejscowych planów, a także modernizacji poszczególnych ulic, jak również projektów realizowanych w ramach OBO.

B. Zalecenia dla wybranych ulic Zatorza z koncepcją zazielenienia (tabela)

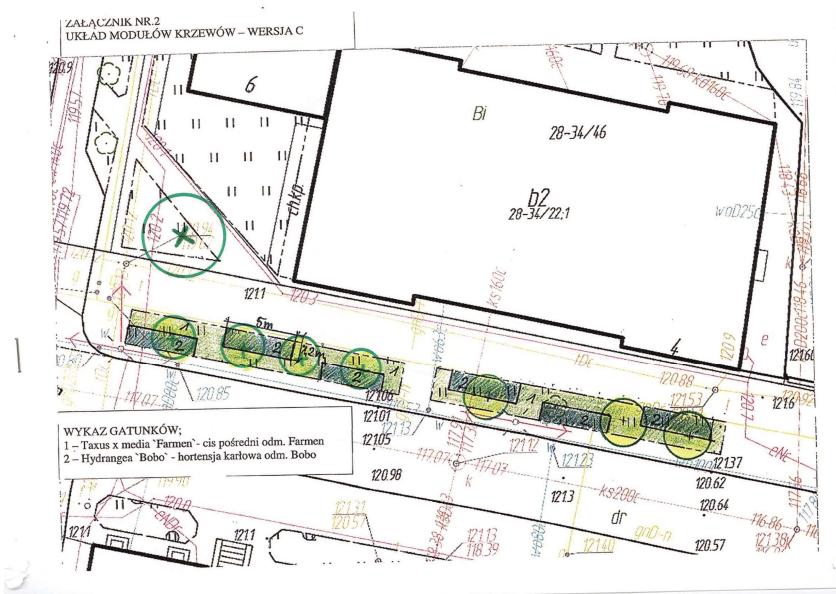
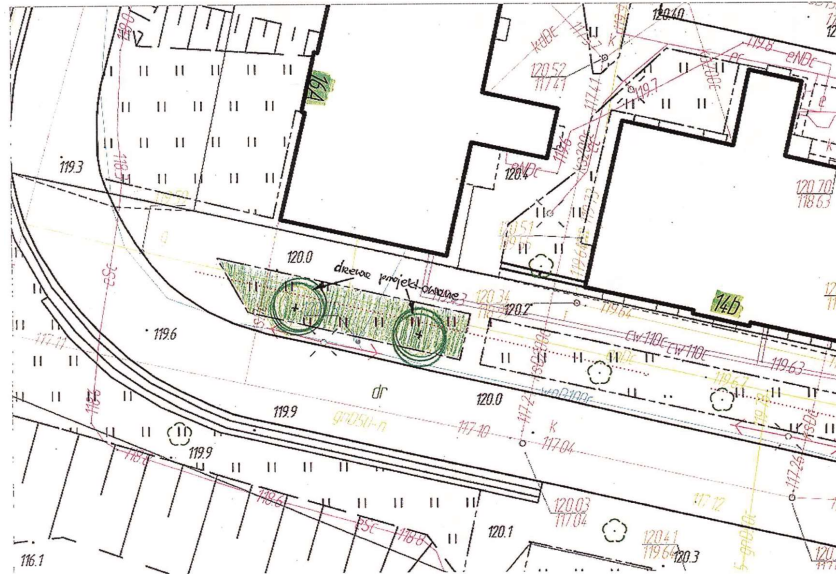
<p>13. Ul. J. Kasprowicza ulica klasy lokalnej, o długości ok. 420 m, o układzie pętli zaczepionej dwoma wlotami o Al. Wojska Polskiego. Można wyodrębnić trzy odcinki ulicy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – odcinek I, prostopadły do Al. Wojska Polskiego z wpisaniem do rejestru zabytków dawnym budynkiem koszar Funka (obecnie zrewitalizowanym i zaadaptowanym na centrum coworkingowe) po północnej stronie jezdni oraz budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi po stronie południowej, – odcinek II, równoległy do Łyny i Al. Wojska Polskiego, z ujętymi w GEZ zabudowaniami Szkoły Samochodowej (dawna restauracja), – odcinek III, prostopadły do Al. Wojska Polskiego, z jednostronną pierzeją domów mieszkalnych w zabudowie szeregowej. <p>Układ urbanistyczny odcinków II i III ulicy wpisany jest do GEZ.</p> <p><u>Uwaga: Szczególne, ponadlokalne, znaczenie ma I odcinek ulicy ze względu na usytuowanie w pobliżu mostu na Łynie, przez co jest potencjalnym łącznikiem obszaru Zatorza z Lasem Miejskim i Łynostradą.</u></p>		
Elementy wymagające przekształcenia:	Stan istniejący	Wskazane przekształcenia
Zieleń	<ul style="list-style-type: none"> – po północnej stronie I odcinka zachowało się kilka starych drzew w pasie zieleńców, oddzielającym chodnik od jezdni; – po południowej stronie I odcinka znajdują się zaniedbane zieleńce przy budynkach mieszkalnych; – na końcu I odcinka jest wejście do Lasu Miejskiego; – II odcinek posiada od strony wschodniej skarpę z nieuporządkowaną zielenią (drzewa, krzewy); – skarpa ta ciągnie się też wzdłuż 	<ul style="list-style-type: none"> – uzupełnienie alei I odcinka drzewami, z zieleńcami obsadzonymi krzewami i bylinami, okolonymi ozdobnym płótkiem (wzór jak na ul. S. Żeromskiego); ze względu na przebiegającą napowietrzną sieć elektryczną należy zastosować odmiany kolumnowe drzew lub drzewa niskie jak np. jabłonie ozdobne, ewentualnie przebudowa sieci elektrycznej na podziemną; – wprowadzenie „zielonej ściany” w postaci pnączy od strony ściany bez okien budynku stojącego na rogu Al. Wojska Polskiego/ J. Kasprowicza oraz przy budynku nr 16A



	III odcinka, po stronie południowej;	(ostatni budynek I odcinka po stronie wschodniej); – urządzenie skweru, za budynkiem koszar – wprowadzenie pojedynczych drzew w zieleńcach po stronie zachodniej I odcinka; – zagospodarowanie łącznika pomiędzy ul. J. Kasprowicza a promenadą nad Łyną: naturalistyczny charakter zieleni z ewentualnym obramowaniem zieleni w postaci płotku; <u>uwaga:</u> zieleń I odcinka ma stanowić atrakcyjne dojście nad Łynę i do Łynostrady
Chodniki	– I odcinek posiada obustronny chodnik, zniszczony, po południowej stronie zastawiony samochodami; – II odcinek posiada zniszczone pozostałości wąskiego (ok. 2 m szerokości) chodnika od strony zachodniej; – III odcinek ma wąski, zniszczony chodnik po stronie północnej;	– wymiana chodnika na odcinku I; – zagospodarowanie łącznika pomiędzy I odcinkiem ul. J. Kasprowicza a mostem na Łynie i Łynostradą: nawierzchnia mineralna, wybudowanie schodów (duży spadek terenu); – utworzenie ciągu pieszo-jezdnego na odcinku II;
Jezdnie	– jezdnia asfaltowa, zniszczona, wyposażona na wysokości szkoły w próg zwalniający;	– zastosowanie wyniesionej tarczy skrzyżowania z ul. Zamkniętą
Meble miejskie		– postawienie ławek wzdłuż I odcinka;
Oświetlenie		– indywidualne oświetlenie skweru i pnączy na dwóch „zielonych ścianach”;
Parkowanie		– parkowanie pomiędzy projektowanymi i istniejącymi drzewami;
Ruch rowerowy		integracja ruchu rowerowego na jezdni z ruchem samochodowym;
Transport samochodowy		ograniczenie prędkości do 30 km/h.

Projekt udostępniony w dniach od 20 czerwca do 30 września 2022 r., w trakcie konsultacji społecznych Programu Zatorze.

Propozycja nasadzeń wzdłuż I odcinka ulicy (projekt)



19. Ul. M. Niedziałkowskiego – ulica klasy lokalnej, o długości ok. 275 m (od ul. Jagiellońskiej do ul. B. Limanowskiego) w pierzejowej zabudowie wielorodzinnej).

Uwaga: ulica rozważana jest jako element jednokierunkowy trasy tramwajowej na Zatorzu (wariant II).



Elementy wymagające przekształcenia:	Stan istniejący	Wskazane przekształcenia
Zieleń	<ul style="list-style-type: none"> – istniejący szpaler zieleni (drzewa - jarzębiny w dużej części w słabym stanie zdrowotnym wraz z niespójnymi nasadzeniami krzewów) po południowej stronie jezdni; – po północnej stronie ulica jest pozbawiona zieleni poza niewielkim fragmentem przy budynku nr 10-12. 	<ul style="list-style-type: none"> – przebudowa drzewostanu, dosadzenie nowych drzew oraz wymiana drzew za-mierających, po południowej stronie ulicy; – uporządkowanie i ujednolicenie kompozycji złożonej z krzewów i bylin w zieleńcach pod szpalerem drzew; – utworzenie przedogródków wzdłuż budynków; – poprawa estetyki i funkcjonalności istniejącego skweru przy budynku nr 3; – wprowadzenie pojedynczych drzew z zieleńcami po północnej stronie jezdni, w miejsce niektórych miejsc postojowych na chodniku;
Chodniki	<ul style="list-style-type: none"> – chodniki po obu stronach, na całej długości jezdni, zniszczone, za wyjątkiem krótkiego odcinka wzdłuż kamienicy nr 1; 	<ul style="list-style-type: none"> – wykonanie nowego chodnika, z uwzględnieniem przedogródków po południowej stronie jezdni i nasadzeń po stronie północnej.
Jezdnia	<ul style="list-style-type: none"> – na całej długości zniszczona nawierzchnia asfaltowa; 	<ul style="list-style-type: none"> – wymiana nawierzchni na całej długości; – zastosowanie wyspowych progów zwalniających, wyniesionej tarczy skrzyżowania z ul. H. Sienkiewicza i ul. J. Kossaka.
Meble miejskie	<ul style="list-style-type: none"> – brak ławek oraz wystarczającej ilości koszy na śmieci; – istniejąca wiata przystankowa; 	<ul style="list-style-type: none"> – ustawienie ławek w rejonie wiaty przystankowej; – ustawienie koszy na śmieci na odcinku między ul. H. Sienkiewicza a Jagiellońską; – ustawienie ławek przy skwerze.
Oświetlenie		<ul style="list-style-type: none"> – oświetlenie skweru oraz rabat wzdłuż szpaleru drzew niskimi latarniami
Parkowanie	<ul style="list-style-type: none"> – po południowej stronie ulicy miejsca postojowe wzdłuż jezdni, oddzielone pasem zieleni od chodnika; – po północnej stronie parkowanie równoległe na chodniku przy krawędzi jezdni; 	<ul style="list-style-type: none"> – wprowadzenie pojedynczych drzew z zieleńcami po północnej stronie jezdni, w miejsce niektórych miejsc postojowych na chodniku;

Ruch rowerowy		integracja ruchu rowerowego na jezdni z ruchem samochodowym;
Transport publiczny	kursuje autobus (116);	
Transport samochodowy		
Projekt przekształceń zieleni		
<p>36. Ul. M. Zientary-Malewskiej – ulica klasy lokalnej, o długości ok. 2090 m w obszarze opracowania, a 5032 m do granicy Miasta, jest trasą wylotową z Olsztyna w kierunku Nikielkowa. Ulica rozpoczyna się wlotem z ul. B. Limanowskiego. Na rozpatrywanym terenie można wyodrębnić trzy jej odcinki o różnym charakterze:</p> <ul style="list-style-type: none"> – odcinek I (od ul. B. Limanowskiego do ul. S. Moniuszki) ma charakter miejskiej ulicy z obustronnym chodnikiem, pierzejami kamienic mieszkalnych (w większości zabytkowych) i usługami w parterach; – odcinek II (od skrzyżowania z ul. S. Moniuszki do skrzyżowania z ul. Cichą) jest mniej intensywnie zabudowany budynkami mieszkalnymi i usługowymi, na wysokości wlotu ul. I. Paderewskiego planuje się połączenie poprzez torę z dworcem Olsztyn Główny (w formie tunelu lub kładki) co zdeterminuje funkcjonalnie ten fragment ulicy; – odcinek III (od ul. Cichej do granicy opracowania) posiada najbardziej nieformalny charakter: otoczenie w postaci ogrodów działkowych, torów kolejowych i sporadycznie występującej zabudowy, charakter tego odcinka ulega stopniowej zmianie przez powstającą w jego rejonie zabudowę wielorodzinną. <p>Uwaga: Ulica wymaga kompleksowej przebudowy ze względu na ważną rolę w systemie mobilności MOFU. Ze względu na sąsiedztwo dworca oraz nowopowstałą zabudowę mieszkaniową wielorodzinną w rejonie ulicy, należy przekształcić ją w bardziej reprezentacyjną oraz przyjazną dla pieszych.</p>		
Elementy wymagające przekształcenia:	Stan istniejący	Wskazane przekształcenia
Zieleń	<ul style="list-style-type: none"> – fragmenty starych szpalerów drzew, pojedyncze stare drzewa, na fragmentach nowe szpalerowe nasadzenia; – zaniedbane zieleńce wzdłuż jezdni po obu jej stronach, na niewielkich fragmentach po stronie północnej znajdują się przedogródki, przy skrzyżowaniu z ul. B. Limanowskiego rabata i donice z kwiatami, po stronie torów naprzeciwko wlotu w ul. I. Paderewskiego duży, zaniedbany zieleniec używany jako wybieg dla psów. 	<ul style="list-style-type: none"> – uzupełnianie istniejących szpalerów nowymi drzewami; – nowa aranżacja wlotu w ul. B. Limanowskiego; – zaprojektowanie naprzeciwko wlotu ul. I. Paderewskiego reprezentacyjnego skweru, jako miejsca, które ogniskować będzie ruch w okolicy połączenia z dworcem Olsztyn Główny.

Chodniki	– od skrzyżowania z ul. B. Limanowskiego do ogrodów działkowych występują po obu stronach jezdni, dalej tylko po stronie północnej, są zniszczone i na niektórych fragmentach zbyt wąskie;	– chodnik północny wymaga remontu zmiany nawierzchni i poszerzenia na fragmentach; – od wlotu ul. S. Moniuszki do granicy opracowania przekształcenie chodnika północnego w ciąg pieszo-rowerowy pod warunkiem możliwości terenowych (wystarczająca szerokość dla komfortu i bezpieczeństwa użytkowników, zachowanie istniejącej zieleni i możliwość wprowadzenia nowej); – na wysokości stacji benzynowej konieczne wyraźne wyodrębnienie chodnika w płaszczyźnie szerokiego wjazdu na stację.
Jezdnia	– nawierzchnia zniszczona,	– wymiana nawierzchni; – ze względu na bezpieczeństwo pieszych w rejonie podłączenia do ul. B. Limanowskiego należy istniejące tam przejście piesze przekształcić na wyniesione.
Meble miejskie	– brak	– wyposażenie ulicy w wiaty przystankowe oraz ławki, stojaki rowerowe i kosze na śmieci.
Oświetlenie	– miejscami sieć napowietrzna utrudnia zagospodarowanie (np. sadzenie drzew);	– indywidualne oświetlenie skweru naprzeciw dworca.
Parkowanie	– na I odcinku ulicy parkowanie odbywa się na jezdni, równoległe wzdłuż północnego krawężnika oraz na chodniku po południowej stronie ulicy;	– na chodniku południowym I odcinka wprowadzenie szpaleru drzew, umożliwiającego parkowanie między nimi, w cieniu.
Ruch rowerowy	– ulica ważna w hierarchii tras rowerowych na Zatorzu;	– na odcinku od wlotu w ul. B. Limanowskiego do ul. S. Moniuszki ruch kontrapasem wyznaczonym w jezdni, dalej ciągiem pieszo-rowerowym po północnej stronie jezdni.
Transport publiczny	kursują autobusy (116, 131);	
Transport samochodowy		– kompleksowa przebudowa ulicy;

Propozycja nasadzeń wzdłuż I odcinka ulicy (projekt)
Rejon skrzyżowania z ul. B. Limanowskiego.



Propozycja nasadzeń wzdłuż końca III odcinka ulicy (projekt).
Rejon skrzyżowania z ul. Jeżynową.



37. Ul. S. Żeromskiego – ulica klasy lokalnej, o długości ok. 575 m, niejednorodna przestrzenie. Ze względu na charakter architektury usytuowanych przy niej budynków można wydzielić trzy jej części:

- odcinek I, między Al. Wojska Polskiego a ul. Jagiellońską posiada zwarte pierzeje, ukształtowane przez zabytkowe kamienice (w większości wpisane do rejestru zabytków) gdzieśgdzie z usługami w parterze;
- odcinek II, między ul. Jagiellońską a ul. H. Sienkiewicza tworzą pierzeje z zabytkowych domów pokolejarskich, o charakterystycznych ceglanych elewacjach;
- odcinek III, do ul. B. Limanowskiego, jest w charakterze najbardziej niejednorodny – dominujący

element to tworzący północno-wschodnią pierzeję współczesny budynek szeregowy z usługami, uzupełniony kilkoma pawilonami wolnostojącymi; druga pierzeja (południowo-zachodnia) stanowi kontynuację zabytkowych, pokolejarskich, ceglanych domów, zakończona jest dwoma współczesnymi budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi.

Uwaga: funkcjonalno-przestrzenne zagospodarowanie III odcinka ulicy predestynuje to miejsce do utworzenia **wonerfu** (wg kompleksowego projektu); ulica na odcinku od ul. B. Limanowskiego do ul. Jagiellońskiej rozważana jest jako jednokierunkowy element trasy tramwajowej na Zatorzu (II wariant).


Elementy wymagające przekształce- nia:	Stan istniejący	Wskazane przekształcenia
Zieleń	<ul style="list-style-type: none"> – uporządkowaną zieleń urządzoną posiada jedynie odcinek ulicy od Al. Wojska Polskiego do ul. Jagiellońskiej (obustronnie usytuowane przedogródki); – wzdłuż pozostałych odcinków znajdują się: zagospodarowane wiele lat temu skwery, jednak wymagają one nowych nasadzeń lub wymiany nawierzchni, pozostała zieleń to zdegradowane trawniki czy zieleńce zagrodzone, w niektórych miejscach brakuje jakiegokolwiek formy zieleni; – przy wlocie w ul. Limanowskiego posadzono drzewa (jabłonie i klony). 	<ul style="list-style-type: none"> – wprowadzenie szpaleru drzew o wąskich koronach na odcinku od ul. B. Limanowskiego do ul. H. Sienkiewicza (zamiast stalowych słupków); – na tym samym odcinku, po południowej stronie ulicy wprowadzenie kilku drzew o naturalnym pokroju (np. klon zwyczajny) w miejsce kilku miejsc postojowych; – kontynuowanie tworzenia przedogródków wraz z ozdobnym ogrodzeniem przed kolejnymi kamienicami, w niektórych miejscach konieczne jest rozebranie nawierzchni chodnika; – utworzenie skwerów: pomiędzy budynkami nr 12 i 15, na skrzyżowaniu z ul. H. Sienkiewicza (cztery obszary zieleni), przy skrzyżowaniu z ul. Jagiellońską, pod budynkiem Jagiellońska nr 12; skwer przy wlocie w ul. B. Limanowskiego;
Chodnik	<ul style="list-style-type: none"> – obustronny na całej długości ulicy, – zróżnicowany ze względu na nawierzchnię i szerokość, – na fragmentach zniszczony: południowa strona odcinka Al. Wojska Polskiego – ul. Jagiellońska, północna strona odcinka ul. Jagiellońska – ul. B. Limanowskiego; 	<ul style="list-style-type: none"> – wymiana zniszczonych fragmentów nawierzchni;
Jezdnie	<ul style="list-style-type: none"> – na całej długości zniszczona nawierzchnia asfaltowa, łamana; 	<ul style="list-style-type: none"> – wymiana nawierzchni na całej długości; – budowa wyniesionej tarczy skrzyżowania z ul. A. Puszkina; – montaż wyspowych progów zwalniających w rejonie



		skrzyżowania z ul. H. Sienkiewicza;
Meble miejskie	<ul style="list-style-type: none"> – wzdłuż ulicy ustawiono kilka ko-szy na śmieci; – brak ławek; – przy północnej stronie odcinka od ul. B. Limanowskiego do ul. H. Sienkiewicza zamocowane są stalowe słupki zabezpieczające chodnik przed parkowaniem, ich stan techniczny jest zły; 	<ul style="list-style-type: none"> – postawienie ławek oraz dodatkowych koszy na śmieci przy skwerach, – demontaż słupków, które zostaną zastąpione drzewami
Oświetlenie		
Parkowanie	– na odcinku od ul. H. Sienkiewicza do B. Limanowskiego, po południowej stronie ulicy parkowanie ukośne;	– zlikwidowanie kilku miejsc parkingowych, ukośnych, w celu posadzenia drzew o naturalnym pokroju (np. klon zwyczajny).
Ruch rowerowy	– ulica ważna w hierarchii tras rowerowych na Zatorzu;	– integracja ruchu rowerowego z ruchem samochodowym poprzez wyznaczenie kontrapasa;
Transport publiczny	kursuje autobus (116);	
Transport samochodowy		– ograniczenie prędkości do 30 km/h
Inne		

VI. Podsumowanie

1. Cele programu a projektowane działania

Cele	Działania
Cel szczegółowy – A. CHRONIONE OBIEKTY ZABYTKOWE 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sukcesywne odnawianie zdekapitalizowanych budynków, ze szczególnym uwzględnieniem właściwej termomodernizacji. 2. Odtworzenie drzewostanu na starych zabytkowych cmentarzach i w parkach, (przedłużenie żywotności starych drzew, zachowanie czytelności kompozycji). 3. Ochrona zabytkowych elementów infrastruktury technicznej (np. zainwentaryzowanie i objęcie ochroną zabytkowych pokryw studzie-

	<p>nek kanalizacyjnych).</p> <p>4. Stworzenie produktu turystycznego (np. szlaku, trasy turystycznej, aplikacji mobilnej) promującego zabytki charakterystyczne dla Zatorza.</p>
<p>B. Cel szczegółowy –</p> <p>CHRONIONE I ROZWIJANE</p> <p>OBSZARY ZIELENI</p>	<p>1. Przywracanie alejowego charakteru ulicom Zatorza:</p> <ul style="list-style-type: none"> – utworzenie nowych alej na Zatorzu (ulice: M. Zientary-Malewskiej, Sybiraków, 15 Dywizji, Oficerska, Kolejowa, S. Wyspiańskiego oraz na fragmencie ulic: Jagiellońskiej, Poprzecznej, Bydgoskiej, J. Dąbrowskiego, W. Reymonta, Cichej, M. Rataja, Wrocławskiej); – uzupełnianie istniejących alej lub szpalerów drzew (ulice: Wojska Polskiego, Cicha, J. Kasprowicza, M. Niedziałkowskiego, W. Reymonta, L. Zamenhofa, S. Żeromskiego). <p>2. Utworzenie lub odtworzenie przedogródków przy ulicach: W. Reymonta, F. Chopina, M. Karłowicza, M. Niedziałkowskiego, S. Okrzei, J. Słowackiego, K. Szymanowskiego, S. Żeromskiego.</p> <p>3. Utworzenie skwerów w następujących miejscach:</p> <ul style="list-style-type: none"> – skrzyżowanie ulic: M. Niedziałkowskiego i B. Limanowskiego; – skrzyżowanie wyniesione ulic: S. Żeromskiego i H. Sienkiewicza z czterema skwerami; – skrzyżowanie ulic Jagiellońskiej i B. Limanowskiego; – przy budynkach nr 12, 13, 14 ul. S. Żeromskiego (istniejący teren zieleni z drzewami); – teren przy ul. Jagiellońskiej. <p>4. Odtworzenie nasadzeń szpalerowych poprzez sadzenie młodych drzew w liniach dawnego szpaleru (np. przy ulicach S. Moniuszki, W. Reymonta, M. Zientary Malewskiej).</p> <p>5. Odtworzenie drzewostanu na starych zabytkowych cmentarzach i w parkach, (przedłużenie żywotności starych drzew, zachowania czytelności kompozycji).</p> <p>6. Utworzenie zazielenionych ciągów pieszo-rowerowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> – alejowej przestrzeni publicznej „Nowa Kolejowa”, łączącej okolice Dworca Głównego z Koszarami Dragonów i dalej z Łynostradą i Lasem Miejskim; – zielonego łącznika Zatorza z urządzoną zielenią nadrzeczną, mostem Fryderyka i Łynostradą poprzez dosadzenia drzew, wykonanie rabat i zieleńców przy ul. J. Kasprowicza oraz schodów do mostu; – modernizacja wraz z uporządkowaniem zieleni ul. J. Baczewskiego jako łącznika trzech dużych, zielonych obszarów: historycznego Cmentarza Św. Józefa, Parku przy ul. M. Rataja i Parku Jakubowo; – utworzenie ciągu pieszo-rowerowego przez ogrody działkowe po śladzie istniejącej drogi, ciąg połączy ulice: Toruńską i Oficerską, a przez to parki: „Górka Jasia” i Jakubowo. <p>7. Wykonanie kompleksowej koncepcji zagospodarowania pasa zieleni nad Łyną (z wyłączeniem obszarów chronionych) i w oparciu o nią wprowadzenie zieleni urządzonej ze ścieżkami spacerowymi, oświetleniem, elementami małej architektury, punktami widokowymi.</p> <p>8. Przystosowanie i uatrakcyjnienie istniejących (ulice J. Kasprowicza i Radiowa) oraz wykonanie nowych dojazdów do zieleni nadrzeczej.</p> <p>9. Stworzenie zasad zakładania ogrodów społecznych, wskazanie dla nich miejsc na Zatorzu, tworzenie ogrodów.</p> <p>10. Uporządkowanie przebiegu kabli energetycznych, telekomunikacyjnych, sygnalizacyjnych, przebudowa sieci ciepłych kanałowych na sieci preizolowane w celu pozyskania dodatkowych przestrzeni pod zieleń. (Ważne, by przebudowę ulic wraz z nowymi nasadzeniami i urządzeniem przestrzeni publicznych, koordynować z budową bądź modernizacją sieci).</p> <p>11. Optymalizowanie remontu starych i przebiegu nowych sieci w celu ochrony zieleni Zatorza.</p>

	<p>12. Stworzenie Programu Zieleni dla Zatorza;</p>
<p>C. Cel szczegółowy – PRZESTRZENIE PUBLICZNE ULIC PRZYJAZNE DLA PIESZYCH</p>	<p>1. Przywracanie alejowego charakteru ulicom Zatorza: – utworzenie nowych alej na Zatorzu (ulice: M. Zientary-Malewskiej, Sybiraków, 15 Dywizji, Oficerska, Kolejowa, S. Wyspiańskiego oraz na fragmencie ulic: Jagiellońskiej, Poprzecznej, Bydgoskiej, J. Dąbrowskiego, W. Reymonta, Cichej, M. Rataja, Wrocławskiej); – uzupełnianie istniejących alej lub szpalerów drzew (ulice: Wojska Polskiego, Cicha, J. Kasprówicza, M. Niedziałkowskiego, W. Reymonta, L. Zamenhofa, S. Żeromskiego). 2. Utworzenie lub odtworzenie przedogródków przy ulicach: W. Reymonta, F. Chopina, M. Karłowicza, M. Niedziałkowskiego, S. Okrzei, J. Słowackiego, K. Szymanowskiego, S. Żeromskiego. 3. Przystosowanie i uatrakcyjnienie istniejących (ulice J. Kasprówicza i Radiowa) oraz wykonanie nowych dojazdów do zieleni nadrzecznej. 4. W ramach przestrzeni „Nowa Kolejowa”: – przystosowanie przestrzeni dla pieszych i rowerzystów (odpowiednie nawierzchnie, wygodne szerokości, wyposażenie w meble miejskie i oświetlenie); – przystosowanie całego obszaru dla osób ze szczególnymi potrzebami; – zazielenienie obszaru (nadanie alejowego charakteru, wprowadzenie krzewów i rabat); – utrzymanie charakteru ciągu pieszo-rowerowego na odcinku od ul. S. Wyspiańskiego do Al. Wojska Polskiego oraz zamknięcia ul. Kolejowej od strony ul. B. Limanowskiego; – wybudowanie tunelu pieszo-rowerowego, łączącego ul. M. Kajki z ul. H. Sienkiewicza. 5. W ramach przestrzeni „Przyczółek Dworcowy”: – zorganizowanie „Skweru Dworcowego”, z ciągiem pieszym, łączącym wyjście z dworca z ulicami M. Zientary-Malewskiej i I. Paderewskiego, meblami miejskimi i oświetleniem; – wprowadzenie udogodnień dla pieszych (nawierzchnie, wygodne szerokości traktów, meble miejskie, zieleni) na dojazdach z Dworca na Zatorze (ul. I. Paderewskiego, ul. M. Zientary-Malewskiej). 6. W ramach przestrzeni Koszary Dragonów: – wprowadzenie udogodnień dla ruchu pieszego na odcinku wzdłuż ul. Artyleryjskiej, od ul. 15 Dywizji do ul. Dragonów (poszerzenie traktu pieszego, wymiana nawierzchni, wprowadzenie zieleni); – wybudowanie kładki pieszej nad torami, łączącej Koszary ze Śródmieściem (w rejonie ul. F. Sarnowskiego); – polepszenie skomunikowania przestrzeni Koszar z mostami na rzece Łynie, a przez to z Łynostradą i Lasem Miejskim, poprzez budowę dojazdów pieszych przez pas zieleni nadrzecznej; – przebudowanie ul. 15 Dywizji w rejonie wiaduktów kolejowych, z wprowadzeniem przestrzeni współdzielonej (wskazany konkurs urbanistyczny); – przystosowanie obszaru dla osób ze szczególnymi potrzebami. 7. Przygotowanie i wdrażanie następujących opracowań: – Standardy dla ulic Olsztyna; – Standardy dla infrastruktury ruchu pieszego w Olsztynie.</p>
<p>D. Cel szczegółowy – NA NOWO ZDEFINIOWANE WSKAZANE OBSZARY (FUNKCJA I PRZESTRZEŃ)</p>	<p>1. Stworzenie przestrzeni publicznej „Nowa Kolejowa”: – konkurs urbanistyczno-architektoniczny „Nowa Kolejowa”; – przystosowanie przestrzeni dla pieszych i rowerzystów (odpowiednie nawierzchnie, wygodne szerokości, wyposażenie w meble miejskie i oświetlenie); – przystosowanie obszaru dla osób ze szczególnymi potrzebami;</p>

	<ul style="list-style-type: none"> – zazielenienie obszaru (nadanie alejowego charakteru, wprowadzenie krzewów i rabat); – uporządkowanie parkowania (zmodernizowanie parkingu w rejonie Al. Wojska Polskiego, wyznaczenie miejsc parkingowych w rejonie targowiska); – utrzymanie charakteru ciągu pieszo-rowerowego na odcinku od ul. S. Wyspiańskiego do Al. Wojska Polskiego oraz zamknięcia ul. Kolejowej od strony ul. B. Limanowskiego; – wybudowanie tunelu pieszo-rowerowego, łączącego ul. M. Kajki z ul. H. Sienkiewicza. <p>2. Uporządkowanie przestrzeni łączącej Zatorze z Dworcem Olsztyn Główny (Przyczółek Dworcowy przy ul. M. Zientary-Malewskiej jako nowe centrum lokalne):</p> <ul style="list-style-type: none"> – stworzenie koncepcji kompleksowego zorganizowania przestrzeni; – zorganizowanie „Skweru Dworcowego”, z ciągiem pieszym, łączącym wyjście z dworca z ulicami M. Zientary-Malewskiej i I. Paderewskiego, meblami miejskimi i oświetleniem; – wskazanie miejsca pod usługi, związane z podróżowaniem (handel, punkt gastronomiczny); – przystosowanie obszaru dla osób ze szczególnymi potrzebami; – uporządkowanie parkowania, zorganizowanie parkingu dla rowerów; – usytuowanie w bliskim sąsiedztwie przystanku autobusowego; – wprowadzenie udogodnień dla pieszych (nawierzchnie, wygodne szerokości traktów, meble miejskie, zieleń) na dojściach z Dworca na Zatorze (ul. I. Paderewskiego, ul. M. Zientary-Malewskiej). <p>3. Koszary Dragonów jako ponadlokalne centrum Zatorza (patrz cel szczegółowy F).</p> <p>4. Rewitalizacja podwórek Zatorza:</p> <ul style="list-style-type: none"> – program „Podwórka z natury”; – tworzenie projektów kompleksowego zagospodarowania podwórek; – ochrona przestrzeni podwórek przed chaotycznym zabudowywaniem (zapisy aktów planistycznych).
<p>E. Cel szczegółowy –</p> <p>DODATKOWE POŁĄCZENIA KOMUNIKACYJNE ZE ŚRÓDMIEŚCIEM I POZOSTAŁYMI OBSZARAMI MIASTA</p> <p>.....</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Połączenie skweru przy ul. M. Zientary-Malewskiej z budynkiem dworca Olsztyn Główny za pomocą kładki pieszej nad torami lub tunelu. 2. Połączenie tunelem pieszo-rowerowym ulic H. Sienkiewicza i Partyzantów. 3. Połączenie kładką pieszo-rowerową nad torami Koszar Dragonów z ul. F. Sarnowskiego. 4. Utworzenie połączeń pieszo-rowerowych z Łynostradą poprzez mosty na Łynie: Most Fryderyka (od ul. J. Kasprowicza) i Most Justusa (od ul. Radiowej). 5. Wykonanie analiz (przestrzennych, technicznych, ekonomicznych i środowiskowych) w celu przedstawienia możliwości realizacji trzeciego połączenia samochodowo-rowerowo-pieszego nad torami, łączącego Zatorze z resztą miasta oraz respektowanie tych analiz w dokumentach strategicznych i aktach planistycznych. 6. Budowa północnej obwodnicy Olsztyna.
<p>F. Cel szczegółowy –</p> <p>PONADLOKALNE CENTRUM OBSZARU – REWITALIZACJA KOSZAR DRAGONÓW</p> <p>.....</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu Koszar Dragonów z funkcjami dominującymi: usługami, mieszkalnictwem, terenami sportu i rekreacji. 2. Przeznaczenie części Koszar na ponadlokalne funkcje publiczne. 3. Wprowadzenie udogodnień dla ruchu pieszego na odcinku wzdłuż ul. Artyleryjskiej, od ul. 15 Dywizji do ul. Dragonów (poszerzenie traktu pieszego, wymiana nawierzchni, wprowadzenie zieleni).

	<ol style="list-style-type: none"> 4. Wybudowanie kładki pieszej nad torami, łączącej Koszary ze Śródmieściem (w rejonie ul. F. Sarnowskiego). 5. Polepszenie skomunikowania przestrzeni Koszar z mostami na rzece Łynie, a przez to z Łynostradą i Lasem Miejskim, poprzez budowę dojść pieszych przez pas zieleni nadrzecznej. 6. Przebudowanie ul. 15 Dywizji w rejonie wiaduktów kolejowych z wprowadzeniem przestrzeni współdzielonej (wskazany konkurs urbanistyczny). 7. Przystosowanie całego obszaru dla osób ze szczególnymi potrzebami. 8. Wprowadzenie obsługi Koszar przez autobusy miejskie (przystanek przy ul. Dragonów). 9. Zmodernizowanie ul. 15 Dywizji. 10. Rozwiązanie problemu parkowania poprzez budowę parkingu podziemnego w Koszarch, pod dziedzińcem północnym lub południowym Koszar. 11. Wykorzystanie terenów zieleni po wschodniej stronie Łyny jako terenów rekreacyjnych Zatorza.
<p>G. Cel szczegółowy –</p> <p>WYTYCZNE DLA DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH I AKTÓW PLANISTYCZ- NYCH ORAZ DZIAŁAŃ BIERZĄCYCH</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zapisanie kierunków Programu w aktualizowanych i nowo tworzonych aktach planistycznych. 2. Przygotowanie i uchwalenie nowych aktów planistycznych. 3. Wykorzystywanie zapisanych Programem kierunków oraz działań w projektach: modernizacji poszczególnych ulic, Olsztyńskiego Budżetu Obywatelskiego, Programu „Podwórka z Natury”.
<p>CEL SPECJALNY –</p> <p>ZATORZE Z DOBRYM KLIMATEM</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Podłączanie budynków do miejskiej sieci ciepłowniczej, wymiana węglowych kotłów c.o. na inne, ekologiczne źródła ciepła. 2. Program „Wymień Piec” – ogólnomiejski program, skierowany do wspólnot mieszkaniowych, umożliwiający otrzymanie dotacji na zmianę sposobu ogrzewania na proekologiczną lub przyłączenie do Miejskiej Sieci Ciepłowniczej. 3. Wykorzystanie wód opadowych oraz odprowadzanie ich na teren działki na której znajduje się budynek (ogrody deszczowe, przepuszczalne nawierzchnie). 4. Rewitalizacja podwórek poprzez wprowadzanie zieleni, ogrodów deszczowych i miejscowej retencji. 5. Zintegrowanie błękitno-zielonej i szarej infrastruktury (modernizacja i budowa dróg i parkingów zintegrowania z odprowadzaniem wód opadowych do gruntu oraz nasadzeniami zieleni). 6. Remont i przebudowa urządzeń elektroenergetycznych (zastąpienie tradycyjnych latarni ulicznych latarniami energooszczędnymi z automatycznym sterowaniem). 7. Zazielenianie przestrzeni publicznych Zatorza, istniejących i projektowanych. 8. Kreowanie atrakcyjnych przestrzeni publicznych, sieci przestrzeni publicznych oraz przystosowanie jej dla osób ze szczególnymi potrzebami. 9. Ochrona istniejącej zieleni w pasach drogowych, wprowadzanie nowych nasadzeń, przywracanie alejowego charakteru ulic. 10. Wprowadzanie zieleni towarzyszącej miejscom parkingowym – uzupełnianie drzewami istniejących parkingów a także miejsc parkingowych przy ulicach. 11. Uspokajanie ruchu samochodowego. 12. Wprowadzanie preferencji dla pieszych i rowerzystów. 13. Wyposażenie przestrzeni Zatorza w toalety miejskie (w parkach:

	<p>Jakubowo, „Górka Jasia”).</p> <p>14. Rozwijanie transportu publicznego.</p> <p>15. Utworzenie dwóch parkingów Park & Ride (P&R): przy Al. Wojska Polskiego (w rejonie Szpitala Miejskiego) oraz w rejonie ul. Borowej.</p> <p>16. Budowa północnej obwodnicy Olsztyna.</p> <p>17. Utrzymywanie wielofunkcyjności Zatorza i dbanie o centra lokalne w celu zmniejszenia natężenia przemieszczania się mieszkańców.</p> <p>18. Przygotowanie i wdrażanie następujących opracowań:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Standardy dla ulic Olsztyna; – Standardy dla infrastruktury ruchu pieszego w Olsztynie; – Program zieleni dla Zatorza.
--	--

2. Opracowania dotyczące przestrzeni Zatorza wskazane dla osiągnięcia celów Programu:

- Program Zieleni dla Zatorza;
- Standardy dla ulic Olsztyna;
- Standardy dla infrastruktury ruchu pieszego w Olsztynie;
- Zasady zakładania ogrodów społecznych w Olsztynie, wskazanie dla nich miejsc;
- projekt zagospodarowania obszaru „Nowa Kolejowa” (ul. Kolejowa, Hala Zatorzanka wraz z targowiskiem, ciąg pieszo-rowerowy) wyłoniony najlepiej w wyniku konkursu urbanistyczno-architektonicznego;
- projekt zagospodarowania ul. 15 Dywizji w rejonie wiaduktów kolejowych, z wprowadzeniem przestrzeni współdzielonej;
- projekty woonefów.

3. Sposoby finansowania projektowanych działań

A. Finansowanie unijne

Obecnie trwają prace nad programami: „Fundusze Europejskie dla Warmii i Mazur 2021-2027 (FEWiM) oraz „Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS)., w ramach których będzie możliwe ewentualne finansowanie działań wynikających z Programu Zatorze. W poniższej tabeli przedstawiono hipotetyczne możliwości wsparcia unijnego poszczególnych działań w ramach kluczowych dziedzin przestrzeni.

Lp.	Kluczowa Dziedzina Przestrzeni	Nazwa zadania (działania) określonego w Programie	Możliwe wsparcie w ramach Programu „Fundusze Europejskie dla Warmii i Mazur 2021-2027 (FEWiM):	Możliwe wsparcie w ramach Programu „Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS):

1.	Zabytki	<p>a) sukcesywne odnawianie zdekapitalizowanych budynków, ze szczególnym uwzględnieniem właściwej termomodernizacji</p> <p>b) odtwarzania drzewostanu na starych, zabytkowych cmentarzach i w parkach;</p>	<p>– w zakresie re-witalizacji obszarów miejskich</p> <p>– w zakresie kultury i ekoturystyki Warmii i Mazur;</p> <p>– w zakresie środowiska Warmii i Mazur</p>	<p>– w zakresie efektywności energetycznej, redukcji gazów cieplarnianych, przystosowania do zmian klimatu</p>
		<p>c) stworzenie produktu turystycznego (np. szlaku, trasy turystycznej, aplikacji mobilnej) promującego zabytki charakterystyczne dla Zatorza;</p> <p>d) ochrona zabytkowych elementów infrastruktury technicznej (inwentaryzacja, renowacja)</p>	<p>– w zakresie kultury i ekoturystyki Warmii i Mazur;</p>	
2.	Zieleń	<p>a) tworzenie nowych alej; uzupełnianie istniejących alej lub szpalerów drzew;</p> <p>b) przywracanie i tworzenie przedogródków;</p> <p>c) tworzenie skwerów;</p> <p>d) tworzenie zazielenionych ciągów pieszo-rowerowych;</p> <p>f) wykonanie kompleksowej koncepcji zagospodarowania pasa zieleni nad Łyną;</p> <p>g) wprowadzenie zieleni urządzonej ze ścieżkami spacerowymi, oświetleniem, elementami małej architektury, punktami widokowymi w pasie zieleni nad Łyną;</p> <p>h) przystosowanie i uatrakcyjnienie istniejących (ulice J. Kasprówicza i Radiowa) oraz wykonanie nowych dojazdów do zieleni nadrzecznej;</p> <p>i) stworzenie zasad zakładania ogrodów społecznych, wskazanie dla nich miejsc na Zatorzu, tworzenie ogrodów.</p>	<p>– w zakresie re-witalizacji obszarów miejskich</p> <p>– w zakresie środowiska Warmii i Mazur,</p>	<p>– w zakresie redukcji gazów cieplarnianych, przystosowania do zmian klimatu</p>
3.	Przestrzenie publiczne	<p>a) zwiększanie atrakcyjności przestrzeni publicznych ulic Zatorza w wyniku ich modernizacji, zintegrowanej z:</p>	<p>– w zakresie re-witalizacji obszarów miejskich</p>	<p>– w zakresie redukcji gazów cieplarnianych,</p>

		<ul style="list-style-type: none"> – ochroną istniejącej i wprowadzaniem nowej zieleni w pasach drogowych (alejowych szpalerów drzew, krzewów, rabat, przedogródków); – poszerzaniem chodników oraz wymianą lub naprawą ich nawierzchni; – wprowadzaniem mebli miejskich (ławek, koszy na śmieci, stojaków rowerowych, wiat przystankowych) w pasach drogowych; – modernizacją oświetlenia, wprowadzaniem monitoringu; – porządkowaniem miejsc parkingowych wzdłuż jezdni; – wyposażeniem jezdni w elementy zapewniające bezpieczeństwo najwrażliwszym uczestnikom ruchu, (wyniesione tarcze skrzyżowań, progi zwalniające i bezpieczne przejścia dla pieszych); b) przystosowaniem przestrzeni publicznych dla osób ze szczególnymi potrzebami; c) wyposażenie przestrzeni Zatorza w toalety miejskie (w parkach: Jakubowo, „Górka Jasia”); 	<ul style="list-style-type: none"> – w zakresie środowiska Warmii i Mazur, – w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej; 	przystosowania do zmian klimatu
4.	Funkcja	<p>a) Koszary Dragonów jako ponadlokalne centrum:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przeznaczenie części Koszar na ponadlokalne funkcje publiczne; – przebudowanie ul. 15 Dywizji w rejonie wiaduktów kolejowych z wprowadzeniem przestrzeni współdzielonej (wskazany konkurs urbanistyczny); – przystosowanie obszaru Koszar Dragonów dla osób ze szczególnymi potrzebami; <p>b) Nowa Kolejowa</p> <ul style="list-style-type: none"> – projekt zagospodarowania obszaru Nowej Kolejowej, najlepiej w drodze konkursu urbanistyczno- architektonicznego; – przystosowanie przestrzeni dla pieszych i rowerzystów obszaru Nowej Kolejowej (odpowiednie nawierzchnie, wygodne szerokości, wyposażenie w meble miejskie i oświetlenie); – przystosowanie całego obszaru Nowej Kolejowej dla osób ze szczególnymi potrzebami; – zazielenienie obszaru Nowej Kolejowej (nadanie alejowego charakteru, wprowadzenie drzew, krzewów i rabat); <p>c) Przyczółek Dworcowy</p> <ul style="list-style-type: none"> – stworzenie koncepcji kompleksowego zorganizowania przestrzeni Przyczółka Dworcowego; 	<ul style="list-style-type: none"> – w zakresie re-witalizacji obszarów miejskich – w zakresie kultury i ekoturystyki Warmii i Mazur; – w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej; 	– w zakresie redukcji gazów cieplarnianych, przystosowania do zmian klimatu

		<p>– wprowadzenie udogodnień dla pieszych (nawierzchnie, wygodne szerokości traktów, meble miejskie, zielen) na dościach z Dworca na Zatorze (ul. I. Paderewskiego, ul. M. Zientary-Malewskiej).</p> <p>d) podwórka</p> <p>– kontynuowanie Programu „Podwórka z natury”;</p> <p>– rozwiązania proekologiczne w przestrzeni podwórek: ochrona istniejącej zieleni, dosadzanie nowej, wykorzystywanie wód opadowych, budowanie ogrodów deszczowych, minimalizowanie powierzchni terenów utwardzonych;</p> <p>– wyposażanie podwórek w elementy służące rekreacji (ławki, elementy placów zabaw).</p>		
5.	Komunikacja	<p>a) ruch pieszy i rowerowy:</p> <p>– połączenie skweru przy ul. M. Zientary-Malewskiej z budynkiem dworca Olsztyn Główny za pomocą kładki pieszej nad torami lub tunelu;</p> <p>– połączenie tunelem pieszo-rowerowym ulic H. Sienkiewicza i Partyzantów;</p> <p>– połączenie kładką pieszo-rowerową nad torami Koszar Dragonów z ul. F. Sarnowskiego;</p> <p>– utworzenie połączeń pieszo-rowerowych z mostami na Łynie: Mostem Fryderyka (od ul. J. Kasprowicza) i Mostem Justusa (od ul. Radiowej).</p> <p>– oznakowanie tras pieszych i rowerowych;</p> <p>– tworzenie spójnej, bezpośredniej, atrakcyjnej, bezpiecznej i wygodnej sieci tras rowerowych;</p> <p>– działania promocyjne na temat nowych zasad wykorzystania wspólnego jezdnii przez rowery i samochody;</p> <p>– budowa parkingów rowerowych, w tym parkingu Bike and Ride (B&R) w rejonie Al. Sybiraków;</p> <p>– rozwój rekreacyjnego ruchu rowerowego w Lesie Miejskim;</p> <p>b) transport publiczny:</p> <p>– budowa buspasów;</p> <p>– budowa linii tramwajowej na Zatorzu;</p> <p>c) transport samochodowy</p> <p>– modernizacja ulic Zatorza;</p> <p>– wymiana lub naprawa powierzchni jezdni oraz korekta jej szerokości;</p> <p>– zoptymalizowanie ilości miejsc parkingowych wzdłuż ulic w połączeniu</p>	<p>– w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej;</p> <p>– w zakresie transportu Warmii i Mazur;</p> <p>– w zakresie rewitalizacji obszarów miejskich</p>	<p>– w zakresie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej</p>

		z ochroną istniejących drzew i wprowadzaniem nowych nasadzeń; – utworzenie parkingów przy Al. Sybiraków (w tym parkingu Park & Ride (P&R), w rejonie Stadionu Warmii; – budowa parkingu podziemnego w Koszarach Dragonów, pod dziedzińcem północnym lub południowym Koszar;		
6.	Infrastruktura	a) uporządkowanie przebiegu kabli energetycznych, telekomunikacyjnych, sygnalizacyjnych, przebudowa sieci ciepłych kanałowych na sieci preizolowane w celu pozyskania dodatkowych przestrzeni pod ziemią, modernizację ulic wraz z nowymi nasadzeniami i urządzeniem przestrzeni publicznych, koordynować z modernizacją i przebudową sieci;	– w zakresie re-witalizacji obszarów miejskich	
		b) likwidowanie indywidualnych źródeł ciepła i podłączanie budynków do miejskiej sieci ciepłowniczej; c) albo wymiana węglowych kotłów c.o. na inne, ekologiczne źródła ciepła; d) Program „Wymień Piec” – ogólnomiejski program, skierowany do wspólnot mieszkaniowych, umożliwiający otrzymanie dotacji na zmianę sposobu ogrzewania na proekologiczną lub przyłączenie do Miejskiej Sieci Ciepłowniczej;		– w zakresie redukcji gazów cieplarnianych, przystosowania do zmian klimatu
		e) wprowadzanie rozwiązań umożliwiających wykorzystanie wód opadowych oraz odprowadzenie ich na teren działki na której znajduje się budynek (ogrody deszczowe, przepuszczalne nawierzchnie); f) zintegrowanie błękitno-zielonej i szarej infrastruktury (stosowane przy modernizacji ulic, tworzeniu parkingów, urządzeniu podwórek, kreowaniu przestrzeni publicznych);		– w zakresie przystosowania do zmian klimatu i zapobieganiu ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami
		g) remont i przebudowa urządzeń elektroenergetycznych (zastąpienie tradycyjnych latarni ulicznych latarniami energooszczędnymi z automatycznym sterowaniem).	– w zakresie re-witalizacji obszarów miejskich – w zakresie środowiska Warmii i Mazur,	

B. Finansowanie z budżetu Gminy

Możliwość realizacji Programu zależy będzie od sytuacji finansowej Gminy. Działania wskazane w Programie Zatorze, spełniające regulamin Olsztyńskiego Budżetu Obywatelskiego, będą mogły być zgłaszane w ramach OBO, będą mogły być też inspiracją do bardziej szczegółowych projektów i działań, także w ramach „Inicjatywy Lokalnej”.

4. Konsultacje społeczne a finalny projekt Programu

A. Zabytki – mieszkańcy zgłosili potrzebę renowacji zabytkowych kamienic (np. przy ul. S. Żeromskiego).

Rozwiązania w Programie:

- wyznaczenie celu szczegółowego: „Chronione obiekty zabytkowe”;
- sukcesywne odnawianie zdekapitalizowanych budynków, ze szczególnym uwzględnieniem właściwej termomodernizacji.

B. Zieleń – mieszkańcy wnioskowali o:

- łagodzenie uciążliwości ruchu samochodowego poprzez wprowadzanie zieleni w pasach dróg oraz na terenach zawłaszczonych przez parkujące samochody;
- podkreślenie rangi dużych kompleksów zieleni zatorzańskiej (parki i cmentarze zabytkowe, zieleń nad Łyną) i położenie nacisku na ich ochronę oraz dalszy rozwój;
- tworzenia nowych i dbanie o istniejące mniejsze formy zieleni urządzonej (przedogródki, skwery, parki kieszonkowe);
- zazielenianie podwórek;
- utworzenie Programu Zieleni dla Zatorza.

Rozwiązania w Programie:

- wyznaczenie celu szczegółowego: „Przestrzeń publiczna ulic przyjazna dla pieszych”, który ma być osiągnięty przez całe spektrum działań z zakresu wprowadzania zieleni przyulicznej i porządkowania parkowania przy ulicy, by nie odbywało się ono kosztem zieleni;
- wyznaczenie celu szczegółowego: „Chronione i rozwijane tereny zieleni”;
- działania służące ochronie starych drzew i istniejących kompleksów zieleni historycznej;
- działania w zakresie mniejszych form zieleni: tworzenie i odtwarzanie przedogródków, tworzenie skwerów;
- zalecenie rozwiązań proekologicznych w przestrzeni podwórek: ochrona istniejącej zieleni, dosadzanie nowej, wykorzystywanie wód opadowych, budowanie ogrodów deszczowych, minimalizowanie powierzchni terenów utwardzonych;
- stworzenie „Programu Zieleni dla Zatorza”.

C. Przestrzeń publiczne – mieszkańcy wnioskowali o:

- dbałość o przestrzeń publiczną;
- umieszczanie obiektów małej architektury w istotnych miejscach;
- naprawę zniszczonych chodników;
- wprowadzanie zieleni przyulicznej;
- uporządkowanie parkowania na jezdniach i chodnikach;
- utworzenie nowych ciągów pieszo-rowerowych;
- tworzenie woonerfów.

Rozwiązania w Programie:

- wyznaczenie celu szczegółowego: "Przestrzeń publiczna ulic przyjazna dla pieszych"; cel ten ma być realizowany poprzez ochronę i tworzenie nowej zieleni przyulicznej, odnawianie chodników, sytuowanie mebli miejskich (ławek, wiat przystankowych, koszy na śmieci, stojaków rowerowych), dbanie o bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ulic: (oświetlenie, bezpieczne przejścia dla pieszych, uspokojenie ruchu samochodowego), porządkowanie przyulicznych miejsc postojowych;
- Program wskazuje ulice do przekształcenia na woonerfy (np. wschodni odcinek ul. S. Żeromskiego) oraz proponuje utworzenie nowych ciągów pieszo-rowerowych (np. łączącego Al. Wojska Polskiego z ul. Kolejową).

D. Funkcja – mieszkańcy wnioskowali o:

- zwiększenie ilości usług, przede wszystkim gastronomicznych;
- rozwiązania funkcjonalno-przestrzenne w rejonie ul. Kolejowej, Zatorzanki i w Koszarach Dragonów;
- utworzenie lokalnego centrum aktywności na ul. Kolejowej (wraz z Zatorzanką i targowiskiem);
- rozwijanie integrującej mieszkańców, rekreacyjnej funkcji podwórek.

Rozwiązania w Programie:

- Program wskazuje na konieczność pielęgnowania i rozwijania centrów lokalnych;
- rejon ul. Kolejowej zostaje podniesiony do rangi ważnej dla Zatorza przestrzeni publicznej, z koniecznością jej zaprojektowania i zrealizowania;
- Koszary Dragonów Program kreuje na ponadlokalne centrum (cel szczegółowy: „Ponadlokalne centrum obszaru – rewitalizacja Koszar Dragonów”) bez handlu wielkopowierzchniowego, ale z różnorodnymi usługami i funkcjami prospołecznymi;
- Program preferuje m.in. proekologiczne rozwiązania w przestrzeni podwórek i jej ochronę przed chaotycznym zabudowywaniem oraz przeznaczenie dla rekreacji mieszkańców.

E. Komunikacja, mieszkańcy postulowali:

- zwiększenie bezpieczeństwa ulic Zatorza (uspokojenie ruchu samochodowego, opracowanie i wprowadzenie strefy Tempo 30, tworzenie woonerfów);
- wskazanie lokalizacji i preferowanych rozwiązań dotyczących uspokojenia ruchu;
- zwiększenie ilości ścieżek rowerowych (w oparciu o „Studium rozwiązań infrastrukturalnych i organizacyjnych na rzecz rozwoju systemu komunikacji rowerowej dla obszaru Zatorza w Olsztynie” z 2016 r.);
- przeanalizowanie możliwości wytyczenia nowych połączeń pieszych i rowerowych na terenie Zatorza;
- zwiększenie połączeń Zatorza z pozostałymi obszarami Miasta (przejście pod torami w rejonie Zatorzanki, kładka w rejonie dworca, dodatkowy wiadukt nad torami);
- poprawę organizacji transportu publicznego (dodatkowe przystanki autobusowe, zwiększenie ilości tras, buspasy);
- opracowanie programu rozwoju układu komunikacyjnego dla Zatorza wraz ze standardami technicznymi infrastruktury;

Rozwiązania w Programie:

- połączenie zagadnień komunikacyjnych Zatorza z organizacją przestrzeni publicznych ulic (cel: "Przestrzeń publiczna ulic przyjazna dla pieszych") i w wyniku

tego zalecenie uspokajania ruchu samochodowego, wprowadzanie strefy tempo 30, tworzenie woonefów);

- respektowanie zaleceń „Studium rozwiązań infrastrukturalnych i organizacyjnych na rzecz rozwoju systemu komunikacji rowerowej dla obszaru Zatorza w Olsztynie” i w oparciu o nie opracowanie formułowania zaleceń dla komunikacji rowerowej na Zatorzu;
- wskazanie nowych połączeń pieszo-rowerowych w obszarze Zatorza;
- wskazanie konieczności opracowania „Standardów dla ulic Olsztyna” oraz „Standardów dla infrastruktury ruchu pieszego w Olsztynie”;
- podkreślenie potrzeby lepszego połączenia komunikacyjnego Zatorza z resztą miasta (cel szczegółowy: „Dodatkowe połączenia komunikacyjne ze Śródmieściem i pozostałymi obszarami Miasta”) poprzez nowe: kładki, tunele, wiadukt;
- uwypuklenie znaczenia transportu publicznego (dodatkowe przystanki autobusowe, zwiększenie ilości tras, buspasy, komunikacja tramwajowa), którego rozwój pozwala realizować zasady zrównoważonej mobilności, a przez to powiększać tereny zieleni i poprawiać klimat.

F. Infrastruktura – zgłaszano awarie kanalizacji deszczowej.

Rozwiązania w Programie:

- wprowadzanie rozwiązań umożliwiających wykorzystanie wód opadowych oraz odprowadzenie ich na teren działki na której znajduje się budynek (ogrody deszczowe, przepuszczalne nawierzchnie);
- integrowanie „błękitno-zielonej i szarej infrastruktury, czyli wykorzystywanie wód z powierzchni utwardzonych do nawadniania towarzyszącej im zieleni.

Podsumowanie: Program uwzględnia większość zgłoszonych przez mieszkańców wniosków dotyczących przestrzeni Zatorza. Nieuwzględnienie części wniosków wynika z tego, iż:

- Program koncentruje się na sposobach realizacji wyznaczonych celów poprzez określone działania w ramach głównych dziedzin przestrzeni (zabytków, zieleni, przestrzeni publicznych, funkcji, komunikacji i infrastruktury) a wyznaczenie konkretnych celów w sposób oczywisty nakierowuje na określone, wybrane działania;
- wnioski, przede wszystkim te, które dotyczyły tematyki społeczno-gospodarczej a także wiązały się z działaniami organizacyjnymi, ze względu na zakres Programu, nie mogły być uwzględnione;
- Program adaptuje ustalenia obowiązujących i tworzonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (np. „Las Miejski” i „Gietkowska-Koszary”);
- Program nie zawiera wskazań dla szyldów i reklam, tą tematyką zajmuje Uchwała Krajobrazowa Olsztyna.

5. Monitoring Programu

Przedstawione w Programie działania, służące osiągnięciu wyznaczonych celów, są propozycjami do wykorzystania w podejmowaniu procesów organizacyjnych i realizacyjnych na Zatorzu. Przyjmuje się rok 2030+ na zakończenie Programu. Monitoring będzie miał formę wykonywanych co 2 lata analizy i oceny stopnia realizacji Programu. Wykorzystana do tego zostanie tabela „Cele programu a projektowane działania”.

6. Słowniczek

Błękitno-zielona infrastruktura – naturalne i seminaturalne rozwiązania służące odprowadzeniu i wykorzystaniu wód opadowych, współistniejące z zielenią, np.: stawy retencyjne, niecki bioretencyjne, rowy bioretencyjne, rowy infiltracyjne, ogrody deszczowe, zielone przystanki, zielone dachy, nawierzchnie przepuszczalne.

Centrum lokalne – zgrupowanie usług i funkcji publicznych, miejsce w którym ludzie się spotykają, dobrze skomunikowane, z urządzoną przestrzenią publiczną, centrum lokalne działa w skali osiedla, zespołu ulic, fragmentu dzielnicy, zwykle nie pełni funkcji węzłowej dla całej dzielnicy.

Meble miejskie – obiekty małej architektury stanowiące wyposażenie przestrzeni publicznych: ławki, kosze na śmieci, stojaki rowerowe, elementy oświetlenia, wiaty przystankowe, stragany.

Modernizacja – przebudowa lub remont istniejących: budynku, ulicy, parkingu, sieci infrastruktury technicznej.

Ogród deszczowy – specjalnie utworzony obszar zieleni, wykorzystujący wyselekcjonowane gatunki roślin, które służą zwiększaniu retencji wód opadowych. Może być zaprojektowany w gruncie, lub w różnej wielkości pojemnikach.

Przestrzeń publiczna – należy przez to rozumieć powszechnie dostępne miejsca w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, służące zaspokajaniu potrzeb ogółu użytkowników, w szczególności: drogi publiczne, ciągi piesze i rowerowe, place, otoczenie przystanków komunikacji zbiorowej, tereny zieleni urządzonej i rekreacyjnej, tereny sportu i rekreacji.

Przestrzeń współdzielona – rozwiązanie techniczne i organizacyjne przestrzeni publicznej polegające na tym, że z zasady nie wydziela się przestrzeni dla określonych grup użytkowników dróg, a przez to mogą oni poruszać się po całej szerokości ulicy. Oddziaływanie na zachowanie użytkowników dróg odbywa się zarówno poprzez kompozycję nawierzchni ulicy jak i poczucie niepewności związanej z brakiem wyznaczonej poszczególnym grupom przestrzeni. Rozwiązaniem prawnym służącym realizacji przestrzeni współdzielonych w Polsce są strefy zamieszkania. (Na podstawie Studium komunikacyjnego obszaru Śródmieścia Olsztyna).

Strefa Tempo 30 – strefa ograniczonej prędkości do 30 km/h oznaczona za pomocą odpowiednich znaków drogowych. Umieszczone w strefie urządzenia i rozwiązania wymuszające powolną jazdę mogą nie być oznakowane znakami ostrzegawczymi. (par. 31 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych). Strefę tempo 30 stosuje się w celu poprawy warunków ruchu pieszego i rowerowego oraz ograniczenia uciążliwości motoryzacji dla otoczenia (ograniczenie emisji spalin i hałasu do otoczenia).

Szara infrastruktura – nieprzepuszczalne nawierzchnie systemu komunikacyjnego: jezdni, parkingów, ścieżek rowerowych, chodników.

Ślad węglowy budynku – suma emisji gazów cieplarnianych spowodowanych bezpośrednio lub pośrednio budową (śląd węglowy związany z produkcją i transportem materiałów budowlanych), użytkowaniem i rozbiórką budynku.

Woonerf – rodzaj ulicy w strefie zurbanizowanej, na której położono nacisk na podniesienie poziomu bezpieczeństwa, uspokojenie ruchu i wysokie walory estetyczne (zapewnione m.in. dzięki zagospodarowanym terenom zielonym) przy zachowaniu miejsc parkingowych i funkcji komunikacyjnej z priorytetem dla pieszych i rowerzystów. Woonerf jest w założeniu przestrzenią publiczną, która łączy funkcje ulicy, deptaku, parkingu i miejsca spotkań mieszkańców. Podstawą projektowania ulicy tego typu jest rezygnacja z tradycyjnego podziału przestrzeni między jezdnię i chodniki oraz zastosowanie elementów małej architektury, co zniechęca kierowców do ruchu tranzytowego, nie wyklucza jednak możliwości wprowadzenia komunikacji miejskiej.

Zatorze (lub rejon Zatorza) – w rozumieniu Programu oznacza zurbanizowany teren północnego obszaru Olsztyna, wyznaczony przez Łynę, linię kolejową i granicę lasu miejskiego.