



**PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU
PUBLICZNEGO
TRANSPORTU
ZBIOROWEGO DLA
MIASTA OLSZTYNA NA
LATA 2027–2042**

PROJEKT DO KONSULTACJI SPOŁECZNYCH





MIASTO OLSZTYN

Autorami „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Olsztyna na lata 2027–2042” są członkowie zespołu specjalistów ds. transportu zbiorowego spółki REFUNDA z siedzibą we Wrocławiu

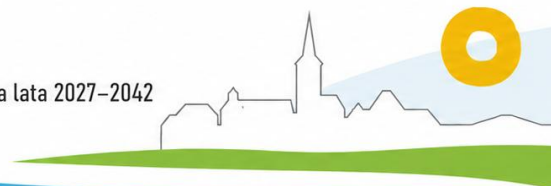


www.refunda.pl

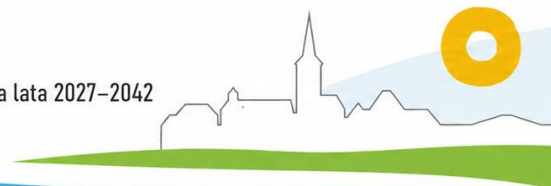


Spis treści

1.	Wstęp.....	9
1.1.	Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego	9
1.2.	Przedmiot i cel opracowania	9
1.3.	Zakres Planu transportowego	10
1.4.	Podstawy prawne i metodologia tworzenia Planu transportowego	10
2.	Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem transportowym	12
2.1.	Informacje ogólne o obszarze	12
2.2.	Demografia	13
2.2.1.	Liczba ludności i gęstość zaludnienia.....	13
2.2.2.	Struktura funkcjonalna ludności.....	16
2.2.3.	Ruch naturalny i wędrowniczy	17
2.3.	Gospodarka	18
2.4.	Środowisko naturalne	19
2.4.1.	Emisja spalin	21
3.	Analiza zagospodarowania przestrzennego Miasta.....	25
4.	Analiza wytycznych, preferencji i zaleceń dotyczących systemu publicznego transportu zbiorowego	28
4.1.	Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi	28
4.2.	Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych na terenie Miasta Olsztyna.....	33
5.	Analiza podstawowego systemu transportowego	34
5.1.	Transport indywidualny	34
5.1.1.	Transport samochodowy	34
5.1.2.	Układ drogowy	35
5.1.3.	Transport rowerowy i pieszy	37
5.1.4.	Infrastruktura integrująca transport indywidualny z transportem zbiorowym	38
5.2.	Transport pasażerski dostępny na terenie miasta Olsztyn oraz jego integracja	41
5.2.1.	Transport drogowy.....	41
5.2.2.	Transport kolejowy	43
6.	Sieć komunikacyjna, na której realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej	45
6.1.	Charakterystyka jakościowa i ilościowa	45
6.2.	Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej.....	55
6.3.	Infrastruktura przystankowa	57



6.4.	Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu mających wpływ na funkcjonowanie komunikacji zbiorowej	58
6.5.	Gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.....	60
6.5.1.	Powiązania transportowe w układzie aglomeracyjnym.....	61
7.	Ocena potrzeb przewozowych.....	63
7.1.	Analiza popytu	63
7.2.	Główne generatory ruchu.....	67
7.2.1.	Urzędy i instytucje publiczne	67
7.2.2.	Placówki oświatowe.....	68
7.2.3.	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy.....	69
7.2.4.	Obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne	70
7.2.5.	Placówki służby zdrowia.....	71
7.2.6.	Obiekty handlowo-usługowe.....	72
7.2.7.	Cmentarze.....	72
7.3.	Podsumowanie potrzeb przewozowych	73
8.	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań ankietowych	74
8.1.	Opis badania i grup respondentów	74
8.2.	Analiza wyników.....	75
8.3.	Podsumowanie wyników	81
9.	Identyfikacja barier i problemów funkcjonowania systemu	83
10.	Prognoza i analiza potrzeb przewozowych.....	85
10.1.	Prognoza zmian demograficznych i przestrzennych.....	85
10.2.	Prognoza potrzeb przewozowych i kierunków rozwoju mobilności	87
11.	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	91
11.1.	Możliwe formy i źródła finansowania usług przewozowych.....	91
11.2.	Sposób finansowania systemu publicznego transportu zbiorowego w Mieście Olsztyn	92
11.3.	Rentowność systemu transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Miasto Olsztyn.....	94
12.	Planowana oferta transportowa oraz pożądaný standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	95
12.1.	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	95
12.2.	Punktualność kursowania	98
12.3.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napełnienie pojazdu	98
12.4.	Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów	98



12.5.	Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej	99
12.6.	Dostęp osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.....	102
12.7.	Standardy w zakresie ochrony środowiska	103
12.7.1.	Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększenie udziału transportu publicznego	103
12.7.2.	Wymogi stosowania ekologicznych napędów w pojazdach publicznego transportu zbiorowego	104
12.7.3.	Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów zeroemisyjnych	106
13.	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów	107
14.	Zasady organizacji rynków przewozów.....	110
14.1.	Zarządzanie transportem publicznym	110
14.2.	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.....	112
14.3.	Przygotowanie oferty przewozowej.....	113
14.4.	Zasady konstruowania rozkładów jazdy.....	114
14.5.	Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów	117
15.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	119
15.1.	Oczekiwany schemat komunikacji aglomeracyjnej oraz kierunki rozwoju transportu zbiorowego w obsłudze gmin sąsiednich	129
15.2.	Priorytety inwestycyjne i organizacyjne.....	132
16.	Monitorowanie rezultatów i weryfikacja oraz aktualizacja Planu transportowego	134
16.1.	Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego.....	134
16.2.	Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	134
17.	Spisy wykresów, tabel, rysunków i map.....	135
17.1.	Spis tabel	135
17.2.	Spis wykresów	136
17.3.	Spis rysunków	136



UŻYTE SKRÓTY I AKRONIMY

Analiza kosztów i korzyści / AKK – Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych dla Gminy Olsztyn

Autobus niskopodłogowy (Low Floor) – autobus, który posiada 100% niskiej podłogi, tj. nie posiada stopni wejściowych.

Autobus niskowejsiowy (Low Entry) – autobus częściowo niskopodłogowy, gdzie najczęściej przednia część autobusu (I i II wejście) jest niskopodłogowa, tj. bez stopni wejściowych, a kolejne wejścia posiadają stopnie.

Autobus zeroemisyjny – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.), wykorzystujący do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2022 r. poz. 673 oraz z 2024 r. poz. 834);).

B&R – parking w systemie Zostaw Rower i Jedź, w tłumaczeniu z angielskiego Bike&Ride.

CNG – sprężony gaz ziemny, stosowany do napędu pojazdów silnikowych.

GUS – Główny Urząd Statystyczny.

K&R – parking „Kiss&Ride” (z ang. pocałuj i jedź). Są to wyznaczone miejsca, służące do krótkiego postoju (ok. 1-2 min), które mają ułatwić szybką przesiadkę pasażera pojazdu na inny rodzaj transportu.

Komunikacja miejska – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast albo c) miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego

transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie.

Miasto / Miasto Olsztyn / Olsztyn – Gmina Miasto Olsztyn

ON – olej napędowy stanowiący paliwo do silników wysokoprężnych.

Operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

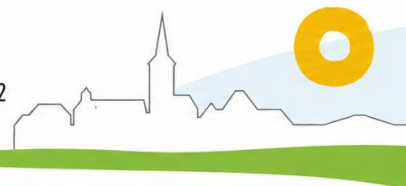
Organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Plan / Plan transportowy – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Olsztyna.

PTZ / publiczny transport zbiorowy – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

Przewoźnik – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Przystanek komunikacyjny – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów



środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

P&R - parking „Park&Ride” (z ang. parkuj i jedź). Parking zlokalizowany w pobliżu przystanków przeznaczony dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Kierowcy pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach, przesiadają się do komunikacji zbiorowej i w ten sposób kontynuują drogę do centrum miasta.

Rekompensata - rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych zgodnie z art. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oznacza każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem.

Rozporządzenie 1370/2007 - Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

Rozporządzenie / Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu transportowego – Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684 z późn. zm.).

Sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru.

„Starzenie się” społeczeństwa – proces polegający na wzroście udziału osób w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym spadku liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym.

System dynamicznej informacji pasażerski (SDIP) – zintegrowany system informacyjny umożliwiający lokalizowanie pojazdów transportu publicznego na sieci oraz agregowanie, analizowanie oraz udostępnianie tych danych. Główną funkcjonalnością systemu jest dostarczanie pasażerom informacji o rzeczywistym czasie przyjazdu pojazdu na określony przystanek. Informacje te mogą być dystrybuowane m.in. poprzez aplikacje mobilne oraz system tablic informacyjnych (LED/LCD).

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych/ UoEiPA/ Ustawa - ustawa z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289, 1853, 1881.).

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285 z późn. zm.).

Ustawa o samorządzie gminnym – ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2026 r. poz. 662.).

Ustawa o transporcie drogowym – ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490. z późn. zm.)

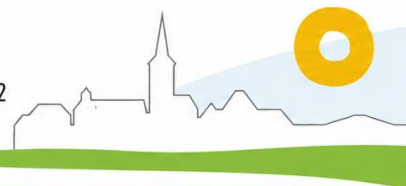
Ustawa Prawo przewozowe - Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 1262)

Wiek przedprodukcyjny – wiek, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj. grupa wieku 0 - 17 lat.

Wiek produkcyjny – wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn grupa wieku 18-64 lat, dla kobiet - 18-59 lat.

Wiek poprodukcyjny – wiek, w którym osoby zazwyczaj kończą pracę zawodową, tj. dla mężczyzn - 65 lat i więcej, dla kobiet - 60 lat i więcej.

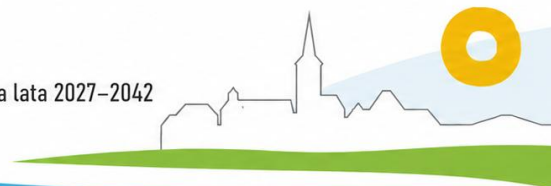
Wiek mobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku 18-44 lat.



Wiek niemobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku: mężczyźni - 45-64 lat, kobiety - 45-59 lat.

Wzkm – wozokilometr.

ZDZiT – Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie.



1. Wstęp

1.1. Wizja rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Nowoczesny, zintegrowany i ekologiczny system publicznego transportu zbiorowego, stanowiący atrakcyjną alternatywę dla transportu indywidualnego oraz wspierający zrównoważony rozwój miasta i wysoką jakość życia mieszkańców Olsztyna.

1.2. Przedmiot i cel opracowania

Głównym celem opracowania „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Olsztyna na lata 2027–2042” jest zaplanowanie publicznego transportu zbiorowego oraz określenie zasad jego funkcjonowania i kierunków jego zrównoważonego rozwoju, aby w jak największym stopniu ograniczyć uciążliwość dla środowiska poprzez bardziej optymalny podział zadań, tj. poprzez zwiększenie udziału środków transportu publicznego na obszarze Miasta.

Rozwój transportu zbiorowego będzie prowadzony zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, która stanowi fundamentalną zasadę wdrażania „Strategii Rozwoju Miasta – Olsztyn 2030+.”, gdzie następuje integracja działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi oraz podstawowych procesów przyrodniczych.

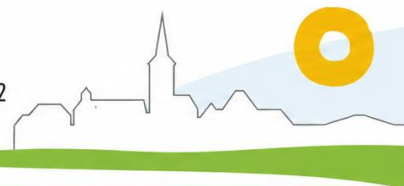
Podstawowe zasady w dążeniu do racjonalizacji zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy to:

- zapewnienie ilości i jakości usług świadczonych przez publiczny transport zbiorowy w dostosowaniu do preferencji i oczekiwań pasażerów,
- zapewnienie usług publicznego transportu zbiorowego dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,

- zapewnienie wysokiej jakości usług publicznego transportu zbiorowego, w celu utworzenia realnej alternatywy dla podróży własnym samochodem osobowym,
- konieczność koordynacji Planu transportowego z planami krajowymi i regionalnymi oraz z planami rozwoju przestrzennego Miasta,
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko (z poszanowaniem zasobów ze względu na ich ograniczoność),
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Wdrożenie Planu transportowego wpłynie dodatkowo na racjonalne kształtowanie środków publicznych przeznaczanych na transport zbiorowy poprzez optymalne dopasowanie oferty przewozowej i kierunków rozwoju do aktualnych i przyszłych oczekiwań pasażerów w oparciu o dostępne możliwości finansowe (wewnętrzne i zewnętrzne).

Wskazane w przedmiotowym dokumencie kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Miasta Olsztyna będą prowadziły do poprawy dostępności do publicznego transportu, co w konsekwencji może przełożyć się na wzrost konkurencyjności gospodarki obszaru objętego Planem transportowym oraz na jakość warunków życia mieszkańców tego obszaru.



Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno niepełnosprawnych i z dysfunkcjami

ruchowymi jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

1.3. Zakres Planu transportowego

Zakres Planu transportowego jest zgodny z art. 12 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Zakres Planu obejmuje obszarowo teren Miasta Olsztyna.

Plan transportowy obejmuje¹ :

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- ocenę i prognozę potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- zasady organizacji rynku przewozów,
- organizację systemu informacji dla pasażera,
- przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego,
- linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

1.4. Podstawy prawne i metodologia tworzenia Planu transportowego

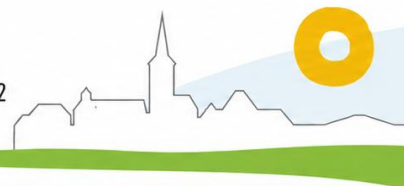
Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie jako jednostka organizacyjna Miasta Olsztyna jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich przewozach pasażerskich obejmujących linie komunikacyjne na obszarze Miasta Olsztyna i gmin, które podpisały stosowne porozumienia.

Miasto Olsztyn jako gmina, którą zamieszkuje więcej niż 50 000 mieszkańców oraz planowo organizująca przewozy o charakterze użyteczności publicznej, jest zobowiązana przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym do opracowania planu zrównoważonego

rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a następnie jego uchwalenia przez Radę Miejską w Olsztynie.

Przy opracowywaniu Planu transportowego dla Miasta Olsztyna wykorzystano dane i materiały, które były w dyspozycji m.in. Urzędu Miasta Olsztyna, dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny. Wykorzystano również dane oraz informacje pochodzące z publikacji branżowych izb gospodarczych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

¹ Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.



Plan transportowy dla Miasta Olsztyna jest dokumentem składającym się z:

- **części diagnostycznej**, która obejmuje charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego Planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- **części planistycznej**, która obejmuje przewidywane finansowanie wdrożenia transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Podczas przygotowywania Planu transportowego uwzględniono:

- plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ogłoszony przez

Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego²²,

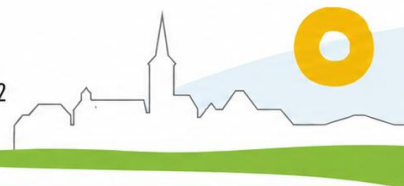
- przewozy pasażerskie,
- Plan ogólny miasta Olsztyna,
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego Miasta Olsztyna,
- sytuację społeczno-gospodarczą,
- wpływ transportu na środowisko,
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności:
 - potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
 - potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich.

1.5. Konsultacje społeczne

Niniejszy Plan transportowy, jako akt prawa miejscowego, zostanie wyłożony do publicznego wglądu zgodnie z art.10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r.

poz. 285, z późn. zm.). Rozdział zostanie uzupełniony po zakończeniu procedury.

²² Uchwała nr 43/655/23/VI Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 25 września 2023 roku w sprawie przyjęcia Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 roku (z perspektywą do 2050) wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko projektu Planu transportowego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2030 roku (z perspektywą do 2050)



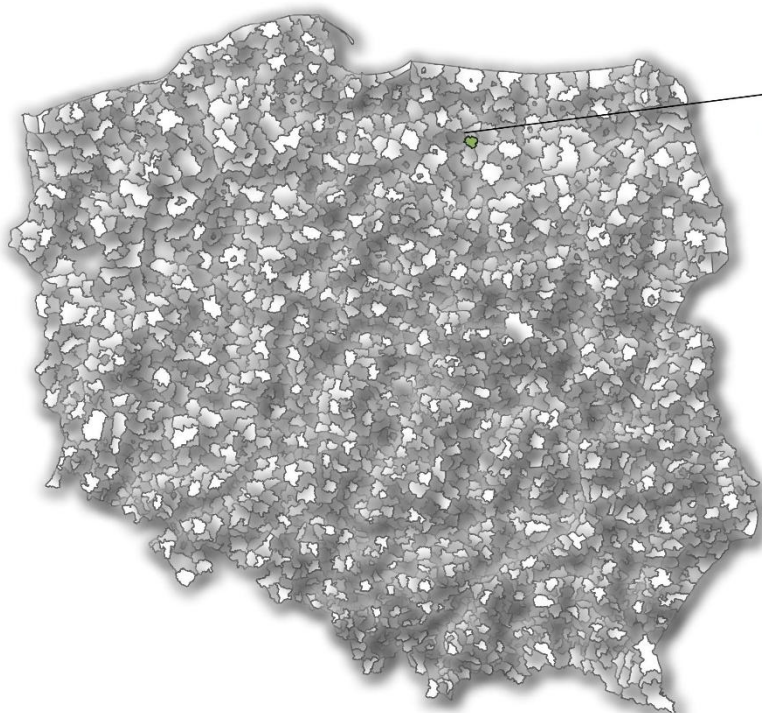
2. Charakterystyka społeczno-gospodarcza obszaru objętego planem transportowym

2.1. Informacje ogólne o obszarze



Miasto Olsztyn to miasto na prawach powiatu w północno-wschodniej Polsce, będące stolicą województwa warmińsko-mazurskiego. Pod względem powierzchni oraz liczby ludności jest największym miastem regionu i jego najważniejszym ośrodkiem administracyjnym, gospodarczym, naukowym oraz kulturalnym. Olsztyn jest ważnym centrum turystycznym województwa warmińsko-mazurskiego, położonym w sercu Warmii, w otoczeniu licznych jezior i kompleksów leśnych, co czyni go jednym z najbardziej atrakcyjnych przyrodniczo miast w Polsce. Miasto położone jest przy skrzyżowaniu dróg ekspresowych S51 oraz S16 (droga krajowa nr 16 jest sukcesywnie rozbudowywana do standardu drogi ekspresowej S16). Dzięki temu Olsztyn stanowi istotny węzeł komunikacyjny północno-wschodniej Polski oraz ważny ośrodek transportowy regionu.

Olsztyn jest również ważnym ośrodkiem gospodarczym i akademickim. Na jego terenie rozwijają się branże spożywcza, meblarska, budowlana, informatyczna oraz nowoczesnych usług dla biznesu. Miasto stwarza korzystne warunki do rozwoju przedsiębiorczości, a działalność gospodarczą wspierają tereny inwestycyjne oraz instytucje otoczenia biznesu. Istotną rolę w rozwoju miasta odgrywa Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, będący jednym z największych ośrodków akademickich w północno-wschodniej Polsce, prowadzącym działalność naukowo-badawczą oraz kształcącym specjalistów w wielu dziedzinach.



Rysunek 1 Położenie Miasta Olsztyna
Źródło: Opracowanie własne



Miasto Olsztyn graniczy z sześcioma gminami powiatu olsztyńskiego: **Dywity, Barczewo, Purda, Stawiguda, Gietrzwałd oraz Jonkowo**. Od południa miasto sąsiaduje z Puszcą Napiwodzko-Ramucką, natomiast znaczną część jego powierzchni zajmują tereny leśne, w tym rozległy Las Miejski.

Przez Olsztyn przepływa wiele cieków wodnych. Główną rzeką miasta jest Łyna, która przepływa przez jego obszar z południa na północ. W granicach administracyjnych Olsztyna znajdują się również rzeki Wadąg oraz Kortówka, będące dopływami Łyny. Charakterystycznym elementem środowiska przyrodniczego miasta jest także duża liczba jezior – na terenie Olsztyna znajduje się 11 jezior, w tym największe: Ukiel, Kortowskie, Długie, Skanda, Redykajny i Tyrsko. System jezior, rzek oraz terenów zielonych tworzy spójny układ przyrodniczy o wysokich walorach krajobrazowych i rekreacyjnych.

Olsztyn położony jest w środkowej części województwa warmińsko-mazurskiego, w granicach Pojezierza Olsztyńskiego, stanowiącego część makroregionu

Pojezierza Mazurskiego. Rzeźba terenu ma charakter młodoglacjalny i jest silnie urozmaicona. Występują tu wysoczyzny morenowe, liczne jeziora polodowcowe oraz dolina rzeki Łyny. Uwarunkowania przyrodnicze i kształtowanie terenu w istotny sposób wpływają na rozwój układu transportowego i komunikacyjnego miasta oraz kierunki jego zagospodarowania przestrzennego.

Powierzchnia:

88 km²

(GUS, 2025 r.)

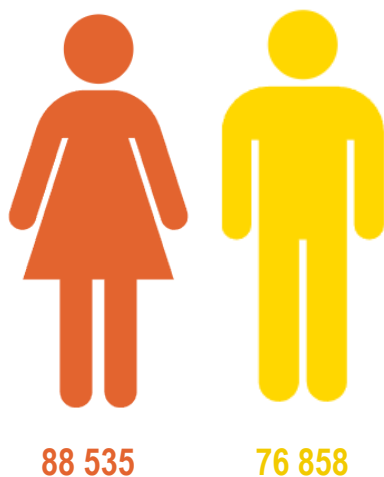
**Liczba
ludności:**

165 393

(GUS, 2025 r.)

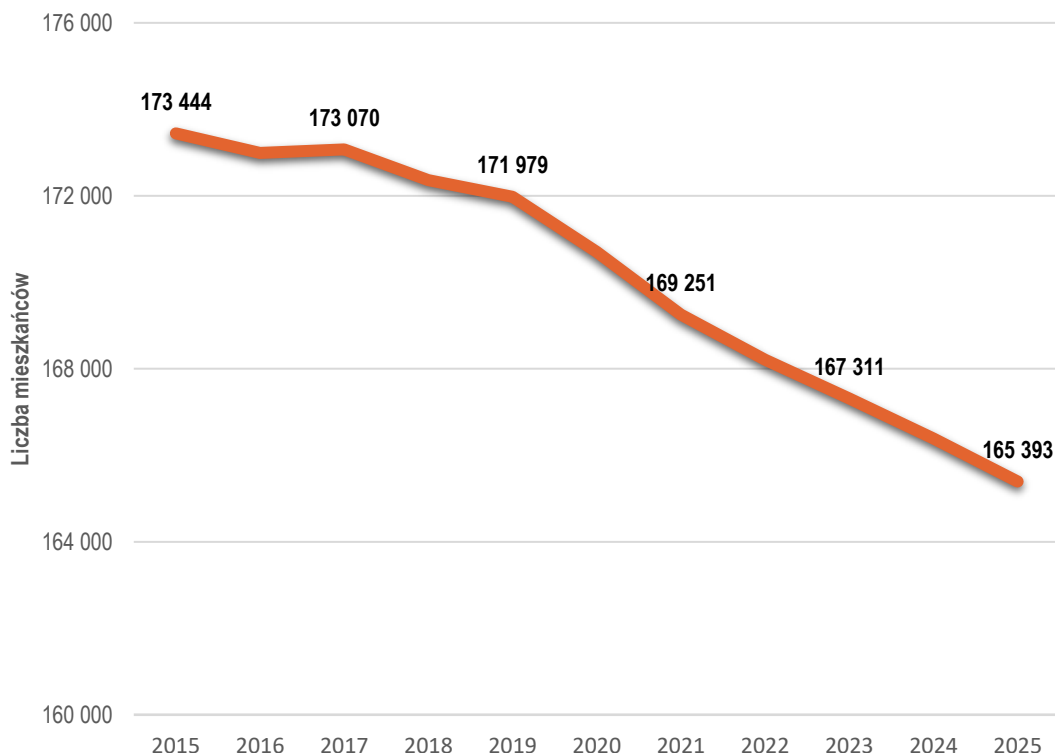
2.2. Demografia

2.2.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia



Miasto Olsztyn jest zamieszkiwane przez 165 393 mieszkańców³. W całym analizowanym okresie tj. od 2004 roku zaobserwowano spadek liczby mieszkańców Gminy o 8 051 osób, a więc o 4,64 %. Gęstość zaludnienia w Gminie kształtuje się na poziomie 1 872,7 os/km².

³ Źródło: GUS. Według stanu na dzień 31 grudnia 2025r.



Wykres 1 Zmiana liczby mieszkańców w Olsztynie w latach 2015-2025

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Miasto Olsztyn jest podzielone na 23 osiedla, które różnią się zarówno powierzchnią, charakterem zabudowy, jak i liczbą mieszkańców. Największym pod względem liczby mieszkańców osiedlem są Jaroty, zamieszkiwane przez 23 961 osób, co stanowi około 16,0% ogółu mieszkańców miasta. Kolejne miejsca zajmują osiedla Generałów (11 131 mieszkańców), Kormoran (10 961), Podleśna (10 681) oraz Nagórki (10 015). Liczbę mieszkańców

przekraczającą 8 tys. odnotowano również na osiedlach Pojezierze (9 591), Pieczewo (8 875) i Podgrodzie (8 449). Najmniej mieszkańców zamieszkuje osiedla z dominującą zabudową jednorodzinną, takie jak Kortowo (938 osób), Zielona Górka (1 350), Likusy (1 960) oraz Brzeziny (1 978). Niską liczbę mieszkańców odnotowano także na osiedlach Redykajny (2 162) i Śródmieście (2 521).



Tabela 1 Liczba mieszkańców poszczególnych osiedli Olsztyna według miejsca zameldowania (pobyt stały i czasowy)

NAZWA OSIEDLA	LICZBA MIESZKAŃCÓW NA POBYT STAŁY I CZASOWY		
BRZYZINY	1978	MAZURSKIE	4947
DAJTKI	5124	NAD JEZIOREM DŁUGIM	3622
GRUNWALDZKIE	4762	NAGÓRKI	10015
GUTKOWO	4620	PIECZEWO	8875
JAROTY	23961	PODGRODZIE	8449
KĘTRZYŃSKIEGO	5682	PODLEŚNA	10681
KORMORAN	10961	POJEZIERZE	9591
KORTOWO	938	ŚRÓDMIEŚCIE	2521
KOŚCIUSZKI	6055	WOJSKA POLSKIEGO	5318
LIKUSY	1960	ZATORZE	5178
		ZIELONA GÓRKA	1350
		REDYKAJNY	2162
		GENERAŁÓW	11131

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ewidencji ludności przekazanych przez Urząd Miasta Olsztyna.



Rysunek 2 Podział Olsztyna na osiedla
Źródło: Opracowanie własne



2.2.2. Struktura funkcjonalna ludności



Ludność w wieku
przedprodukcyjnym
16,59%



Ludność w wieku
produkcyjnym
57,67%



Ludność w wieku
poprodukcyjnym
25,74%



Ludność w wieku
produkcyjnym
mobilnym
59,60%



Ludność w wieku
produkcyjnym
niemobilnym
40,40%

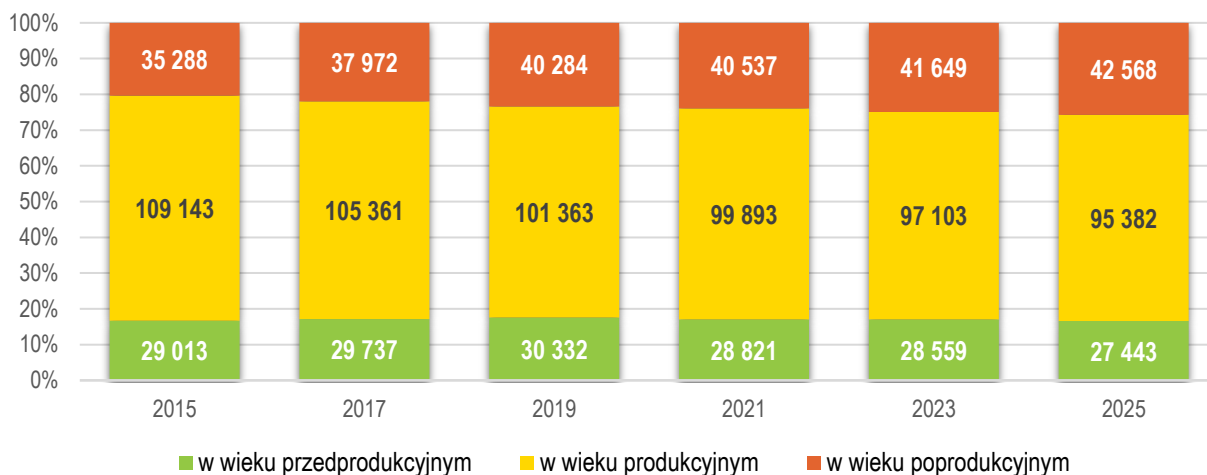
Wśród czynników demograficznych, mających istotny wpływ na rozwój transportu miejskiego, szczególne znaczenie ma poziom aktywności zawodowej mieszkańców. Analiza struktury ekonomicznej ludności Olsztyna wykazuje zdecydowaną dominację osób w wieku produkcyjnym. Na koniec 2025 roku udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wyniósł 16,59% w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców, w wieku produkcyjnym 57,67%, zaś w wieku poprodukcyjnym 25,74%⁴.

W ostatnich latach odnotowywany jest przyrost liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, przy rocznym spadku liczby osób w wieku przedprodukcyjnym. Opisane powyżej zjawisko powoduje wzrost wskaźnika obciążenia demograficznego, co potencjalnie stanowi zagrożenie dla rozwoju transportu miejskiego. W konsekwencji może to

doprowadzić do spadku liczby uczniów i osób w wieku mobilnym, co bezpośrednio przełoży się na spadek zapotrzebowania na usługi przewozowe. Tendencje te wskazują na potrzebę dostosowywania układu komunikacyjnego Miasta i oferty przewozowej do zmieniającej się struktury demograficznej mieszkańców, w szczególności w zakresie przebiegu tras, częstotliwości i pór kursowania, z uwzględnieniem rosnącego znaczenia podróży realizowanych poza godzinami szczytu oraz zapewnienia dogodnego dostępu do placówek ochrony zdrowia i innych usług publicznych.

Zauważyć jednak należy, iż struktura wiekowa ludności zamieszkującej Olsztyn nie odbiega od ogólnej tendencji demograficznej związanej ze „starzeniem się” społeczeństwa województwa i kraju, co wpływa na zmiany w potrzebach transportowych mieszkańców.

⁴ GUS. Stan na 31.12.2025 r.



Wykres 2 Zmiany struktury ludności w Olsztynie w latach 2015-2025.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

2.2.3. Ruch naturalny i wędrówkowy

Na terenie Miasta Olsztyna dostrzega się stale malejący przyrost naturalny. Zarówno w przypadku salda migracji wewnętrznych (krajowych) jak i zewnętrznych (zagranicznych) dostrzegalna jest negatywna tendencja charakteryzująca się sumarycznym odpływem mieszkańców z Miasta.

Tabela 2 Ruch naturalny i wędrówkowy na obszarze Miasta Olsztyna w latach 2020-2025.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
urodzenia żywe	1 554	1 443	1 358	1 295	1 100	1 034
zgony	1 784	2 129	1 829	1 732	1 706	1 649
przyrost naturalny	-230	-686	-471	-437	-606	-615
zameldowania w ruchu wewnętrznym	1 755	1 818	1 530	1 629	1 747	1 794
wymeldowania w ruchu wewnętrznym	2 114	2 120	1 978	2 098	2 276	2 158
saldo migracji wewnętrznych	-359	-302	-448	-469	-529	-364
zameldowania z zagranicy	33	44	56	71	88	81
wymeldowania za granicę	18	16	31	19	27	14
saldo migracji zagranicznych	15	28	25	52	61	67

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



2.3. Gospodarka

Olsztyn jest największym ośrodkiem gospodarczym, administracyjnym, naukowym i usługowym województwa warmińsko-mazurskiego. Miasto pełni funkcję centrum Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, koncentrując administrację publiczną, szkolnictwo wyższe, ochronę zdrowia oraz usługi biznesowe i handlowe. Charakteryzuje się najwyższą koncentracją zatrudnienia w regionie i stanowi główny cel codziennych dojazdów do pracy mieszkańców gmin ościennych, co istotnie wpływa na natężenie ruchu drogowego oraz popyt na publiczny transport zbiorowy.

Jednym z najważniejszych obszarów aktywności gospodarczej Miasta jest strefa przemysłowa zlokalizowana przede wszystkim we wschodniej części Olsztyna, w rejonie ulic Towarowej, Lubelskiej, Leonharda, Cementowej, Budowlanej i Bublewicza. Obejmuje ona tereny produkcyjne, magazynowe, logistyczne, składowe oraz usługowe, a także znaczną część terenów inwestycyjnych przeznaczonych pod dalszy rozwój działalności gospodarczej.

Istotnym elementem lokalnej gospodarki jest również sektor nowoczesnych technologii rozwijający się między innymi w Olsztyńskim Parku Naukowo-Technologicznym. Obecność Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego sprzyja rozwojowi działalności badawczo-rozwojowej, transferowi wiedzy oraz współpracy nauki z biznesem, wzmacniając konkurencyjność gospodarki miasta.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego 1,1% aktywnych zawodowo mieszkańców Olsztyna pracuje w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo), 15,0% w przemyśle, 5,1% w budownictwie, 45,5% w sektorze usług rynkowych (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja, finanse i ubezpieczenia, rynek nieruchomości, działalność profesjonalna, naukowa i techniczna, kultura, rozrywka i rekreacja), natomiast 33,4% w sektorze administracji publicznej, edukacji, ochrony zdrowia i pomocy społecznej. Struktura zatrudnienia wskazuje na dominującą rolę sektora usługowego oraz znaczenie funkcji administracyjnych i publicznych, które generują regularne potoki podróży związanych z dojazdami do pracy.

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar, ponieważ osoby pozostające bez pracy rzadziej odbywają podróże obligatoryjne. Z tego też powodu **zmiany współczynnika bezrobocia mogą pośrednio wpłynąć na popyt w publicznym transporcie zbiorowym.**

Na koniec 2025 r. liczba bezrobotnych w Mieście Olsztyn wyniosła 2 273 osoby, co stanowiło 2,4% udziału w liczbie ludności w wieku produkcyjnym. Jest to mniej od stopy bezrobocia rejestrowanego dla województwa warmińsko-mazurskiego oraz mniej od stopy bezrobocia rejestrowanego dla całej Polski.

Tabela 3 Zmiana stopy bezrobocia rejestrowanego na terenie Miasta Olsztyna w latach 2020-2025.

rok	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stopa bezrobocia rejestrowanego	3,5	2,2	2,1	2,1	2,0	2,7

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



2.4. Środowisko naturalne

Olsztyn posiada szczególnie atrakcyjne położenie krajobrazowe. Leży na Pojezierzu Olsztyńskim, w otoczeniu licznych jezior oraz sieci rzek i cieków wodnych. Przez miasto przepływają m.in. rzeki Łyna, Wadąg i Kortówka, a w jego okolicach znajdują się także Pasłęka, Pisa i Kośna. Rzeki Łyna, Wadąg i Kortówka tworzą naturalne granice między dzielnicami i traktami komunikacyjnymi oraz podnoszą atrakcyjność krajobrazową miasta.

Na terenie miasta Olsztyna występuje pięć form ochrony przyrody z wymienionych w art. 6 ust. 1 Ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz. U. 2024 r. poz. 1478). Są to:

- Rezerwat przyrody Mszar,
- Rezerwat przyrody Redykajny,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Środkowej Łyny,
- 48 pomników przyrody,
- 2 użytki ekologiczne (Żurawia Dolina i Jezioro Zgniłek),
- ochrona gatunkowa (Strefa ochrony nietoperzy).

Główne zagrożenia dla środowiska naturalnego ze strony systemu transportu publicznego (podobnie jak i całego transportu) to:

- hałas,
- emisja gazów i pyłów,
- degradacja lub defragmentacja obszarów zieleni czynnych biologicznie,
- zanieczyszczenie powierzchni i wód opadowych spływających z dróg, przystanków, parkingów i zajezdni oraz stacji paliw.

W Olsztynie znajduje się 18 parków. Jednym z bardziej popularnych parków w Olsztynie oraz jednym z największych w Europie, jest Las Miejski o powierzchni ponad 1 400 ha

Odpowiedzią na negatywne oddziaływania transportu publicznego na środowisko naturalne jest zrównoważony rozwój systemu transportowego, w tym w szczególności przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Wśród elementów zrównoważonego rozwoju można wymienić m.in.:

- ograniczanie zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną,
- ograniczanie natężenia ruchu w wyniku stosowanej inżynierii ruchu drogowego oraz modernizację dróg i skrzyżowań,
- poprawa koordynacji i usprawnienie sieci transportu publicznego,
- wykorzystywanie nowoczesnych środków transportu, bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska,
- dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i osób starszych,
- propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (m.in. parkingi „Park&Ride”, ruch rowerowy itp.),
- poprawa warunków ruchu pieszego zwłaszcza w centrach i zabytkowych częściach miast,
- potrzeba ochrony i odbudowy zieleni miejskiej oraz rozwiązania techniczne zabezpieczające przez hałasem,
- integracja systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym.

Szczególnie istotnym rozwiązaniem dla poprawy ochrony środowiska jest system monitoringu środowiska naturalnego, czyli jakościowe i ilościowe pomiary stanu tego środowiska. Monitoring taki stanowi bardzo ważną podstawę do analiz i decyzji dotyczących ochrony środowiska.

Zeroemisyjny tabor autobusowy

Ochrona środowiska w aspekcie transportu zbiorowego to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego zamiast własnego samochodu w dojazdach do pracy, szkoły oraz do ośrodków miejskich. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu jakości systemu komunikacji publicznej.



Oszczędny transport publiczny to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie o danej porze dnia. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd – oszczędności oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery.

Również ważna jest kwestia paliw stosowanych do napędu pojazdów komunikacji zbiorowej. Z ulic wielu polskich miast znikną użytkowane do tej pory autobusy spalinowe, a ich miejsce na liniach komunikacyjnych zajmą pojazdy zeroemisyjne: elektryczne i wodorowe.

Przyjazna dla środowiska komunikacja publiczna, z pełnym priorytetem, a także z wprowadzoną integracją biletową może skutecznie pokazać, że jest w stanie doskonale przenosić potoki pasażerskie pomiędzy osiedlami, do centrum miast, do sąsiednich miejscowości a także do szkół czy miejsc pracy.

Tak funkcjonujący transport publiczny może przyczynić się do:

- wzrostu średniej prędkości pomiędzy przystankami,
- skrócenia czasu przejazdu na danym odcinku,
- zwiększenia udziału transportu publicznego w ruchu miejskim,
- zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum miasta,
- zmniejszenia emisji zanieczyszczeń.

W celu znaczącego poprawienia ochrony środowiska naturalnego przed emisją zanieczyszczeń i hałasem komunikacyjnym niezbędne jest jednocześnie zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowego (i motocyklowego) transportu indywidualnego, poprzez rozwój i usprawnienie systemu transportu publicznego i jego infrastruktury oraz zwiększenie liczby pojazdów, których eksploatacja charakteryzuje się niższym hałasem, poprzez usprawnienie systemu komunikacyjnego.

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do centrum miasta, do miejsca pracy lub nauki

zamiast samochodami lub motocyklami może przynieść efekty ekologiczne. Zatem istotnym jest powstawanie i rozpropagowanie zasady „Parkuj i Jedź” w oparciu o sieć parkingów dobrze skomunikowanych z transportem publicznym oraz w pobliżu dworców kolejowych.

W celu zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego należy położyć nacisk na jakość publicznych usług przewozowych i ich koszt. O jakości transportu publicznego decydują m.in.:

- punktualność,
- czas przejazdu,
- dostępność i zasięg sieci komunikacyjnej transportu publicznego,
- komfort podróżowania.

Edukacja ekologiczna

Skuteczna ochrona środowiska wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerzej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością.

Edukacja ekologiczna podobnie jak nauka w każdej innej dziedzinie najlepiej sprawdza się w praktyce. Wycieczki turystyczne na tereny rezerwatów przyrody i innych obszarów, które dzięki ochronie zachowują swój naturalny charakter, pobudzają w ludziach postawy proekologiczne.

Aktualny stan ekologiczny Olsztyna oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

- Raport o stanie środowiska w województwie warmińsko-mazurskim 2020;
- Roczna ocena jakości powietrza w województwie warmińsko-mazurskim. Raport za rok 2025, Warszawa, 2026;



- Program Ochrony Środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2030;
- Plan Adaptacji Miasta Olsztyna do zmian klimatu do roku 2030
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Olsztyna do 2024 roku z uwzględnieniem perspektywy do roku 2030.

2.4.1. Emisja spalin

Największym źródłem zanieczyszczenia powietrza w województwie warmińsko-mazurskim jest emisja pochodząca z działalności ludzi, szczególnie w sektorze bytowym (powierzchniowa emisja), w transporcie (liniowa emisja) oraz w przemyśle (punktowa emisja). Istotny wpływ na zawartość substancji w powietrzu w Olsztynie ma również napływ zanieczyszczeń z innych regionów Polski i świata. Lokalnie, głównymi źródłami zanieczyszczeń powietrza są zanieczyszczenia emitowane przez gospodarstwa domowe, wynikające ze spalania paliw stałych w przestarzałych piecach, kotłach i kominkach oraz ruch samochodowy i spalanie paliw.

Emisja powierzchniowa obejmuje wydzielanie zanieczyszczeń z palenisk domowych, lokalnych kotłowni oraz niewielkich zakładów przemysłowych, głównie w postaci pyłów i dwutlenku siarki.

Emisja liniowa głównie wynika z zanieczyszczeń komunikacyjnych, które generują tlenki azotu, tlenki węgla, węglowodory aromatyczne oraz metale ciężkie. Obszary o największym zagrożeniu zanieczyszczeniem powietrza znajdują się w sąsiedztwie intensywnie

uczęszczanych tras komunikacyjnych. Istotne jest ulepszanie stanu technicznego pojazdów, wymiana taboru transportu publicznego na zeroemisyjne pojazdy oraz promowanie korzystania z alternatywnych źródeł transportu.

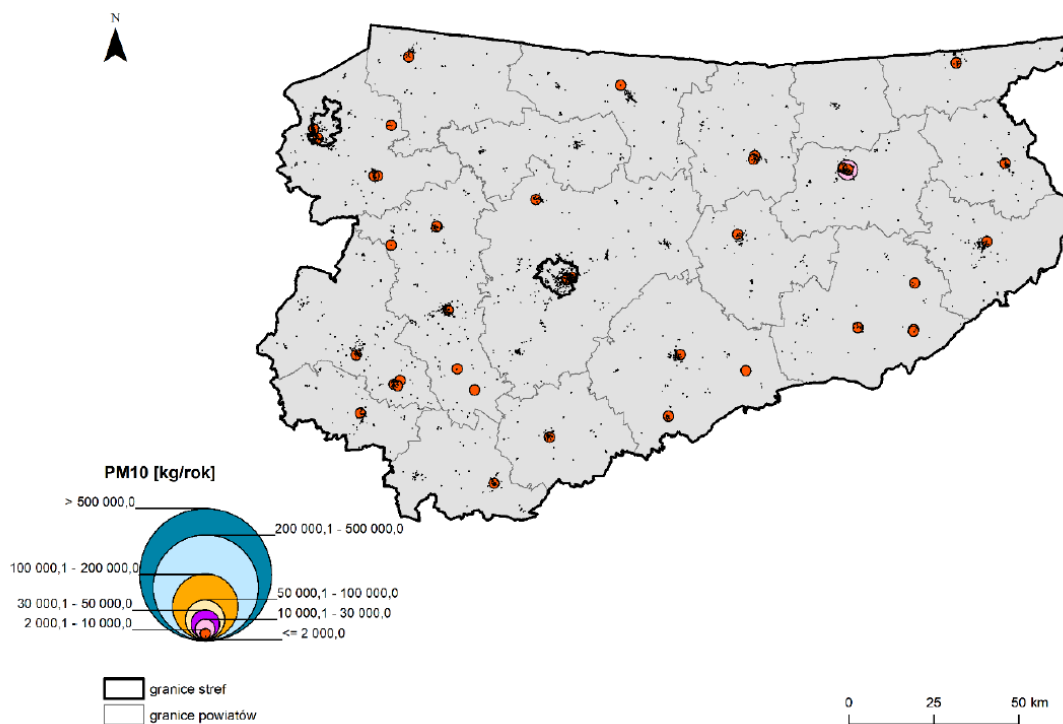
W 2025 r. w Olsztynie nie odnotowano przekroczeń rocznych poziomów dopuszczalnych dla monitorowanych zanieczyszczeń powietrza. W Olsztynie zlokalizowana jest jedna stacja pomiarowa jakości powietrza, która znajduje się przy ul. Puszkina. Ponadto na terenie miasta znajduje się ponad 20 stacjonarnych czujników Airly.

W 2025 r. emisja zanieczyszczeń pyłowych z zakładów szczególnie uciążliwych na terenie Miasta Olsztyna wyniosła 33 tony/rok, z czego 42% pochodziło ze spalania paliw. Emisja zanieczyszczeń gazowych w 2025 r. wynosiła 198 562 ton/rok. Porównując emisję zanieczyszczeń w ostatnich 10 latach w Olsztynie zauważa się niemal trzykrotny spadek emisji zanieczyszczeń pyłowych. Na przestrzeni tego okresu nastąpił również spadek emisji zanieczyszczeń gazowych, jednakże już nie w tak dużym stopniu.

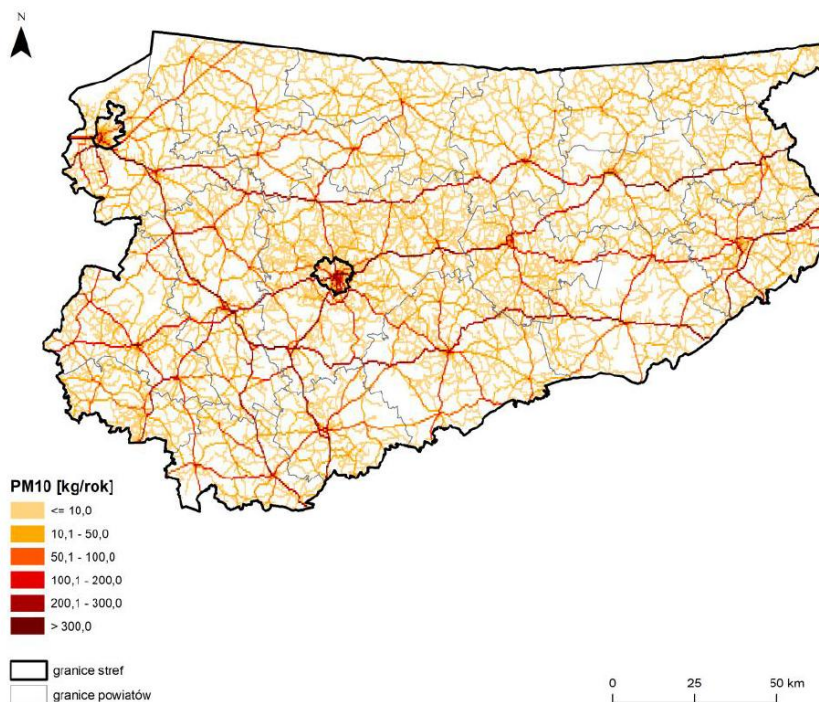
Tabela 4 Emisja zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych z terenu Miasta Olsztyna w latach 2015–2025

Rok	Emisja zanieczyszczeń pyłowych [ton/rok]		Emisja zanieczyszczeń gazowych [ton/rok]				
	ogółem	ze spalania paliw	ogółem	dwutlenek siarki	tlenki azotu	tlenek węgla	dwutlenek węgla
2015	98	80	385 283	237	644	232	382 830
2017	102	87	393 028	1 178	666	238	390 585
2019	90	77	401 671	1 160	709	302	399 144
2021	96	82	426 202	1 228	806	385	423 419
2023	36	23	270 164	313	295	486	268 826
2025	33	14	198 562	96	205	229	197 841

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rysunek 3 Lokalizacja punktowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego
Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie warmińsko-mazurskim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2025.



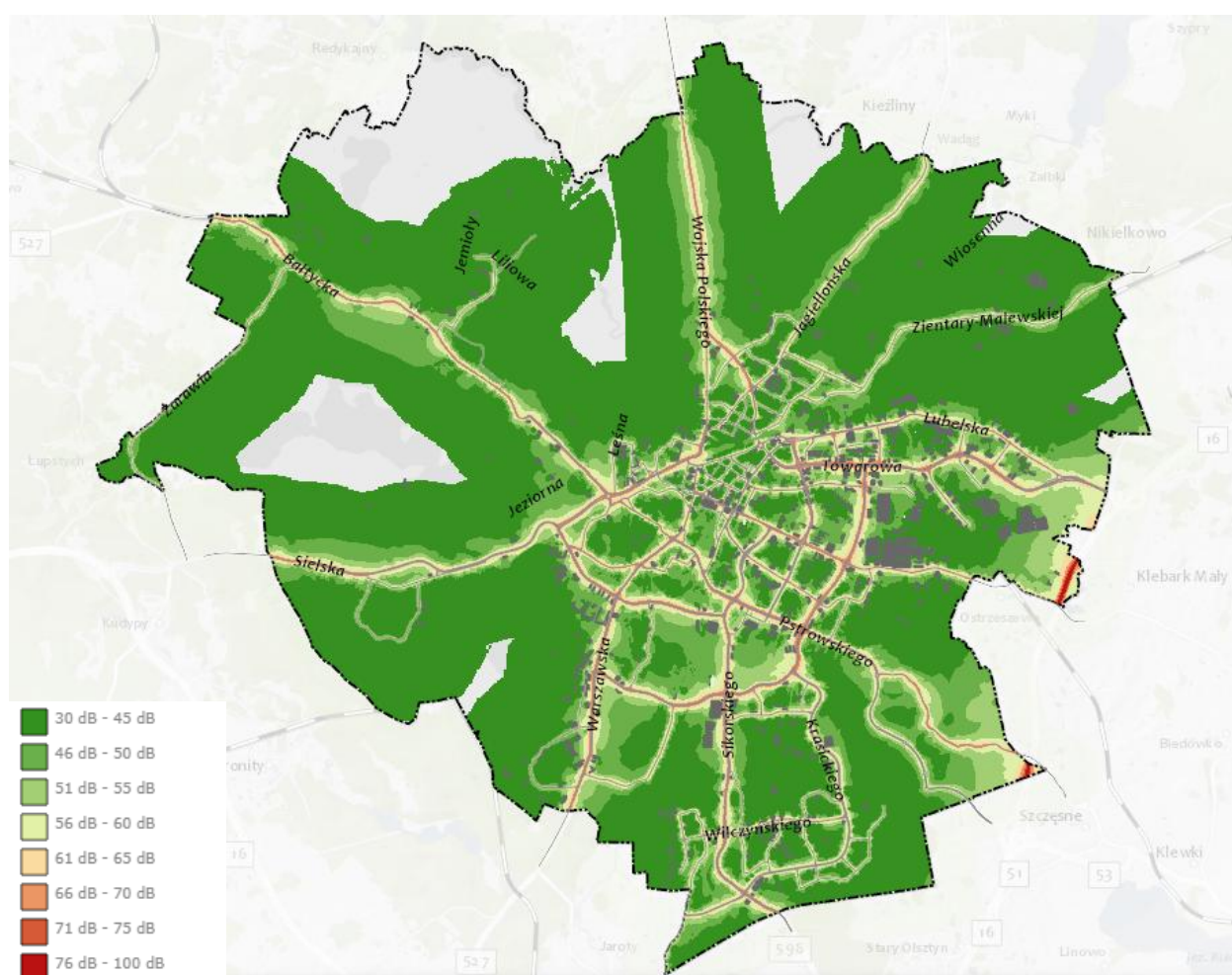
Rysunek 4 Lokalizacja liniowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego
Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie warmińsko-mazurskim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2025.



Na terenie Miasta Olsztyna głównymi źródłami emitującymi hałas do środowiska jest transport oraz w mniejszym stopniu przemysł. Przez teren Olsztyna oraz w jego bliskim sąsiedztwie przebiegają ważne szlaki komunikacyjne o znaczeniu krajowym i wojewódzkim, będące źródłem hałasu.

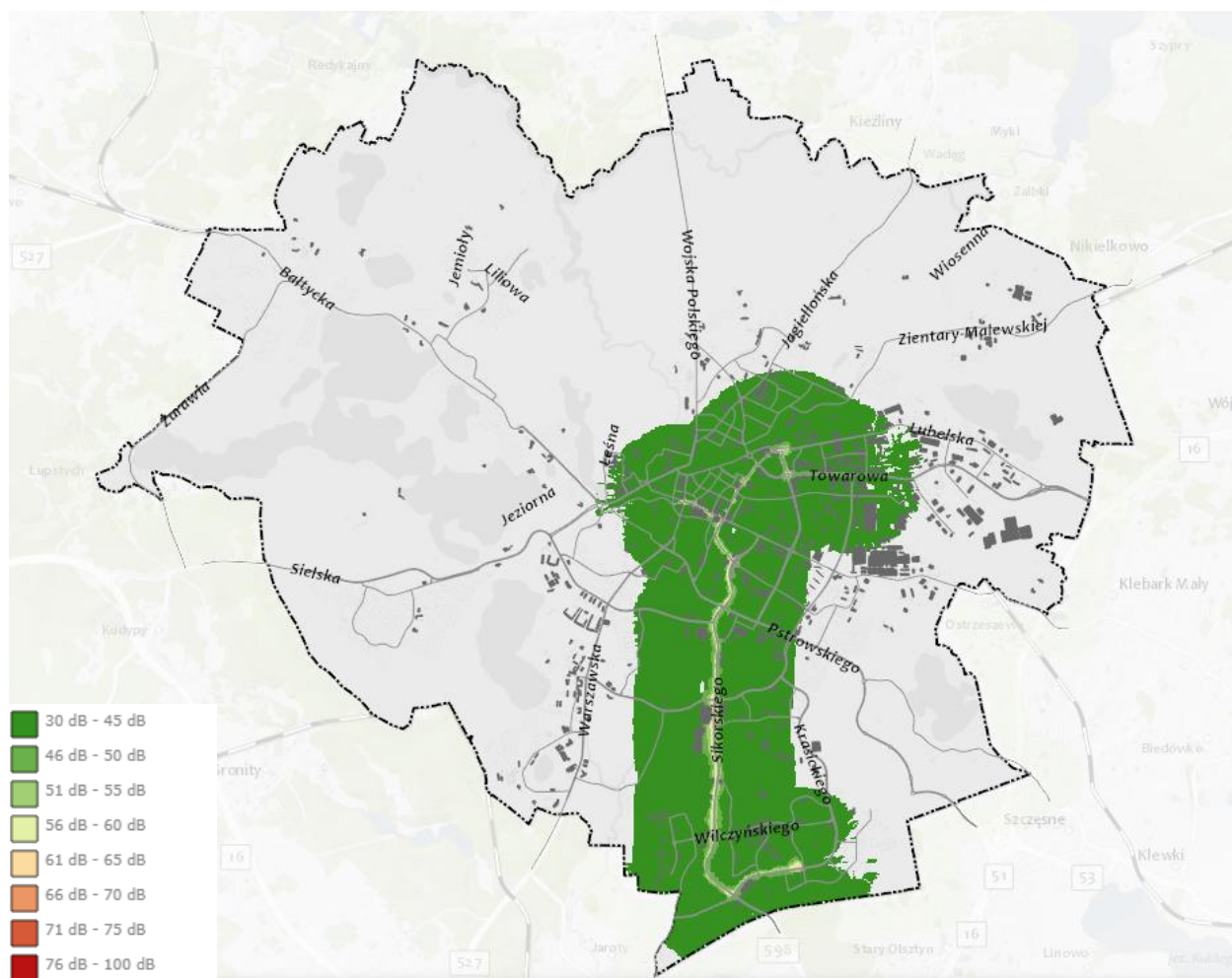
Dla Olsztyna została sporządzona Strategiczna mapa hałasu miasta Olsztyna (SMH). Przeprowadzone

w ramach SMH pomiary wykazały, że na terenie Olsztyna występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, jednakże w skali całego miasta są one niewielkie i zawierają się w zakresie od 1 do 5 dB. Lokalnie, notuje się nieznacznie przekroczenia powyżej 5 dB ale tylko dla hałasu drogowego, przy czym jednocześnie nie notuje się mieszkańców narażonych na te przekroczenia. Hałas tramwajowy oraz lotniczy nie powodują w ogóle przekroczeń dopuszczalnych norm hałasu.



Rysunek 5 Mapa hałasu drogowego

Źródło: Miejski System Informacji Przestrzennej Miasta Olsztyna, <https://msipmo.olsztyn.eu/>, [dostęp: lipiec 2026 r.].



Rysunek 6 Mapa hałasu tramwajowego

Źródło: Miejski System Informacji Przestrzennej Miasta Olsztyna, <https://msipmo.olsztyn.eu/>, [dostęp: lipiec 2026 r.]

Przedstawiona mapa hałasu tramwajowego została opracowana w 2022 r., w związku z czym nie uwzględnia odcinków sieci tramwajowej uruchomionych po jej sporządzeniu, w tym tras obsługiwanych przez linie nr 4 i 5, które rozpoczęły funkcjonowanie odpowiednio w grudniu 2023 r. i styczniu 2024 r. W 2026 r. trwają prace związane z przygotowaniem aktualizacji mapy hałasu, która będzie uwzględniać obecny układ sieci tramwajowej.



3. Analiza zagospodarowania przestrzennego Miasta

Dokumentami nadrzędnym kształtującymi politykę przestrzenną Miasta Olsztyna jest: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego, Plan Ogólny Miasta Olsztyna oraz Strategia Rozwoju Miasta – Olsztyn 2030+.

Celem województwa w zakresie transportu jest rozwój infrastruktury komunikacyjnej i transportu publicznego. Istotą głównych zmian w infrastrukturze jest realizacja m.in. następujących celów:

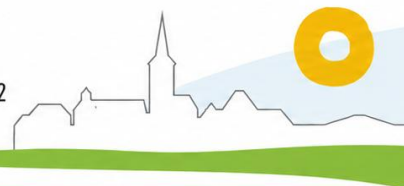
- Usprawnienie systemu infrastruktury komunikacyjnej: rozwój i modernizacja infrastruktury drogowej w relacjach międzygminnych i wewnątrzgminnych, realizacja kluczowych inwestycji drogowych (w tym obwodnic i połączeń miejskich), rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego oraz wdrażanie inteligentnych systemów zarządzania ruchem (ITS).
- Rozwój transportu zbiorowego jako atrakcyjnej alternatywy dla transportu indywidualnego: integracja różnych form transportu (węzły przesiadkowe, systemy P&R, B&R, K&R, wspólny bilet i skoordynowane rozkłady jazdy), rozwój ekologicznego transportu publicznego i indywidualnego, poprawa dostępności komunikacji zbiorowej, rozbudowa sieci autobusowej, kolejowej i tramwajowej oraz infrastruktury przystankowej.
- Rozwój komunikacji rowerowej z uwzględnieniem: realizacji infrastruktury rowerowej, w tym: dróg rowerowych oraz związanej z nimi infrastruktury towarzyszącej, m.in. parkingów B&R, stacji roweru publicznego, samoobsługowych punktów naprawy rowerów, rozwiązań systemowych (trasy i drogi rowerowe) w rdzeniu i strefie zewnętrznej MOF.

- Realizacja działań oraz inwestycji ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz ochrony środowiska przyrodniczego i akustycznego.

Miasto Olsztyn posiada uchwalony **Plan ogólny miasta Olsztyna**, przyjęty uchwałą nr XXVI/373/26 Rady Miasta Olsztyna z dnia 27 maja 2026 r., który wszedł w życie po publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Plan ogólny stanowi podstawowy akt planowania przestrzennego gminy, określający strefy planistyczne oraz gminne standardy urbanistyczne. Jest dokumentem nadrzędnym wobec miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz podstawą do sporządzania nowych planów miejscowych i wydawania decyzji o warunkach zabudowy zgodnie z przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Obecnie na terenie Miasta obowiązuje 75 Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego.

Zagospodarowanie przestrzenne Olsztyna charakteryzuje się wysokim stopniem zróżnicowania funkcjonalnego oraz silnym wpływem uwarunkowań środowiskowych na rozwój układu urbanistycznego. Współczesna struktura przestrzenna miasta stanowi rezultat historycznych procesów urbanizacyjnych oraz naturalnych ograniczeń wynikających z obecności licznych jezior, kompleksów leśnych i dolin rzecznych. Czynniki te w znacznym stopniu determinują zarówno rozmieszczenie zabudowy, jak i funkcjonowanie systemu transportowego.

Układ funkcjonalno-przestrzenny miasta cechuje się wyraźnym rozdzieleniem głównych funkcji. W centralnej części koncentrują się usługi publiczne, administracja, handel oraz funkcje metropolitalne. W północno-wschodniej części miasta zlokalizowane są największe



tereny przemysłowo-składowe i gospodarcze, natomiast południowo-zachodnią część zajmuje kampus Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego wraz z otoczeniem Jeziora Kortowskiego. Dominującą funkcję mieszkaniową pełnią osiedla położone przede wszystkim w południowej i zachodniej części miasta.

Model funkcjonalno-przestrzenny przyjęty w Strategii Rozwoju Miasta – Olsztyn 2030+ opiera się na koncepcji pasm miejskich, które porządkują strukturę urbanistyczną oraz wyznaczają główne kierunki rozwoju przestrzennego.

Najważniejszym elementem jest pasmo aktywności miejskiej, przebiegające w osi północny wschód – południowy zachód. Skupia ono najważniejsze funkcje administracyjne, gospodarcze, usługowe, naukowe i edukacyjne oraz stanowi główny generator podróży w mieście. W jego obrębie znajdują się śródmieście, główne obszary usługowe, dzielnice przemysłowe oraz kampus Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego. Pasma to pokrywa się jednocześnie z najważniejszym korytarzem transportowym Olsztyna, obsługiwanym przez sieć tramwajową, podstawowy układ autobusowy oraz linię kolejową.

Drugim istotnym elementem jest pasmo Jeziora Ukiel, którego funkcją jest koncentracja aktywności rekreacyjnej, sportowej i turystycznej. Jego rozwój opiera się na wykorzystaniu unikalnych walorów przyrodniczych przy jednoczesnym zachowaniu wysokiego poziomu ochrony środowiska. Wymaga ono zapewnienia dobrej dostępności transportem publicznym, rowerowym oraz pieszym, szczególnie w sezonach wzmożonego ruchu rekreacyjnego.

Pozostała część miasta tworzy pasma mieszkalnictwa, usług i rekreacji, obejmujące osiedla mieszkaniowe o zróżnicowanej intensywności zabudowy wraz z lokalnymi centrami usługowymi oraz terenami zieleni. Charakterystyczną cechą Olsztyna jest bezpośrednie sąsiedztwo terenów mieszkaniowych z kompleksami leśnymi, jeziorami i dolinami rzecznyymi, co sprzyja wysokiej jakości życia mieszkańców, ale jednocześnie powoduje fragmentację układu komunikacyjnego

i ogranicza możliwości budowy nowych połączeń drogowych.

Model funkcjonalno-przestrzenny określony w Strategii został uszczegółowiony poprzez wyznaczenie stref funkcjonalno-przestrzennych, dla których określono kierunki polityki przestrzennej mające bezpośrednie znaczenie dla planowania transportu.

Centralną rolę pełni Strefa Śródmiejska (C), w której przewiduje się dalszą koncentrację funkcji administracyjnych, usługowych i mieszkaniowych oraz rewitalizację terenów o niewykorzystanym potencjale. Strategia wskazuje na konieczność ograniczania ruchu samochodowego w centrum poprzez przekierowanie ruchu tranzytowego poza obszar śródmiejski, zwiększanie udziału przestrzeni przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów oraz rozwój wysokiej jakości transportu zbiorowego. Jednocześnie podkreśla się potrzebę poprawy powiązań pieszych pomiędzy centrum a Zatorzem oraz budowy nowych bezkolizyjnych przejść przez linię kolejową i dolinę Łyny.

Znaczącym generatorem podróży pozostaje Strefa Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego (U). Strategia zakłada dalszy rozwój funkcji akademickich oraz lepszą integrację kampusu z pozostałą strukturą miasta, przede wszystkim poprzez poprawę powiązań transportowych w ramach pasma aktywności miejskiej. Oznacza to konieczność utrzymania wysokiej jakości obsługi transportem zbiorowym oraz rozwijania infrastruktury pieszej i rowerowej.

Istotne znaczenie gospodarcze posiadają strefy usługowo-gospodarcze (G1–G3) zlokalizowane w północno-wschodniej części Miasta. W Strategii wskazuje się na potrzebę dalszego rozwoju funkcji produkcyjnych, logistycznych i magazynowych przy jednoczesnym usprawnieniu dostępności komunikacyjnej. Szczególne znaczenie przypisano rozwojowi infrastruktury drogowej, poprawie powiązań z siecią kolejową, rozwojowi kolei aglomeracyjnej oraz analizie budowy dodatkowego połączenia drogowego nad linią kolejową we wschodniej części miasta.

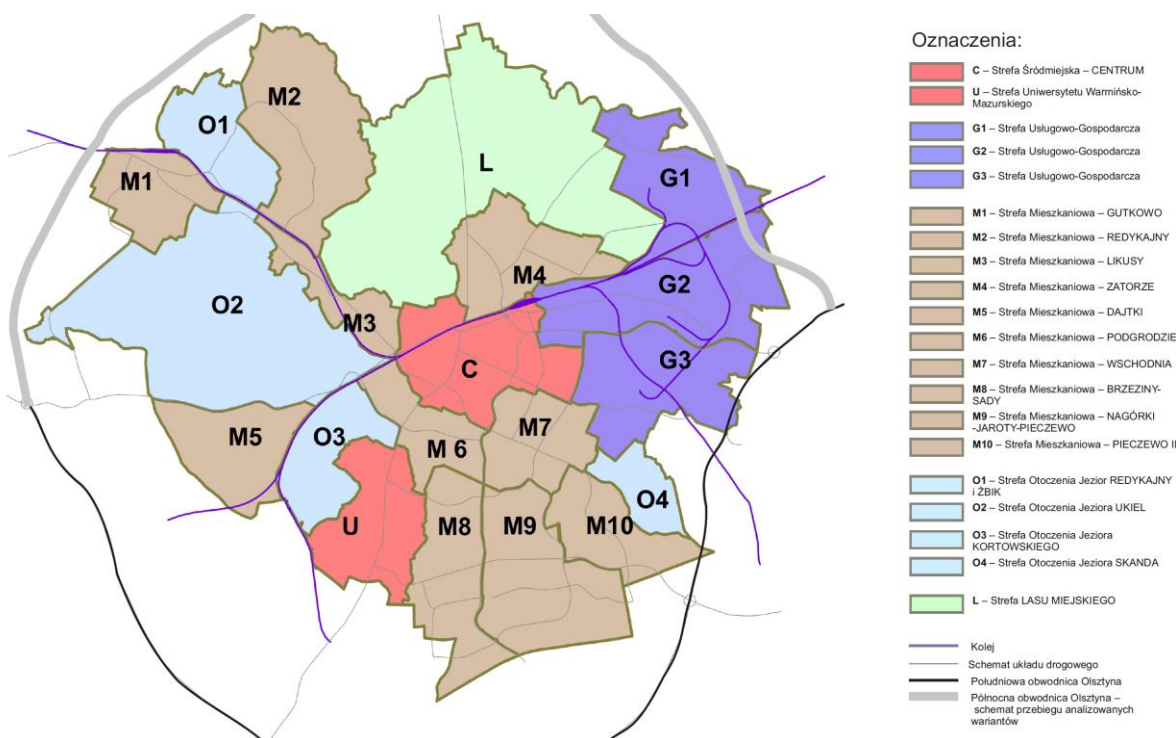


Największą powierzchnię miasta zajmują strefy mieszkaniowe (M1–M10), dla których Strategia zakłada rozwój w modelu miasta zwartego. Rozbudowa nowych terenów mieszkaniowych powinna odbywać się równoległe z rozwojem infrastruktury społecznej oraz transportowej. Szczególny nacisk położono na budowę ciągów pieszych i rowerowych jako obowiązkowego elementu nowych osiedli, rozwój lokalnych centrów usługowych oraz zapewnienie wysokiej jakości połączeń z głównymi generatorami ruchu. Strategia wskazuje również na konieczność zachowania odpowiedniej ilości terenów zielonych oraz ograniczania konfliktów przestrzennych pomiędzy funkcjami mieszkaniowymi i gospodarczymi.

Istotnym elementem struktury przestrzennej Olsztyna są strefy otoczenia jezior (O1–O4) oraz Strefa Lasu Miejskiego (L). Ich podstawową funkcją pozostaje ochrona walorów przyrodniczych przy jednoczesnym umożliwieniu rozwoju rekreacji i turystyki. Z punktu widzenia planowania transportowego szczególne

znaczenie ma rozwój spójnego systemu tras pieszych i rowerowych zapewniających dostęp do terenów rekreacyjnych oraz integrujących je z osiedlami mieszkaniowymi i centrum miasta.

Analiza zagospodarowania przestrzennego wskazuje, że rozwój systemu transportowego Olsztyna powinien być ściśle powiązany z przyjętym modelem funkcjonalno-przestrzennym. Koncentracja najważniejszych funkcji miejskich w paśmie aktywności miejskiej sprzyja rozwojowi transportu zbiorowego o wysokiej przepustowości, natomiast rozproszenie zabudowy mieszkaniowej oraz silne uwarunkowania środowiskowe wymagają rozwijania sieci połączeń uzupełniających, obejmujących transport autobusowy, infrastrukturę rowerową oraz ciągi piesze. Jednocześnie zachowanie wysokiej dostępności terenów rekreacyjnych i przyrodniczych powinno odbywać się z poszanowaniem ich walorów środowiskowych, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju przyjętymi w Strategii Rozwoju Olsztyna.



Rysunek 7 Strefy funkcjonalno-przestrzenne Olsztyna

Źródło: Strategia Rozwoju Miasta – Olsztyn 2030+, Olsztyn, wrzesień 2022 r.



4. Analiza wytycznych, preferencji i zaleceń dotyczących systemu publicznego transportu zbiorowego

4.1. Powiązania z innymi dokumentami strategicznymi

Na kształt i założenia przyjęte w niniejszym Planie transportowym wpływ mają opracowane krajowe, wojewódzkie i lokalne dokumenty planistyczne i strategiczne, które zawierają informacje na temat uwarunkowań publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem transportowym oraz kierunki jego rozwoju. Przyjęty w niniejszym Planie transportowym cel główny jest zatem zgodny z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski oraz województwa warmińsko-mazurskiego.

Polityka transportowa Unii Europejskiej

Polityka transportowa UE koncentruje się na zrównoważonym rozwoju, cyfryzacji oraz bezpieczeństwie i dostępności transportu. Celem jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r. poprzez rozwój transportu nisko- i zeroemisyjnego.

„Biała Księga” poświęca dużą uwagę postulatowi zapewnienia ciągłości podróży, upatrując w tym wielką rolę planowania miejscowego. Stacje kolei oraz przystanki autobusowe, a także parkingi powinny być kształtowane w taki sposób, aby przestrzeń, w której dokonuje się przesiadka z samochodu lub ze środka transportu publicznego oferowała rozmaite usługi dodatkowe (np. punkty handlowe) oraz zachęcała do korzystania z komunikacji zbiorowej.

Nadmierne użytkowanie samochodów osobowych jest głównym powodem zatłoczenia motoryzacyjnego. Dlatego powinno się tworzyć alternatywy do samochodu, zarówno w zakresie infrastruktury, jak i parametrów usługi. Komunikacja zbiorowa powinna osiągnąć poziom komfortu odpowiadający oczekiwaniom mieszkańców. Dotyczy to w szczególności obsługi osób z ograniczonymi możliwościami przemieszczania się.

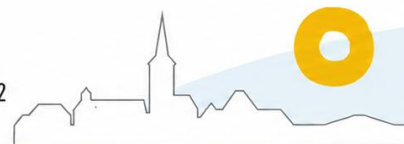
Zgodnie z aktualnymi wytycznymi Unii Europejskiej w zakresie transportu, Polska powinna dążyć do rozwoju nowoczesnej, zrównoważonej i inteligentnej infrastruktury transportowej. Oczekuje się, że kraj będzie inwestować w modernizację sieci transportowej, wdrażać innowacyjne i interoperacyjne systemy transportowe, zwiększać efektywność przewozów oraz ograniczać emisje gazów cieplarnianych. Działania te mają zapewnić zgodność z celami UE dotyczącymi zrównoważonej mobilności, bezpieczeństwa transportu i ochrony środowiska, jednocześnie wspierając spójność gospodarczą i społeczną na poziomie krajowym i europejskim.

Polityka transportowa państwa

Polityka państwa wskazuje na cechę szczególną miast, tj. współzależność różnych podsystemów transportu zbiorowego i indywidualnego. Widoczne jest to głównie na styku ruchu samochodów osobowych, parkowania i transportu zbiorowego. Pomimo poważnych ograniczeń finansowych, miasta są w stanie finansować nawet znaczące przedsięwzięcia transportowe, w tym m.in. zakupy taboru autobusowego. Warunkiem podjęcia tych wysiłków jest postawienie w polityce rozwojowej miasta problematyki transportowej na odpowiednio wysokim poziomie priorytetów. Miasta z uchwalonymi planami transportowymi opierają swe działania na zasadach zrównoważonego rozwoju, polegającego na kompromisie między celami przestrzennymi, społecznymi, ekonomicznymi i ochrony środowiska.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. (SZRT 2030)

W ramach rozwoju transportu w kraju wskazuje się kilka najważniejszych celów, a wśród nich budowę zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci



transportowej, poprawę bezpieczeństwa i sposobu zarządzania i organizacji systemem transportowym oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Podejmowane działania mają skupiać się przede wszystkim na budowie sieci powiązań wspierających rozwój nie tylko dużych aglomeracji, ale także mniejszych miast, obecnie tracących swoje funkcje, obszarów wiejskich i obszarów zagrożonych marginalizacją. Ogromne znaczenie dla tych zjawisk mają obserwowane migracje ludności, wzrost liczby mieszkańców w obszarach zurbanizowanych i aglomeracjach oraz zmniejszanie się liczby mieszkańców mniejszych miast i miasteczek oraz postępujące wyludnianie się obszarów wiejskich i zmarginalizowanych oraz o mniejszej konkurencyjności. Wspomniany powyżej prognozowany wzrost ludności w obszarach zurbanizowanych spowoduje wzrost znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym, przewozów między aglomeracyjnymi oraz na poziomie funkcjonalnym, tj. z wykorzystaniem systemów kolei aglomeracyjnej.

Do ważnych aspektów zapobiegających dalszym negatywnym zjawiskom demograficznym należy rozbudowa sieci komunikacyjnej w sposób łączący dominujące ośrodki regionalne i lokalne z ich zapleciami funkcjonalnymi.

Plan Transportowy Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2030 (z perspektywą do 2050)

Plan Transportowy Województwa Warmińsko-Mazurskiego określa kierunki rozwoju regionalnego systemu transportowego, wskazując działania służące poprawie dostępności transportowej, rozwojowi zrównoważonej mobilności oraz zwiększeniu roli transportu publicznego. Z punktu widzenia Miasta Olsztyna dokument podkreśla jego funkcję jako głównego węzła transportowego i administracyjnego województwa oraz wskazuje Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna jako jeden z najważniejszych obszarów koncentracji działań transportowych w regionie.

Jednym z podstawowych kierunków wskazanych w Planie jest zapewnienie spójności transportowej województwa poprzez rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej łączącej Olsztyn z pozostałymi ośrodkami

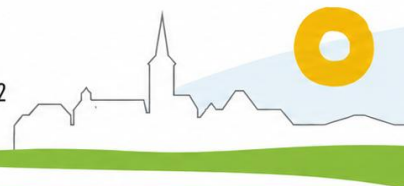
regionalnymi oraz krajową siecią transportową. Dokument zakłada modernizację głównych korytarzy drogowych i kolejowych, a także rozwój infrastruktury drogowej zapewniającej sprawną obsługę Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. Działania te mają stworzyć podstawy dla rozwoju zintegrowanego regionalnego systemu transportu publicznego.

W odniesieniu do Olsztyna szczególne znaczenie ma **Cel strategiczny 4**, dotyczący wzmocnienia obsługi transportowej miejskich obszarów funkcjonalnych. Dokument wskazuje konieczność rozwoju infrastruktury drogowej i transportowej w obrębie MOF Olsztyna, integracji transportu publicznego oraz zwiększenia roli kolei w obsłudze codziennych podróży mieszkańców. Wśród rekomendowanych działań znalazły się:

- rozwój zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride,
- integracja techniczna, organizacyjna i taryfowa transportu publicznego,
- rozwój infrastruktury rowerowej jako elementu systemu multimodalnego,
- cyfryzacja usług transportowych oraz rozwój inteligentnych rozwiązań wspomagających korzystanie z transportu publicznego,
- modernizacja infrastruktury kolejowej i dworca kolejowego w Olsztynie.

Plan zakłada rozwój nowoczesnego, zintegrowanego systemu przewozów autobusowych i kolejowych, modernizację dworców oraz przystanków, budowę węzłów przesiadkowych, a także integrację organizacyjną i taryfową różnych środków transportu. Dla Olsztyna oznacza to dalsze wzmocnianie funkcji regionalnego centrum transportowego oraz poprawę jakości obsługi mieszkańców miasta i całego obszaru funkcjonalnego.

Dokument zwraca również uwagę na potrzebę ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko, szczególnie na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. Rekomendowane działania obejmują rozwój transportu zeroemisyjnego,



organizację ruchu sprzyjającą ograniczeniu wykorzystania samochodów osobowych, rozwój transportu multimodalnego oraz tworzenie zachęt do korzystania z transportu publicznego zamiast transportu indywidualnego. Wskazuje się także możliwość wprowadzania rozwiązań organizacyjnych ograniczających ruch samochodowy oraz wspierających zrównoważoną mobilność.

Plan Transportowy Województwa podkreśla również znaczenie integracji organizacyjnej systemu transportowego poprzez koordynację rozkładów jazdy, rozwój wspólnego biletu, współpracę pomiędzy organizatorami transportu oraz rozwój nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej. Rozwiązania te mają zwiększyć konkurencyjność transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego oraz poprawić jakość obsługi mieszkańców całego regionu.

Strategia Rozwoju Miasta – Olsztyn 2030 r.

Strategia Rozwoju Miasta – Olsztyn 2030 r. (dalej: Strategia) jest dokumentem strategicznym Gminy, wyznaczającym kierunki działań, które sukcesywnie powinny być wdrażane. Jest dokumentem komplementarnym do Strategii Rozwoju Województwa - Warmińsko-Mazurskie 2030. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego.

W ramach celu „Olsztyn empatyczny” istotne znaczenie dla polityki transportowej mają działania ukierunkowane na redukcję barier dla osób ze szczególnymi potrzebami, rozwój infrastruktury technicznej i komunalnej oraz wdrażanie rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo w przestrzeni publicznej. Plan Transportowy wspiera realizację tych założeń poprzez rozwój dostępnego transportu zbiorowego, dostosowywanie infrastruktury przystankowej i ciągów komunikacyjnych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.

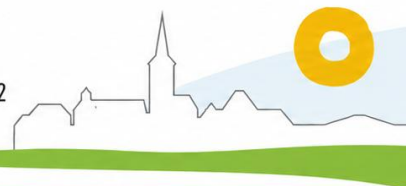
Realizacja celu „Olsztyn dostępny” jest bezpośrednio związana z kierunkami rozwoju systemu transportowego miasta. Strategia zakłada rozwój sprawnej i przyjaznej komunikacji miejskiej, rozwój transportu niskoemisyjnego i zeroemisyjnego, promocję ekomobilności oraz wdrażanie inteligentnych systemów transportowych.

Strategia podkreśla również znaczenie rozwoju infrastruktury pieszej i rowerowej, zachowania oraz udrażniania zielonych szlaków komunikacyjnych, poprawy dostępności terenów zieleni urządzonej, a także realizacji zintegrowanych programów rozwoju przestrzennego osiedli. Założenia te są spójne z ideą zrównoważonej mobilności, której podstawą jest zwiększanie udziału podróży odbywanych transportem zbiorowym, rowerem i pieszo oraz tworzenie bezpiecznej, dostępnej i przyjaznej przestrzeni miejskiej dla wszystkich użytkowników.

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla MOF Olsztyna

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna (SUMP MOF Olsztyna) stanowi podstawowy dokument strategiczny określający kierunki rozwoju zrównoważonego systemu transportowego na obszarze miasta Olsztyna oraz gmin tworzących miejski obszar funkcjonalny. Dokument zakłada, że do 2040 roku system transportowy będzie pełnił rolę czynnika integrującego atrakcyjną, wielofunkcyjną i policentryczną przestrzeń MOF Olsztyna, ograniczając rozpraszanie zabudowy oraz wspierając rozwój niskoemisyjnych form mobilności. Wizja zakłada rozwój transportu w oparciu o współpracę jednostek samorządu terytorialnego oraz zagospodarowanie przestrzeni wzdłuż głównych korytarzy transportowych.

Z punktu widzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego najistotniejsze znaczenie mają cele strategiczne odnoszące się do planowania przestrzennego, integracji systemów transportowych oraz rozwoju komunikacji zbiorowej. Dokument wskazuje, że rozwój transportu powinien być ściśle powiązany z polityką przestrzenną poprzez koncentrację nowej zabudowy w obszarach dobrze obsługiwanych transportem publicznym oraz ograniczanie rozwoju zabudowy rozproszonej. Zaleca się lokalizowanie nowych inwestycji mieszkaniowych i usługowych w pobliżu istniejącej infrastruktury transportowej, zapewnienie odpowiedniej dostępności przystanków komunikacji zbiorowej oraz rozwój zintegrowanych węzłów przesiadkowych.



Istotnym kierunkiem wskazanym w SUMP jest rozwój spójnego systemu transportu publicznego obejmującego komunikację tramwajową, autobusową, kolej regionalną oraz systemy uzupełniające, takie jak parkingi Park&Ride i Bike&Ride oraz rower publiczny. Dokument zakłada integrację wszystkich środków transportu w ramach jednego systemu umożliwiającego sprawną realizację podróży na całym obszarze MOF Olsztyna.

W zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego SUMP rekomenduje przede wszystkim:

- rozwój wspólnego systemu taryfowo-biletowego obejmującego wszystkich organizatorów transportu publicznego oraz regionalny transport kolejowy,
- integrację rozkładów jazdy komunikacji miejskiej, podmiejskiej i kolejowej,
- rozwój komunikacji tramwajowej jako podstawowego środka transportu w Olsztynie oraz autobusowej jako systemu uzupełniającego i dowozowego,
- dostosowywanie przebiegu linii i częstotliwości kursowania do rzeczywistych potrzeb mieszkańców,
- budowę nowych węzłów przesiadkowych oraz rozwój parkingów P&R i B&R,
- wdrażanie jednolitej informacji pasażerskiej oraz wspólnych rozwiązań cyfrowych,
- sukcesywną wymianę taboru na pojazdy nisko- i zeroemisyjne,
- rozwój buspasów oraz nadawanie priorytetu pojazdom komunikacji zbiorowej w systemach sterowania ruchem (ITS),
- rozwój kolei aglomeracyjnej jako elementu integrującego cały obszar funkcjonalny.

SUMP zwraca również uwagę na konieczność poprawy dostępności transportu publicznego poprzez odpowiednie rozmieszczenie przystanków. W zwartej zabudowie dojście do przystanku nie powinno przekraczać 5–10 minut, natomiast na obszarach gmin podmiejskich około 15 minut. Równocześnie wskazuje się potrzebę zapewnienia bezpiecznych ciągów pieszych i rowerowych prowadzących do przystanków oraz stacji kolejowych.

Dokument podkreśla również znaczenie integracji transportu publicznego z polityką parkingową poprzez rozwój parkingów Park&Ride i Bike&Ride, uporządkowanie parkowania w centrach miejscowości oraz wykorzystanie wspólnego biletu również w ramach korzystania z infrastruktury przesiadkowej. Rozwiązania te mają ograniczać liczbę podróży wykonywanych samochodem osobowym i zwiększać udział transportu zbiorowego w obsłudze codziennych podróży mieszkańców.

Ważnym elementem SUMP jest także rozwój partnerstwa pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego tworzącymi MOF Olsztyna. Dokument wskazuje potrzebę wspólnego planowania transportu, prowadzenia jednolitego monitoringu funkcjonowania systemu, koordynacji rozkładów jazdy oraz współpracy z przewoźnikami kolejowymi i powiatowymi. Jednocześnie podkreślono konieczność prowadzenia systematycznych badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz wykorzystywania ich wyników przy planowaniu oferty przewozowej.

Istotnym kierunkiem działań jest również promocja transportu zbiorowego i mobilności aktywnej. SUMP wskazuje na potrzebę prowadzenia działań edukacyjnych, konsultacji społecznych oraz kampanii promujących korzystanie z komunikacji zbiorowej, ruchu pieszego i rowerowego, traktując je jako niezbędne uzupełnienie działań inwestycyjnych.



Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych MOF Olsztyna

Strategia ZIT MOF Olsztyna wyznacza kierunki wspólnego rozwoju miasta Olsztyna oraz gmin tworzących Miejski Obszar Funkcjonalny: Barczewa, Dywit, Jonkowa, Purdy, Stawigudy i Gietrzwałdu. Dokument stanowi narzędzie koordynacji działań samorządów w zakresie rozwiązywania problemów o charakterze ponadlokalnym oraz budowania potencjału społeczno-gospodarczego całego obszaru funkcjonalnego.

Wizja rozwoju MOF Olsztyna zakłada budowę zintegrowanego i konkurencyjnego krajowego ośrodka wzrostu gospodarczego, opartego na wielopoziomowej współpracy samorządów oraz rozwijaniu wspólnej tożsamości lokalnej. Jednym z najważniejszych elementów realizacji tej wizji jest rozwój nowoczesnego, zintegrowanego systemu transportowego obsługującego cały obszar funkcjonalny.

Analiza uwarunkowań rozwojowych wskazuje, że jednym z kluczowych wyzwań pozostaje nierównomierny rozwój publicznego transportu zbiorowego. Pomimo funkcjonującej współpracy pomiędzy samorządami w zakresie organizacji transportu aglomeracyjnego, dostępność komunikacyjna poszczególnych gmin pozostaje zróżnicowana. Część gmin dysponuje bardzo dobrymi połączeniami z Olsztynem, natomiast w pozostałych nadal występują istotne braki w ofercie przewozowej.

W celu strategicznym 2 Strategii ZIT „Silne sieci powiązań życia społeczno-gospodarczego” jednym z podstawowych założeń jest poprawa dostępności transportowej oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego jako czynników wzmacniających rozwój gospodarczy całego obszaru funkcjonalnego. Strategia zakłada, że rozwój infrastruktury transportowej powinien prowadzić do stworzenia bardziej spójnego, sprawnego i zrównoważonego systemu transportowego sprzyjającego mobilności mieszkańców oraz aktywności gospodarczej.

W ramach Celu operacyjnego 2.2 „Dostępność i bezpieczeństwo komunikacyjne” wskazano kierunki działań obejmujące rozwój infrastruktury drogowej, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wykorzystanie potencjału kolei aglomeracyjnej. Dokument rekomenduje uzupełnianie powiązań z siecią TEN-T, rozwój infrastruktury kolejowej, budowę i modernizację węzłów przesiadkowych oraz parkingów Park&Ride, Bike&Ride i Kiss&Ride, a także rozwój infrastruktury dworcowej i przystankowej. Szczególny nacisk położono na rozwój kolei aglomeracyjnej jako podstawowego elementu integrującego system transportowy całego MOF.

Istotnym elementem Strategii jest również Cel operacyjny 2.3 „Zrównoważona mobilność”, którego realizacja obejmuje rozwój wszystkich form transportu przy jednoczesnym zwiększaniu roli transportu publicznego. Dokument przewiduje rozbudowę infrastruktury pieszej i rowerowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą, rozwój inteligentnych systemów transportowych (ITS), wdrażanie nowoczesnych rozwiązań cyfrowych, integrację taryfowo-biletową oraz rozwój usług mobilności współdzielonej. Jednocześnie zakłada inwestycje w infrastrukturę dla elektromobilności oraz wykorzystanie narzędzi wspomagających zarządzanie ruchem.

W odniesieniu do publicznego transportu zbiorowego Strategia przewiduje rozwój sieci komunikacji publicznej poprzez budowę i przebudowę infrastruktury dedykowanej transportowi zbiorowemu, modernizację infrastruktury przystankowej oraz budowę nowych węzłów przesiadkowych. Zakłada również sukcesywną modernizację i rozbudowę floty pojazdów komunikacji publicznej wraz z niezbędnym zapleczem technicznym oraz dalszy rozwój parkingów P&R, B&R i K&R jako elementów wspierających integrację różnych środków transportu.



4.2. Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych na terenie Miasta Olsztyna.

Nowelizacja ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych zniósł obowiązek cyklicznego sporządzania analiz kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów nisko i zeroemisyjnych. Ostatnia analiza dla Olsztyna została sporządzona w 2021 roku. Mimo zniesienia obowiązku sporządzania analiz kosztów i korzyści, przywołanie powstałego opracowania jest uzasadnione, ponieważ dostarcza ono informacji o opłacalności i efektach środowiskowych zastosowania autobusów zeroemisyjnych.

W Analizie przeanalizowano wdrożenie trzech wariantów zmian wyposażenia taborowego komunikacji miejskiej w Olsztynie, tj.:

Wariant „0” – zakładający utrzymanie wyłącznie autobusów konwencjonalnych (zakupione autobusy będą z normą emisji EURO 6 i zastępować będą najstarsze autobusy.

Wariant „1” – zakładający zakup autobusów elektrycznych i wymianę taboru zgodnie z obowiązkiem wynikającym z ustawy o elektromobilności.

Wariant „2” – zakładający zakup autobusów zasilanych wodorem i wymianę taboru zgodnie z obowiązkiem wynikającym z ustawy o elektromobilności.

Wariant „3” – zakładający zakup autobusów zasilanych CNG.

Przeprowadzona analiza finansowo-ekonomiczna wskazała na brak korzyści ekonomicznych wykorzystywania autobusów o napędzie zeroemisyjnym w Olsztynie. Negatywne wartości wskaźników finansowych oraz ekonomicznych obliczonych w ww. Analizie wskazują, że przewidywane koszty zakupu, eksploatacji i wymiany taboru nie są pokrywane przez spodziewane korzyści. Oznacza to, że aktualna wartość przyszłych przychodów i oszczędności wynikających z ograniczenia emisji i hałasu nie rekompensuje nakładów inwestycyjnych, co skutkuje brakiem opłacalności ekonomicznej inwestycji. Najbardziej korzystnym pod kątem ekonomicznym spośród wariantów dotyczących pojazdów zeroemisyjnych jest wariant 1b zakładający wymianę części floty na autobusy elektryczne. Najmniej korzystny pod kątem ekonomicznym spośród wariantów dotyczących pojazdów zeroemisyjnych jest wariant 2a zakładający przyjęcie do realizacji i zakup autobusów wodorowych oraz budowę infrastruktury umożliwiającej produkcję wodoru na miejscu. Miasto Olsztyn pomimo wyniku analizy, na mocy art. 1 pkt. 3 ustawy z dnia 21 listopada 2024 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw, od 2026 roku powinno podejmować wyłącznie zakupy pojazdów zeroemisyjnych.



5. Analiza podstawowego systemu transportowego

5.1. Transport indywidualny

5.1.1. Transport samochodowy

Od kilkunastu lat w Europie obserwowany jest intensywny rozwój motoryzacji. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne są tylko niektórymi z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się życia na zurbanizowanych terenach. Polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym. Obciążenie sieci drogowej ruchem zależy od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia i wskaźnika motoryzacji. Ten ostatni obliczany jest jako liczba samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców i determinuje on takie prowadzenie polityki parkingowej w Mieście, aby uwzględnić postulaty związane ze zrównoważonym rozwojem transportu publicznego.

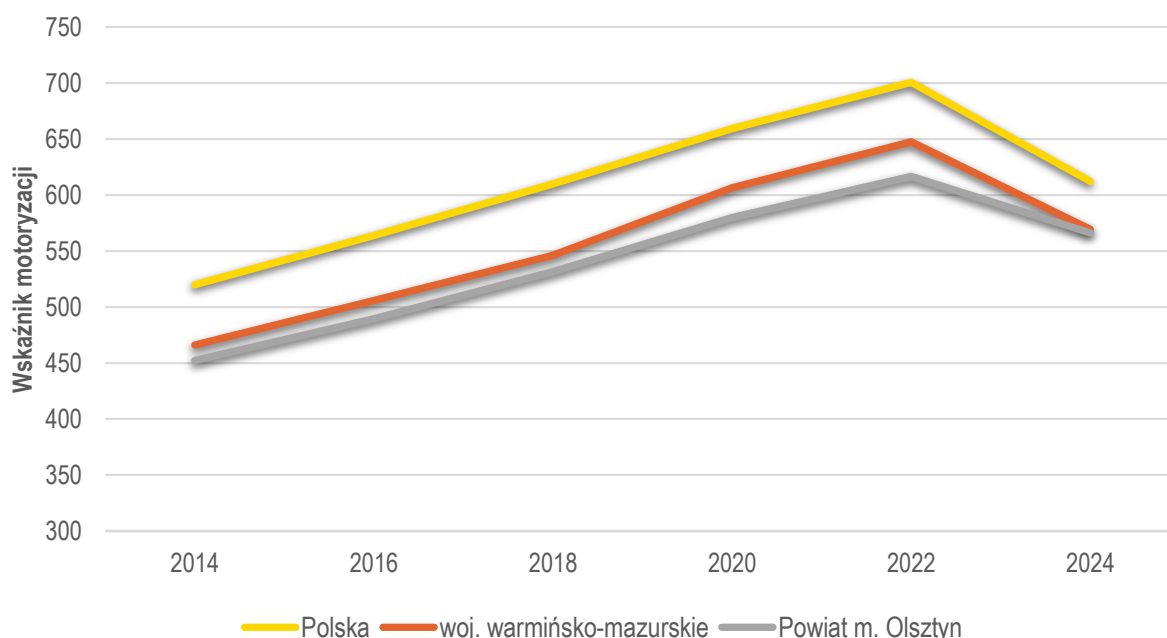
Należy zauważyć, że w ostatniej dekadzie wyraźnie wzrosła liczba samochodów poruszających się po drogach Olsztyna, przy jednoczesnym spadku liczby mieszkańców. W Mieście Olsztyn wskaźnik motoryzacji wzrósł od 2015 roku do 2024 roku o 20,75%. Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że na terenie Miasta rokrocznie przybywa samochodów osobowych, co może świadczyć o utrzymującej się długofalowej zmianie preferencji, wybieranego przez mieszkańców środka

transportu, jednakże wraz ze wzrostem liczby pojazdów samochodowych maleje przepustowość dróg miejskich, co przekłada się na wydłużenie czasu oraz komfortu podróżowania komunikacją indywidualną. Brak działań mających na celu zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców, nie tylko Miasta Olsztyna, ale i pozostałych pobliskich gmin, będzie prowadził do dalszego pogorszenia sytuacji drogowej zarówno w transporcie indywidualnym jak i zbiorowym. Istotnym jest zatem dążenie do zmiany preferencji komunikacyjnych mieszkańców poprzez podejmowania działań, które doprowadzą do ograniczenia wykorzystania samochodu do codziennych podróży i zagwarantują popularność komunikacji miejskiej, jej priorytetyzację w ruchu drogowym oraz konkurencyjność wobec komunikacji samochodowej.

Na poniższym wykresie przedstawione zostały zmiany wartości wskaźnika motoryzacji w Polsce, w województwie warmińsko-mazurskim oraz w Olsztynie. Spadek wskaźnika motoryzacji w 2024 r. niestety nie wynika z odwrócenia trendu i spadku faktycznie wykorzystywanych samochodów, lecz jest spowodowany aktualizacją bazy CEPiK (Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców). Z bazy zostały usunięte pojazdy, które od stycznia 2014 roku nie miały ważnego przeglądu technicznego lub aktualnego OC.



$$\text{wskaźnik motoryzacji} = \frac{\text{liczba samochodów osobowych}}{\text{liczba ludności}} * 1000$$



Wykres 3 Wartość wskaźnika motoryzacji w Polsce, województwie warmińsko-mazurskim oraz m. Olsztyn w latach 2014-2024.
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

5.1.2. Układ drogowy

Miasto **Olsztyn** jest jednym z najważniejszych węzłów komunikacyjnych województwa warmińsko-mazurskiego. Położone jest na skrzyżowaniu głównych szlaków drogowych łączących zachodnią i wschodnią oraz północną i południową część regionu.

Przez teren miasta przebiegają trzy drogi krajowe:

- **Droga krajowa nr 16:** Dolna Grupa – Grudziądz – Iława – Ostróda – Olsztyn – Mrągowo – Elk – Augustów – Ogrodniki (granica z Litwą). Jest to główna trasa komunikacyjna o przebiegu wschód–zachód.
- **Droga krajowa nr 51:** Olsztynek – Olsztyn – Dobrze Miasto – Lidzbark Warmiński – Bartoszyce – Bezdedy (granica państwa). Droga stanowi podstawowe połączenie miasta z północną częścią województwa oraz

prześciem granicznym z Obwodem Królewieckim.

- **Droga krajowa nr 53:** Olsztyn – Szczytno – Rozogi – Myszyniec – Ostrołęka. Trasa zapewnia połączenie miasta z południowo-wschodnią częścią województwa oraz Mazowszem.

Układ drogowy miasta uzupełnia **południowa obwodnica** Olsztyna, która omija miasto od strony południowej i składa się z odcinka drogi krajowej nr 16 (Olsztyn Zachód – Olsztyn Południe) oraz odcinka drogi ekspresowej S51 (Olsztyn Południe – Olsztyn Wschód). Obwodnica przejęła znaczną część ruchu tranzytowego, odciążając centrum miasta oraz zapewniając bezkolizyjne połączenie z drogą ekspresową S7 w kierunku Warszawy i Gdańska. Trwają również

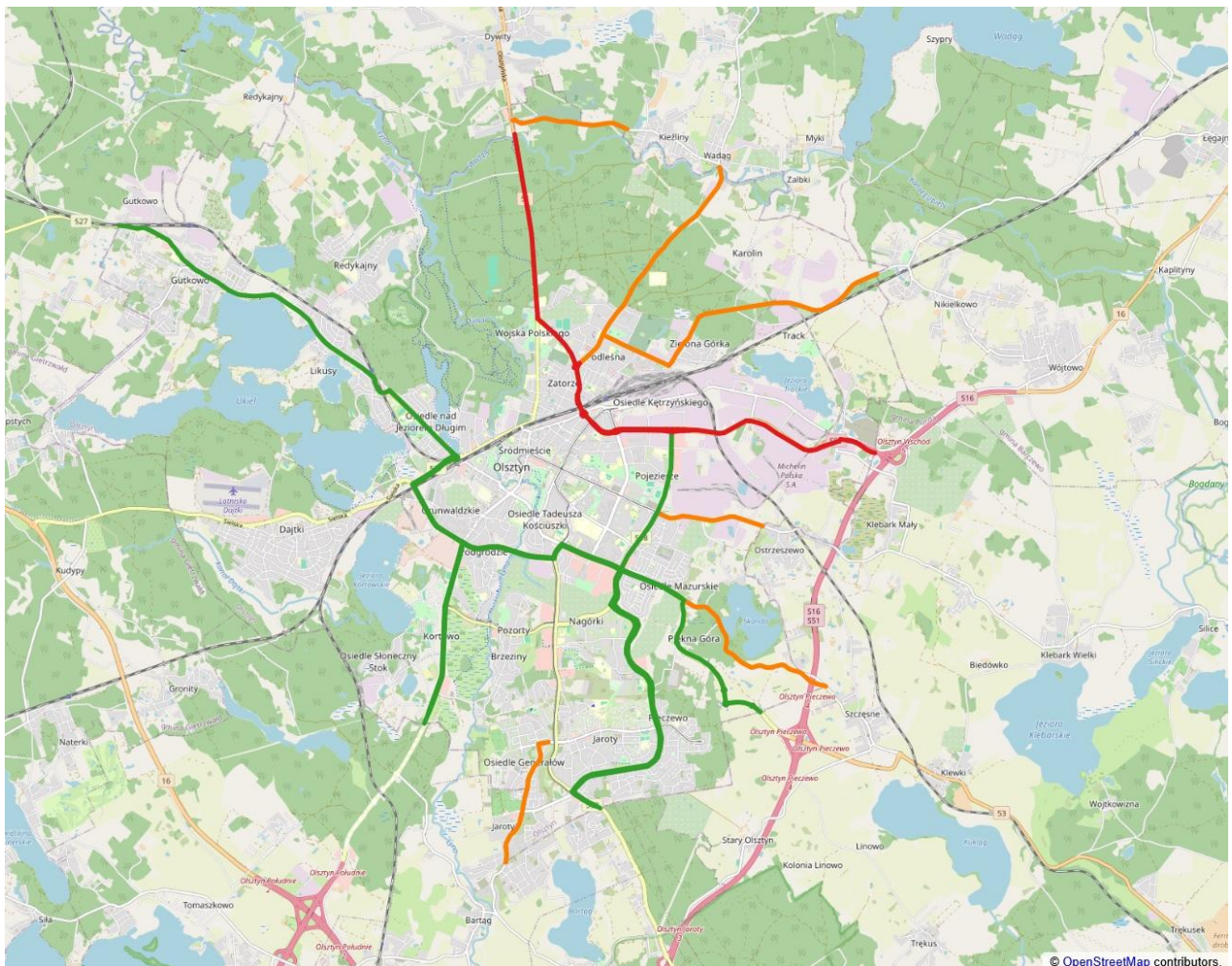
przygotowania do budowy zachodniej obwodnicy
Olsztyna i Dywit w ciągu drogi krajowej nr 51.

Podstawę systemu komunikacyjnego w mieście stanowią również drogi wojewódzkie:

- **Droga wojewódzka nr 527:** Olsztyn – Łukta – Morąg – Pasłęk – Dzierzgoń.
- **Droga wojewódzka nr 598:** Olsztyn – Butryny – Zgniłocha.

Drogi wojewodzkie zapewniają sprawne połączenia Olsztyna z miejscowościami regionu oraz stanowią istotne uzupełnienie krajowej sieci drogowej

Uzupełnieniem głównej sieci komunikacyjnej są drogi powiatowe o łącznej długości 15,7 km oraz gminne, które dają możliwość dojazdu w każdy punkt Miasta o łącznej długości 302,9 km (w tym 222,4 km dróg utwardzonych).



Rysunek 8 Sieć drogowa Miasta Olsztyna
Źródło: Urząd Miasta Olsztyna.



5.1.3. Transport rowerowy i pieszy

Transport rowerowy i pieszy stanowią podstawowe elementy systemu zrównoważonej mobilności Miasta Olsztyna. Ze względu na uwarunkowania przestrzenne miasta, duży udział terenów zieleni oraz obecność licznych jezior i kompleksów leśnych, przemieszczanie się pieszo i rowerem odgrywa istotną rolę zarówno w codziennych podróżach mieszkańców, jak i w ruchu rekreacyjnym oraz turystycznym.

W 2025 r. łączna długość dróg dla rowerów na terenie Olsztyna wynosiła około 116 km, natomiast kolejne około 29 km tras rowerowych zlokalizowane było na terenie Lasu Miejskiego. Stan infrastruktury rowerowej należy ocenić jako dobry, jednak docelowa sieć wymaga dalszego rozwoju zarówno pod względem długości, jak i spójności. Niezbędna jest budowa nowych odcinków dróg dla rowerów, eliminacja brakujących połączeń pomiędzy istniejącymi trasami oraz rozwój infrastruktury towarzyszącej obejmującej stojaki, parkingi rowerowe, miejsca odpoczynku i stacje naprawy rowerów. Równocześnie prowadzone są działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa i komfortu poruszania się pieszych poprzez modernizację chodników, przebudowę przejść dla pieszych oraz likwidację barier architektonicznych.

Istotnym elementem jest Las Miejski. Na jego terenie funkcjonują trasy rowerowe oraz liczne szlaki piesze, które pełnią zarówno funkcję rekreacyjną, jak i komunikacyjną. Ważną rolę odgrywają również ciągi piesze i rowerowe prowadzące wzdłuż rzeki Łyny oraz wokół Jeziora Długiego, stanowiące atrakcyjne połączenia pomiędzy osiedlami mieszkaniowymi, terenami rekreacyjnymi i centrum miasta.

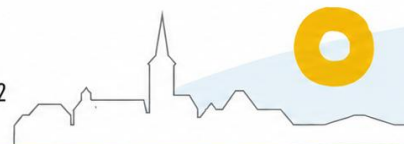
Jednym z najważniejszych elementów infrastruktury rowerowej Olsztyna jest Łynostrada, to ponad 11-kilometrowa trasa pieszo-rowerowa przebiegająca wzdłuż doliny rzeki Łyny, łącząca południową i północną część miasta. Trasa pełni zarówno funkcję komunikacyjną, umożliwiając codzienne przemieszczanie się pomiędzy osiedlami mieszkaniowymi, centrum miasta i terenami rekreacyjnymi, jak również funkcję rekreacyjno-turystyczną. Miasto realizuje i planuje kolejne

przedsięwzięcia mające na celu podniesienie standardu Łynostrady poprzez rozbudowę infrastruktury towarzyszącej. Planowane działania obejmują m.in. budowę nowych miejsc odpoczynku wyposażonych w wiaty, ławki i stojaki rowerowe, montaż samoobsługowej stacji naprawy rowerów, wykonanie nowego oznakowania oraz tablic informacyjnych, a także poprawę dostępności i bezpieczeństwa użytkowników trasy.

Rzeczony rozwój infrastruktury rowerowej obejmuje także przedsięwzięcia realizowane poza granicami administracyjnymi miasta, które wzmacniają powiązania Olsztyna z gminami sąsiednimi. Przykładem jest budowa ponad 20-kilometrowej drogi rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 598 od obwodnicy Olsztyna do Zgniłochy. Inwestycja poprawi bezpieczeństwo ruchu rowerowego poprzez oddzielenie ruchu rowerowego od samochodowego oraz zwiększy dostępność terenów rekreacyjnych położonych w południowo-wschodniej części Olsztyńskiego Obszaru Funkcjonalnego.

W latach ubiegłych na terenie Olsztyna funkcjonował Olsztyński Rower Miejski, który stanowił uzupełnienie systemu transportu publicznego i umożliwiał realizację krótkich podróży pomiędzy najważniejszymi punktami miasta. System ten został jednak zlikwidowany i obecnie na terenie Olsztyna nie funkcjonuje publiczny system roweru miejskiego.

Transport pieszy odgrywa równie istotną rolę w systemie komunikacyjnym Olsztyna. Rozbudowana sieć chodników oraz ciągów pieszych zapewnia dostęp do osiedli mieszkaniowych, obiektów użyteczności publicznej, terenów rekreacyjnych oraz przystanków komunikacji miejskiej. Szczególne znaczenie dla ruchu pieszego posiada historyczne centrum miasta wraz ze Starym Miastem, gdzie ograniczenie ruchu samochodowego sprzyja tworzeniu wysokiej jakości przestrzeni publicznych przyjaznych pieszym. Istotnym elementem systemu są również promenady oraz ciągi spacerowe zlokalizowane wzdłuż rzeki Łyny, wokół Jeziora Długiego oraz na terenie Lasu Miejskiego.



Zgodnie z założeniami Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna (SUMP 2030+) rozwój transportu niezmotoryzowanego obejmuje budowę nowych odcinków dróg dla rowerów i ciągów pieszych, poprawę spójności istniejącej infrastruktury, rozwój parkingów Bike&Ride, montaż stojaków rowerowych oraz stacji naprawczych, budowę bezpiecznych przejazdów rowerowych i przejść dla

pieszych, a także dalszą integrację transportu rowerowego z komunikacją autobusową i tramwajową. Realizacja tych działań ma przyczynić się do zwiększenia udziału podróży odbywanych pieszo i rowerem, poprawy bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu oraz ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko i jakość życia mieszkańców.

5.1.4. Infrastruktura integrująca transport indywidualny z transportem zbiorowym

Na terenie Olsztyna funkcjonuje **Strefa Płatnego Parkowania (SPP)**, stanowiąca jeden z podstawowych instrumentów polityki parkingowej Miasta. Jej celem jest racjonalne zarządzanie przestrzenią parkingową, zwiększenie rotacji pojazdów na miejscach postojowych, poprawa dostępności parkingów dla mieszkańców i użytkowników centrum miasta oraz ograniczenie ruchu samochodowego związanego z poszukiwaniem wolnych miejsc postojowych. Rozwiązanie to sprzyja również zwiększeniu atrakcyjności transportu zbiorowego oraz transportu niezmotoryzowanego, wpisując się w założenia zrównoważonej mobilności miejskiej.

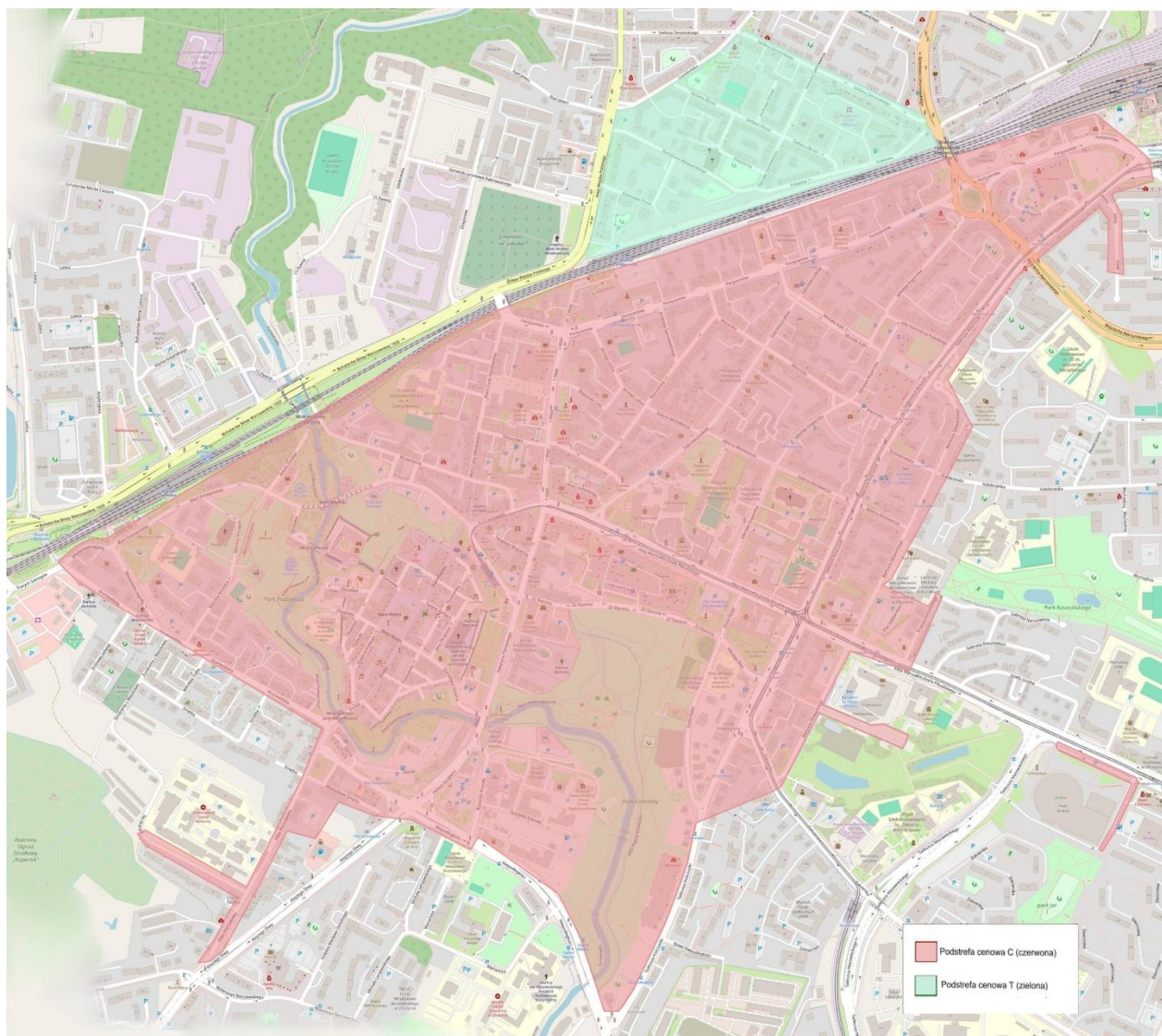
Strefa Płatnego Parkowania w Olsztynie została utworzona Zarządzeniem Prezydenta Miasta z dnia 29 grudnia 1994 r. Obecnie funkcjonuje na podstawie Uchwały Nr XXIII/318/26 Rady Miasta Olsztyna z dnia 25 lutego 2026 r. w sprawie ustalenia Strefy Płatnego Parkowania w Olsztynie, zasad jej funkcjonowania oraz wysokości stawek opłat i opłaty dodatkowej oraz sposobu ich pobierania, wydanej na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Strefa obejmuje centralną część Miasta, charakteryzującą się największą koncentracją funkcji administracyjnych, usługowych, handlowych i publicznych. W jej granicach znajduje się około **2 500 miejsc postojowych**, obsługiwanych przez 130 parkomatów. Obszar SPP podzielony został na dwie

podstrefy cenowe – C (czerwoną) oraz T (zieloną) – różniące się wysokością obowiązujących opłat za parkowanie. Dodatkowo w 2025 r. płatnym postojem objęto miejsca parkingowe znajdujące się w zatokach postojowych przy Hali Widowiskowo-Sportowej *Urania*.

Opłaty za postój pobierane są od poniedziałku do piątku w godzinach od 8:00 do 17:00. Opłaty mogą być uiszczane zarówno w parkomatach (gotówką lub kartą płatniczą), jak i za pośrednictwem systemów płatności mobilnych, umożliwiających rozliczanie rzeczywistego czasu postoju.

Wprowadzenie i funkcjonowanie Strefy Płatnego Parkowania stanowi istotny element realizacji polityki transportowej miasta. Zróżnicowanie stawek pomiędzy podstrefami oraz obowiązek ponoszenia opłat za postój przyczyniają się do zwiększenia rotacji pojazdów, poprawy dostępności miejsc parkingowych w centrum oraz ograniczenia zjawiska długotrwałego parkowania. W efekcie zmniejsza się liczba pojazdów krążących w poszukiwaniu wolnego miejsca postojowego, co wpływa na poprawę płynności ruchu, ograniczenie emisji zanieczyszczeń oraz wzrost bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. Jednocześnie rozwiązanie to zachęca część użytkowników do korzystania z transportu zbiorowego oraz innych form mobilności, zgodnych z założeniami zrównoważonego rozwoju systemu transportowego miasta.



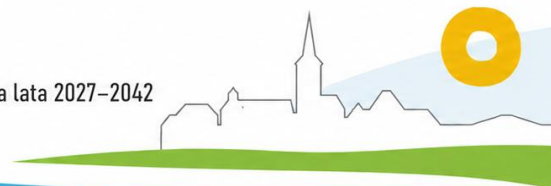
Rysunek 9 Granice Strefy Płatnego Parkowania w Olsztynie

Źródło: Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie.

Węzły przesiadkowe stanowią jeden z podstawowych elementów zintegrowanego systemu transportowego, umożliwiając sprawną zmianę środka transportu oraz integrację transportu zbiorowego z transportem indywidualnym i aktywnymi formami mobilności. Ich funkcjonowanie wpływa na zwiększenie atrakcyjności komunikacji publicznej poprzez skrócenie czasu podróży, poprawę komfortu przesiadek oraz ograniczenie konieczności korzystania z samochodów osobowych na całej długości podróży.

Najważniejszym węzłem przesiadkowym na terenie Olsztyna jest **Dworzec Główny**, który stanowi centralny

punkt integracji transportu publicznego w mieście oraz jeden z najważniejszych węzłów komunikacyjnych województwa warmińsko-mazurskiego. Węzeł integruje krajowy i regionalny transport kolejowy, dalekobieżną i regionalną komunikację autobusową, komunikację miejską (autobusową i tramwajową), a także transport rowerowy, ruch pieszcy oraz indywidualny transport samochodowy. Dzięki koncentracji różnych środków transportu w jednym miejscu możliwe jest sprawne realizowanie podróży z wykorzystaniem kilku gałęzi transportu oraz skrócenie czasu potrzebnego na przesiadki.



Kompleksowa przebudowa Dworca Głównego objęła nie tylko modernizację budynku dworca kolejowego, ale również zagospodarowanie jego otoczenia. W bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowano przystanki autobusowe i tramwajowe, przebudowano układ drogowy oraz wykonano nowe chodniki i drogi dla rowerów. Infrastruktura została dostosowana do potrzeb osób o ograniczonej mobilności poprzez zastosowanie rozwiązań poprawiających dostępność obiektu i przestrzeni publicznych.

Kolejnym przedsięwzięciem jest rozbudowa węzła przesiadkowego o infrastrukturę zlokalizowaną przy ul. Zientary-Malewskiej, przy północnym wejściu do nowego tunelu prowadzącego do Dworca Głównego. W ramach inwestycji planowane jest utworzenie przystanku autobusowego obsługującego północne osiedla miasta oraz punktu typu Kiss & Ride. Realizacja przedsięwzięcia poprawi dostępność dworca od strony Zatorza oraz

usprawni integrację komunikacji miejskiej z transportem kolejowym.

Rozwój infrastruktury przesiadkowej stanowi jeden z kierunków działań określonych w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna (SUMP 2030+). Dokument zakłada dalszą integrację transportu kolejowego, autobusowego i tramwajowego z transportem indywidualnym poprzez rozwój parkingów Park&Ride, Bike&Ride oraz Kiss&Ride, a także poprawę dostępności przystanków komunikacji publicznej dla pieszych i rowerzystów. Działania te mają na celu zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego, ograniczenie ruchu samochodowego w centralnych obszarach miasta oraz poprawę efektywności funkcjonowania całego systemu transportowego.



5.2. Transport pasażerski dostępny na terenie miasta Olsztyn oraz jego integracja

5.2.1. Transport drogowy

Podstawą komunikacji zbiorowej na terenie Miasta Olsztyna jest komunikacja miejska obejmująca sieć autobusową oraz tramwajową. Funkcję organizatora publicznego transportu zbiorowego pełni Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie (ZDZiT) – jednostka budżetowa Miasta Olsztyn, odpowiedzialna za organizację, planowanie i nadzór nad funkcjonowaniem komunikacji miejskiej na terenie miasta oraz gmin, z którymi zawarto stosowne porozumienia międzygminne. ZDZiT realizuje również zadania związane z zarządzaniem infrastrukturą drogową, natomiast Miejski Inżynier Ruchu odpowiada za zarządzanie ruchem drogowym.

Usługi przewozowe w ramach komunikacji miejskiej świadczą operatorzy, z którymi organizator publicznego transportu zbiorowego zawarł stosowne umowy. Głównym operatorem autobusowym oraz jedynym operatorem komunikacji tramwajowej jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Olsztynie (MPK Olsztyn), pełniące funkcję operatora wewnętrznego. Część przewozów autobusowych realizuje również Konsorcjum Irex-Olsztyn Sp. z o.o. i IREX-TRANS Sp. z o.o., wyłonione w drodze przetargu i obsługujące wybrane linie komunikacji miejskiej.

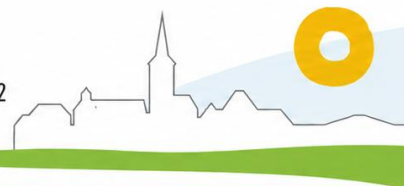
Na terenie miasta funkcjonują także przewoźnicy autobusowi realizujący przewozy regionalne

i dalekobieżne. Olsztyn posiada dogodne połączenia autobusowe z największymi miastami kraju, m.in. Warszawą, Gdańskiem czy Białymstokiem. Przewozy te realizowane są przez przewoźników komercyjnych oraz regionalnych, korzystających z infrastruktury dworca autobusowego i wyznaczonych przystanków na terenie miasta.

Na terenie Miasta Olsztyna funkcjonują również przewoźnicy komercyjni realizujący regularne przewozy autobusowe na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Olsztyna. Według stanu na 2026 r. obowiązują zezwolenia na obsługę połączeń m.in. do Dobrego Miasta, Biskupca, Bartąga, Kudyp, Wadąga, Ostrzeszowa, Nikielkowa, Klebarka Małego, Komalw oraz Świątek. Przewozy realizowane są przez przedsiębiorstwa Transport Osobowy Lucjan Kobus, Transport Osobowy Marcin Stepianiuk, TOS Sp. z o.o., PHUK „WILTRANS”, Inter-Trans Sp. z o.o., FASTER Sp. z o.o., FASTER KOMUNIKACJA Sp. z o.o., Andre-Bis Sp. z o.o. oraz Irex Olsztyn Sp. z o.o.. Linie te stanowią uzupełnienie systemu komunikacji miejskiej, zapewniając mieszkańcom połączenia z gminami ościennymi oraz miejscowościami położonymi w Olsztyńskim Obszarze Funkcjonalnym

Tabela 5 Przewoźnicy realizujący regularne przewozy osób oraz obsługiwane linie komunikacyjne

Nazwa przewoźnika	Nr zezwolenia	Nazwa linii
Transport Osobowy Lucjan Kobus, ul. Kościuszki 30, 11-040 Dobre Miasto	7/2021	Dobre Miasto – Olsztyn
Transport Osobowy Lucjan Kobus, ul. Kościuszki 30, 11-040 Dobre Miasto	3/2021	Dobre Miasto – Olsztyn
Transport Osobowy Stepianiuk Marcin Stepianiuk, Smolajny 83, 11-040 Dobre Miasto	15/2018	Olsztyn – Biskupiec
TOS Sp. z o.o., Świątki 44, 11-008 Świątki	2/2023	Olsztyn – Bartąg



PHUK „WILTRANS” Władysław Wilchowski, ul. Witosza 9/12, 10-688 Olsztyn	13/2025	Olsztyn – Komalwy
PHUK „WILTRANS” Władysław Wilchowski, ul. Witosza 9/12, 10-688 Olsztyn	14/2025	Olsztyn – Świątki
Inter-Trans Sp. z o.o., Pl. Jana Pawła II 15, 11-040 Dobre Miasto	4/2026	Olsztyn – Kudypy
Inter-Trans Sp. z o.o., Pl. Jana Pawła II 15, 11-040 Dobre Miasto	3/2026	Olsztyn – Bartąg
Inter-Trans Sp. z o.o., Pl. Jana Pawła II 15, 11-040 Dobre Miasto	2/2026	Olsztyn Dworzec Główny – Wadąg
Inter-Trans Sp. z o.o., Pl. Jana Pawła II 15, 11-040 Dobre Miasto	1/2026	Olsztyn Dworzec Autobusowy – Wadąg
FASTER Sp. z o.o. Spółka Komandytowa, ul. Konopnickiej 7/4, 10-168 Olsztyn	2/2022	Olsztyn Dworzec Główny – Ostrzeszewo Wieś
FASTER KOMUNIKACJA Sp. z o.o., ul. Konopnickiej 7/4, 10-168 Olsztyn	12/2025	Olsztyn – Nikielkowo
Andre-Bis Sp. z o.o., ul. Dworcowa 3/101, 10-413 Olsztyn	1/2025	Olsztyn – Klebark Mały
Irex Olsztyn Sp. z o.o., ul. Lubelska 33, 10-408 Olsztyn	3/2025	Olsztyn – Wadąg
Irex Olsztyn Sp. z o.o., ul. Lubelska 33, 10-408 Olsztyn	4/2025	Olsztyn – Ostrzeszewo
Irex Olsztyn Sp. z o.o., ul. Lubelska 33, 10-408 Olsztyn	5/2025	Olsztyn – Klebark Mały
Irex Olsztyn Sp. z o.o., ul. Lubelska 33, 10-408 Olsztyn	6/2025	Olsztyn – Nikielkowo

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie.

Kluczowym elementem integracji różnych gałęzi transportu jest Zintegrowane Centrum Przesiadkowe Olsztyn Główny, zlokalizowane przy dworcu PKP i dworcu autobusowym. Węzeł umożliwia wygodne przesiadki pomiędzy pociągami dalekobieżnymi i regionalnymi, autobusami regionalnymi, komunikacją miejską (autobusy i tramwaje), taksówkami, rowerami oraz transportem indywidualnym. Obiekt został wybudowany w ramach projektu „Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – łańcuchy ekomobilności”, którego celem było zwiększenie dostępności i atrakcyjności transportu publicznego. Należy jednak zaznaczyć, że proces pełnej integracji transportu kolejowego i autobusowego w rejonie dworca Olsztyn

Główny nie został jeszcze zakończony. Pomimo oddania do użytku nowego dworca kolejowego oraz infrastruktury przesiadkowej, budynek dawnego dworca autobusowego pozostaje wyłączony z użytkowania. Obecnie obsługa pasażerów autobusów regionalnych i dalekobieżnych odbywa się z wykorzystaniem stanowisk odjazdowych zlokalizowanych przy dworcu, natomiast sam budynek nie pełni swojej pierwotnej funkcji. W efekcie potencjał Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego nie jest jeszcze w pełni wykorzystany. Trwające rozmowy dotyczące przejęcia nieruchomości przez Miasto stwarzają możliwość docelowego uporządkowania tego obszaru oraz dokończenia procesu integracji funkcjonalnej transportu autobusowego i kolejowego.



5.2.2. Transport kolejowy

Stacja **Olsztyn Główny** jest najważniejszym węzłem kolejowym województwa warmińsko-mazurskiego. Przez miasto przebiegają cztery linie kolejowe o znaczeniu państwowym:

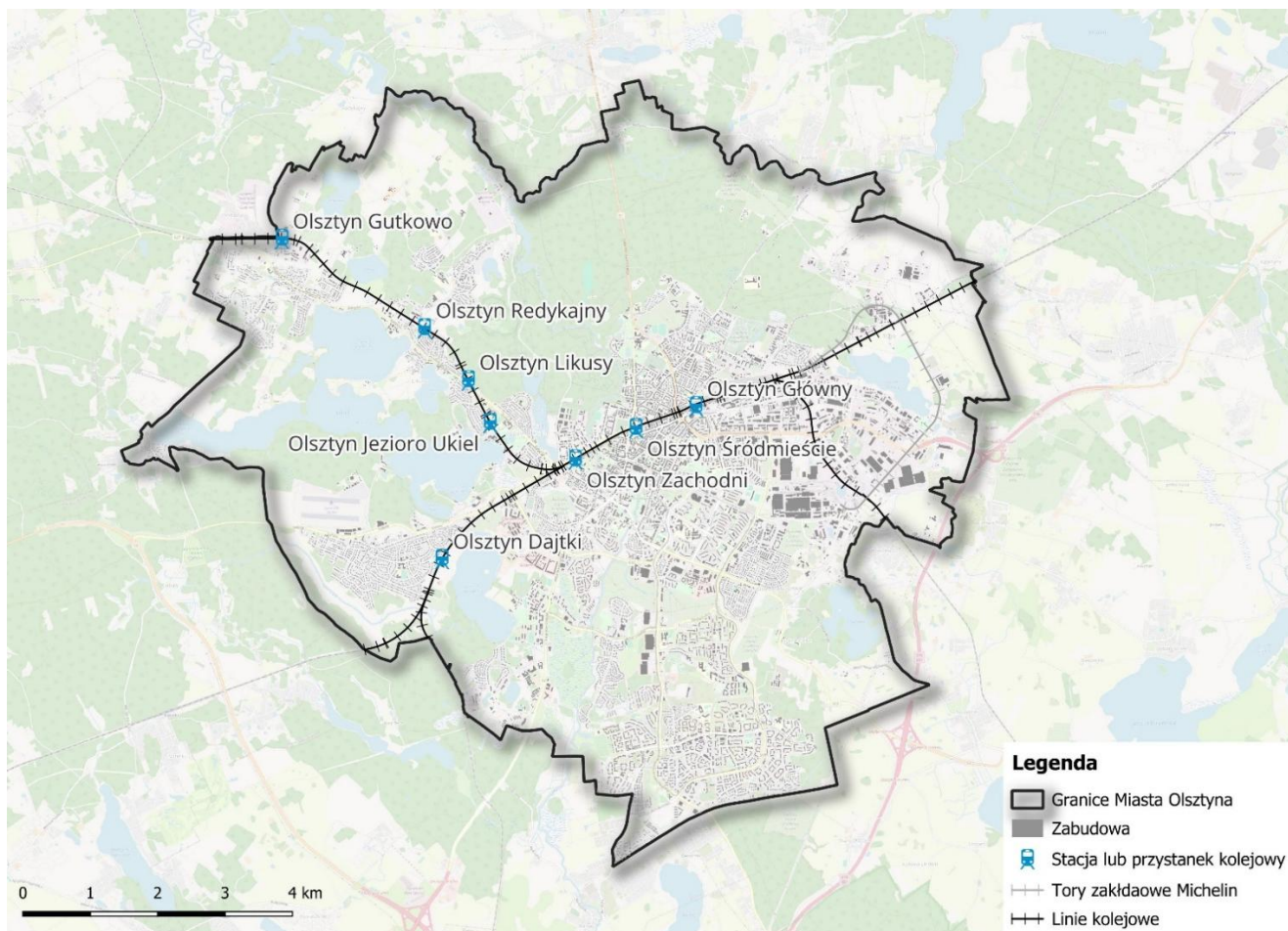
- **nr 216 Działdowo – Olsztyn Główny**, linia pierwszorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana;
- **nr 219 Olsztyn Główny – Elk**, linia pierwszorzędna, jednotorowa, częściowo zelektryfikowana (sieć trakcyjna na początkowym odcinku od Olsztyna Głównego do km 1,460, pozostały odcinek nieelektryfikowany);
- **nr 220 Olsztyn Główny – Bogaczewo**, linia pierwszorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana;
- **nr 221 Olsztyn – Braniewo**, linia drugorzędna, jednotorowa, nieelektryfikowana;
- **nr 353 Poznań Wschód – Skandawa**, linia magistralna znaczenia państwowego, w większości dwutorowa, zelektryfikowana.

Na terenie miasta, oprócz stacji Olsztyn Główny, funkcjonują również przystanki i stacje kolejowe **Olsztyn Zachodni**, **Olsztyn Śródmieście**, **Olsztyn Dajtki** oraz **Olsztyn Redykajny**, **Olsztyn Likusy**, **Olsztyn Jezioro Ukiel**, **Olsztyn Gutkowo** umożliwiające obsługę ruchu pasażerskiego w różnych częściach miasta. Istniejąca

infrastruktura kolejowa może jednocześnie stanowić podstawę do rozwoju połączeń o charakterze regionalnym, w szczególności w relacjach Olsztyna z ośrodkami położonymi w jego otoczeniu, takimi jak Ostróda, Morąg, Nidzica czy Szczytno. Obecnie jednak Olsztyn nie posiada jeszcze pełnej integracji taryfowej pomiędzy komunikacją miejską a przewozami kolejowymi. Pasażerowie korzystają z odrębnych biletów, choć temat wprowadzenia wspólnego biletu pozostaje przedmiotem analiz i dyskusji.

Połączenia regionalne realizowane są przede wszystkim przez POLREGIO, zapewniające dojazd m.in. do Elbląga, Elku, Działdowa, Iławy, Szczytna i Braniewa. Połączenia dalekobieżne obsługuje PKP Intercity, oferując bezpośrednie przejazdy m.in. do Warszawy, Gdańska, Gdyni, Krakowa, Katowic, Wrocławia, Poznania, Szczecina, Bielska-Białej oraz Raciborza. W 2026 r. siatka połączeń została rozszerzona m.in. o nowe połączenia w kierunku Białegostoku przez Łomżę i Szczytno.

W latach 2019–2025 zakończono kompleksową modernizację stacji Olsztyn Główny oraz linii kolejowej nr 216 na odcinku Działdowo – Olsztyn. Inwestycja obejmowała przebudowę układu torowego, peronów oraz infrastruktury pasażerskiej, znacząco poprawiając dostępność, bezpieczeństwo i przepustowość węzła kolejowego.



Rysunek 10 Sieć kolejowa w Olsztynie
Źródło: opracowanie własne.



6. Sieć komunikacyjna, na której realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej

6.1. Charakterystyka jakościowa i ilościowa

Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie jako jednostka organizacyjna Miasta Olsztyna jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w miejskich przewozach pasażerskich obejmujących linie komunikacyjne na obszarze Miasta Olsztyna i gmin, które podpisały stosowne porozumienia. W 2026 r. sieć komunikacyjna obejmuje 5 linii tramwajowych, 35 linii autobusowych, w tym 2 linie nocne, 1 linię dowozową i 4 linie okresowe.

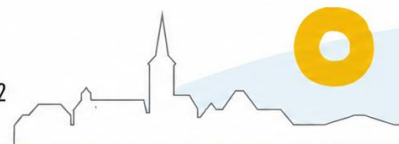
Usługi przewozowe w ramach komunikacji miejskiej świadczą operatorzy, z którymi organizator publicznego transportu zbiorowego zawarł stosowne umowy. Głównym operatorem autobusowym oraz jedynym operatorem komunikacji tramwajowej jest **Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Olsztynie (MPK Olsztyn)**, pełniące funkcję operatora wewnętrznego. Na podstawie umowy o powierzeniu wykonywania zadań własnych Gminy Olsztyn w zakresie publicznego transportu zbiorowego świadczy ono usługi przewozowe na terenie miasta Olsztyna oraz gmin sąsiednich, z którymi Gmina Olsztyn zawarła stosowne porozumienia. Umowa obowiązuje w okresie od 1 stycznia 2013 r. do 30 września 2027 r. Ponadto część przewozów autobusowych realizuje **Konsorcjum Irex-Olsztyn Sp. z o.o. oraz IREX-TRANS Sp. z o.o.**, wyłonione w trybie przetargowym. Umowa z operatorem prywatnym obowiązuje w okresie od 2 października 2025 r. do 31 grudnia 2027 r., obejmując obsługę wybranych linii komunikacji miejskiej.

W porównaniu ze stanem przedstawionym w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Olsztyna na lata 2012–2027 system komunikacji miejskiej uległ istotnym zmianom. W 2012 r. sieć opierała się wyłącznie na komunikacji autobusowej i obejmowała 32 linie, natomiast obecnie funkcjonuje jako zintegrowany system autobusowo-

tramwajowy, obejmujący 5 linii tramwajowych oraz 35 linii autobusowych. Najważniejszą zmianą było uruchomienie, a następnie rozbudowa sieci tramwajowej, co doprowadziło do przekształcenia systemu opartego wyłącznie na komunikacji autobusowej w system autobusowo-tramwajowy i zwiększyło możliwości obsługi głównych korytarzy transportowych miasta. Rozwój systemu objął również poprawę dostępności transportu publicznego, infrastruktury oraz systemów wspomagających organizację przewozów.

Częstotliwość kursowania komunikacji miejskiej w Olsztynie jest zróżnicowana i dostosowana do wielkości potoków pasażerskich oraz funkcji poszczególnych linii. Najwyższą częstotliwością kursowania charakteryzują się linie tramwajowe oraz główne linie autobusowe obsługujące największe generatory ruchu, takie jak centrum miasta, osiedla Jaroty i Pieczewo, kampus Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego oraz Dworzec Główny. W godzinach szczytu na podstawowych ciągach komunikacyjnych pojazdy kursują zwykle co około **15 minut**, natomiast dzięki nakładaniu się kilku linii na wspólnych odcinkach pasażerowie mogą korzystać z połączeń nawet co kilka minut. Na pozostałych liniach autobusowych częstotliwość kursowania jest niższa i uzależniona od wielkości popytu. W godzinach międzyszczytowych oraz w dni wolne od pracy liczba kursów jest ograniczana, przy czym zachowana zostaje obsługa wszystkich osiedli mieszkaniowych oraz najważniejszych obiektów użyteczności publicznej. Linie o charakterze peryferyjnym i uzupełniającym kursują rzadziej, zapewniając przede wszystkim dostępność transportową mieszkańcom obszarów o mniejszej gęstości zaludnienia.

Na punktualność komunikacji miejskiej w Olsztynie korzystnie wpływa funkcjonowanie sieci tramwajowej



prowadzonej w większości po wydzielonych torowiskach, dzięki czemu tramwaje są w niewielkim stopniu uzależnione od warunków ruchu drogowego. Większe problemy dotyczą komunikacji autobusowej, której punktualność uzależniona jest od natężenia ruchu samochodowego. Opóźnienia występują przede wszystkim na głównych ulicach w godzinach szczytu

komunikacyjnego oraz w okresach wzmożonego ruchu turystycznego. W celu zapewnienia wysokiej jakości usług przewozowych za punktualne należy uznawać kursy realizowane z maksymalnym przyspieszeniem do 1 minuty oraz opóźnieniem nieprzekraczającym 3 minut w stosunku do obowiązującego rozkładu jazdy.

Tabela 6 Linie komunikacyjne organizowane przez ZDZiT

nr linii	charakterystyka linii
Linie tramwajowe: 2, 4	linie priorytetowe (I kategorii) – o częstotliwości podwojonej w stosunku do modułowej, ale tylko w godzinach szczytów przewozowych w dniu powszednim (w pozostałych porach dnia i w inne rodzaje dni tygodnia, linia ta funkcjonuje z intensywnością taką samą jak linie podstawowe).
Linie tramwajowe: 1,5 Linie autobusowe: 103, 109, 113, 117, 126, 128, 130, 205	linie podstawowe (II kategorii) – o wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów (w szczytach przewozowych oraz pomiędzy szczytami co 15 min) i angażujące przynajmniej cztery pojazdy do obsługi każdej z nich.
Linia tramwajowa: 3 Linie autobusowe: 101, 105, 106, 107, 110, 111, 119, 121, 127, 135, 136	linie uzupełniające (III kategorii) – o umiarkowanej częstotliwości kursowania pojazdów (w szczytach przewozowych co 15 lub 30 min, pomiędzy szczytami – co 30 min) i angażujące do obsługi przynajmniej trzy pojazdy.
Linie autobusowe: 108, 112, 114, 115, 124, 125, 131, 132, 141, 145, 303, 304, 305, 307	linie indywidualne (IV kategorii) – o niskiej częstotliwości kursowania pojazdów (poniżej 30 min w szczytach przewozowych), obsługiwane jednym lub dwoma pojazdami i linie okresowe.
N01, N02	linie autobusowe nocne.

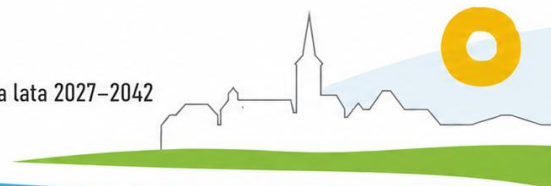
Źródło: opracowanie własne

Sieć komunikacji miejskiej zapewnia dobrą dostępność przestrzenną większości terenów zurbanizowanych Olsztyna. Obsługą transportem zbiorowym objęte są wszystkie większe osiedla mieszkaniowe, centrum miasta, obiekty administracji publicznej, placówki oświatowe, szpitale, uczelnie wyższe oraz główne obszary aktywności gospodarczej.

Na znaczną poprawę dostępności komunikacji miejskiej wpływa sieć tramwajowa, która obsługuje główne korytarze transportowe, łącząc m.in. osiedla Jaroty

i Pieczewo z centrum miasta, Dworcem Głównym oraz Uniwersytetem Warmińsko-Mazurskim. Rozbudowa sieci tramwajowej o nowe linie uruchomione w 2024 r. zwiększyła dostępność transportu zbiorowego dla mieszkańców południowych i wschodnich części miasta oraz przyczyniła się do wzrostu liczby pasażerów komunikacji miejskiej.

Ważnym elementem dostępności jest również dostosowanie transportu do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. W 2026 r. 100% tramwajów oraz 100%

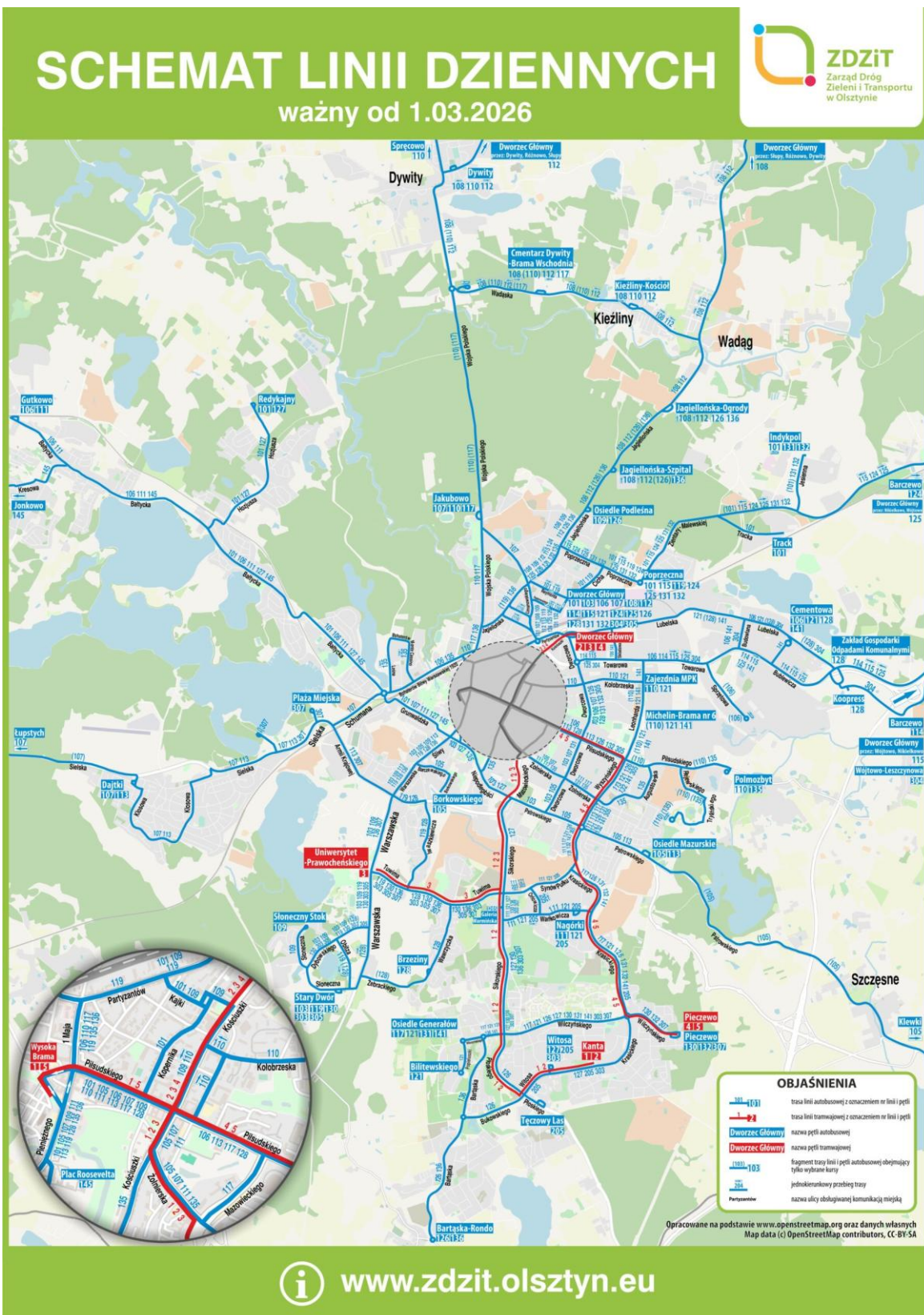


autobusów będących w dyspozycji operatorów komunikacji miejskiej stanowią pojazdy niskopodłogowe, wyposażone w rozwiązania ułatwiające korzystanie z transportu osobom z niepełnosprawnościami, seniorom oraz pasażerom z wózkami dziecięcymi.

Jednocześnie wyzwaniem pozostaje dostosowywanie oferty przewozowej do rozwoju przestrzennego miasta. Powstawanie nowych osiedli mieszkaniowych wymaga sukcesywnego rozszerzania obsługi komunikacją miejską, czego przykładem są zmiany wprowadzone w 2025 r., obejmujące uruchomienie połączeń do

zabudowy przy ul. Leśnej i ul. Augustowskiej oraz rozszerzenie obsługi nowych osiedli w rejonie ul. Poprzecznej i Osiedla Generałów.

W stosunku do stanu opisanego w poprzednim planie transportowym nastąpiła poprawa dostępności przestrzennej transportu zbiorowego, związana przede wszystkim z uruchomieniem i późniejszą rozbudową komunikacji tramwajowej oraz dostosowywaniem przebiegu linii autobusowych do rozwoju zabudowy. Jednocześnie dalszy rozwój przestrzenny miasta powoduje konieczność kontynuowania tego procesu.



Rysunek 11 Schemat komunikacji organizowanej przez ZDZiT na obszarze miejskim

Źródło: Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu, <https://zdzit.olsztyn.eu/>

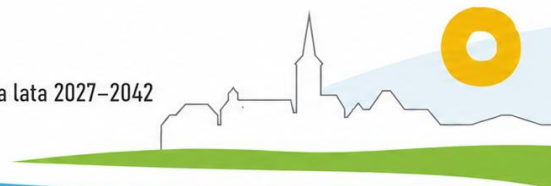
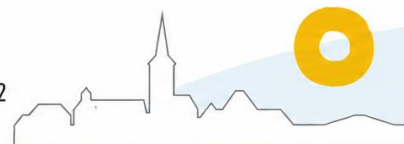


Tabela 7 Trasy linii komunikacji miejskiej w Olsztynie

LINIA	TYP	TRASA (POCZĄTEK → KONIEC)
1	Tramwaj	Kanta → Wysoka Brama
2	Tramwaj	Kanta → Dworzec Główny
3	Tramwaj	Uniwersytet-Prawocheńskiego → Dworzec Główny
4	Tramwaj	Pieczewo → Dworzec Główny
5	Tramwaj	Pieczewo → Wysoka Brama
101	Autobus	Track → Redykajny (wybrane kursy przez: Zientary-Malewskiej – Jesienna – Indykpol – Jesienna – Zientary-Malewskiej)
103	Autobus	Dworzec Główny → Stary Dwór
105	Autobus	Borkowskiego → Osiedle Mazurskie (wybrane kursy dalej: Pstrowskiego – Szczęsne – Klewki)
106	Autobus	Gutkowo → Cementowa (wybrane kursy przez: Sprzętowa – Tor Kartingowy – Sprzętowa)
107	Autobus	Jakubowo → Dajtki (wybrane kursy dalej: Sielska – Perkoza – Żurawia – Łupstych)
108	Autobus	Dworzec Główny → przez: Wadąg, Słupy, Różnowo, Dywity, Kieźliny → Dworzec Główny (linia okrężna)
109	Autobus	Osiedle Podleśna → Słoneczny Stok
110	Autobus	Jakubowo → Zajezdnia MPK (wybrane kursy przez: Rejewskiego – Trylińskiego – Park Naukowo-Technologiczny – Trylińskiego – Rejewskiego); (wybrane kursy dalej: Wojska Polskiego – Dywity); (wybrane kursy dalej: Wojska Polskiego – Dywity – Olsztyńska – DK51 – Spręcowo); (wybrane kursy dalej: Wojska Polskiego – Dywity – Kieźliny – Kieźliny Kościół)
111	Autobus	Nagórki → Gutkowo
112	Autobus	Dworzec Główny → przez: Kieźliny, Dywity, Różnowo, Słupy, Wadąg → Dworzec Główny (linia okrężna)
113	Autobus	Osiedle Mazurskie → Dajtki
114	Autobus	Dworzec Główny → Barczewo
115	Autobus	Dworzec Główny → przez: Wójtowo, Nikielkowo → Dworzec Główny (linia okrężna)
117	Autobus	Osiedle Generałów → Jakubowo (wybrane kursy: Wojska Polskiego – Wadąska – Cmentarz Dywity-Brama Wschodnia)
119	Autobus	Poprzeczna → Stary Dwór (wybrane kursy przez: Limanowskiego – Jagiellońska – Żeromskiego (z powrotem: Niedziałkowskiego) – Limanowskiego – Partyzantów)
121	Autobus	Bilitewskiego → Cementowa

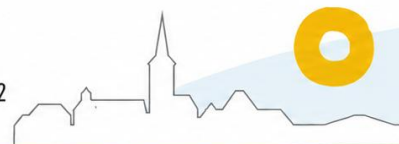


124	Autobus	Dworzec Główny → Barczewo (wybrane kursy w kierunku Barczewa przez: Nikielkowo – Lawendowa – Miętowa – Bazyliowa – Miętowa – Lawendowa)
125	Autobus	Dworzec Główny → przez: Nikielkowo, Wójtowo → Dworzec Główny (linia okrężna)
126	Autobus	Bartąska-Rondo → Osiedle Podleśna (wybrane kursy: Jagiellońska – JAGIELLOŃSKA-OGRODY)
127	Autobus	Witosa → Redykajny
128	Autobus	Brzeziny → Dworzec Główny (wybrane kursy: Lubelska – Cementowa i dalej: Lubelska – Zakład Gospodarki Odpadami Komunalnymi i dalej: Lubelska – Koopress; wybrane kursy w niedziele i święta dalej: Wawrzyszka – Szostkiewicza – Żębackiego – Warszawska – Dybowskiego – Obitza – Słoneczna – Warszawska – Kalinowskiego – Szostkiewicza – Wawrzyszka – Brzeziny)
130	Autobus	Pieczewo → Stary Dwór
131	Autobus	Osiedle Generałów → Indykpol
132	Autobus	Pieczewo → Indykpol
135	Autobus	Polmozbyt → przez: Żołnierska, Niepodległości, Leśna → Polmozbyt (linia okrężna) (wybrane kursy przez: Rejewskiego – Trylińskiego – Park Naukowo-Technologiczny – Trylińskiego – Rejewskiego)
136	Autobus	Bartąska-Rondo → Jagiellońska-Szpital
141	Autobus	Osiedle Generałów → Cementowa
145	Autobus	Plac Roosevelta → Jonkowo
205	Dowozowa	Tęczowy Las → Galeria Warmińska
303	Okresowa	Witosa → Stary Dwór
304	Okresowa	Dworzec Główny → Wójtowo-Leszczyńska
305	Okresowa	Dworzec Główny → Stary Dwór
307	Okresowa	Pieczewo → Plaża Miejska
N01	Nocna	Dworzec Główny → pętla przez Nagórki, Piezewo, Osiedle Generałów → Dworzec Główny
N02	Nocna	Dworzec Główny → pętla przez Gutkowo, Słoneczny Stok, Dajtki → Dworzec Główny

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Dróg, Zieleni i Transportu, <https://zdzit.olsztyn.eu/>.

W latach 2021–2026 liczba wozokilometrów realizowanych przez komunikację miejską w Olsztynie ulegała zmianom zarówno w transporcie autobusowym, jak i tramwajowym. Praca eksploatacyjna autobusów systematycznie maleje – z około 8,01 mln wozokilometrów w 2021 r. do 7,42 mln w 2026 r., co

oznacza spadek o blisko 7,4%. Jednocześnie od 2024 r. nastąpił wyraźny wzrost liczby wozokilometrów wykonywanych przez tramwaje – z poziomu około 0,74 mln w latach 2021–2023 do ponad 1,4 mln rocznie. Jest to związane z rozwojem sieci tramwajowej oraz zwiększeniem zakresu obsługi komunikacyjnej przez ten



środek transportu. W rezultacie, pomimo zmniejszenia wozokilometrów komunikacji miejskiej utrzymuje się na pracy eksploatacyjnej autobusów, łączna liczba zbliżonym poziomie.

Tabela 8 Liczba wozokilometrów komunikacji miejskiej w Olsztynie na wszystkich liniach w latach 2021 – 2026

Rok	wzkm (autobusy)	pkm (tramwaje)	suma
2021	8 014 915,387	738 505,156	8 753 420,543
2022	7 981 524,122	718 333,037	8 699 857,159
2023	7 877 570,867	737 633,019	8 615 203,886
2024	7 597 581,274	1 470 267,606	9 067 848,880
2025	7 519 607,028	1 434 624,363	8 954 231,391
2026*	7 424 879,744	1 415 879,361	8 840 756,105

*Liczba planowanych kilometrów do końca 2026 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu.

W latach 2021–2025 największą pracę eksploatacyjną w ramach porozumień międzygminnych realizowano na rzecz gmin Dywity i Barczewo. W obu przypadkach liczba wozokilometrów systematycznie rosła – dla gminy Dywity z 259,7 tys. w 2021 r. do 309,8 tys. w 2025 r., natomiast dla gminy Barczewo z 209,1 tys. do 330,9 tys. wozokilometrów. W gminach Stawiguda i Olsztynek w 2022 r. samorządy zrezygnowały z finansowania kursów realizowanych w soboty i niedziele, co wpłynęło

na zmniejszenie liczby wykonywanych wozokilometrów. Od 31 sierpnia 2025 r. porozumienia dotyczące obsługi linii 129 zostały rozwiązane.

Pod koniec 2024 r. zawarto porozumienia z gminą Jonkowo dotyczącego obsługi linii 145. Porozumienie weszło w życie 1 stycznia 2025 r.

Tabela 9 Liczba wozokilometrów wykonanych w ramach porozumień międzygminnych w latach 2021–2025

Rok	UG Dywity	UG Purda	UG Stawiguda	UG Olsztynek	UG Barczewo	UG Jonkowo
2021	259 726	14 856	44 306	83 280	209 059	-
2022	275 219	14 803	61 749	63 888	209 205	-
2023	279 765	14 723	40 478	61 858	239 022	-
2024	305 628	14 776	40 527	61 982	279 097	-
2025	309 845	16 720	29 282	44 236	330 876	146 532

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu.

Podczas dnia roboczego wykonywanych jest średnio 29,3 tys. wozokilometrów dziennie na wszystkich liniach komunikacji miejskiej w Olsztynie. W dni robocze nieszkolne wartość ta jest niższa i wynosi 26,3 tys. wozokilometrów, co wynika z ograniczenia liczby kursów związanych z mniejszym zapotrzebowaniem na przewozy w okresach wolnych od zajęć szkolnych.

W soboty realizowanych jest średnio 19,6 tys. wozokilometrów, natomiast najmniejszą pracę eksploatacyjną odnotowuje się w niedziele i dni świąteczne 13,1 tys. wozokilometrów.



Tabela 10 Dzienna liczba wozokilometrów komunikacji miejskiej w Olsztynie w 2026 r.

<i>Dzień tygodnia</i>	Liczba wzk
<i>Dzień roboczy:</i>	29 284,620
<i>Dzień roboczy nieszkolny:</i>	26 344,489
<i>Sobota:</i>	19 611,255
<i>Dzień świąteczny:</i>	13 085,556

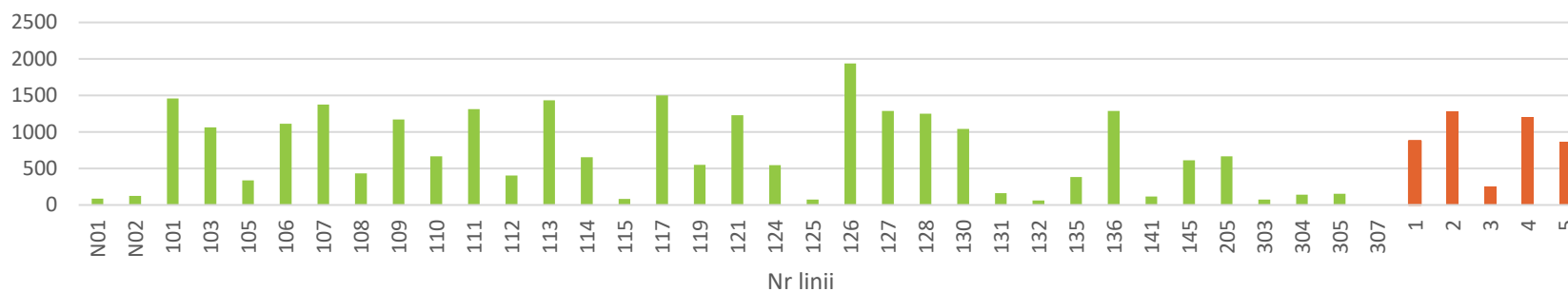
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu.

Zestawienie obecnej wielkości pracy eksploatacyjnej ze stanem przedstawionym w poprzednim planie transportowym wskazuje na zmianę zarówno jej skali, jak i struktury. W stosunku do 2012 r. zwiększyła się wielkość pracy eksploatacyjnej realizowanej w typowym dniu roboczym. Należy jednak zaznaczyć, że bezpośrednie porównanie obu okresów jest ograniczone ze względu na zmianę struktury systemu – w 2012 r. pracę eksploatacyjną realizowały wyłącznie autobusy, natomiast obecnie obejmuje ona również komunikację tramwajową. Zmiana ta odzwierciedla przede wszystkim rozwój i dywersyfikację oferty transportu publicznego.



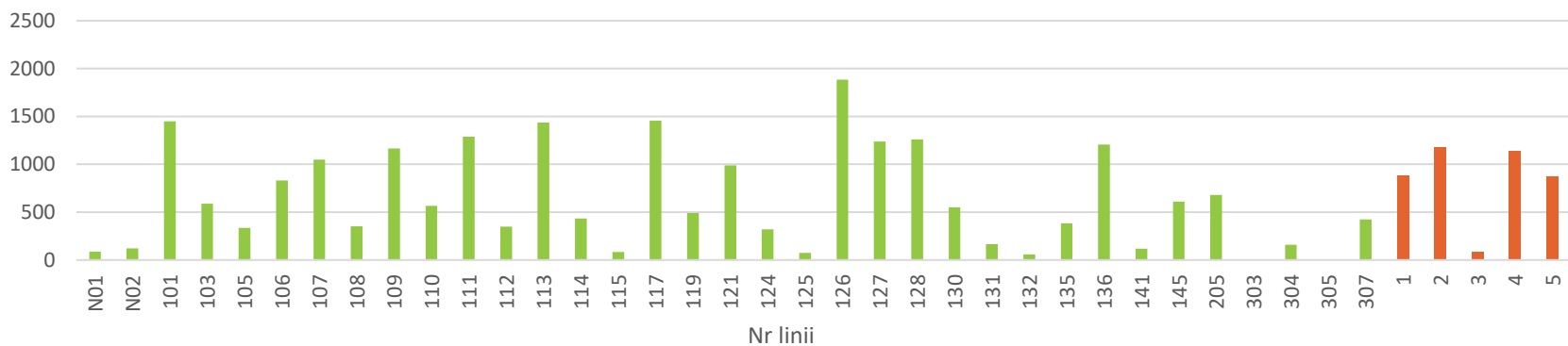
Dzienna liczba wozokilometrów w 2026 r.

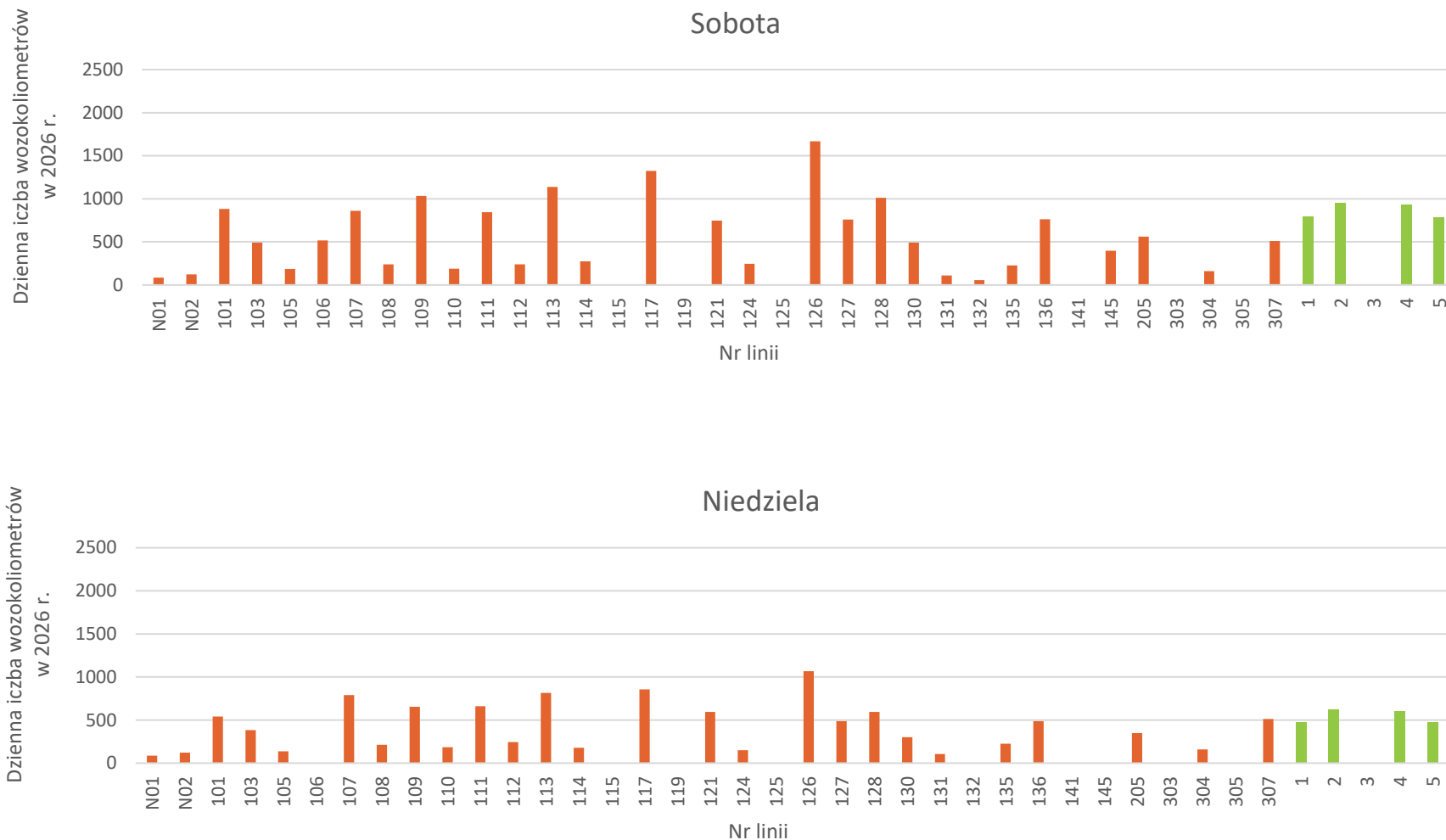
Dzień roboczy



Dzienna liczba wozokilometrów w 2026 r.

Dzień roboczy nieszkolny





Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu.



6.2. Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej

W 2026 r. operator MPK Olsztyn wykorzystywał do obsługi sieci komunikacyjnej 151 autobusów i 27 tramwajów natomiast drugi operator Konsorcjum Irex-Olsztyn Sp. z o.o. oraz IREX-TRANS Sp. z o.o. wykorzystywał 33 autobusy. Tabor jest zróżnicowany – MPK w Olsztynie posiada autobusy marki Scania, Solaris i Man oraz tramwaje marki Solaris i nowsze marki Durmazlar, natomiast drugi operator wykorzystuje pojazdy marki Solaris i MAN.

Średni wiek całego taboru wynosi 12,2 roku. Tramwaje są nowsze od autobusów, a ich średni wiek wynosi 8,3 roku, podczas gdy średni wiek autobusów to 12,7 roku. Wśród autobusów eksploatowanych przez MPK Olsztyn średni wiek wynosi 13,3 roku, natomiast pojazdy operatora Konsorcjum Irex-Olsztyn Sp. z o.o. oraz IREX-TRANS Sp. z o.o są młodsze i mają średnio 10,1 roku. Wszystkie autobusy i tramwaje wykorzystywane do obsługi komunikacji miejskiej są pojazdami niskopodłogowymi,

co zapewnia pełną dostępność dla osób o ograniczonej mobilności.

Większość autobusów stanowią pojazdy o dużej pojemności. Najliczniejszą grupę tworzą autobusy klasy MEGA i MAXI. Pod względem norm emisji spalin dominują autobusy spełniające normę Euro VI – łącznie 98 pojazdów, w tym 10 autobusów z napędem mild hybrid (MHEV). Pozostałe autobusy spełniają normy Euro V (59 pojazdów), Euro IV (10 pojazdów) oraz Euro III (17 pojazdów).

Tabor tramwajowy obejmuje 27 niskopodłogowych pojazdów dwóch typów. Piętnaście tramwajów Solaris o pojemności 216 pasażerów zostało wyprodukowanych w 2015 r., natomiast dwanaście tramwajów Durmazlar o pojemności 210 pasażerów pochodzi z 2021 r. Charakterystykę autobusów i tramwajów zawarto w poniższych tabelach.

Tabela 11 Charakterystyka autobusów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej w 2026 r.

		MPK Olsztyn	Konsorcjum Irex-Olsztyn Sp. z o.o. oraz IREX-TRANS Sp. z o.o	SUMA
pojemność	do 70	1		1
	70-90	47	33	80
	90-110	40		40
	od 110	63		63
norma euro	3	17		17
	4	10		10
	5	59		59
	6	55	33	88
	6 hybryda	10		10
paliwo	ON	141	33	174
	MHEV ON/Electric	10		10
podłoga	wysoka			0
	niska	151	33	184
	SUMA	151	33	184

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Zarządu Dróg, Zieleni i Transportu.



Tabela 12 Charakterystyka tramwajów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej w 2026 r.

		Solaris	Durmazlar	SUMA
pojemność	210		12	12
	216	15		15
rok produkcji	2015	15		
	2021		12	
podłoga	wysoka			
	niska	15	12	27
	SUMA	15	12	27

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Zarządu Dróg, Zieleni i Transportu.

W porównaniu ze stanem przedstawionym w poprzednim planie transportowym istotna zmiana nastąpiła przede wszystkim w zakresie dostępności i struktury taboru. W 2012 r. komunikację miejską obsługiwały wyłącznie autobusy, a strukturę wiekową floty oceniano jako niekorzystną. Obecnie tabor obejmuje zarówno autobusy, jak i tramwaje, a wszystkie pojazdy wykorzystywane w regularnej komunikacji miejskiej są niskopodłogowe. Stanowi to znaczącą poprawę dostępności transportu dla osób o ograniczonej mobilności. Jednocześnie struktura wiekowa części floty autobusowej wskazuje na potrzebę kontynuowania procesu jej sukcesywnej wymiany.

W ramach projektu „Poprawa mobilności miejskiej – ekotransport w Olsztynie” planowany jest zakup 11 autobusów elektrycznych, w tym 6 autobusów standardowych (12 m) oraz 5 autobusów przegubowych (18 m). Wprowadzenie pojazdów do eksploatacji

planowane jest w 2027 r. W związku z wdrożeniem nowego taboru przewidziano również rozbudowę zaplecza technicznego zajezdni przy ul. Sikorskiego, dostosowaną do obsługi autobusów elektrycznych oraz umożliwiającą dalszy rozwój floty zeroemisyjnej. Nowe pojazdy zostaną wyposażone m.in. w nowoczesne systemy ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji oraz monitoring, co wpłynie na poprawę komfortu i bezpieczeństwa podróży. Wprowadzenie autobusów zeroemisyjnych przyczyni się do ograniczenia emisji zanieczyszczeń i hałasu oraz zwiększenia udziału ekologicznego taboru w obsłudze komunikacji miejskiej. Zakup autobusów elektrycznych wynika również z obowiązujących przepisów krajowych i unijnych, zgodnie z którymi miasta powyżej 100 tys. mieszkańców zobowiązane są zakupu pojazdów zeroemisyjnych w nowych zamówieniach na tabor komunikacji miejskiej.



6.3. Infrastruktura przystankowa

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnienie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury. Zgodnie z art. 2 ust. 13 ustawy Prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje dotyczące godzin odjazdów środków transportu. Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

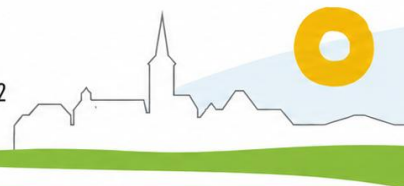
Na terenie administracyjnym Olsztyna zlokalizowanych jest 428 stanowisk przystankowych, natomiast 330 stanowisk znajduje się poza granicami miasta i służy obsłudze połączeń wybiegających na obszar gmin sąsiednich. Sieć przystankowa zapewnia dostępność transportu publicznego dla mieszkańców wszystkich części miasta. Przystanki zlokalizowane są w ciągach głównych ulic, przy obiektach o dużej atrakcyjności ruchowej oraz w rejonach zabudowy mieszkaniowej. W centralnej części Olsztyna charakteryzują się większą gęstością rozmieszczenia, natomiast na obrzeżach miasta oraz poza jego granicami odległości pomiędzy przystankami są większe, co wynika z niższej intensywności zagospodarowania terenu.

W systemie funkcjonuje 66 stanowisk obsługujących komunikację tramwajową, które tworzą 33 zespoły przystankowe. Spośród nich 19 zespołów stanowią przystanki zintegrowane autobusowo-tramwajowe, umożliwiające wygodne przesiadki pomiędzy środkami transportu, natomiast 14 zespołów obsługuje wyłącznie komunikację tramwajową.

Sieć obejmuje przystanki o zróżnicowanym standardzie wyposażenia. 294 przystanki wyposażone są w wiaty, a 38 w ławki. Na 141 przystankach funkcjonują elektroniczne **tablice dynamicznej informacji pasażerskiej**, a 60 stanowisk wyposażonych jest w biletomaty. Monitoring wizyjny zainstalowano na 142 przystankach. W zakresie dostępności dla osób o ograniczonej mobilności 105 przystanków posiada profilowane krawężniki, a 133 wyposażono w płytki ostrzegawcze dla osób niewidomych i słabowidzących. Przy ul. Kościuszki powstał **przystanek wiedeński**, który poprzez wyniesienie jezdni do poziomu chodnika ułatwia wsiadanie i wysiadanie z pojazdów komunikacji miejskiej, poprawia dostępność dla osób z niepełnosprawnościami, seniorów oraz osób z wózkami dziecięcymi, a także zwiększa bezpieczeństwo ruchu drogowego poprzez ograniczenie prędkości pojazdów w rejonie przystanku. Natomiast **zielony przystanek** zlokalizowany jest przy ul. Partyzantów i stanowi rozwiązanie poprawiające komfort oczekiwania na transport publiczny oraz wspierające adaptację miasta do zmian klimatu poprzez zwiększenie powierzchni biologicznie czynnej i ograniczenie zjawiska miejskiej wyspy ciepła. W ramach projektu „Poprawa mobilności miejskiej – ekotransport w Olsztynie” planowane jest ponadto wyposażenie 11 przystanków początkowych oraz przystanków wybudowanych lub przebudowanych w ramach projektu w elektroniczne tablice informacji pasażerskiej, budowa 5 zielonych przystanków oraz wykonanie 7 zielonych dojazdów do przystanków, co przyczyni się do poprawy jakości infrastruktury transportu publicznego oraz zwiększenia komfortu i dostępności korzystania z komunikacji miejskiej.

Obecny układ sieci przystankowej zapewnia obsługę zarówno komunikacji autobusowej, jak i tramwajowej oraz połączeń o charakterze podmiejskim, tworząc spójny system umożliwiający realizację podróży na obszarze Olsztyna oraz w relacjach z gminami sąsiednimi.

W porównaniu z okresem opracowywania poprzedniego planu transportowego infrastruktura przystankowa została rozszerzona i wyposażona w nowe rozwiązania



poprawiające dostępność, bezpieczeństwo oraz jakość informacji pasażerskiej. Szczególne znaczenie ma rozwój dynamicznej informacji pasażerskiej, infrastruktury dostosowanej do potrzeb osób o ograniczonej mobilności oraz powstanie zintegrowanych przystanków

autobusowo-tramwajowych. Dalsze działania powinny koncentrować się na stopniowym podnoszeniu standardu pozostałych przystanków, szczególnie w zakresie dostępności i informacji pasażerskiej.

6.4. Rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu mających wpływ na funkcjonowanie komunikacji zbiorowej

Na terenie Miasta Olsztyna stosowane są rozwiązania z zakresu inżynierii ruchu wspierające funkcjonowanie komunikacji zbiorowej. W Olsztynie funkcjonują wydzielone pasy autobusowe, a pojazdy transportu publicznego objęte są systemem priorytetów w sygnalizacji świetlnej.

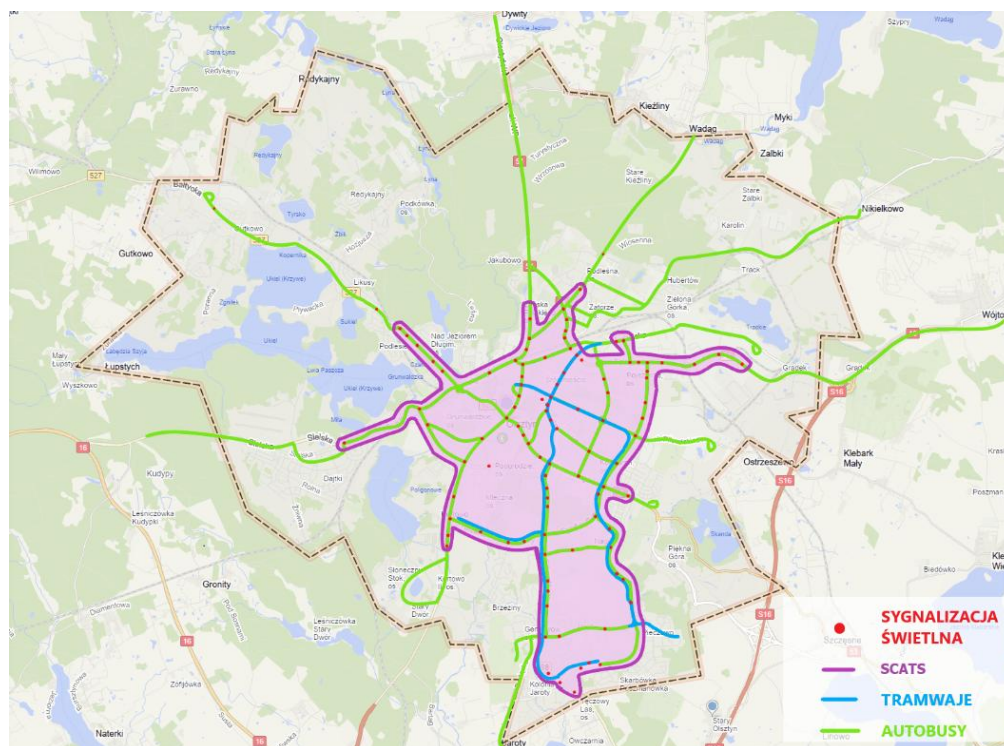
Na obszarze Miasta działa Inteligentny System Transportowy (ITS), obejmujący obecnie 99 skrzyżowań. W ramach systemu funkcjonuje podsystem sterowania ruchem ulicznym oparty na systemie SCATS, zapewniający priorytet dla pojazdów komunikacji miejskiej na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. ITS obejmuje również podsystem monitoringu wizyjnego skrzyżowań, monitorowania ruchu pojazdów oraz kontroli przepływu strumienia ruchu w układzie komunikacyjnym.

Elementem systemu ITS jest także dynamiczna informacja pasażerska, dostępna w autobusach, tramwajach oraz na przystankach komunikacji miejskiej, umożliwiającą pasażerom dostęp do bieżących informacji o funkcjonowaniu transportu publicznego.

W celu dalszej poprawy mobilności miejskiej oraz zwiększenia efektywności zarządzania transportem publicznym planowana jest dalsza rozbudowa systemu ITS. Planowane jest m.in. wdrażanie modułu monitorowania temperatury w pojazdach oraz montaż

bramek zliczających pasażerów w wybranych pojazdach, rozwój infrastruktury teleinformatycznej wspierającej funkcjonowanie komunikacji miejskiej, dalszy montaż kamer przystankowych oraz dalsze wyposażanie wybranych przystanków w elektroniczne tablice informacji pasażerskiej (TIP). Realizacja tych działań pozwoli na usprawnienie zarządzania transportem zbiorowym, poprawę jakości informacji pasażerskiej, zwiększenie bezpieczeństwa oraz pozyskiwanie bardziej szczegółowych danych o potokach pasażerskich, wspierających planowanie i optymalizację oferty przewozowej.

Rozwiązania te stanowią istotną zmianę w stosunku do stanu opisanego w poprzednim planie transportowym, w którym jednym z problemów była podatność komunikacji autobusowej na kongestię drogową i związane z nią pogorszenie parametrów eksploatacyjnych. Wprowadzenie wydzielonych pasów autobusowych, priorytetu dla transportu publicznego oraz systemu ITS stworzyło narzędzia umożliwiające ograniczanie wpływu ruchu samochodowego na funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Problem kongestii nie został całkowicie wyeliminowany, jednak obecnie organizator dysponuje znacznie większym zakresem rozwiązań pozwalających na zarządzanie ruchem i poprawę warunków przejazdu transportu zbiorowego.



Rysunek 12 Zasięg funkcjonowania systemu ITS w Olsztynie

Źródło: Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu, <https://zdzit.olsztyn.eu/>



6.5. Gminy, z którymi zawarte zostały porozumienia międzygminne w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego



Gmina Barczewo jest gminą miejsko-wiejską położoną we wschodniej części powiatu olsztyńskiego, na trasie prowadzącej z Olsztyna w kierunku Wielkich Jezior Mazurskich. Gminę zamieszkuje 18 440 osób. Obszar gminy charakteryzuje się wysokimi walorami przyrodniczymi i krajobrazowymi, licznymi jeziorami, lasami oraz terenami rolniczymi. Lasy zajmują około 31% powierzchni gminy, natomiast użytki rolne stanowią około 52% jej obszaru. Przez gminę przebiegają ważne szlaki komunikacyjne zapewniające dobre powiązania z Olsztynem i wschodnią częścią województwa. Atrakcyjne położenie sprzyja rozwojowi funkcji mieszkaniowych, turystycznych i rekreacyjnych.

Gmina Barczewo należy do obszarów o silnych powiązaniach funkcjonalnych z Olsztynem, co znajduje odzwierciedlenie w rozbudowanej ofercie przewozowej obejmującej cztery linie komunikacyjne (114, 115, 124 i 125). Linie te zapewniają obsługę zarówno miasta Barczewo, jak i miejscowości położonych w strefie podmiejskiej, umożliwiając codzienne dojazdy do miejsc pracy, szkół oraz usług zlokalizowanych w Olsztynie. Wielkość pracy eksploatacyjnej oraz oferta przewozowa są określane w porozumieniu i podlegają bieżącej aktualizacji w zależności od potrzeb przewozowych.



Gmina Dywity położoną w bezpośrednim sąsiedztwie Olsztyna, w północnej części województwa warmińsko-mazurskiego. Gminę o zamieszkuje 14 160 osób. Przez jej obszar przebiega droga krajowa nr 51, zapewniająca połączenie z Olsztynem oraz północną częścią regionu. Gmina charakteryzuje się dynamicznym rozwojem, szczególnie w południowej części przylegającej do Olsztyna, gdzie intensywnie rozwija się zabudowa mieszkaniowa oraz działalność usługowo-handlowa. Około 25% powierzchni gminy zajmują lasy, a około 60% stanowią użytki rolne. Istotnym elementem środowiska przyrodniczego jest dolina rzeki Łyny,

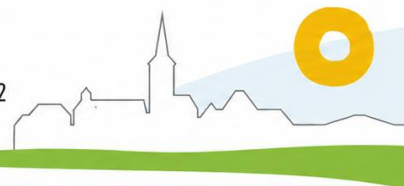
pełniącą funkcję korytarza ekologicznego o znaczeniu krajowym.

Na teren gminy kursują linie komunikacji miejskiej nr 108, 110 i 112, zapewniające połączenia z miejscowościami Dywity, Kieźliny, Różnowo, Słupy, Spręcowo oraz Wadąg. Szczególną rolę pełni linia 110, która oprócz obsługi miejscowości położonych na terenie gminy zapewnia połączenia z północną częścią Olsztyna oraz Parkiem Naukowo-Technologicznym. Oferta przewozowa obejmuje kursy realizowane w dni robocze, soboty oraz dni świąteczne,



Gmina Jonkowo jest gminą wiejską położoną w zachodniej części powiatu olsztyńskiego, w bezpośrednim sąsiedztwie Olsztyna. Gminę zamieszkuje 8 044 osoby. Gmina obejmuje 20 sołectw, a jej krajobraz tworzą charakterystyczne dla Warmii tereny polodowcowe z licznymi lasami, jeziorami i oczkami wodnymi. Około 38% powierzchni gminy stanowią lasy, natomiast 48% zajmują użytki rolne. Znaczna część obszaru objęta jest ochroną przyrodniczą i wchodzi w skład obszarów o wysokich walorach ekologicznych.

Porozumienie dotyczące obsługi komunikacyjnej linii nr 145 zostało zawarte pod koniec 2024 r., a realizacja przewozów w ramach komunikacji miejskiej rozpoczęła się z dniem 1 stycznia 2025 r. Od 2026 r. obowiązuje nowe porozumienie regulujące zasady organizacji i finansowania przewozów. Połączenia zapewnia linia komunikacji miejskiej nr 145, kursująca na trasie Plac Roosevelta – Gutkowo – Jonkowo, obsługując miejscowość Jonkowo oraz zapewniając połączenie z zachodnią częścią Olsztyna. Oferta przewozowa obejmuje kursy realizowane w dni robocze i soboty.



Gmina Purda jest gminą wiejską położoną w południowo-wschodniej części powiatu olsztyńskiego, graniczącą od północnego zachodu z Olsztynem. Gminę o zamieszkuje 9 092 osoby. Należy do najbardziej

atrakcyjnych krajobrazowo gmin Warmii, jej teren charakteryzuje się licznymi jeziorami, lasami oraz obszarami podmokłymi. Około 50% powierzchni gminy zajmują lasy, natomiast użytki rolne stanowią około 32% jej obszaru. Przez gminę przebiega linia kolejowa Olsztyn–Szczotyń oraz droga krajowa nr 53,

zapewniające dogodne powiązania komunikacyjne z Olsztynem i pozostałymi miejscowościami regionu.

Na teren gminy kursuje linia komunikacji miejskiej nr 105, zapewniająca połączenie pomiędzy Olsztynem a miejscowością Klewki. Trasa przebiega przez południowo-wschodnią część Olsztyna, obsługując m.in. Osiedle Mazurskie, a następnie zapewnia dojazd do miejscowości położonych na terenie gminy Purda. Oferta przewozowa obejmuje kursy realizowane w dni robocze, i soboty.

6.5.1. Powiązania transportowe w układzie aglomeracyjnym

Olsztyn stanowi główny ośrodek administracyjny, gospodarczy, edukacyjny i usługowy regionu, co generuje intensywne powiązania funkcjonalne z gminami tworzącymi jego strefę podmiejską. Wysoka liczba codziennych podróży związanych z dojazdami do pracy, szkół, uczelni oraz usług powoduje, że transport zbiorowy odgrywa istotną rolę w obsłudze ruchu pomiędzy miastem a gminami sąsiednimi.

Obecnie komunikacja miejska organizowana przez Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu wykracza poza granice administracyjne Olsztyna i obejmuje cztery gminy: Barczewo, Dywity, Jonkowo oraz Purda. Obsługa realizowana jest na podstawie porozumień międzygminnych, które określają zakres przewozów oraz zasady ich finansowania.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty w zakresie lokalnego transportu zbiorowego należy do zadań własnych gminy. Jednocześnie, zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, organizatorem publicznego transportu zbiorowego na obszarze gmin, które zawarły porozumienie, może być gmina, której powierzono zadanie organizacji tego transportu.

W konsekwencji zakres oferty przewozowej realizowanej na terenie poszczególnych gmin ościennych, w tym liczba

połączeń, przebieg tras oraz rozkłady jazdy linii, jest kształtowany w ramach zawartych porozumień, z uwzględnieniem potrzeb zgłaszanych przez poszczególne gminy oraz ich możliwości finansowych.

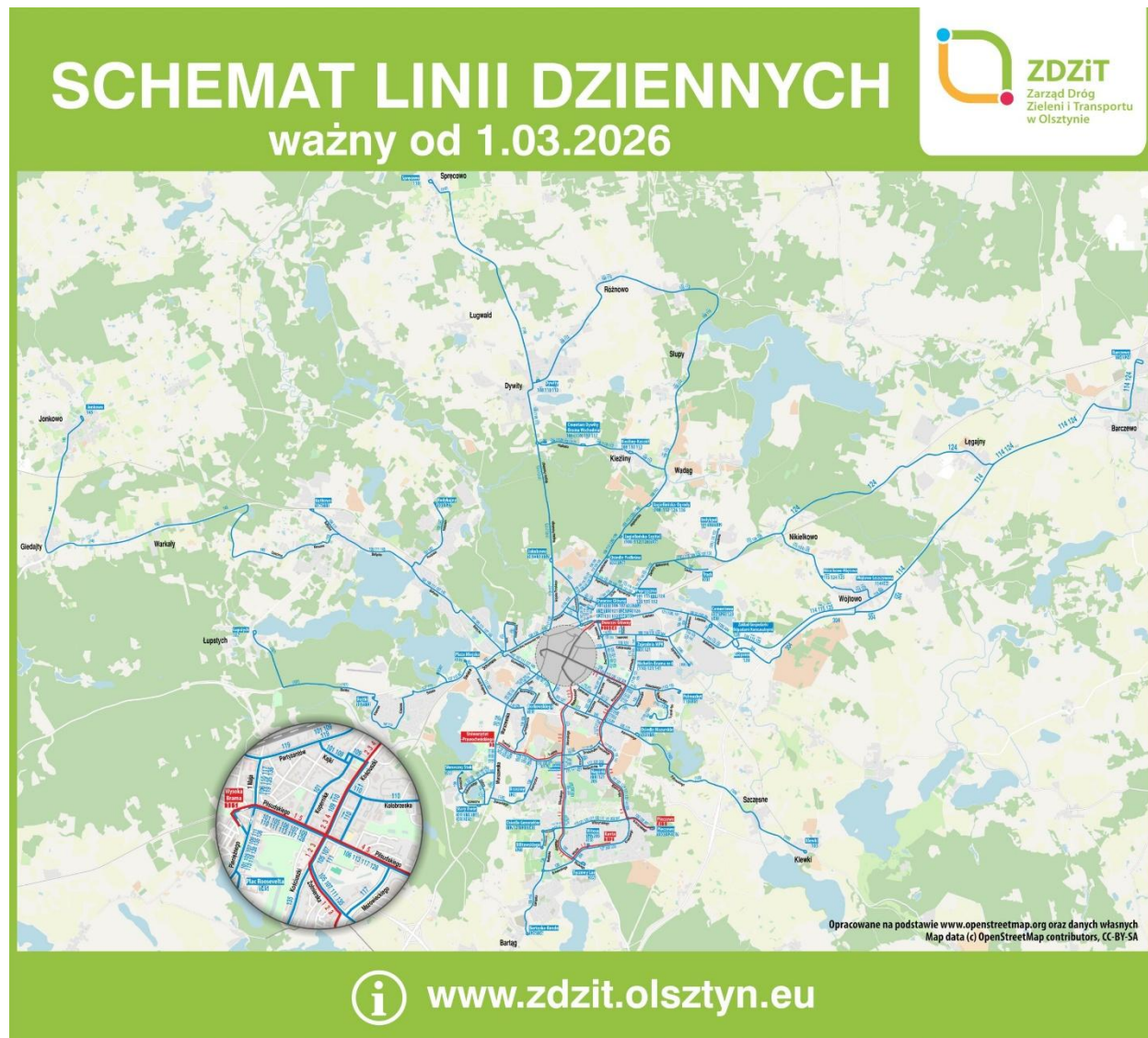
Sieć połączeń obejmuje dziewięć linii komunikacyjnych (105, 108, 110, 112, 114, 115, 124, 125 i 145), zapewniających bezpośredni dostęp do miasta mieszkańcom najbliższej położonych miejscowości.

Największa intensywność obsługi występuje w północnej i wschodniej części obszaru funkcjonalnego Olsztyna. Gminy Dywity i Barczewo obsługiwane są przez kilka linii autobusowych. Znacznie mniejszy zakres obsługi występuje w kierunku zachodnim i południowo-wschodnim, gdzie funkcjonują pojedyncze linie obsługujące odpowiednio gminy Jonkowo i Purda.

W ostatnich latach zakres współpracy międzygminnej ulegał zmianom. W porównaniu ze stanem przedstawionym w poprzednim planie transportowym system nadal obejmuje gminy Dywity i Purda, natomiast współpraca została rozszerzona o Barczewo i Jonkowo. Obsługę gminy Jonkowo linią 145 uruchomiono 1 stycznia 2025 r., rozszerzając zasięg komunikacji miejskiej w kierunku zachodnim. Jednocześnie zakończono współpracę z gminami Stawiguda i Olsztynek, gdzie do 31 sierpnia 2025 r. funkcjonowała linia 129. Obecnie poza systemem komunikacji miejskiej Olsztyna pozostaje również gmina Gietrzwałd.

Powiązania transportowe mieszkańców tych gmin z Olsztynem realizowane są przede wszystkim przez regionalny transport autobusowy, a w przypadku Stawigudy i Olsztyńka również przez transport kolejowy, oraz przez transport indywidualny. Zmiany te wskazują,

że zasięg komunikacji miejskiej poza granicami Olsztyna podlega przekształceniom i jest uzależniony m.in. od zawieranych porozumień międzygminnych, potrzeb przewozowych oraz możliwości finansowania usług przez poszczególne samorządy.



Rysunek 13 Schemat komunikacji organizowanej przez ZDZiT na obszarze podmiejskim

Źródło: Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu, <https://zdzit.olsztyn.eu/>



7. Ocena potrzeb przewozowych

Potrzeby przewozowe wynikają z konieczności zaspokajania podstawowych potrzeb ludności, dlatego są to potrzeby wtórne, które wynikają z konieczności zaspokajania procesu przemieszczania się.

Zapotrzebowanie na usługi świadczone przez transport zbiorowy wynika bezpośrednio z popytu na te usługi. Znajomość popytu umożliwia dostosowanie oferty przewozowej do bieżącego popytu.

7.1. Analiza popytu

Potrzeby przewozowe na obszarze objętym niniejszym Planem transportowym kształtują się w przybliżeniu podobnie jak w innych zespołach miejskich o porównywalnej wielkości. Specyficznymi cechami olsztyńskiego systemu komunikacji miejskiej są:

- **główne ciągi transportowe** łączące centrum miasta z największymi osiedlami mieszkaniowymi, w szczególności Jarotami, Nagórkami, Pieczewem, Generałów oraz Podleśną, a także z Uniwersytetem Warmińsko-Mazurskim, strefami przemysłowymi oraz dworcem kolejowym i autobusowym;
- **występujące bariery terenowe**, takie jak rzeka Łyna, liczne jeziora (m.in. Ukiel, Kortowskie i Trackie), rozległy kompleks Lasu Miejskiego oraz przebieg linii kolejowych, które ograniczają możliwości prowadzenia nowych tras komunikacyjnych i koncentrację ruchu na kilku głównych ciągach drogowych;
- **funkcjonowanie linii podmiejskich** realizowanych we współpracy z gminami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, zapewniających dojazd mieszkańców gmin ościennych do miasta;
- **istnienie sieci tramwajowej**, stanowiącej podstawowy środek transportu na najbardziej obciążonych kierunkach przewozowych, uzupełnianej przez rozbudowaną sieć autobusową obsługującą pozostałe obszary miasta;
- **funkcjonowanie komunikacji miejskiej przez cały tydzień**, w tym w soboty, niedziele i święta, z częstotliwością dostosowaną do zmiennego popytu przewozowego.

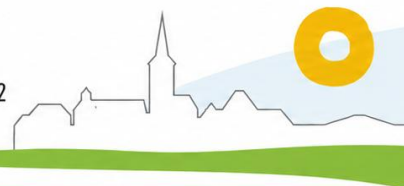
Poprawne rozpoznanie potrzeb przewozowych realizowane na bieżąco w postaci badań napelnień poszczególnych kursów linii komunikacyjnych służyć powinno określaniu wielkości taboru autobusowego, jaki należy stosować na poszczególnych liniach komunikacyjnych.

Badania napelnień przeprowadzone w okresie jesiennym w latach 2022, 2024 i 2025 wskazują na utrzymujący się wysoki poziom wykorzystania komunikacji miejskiej w Olsztynie oraz stopniowy wzrost efektywności przewozowej mierzonej liczbą pasażerów przypadających na jeden wozokilometr.

Największy popyt na przewozy występuje w dni robocze, kiedy komunikacja miejska obsługuje około **145,6 tys. pasażerów dziennie**. W analizowanym okresie liczba pasażerów wzrosła z 139,2 tys. w 2022 r. do 145,6 tys. w 2025 r., tj. o około 4,6%. Jednocześnie praca przewozowa utrzymywała się na zbliżonym poziomie, a wskaźnik wykorzystania pracy przewozowej wzrósł z 4,9 do 5,0 pasażera na wozokilometr.

W soboty liczba pasażerów wynosi około 70 tys. osób dziennie, natomiast wskaźnik pasażerów przypadających na jeden wozokilometr utrzymuje się na poziomie 3,6–3,7 pasażera/km. W niedziele w latach 2022-2025 liczba pasażerów wzrosła z 28,0 tys. do 35,4 tys. osób, czyli o około 26,5%. Jednocześnie zmniejszyła się liczba wykonywanych wozokilometrów, dzięki czemu wskaźnik wykorzystania pracy przewozowej zwiększył się z 2,0 do 2,9 pasażera na wozokilometr.

Najwyższe wykorzystanie komunikacji miejskiej występuje w dni robocze, kiedy dominują podróże



związane z dojazdami do pracy, szkół, uczelni oraz instytucji administracji publicznej. W soboty i niedziele obserwuje się mniejszy popyt, jednak jego poziom pozostaje stabilny, przy czym w przypadku niedziel w analizowanym okresie odnotowano wzrost liczby pasażerów. Wzrost ten należy interpretować z uwzględnieniem stosunkowo niskiego poziomu bazowego w 2022 r., związanego z okresem odbudowy popytu po pandemii COVID-19. Popyt na przewozy w niedziele pozostaje przy tym wyraźnie niższy niż w soboty i dni robocze, szczególnie w okresie jesienno-zimowym.

Wyniki badań napętnień wskazują, że system komunikacji miejskiej w Olsztynie jest wykorzystywany coraz efektywniej, pomimo utrzymywania zbliżonej wielkości pracy eksploatacyjnej. Potwierdza to zasadność utrzymania wysokiej częstotliwości kursowania na głównych ciągach komunikacyjnych oraz dalszego monitorowania zmian popytu, zwłaszcza na liniach obsługujących największe osiedla mieszkaniowe, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski, centrum miasta, dworce oraz tereny rekreacyjne.

Rozwój funkcji gospodarczych, administracyjnych, akademickich i usługowych Olsztyna może w kolejnych latach przyczynić się do dalszego wzrostu popytu na publiczny transport zbiorowy. Szczególne znaczenie mają rozwój stref aktywności gospodarczej, działalność Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, rozwój sektora usług oraz rosnąca liczba osób dojeżdżających do pracy, szkół i uczelni z gmin ościennych. Jednocześnie Olsztyn, podobnie jak większość miast wojewódzkich w Polsce, doświadcza niekorzystnych zmian demograficznych związanych ze spadkiem liczby mieszkańców oraz zmniejszaniem się liczby osób w wieku przedprodukcyjnym, stanowiących jedną z podstawowych grup użytkowników komunikacji miejskiej.

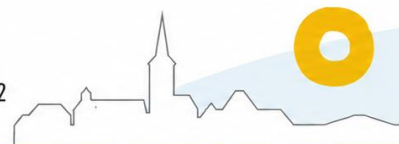
Pomimo tych uwarunkowań wyniki badań napętnień z lat 2022–2025 wskazują na utrzymujący się popyt na usługi komunikacji miejskiej. Oznacza to, że rozwój funkcji metropolitalnych Olsztyna, wzrost mobilności mieszkańców oraz dojazdy z gmin tworzących Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna w znacznym stopniu

kompensują negatywne skutki zmian demograficznych. W perspektywie obowiązywania Planu transportowego należy zatem zakładać utrzymanie wysokiego zapotrzebowania na usługi publicznego transportu zbiorowego, przy jednoczesnym dostosowywaniu oferty przewozowej do zmieniającej się struktury podróży oraz dalszym rozwoju integracji transportu miejskiego z transportem regionalnym i kolejowym.

Popyt na komunikację miejską na poszczególnych liniach, wyrażony liczbą przewiezionych pasażerów w przeliczeniu na 1 wozokilometr, w latach 2022–2025 przedstawiono w poniższej tabeli. Należy przy tym zaznaczyć, że badania prowadzone były w okresie przebudowy sieci torowej w rejonie Wysokiej Bramy, w związku z czym linia tramwajowa nr 1 czasowo nie kursowała.

Tabela 13 Liczba przewiezionych pasażerów na 1 km w latach 2022–2025 z podziałem na numer linii w dzień roboczy

Numer linii	Rok 2022	Rok 2024	Rok 2025
DZIEŃ ROBOCZY			
1	-	10,1	9,6
2	10,5	8,8	8,7
3	-	6,5	6,2
4	-	6,4	6,8
5	-	8,1	8,5
101	4,0	3,9	4,0
103	6,3	6,5	6,7
105	3,3	4,1	3,7
106	3,7	3,5	3,4
107	3,8	3,7	3,9
108	2,2	2,4	2,3
109	6,0	6,6	6,7
110	4,0	3,7	3,8
111	5,2	5,0	5,0
112	2,0	2,3	2,3
113	4,6	3,8	3,9
114	1,7	1,8	1,6
115	-	1,1	1,1
116	3,3	3,0	-
117	6,7	6,9	6,9
309	4,4	4,4	-
121	3,9	3,9	3,7
124	2,2	1,9	1,7



125	-	1,3	1,6
126	5,6	5,5	5,4
127	4,5	3,9	3,9
128	5,0	4,9	5,3
129	1,7	1,3	-
130	5,9	6,1	5,7
131	3,0	4,3	3,9
136	5,2	5,3	5,0
141	3,5	2,9	2,7
201	2,5	2,4	-
203	1,9	1,8	-
205	4,6	4,6	4,5
303	4,2	4,5	4,1
304	2,3	2,0	2,0
305	4,0	5,2	4,9
307	-	-	-
N01	2,0	0,6	1,1
N02	0,2	0,2	0,3
Łącznie	4,9	4,9	5,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Zarządu Dróg, Zieleni i Transportu.

Tabela 14 Liczba przewiezionych pasażerów na 1 km w latach 2022-2025 z podziałem na numer linii w sobotę

Numer linii	Rok 2022	Rok 2024	Rok 2025
SOBOTA			
1	-	8,0	7,5
2	8,1	7,0	7,1
3	-	-	-
4	-	3,6	4,1
5	-	4,9	5,7
101	2,9	3,0	2,9
103	3,1	2,9	3,3
105	2,0	2,4	2,5
106	2,5	2,3	2,4
107	2,7	2,8	3,0
108	1,9	1,9	1,9
109	3,7	3,7	3,8
110	2,8	2,1	2,1
111	4,0	3,7	3,6
112	2,2	2,1	2,0
113	2,9	2,5	2,8
114	1,4	1,2	1,2

115	-	-	-
117	3,9	3,9	4,0
119	-	-	-
121	2,8	2,9	2,8
124	1,6	1,4	1,3
125	-	-	-
126	4,3	4,3	3,6
127	3,6	3,3	3,2
128	3,3	3,7	3,9
129	0,9	-	-
130	3,7	3,7	3,7
131	1,8	2,1	3,6
132	-	-	2,9
135	-	-	1,4
136	4,3	4,2	3,8
141	2,9	1,5	-
145	-	-	0,9
205	3,6	3,2	3,2
303	-	-	-
304	2,5	2,1	1,5
305	-	-	-
307	-	-	-
N01	2,4	0,8	0,8
N02	0,6	0,2	0,3
Łącznie	3,7	3,6	3,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Zarządu Dróg, Zieleni i Transportu

Tabela 15 Liczba przewiezionych pasażerów na 1 km w latach 2022-2025 z podziałem na numer linii w niedzielę

Numer linii	Rok 2022	Rok 2024	Rok 2025
NIEDZIELA			
1	-	4,7	5,3
2	4,9	4,3	4,7
3	-	-	-
4	-	2,9	3,5
5	-	3,2	4,5
101	2,1	2,4	2,2
103	3,4	4,2	4,4
105	2,1	1,9	2,1
106	-	-	--
107	2,2	2,6	2,8
108	1,2	1,4	1,4
109	0,0	3,9	3,3



110	1,9	1,6	2,4
111	2,5	2,9	2,4
112	1,4	1,6	1,5
113	1,9	2,2	2,4
114	-	-	0,9
115	-	-	-
116	2,0	1,5	-
117	3,3	2,8	3,9
119	-	-	-
120	1,9	-	-
121	0,0	1,9	1,8
124	-	-	0,8
125	-	-	-
126	3,3	3,1	3,3
127	0,0	2,2	2,1
128	0,0	3,4	3,3
129	-	-	-
130	1,7	2,0	2,2
131	1,0	1,5	1,3
132	-	-	-
135	-	-	1,1
136	2,7	2,6	2,8
141	2,0	0,8	
145	-	-	-
205	1,8	1,9	1,8
303	-	-	-
304	1,3	1,6	1,3
305	-	-	-
307	-	-	-
N01	0,8	0,4	0,2
N02	0,3	0,2	0,1
Łącznie	2,0	2,7	2,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych otrzymanych od Zarządu Dróg, Zieleni i Transportu.

Analiza wskaźnika liczby pasażerów przypadających na jeden wozokilometr (pas./wzkm) wskazuje na znaczne zróżnicowanie stopnia wykorzystania poszczególnych linii komunikacyjnych. W 2025 r. średnia wartość tego wskaźnika dla całej sieci wyniosła 5,0 pas./wzkm w dzień roboczy, 3,7 pas./wzkm w sobotę oraz 2,9 pas./wzkm w niedzielę.

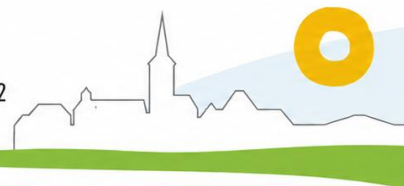
Wskaźnik liczby pasażerów przypadających na wozokilometr nie posiada jednej uniwersalnej wartości granicznej pozwalającej jednoznacznie zakwalifikować

daną linię jako efektywną lub nieefektywną. Jego ocenę należy prowadzić przede wszystkim w odniesieniu do średniej dla całego systemu, charakteru i funkcji danej linii, częstotliwości kursowania, rodzaju wykorzystywanego taboru oraz poziomu dostępności transportowej, jaki dana linia ma zapewniać.

Na tle całej sieci za intensywnie wykorzystywane można uznać przede wszystkim linie osiągające wartości wyższe od średniej systemowej. W dzień roboczy dotyczy to w szczególności linii tramwajowych. W 2025 r. najwyższe wartości osiągnęły linie nr 1 (9,6 pas./wzkm), nr 2 (8,7 pas./wzkm) i nr 5 (8,5 pas./wzkm). Wysokie wykorzystanie występowało również na części linii autobusowych obsługujących główne ciągi komunikacyjne. Wyniki te wskazują na dużą koncentrację popytu na podstawowych ośiach transportowych miasta i potwierdzają istotną rolę komunikacji tramwajowej w obsłudze największych potoków pasażerskich.

Wartości w przedziale około 3–5 pas./wzkm, osiągane przez znaczną część linii autobusowych, można ocenić jako umiarkowane. Nie świadczą one same w sobie o nieefektywności oferty przewozowej, szczególnie w przypadku linii pełniących funkcje uzupełniające względem głównych ciągów transportowych. Większej uwagi wymagają natomiast linie osiągające wartości poniżej 2 pas./wzkm. Niski poziom wskaźnika może wskazywać na potrzebę analizy przebiegu trasy, częstotliwości kursowania lub godzin funkcjonowania danej linii. Nie powinien jednak automatycznie prowadzić do ograniczenia oferty, ponieważ część takich połączeń pełni funkcję społeczną, zapewniając dostępność transportową obszarów peryferyjnych lub obsługę w porach o mniejszym popycie.

Na tle dostępnych wyników badań innych systemów miejskiego transportu zbiorowego wykorzystanie komunikacji miejskiej w Olsztynie można ocenić korzystnie. W Rzeszowie w badaniach z 2022 r. średnia wartość wskaźnika w dzień roboczy wynosiła około 2,7 pas./wzkm, natomiast w Opolu w badaniach z 2022 r. – 2,9 pas./wzkm w dzień roboczy i 2,3 pas./wzkm w sobotę. W Pabianicach w 2024 r. wskaźnik wyniósł 3,8 pas./wzkm w dzień powszedni, 2,8 pas./wzkm w sobotę oraz 2,0 pas./wzkm w niedzielę.



Porównanie to należy traktować orientacyjnie, ponieważ wyniki poszczególnych miast pochodzą z różnych okresów badawczych, a systemy transportowe różnią się m.in. wielkością i strukturą miasta, układem sieci, zakresem obsługi obszarów podmiejskich, częstotliwością kursowania oraz strukturą wykorzystywanego taboru. Pomimo wskazanych różnic, wartości wskaźnika osiągnięte w Olsztynie pozwalają ocenić poziom wykorzystania komunikacji miejskiej jako zadowalający, a w przypadku podstawowych linii tramwajowych i autobusowych – jako wysoki.

Różnice pomiędzy poszczególnymi typami dni również odpowiadają charakterowi popytu na transport zbiorowy. W 2025 r. w soboty najwyższy wskaźnik osiągnęły linie 1 (7,5 pas./wzkm), 2 (7,1 pas./wzkm) oraz 5 (5,7

pas./wzkm), natomiast w niedziele odpowiednio linie 1 (5,3 pas./wzkm), 2 (4,7 pas./wzkm), 5 (4,5 pas./wzkm) i 103 (4,4 pas./wzkm). Spadek średniej wartości wskaźnika w dni wolne jest naturalną konsekwencją mniejszego zapotrzebowania na podróże obligatoryjne związane z pracą i edukacją.

Wyniki badań wskazują tym samym na zasadność utrzymania wysokiej częstotliwości kursowania na liniach charakteryzujących się największym popytem. W odniesieniu do linii o najniższych wartościach wskaźnika zasadne jest natomiast prowadzenie regularnej analizy popytu i dostosowywanie parametrów oferty przewozowej, przy jednoczesnym zachowaniu odpowiedniego poziomu dostępności transportu publicznego na całym obszarze objętym jego obsługą

7.2. Główne generatory ruchu

7.2.1. Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne, mające swoje siedziby na terenie miasta Olsztyn. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w tabeli poniżej.

Tabela 16 Ważniejsze urzędy i instytucje w Olsztynie

Nazwa	Adres
Urząd Miasta Olsztyna	pl. Jana Pawła II 1
Warmińsko-Mazurski Urząd Wojewódzki	al. Marsz. J. Piłsudskiego 7/9
Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	ul. Emilii Plater 1
Urząd Skarbowy w Olsztynie	al. Marsz. J. Piłsudskiego 59
Urząd Pracy Powiatu Olsztyńskiego	al. Marsz. J. Piłsudskiego 64B
Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Olsztynie	al. Marsz. J. Piłsudskiego 61A
ZUS Oddział w Olsztynie	ul. Plac Konsulatu Polskiego 4
Sąd Rejonowy, Sąd Okręgowy	ul. Dąbrowszczaków 44A

Źródło: opracowanie własne

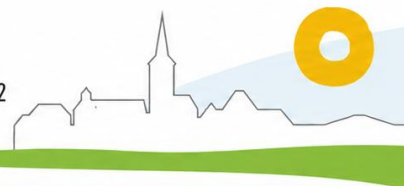


7.2.2. Placówki oświatowe

Wykaz publicznych placówek oświatowych funkcjonujących w Olsztynie przedstawiono poniżej w tabeli.

Tabela 17 Ważniejsze placówki oświatowe w Olsztynie

Nazwa	Adres
Szkoła Podstawowa nr 1 im. Mikołaja Kopernika	ul. Moniuszki 10
Szkoła Podstawowa nr 2 im. Jarosława Dąbrowskiego	ul. Żołnierska 51
Szkoła Podstawowa nr 3 im. Mikołaja Kopernika	ul. Kołobrzeska 13M
Szkoła Podstawowa nr 6 im. Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego	ul. Gdyńska 17
Szkoła Podstawowa nr 7 im. Leona Kruczkowskiego	ul. Kołobrzeska 1
Szkoła Podstawowa nr 9 im. Jana Pawła II	ul. Zamenhofa 14
Szkoła Podstawowa nr 10 im. Władysława Broniewskiego	ul. Niepodległości 36
Szkoła Podstawowa nr 13 im. Komisji Edukacji Narodowej	ul. Puszkina 11
Szkoła Podstawowa nr 18 im. Orła Białego	ul. Żytia 71
Szkoła Podstawowa nr 22 im. Marii Dąbrowskiej	ul. Żołnierska 26
Szkoła Podstawowa nr 25 im. Hansa Christiana Andersena	ul. Wańkowicza 1
Szkoła Podstawowa nr 29 im. Jana Liszewskiego	ul. Iwaszkiewicza 44
Szkoła Podstawowa nr 30 im. Marii Zientary-Malewskiej	ul. Pieczewska 10
Szkoła Podstawowa nr 33 im. Funduszu Narodów Zjednoczonych na Rzecz Dzieci UNICEF	ul. Stramkowskiej 13
Szkoła Podstawowa nr 34 im. Józefa Malewskiego	ul. Herdera 3
I Liceum Ogólnokształcące im. Adama Mickiewicza	ul. Mickiewicza 6
II Liceum Ogólnokształcące im. Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego	ul. Małunów 2
III Liceum Ogólnokształcące im. Mikołaja Kopernika	ul. Strażacka 2
IV Liceum Ogólnokształcące im. Marii Skłodowskiej-Curie	ul. Turowskiego 3
VI Liceum Ogólnokształcące im. Gabriela Narutowicza	ul. Krasickiego 2
VII Liceum Ogólnokształcące	ul. Bałtycka 37A
Zespół Szkół Chemicznych i Ogólnokształcących	ul. Kołobrzeska 29
Zespół Szkół Ekonomicznych im. Mikołaja Kopernika	ul. Bałtycka 37
Zespół Szkół Elektronicznych i Telekomunikacyjnych	ul. Bałtycka 37A
Zespół Szkół Budowlanych im. Żołnierzy Armii Krajowej	ul. Żołnierska 15
Zespół Szkół Mechaniczno-Energetycznych	ul. Mickiewicza 5
Zespół Szkół Samochodowych im. por. Adolfa Marii Bocheńskiego w Olsztynie	al. Wojska Polskiego 17
Zespół Szkół Gastronomiczno-Spożywczych im. Wisławy Szymborskiej	ul. Żołnierska 49



Państwowa Szkoła Muzyczna I i II stopnia im. Fryderyka Chopina	ul. Kościuszki 39
Liceum Sztuk Plastycznych im. Erica Mendelsohna	ul. Partyzantów 85

Źródło: opracowanie własne

Duży wpływ na strukturę ruchu miejskiego ma położenie uczelni wyższych, które skupiają studentów i pracowników. Wykaz uczelni znajdujących się na terenie Olsztyna przedstawiono w tabeli poniżej

Tabela 18 Uczelnie wyższe na terenie Olsztyna

Nazwa	Adres
Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie	ul. Oczapowskiego 2
Akademia Finansów i Biznesu Filia w Olsztynie	ul. Jagiellońska 59
Uczelnia Korczaka, Wydział Nauk Humanistyczno-Społecznych w Olsztynie	al. Generała Władysława Sikorskiego 23
Wyższe Seminarium Duchowne Metropolii Warmińskiej Hosianum	ul. St. Kard. Hozjusza 15

Źródło: opracowanie własne

7.2.3. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Największym pracodawcą na terenie Olsztyna jest **Uniwersytet Warmińsko-Mazurski**, zatrudniający kilka tysięcy pracowników naukowych, dydaktycznych i administracyjnych. Do największych pracodawców w mieście należą również **Michelin Polska S.A.** oraz **Indykpol S.A.** Ze względu na skalę zatrudnienia oraz generowane potoki dojazdów pracowników zakłady te w istotny sposób wpływają na funkcjonowanie i kształtowanie miejskiej sieci transportowej. Istotnym pracodawcą jest także **Wojewódzki Szpital Specjalistyczny w Olsztynie**, który zatrudnia ponad 2

tysiące osób. Do pozostałych dużych pracodawców w mieście należą Miejski Szpital Zespolony, Warmińsko-Mazurski Urząd Wojewódzki, Urząd Miasta Olsztyna, a także liczne jednostki administracji publicznej, oświaty oraz służb mundurowych. Najwięksi lokalni pracodawcy zostali ujęci w tabeli poniżej. Ponadto na terenie Olsztyna funkcjonuje **Warmińsko-Mazurska Specjalna Strefa Ekonomiczna S.A.**, obejmująca tereny inwestycyjne zlokalizowane w granicach miasta oraz w regionie, wspierająca rozwój przedsiębiorczości i tworzenie nowych miejsc pracy.



Tabela 19 Ważniejsze miejsca pracy w Olsztynie

Nazwa	Adres
Energa-Operator S.A. Oddział w Olsztynie	ul. Tuwima 6
Indykpol S.A.	ul. Jesienna 3
Michelin Polska S.A.	ul. Leonharda 9
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o.	ul. Kołobrzeska 40
Miejski Szpital Zespolony w Olsztynie	ul. Niepodległości 44
Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o.	ul. Oficerska 16A
Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie	ul. Oczapowskiego 2
Urząd Miasta Olsztyna	pl. Jana Pawła II 1
Warmińsko-Mazurski Urząd Wojewódzki	al. Marsz. J. Piłsudskiego 7/9
Wojewódzki Specjalistyczny Szpital Dzieciąt	ul. Żołnierska 18A
Wojewódzki Szpital Specjalistyczny w Olsztynie	ul. Żołnierska 18
ZUS Oddział w Olsztynie	ul. Plac Konsulatu Polskiego 4

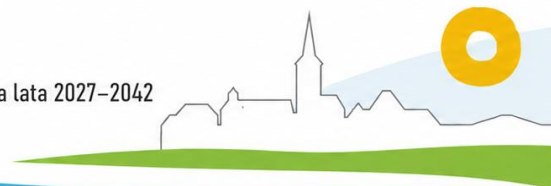
Źródło: opracowanie własne

7.2.4. Obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne

Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturowe generują ruch głównie w dni robocze w godzinach popołudniowych oraz w dni wolne od pracy. Lista tych obiektów znajdujących się na terenie Olsztyna została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tabela 20 Ważniejsze obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne w Olsztynie

Nazwa obiektu	Adres
Obiekty sportowe i rekreacyjne	
Stadion Stomil	al. Piłsudskiego 69A
Zespół krytych obiektów sportowych II Ośrodka Sportu i Rekreacji	ul. Mariańska 1
Hala Urania	al. Piłsudskiego 44
Pływalnia Uniwersytecka UWM	ul. Tuwima 9
Wodne Centrum Rekreacyjno-Sportowe Aquasfera	al. Piłsudskiego 69B
Centrum Rekreacyjno-Sportowe Ukiel	ul. Kapitańska 23
Boisko/Iodowisko OSiR	ul. Jeziolowicza 4
Ośrodek Jeździecki „Kortowo”	ul. Prawocheńskiego 2
Hala Sportowa UWM	ul. Słoneczna 51A
Las Miejski	ul. Leśna
Park Centralny	al. Piłsudskiego / ul. 22 Stycznia
Park im. Janusza Kusocińskiego	ul. Pstrowskiego



Obiekty kultury

Teatr im. Stefana Jaracza	ul. 1 Maja 4
Olsztyński Teatr Lalek	ul. Głowackiego 17
Amfiteatr im. Czesława Niemena	ul. Zamkowa 1
Muzeum Warmii i Mazur	ul. Zamkowa 2
Obserwatorium Astronomiczne	ul. Żołnierska 13
Olsztyńskie Planetarium	al. Piłsudskiego 38
Centrum Edukacji i Inicjatyw Kulturalnych	ul. Parkowa 1
Miejski Ośrodek Kultury w Olsztynie	ul. Dąbrowszczaków 3
Warmińsko - Mazurska Filharmonia im. Feliksa Nowowiejskiego	ul. Głowackiego 1
Pałac Młodzieży im. Orłąt Lwowskich	ul. Emilii Plater 3

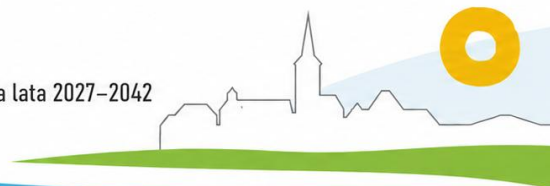
Źródło: opracowanie własne

7.2.5. Placówki służby zdrowia

Wykaz publicznych placówek służby zdrowia funkcjonujących w Olsztynie przedstawiono poniżej w tabeli.

Tabela 21 Ważniejsze placówki służby zdrowia w Olsztynie

Nazwa	Adres
Wojewódzki Szpital Specjalistyczny w Olsztynie	ul. Żołnierska 18
Miejski Szpital Zespolony w Olsztynie	ul. Niepodległości 44
Wojewódzki Specjalistyczny Szpital Dzieciąt	ul. Żołnierska 18A
Uniwersytecki Szpital Kliniczny UWM	al. Warszawska 30
Wojewódzki Zespół Lecznictwa Psychiatrycznego	ul. Aleja Wojska Polskiego 35
Poliklinika MSWiA w Olsztynie	al. Wojska Polskiego 37
Przychodnia Specjalistyczna MEDYK	ul. Dworcowa 28
Przychodnia Specjalistyczna ARS MEDICA	ul. Mariańska 3
PZU Zdrowie Przychodnia Olsztyn	ul. Wyszyńskiego 5B
LUX MED	ul. Głowackiego 28 ul. Jagiellońska 26 ul. Piłsudskiego 10
Medicover	ul. Piłsudskiego 44A
CenterMed Olsztyn	ul. Dworcowa 28
NZOZ Eskulap	ul. Kościuszki 92
Centrum Medyczne Polmed	ul. Wilczyńskiego 25E
Przychodnia Specjalistyczna Puls	ul. Barczewskiego 1
Przychodnia Lekarska NZOZ VITA	ul. Jarocka 78
Przychodnia POZ Twoje Zdrowie	ul. Wańkowicza 5



Przychodnia Rodzinna „Zdrowie”	ul. Boenigka 9
Wojewódzka Przychodnia Stomatologiczna	ul. Żołnierska 16

Źródło: opracowanie własne

Przy planowaniu oferty transportu publicznego należy uwzględnić możliwość dogodnego dojazdu do obu cmentarzy, w szczególności z myślą o osobach starszych i mających trudności w poruszaniu się.

7.2.6. Obiekty handlowo-usługowe

Istotnymi generatorami ruchu w mieście są duże centra handlowe skupiające sklepy różnych branż. Lista obiektów handlowo-usługowych w Olsztynie została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tabela 22 Ważniejsze obiekty handlowo-usługowe w Olsztynie

Nazwa	Adres
Aura Centrum Olsztyna	al. Piłsudskiego 16
Galeria Warmińska	ul. Tuwima 26
Centrum Handlowe Dekada	ul. Partyzantów 63
Centrum Handlowe Viktor	al. Piłsudskiego 50
Targowisko Miejskie	ul. Grunwaldzka 45
Park Handlowy Aviator	ul. Sielska 36D/36L

Źródło: opracowanie własne

7.2.7. Cmentarze

Do istotnych generatorów ruchu należy zaliczyć cmentarze zlokalizowane przy **ul. Poprzecznej oraz ul. Wadąskiej**. Generują one ruch przez cały rok, jednak jego największe natężenie występuje w okresie Wszystkich Świętych. W tym czasie znacząco wzrasta liczba osób dojeżdżających do cmentarzy, zarówno transportem indywidualnym, jak i zbiorowym.



7.3. Podsumowanie potrzeb przewozowych

Do generatorów ruchu zaliczane są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, do których należą budynki administracji publicznej, kultury, oświaty, edukacji, opieki zdrowotnej, sportu i rekreacji oraz turystyki. Realizowane w ww. obiektach usługi oraz pełnione funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory ich odbywania. Obiekty związane z edukacją oraz miejsca pracy generują ruch o charakterze cyklicznym i codziennym, o stałe określonych porach, po określonej w przeważającej części trasie. Uczniowie stanowią zazwyczaj jedną z największych grup pasażerów publicznego transportu zbiorowego regularnie korzystających z oferowanych usług przewozowych. Realizacja podróży związanej z trasą dom – nauka – dom zakwalifikowana jest do podróży obligatoryjnych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem publicznym. W związku z powyższym oczekują oni, aby oferta przewozowa dopasowana była do ich preferencji, gdyż potrzebują sprawnego, łatwego i pewnego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki o określonej porze dnia. Istotną rolę wśród generatorów ruchu odgrywają także zakłady pracy, które wywołują obligatoryjne i cykliczne podróże relacji dom – praca – dom. Organizując publiczny transport zbiorowy na obszarze Miasta Olsztyna istotną kwestią pozostają dodatkowo godziny otwarcia instytucji i obiektów, stanowiących jednocześnie najważniejsze generatory ruchu. Z analizy najistotniejszych obiektów edukacyjnych, administracyjnych i kulturowych wynika, iż większość z nich funkcjonuje w godzinach 07:00-17:00, zatem

środki komunikacji publicznej powinny w szczególnym stopniu być dopasowane do ww. godzin otwarcia i umożliwiać możliwie jak największej grupie mieszkańców dojazd do nich.

W kontekście kształtowania popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego szczególne znaczenie mają największe generatory ruchu na terenie Olsztyna, w tym **Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie oraz zakłady pracy Michelin Polska S.A. i Indykpol S.A.** Skala zatrudnienia, a w przypadku Uniwersytetu również liczba studentów, powoduje koncentrację znacznych potoków podróży, przede wszystkim w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego. Podmioty te mają istotny wpływ na wielkość i rozkład przestrzenny potoków pasażerskich, co powinno być uwzględniane przy planowaniu przebiegu linii komunikacyjnych oraz częstotliwości i godzin ich kursowania.

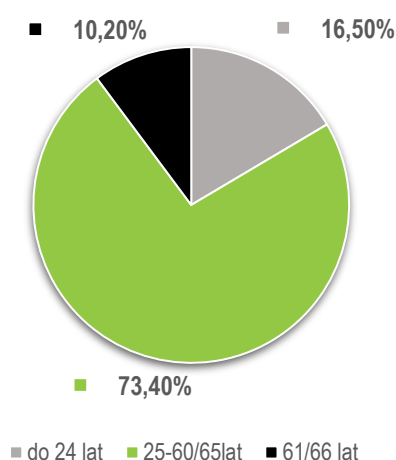
Miasto Olsztyn planuje działania prowadzące do podwyższenia jakości i komfortu przejazdów komunikacją miejską, w tym poprzez zakup autobusów zeroemisyjnych. Mogą one wpłynąć na wzrost liczby pasażerów. Jednakże należy mieć również na uwadze zagrożenia wynikające z nadchodzącego kryzysu ludnościowego w kraju, w tym wyludniania się Miasta Olsztyna, co bezpośrednio przełoży się na popyt na usługi komunikacji miejskiej. Na popyt przewozowy wpływ będzie miało również „starzejące się” społeczeństwo Olsztyna, które będzie stawało się co raz mniej mobilne.



8. Preferowane cechy komunikacji zbiorowej określone na podstawie badań ankietowych

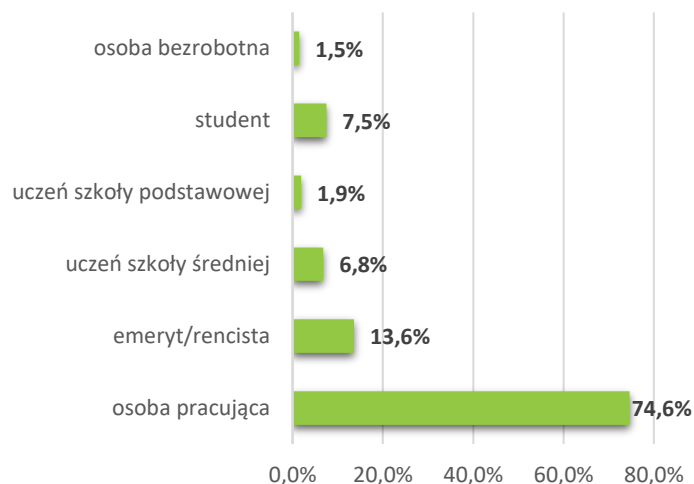
8.1. Opis badania i grup respondentów

Badania ankietowe dotyczące sposobów obecnego przemieszczania się, celów podróży i opinii na temat komunikacji zbiorowej w Olsztynie oraz preferencji względem organizowania komunikacji zbiorowej przeprowadzone zostały w 2026 r. poprzez ankietę internetową umieszczoną na stronach informacyjnych Miasta. Wśród przebadanej grupy 413 osób większość stanowiły kobiety – 55,4%. 73,4% ankietowanych stanowiły osoby w przedziale wiekowym 25-60 lat (kobiety) i 25-65 lat (mężczyźni).



Wykres 4 Wiek respondentów
Źródło: opracowanie własne.

Zdecydowana większość ankietowanych to osoby pracujące – 74,6%. 16,2% ankietowanych to osoby uczące się, a 13,6% stanowią osoby będące na rencie i emeryturze. Osoby stanowiące najliczniejszą grupę respondentów, czyli osoby pracujące i uczące się mają potrzeby transportowe związane zarówno z dojazdami do/z pracy/szkoły, jak i do obiektów handlowych i związanych z rozrywką i rekreacją. Dla osób po 60/65 roku życia, pobierających świadczenia rentowe lub emerytalne, główne potrzeby związane są przede wszystkim z dojazdami do obiektów handlowych i placówek medycznych.



Wykres 5 Aktywność zawodowa respondentów
Źródło: opracowanie własne.



8.2. Analiza wyników

W pierwszym pytaniu respondenci zostali poproszeni o wskazanie środka transportu, z którego korzystają najczęściej podczas codziennych podróży. Uzyskane wyniki wskazują na zdecydowaną dominację komunikacji miejskiej, którą jako podstawowy środek transportu wskazało 76,0% ankietowanych. Drugim najczęściej wybieranym środkiem transportu był samochód osobowy, wskazany przez 17,7% respondentów. Pozostałe środki transportu były wybierane znacznie rzadziej. Spacer jako podstawowy sposób przemieszczania się wskazało 1,9% badanych, natomiast rower – 1,7%. Z transportu kolejowego najczęściej korzysta 0,7% respondentów, a z autobusów obsługiwanych przez prywatnych przewoźników 1,0%. Odpowiedź „inne” wskazało również 1,0% ankietowanych.

Należy jednak podkreślić, że uzyskane wyniki nie odzwierciedlają w pełni struktury sposobów przemieszczania się wszystkich mieszkańców Olsztyna. Ankieta była skierowana przede wszystkim do użytkowników komunikacji miejskiej i to oni stanowili zdecydowaną większość respondentów. W związku z tym wyniki należy interpretować jako odzwierciedlenie opinii oraz zachowań transportowych osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, a nie jako reprezentatywny obraz podziału zadań przewozowych w Mieście.

W drugim pytaniu respondenci zostali poproszeni o wskazanie powodów, dla których najczęściej wybierają określony środek transportu. Ankietowani mogli wskazać więcej niż jeden powód jego wyboru, dlatego przedstawione wartości procentowe nie sumują się do 100%.

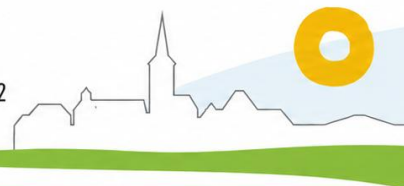
W przypadku osób najczęściej podróżujących samochodem najczęściej wskazywanym powodem wyboru tego środka transportu było to, że jest on szybszy od pozostałych – odpowiedź tę zaznaczyło 67,1% respondentów. Często wskazywano większy komfort podróżowania (56,2%) oraz możliwość odbycia podróży bez konieczności przesiadek (56,2%). Oznacza to, że **o wyborze samochodu decydują przede wszystkim czynniki związane z oszczędnością czasu oraz**

wygoda podróżowania. Kolejnym istotnym powodem był brak alternatywy, wskazany przez 24,7% respondentów, co może świadczyć o niewystarczającej dostępności lub atrakcyjności transportu publicznego dla części mieszkańców.

Wśród osób najczęściej korzystających z komunikacji miejskiej głównym argumentem przemawiającym za wyborem tego środka transportu był **niższy koszt podróży**, który wskazało 40,4% respondentów. Na drugim miejscu znalazł się **brak alternatywy** (31,5%), natomiast 24,5% badanych uznało, że komunikacja miejska jest szybsza od innych środków transportu. Rzadziej wskazywano takie czynniki jak przyjazność dla środowiska (15,0%), niezależność od warunków ruchu drogowego (10,8%), komfort podróżowania (10,5%) oraz brak konieczności przesiadek (6,7%).

W trzecim pytaniu osoby, które wskazały samochód jako najczęściej wybierany środek transportu, zostały poproszone o określenie działań, które mogłyby skłonić je do częstszego korzystania z komunikacji miejskiej. Pytanie miało charakter otwarty, dlatego odpowiedzi zostały pogrupowane według powtarzających się zagadnień. Jedna wypowiedź mogła zostać zakwalifikowana do kilku kategorii, w związku z czym przedstawione wartości procentowe nie sumują się do 100%.

Analiza odpowiedzi na pytanie dotyczące działań, które mogłyby skłonić osoby najczęściej korzystające z samochodu do częstszego wyboru komunikacji miejskiej, wskazuje, że największe znaczenie mają kwestie związane z **organizacją i dostępnością transportu publicznego**. Najczęściej wskazywano potrzebę **lepszego dopasowania i rozwoju sieci połączeń (35,6%)**. Respondenci zwracali uwagę m.in. na potrzebę tworzenia nowych linii, modyfikacji istniejących tras oraz lepszego skomunikowania poszczególnych części miasta. W wypowiedziach pojawiały się zarówno ogólne postulaty zwiększenia liczby linii, jak i konkretne propozycje dotyczące obsługi określonych osiedli i ulic.



Drugim istotnym obszarem było **zwiększenie częstotliwości i poprawa punktualności kursów (27,4%)**. Wynik ten wskazuje na potrzebę lepszego dopasowania oferty przewozowej do potrzeb części respondentów, przy czym zgłaszane uwagi dotyczyły nie tylko liczby kursów, ale również ich regularności, punktualności oraz godzin odjazdów.

Kolejnym czynnikiem mogącym zwiększyć atrakcyjność transportu zbiorowego jest **skrócenie czasu przejazdu i usprawnienie komunikacji (23,3%)**. Respondenci zwracali uwagę, że trasy niektórych linii są zbyt długie lub prowadzone w sposób wydłużający podróż. W jednej z wypowiedzi wskazano przykładowo, że podróż autobusem zajmuje około 40 minut, podczas gdy ten sam dystans można pokonać znacznie szybciej.

Istotne znaczenie miało również **zwiększenie liczby bezpośrednich połączeń i ograniczenie konieczności przesiadania się (17,8%)**. Respondenci wielokrotnie wskazywali, że brak bezpośredniego połączenia pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem docelowym zmniejsza atrakcyjność komunikacji miejskiej. Może to mieć szczególne znaczenie

w porównaniu z samochodem, który umożliwia realizację podróży bez konieczności przesiadek i oczekiwania na kolejny środek transportu.

Rzadziej wskazywano **poprawę komfortu podróżowania (11,0%)** oraz **obniżenie cen biletów i korzystniejsze rozwiązania taryfowe (11,0%)**. W odniesieniu do komfortu respondenci wymieniali m.in. wygodę pojazdów, zatłoczenie czy możliwość zajęcia miejsca siedzącego. W zakresie kosztów pojawiały się zarówno postulaty obniżenia cen biletów, jak i wprowadzenia bezpłatnej komunikacji.

Uzyskane wyniki wskazują więc, że o potencjalnej zmianie samochodu na komunikację miejską w większym stopniu decydowałyby czynniki związane z funkcjonalnością transportu publicznego niż jego ceną. Szczególnie istotne wydają się dostępność odpowiednich połączeń, częstotliwość kursowania, punktualność, czas podróży oraz możliwość dotarcia do celu bez przesiadek. Można zatem wnioskować, że dla badanych kluczowe znaczenie ma przede wszystkim to, czy komunikacja miejska może stanowić wygodną i czasowo konkurencyjną alternatywę dla samochodu.



Wykres 6 Odpowiedź na pytanie: W przypadku wyboru samochodu jako najczęstszego środka transportu, jakie działania mogłyby zostać podjęte, aby częściej Pan/i korzystał/a z komunikacji miejskiej?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

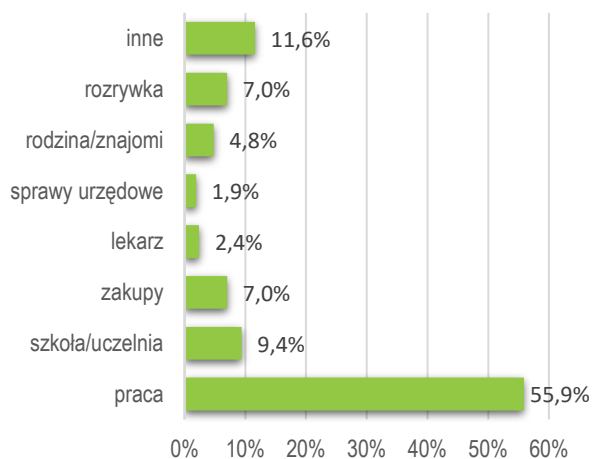


Największa grupa respondentów podróżuje komunikacją 6-7 dni w tygodniu (41,6%). 31,7% badanych zadeklarowało, że podróżuje od 4-5 dni w tygodniu lub 2-3 dni w tygodniu (19,23%). W sumie 22% osób odpowiedziało, że podróżuje rzadziej niż raz w tygodniu lub rzadziej niż raz w miesiącu.



Wykres 7 Odpowiedź na pytanie: Jak często podróżuje Pan/i komunikacją miejską?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.



Wykres 8 Odpowiedź na pytanie: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją miejską?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Zgodnie z profilem respondentów najczęstszym celem podróży jest praca (55,9%), szkoła/uczelnia (9,4%) oraz rozrywka i zakupy (7,0%).

W kolejnym pytaniu respondenci zostali poproszeni o wskazanie miejsc na terenie Olsztyna, do których

dojazd komunikacją miejską jest utrudniony lub niemożliwy oraz o określenie, czy istnieje potrzeba uruchomienia dodatkowych połączeń. Pytanie miało charakter otwarty, dzięki czemu mieszkańcy mogli wskazać konkretne relacje, osiedla i kierunki podróży wymagające poprawy obsługi transportem publicznym.

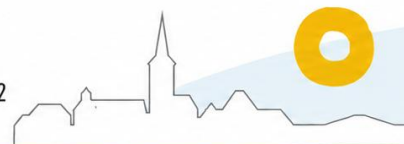
Znaczna część respondentów dostrzega potrzebę dalszego rozwoju sieci połączeń. Najczęściej zwracano uwagę nie tyle na całkowity brak komunikacji miejskiej, ile na niewystarczającą liczbę połączeń bezpośrednich, konieczność przesiadek oraz zbyt długi czas przejazdu pomiędzy poszczególnymi częściami Miasta. W wielu wypowiedziach podkreślano, że obecna sieć jest silnie ukierunkowana na połączenia z centrum Olsztyna, natomiast połączenia pomiędzy osiedlami są niewystarczające.

Najczęściej powtarzającym się postulatem była poprawa połączeń pomiędzy południową i zachodnią częścią miasta, w szczególności pomiędzy Jarotami, Pieczewem, Nagórkami i osiedlem Generałów a Kortowem, Dajtkami oraz Zatorzem. Respondenci wskazywali, że obecnie podróż pomiędzy tymi obszarami często wymaga przesiadki lub prowadzi przez centrum miasta, co znacząco wydłuża czas przejazdu.

W licznych odpowiedziach pojawiły się również postulaty poprawy obsługi komunikacyjnej Zacisza, wskazywanego jako osiedle o ograniczonej dostępności transportem publicznym. Mieszkańcy zwracali uwagę zarówno na zbyt małą częstotliwość kursowania linii 136, jak i długi czas przejazdu wynikający z przebiegu trasy.

Sporą grupę odpowiedzi stanowiły postulaty dotyczące przywrócenia linii autobusowej 116, która zdaniem respondentów zapewniała dogodne połączenia Podleśnej z miejskimi szpitalami oraz innymi ważnymi celami podróży.

Respondenci zwracali również uwagę na potrzebę poprawy połączeń z terenami rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej oraz obszarami położonymi na obrzeżach miasta. W odpowiedziach pojawiały się między innymi osiedla: Brzeziny, Redykajny, Dajtki czy Gutkowo. Część mieszkańców wskazywała również na potrzebę lepszej



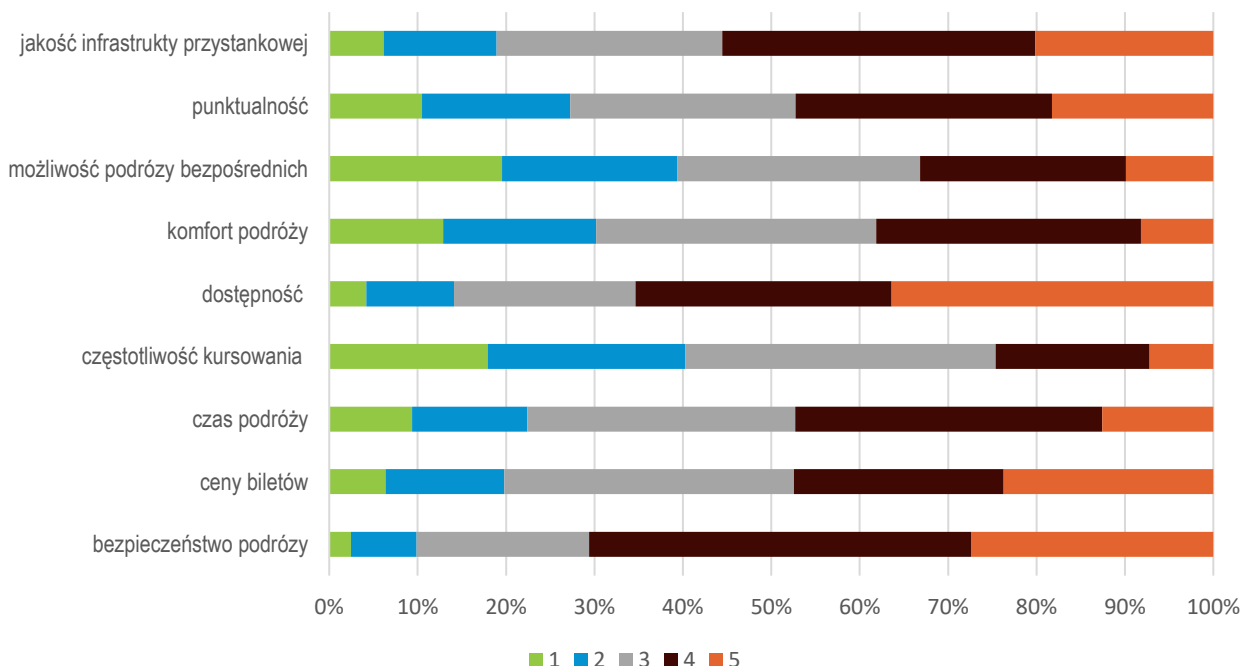
obsługi miejscowości sąsiadujących z Olsztynem, w szczególności Dywit i Bartąga.

Znaczna liczba respondentów wskazywała także na potrzebę rozwoju komunikacji tramwajowej. Wśród propozycji pojawiła się budowa nowych odcinków sieci, przede wszystkim w ciągu ul. Wilczyńskiego, a także utworzenie bezpośredniego połączenia tramwajowego pomiędzy Jarotami a Uniwersyteciem Warmińsko-Mazurskim. W opinii mieszkańców rozwój sieci tramwajowej mógłby skrócić czas przejazdu i zwiększyć atrakcyjność transportu publicznego.

Jednocześnie część respondentów wskazała, że obecny układ sieci jest wystarczający i nie dostrzega potrzeby uruchamiania nowych połączeń.

Przeprowadzone badania pozwoliły również na dokonanie ogólnej oceny oferty komunikacji publicznej oraz poszczególnych jej aspektów. Szczegółowy obraz zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji publicznej pokazuje poniższy wykres. Ocena została dokonana w skali od 1 (ocena najniższa) do 5 (ocena najwyższa).

Wśród wskazanych cech komunikacji publicznej najlepiej zostało ocenione bezpieczeństwo podróży (średnia ocena: 3,86), następnie dostępność i czytelność informacji nt. komunikacji miejskiej (rozkłady, trasy, bilety) (średnia ocena: 3,83). Na dostatecznym poziomie oceniono również jakość infrastruktury przystankowej (średnia ocena: 3,51), ceny biletów (średnia ocena: 3,45), czas podróży i punktualność (średnia ocena: 3,28) oraz komfort podróży (średnia ocena: 3,03). Relatywnie najniżej oceniono częstotliwość kursowania (średnia 2,74) oraz możliwość realizacji podróży bezpośrednich (2,84). Wyniki te wskazują, że największe zastrzeżenia respondentów dotyczą przede wszystkim organizacji oferty przewozowej, obejmującej zarówno częstotliwość, jak i układ połączeń oraz możliwość dotarcia do celu bez przesiadek. Należy przy tym zaznaczyć, że są to subiektywne oceny użytkowników i nie oznaczają one, że częstotliwość kursowania jest niewystarczająca w całej sieci.



Wykres 9 Odpowiedź na pytanie: „Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej?”
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.



W ostatnim pytaniu respondenci zostali poproszeni o wskazanie działań, których realizacja przyczyniłaby się do lepszej oceny jakości komunikacji miejskiej w Olsztynie. Pytanie miało charakter wielokrotnego wyboru, a ankietowani mogli również dopisać własne propozycje, dlatego wartości procentowe nie sumują się do 100%. Należy podkreślić, że mieszkańcy ponownie wskazywali wiele zagadnień pojawiających się już w odpowiedziach na wcześniejsze pytania. Powtarzanie się tych samych uwag w odpowiedziach na różne pytania potwierdza, że są one ważnymi kwestiami dla mieszkańców dotyczącymi istotnych problemów w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej.

Zwiększenie częstotliwości kursowania

Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów i tramwajów wskazało 58,6% respondentów. Wynik ten należy jednak rozpatrywać łącznie z pozostałymi wysoko ocenianymi działaniami, w szczególności uruchamianiem nowych połączeń bezpośrednich (58,1%) oraz poprawą synchronizacji (56,2%). Zbliżone wartości wskazują, że oczekiwania mieszkańców dotyczą szerzej rozumianego dopasowania oferty przewozowej, a nie wyłącznie zwiększenia liczby kursów. Z odpowiedzi otwartych wynika ponadto, że problem częstotliwości dotyczy często konkretnych linii i pór dnia oraz nierównomiernego rozłożenia odjazdów. Zasadne wydaje się zatem przede wszystkim dążenie do bardziej regularnego i dostosowanego do zapotrzebowania rozkładu jazdy.

Nowe połączenia bezpośrednie

Niemal taki sam odsetek ankietowanych, wynoszący 58,1%, oczekuje wprowadzenia nowych połączeń bezpośrednich. Wynik ten potwierdza, że konieczność przesiadania się jest przez wielu mieszkańców odbierana jako istotne utrudnienie. Respondenci wskazywali na potrzebę uruchamiania relacji, które pozwalałyby ominąć centrum miasta oraz bezpośrednio łączyć poszczególne osiedla, miejsca pracy, uczelnie, szpitale i inne ważne cele podróży. W wypowiedziach otwartych pojawiły się m.in. postulaty:

- przywrócenia części dawnych tras funkcjonujących przed zmianami sieci;

- poprawy połączenia Brzezin z osiedlem Generałów;
- rozwoju połączeń obszarów położonych za linią kolejową z centrum miasta;
- rozbudowy sieci tramwajowej w kierunku Kortowa, ul. Wilczyńskiego i Zatorza.

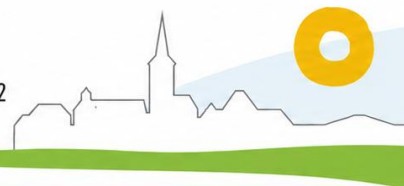
Postulat nowych połączeń nie powinien być interpretowany wyłącznie jako oczekiwanie zwiększenia liczby linii. Część wypowiedzi wskazuje przede wszystkim na potrzebę lepszego dopasowania przebiegu tras do rzeczywistych kierunków codziennych podróży. Nowe połączenia powinny więc wynikać ze szczegółowych badań i późniejszej analizy potoków pasażerskich.

Synchronizacja połączeń i organizacja przesiadek

Kolejnym najczęściej wskazywanym działaniem była synchronizacja różnych środków transportu, którą wybrało 56,2% respondentów. Tak wysoki wynik wskazuje, że przesiadki nie są same w sobie nieakceptowane, jednak powinny być sprawne, krótkie i przewidywalne. W odpowiedziach mieszkańcy zwracali uwagę na sytuacje, w których autobus lub tramwaj odjeżdża bezpośrednio przed przyjazdem pojazdu dowozowego. Tego rodzaju sytuacje obniżają zaufanie do systemu i powodują, że nawet niewielkie opóźnienie pierwszego pojazdu może doprowadzić do znacznego wydłużenia całej podróży.

Respondenci oczekują m.in.:

- lepszego skoordynowania rozkładów autobusów i tramwajów;
- zachowania odpowiedniego czasu na przesiadkę;
- bardziej regularnego rozłożenia kursów linii jadących wspólnymi odcinkami;
- lepszego rozmieszczenia przystanków przesiadkowych;
- wprowadzenia narzędzi ułatwiających planowanie podróży z przesiadkami.



W wypowiedziach wskazano także na potrzebę stworzenia systemu planowania podróży, który podpowiadałby pasażerom dogodne przesiadki. Oznacza to, że synchronizacja powinna obejmować zarówno organizację rozkładów, jak i przekazywanie pasażerom aktualnej informacji.

Dostosowanie rozkładów do godzin pracy i nauki

38,0% respondentów oczekuje lepszego dostosowania godzin odjazdów do godzin rozpoczynania i kończenia pracy oraz zajęć szkolnych i akademickich.

Poprawa punktualności i przewidywalności podróży

Poprawę punktualności wskazało 30,5% ankietowanych. Respondenci zwracali uwagę zarówno na opóźnienia, jak i na odjazdy realizowane przed czasem.

Pojawiały się również postulaty wyznaczenia większej liczby buspasów oraz nadawania autobusom i tramwajom priorytetu na najbardziej obciążonych skrzyżowaniach. Działania te mogą jednocześnie poprawić punktualność i skrócić czas przejazdu.

Zmniejszenie zatłoczenia

29,3% respondentów wskazało potrzebę zmniejszenia zatłoczenia pojazdów. Respondenci proponowali m.in.:

- zwiększenie liczby kursów w najbardziej obciążonych porach;
- skierowanie większej liczby autobusów przegubowych na linie o wysokim popycie;
- lepsze dopasowanie pojemności pojazdów do liczby pasażerów;
- bardziej równomierne rozłożenie kursów;
- wzmacnianie oferty na trasach prowadzących do dużych miejsc pracy i uczelni.

Komfort, czystość i warunki wewnątrz pojazdów

Mieszkańcy wskazywali przede wszystkim na potrzebę:

- regularnego i dokładnego czyszczenia pojazdów oraz siedzeń;
- poprawy i komfortu podróży;

- skuteczniejszego reagowania na sytuacje zakłócające porządek i komfort pasażerów, w tym związane z osobami nietrzeźwymi lub w kryzysie bezdomności.

Uwagi te należy interpretować jako **postulat poprawy czystości, bezpieczeństwa sanitarnego i standardu podróżowania**, a nie jako ocenę określonych grup społecznych.

Infrastruktura przystankowa

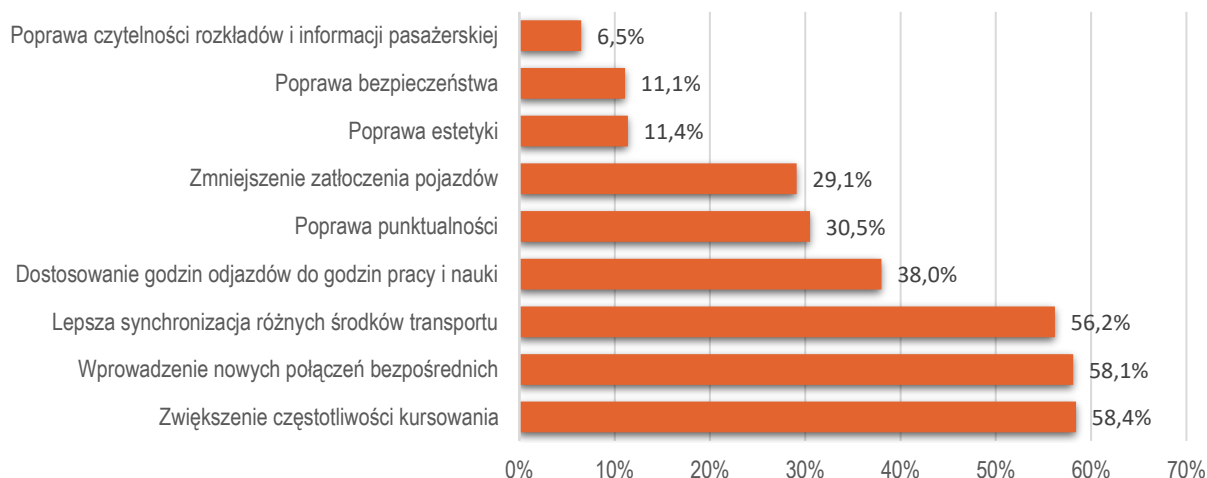
W odpowiedziach otwartych zgłaszano potrzebę poprawy jakości przystanków i dojść do nich. Respondenci wskazywali m.in. na:

- konieczność stosowania wiat skutecznie chroniących przed deszczem, wiatrem i słońcem;
- potrzebę zapewnienia zacienienia poprzez nasadzenia drzew i rozwój zielonych przystanków;
- niewłaściwe materiały stosowane na ławkach, nagrzewające się latem i wychładzające zimą;
- zbyt małą powierzchnię niektórych przystanków (np. przy centrum handlowym Aura).

Informacja pasażerska i system biletowy

Poprawę czytelności rozkładów jazdy na przystankach lub stronach internetowych wskazało 6,5% respondentów. Mieszkańcy zwracali uwagę na:

- potrzebę prezentowania rzeczywistych, a nie wyłącznie rozkładowych czasów przyjazdu;
- zbyt długie wyświetlanie reklam na ekranach wewnątrz pojazdów;
- zbyt krótki czas prezentowania nazw kolejnych przystanków;
- nieaktualne materiały reklamowe;
- konieczność sprawnego działania biletomatów;
- potrzebę łatwiejszego planowania podróży z przesiadkami.



Wykres 10 Odpowiedź na pytanie: „Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji miejskiej?”

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

8.3. Podsumowanie wyników

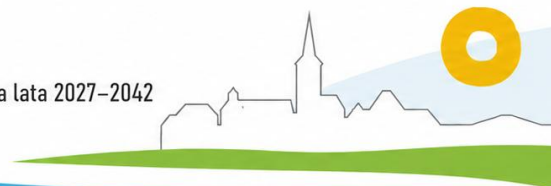
Przeprowadzone badanie ankietowe pozwoliło zidentyfikować najważniejsze problemy oraz oczekiwania mieszkańców związane z funkcjonowaniem komunikacji miejskiej w Olsztynie. Należy przy tym podkreślić, że ankieta była skierowana przede wszystkim do osób korzystających z transportu publicznego, dlatego uzyskane wyniki odzwierciedlają przede wszystkim opinie jego użytkowników. Mimo tego odpowiedzi udzielone zarówno przez pasażerów komunikacji miejskiej, jak i osoby najczęściej podróżujące samochodem są w wielu aspektach zbieżne.

Wyniki badania wskazują, że oczekiwania respondentów dotyczą kilku wzajemnie powiązanych elementów funkcjonowania komunikacji miejskiej. Szczególne znaczenie mają organizacja sieci połączeń, częstotliwość i regularność kursowania, możliwość realizacji podróży bezpośrednich, synchronizacja przesiadek, punktualność oraz czas przejazdu. Zbliżone wyniki dotyczące zwiększenia częstotliwości (58,6%), nowych połączeń bezpośrednich (58,1%) i synchronizacji (56,2%) wskazują, że żaden z tych elementów nie powinien być traktowany jako jednoznacznie dominujący problem. Wyniki należy raczej interpretować jako potrzebę dalszego dopasowywania całej oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców.

Jednocześnie postulaty dotyczące zwiększenia częstotliwości kursowania nie powinny być interpretowane jako jednoznaczne wskazanie, że oferta przewozowa w całym mieście jest niewystarczająca. Komunikacja miejska w Olsztynie zapewnia stosunkowo rozbudowaną obsługę transportową, a częstotliwość kursowania jest zróżnicowana w zależności od linii, pory dnia oraz obsługiwanego obszaru. Zgłaszane przez respondentów uwagi mogą więc dotyczyć przede wszystkim konkretnych relacji i okresów, w których czas oczekiwania na kolejny pojazd jest dłuższy lub rozkład nie odpowiada indywidualnym potrzebom podróżnych.

Respondenci zwracali uwagę, że obecna sieć komunikacyjna jest w dużym stopniu oparta na połączeniach prowadzących przez centrum miasta, natomiast podróże pomiędzy poszczególnymi osiedlami często wymagają przesiadek i wiążą się z wydłużonym czasem przejazdu. Wskazuje to na potrzebę dalszego dostosowywania układu linii do rzeczywistych kierunków codziennych podróży mieszkańców.

Czas podróży pozostaje jednym z najważniejszych czynników decydujących o wyborze środka transportu. Osoby najczęściej korzystające z samochodu wskazywały szybkość przejazdu jako jego główną zaletę,



natomiast użytkownicy komunikacji miejskiej oczekują działań prowadzących do skrócenia czasu podróży poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania, usprawnienie przebiegu tras oraz poprawę punktualności.

W odpowiedziach mieszkańców podkreślano potrzebę lepszej organizacji podróży wymagających przesiadek. Respondenci oczekują przede wszystkim lepszego skoordynowania odjazdów autobusów i tramwajów, ograniczenia czasu oczekiwania na przesiadki oraz dostosowania rozkładów jazdy do godzin pracy, nauki i innych najważniejszych celów podróży. Planowanie oferty przewozowej powinno uwzględniać rzeczywiste potrzeby mieszkańców, a nie tylko typowe godziny szczytu porannego i popołudniowego. Należy również

uwzględniać osoby: pracujące w systemie zmianowym, kończące pracę w godzinach wieczornych, osoby zatrudnione w obszarach przemysłowych i usługowych położonych poza centrum, uczniów i studentów oraz osoby dojeżdżające do placówek ochrony zdrowia;.

Oprócz organizacji przewozów mieszkańcy zwracali uwagę na kwestie wpływające na komfort codziennych podróży. Najczęściej wskazywano potrzebę ograniczenia zatłoczenia pojazdów oraz utrzymania wysokiego standardu czystości i sprawności wyposażenia pojazdów.

Respondenci zwracali również uwagę na konieczność poprawy infrastruktury przystankowej, zapewnienia lepszej ochrony przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi oraz dalszego rozwoju systemu informacji pasażerskiej.



9. Identyfikacja barier i problemów funkcjonowania systemu

Przeprowadzona analiza funkcjonowania systemu transportowego Olsztyna wskazuje, że komunikacja miejska zapewnia obsługę najważniejszych generatorów ruchu, takich jak osiedla mieszkaniowe, centrum miasta, uczelnie wyższe, zakłady pracy, placówki oświatowe, obiekty administracji publicznej, szpitale oraz obiekty handlowo-usługowe i rekreacyjne. Istotnym elementem systemu jest również obsługa mieszkańców czterech spośród sześciu gmin wchodzących w Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna. Coroczne badania nappełnień przeprowadzone potwierdzają utrzymujący się wysoki poziom wykorzystania komunikacji miejskiej oraz stopniowy wzrost efektywności przewozowej.

Mimo wskazanych poniżej problemów w funkcjonowaniu systemu komunikacji miejskiej w Olsztynie należy do najlepiej rozwiniętych w Polsce Wschodniej. Rozbudowana sieć tramwajowa i autobusowa, funkcjonowanie Inteligentnego Systemu Transportowego, rozwinięta infrastruktura przesiadkowa oraz konsekwentnie realizowane inwestycje tworzą podstawy do dalszego doskonalenia i rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Do głównych barier i problemów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na terenie Miasta Olsztyna należą:

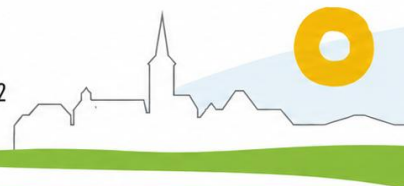
Ograniczony poziom integracji z transportem regionalnym i kolejowym – funkcjonowanie Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego Olsztyn Główny oraz rozwój infrastruktury kolejowej stwarzają warunki do integracji różnych środków transportu. Nadal jednak nie funkcjonuje pełna integracja taryfowa pomiędzy komunikacją miejską, przewoźnikami regionalnymi i transportem kolejowym. Konieczność korzystania z odrębnych biletów ogranicza wygodę podróży łączonych i utrudnia pełne wykorzystanie potencjału kolei w obsłudze codziennych dojazdów do Olsztyna. Dalszego rozwoju wymaga również koordynacja rozkładów jazdy i organizacja przesiadek pomiędzy poszczególnymi środkami transportu.

Integracja techniczna, organizacyjna i taryfowa jest przy tym wskazywana w dokumentach strategicznych dotyczących Olsztyna jako jeden z kierunków rozwoju systemu transportowego.

Zróżnicowany poziom obsługi części osiedli oraz stref podmiejskich – rozwój przestrzenny Olsztyna i jego otoczenia funkcjonalnego powoduje zmiany w rozmieszczeniu źródeł i celów podróży, co wymaga systematycznego dostosowywania sieci komunikacyjnej. Pomimo funkcjonowania połączeń komunikacji miejskiej wykraczających poza granice miasta oraz rozbudowanej sieci przystankowej dostępność transportu publicznego pozostaje zróżnicowana przestrzennie.

Niewystarczająca liczba połączeń bezpośrednich między osiedlami – obecny układ sieci komunikacyjnej zapewnia dobrą obsługę połączeń prowadzących do centrum miasta, natomiast część podróży pomiędzy osiedlami wymaga przesiadki lub przejazdu przez śródmieście. Może to powodować wydłużenie czasu podróży oraz obniżać konkurencyjność transportu publicznego względem transportu indywidualnego. Analiza potrzeb przewozowych wskazuje na zasadność dalszego dostosowywania układu połączeń do zmieniających się relacji podróży, w tym rozwijania (tam, gdzie uzasadniają to potoki pasażerskie) połączeń bezpośrednich pomiędzy największymi osiedlami mieszkaniowymi oraz głównymi generatorami ruchu.

Wpływ kongestii drogowej na komunikację autobusową – autobusy poruszające się po ulicach niewyposażonych w wydzielone buspasy pozostają podatne na opóźnienia wynikające z dużego natężenia ruchu samochodowego. Problem ten jest mniej odczuwalny w przypadku tramwajów korzystających z wydzielonych torowisk. Opóźnienia komunikacji autobusowej wpływają na punktualność, regularność kursowania oraz możliwość skutecznej synchronizacji połączeń. Ograniczaniu wpływu kongestii może służyć dalszy rozwój wydzielonych buspasów oraz rozwiązań



zapewniających priorytet dla komunikacji miejskiej na skrzyżowaniach.

Ograniczony rozwój systemu parkingów Park&Ride (P&R) – rozwój parkingów przesiadkowych jest wskazywany w dokumentach strategicznych miasta jako jeden z elementów integracji transportu indywidualnego z publicznym transportem zbiorowym. Obecny system nie pozwala jednak na pełne wykorzystanie jego potencjału, szczególnie w odniesieniu do podróży rozpoczynających się w gminach sąsiednich. Rozwój parkingów P&R w powiązaniu z atrakcyjną ofertą komunikacji miejskiej może umożliwić przejmowanie części ruchu samochodowego kierującego się do Olsztyna oraz ograniczenie liczby samochodów wjeżdżających do centralnych części miasta.

Ograniczony zakres integracji przewozów w skali Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego – istniejący system porozumień międzygminnych umożliwia organizację komunikacji miejskiej poza granicami administracyjnymi Olsztyna. Zakres tej współpracy ulegał w ostatnich latach zmianom, system nadal obejmuje gminy Dywity i Purda, a współpraca została rozszerzona o Barczewo i Jonkowo. Jednocześnie zakończono obsługę gmin Stawiguda i Olsztynek, a poza systemem komunikacji miejskiej pozostaje również gmina Gietrzwałd. Funkcjonujący obecnie model pozwala dostosowywać ofertę przewozową do potrzeb i możliwości finansowych poszczególnych samorządów,

jednak nie zapewnia obecnie jednolitego poziomu obsługi całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Wyzwaniem pozostaje zatem dalsze wzmacnianie koordynacji pomiędzy samorządami, w szczególności w zakresie planowania oferty przewozowej, rozkładów jazdy, monitorowania potrzeb transportowych oraz współpracy z organizatorami i operatorami transportu regionalnego i kolejowego.

Rosnące koszty funkcjonowania transportu publicznego – wzrost cen energii, paliw, wynagrodzeń oraz kosztów utrzymania infrastruktury powoduje systematyczny wzrost kosztów organizacji publicznego transportu zbiorowego. Ogranicza to możliwości zwiększania pracy eksploatacyjnej, rozwoju oferty przewozowej oraz przyspieszenia modernizacji infrastruktury i taboru.

Zmiany demograficzne oraz rozwój przestrzenny miasta i jego otoczenia funkcjonalnego – Olsztyn, podobnie jak inne miasta wojewódzkie, doświadcza procesu starzenia się społeczeństwa oraz spadku liczby mieszkańców. Jednocześnie rozwój nowych osiedli mieszkaniowych oraz wzrost liczby osób dojeżdżających z gmin sąsiednich powodują zmianę kierunków i struktury podróży. Wymaga to ciągłego monitorowania potrzeb przewozowych oraz elastycznego dostosowywania oferty transportu publicznego.



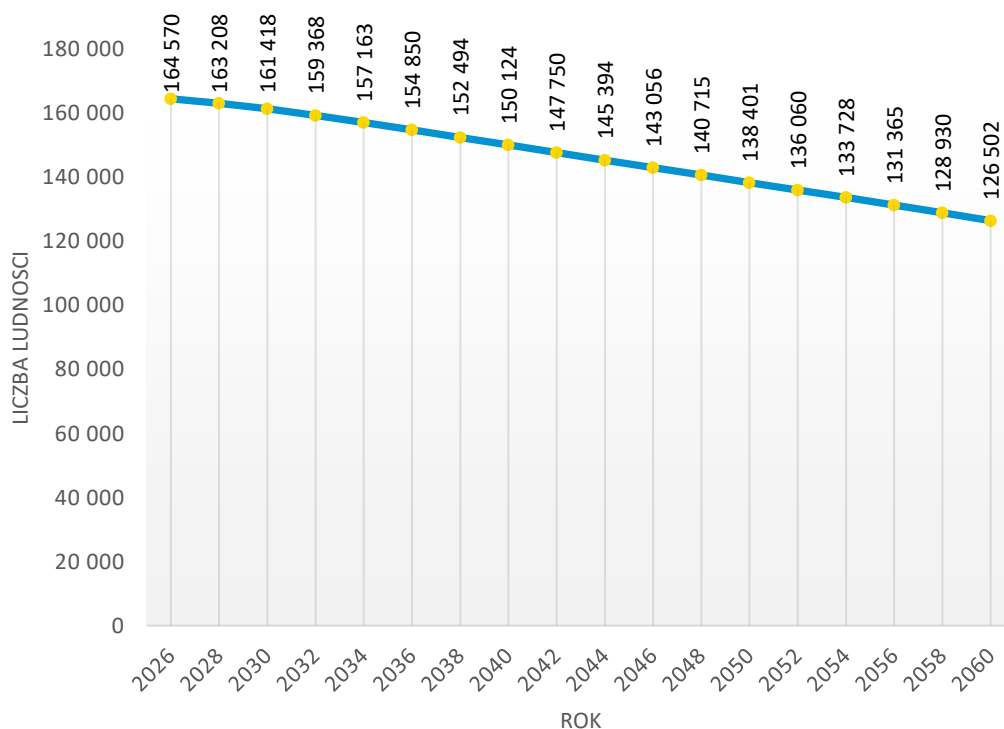
10. Prognoza i analiza potrzeb przewozowych

10.1. Prognoza zmian demograficznych i przestrzennych

Sytuacja demograficzna Miasta Olsztyna oraz prognozowane zmiany w strukturze demograficznej są istotnymi czynnikami wpływającymi na kształtowanie sieci publicznego transportu publicznego. Wśród demograficznych czynników determinujących popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego wyróżnić należy przede wszystkim:

- liczbę mieszkańców,
- strukturę wiekową mieszkańców,
- wielkość i kierunki migracji ludności.

Przygotowana przez GUS Prognoza ludności dla powiatów na lata 2023 - 2060 wskazuje na kontynuację zjawiska zmniejszania się liczby ludności na obszarze Olsztyna. Jest to sytuacja mocno niepokojąca zarówno dla transportu publicznego jak i dla potencjału społecznego i rozwojowego całego Miasta.



Wykres 11 Prognozowana liczba ludności do roku 2060.

Źródło: opracowanie własne na podstawie na podstawie Prognozy ludności dla powiatów na lata 2023 – 2060 GUS.



Przywołana wyżej Prognoza ludności powiatów na lata 2023-2060 przewiduje, iż w Olsztynie liczba osób w wieku przedprodukcyjnym w 2060 r. będzie stanowić 14,52 % ogółu ludności, natomiast osoby w najstarszej grupie wiekowej będą stanowiły 38,00% wszystkich mieszkańców Olsztyna. Maleć będzie również liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym. W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców objętych Planem transportowym, należy liczyć się ze zmniejszeniem liczby pasażerów nabywających w komunikacji miejskiej bilety normalne (pełnopłatne), z jednoczesnym znaczącym zwiększeniem się liczby osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych lub ulgowych.

Prognozuje się, iż liczba urodzeń będzie z roku na rok znacznie maleć przy wzroście a następnie niewielkim spadku liczby zgonów, co będzie skutkowało co raz bardziej spadającym przyrostem naturalnym. Saldo migracji wewnętrznych przez najbliższe lata będzie utrzymywało się na ujemnym poziomie. Prognozuje się natomiast stałe dodatnie saldo migracji zewnętrznych (zagranicznych).

Jak wskazują przywołane w tym rozdziale prognozy liczby ludności stan zaludnienia Olsztyna będzie stale malał, szczególną uwagę należy zwrócić na prognozowany proces „starzenia się” społeczeństwa. Takie zjawisko może spowodować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obowiązkowe (dom – szkoła – dom oraz dom – praca – dom), natomiast większa liczba mieszkańców będzie odbywała podróże incydentalne, np. do placówek służby zdrowia. Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim. Istotną z punktu widzenia planowania sieci publicznego transportu zbiorowego jest także gęstość zaludnienia i rozmieszczenie mieszkańców na terenie objętym Planem, a jak wskazują dane i prognozy liczba mieszkańców będzie się zmniejszała.

Prognozę zmian przestrzennych Olsztyna opracowano na podstawie analizy Planu ogólnego miasta Olsztyna oraz obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Dokumenty te wskazują tereny przewidziane pod rozwój zabudowy mieszkaniowej, usługowej i gospodarczej, a także kierunki rozwoju układu komunikacyjnego.

Na podstawie przeprowadzonej analizy można zakładać, że rozwój przestrzenny Miasta będzie następował zarówno poprzez uzupełnianie i zwiększanie intensywności istniejącej zabudowy, jak i zagospodarowanie nowych terenów. Rozwój funkcji mieszkaniowych przewidywany jest m.in. w rejonie Gutkowa, Redykajna, Dajtek, Jarot i Pieczewa. Jednocześnie należy oczekiwać dalszego rozwoju terenów usługowych i gospodarczych, w szczególności w obszarach dobrze skomunikowanych z podstawowym układem drogowym miasta.

Istotnym zjawiskiem jest również rozwój zabudowy mieszkaniowej w gminach sąsiadujących z Olsztynem i przenoszenie się części mieszkańców miasta na tereny podmiejskie. Pomimo zmiany miejsca zamieszkania wiele osób nadal korzysta z miejsc pracy, szkół, uczelni i usług zlokalizowanych w Olsztynie. Powoduje to wzrost znaczenia codziennych dojazdów pomiędzy miastem a gminami ościennymi oraz zwiększa obciążenie głównych tras wlotowych do Olsztyna.

Zmiany te będą wpływać na wielkość i kierunki podróży. Rozwój zabudowy mieszkaniowej może zwiększać liczbę przejazdów do Śródmieścia, Kortowa oraz głównych obszarów koncentracji miejsc pracy i usług. Z punktu widzenia transportu zbiorowego coraz większego znaczenia nabiera więc nie tylko obsługa podróży wewnątrz miasta, ale również połączeń Olsztyna z otaczającymi go gminami.



10.2. Prognoza potrzeb przewozowych i kierunków rozwoju mobilności

W perspektywie obowiązywania Planu transportowego przewiduje się utrzymanie znaczącego zapotrzebowania na przewozy publicznym transportem zbiorowym. Spadek liczby mieszkańców Olsztyna nie musi przekładać się bezpośrednio na proporcjonalne zmniejszenie liczby podróży. Wpływ na potrzeby przewozowe będą miały m.in. codzienne dojazdy do pracy i nauki, rozwój funkcji usługowych miasta oraz wzrost powiązań transportowych z gminami ościennymi. Istotne znaczenie będzie miał również proces suburbanizacji, w wyniku którego część mieszkańców przenosi się poza granice Olsztyna, zachowując jednocześnie związki z miastem jako miejscem pracy, nauki i korzystania z usług.

Zmiany w strukturze wieku mieszkańców będą wpływały nie tylko na wielkość, ale również na charakter potrzeb przewozowych. Wraz ze starzeniem się społeczeństwa wzrastać będzie znaczenie dostępności transportu zbiorowego dla osób starszych i o ograniczonej mobilności. Oznacza to potrzebę dalszego dostosowywania taboru i infrastruktury przystankowej, a także zapewnienia czytelnej informacji pasażerskiej i możliwie prostych połączeń.

Na wielkość i rozkład przestrzenny przyszłych potrzeb przewozowych wpływać będą również zmiany w zagospodarowaniu Olsztyna i jego otoczenia. Rozwój nowych terenów mieszkaniowych i gospodarczych będzie powodował powstawanie nowych źródeł i celów podróży. Oferta transportu zbiorowego powinna być zatem dostosowywana do zmian w rozmieszczeniu mieszkańców, miejsc pracy, usług i pozostałych generatorów ruchu.

Preferencje odnośnie wyboru środka transportu zależą od wielu aspektów. Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Wysoka jakość usług, która odpowiada wymaganiom i preferencjom użytkowników jest podstawowym warunkiem skutecznego oddziaływania w kierunku przejęcia obsługi potrzeb mobilności przez różne formy transportu zbiorowego.

Prognozę popytu zbudowano w oparciu o historyczne dane o popycie efektywnym oraz wieloczynnikowy model uwzględniający przebieg zmian czynników występujących w ciągu ostatnich lat a mających potencjalny wpływ na wielkość popytu w komunikacji miejskiej. Wybrano następujące czynniki:

- liczba mieszkańców;
- prognoza liczby mieszkańców;
- liczba przejazdów komunikacją miejską oraz
- liczba zarejestrowanych samochodów osobowych.

Na wielkości prognozy popytu znaczący wpływ mają również m.in.

- zmiany w ofercie przewozowej;
- organizacja komunikacji miejskiej;
- jakość i standard oferowanych warunków przewozowych;

W prognozie nie zakładano istotnych zmian w funkcjonowaniu największych, istniejących obecnie generatorów ruchu.

W obu modelach wpływ na wyniki ma prognozowany przez Główny Urząd Statystyczny trend spadku liczby ludności w Olsztynie o około 10,7% do 2042 r. Prognozy demograficzne zakładają, że w ciągu każdego roku dynamika spadku będzie utrzymywała się na poziomie około 0,8%, licząc w skali rok do roku.

Poniżej przedstawiono dwa, znacznie różniące się od siebie, warianty prognozy popytu potencjalnego do roku 2042. Zaproponowano 2 warianty prognozy, gdyż są dwie odrębne możliwości rozwinięcia się obecnej sytuacji rynku publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem transportowym:

Wariant I - pesymistyczny - prognoza została zbudowana na podstawie założenia, że spadek liczby mieszkańców Olsztyna będzie zgodny z prognozami demograficznymi, co odpowiada średniemu ubytkowi około 1000 osób rocznie. Największy wpływ na malejącą wielkość popytu będą miały zmieniające się preferencje komunikacyjne mieszkańców obszaru objętego Planem



transportowym związane ze wzrostem wskaźnika motoryzacji. Dodatkowo założono brak znaczących inwestycji w publiczny transport zbiorowy, podnoszących jego atrakcyjność i mających wpływ na ograniczenie powyższego trendu.

Istotne z punktu widzenia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego są również sytuacje nadzwyczajne, które bezpośrednio wpływają na liczbę osób poruszających się komunikacją zbiorową.

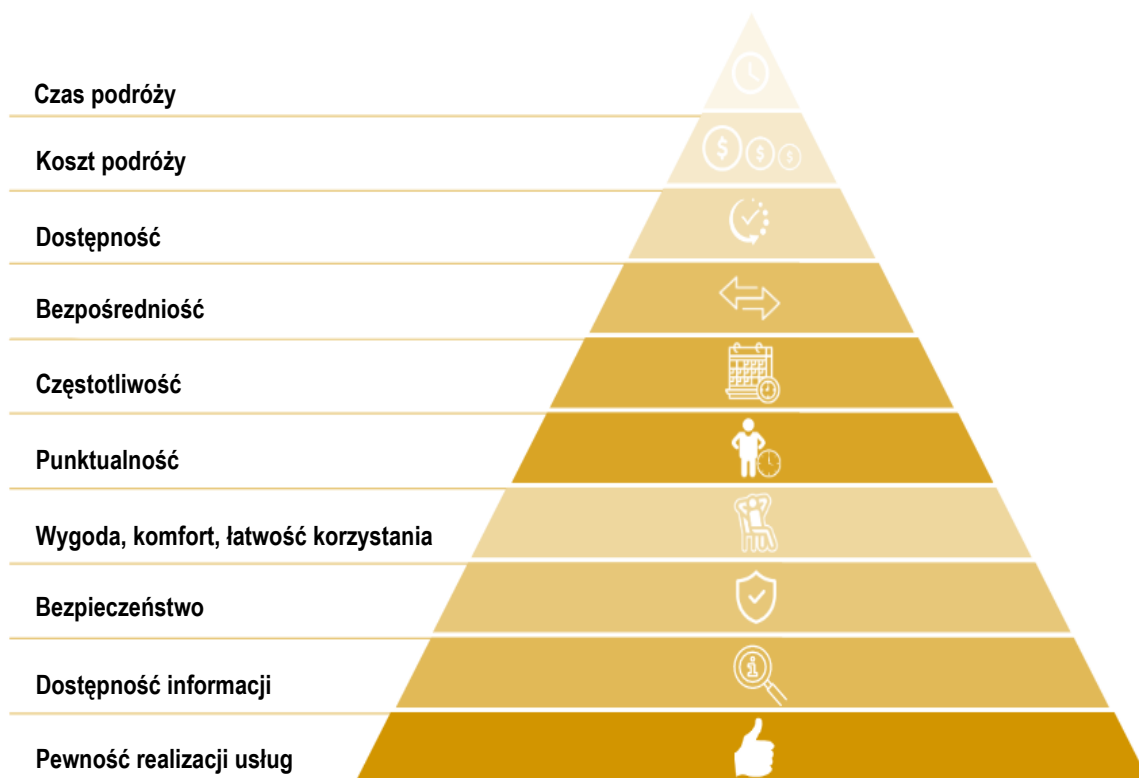
Wariant I zakłada tempo rocznego spadku liczby pasażerów na poziomie prognozowanego według Głównego Urzędu Statystycznego spadku liczby mieszkańców Olsztyna.

Wariant II - optymistyczny - prognoza została zbudowana na podstawie założenia, że trend spadku liczby mieszkańców Miasta będzie postępował zgodnie z prognozami Głównego Urzędu Statystycznego, ale prowadzone będą inwestycje podnoszące jakość publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z zapisami niniejszego Planu transportowego. Wariant ten uwzględnia również przyrost średniej rocznej liczby pasażerów miejskiej komunikacji publicznej na

wozokilometr, który jest bardziej miarodajny, uznając rok 2022 r. jako rok bez obostrzeń komunikacyjnych. Tempo przyrostu liczby pasażerów na wozokilometr porównując rok 2022 i 2025, według prowadzonych badań nappełnień, wyniósł 4,6%. Biorąc zatem wszystkie czynniki w tym rozwój i inwestycje w komunikację miejską wariant II zakłada tempo rocznego wzrostu liczby pasażerów do 2042 roku na poziomie około 3%.

Zakłada się, że popyt rzeczywisty będzie kształtował się pomiędzy wartościami brzegowymi obu wariantów, z uwzględnieniem obserwowanych trendów krajowych, wskazujących na wzrost popytu na poziomie około 1-2% rocznie. Intencją stworzenia obu wariantów było określenie funkcji popytu przybierających wartości maksymalne - wariant II i minimalne - wariant I, poza które nie powinna wykroczyć funkcja popytu rzeczywistego.

Ostateczna wielkość popytu będzie zatem zależała nie tylko od zmian demograficznych, ale również od atrakcyjności oferty przewozowej i zdolności transportu zbiorowego do konkurencji z transportem indywidualnym.



Rysunek 14 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Źródło: opracowanie własne na podstawie A. Mężyk, S. Zamkowska, Problemy transportowe miast. Stan i kierunki rozwiązań.

- **czas podróży** – nadanie priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej,
- **koszt podróży** – zwiększenie cenowej atrakcyjności biletu okresowego oraz poszerzenie oferty o bilety czasowe,
- **dostępność** – minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku komunikacji zbiorowej, tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków, likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków,
- **bezpośredniość** – dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach,
- **częstotliwość** – dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb,
- **punktualność** – dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu i ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.

Udział odjazdów opóźnionych powyżej 3 min: do 15% dla autobusów ze względu na specyfikę olsztyńskich warunków ruchu drogowego oraz do 5% dla tramwajów. Udział kursów przyspieszonych powyżej 1 min: mniej niż 1%.

- **wygoda, komfort, łatwość korzystania** – budowa nowych wiat przystankowych, dbałość o komfort termiczny użytkowników transportu publicznego, dostęp dla osób z niepełnosprawnościami do przystanków, zmniejszenie uporczywości hałasu w podróżowaniu autobusami poprzez wykorzystanie taboru z napędem elektrycznym, zmniejszenie zatłoczenia w autobusach, zwiększenie kultury osobistej i jazdy kierowców.
- **bezpieczeństwo** – monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu,
- **dostępność informacji** – rozwój udostępniania otwartych danych, montaż tablic informacji pasażerskiej,



- **pewność realizacji usług** – zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze przez co i zredukowanie udziału niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych.

Kierunki rozwoju mobilności powinny zmierzać do zwiększania udziału transportu zbiorowego oraz podróży pieszych i rowerowych, przy jednoczesnym ograniczaniu uzależnienia od samochodu osobowego. Istotne będzie rozwijanie integracji różnych środków transportu, w szczególności komunikacji autobusowej i tramwajowej z koleją, a także rozwój węzłów przesiadkowych oraz parkingów P&R i B&R. Ważnym elementem będzie również integracja taryfowa i informacyjna, ułatwiająca realizację całej podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu.



11. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

11.1. Możliwe formy i źródła finansowania usług przewozowych

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z art. 1 ust. 2, określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań Organizatora transportu, realizowanego w ramach Planu transportowego (zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 tej ustawy).

Formami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą

być w szczególności:

1. Opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2. Rekompensaty z tytułu:

- utraconych przez Operatora przychodów w związku z stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
- utraconych przez Operatora przychodów w związku z stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze

właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,

- poniesionych przez Operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

3. Środki transportu udostępniane Operatorowi przez Organizatora na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wszystkie ww. formy finansowania transportu mogą się ze sobą łączyć.

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami Ustawy - Prawo przewozowe,
- środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego,
- udostępnianie Operatorowi przez Organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- środki Unii Europejskiej,
- środki z innych źródeł.



11.2. Sposób finansowania systemu publicznego transportu zbiorowego w Mieście Olsztyn

Zgodnie z Ustawą o samorządzie gminnym finansowanie transportu zbiorowego na terenie Miasta Olsztyna należy do zadań własnych Gminy. Źródłem finansowania wydatków związanych z funkcjonowaniem komunikacji miejskiej są środki budżetowe Miasta Olsztyna, które są po części finansowane m.in. z wpływów ze sprzedaży biletów.

Usługi przewozowe w ramach komunikacji miejskiej realizowane są przez operatorów, z którymi Organizator zawarł stosowne umowy. Głównym operatorem autobusowym oraz jedynym operatorem komunikacji tramwajowej jest MPK Olsztyn, pełniące funkcję operatora wewnętrznego. Ponadto część przewozów autobusowych realizowana jest przez operatora zewnętrznego – Konsorcjum Irex-Olsztyn Sp. z o.o. oraz IREX-TRANS Sp. z o.o., wyłonione w trybie przetargowym.

Koszty działalności MPK Olsztyn, w odniesieniu do realizacji usług przewozowych, składają się z kosztów stałych, niezależnych od wielkości pracy przewozowej, oraz kosztów zmiennych zależnych od wykonanej pracy przewozowej.

Do kosztów stałych zaliczane jest utrzymanie zaplecza technicznego, amortyzacja, koszty obsługi systemów taryfowych i informacyjnych, koszty mediów, ubezpieczeń, podatków, koszty finansowe oraz koszty zarządu i nadzoru (w tym koszty osobowe związane z zatrudnieniem poza grupą osób kierujących pojazdami).

Koszty zmienne są funkcją realizowanej pracy przewozowej:

- mierzonej liczbą wykonanych wozokilometrów - są to głównie koszty paliwa, płynów eksploatacyjnych oraz innych materiałów eksploatacyjnych (np.: opon), a także koszty napraw bieżących i części zamiennych;
- oraz mierzonej liczbą wozogodzin przepracowanych przez kierowców autobusów (w liczbie tej zawiera się czas przygotowania

pojazdów do pracy, czas dojazdów na linię oraz zjazdów z linii, a także czas przerw pomiędzy pierwszą częścią pracy a drugą częścią pracy, za który kierowcom, którzy w ciągu jednego dnia przychodzą dwukrotnie do pracy, wypłaca się wynagrodzenie) - są to wynagrodzenia wraz z narzutami pracowników obsługujących pojazdy komunikacji miejskiej.

W przypadku MPK Olsztyn, jako operatora wewnętrznego, rekompensata przysługuje Operatorowi wówczas, gdy podstawą poniesionej przez niego straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody (w związku ze stosowaniem uprawnień do przejazdów ulgowych) i poniesione koszty (w związku ze świadczeniem usług przewozowych).

Organizator przekazuje MPK Olsztyn rekompensatę, jeżeli Operator poniósł stratę i złożył wniosek o jej wypłatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W przypadku operatora zewnętrznego zasady finansowania i rozliczania realizowanych usług przewozowych określa umowa zawarta z Organizatorem w wyniku przeprowadzonego postępowania przetargowego. W latach 2021–2025 obserwowany był systematyczny wzrost kosztów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Olsztynie. Koszty te wzrosły z 90,2 mln zł w 2021 r. do 129,8 mln zł w 2025 r., tj. o około 39,6 mln zł (43,9%). Największy wzrost w ujęciu rok do roku odnotowano w 2024 r., kiedy koszty funkcjonowania systemu zwiększyły się o około 17,1 mln zł względem roku poprzedniego. Wzrost ten był związany m.in. z uruchomieniem nowych linii tramwajowych oraz zmianami w układzie komunikacyjnym miasta, wpływającymi na zakres realizowanej pracy przewozowej i koszty funkcjonowania systemu. W 2025 r. dynamika wzrostu kosztów była już wyraźnie niższa – koszty zwiększyły się o około 3,7 mln zł, tj. o 3,0% w stosunku do 2024 r.



Istotnym źródłem finansowania funkcjonowania komunikacji miejskiej pozostają środki jednostek samorządu terytorialnego. W analizowanym okresie wartość środków przeznaczanych przez JST na pokrycie różnicy pomiędzy kosztami funkcjonowania komunikacji zbiorowej a wpływami z biletów i opłat dodatkowych wzrosła z 65,3 mln zł w 2021 r. do 92,8 mln zł w 2025 r., a więc o około 27,5 mln zł (42,2%). Udział JST w finansowaniu systemu podlegał w poszczególnych latach wahaniom. Najniższą wartość osiągnął w 2022 r. – 65,27%, natomiast w kolejnych latach ponownie wzrastał, osiągając 71,45% w 2025 r. Oznacza to, że w ostatnich dwóch latach analizowanego okresu ponad 70% kosztów funkcjonowania komunikacji zbiorowej było pokrywanych ze środków JST.

Jednocześnie w latach 2021–2024 następował wzrost przychodów ze sprzedaży biletów – z około 24,5 mln zł w 2021 r. do 36,7 mln zł w 2024 r. W 2025 r. wpływ z biletów wyniosł około 35,9 mln zł i były o około 0,8 mln

zł (2,3%) niższe niż w roku poprzednim. W całym okresie 2021–2025 przychody ze sprzedaży biletów wzrosły jednak o około 11,3 mln zł, tj. o 46,2%.

Zestawienie zmian kosztów funkcjonowania systemu oraz źródeł jego finansowania wskazuje, że wzrost przychodów ze sprzedaży biletów nie eliminuje konieczności znacznego zaangażowania środków publicznych w finansowanie transportu zbiorowego. Szczególnie widoczne jest to w latach 2024–2025, w których udział JST w finansowaniu komunikacji zbiorowej przekraczał 70%. Utrzymanie stabilnego systemu finansowania publicznego transportu zbiorowego wymaga zatem zabezpieczania w budżetach organizatora i współfinansujących jednostek samorządu terytorialnego środków adekwatnych do poziomu kosztów realizacji usług przewozowych, przy jednoczesnym uwzględnianiu wpływów uzyskiwanych ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych.

Tabela 23 Koszty funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w latach 2021-2025

Rok	2021	2022	2023	2024	2025
Koszt [zł]	90 189 685,78	95 423 248,44	109 022 443,03	126 105 576,62	129 833 834,58

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Urząd Miasta Olsztyna

Tabela 24 Udział JST w finansowaniu komunikacji zbiorowej w latach 2021-2025 (liczone wg wzoru: koszty funkcjonowania – wpływy z biletów i opłat dodatkowych)

Rok	2021	2022	2023	2024	2025
Wydatki [zł]	65 252 457,73	62 284 884,83	73 646 781,37	88 554 165,44	92 765 294,81
%	72,35	65,27	67,55	70,22	71,45

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Urząd Miasta Olsztyna

Tabela 25 Przychody z biletów i opłat dodatkowych w latach 2021-2025

Rok	2021	2022	2023	2024	2025
Bilety	24 524 928	32 548 971	34 444 364	36 682 329	35 853 387
Opłaty dodatkowe	412 300,05	589 392,61	931 297,66	869 082,18	1 215 152,77

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Urząd Miasta Olsztyna



Podsumowując powyższe zapisy, ustala się następujące zasady finansowania usług przewozowych na obszarze objętym niniejszym Planem transportowym.

Zakłada się dalsze wykonywanie zasadniczej części usług przewozowych w ramach komunikacji miejskiej przez operatora wewnętrznego – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. w Olsztynie. Po wygaśnięciu obowiązującej umowy zawartej na okres od 1 stycznia 2013 r. do 30 września 2027 r. nie planuje się zmiany trybu wyboru operatora i zakłada się dalsze powierzanie świadczenia usług przewozowych operatorowi wewnętrznemu. Jednocześnie dopuszcza się możliwość uzupełniającego powierzania części przewozów autobusowych operatorom zewnętrznym, wyłanianym w trybach przewidzianych obowiązującymi przepisami, stosownie do potrzeb organizacyjnych

i przewozowych systemu publicznego transportu zbiorowego.

Finansowanie usług przewozowych, w tym rekompensata należna operatorowi wewnętrznemu z tytułu realizacji powierzonych usług publicznego transportu zbiorowego, będzie zapewniane z uwzględnieniem środków zabezpieczonych w budżecie Miasta Olsztyna oraz środków pochodzących od innych jednostek samorządu terytorialnego, z którymi Miasto Olsztyn posiada lub będzie posiadało zawarte porozumienia w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. W przypadku powierzania części przewozów operatorom zewnętrznym ich finansowanie będzie odbywać się na zasadach określonych w zawartych umowach, zgodnie z trybem, w którym powierzono realizację tych usług.

11.3. Rentowność systemu transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Miasto Olsztyn

Organizacja miejskiego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej jest jednym z zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Transport ten realizuje potrzeby mieszkańców danego obszaru w zakresie przemieszczania się i tym samym pełni rolę społeczną. Z uwagi na swój charakter i cel, jaki spełnia publiczny transport zbiorowy, jest on z zasady działania nierentowny. Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych, jak i osiąganie zysku, nie jest priorytetem dla Organizatora. Pierwszorzędne znaczenie ma tutaj zapewnianie mieszkańcom usług transportu zbiorowego o odpowiednich, uprzednio określonych standardach. Linie komunikacyjne są zróżnicowane pod względem długości i częstotliwości kursowania. Miasto Olsztyn, zlecając realizację i obsługę linii, kieruje się bieżącymi potrzebami mieszkańców. Jednocześnie Miasto ciągle podnosi jakość świadczonych usług, między innymi przez wzrost wymagań odnośnie taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej przystosowanego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Wyższe wymagania jakościowe pociągają za sobą wzrost kosztów i obniżają wskaźnik rentowności linii. W ostatnich latach ceny paliw i energii oraz wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych systematycznie rosły, co bezpośrednio przekładało się na wzrost kosztów obsługi

komunikacyjnej Miasta. Miasto Olsztyn na mocy zawartej umowy do 30 września 2027 r. rekompensuje Operatorowi poniesione koszty w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Wpływy z tytułu sprzedaży biletów stanowią wyłączny dochód Miasta. Spółka, działając jako operator, odpowiada jedynie za proces dystrybucji, nie uzyskując z tego tytułu przychodu własnego. W konsekwencji przychody biletowe nie są elementem kalkulacyjnym rentowności Spółki i nie są uwzględniane w mechanizmie rekompensaty.

Rekompensata roczna obliczana jest na podstawie:

- a) faktycznie wykonanej w roku rozliczeniowym, pracy przewozowej wyrażonej wielkością wozokilometrów/pociagokilometrów w rozbiu na odpowiednie trakcje, wyliczone przez Operatora i zweryfikowane przez Organizatora,
- b) stawek wozokilometrów/pociagokilometrów zweryfikowanych lub ustalonych przez firmę audytorską dla poszczególnych trakcji we wniosku przekazanym dla Organizatora po zakończeniu roku, zgodnie z zawartą umową i potwierdzonych fakturą VAT.



12. Planowana oferta transportowa oraz pożądaný standard usług transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

12.1. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Olsztynie ukierunkowany zostanie na politykę zrównoważonej mobilności - politykę zachęcania kierowców pojazdów indywidualnych do przesiadania się do pojazdów komunikacji zbiorowej.

Miasto Olsztyn jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się potrzeb transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi generatorami ruchu.

Czynnikami wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmiany społeczno-gospodarcze,
- rozwój przestrzenny Miasta Olsztyna.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców Olsztyna ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

W poprzednim Planie transportowym określono docelowy poziom realizacji usług w odniesieniu do podstawowych postulatów przewozowych, obejmujących m.in. bezpośredniość, częstotliwość, dostępność, informację pasażerską, koszt, niezawodność, prędkość,

punktualność, rytmiczność i wygodę. Część przyjętych wówczas założeń została w kolejnych latach zrealizowana i obecnie stanowi standard funkcjonowania olsztyńskiego transportu publicznego. Inne zachowują charakter kierunkowy i wymagają dalszej realizacji, przy czym sposób ich wdrażania powinien uwzględniać obecne uwarunkowania funkcjonowania systemu autobusowo-tramwajowego.

Do standardów osiągniętych od czasu opracowania poprzedniego Planu należy przede wszystkim zaliczyć wprowadzenie i rozwój komunikacji tramwajowej oraz związane z tym przekształcenie układu komunikacyjnego, osiągnięcie pełnej dostępności taboru w zakresie niskiej podłogi, rozwój systemów wizualnej i głosowej informacji pasażerskiej w pojazdach, wykorzystanie lokalizacji pojazdów w czasie rzeczywistym oraz rozwój dynamicznej informacji pasażerskiej. Standardem stało się również wyposażanie pojazdów w rozwiązania zwiększające komfort, bezpieczeństwo i dostępność podróży, w tym klimatyzację i monitoring. Rozwój systemu ITS umożliwił natomiast szersze wykorzystanie danych o ruchu pojazdów oraz stosowanie rozwiązań wspierających priorytet transportu publicznego.

Część kierunków określonych w poprzednim Planie pozostaje aktualna i wymaga kontynuacji dotychczasowych działań. Dotyczy to przede wszystkim poprawy częstotliwości, rytmiczności i punktualności kursowania, dalszego zwiększania priorytetu transportu publicznego w ruchu ulicznym, poprawy dostępności przystanków, zwiększania liczby przystanków



wyposażonych w wiaty oraz dalszego dostosowywania infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Kontynuacji wymaga również rozwój informacji pasażerskiej, integracji pomiędzy komunikacją autobusową i tramwajową oraz powiązań transportu miejskiego z koleją i transportem regionalnym.

Niektóre założenia poprzedniego Planu wymagają obecnie innego podejścia. Dotyczy to w szczególności kształtowania bezpośrednio połączeń. Rozwój sieci tramwajowej i wzrost znaczenia integracji różnych środków transportu powodują, że zapewnienie bezpośredniego połączenia nie powinno być traktowane jako cel sam w sobie. Przy kształtowaniu sieci należy uwzględniać również możliwość realizacji podróży z dogodną przesiadką, jeżeli pozwala ona zapewnić wysoką częstotliwość, krótszy czas przejazdu i lepsze wykorzystanie głównych korytarzy transportu publicznego. Zmianie ulega również sposób oceny standardu taboru, ponieważ zamiast określania docelowego przeciętnego wieku pojazdów większe znaczenie ma utrzymanie wymaganych parametrów technicznych, dostępności, niezawodności, komfortu i emisyjności oraz prowadzenie systematycznej odnowy floty.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu publicznego w Mieście jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Struktura podaży komunikacji miejskiej będzie jednocześnie kształtowana w zależności od popytu na usługi publicznej komunikacji miejskiej, jak i stanowić będzie narzędzie kształtujące ten popyt, np. zachęcając do skorzystania z komunikacji miejskiej, dzięki większej dostępności publicznego transportu zbiorowego. W związku z powyższym w tym celu sieć publicznego transportu zbiorowego będzie rozbudowywana i modyfikowana stosownie do zmian po stronie popytowej, ale także w celu zwiększenia udziału transportu publicznego w podziale zadań przewozowych, w szczególności poprzez:

- dostosowywanie oferty do zapotrzebowania oraz stosowanie równych taktów połączeń,
- rozwój połączeń komunikacyjnych z otoczeniem funkcjonalnym oraz w regionie,
- modernizacja infrastruktury transportowej,

- zakup zeroemisyjnego taboru,
- integrowanie systemu komunikacji zbiorowej,
- stworzenie optymalnej siatki połączeń względem wypadkowej potrzeb mieszkańców i możliwości finansowych Miasta,
- projektowanie na nowych terenach przekrojów ulic zapewniających możliwość rozwoju komunikacji autobusowej,
- wyposażenie infrastruktury przystankowej wraz z dostosowaniem do potrzeb osób z niepełnosprawnościami,
- stosowanie zasad organizacji ruchu i priorytetów dla komunikacji autobusowej, wdrażanie nowoczesnych technologii zarządzania ruchem.

Planowana sieć komunikacyjna publicznego transportu zbiorowego uwzględnia gminy: Dywity, Barczewo, Purda oraz Jonkowo, z którymi zostały zawarte porozumienia międzygminne umożliwiające obsługę komunikacyjną autobusami komunikacji miejskiej. Niewykluczone jest również zawarcie nowych porozumień międzygminnych.

Należy również dążyć do integracji transportu zbiorowego zarówno na poziomie sąsiadujących gmin jak i na poziomie województwa warmińsko-mazurskiego w obszarach planistycznych, infrastruktury oraz połączeń komunikacyjnych.

Z uwagi na fakt, że w transporcie zbiorowym nie zawsze możliwa jest realizacja podróży jednym środkiem transportu uwzględniana będzie również integracja różnych środków komunikacji, a w szczególności kombinacja podróży autobusami, tramwajami i koleją. Osiągnięcie intermodalności będzie możliwe dzięki:

- odpowiedniej organizacji łańcucha podróży,
- likwidacji barier pomiędzy systemami transportowymi (w tym również barier architektonicznych),
- koordynacji i dostępności do informacji o przewozach pasażerskich,
- harmonizacji rozkładów jazdy różnych środków transportu.

W związku z działalnością Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna docelowo w obszarze funkcjonalnym planuje się m.in. rozwój zintegrowanego



i zrównoważonego systemu transportowego, zapewniającego lepszą dostępność komunikacyjną poszczególnych gmin oraz ich sprawne powiązanie z Olsztynem. Działania obejmować mają rozwój publicznego transportu zbiorowego i kolei aglomeracyjnej, budowę i modernizację węzłów przesiadkowych oraz parkingów P&R, B&R i K&R, a także rozbudowę infrastruktury pieszej i rowerowej. Planowane jest również wdrażanie inteligentnych systemów transportowych i integracji taryfowo-biletowej, rozwój elektromobilności oraz sukcesywna modernizacja infrastruktury przystankowej i taboru komunikacji publicznej.

Rozwój infrastruktury drogowej pod kątem potrzeb transportu zbiorowego opiera się głównie na realizacji nowych i/lub modernizacji istniejących dróg, którymi prowadzone są linie autobusowe o zasięgu miejskim. Rezultatem zastosowania odpowiednich rozwiązań projektowych i technologii zarządzania i sterowania ruchem są:

- wzrost prędkości komunikacyjnej,
- poprawa dostępności sieci transportowej dla mieszkańców,
- poprawa płynności i dostępności usług,
- nadanie priorytetów pojazdom transportu zbiorowego.

W miarę możliwości finansowych i technicznych Miasta Olsztyna planuje się, iż układ sieci komunikacyjnej będzie się również zmieniać w wyniku dostosowywania jej do zapotrzebowania pasażerów na usługi z zakresu

przewozów o charakterze użyteczności publicznej, m.in. poprzez objęcie dostępem do komunikacji miejskiej nowopowstałych generatorów ruchu, szczególnie osiedli mieszkaniowych, wielkopowierzchniowych obiektów handlowo-usługowych, dużych zakładów pracy oraz terenów dotychczas nieobsługiwanych. Tempo i zakres tych zmian będą uzależnione od możliwości finansowych Miasta oraz oddawanych inwestycji drogowych do użytku.

W celu dalszej poprawy funkcjonowania sieci komunikacyjnej oraz zwiększenia efektywności organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym planowana jest dalsza rozbudowa i rozwój systemu ITS. Zakres przewidywanych działań obejmuje m.in. wdrożenie modułu monitorowania temperatury w pojazdach, wyposażenie wybranych pojazdów w bramki zliczające pasażerów, rozwój infrastruktury teleinformatycznej wspierającej funkcjonowanie komunikacji miejskiej, a także rozbudowę systemu monitoringu przystankowego i dalsze wyposażanie przystanków w elektroniczne tablice informacji pasażerskiej (TIP). Rozwiązania te umożliwią pozyskiwanie bardziej szczegółowych danych dotyczących funkcjonowania sieci i potoków pasażerskich, co pozwoli na lepsze dostosowanie i optymalizację oferty przewozowej. Jednocześnie przyczynią się do poprawy jakości informacji pasażerskiej, bezpieczeństwa oraz sprawności zarządzania transportem publicznym, a w szerszej perspektywie do ograniczenia kongestii, hałasu i emisji zanieczyszczeń związanych z transportem.



12.2. Punktualność kursowania

Punktualność jest istotnym czynnikiem wpływającym na ocenę jakości transportu oraz wybór komunikacji zbiorowej jako środka transportu. Ważność punktualności wynika z konieczności dotarcia wielu osób do pracy lub szkoły o określonych godzinach, a opóźnienie może uniemożliwić skorzystanie z połączenia i osiągnięcie celu podróży. Punktualność staje się zatem kluczowym elementem oceny jakości transportu publicznego.

Zakłada się, że udział odjazdów opóźnionych o ponad 3 minuty nie powinien przekraczać 15% w przypadku autobusów, ze względu na specyfikę olsztyńskich warunków ruchu drogowego, oraz 5% w przypadku tramwajów. Natomiast udział odjazdów realizowanych z przyspieszeniem przekraczającym 1 minutę powinien wynosić mniej niż 1%.

12.3. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako maksymalne napelnienie pojazdu

Wskaźniki komfortu podróży pasażerów komunikacją zbiorową, obejmują stopień napelnienia pojazdu, który nie powinien przekraczać 100% miejsc siedzących i 50% miejsc stojących. Po cyklicznym osiąganiu tych limitów w danym środku transportu zbiorowego, konieczne jest

użycie bardziej pojemnego pojazdu lub zwiększenie częstotliwości kursowania na danej trasie. Istotna jest w tym przypadku również perspektywa operatora, gdzie ze względów ekonomicznych kładziony jest nacisk na maksymalizację napelnienia pojazdów.

12.4. Gwarantowany komfort podróży rozumiany jako wymagane wyposażenie pojazdów

Standard wyposażenia pojazdów komunikacji miejskiej powinien być utrzymywany i rozwijany wraz z sukcesywną odnową taboru. Rozwiązania stosowane obecnie, w szczególności w zakresie dostępności pojazdów oraz informacji pasażerskiej, należy traktować jako standard wymagany również przy kolejnych zakupach taboru. W przypadku elementów, w które nie są wyposażone wszystkie eksploatowane pojazdy, należy dążyć do stopniowego zwiększania ich udziału wraz z wymianą taboru.

Szczególne znaczenie przy zakupie taboru będą miały parametry w zakresie:

- poziomu podłogi - należy utrzymać standard pojazdów ze 100% niską podłogą, bez progów poprzecznych wewnątrz, oraz wyposażenie autobusów w tzw. „przyklęk”;
- zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózków inwalidzkich;
- instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów;
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia;
- dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących;
- systemu monitoringu przestrzeni pasażerskiej i stanowiska kierowcy, zapewniającego nagrywanie zdarzeń w sposób ciągły i późniejsze ich odtwarzanie;
- wyposażenia pojazdów w system lokalizacji w czasie rzeczywistym;
- wyposażenia pojazdów w klimatyzację całopojazdową, niezależną dla przestrzeni pasażerskiej;



- wyposażenia pojazdów w system informacji pasażerskiej, który oferuje możliwość

zapowiedzi przystanków, numeru linii oraz kierunku za pomocą fonii.

12.5. Uwzględnienie w standardzie usług dostępu do infrastruktury przystankowej

W nowych i rozwijających się obszarach miasta planowane jest projektowanie odpowiednich korytarzy głównych i podstawowych komunikacji publicznej wraz z optymalnie rozmieszczonymi przystankami. Przystanki powinny zapewniać mieszkańcom wygodny dostęp do transportu zbiorowego, a pętle autobusowe umożliwiać bezpieczne manewrowanie oraz postój pojazdów. Równolegle zaleca się rozwój tras rowerowych wspierających zrównoważoną mobilność.

Przy projektowaniu i modernizacji infrastruktury przystankowej i transportowej należy uwzględniać **potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej mobilności**. Stosowane rozwiązania powinny zapewniać ograniczanie i sukcesywną likwidację barier architektonicznych i komunikacyjnych utrudniających korzystanie z transportu publicznego.

Szczególną uwagę należy zwrócić na potrzeby osób niewidomych i niedowidzących poprzez stosowanie spójnego systemu oznaczeń fakturowych prowadzących i ostrzegawczych, umożliwiających bezpieczne dojście do miejsca oczekiwania oraz wejście do pojazdu.

Dostępność infrastruktury przystankowej definiowana jest jako czas dojścia do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Na obszarze miejskim zurbanizowanym uznaje się za komfortową strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego odległość 300–600 m. Natomiast na terenach niezurbanizowanych za strefę oddziaływania przystanku komunikacyjnego uznaje się odległość 1 000 m. Jednakże czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy od wielu czynników, m.in. od struktury urbanistycznej otoczenia przystanku komunikacyjnego oraz strat czasowych związanych np. z pokonywaniem przez pieszych obiektów/miejsc kolizyjnych (miejsc kolizji potoków ruchu pieszego, miejsca kolizji potoku ruchu samochodowego i pieszego).

W celu poprawy stopnia dostępności do publicznego transportu zbiorowego zakłada się dążenie do:

- **likwidacji wszelkich barier architektonicznych na drodze dojścia do przystanku komunikacyjnego;**
- **wytaczania ciągów pieszych w sposób umożliwiający dotarcie do przystanku możliwie najkrótszą drogą, także z uwzględnieniem potrzeb osób poruszających się na wózkach inwalidzkich oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej;**
- **rozwijania systemu transportu zbiorowego z uwzględnieniem sposobu zagospodarowania Miasta;**
- **wykonywania analiz geoprzestrzennych w celu wskazywania predysponowanych terenów do zagospodarowania pod kątem dostępności komunikacyjnej;**
- **zwiększania liczby parkingów typu P&R;**
- **rozwój parkingów dla rowerów w rejonie przystanków i węzłów przesiadkowych, w tym systemu B&R;**
- **budowy nowych torowisk tramwajowych w celu zagęszczenia istniejącej sieci tramwajowej;**
- **budowy nowych przystanków autobusowych w miejscach uzasadnionych potrzebami przewozowymi i rozwojem przestrzennym miasta.**

Przystanki komunikacji zbiorowej są istotnymi punktami w codziennej podróży. Poprawa ich dostępności,



standardu i wyposażenia wpływa na komfort korzystania z transportu publicznego oraz bezpieczeństwo i sprawność wymiany pasażerów. Odpowiednie usytuowanie przystanków oraz ich wyposażenie powinny również zapewniać możliwie dobre warunki oczekiwania na pojazd.

Opisane poniżej rozwiązania obejmują zarówno standardy i elementy infrastruktury już stosowane w Olsztynie, które powinny być utrzymywane przy nowych inwestycjach i modernizacjach, jak również rozwiązania, których stosowanie powinno być rozszerzane w zależności od warunków przestrzennych, technicznych i potrzeb pasażerów. Przy projektowaniu nowych oraz przebudowie istniejących przystanków należy zachowywać rozwiązania zapewniające dostępność dla osób o ograniczonej mobilności, bezpieczne dojście i wymianę pasażerów oraz czytelną informację pasażerską. Istniejącą infrastrukturę niespełniającą tych standardów należy sukcesywnie dostosowywać w ramach prowadzonych modernizacji.

Rozwiązania takie jak przystanki wiedeńskie, przystanki wyspowe oraz integracja przystanków autobusowych i tramwajowych są już stosowane w Olsztynie. Należy kontynuować ich stosowanie w lokalizacjach, w których jest to uzasadnione warunkami ruchowymi, przestrzennymi i funkcjonalnymi. Inne rozwiązania wskazane w niniejszym rozdziale należy traktować jako katalog możliwych do zastosowania form kształtowania infrastruktury, dobieranych odpowiednio do uwarunkowań konkretnej lokalizacji.

Przy projektowaniu nowych lub przebudowie już istniejących przystanków uwzględniane będą następujące aspekty i rozwiązania techniczne:



Dojście do przystanku (priorytet dla pieszych) – przede wszystkim szczególną uwagę należy zwrócić na przebieg ciągu pieszego, który nie

powinien zawierać stopni ani uskoków, lecz łagodne spadki/wzniesienia i pochylnie. Dodatkowo w miejscu zatrzymania drugich drzwi pojazdu nie powinny znajdować się żadne bariery architektoniczne, które uniemożliwiłyby wysiadanie/wsiadanie i manewrowanie wózkiem inwalidzkim lub wózkiem dziecięcym. Krawężdź

peronu powinna być kształtowana w sposób umożliwiający pojazdom komunikacji miejskiej podjazd możliwie blisko krawędzi przystankowej oraz ograniczenie różnicy wysokości i odległości pomiędzy peronem a podłogą pojazdu. Szczegółowe parametry krawędzi peronowej należy przyjmować zgodnie z obowiązującymi miejskimi standardami projektowania infrastruktury przystankowej. W pasie o szerokości co najmniej 1,5 m od krawędzi peronu nie należy lokalizować elementów ograniczających swobodne dojście do drzwi pojazdu, w szczególności latarni, skrzynek infrastruktury technicznej, koszy oraz innych przeszkód. W rejonie drzwi pojazdu przystosowanych do obsługi osób poruszających się na wózkach należy zapewnić wolną od przeszkód przestrzeń umożliwiającą oczekiwanie, wsiadanie, wysiadanie oraz manewrowanie wózkiem. Nadto wzdłuż krawędzi peronu, która powinna zostać zaokrąglona, powinna zostać zamontowana powierzchnia antypoślizgowa, faktura ostrzegawcza oraz pole oczekiwania o odpowiednich parametrach.



Wyposażenie przystanku – należy dążyć do sukcesywnego zwiększania liczby przystanków wyposażonych w wiaty, w szczególności w miejscach

o większej wymianie pasażerów i tam, gdzie pozwalają na to warunki przestrzenne. Lokalizacja wiaty nie może ograniczać widoczności uczestnikom ruchu. Wiaty powinny być wyposażone w miejsca do siedzenia oraz przestrzeń umożliwiającą oczekiwanie osobom poruszającym się na wózkach. Tablice z rozkładami jazdy powinny zostać zlokalizowane w miejscach dostępnych zarówno dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich i dzieci jak i dla dorosłych osób stojących. Tablice z rozkładami jazdy powinny być w sposób odpowiedni doświetlone, a w ich pobliżu nie powinny znajdować się żadne bariery architektoniczne. W pobliżu pola oczekiwania powinny znajdować się tablice dynamicznej informacji pasażerskiej (DIP), a ich lokalizacja powinna zostać dobrana w sposób, który umożliwi odczyt wyświetlanych informacji zarówno z poziomu wiaty przystankowej, jak i z przestrzeni oczekiwania.



Przystanki wiedeńskie –

rozwiązanie jest już stosowane w Olsztynie i powinno być nadal wykorzystywane w lokalizacjach, w których warunki przestrzenne nie pozwalają na budowę odpowiedniej szerokości peronu. Przystanek wiedeński polega na wyniesieniu jezdni w obrębie przystanku do poziomu ułatwiającego bezpieczną i wygodną wymianę pasażerów. Rozwiązanie ułatwia dojście i wsiadanie do tramwaju, a jednocześnie wpływa na uspokojenie ruchu w rejonie przystanku. Może być stosowane na przystankach tramwajowych oraz tramwajowo-autobusowych.



Przystanki z antyzatoką –

w sytuacji, kiedy szerokość ulicy jest zbyt mała, aby wybudować peron wyspowy o odpowiedniej szerokości należy dążyć do budowy przystanków z antyzatoką. Takie rozwiązanie powoduje przede wszystkim uspokojenie ruchu, czyli zwiększa bezpieczeństwo podróżnych, poprzez spowolnienie i zatrzymanie ruchu pojazdów podczas postoju pojazdu komunikacji zbiorowej na przystanku. Przystanki z antyzatoką zaleca się stosować w przypadku przystanków tramwajowych/autobusowych (po spełnieniu odpowiednich parametrów technicznych).



Przystanki wyspowe –

rozwiązanie to jest już stosowane na sieci tramwajowej Olsztyna i powinno być utrzymywane oraz stosowane przy nowych inwestycjach w lokalizacjach, w których wynika to z przebiegu torowiska i układu drogowego. Wysokość peronu powinna być dostosowana do pojazdów obsługujących dany przystanek, a dojścia do peronu powinny zapewniać bezpieczeństwo i dostępność dla wszystkich grup pasażerów.



Przystanki podwójne (priorytet dla integracji) –

należy utrzymywać i rozwijać rozwiązania umożliwiające

wspólną lub możliwie bliską obsługę pasażerów przez komunikację autobusową i tramwajową. W lokalizacjach o dużej wymianie pasażerów można stosować przystanki podwójne, jeżeli pozwalają na to warunki przestrzenne, ruchowe i techniczne.



Zintegrowane miejsca

przeładunkowe – istniejące węzły i miejsca przeładunkowe powinny być utrzymywane

i modernizowane, a przy planowaniu nowych należy zapewniać sprawne i bezpieczne przemieszczanie się wszystkich grup pasażerów. Odległość pomiędzy przystankami w obrębie węzła powinna umożliwiać wygodne przesiadki, natomiast szerokość ciągów pieszych powinna być dostosowana do przewidywanego natężenia ruchu. Jeżeli trasa tramwajowa przecina lub przebiega w pobliżu linii kolejowej posiadającej przystanek lub stację kolejową, należy dążyć do możliwie pełnej integracji obu środków transportu i skracania dróg przesiadek.



Pętle autobusowe i krańcówki

tramwajowe – należy utrzymywać i rozwijać ich funkcję integracyjną.

W miarę możliwości technicznych i przestrzennych krańcówki tramwajowe powinny stanowić miejsca integracji różnych środków transportu, np. tramwaju z autobusem. W przypadku takiej integracji należy dążyć do umożliwienia przesiadki „drzwi w drzwi” z autobusów dowożących pasażerów na tramwaj oraz tramwajów przywożących pasażerów przesiadających się na autobusy (w przypadku wielopoziomowego węzła przeładunkowego konieczne jest zastosowanie schodów i wind osobowych). Dodatkowo należy zapewnić pełną funkcjonalność pętli i krańcówek dla wszystkich użytkowników przestrzeni, tj. pasażerów, motorniczych i kierowców autobusów. Z tego też powodu należy dążyć do zapewniania miejsc odpoczynku (np. ławek) dla pasażerów wraz z punktami usługowymi i stojakami dla rowerów oraz punktów socjalnych dla kierowców autobusów i motorniczych.



Priorytet dla klimatu - przy projektowaniu nowych oraz modernizacji istniejących przystanków, pętli autobusowych i krańcówek tramwajowych należy uwzględniać możliwość stosowania rozwiązań błękitno-

zielonych, odpowiednio do warunków przestrzennych i technicznych danej lokalizacji. W pierwszej kolejności należy dążyć do zachowania istniejącej zieleni, a tam, gdzie jest to możliwe, uzupełniać ją nowymi nasadzeniami, zielonymi dachami wiat, zielenią zapewniającą zacienienie oraz elementami biorentencji.

12.6. Dostęp osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Organizator publicznego transportu zbiorowego zobowiązany jest do zapewnienia dostępu osobom z niepełnosprawnościami oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp.

W Olsztynie część standardów związanych z dostępnością transportu publicznego jest już stosowana, w szczególności w zakresie dostępności taboru oraz systemów informacji pasażerskiej. Standardy te powinny być utrzymywane, natomiast elementy infrastruktury i wyposażenia, które nie są jeszcze stosowane w całym systemie, powinny być sukcesywnie rozwijane i uzupełniane.

Przy planowaniu i modernizacji systemu transportu publicznego należy również uwzględniać potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami, m.in. poprzez konsultacje społeczne z mieszkańcami i organizacjami działającymi na rzecz osób z niepełnosprawnościami.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:



w zakresie wykorzystywanego taboru:

- zachowania 100% udziału autobusów niskopodłogowych/niskowejściowych będących na wyposażeniu MPK,

- utrzymania 100% udziału pojazdów niskopodłogowych/niskowejściowych w taborze pozostałych operatorów (poza MPK),
- zachowania 100% udziału tramwajów niskopodłogowych/niskowejściowych będących na wyposażeniu MPK,
- zachowania 100% udziału autobusów i tramwajów wyposażonych w foniczne zapowiadanie przystanków,
- zachowania 100% udziału autobusów i tramwajów wyposażonych w wizualne zapowiadanie przystanków.



w zakresie przystanków komunikacyjnych:

- sukcesywnego zwiększania liczby przystanków wyposażonych w wiaty i miejsca do siedzenia, w szczególności w lokalizacjach o większej liczbie pasażerów i tam, gdzie pozwalają na to warunki przestrzenne,
- zapewniania odpowiedniego oświetlenia przystanków,
- dalszego rozwoju systemu dynamicznej informacji pasażerskiej, przede wszystkim na przystankach o największej liczbie pasażerów oraz istotnym znaczeniu przesiadkowym,
- utrzymania czytelnej informacji o rozkładach jazdy komunikacji publicznej, dostępnej zarówno dla osób stojących, jak i poruszających się na wózkach;



- sukcesywnej likwidacji barier architektonicznych utrudniających wymianę pasażerów na przystanku oraz manewrowanie wózkiem,
- stosowania przy budowie i przebudowie przystanków faktur powierzchni peronu z elementami ostrzegającymi przed zbliżaniem się do jego krawędzi,
- stosowania pasów prowadzących oraz pól oczekiwania, jeżeli pozwalają na to warunki przestrzenne i techniczne.
- uwzględniania dostępności do źródeł i celów podróży przy lokalizacji nowych oraz przebudowie istniejących przystanków.



w zakresie informacji pasażerskiej:

- utrzymania czytelnej informacji pasażerskiej na przystankach i jej dalszego dostosowywania do potrzeb różnych grup pasażerów;
- zachowania czytelnego oznakowania na zewnątrz i wewnątrz pojazdów, w tym informacji prezentowanej na tablicach elektronicznych;
- zachowania głosowej i wizualnej informacji o kolejnych przystankach wewnątrz pojazdów.



w zakresie dojścia do przystanków komunikacyjnych:

- sukcesywnej likwidacji barier architektonicznych utrudniających przemieszczanie się,
- zapewniania odpowiedniego ukształtowania krawężników i przejść dla pieszych, umożliwiającego korzystanie z nich osobom o ograniczonej mobilności,
- ograniczania długości przejść przez szerokie, wielopasmowe jezdnie, m.in. poprzez stosowanie azyli dla pieszych, jeżeli pozwalają na to warunki techniczne,
- lokalizowania przejść dla pieszych w sposób zapewniający możliwie krótkie i bezpieczne dojście do przystanków;

Działania w zakresie dostępności powinny obejmować cały łańcuch podróży tj. dojście do przystanku, korzystanie z infrastruktury przystankowej, dostęp do informacji pasażerskiej, wejście do pojazdu, przejazd oraz opuszczenie przystanku docelowego. Przy nowych inwestycjach należy stosować przyjęte standardy dostępności, natomiast istniejąca infrastruktura powinna być do nich sukcesywnie dostosowywana w ramach prowadzonych przebudów i modernizacji.

12.7. Standardy w zakresie ochrony środowiska

12.7.1. Polityka zrównoważonego rozwoju i zwiększenie udziału transportu publicznego

Polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym. Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera

na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym



oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Wdrożenie nowych wzorców użytkowania:

- zwiększanie świadomości ekologicznej społeczeństwa poprzez wydarzenia lokalne, promocyjne i edukację, pozwoli na kształtowanie ekologicznych nawyków i zwiększenie poziomu

odpowiedzialności społecznej za stan otoczenia;

- propagowanie alternatywnych środków transportu – komunikacji zbiorowej, rowerowej, co doprowadzi do zmniejszenia zanieczyszczenia pyłem i hałasem.

12.7.2. Wymogi stosowania ekologicznych napędów w pojazdach publicznego transportu zbiorowego

W dzisiejszych czasach transport drogowy odpowiada za znaczną część zanieczyszczeń emitowanych do powietrza oraz za degradację środowiska naturalnego. W skali kraju jest on źródłem niemal 32% całkowitej emisji tlenków azotu oraz 13% pyłów PM_{2.5} i 8,7% pyłów PM₁₀. Udział samochodów w emisji zanieczyszczeń jest o wiele większy na obszarach o dużym natężeniu ruchu. Przykładowo w Warszawie transport drogowy odpowiada za 40 proc. Emisji PM₁₀, 20 proc. – PM_{2,5} oraz 15 proc. benzo(a)pirenu.

Nie można całkowicie wyeliminować ruchu silnikowego na rzecz transportu niezmotoryzowanego. Warto jednak dążyć do takiego stanu, w którym generuje on minimalną ilość zanieczyszczeń. W tym celu zasadne jest promowanie pojazdów zeroemisyjnych wśród użytkowników indywidualnych oraz rozwijanie systemu komunikacji publicznej opartego na taborze zeroemisyjnym. Należy jednak podkreślić, że ze względu na ograniczone możliwości finansowe poszczególnych obywateli w stosunku do kosztów zakupu nowych pojazdów o napędzie alternatywnym, zmiana ta jest często niemożliwa.

Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NO_x),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),

- cząstki stałe.

Obecnie obowiązującą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Zgodnie z nowelizacją ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (UoEiPA) gmina, w której liczba mieszkańców jest większa niż 100 000 oraz podmiot, któremu ta gmina zleciła lub powierzyła wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, nabywają na podstawie umowy sprzedaży, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu wyłącznie autobusy zeroemisyjne służące do wykonywania takich przewozów na obszarze tej gminy. W związku z powyższymi zapisami Miasto Olsztyn od 1 stycznia 2026 r. jest zobligowane do nabywania wyłącznie pojazdów zeroemisyjnych.

Coraz bardziej popularne wśród operatorów PTZ stają się pojazdy elektryczne, a nowa technologia pozwala na pokonanie coraz to większych odległości przy jednym ładowaniu akumulatorów. Pojazdy wykorzystujące energię elektryczną do napędu oprócz braku emisji w miejscu eksploatacji odznaczają się znacznie niższym poziomem hałasu niż w przypadku pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi.

Miasto Olsztyn od kilku lat konsekwentnie realizuje politykę zrównoważonego transportu, której kluczowym elementem jest stopniowe wdrażanie pojazdów nisko



i zeroemisyjnych. Obecnie w taborze komunikacji miejskiej nie występują jeszcze autobusy zeroemisyjne. W ramach projektu „Poprawa mobilności miejskiej – ekotransport w Olsztynie” planowany jest zakup 11 autobusów elektrycznych, w tym 6 autobusów standardowych (12 m) oraz 5 autobusów przegubowych (18 m). Wprowadzenie pojazdów do eksploatacji planowane jest w 2027 r. W związku z wdrożeniem nowego taboru przewidziano również rozbudowę zaplecza technicznego zajezdni przy ul. Sikorskiego, dostosowaną do obsługi autobusów elektrycznych oraz umożliwiającą dalszy rozwój floty zeroemisyjnej.

Wraz z rozbudową floty planowany jest rozwój infrastruktury energetycznej niezbędnej do ładowania autobusów elektrycznych. Główna infrastruktura ładowania zostanie zlokalizowana na terenie zajezdni autobusowej MPK przy al. Sikorskiego 27 w Olsztynie, na działce nr 52/4. W ramach planowanej rozbudowy zajezdni przewidziano przebudowę 33 istniejących oraz budowę 36 nowych miejsc postojowych przeznaczonych do ładowania autobusów elektrycznych. Zakres inwestycji obejmuje również wykonanie infrastruktury elektroenergetycznej umożliwiającej podłączenie punktów ładowania. Tym samym zajezdnia zostanie przygotowana zarówno do obsługi obecnie planowanych zakupów taboru, jak i dalszego zwiększania liczby autobusów zeroemisyjnych.

Infrastruktura ładowania na terenie zajezdni będzie realizowana etapowo. W pierwszym etapie przewidziano montaż 5 ładowarek jednostanowiskowych o mocy 150 kW oraz jednej ładowarki mobilnej o mocy 80 kW. W drugim etapie planowany jest montaż 3 ładowarek dwustanowiskowych o mocy 2×150 kW oraz kolejnej ładowarki mobilnej o mocy 80 kW. Realizacja inwestycji obejmuje również wykonanie przyłączy kablowych, stacji transformatorowej oraz pozostałej infrastruktury niezbędnej do posadowienia, podłączenia i uruchomienia urządzeń.

Poza zajezdnią infrastruktura szybkiego ładowania zostanie wykonana na pętli autobusowej Dajtki (Zbożowa), zlokalizowanej na działkach nr 47-277/116, 47-54/5 i 47-1/2. W ramach przebudowy pętli przewidziano sześć stanowisk postojowych dla

autobusów, w tym jedno stanowisko szybkiego ładowania wraz z ładowarką. Inwestycja obejmuje również budowę przyłącza elektrycznego i stacji transformatorowej wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą.

W przypadku pozostałych pętli objętych projektem w najbliższych latach nie przewiduje się montażu ładowarek. Zakłada się natomiast zachowanie miejsca i możliwości technicznych pozwalających na instalację urządzeń do ładowania autobusów elektrycznych w przyszłości. Dotyczy to m.in. pętli Jakubowo (Parkowa), Osiedle Mazurskie (Pstrowskiego), Witosa, Redykajny oraz pętli przy ul. Bilitewskiego. Takie rozwiązanie umożliwi stopniową rozbudowę infrastruktury ładowania wraz ze zwiększaniem liczby autobusów zeroemisyjnych oraz w zależności od przyszłych potrzeb eksploatacyjnych i zmian w układzie linii komunikacyjnych.

Zakup 11 autobusów elektrycznych stanowi pierwszy etap szerszego procesu wymiany taboru komunikacji miejskiej na pojazdy zeroemisyjne. W kolejnych latach Miasto Olsztyn zakłada dalsze zakupy autobusów zeroemisyjnych, które będą stopniowo zastępować pojazdy spalinowe wycofywane z eksploatacji. Rozwój floty powinien być prowadzony równolegle z rozbudową infrastruktury niezbędnej do ładowania i obsługi technicznej pojazdów. Skala i tempo kolejnych zakupów będą uzależnione od potrzeb przewozowych, możliwości finansowych Miasta oraz dostępności zewnętrznych źródeł finansowania.

W dalszej perspektywie nie wyklucza się również możliwości wykorzystania w komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych zasilanych wodorem. Technologia ta może stanowić uzupełnienie floty autobusów elektrycznych, w szczególności w przypadku zadań przewozowych wymagających większego zasięgu i krótkiego czasu uzupełniania energii. Ewentualne wprowadzenie autobusów wodorowych będzie uzależnione przede wszystkim od rozwoju i dostępności infrastruktury tankowania wodoru, kosztów zakupu i eksploatacji pojazdów oraz dostępności zewnętrznych źródeł finansowania. Zasadność zastosowania tej technologii powinna być każdorazowo oceniana z uwzględnieniem warunków technicznych,

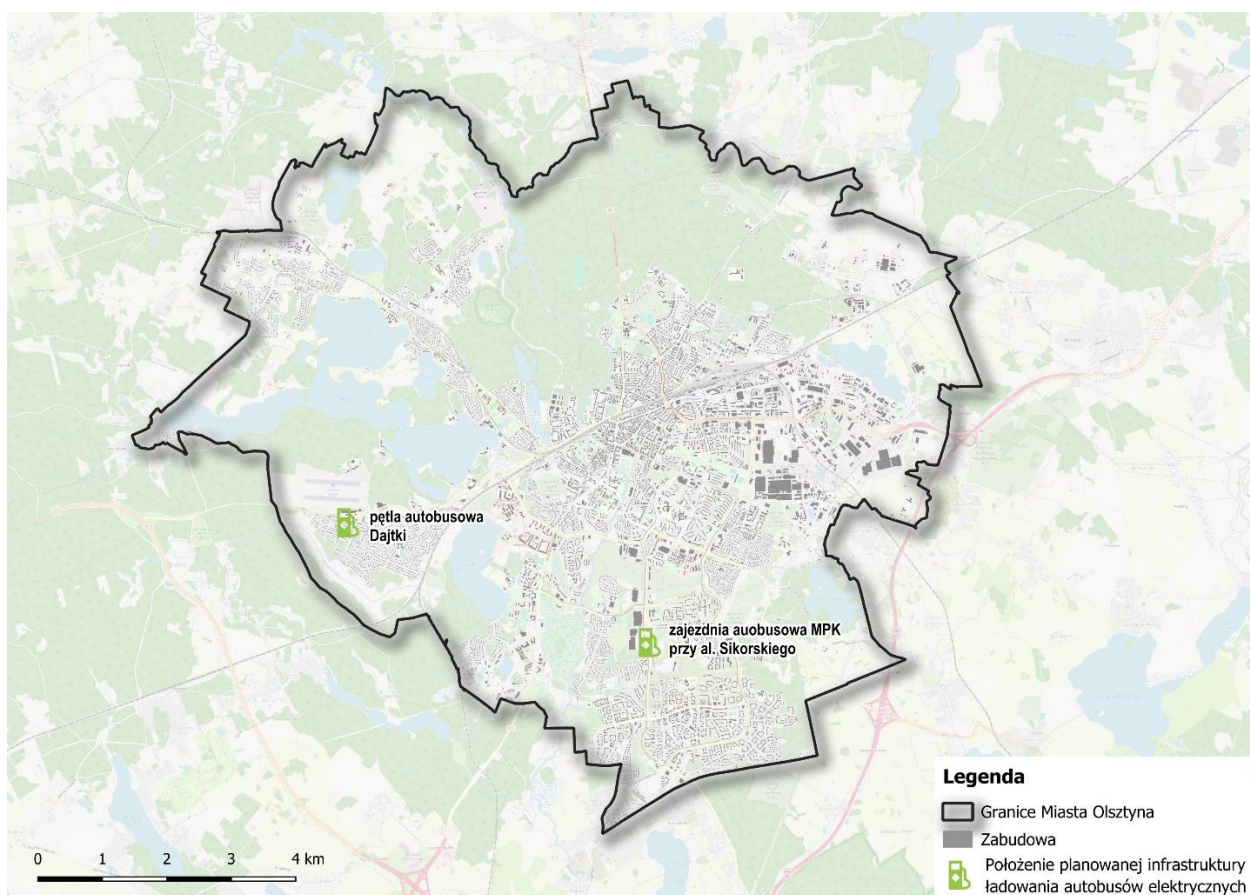


organizacyjnych i ekonomicznych systemu transportowego Olsztyna.

Rozwój taboru obejmować będzie również komunikację tramwajową. Wraz z rozwojem sieci tramwajowej oraz wzrostem pracy przewozowej przewiduje się zakup kolejnych tramwajów, pozwalających na obsługę nowych odcinków sieci, zwiększanie częstotliwości kursowania oraz zapewnienie odpowiedniej rezerwy taborowej. Zakupy nowego taboru tramwajowego powinny być

powiązane z harmonogramem rozbudowy infrastruktury oraz zmianami w układzie linii.

Dalsze zwiększanie udziału pojazdów zeroemisyjnych w taborze komunikacji miejskiej oraz rozwój infrastruktury niezbędnej do ich obsługi pozwolą ograniczać emisję zanieczyszczeń i hałasu związanego z funkcjonowaniem transportu publicznego. Sukcesywna wymiana taboru będzie jednym z podstawowych działań służących ograniczeniu jego oddziaływania na środowisko, przy jednoczesnej poprawie komfortu i jakości podróżowania.



Rysunek 15 Geograficzne położenie planowanej infrastruktury ładowania
Źródło: opracowanie własne.

12.7.3. Linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów zeroemisyjnych

Planuje się, że autobusy zeroemisyjne nie będą przypisane do konkretnych linii komunikacyjnych, lecz będzie możliwość obsługi przez ww. pojazdy wszystkich linii komunikacyjnych w celu ich optymalnego wykorzystania.



13. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażerów

Sprawnie funkcjonująca i dostępna informacja pasażerska jest jednym z elementów wpływających na jakość publicznego transportu zbiorowego. W Olsztynie funkcjonuje rozbudowany system informacji pasażerskiej, obejmujący informację przekazywaną w pojazdach, na przystankach i węzłach przesiadkowych oraz za pośrednictwem Internetu i aplikacji mobilnych. System obejmuje m.in. tradycyjną informację rozkładową, wizualną i głosową informację w pojazdach, dynamiczną informację pasażerską na części przystanków oraz elektroniczne kanały dostępu do informacji o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej. W okresie obowiązywania Planu należy utrzymać funkcjonujące standardy informacji pasażerskiej oraz kontynuować rozwój systemu, w szczególności poprzez zwiększanie dostępności informacji w czasie rzeczywistym, obejmowanie dynamiczną informacją pasażerską kolejnych przystanków, dalszą integrację poszczególnych kanałów informacji oraz dostosowywanie sposobu jej przekazywania do potrzeb różnych grup pasażerów⁵.

Obecny system informacji pasażerskiej jest w znacznej części wynikiem realizacji kierunków określonych w poprzednim Planie transportowym. Zakładano w nim rozwój trzech podstawowych kanałów informacji: informacji na przystankach, informacji w pojazdach oraz zintegrowanej informacji dostępnej za pośrednictwem Internetu i urządzeń mobilnych. Rozwiązania te zostały w znacznej części wdrożone i obecnie stanowią element funkcjonującego systemu informacji pasażerskiej. Dotyczy to m.in. ujednoliconej informacji przystankowej, dynamicznej informacji pasażerskiej na części przystanków, wizualnej i głosowej informacji w pojazdach oraz dostępu do informacji o komunikacji miejskiej za pośrednictwem Internetu i urządzeń mobilnych.

Część założeń poprzedniego Planu, sformułowanych jako rozwiązania przyszłościowe, wraz z rozwojem technologii stała się standardem bieżącej obsługi pasażerów. Dotyczy to przede wszystkim wykorzystania smartfonów do planowania podróży i uzyskiwania informacji o funkcjonowaniu komunikacji. Z tego względu dalszy rozwój nie powinien koncentrować się na tworzeniu odrębnych kanałów informacji, lecz przede wszystkim na zwiększaniu zakresu i aktualności udostępnianych danych, rozwijaniu informacji w czasie rzeczywistym oraz zapewnieniu spójności informacji przekazywanej za pośrednictwem różnych kanałów.

Nie wszystkie założenia poprzedniego Planu zostały zrealizowane w pełnym zakresie. Dalszych działań wymaga w szczególności rozwój informacji obejmującej różne środki transportu i organizatorów przewozów, zwłaszcza w węzłach przesiadkowych oraz w odniesieniu do połączeń miejskich, regionalnych i kolejowych. Kierunek ten pozostaje aktualny i powinien być rozwijany wraz z postępującą integracją transportu w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym.

System informacji pasażerskiej powinien być dostępny na przystankach, dworcach, węzłach przesiadkowych, w pojazdach oraz w mediach elektronicznych i uwzględniać co najmniej:

- godziny przyjazdu lub odjazdu środków transportu;
- obowiązujące opłaty za przejazd;
- obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

⁵ System informacji pasażerskiej będzie zgodny przede wszystkim z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r., poz. 451

z późn. zm.) oraz Rozporządzeniem (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.



Informacja pasażerska powinna być dla pasażerów dostępna w momencie:



podróży



w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej



w trakcie planowania podróży

Informacja pasażerska powinna być dostępna w różnych kanałach informacyjnych oraz na każdym etapie planowania podróży. Z perspektywy pasażera istotne treści powinny być publikowane:



w pojazdach komunikacji zbiorowej



na przystankach



w Internecie



poprzez aplikacje dedykowane dla urządzeń mobilnych

Wskazane kanały informacji są już w różnym zakresie wykorzystywane w systemie transportu publicznego Olsztyna. Należy utrzymywać funkcjonujące rozwiązania oraz, tam gdzie jest to uzasadnione, rozszerzać ich zakres i dostępność. Dotyczy to w szczególności informacji przekazywanej w czasie rzeczywistym oraz zapewnienia pasażerowi dostępu do spójnej informacji w różnych kanałach.

W poniższej tabeli zestawiono standard informacji pasażerskiej dla poszczególnych kanałów. Obejmuje on zarówno rozwiązania już funkcjonujące, które należy utrzymywać, jak i elementy wymagające dalszego rozwoju lub uzupełnienia.



Tabela 26 Pożądane standardy informacji pasażerskiej

Miejsce publikacji	Zakres informacji
 Pojazdy komunikacji zbiorowej	- Kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami lub przystankami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu). - Plan linii, w postaci listy z zaznaczeniem minimum kilku najbliższych przystanków. - Informacja wizualna o następnych przystankach. - Głosowe zapowiadanie przystanków. - Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). - Regulamin przewozów w formie skróconej. - Informacja o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej zamieszczona w formie elektronicznej. - Nazwa operatora/przewoźnika oraz organizatora i numer jego telefonu.
 Przystanki komunikacyjne	- Nazwa przystanku i numer słupka. - Informacja o statusie przystanku (np. przystanek „na życzenie”). - Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim. - Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). - Regulamin przewozu. - Informacja dynamiczna o czasie przyjazdu na przystanek. - Rozkład jazdy: - umieszczony w gablocie w osłonie foliowej, - zawierający kierunek jazdy autobusów, - zawierający wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy, - zawierający godziny odjazdów autobusów, - zawierający datę początku obowiązywania rozkładu jazdy, - zawierający legendą tłumaczącą użyte w rozkładzie tłumaczenia. - Informacje o zmianach w sieci komunikacyjnej.
 Węzeł przesiadkowy	- Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych. - Mapa Miasta z zaznaczoną lokalizacją węzła przesiadkowego. - Tablica LED (lub inna o takich samych funkcjonalnościach) ze zbiorczym rozkładem jazdy. - Schemat ponadlokalnej sieci komunikacyjnej.
 Internet/ aplikacje mobilne	- Informacje o położeniu autobusów i tramwajów. - Aktualna informacja przystankowa, dotycząca zarówno rozkładów jazdy, jak i bieżącego przejazdu/odjazdu pojazdów. - Informacja o możliwości przesiadek. - Informacje o udogodnieniach w pojazdach (pojazd niskopodłogowy/ klimatyzowany).

Źródło: opracowanie własne.



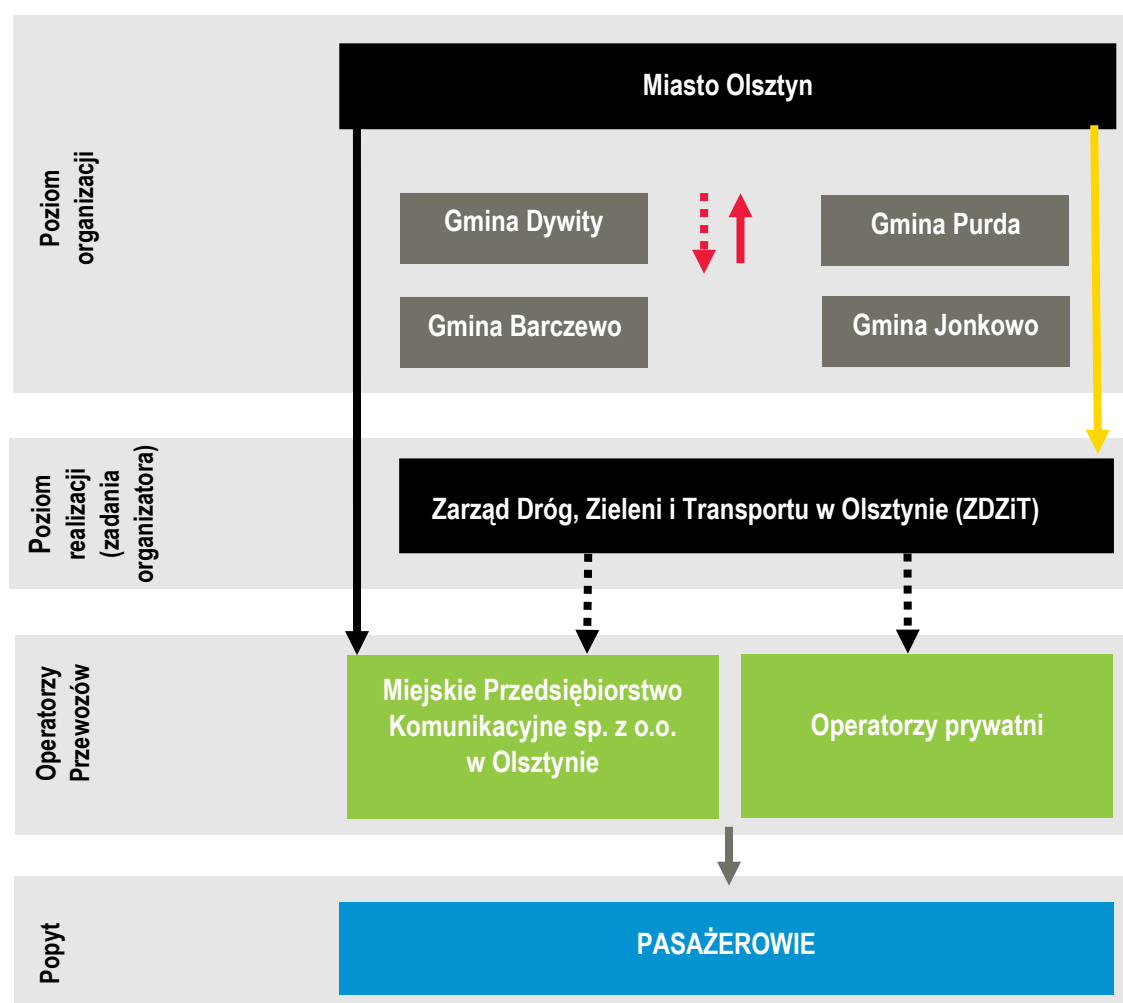
14. Zasady organizacji rynków przewozów

14.1. Zarządzanie transportem publicznym

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowała pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego jako właściwą jednostkę samorządu terytorialnego, albo ministra właściwego do spraw transportu zapewniającego funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Głównymi zadaniami Organizatora są:

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.



Rysunek 16 Schemat organizacji komunikacji miejskiej w Olsztynie w 2026 r.
Źródło: opracowanie własne.



- Realizacja zadań organizatora w imieniu Miasta Olsztyna
- Nadzór właścicielski
- Porozumienie międzygminne
- Ponoszenie kosztów wykonania usług w zakresie lokalnego transportu zbiorowego (komunikacji gminnej)
- Wynagrodzenie i rekompensata
- Świadczenie i sprzedaż usług

Za organizację transportu publicznego w Olsztynie oraz w gminach Dywity, Barczewo, Purda, i Jonkowo, z którymi zostało zawarte porozumienie komunalne umożliwiające obsługę komunikacyjną, odpowiada Miasto Olsztyn, reprezentowane przez Prezydenta Miasta Olsztyna.

Miasto Olsztyn, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, zleca realizację zadań przewozowych operatorowi wewnętrznemu, Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu Sp. z o.o. w Olsztynie oraz operatorowi prywatnemu, konsorcjum Irex-Olsztyn Sp. z o.o. oraz IREX-TRANS Sp. z o.o., wyłonionemu w trybie przetargowym.

Tabela 27 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w publicznym transporcie zbiorowym na terenie objętym Planem.

Zadanie	Podmiot odpowiedzialny
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.	Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu.	Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, c) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, e) systemu informacji dla pasażera.	Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.	Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie
Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora.	Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu	Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie



terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów.	
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie. – Prawo Przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Miasto Olsztyn
Realizacja dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego w sposób wskazany w dokumentach nadrzędnych.	Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.	Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie

Źródło: opracowanie własne.

14.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy rozdziału 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Na podstawie art. 19 ust. 1 wybór operatora może nastąpić w jednym z następujących trybów:

- ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych albo

- art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (tzw. wybór z wolnej ręki).

Podmiot wewnętrzny

Organizator może zawrzeć bezpośrednio umowę w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdy:

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1.000.000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo



- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4–6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a, albo
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt.

Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 jest (art. 2 lit. j rozporządzenia) odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu

lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

Umowa bezpośrednia została zawarta na okres od 1 stycznia 2013 r. do 30 września 2027 r. Po wygaśnięciu umowy zawartej z obecnym operatorem wewnętrznym nie planuje się zmiany trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego i zakłada się dalsze powierzanie świadczenia usług przewozowych operatorowi wewnętrznemu.

Jednocześnie nie wyklucza się możliwości uzupełniającego powierzania części przewozów autobusowych operatorom zewnętrznym, wylanianym w trybach przewidzianych obowiązującymi przepisami, stosownie do przyszłych potrzeb organizacyjnych i przewozowych.

14.3. Przygotowanie oferty przewozowej

Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Dla komunikacji autobusowej bardzo istotne jest, aby z biegiem czasu zwiększać ofertę przewozową dla pasażerów, rozumie się to poprzez:

- zwiększenie liczby tras komunikacji autobusowej,
- zwiększenie częstotliwości na liniach – w miarę możliwości finansowych,
- promocję usług transportu publicznego.

Zasady kształtowania oferty przewozowej określone w poprzednim Planie transportowym były w znacznym stopniu związane z planowanym wówczas uruchomieniem komunikacji tramwajowej i wynikającą z tego koniecznością przebudowy układu linii autobusowych. Zakładano m.in. dostosowanie tras autobusowych do nowego systemu, integrację funkcjonalną komunikacji autobusowej i tramwajowej oraz koordynację rozkładów jazdy w skali całej sieci. Po uruchomieniu i dalszej rozbudowie sieci tramwajowej

założenia te przestały mieć charakter działań przygotowawczych i obecnie stanowią element bieżącego planowania zintegrowanego systemu autobusowo-tramwajowego. Aktualny pozostaje natomiast kierunek polegający na dostosowywaniu oferty przewozowej do rzeczywistego zapotrzebowania.

Należy mieć na uwadze, że planowanie transportu ma duży wpływ na jakość życia mieszkańców, a co za tym idzie na rozwój społeczny regionu. Ograniczenie transportu indywidualnego samochodowego spowoduje, zmniejszenie zatłoczenia ulic, polepszy się jakość powietrza oraz spadną koszty utrzymania infrastruktury.

W kreowaniu oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości



powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom Olsztyna atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci

połączeń oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu.

14.4. Zasady konstruowania rozkładów jazdy

Konstrukcja rozkładów jazdy komunikacji miejskiej opiera się na zasadzie zapewnienia maksymalnej spójności, rytmiczności i efektywności funkcjonowania całej sieci transportowej. Kluczowym założeniem jest tworzenie takiego układu połączeń, który umożliwia pasażerom szybkie i wygodne przemieszczanie się przy optymalnym wykorzystaniu dostępnego taboru i zasobów eksploatacyjnych.

Synchronizacja i rytmiczność kursowania

Ważną zasadą konstruowania zsynchronizowanego rozkładu jazdy jest zapewnienie rytmicznej obsługi poszczególnych ciągów komunikacyjnych. Oznacza to równomierne odstępy czasowe pomiędzy odjazdami kolejnych pojazdów jadących w tym samym kierunku. Wspólna częstotliwość kursowania pojazdów kilku linii o mniejszej częstotliwości jest postrzegana przez pasażerów jako wysoka tylko wówczas, gdy zapewnione są regularne, równomierne odstępy pomiędzy odjazdami.

Uwarunkowania organizacyjne i prawne

Przy projektowaniu siatki połączeń oraz rozkładów jazdy należy uwzględniać obowiązujące przepisy prawa, w tym rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2021 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej. Przepisy regulują m.in. takie kwestie jak nałożenie na pracodawcę będącego operatorem lub przewoźnikiem publicznego transportu zbiorowego współfinansowanego za pośrednictwem rekompensaty, o której mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zapewnia kierującym pojazdami na liniach komunikacyjnych możliwość skorzystania z:

- toalety podstawowej – nie rzadziej niż co 180 minut pracy,

- pomieszczenia socjalnego – nie rzadziej niż co 240 minut pracy,

z zachowaniem określonych maksymalnych odległości tych obiektów od miejsc postoju pojazdów. Wymogi te mają istotny wpływ na planowanie tras, lokalizację przystanków końcowych i organizację przerw w pracy kierowców.

Dostosowanie rozkładów do potrzeb pasażerów

Różnicowanie standardu obsługi poszczególnych linii wynika z konieczności dostosowania oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb pasażerów. Rozkłady jazdy są zróżnicowane w zależności od rodzaju dnia tygodnia, pory dnia oraz okresu roku (np. dni nauki szkolnej lub dni wolne oraz dni robocze przypadające pomiędzy świętami lub pomiędzy niedzielą a świętem, podczas których obowiązuje sobotni rozkład jazdy).

Rozkłady oparte są na częstotliwości modułowej, co oznacza, że odjazdy pojazdów z przystanków krańcowych są planowane w taki sposób, by tworzyły spójną i rytmiczną sieć połączeń, zwłaszcza na odcinkach obsługiwanych przez więcej niż jedną linię.

Rodzaje dni w rozkładzie jazdy

Tydzień komunikacyjny na terenie Olsztyna podzielony został na trzy podstawowe rodzaje dni, różniące się intensywnością i częstotliwością kursowania pojazdów:

- dni robocze,
- soboty,
- niedziele i święta.

Zróżnicowanie to odzwierciedla zmienny popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego, wynikający z odmiennych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców



w poszczególne dni tygodnia. Dzięki temu oferta przewozowa jest elastyczna, ekonomiczna i lepiej dopasowana do rzeczywistych potrzeb użytkowników systemu.

Każdy dzień roboczy szkolny należy podzielić na następujące pory różniące się pomiędzy sobą zapotrzebowaniem na przewozy oraz częstotliwością kursowania środków publicznego transportu zbiorowego:

- 04:00 - 06:30 - wcześnie rano;
- 06:30 - 08:00 - szczyt poranny, w tym mikroszczyt w godzinach 7:30 - 8:00 (należy zapewniać dodatkowe kursy);
- 08:00 - 14:00 - okres międzyszczytowy;
- 14:00 - 17:00 - szczyt popołudniowy;
- 17:00 - 19:00 - po południu po szczycie;

- 19:00 - 21:00 - wcześnie wieczorem;
- 21:00 - 23:00 - wieczorem.

W dni wolne od pracy również mogą występować charakterystyczne pory:

- 05:00 - 07:00 - wcześnie rano;
- 07:00 - 20:00 - w ciągu dnia;
- 20:00 - 23:00 - wieczorem.

W soboty można dodatkowo wyodrębniać szczyt handlowy, np. w godzinach od 09:30 do 14.00.

Minimalne częstotliwości kursowania linii należących do poszczególnych grup, w zależności od dnia tygodnia i pory dnia powinny być kształtowane w oparciu o poniższą tabelę:

Tabela 28 Minimalne częstotliwości kursowania w dzień roboczy

Linie	Minimalne częstotliwości kursowania [min.]						
	Dzień roboczy						
	04:00-06:30	06:30-08:00	08:00-14:00	14:00-17:00	17:00-19:00	19:00-21:00	21:00-23:00
Priorytetowe (I kategorii)	20	15	20	15	20	25	30
Priorytetowe (II kategorii)	20-30	20	20-30	20	20-30	30-60	60
Uzupełniające (III kategorii)	-	30	60	30	30-60	60	-

Tabela 29 Minimalne częstotliwości kursowania w sobotę

Linie	Minimalne częstotliwości kursowania [min.]		
	Sobota		
	05:00-07:00	07:00-20:00	20:00-23:00
Priorytetowe (I kategorii)	15	20	30
Priorytetowe (II kategorii)	30	30	60



Uzupełniające (III kategorii)	-	60	-
--	---	----	---

* Dopuszcza się zawieszenie wybranych linii.

Tabela 30 Minimalne częstotliwości kursowania w niedziele

Linie	Minimalne częstotliwości kursowania [min.]		
	Niedziela		
	05:00-07:00	07:00-20:00	20:00-23:00
Priorytetowe (I kategorii)	20	30	30
Priorytetowe (II kategorii)	60	30	60
Uzupełniające (III kategorii)	-	60	-

* Dopuszcza się zawieszenie wybranych linii.

Częstotliwości kursowania linii w rozkładzie jazdy należy dobierać tak, aby zachować równe odstępy pomiędzy kolejnymi odjazdami oraz powtarzalność minut odjazdów po każdej kolejnej godzinie. Dlatego stosowane częstotliwości powinny być dzielnikami lub wielokrotnościami liczby 30. Odstępstwa od powyższych zasad mogą być akceptowane jedynie w godzinach porannych dojazdów do szkół i zakładów pracy oraz popołudniowych powrotów z nich (05:00 - 08:00, 13:30 - 15:30) w celu lepszego dopasowania oferty przewozowej do zapotrzebowania - popytu.

Na wspólnych ciągach komunikacyjnych, którymi kursuje kilka linii w tych samych kierunkach, należy stosować jednakowe częstotliwości kursowania lub ich wielokrotności oraz wzajemną synchronizację godzin odjazdów pomiędzy poszczególnymi liniami, tak aby nie dopuścić do zgrupowań odjazdów w tym samym czasie oraz ograniczyć występowanie długich przerw pomiędzy odjazdami poszczególnych linii. Stosowanie równoodstępowych, cyklicznych odjazdów autobusów w poszczególnych porach dnia ułatwia również planowanie połączeń przesiadkowych.



14.5. Projektowanie systemu taryfowo-biletowego i dystrybucji biletów

Organizacja publicznego transportu zbiorowego obejmuje w swym zakresie m.in. określenie warunków jego funkcjonowania w zakresie systemu taryfowo – biletowego, który w praktyce utożsamiany jest z przepisami określającymi zasady przewozu osób i bagażu, jak również cennika opłat.

System taryfowo– biletowy winien być dostosowany do charakterystyki funkcjonalnej publicznego transportu zbiorowego, a zatem powinien uwzględniać:

- wielkość obszaru zurbanizowanego,
- strukturę obszaru,
- strukturę przewozów ze względu na układ komunikacyjny (czas przewozów, odległość danych odcinków oraz zróżnicowanie odległości),
- kosztochłonność przewozów.

Zatem organizator publicznego transportu zbiorowego określając taryfę biletową musi wziąć pod uwagę wiele czynników rzutujących na ostateczny poziom proponowanych cen przewozów. Z jednej strony jest to sama struktura przewozów, jak również preferencje pasażerów, a z drugiej akceptowalny poziom cen zarówno z punktu widzenia ogólnie rozumianej polityki transportowej (organizatora) jak i społecznej (pasażerów).

W polityce transportowej opartej na zasadzie zrównoważonego rozwoju, dąży się do zwiększania udziału publicznego transportu zbiorowego w ramach mobilności obszaru, a co za tym idzie ceny za usługi pasażerskich przewozów ustala się na poziomie konkurencyjnym względem podróży indywidualnej.

Ze względu na sposób kalkulacji cen usług transportu publicznego wyróżnia się trzy metody określania taryfy biletowej, tj.:

- kosztowa,
- popytowa (zorientowana na konsumentów),
- naśladownictwa (zorientowana na konkurentów).

W ramach publicznego transportu najczęściej spotykanym rozwiązaniem jest podejście kosztowe, które

skoncentrowane jest na ustaleniu taryfy biletowej względem kosztochłonności świadczenia usług przewozowych. Zaletą tej metody jest jej prostota i względna akceptacja przez pasażerów, jednak może prowadzić do negatywnego wpływu na atrakcyjność przewozów, a co za tym idzie spadku popytu i wpływów ze sprzedaży biletów.

W metodzie popytowej ceny określa się na podstawie badań rynku obejmujących wielkość popytu i oszacowanie akceptowalnej ceny usługi przez pasażerów.

Od 1 września 2026 r. w Olsztynie obowiązuje zmieniony system taryfowo-biletowy, w ramach którego wprowadzono m.in. dwie strefy taryfowe, nowe rodzaje biletów czasowych i okresowych oraz odrębną ofertę dla mieszkańców Olsztyna. Strefa 1 obejmuje obszar miasta w jego granicach administracyjnych, natomiast strefa 2 obejmuje obszary gmin sąsiednich obsługiwane liniami komunikacji miejskiej. Takie rozwiązanie pozwala na zróżnicowanie opłat w zależności od obszaru realizowanej podróży, przy zachowaniu wspólnego systemu taryfowego dla komunikacji organizowanej przez Miasto Olsztyn.

Zmiany objęły również strukturę dostępnych biletów. Wprowadzono m.in. bilet 15-minutowy przeznaczony do realizacji krótkich podróży, bilet 45-minutowy, bilety 90-dniowe oraz weekendowy bilet grupowy. W taryfie uwzględniono również bilety okresowe przeznaczone dla mieszkańców Olsztyna spełniających warunki określone w obowiązujących przepisach.

Od 1 września 2026 r. w systemie taryfowo-biletowym wprowadzono również zróżnicowanie cen wybranych biletów okresowych w zależności od spełnienia warunków uprawniających do korzystania z oferty przeznaczonej dla mieszkańców Olsztyna. Preferencyjne ceny przysługują osobom rozliczającym podatek dochodowy od osób fizycznych w Olsztynie, po potwierdzeniu odpowiedniego uprawnienia. Pozostali pasażerowie mogą korzystać z tych samych usług komunikacji miejskiej na zasadach określonych w taryfie ogólnej. Rozwiązanie to wprowadza tym samym dwa



poziomy cen części biletów okresowych, przy zachowaniu jednolitego systemu przewozowego

W dalszym kształtowaniu systemu taryfowo-biletowego należy uwzględniać zarówno możliwość stosowania preferencyjnych ofert dla określonych grup pasażerów, jak i potrzebę zachowania atrakcyjności cenowej transportu publicznego dla osób wykonujących regularne podróże pomiędzy Olsztynem a gminami sąsiednimi. Wraz z rozwojem współpracy transportowej w MOF Olsztyna zasadne będzie okresowe analizowanie funkcjonowania taryfy, w tym podziału na strefy oraz różnicowania cen biletów, pod kątem ich wpływu na liczbę pasażerów, czytelność systemu i konkurencyjność transportu publicznego względem samochodu osobowego.

Rozwój współpracy międzygminnej w zakresie organizacji przewozów powinien być powiązany z dalszą integracją taryfowo-biletową na obszarze MOF Olsztyna. System taryfowy powinien być możliwie prosty i czytelny dla pasażera, a jego rozwój powinien ułatwiać korzystanie z transportu publicznego w podróżach pomiędzy Olsztynem i gminami sąsiednimi. W przypadku rozszerzania zasięgu komunikacji miejskiej na kolejne obszary lub uruchamiania nowych połączeń należy dążyć do ograniczania barier taryfowych i biletowych występujących przy podróżach obejmujących więcej niż jednego organizatora lub przewoźnika.

Kolejnym kierunkiem będzie rozwój integracji taryfowo-biletowej komunikacji miejskiej z regionalnym transportem kolejowym i autobusowym. Zakres tej

integracji będzie uzależniony od współpracy pomiędzy organizatorami i operatorami poszczególnych rodzajów transportu oraz od możliwości technicznych i finansowych. Rozwiązania w tym zakresie powinny przede wszystkim ułatwiać podróże łączone, w których pasażer korzysta z kolei oraz autobusu lub tramwaju. Integracja może obejmować w szczególności wspólne lub wzajemnie honorowane bilety, ujednolicanie zasad ich zakupu i kontroli oraz rozwój elektronicznych kanałów dystrybucji.

Ważnym elementem systemu taryfowo-biletowego jest zapewnienie łatwego dostępu do zakupu biletów za pośrednictwem różnych kanałów dystrybucji. Oprócz tradycyjnych form sprzedaży coraz większe znaczenie mają kanały elektroniczne, pozwalające na zakup biletu za pomocą urządzeń mobilnych. Rozwiązania te powinny być rozwijane w sposób zapewniający pasażerowi możliwość wyboru dogodnej formy zakupu, bez ograniczania dostępu do biletów osobom niekorzystającym z urządzeń mobilnych.

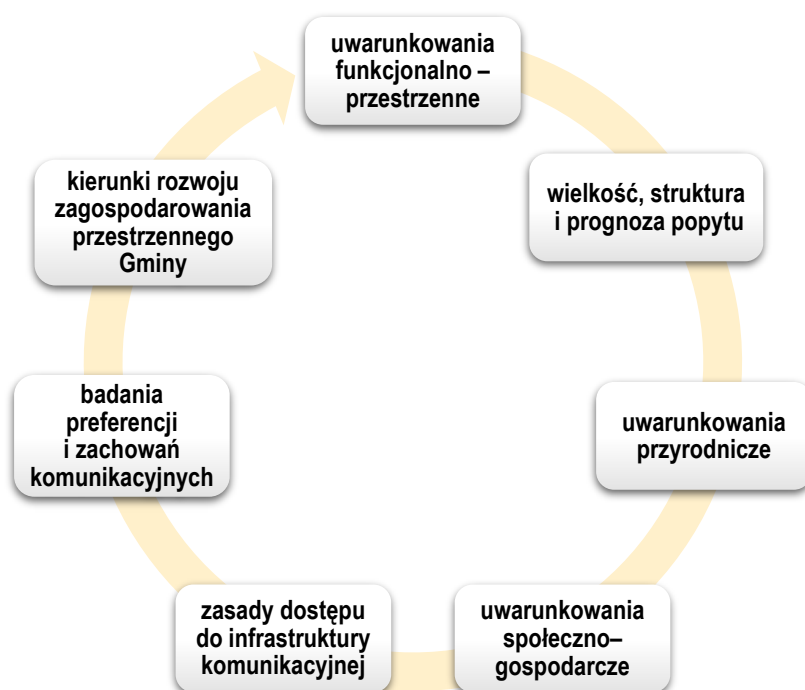
Od 2026 r. jednym z kanałów dostępu do usług transportowych jest aplikacja „Nasz Olsztyn”, łącząca m.in. funkcje związane z komunikacją miejską i Strefą Płatnego Parkowania. Aplikacja umożliwia również weryfikację statusu mieszkańca, od którego zależy możliwość korzystania z części preferencyjnej oferty taryfowej. Rozwój elektronicznych kanałów dystrybucji powinien zmierzać do upraszczania procesu zakupu biletu i ograniczania liczby czynności wymaganych od pasażera przed rozpoczęciem podróży.



15. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zarządzanie rozwojem publicznego transportu zbiorowego jest strategicznym zadaniem Organizatora transportu. Procesy zarządcze muszą opierać się na założeniach planów transportowych, miejskiej polityki transportowej, parkingowej i ekologicznej, muszą także wychodzić naprzeciw rosnącym oczekiwaniom społecznym w aspekcie jakości usług, świadczonych w ramach publicznego transportu zbiorowego

i przewidywać ryzyka, skutkujące utrudnieniami w działalności transportu publicznego. Cel zrównoważonego rozwoju zostanie osiągnięty dzięki dążeniu do osiągnięcia względnej równowagi w podziale zadań przewozowych, tj. pomiędzy transportem indywidualnym a transportem zbiorowym, z naciskiem na nadawanie priorytetów dla transportu zbiorowego.



Rysunek 17 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Olsztynie.
Źródło: opracowanie własne.

Jednakże punktem wyjścia do realizacji planowanych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest ocena możliwości finansowych Olsztyna, ponieważ ograniczenia budżetowe mają bezpośredni wpływ na zakres i tempo wdrażania założonych działań. Należy również mieć na uwadze, że rozwój transportu publicznego jest procesem ciągłym i złożonym,

a wprowadzane zmiany mogą oddziaływać na inne obszary funkcjonowania miasta i jego mieszkańców.

Istotnym kierunkiem rozwoju będzie **ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko**, w szczególności poprzez zwiększanie udziału transportu zbiorowego w podróżach mieszkańców, stopniowe zwiększanie wykorzystania autobusów zeroemisyjnych oraz **dalszy rozwój transportu tramwajowego jako**



podstawowego środka transportu zbiorowego na głównych ciągach komunikacyjnych miasta charakteryzujących się dużym zapotrzebowaniem na przewozy. Rozwój systemu tramwajowego powinien służyć nie tylko zwiększaniu zasięgu przestrzennego komunikacji tramwajowej, ale również wzmocnieniu spójności sieci, tworzeniu nowych bezpośrednich relacji, poprawie niezawodności funkcjonowania systemu oraz zwiększaniu jego zdolności przewozowej.

W perspektywie obowiązywania Planu oraz w dalszym horyzoncie rozwojowym **transport tramwajowy powinien stanowić jeden z głównych elementów kształtujących docelowy układ transportu publicznego Olsztyna.** Oznacza to potrzebę uwzględniania możliwości rozwoju infrastruktury tramwajowej przy planowaniu nowych obszarów zabudowy, przebudowie głównych ciągów komunikacyjnych oraz realizacji nowych inwestycji drogowych. Pozwoli to zabezpieczać rezerwy terenowe i rozwiązania techniczne umożliwiające przyszłą rozbudowę sieci również w przypadkach, w których budowa torowiska nie będzie następowała równocześnie z realizacją innych inwestycji.

Jednocześnie transport publiczny powinien pozostawać dostępny dla wszystkich grup mieszkańców, w tym osób starszych, osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej mobilności.

Głównym celem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym Planem transportowym jest **stworzenie nowoczesnego, dostępnego i ekologicznego systemu transportowego,** konkurencyjnego względem transportu indywidualnego, zapewniającego sprawne przemieszczanie się zarówno w granicach miasta, jak i pomiędzy Olsztynem a gminami powiązanymi z nim funkcjonalnie. **Jednym z podstawowych narzędzi realizacji tego celu będzie rozwój systemu tramwajowego, uzupełnianego przez komunikację autobusową i zintegrowanego z koleją oraz pozostałymi formami mobilności.** Ważnym elementem realizacji tego celu będzie integracja różnych środków transportu oraz rozwój spójnej infrastruktury mobilności, wzmocniających rolę transportu publicznego jako alternatywy dla samochodu osobowego. Kierunki te są zgodne z założeniami Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Olsztyna.

Promocja i rozwój ekologicznego transportu publicznego.

Zapewnienie odpowiedniej częstotliwości, punktualności i zdolności przewozowej publicznego transportu zbiorowego.

Dalszy rozwój systemu tramwajowego

Rozwój połączeń międzyosiedlowych i obsługa nowych obszarów miasta

Promocja i rozwój rozwiązań w zakresie integracji funkcjonalno-przestrzennej podsystemów transportowych.

Rozwój ITS i priorytetu dla transportu publicznego.

Integracja transportu publicznego z ruchem pieszym i rowerowym

Modernizacja taboru i rozwój transportu zeroemisyjnego.



W okresie obowiązywania poprzedniego Planu transportowego zrealizowano znaczną część wskazanych w nim podstawowych zamierzeń inwestycyjnych, co istotnie zmieniło punkt wyjścia do dalszego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Olsztynie. Najważniejszą zmianą było uruchomienie komunikacji tramwajowej, a następnie dalsza rozbudowa sieci i zakup kolejnych pojazdów tramwajowych. Zrealizowano również inwestycje związane z uprzywilejowaniem transportu publicznego, wdrożeniem systemu ITS i dynamicznej informacji pasażerskiej oraz rozwojem infrastruktury przesiadkowej. Nastąpiła także istotna poprawa standardu taboru autobusowego i infrastruktury przystankowej. W obecnym Planie działania te nie są zatem traktowane jako rozwiązania przewidziane do wprowadzenia od podstaw, lecz jako elementy funkcjonującego systemu, które w zależności od potrzeb powinny być utrzymywane, modernizowane i dalej rozwijane.

Dalszy rozwój systemu tramwajowego

Dalszy rozwój transportu tramwajowego stanowi jeden z kluczowych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Olsztynie. Funkcjonujący system tramwajowy powinien być sukcesywnie rozwijany tak, aby zwiększać jego udział w obsłudze głównych potoków pasażerskich, rozszerzać zasięg przestrzenny, poprawiać spójność sieci oraz umożliwiać tworzenie nowych relacji bezpośrednich. Transport tramwajowy, ze względu na wysoką zdolność przewozową, możliwość prowadzenia po wydzielonej infrastrukturze oraz wykorzystanie napędu elektrycznego, powinien odgrywać szczególną rolę w obsłudze korytarzy charakteryzujących się dużym i trwałym zapotrzebowaniem na przewozy.

W stosunku do poprzedniego planu transportowego nastąpiła w tym zakresie zasadnicza zmiana, ponieważ system oparty wcześniej wyłącznie na autobusach funkcjonuje obecnie jako system autobusowo-tramwajowy. Kolejnym etapem jego rozwoju powinno być dalsze wzmacnianie roli tramwaju w strukturze transportu miejskiego oraz stopniowe kształtowanie bardziej rozbudowanej i spójnej sieci tramwajowej. Komunikacja autobusowa powinna pełnić zarówno funkcję samodzielnej obsługi obszarów, w których budowa

infrastruktury tramwajowej nie znajduje uzasadnienia, jak również funkcję dowozową i uzupełniającą wobec głównych korytarzy transportowych obsługiwanych tramwajami.

Rozwój podsystemu tramwajowego powinien obejmować trzy wzajemnie powiązane grupy działań: właściwe funkcjonowanie i wykorzystanie istniejącej infrastruktury, zwiększanie spójności sieci poprzez budowę połączeń pomiędzy istniejącymi trasami oraz stopniowe rozszerzanie zasięgu tramwaju na kolejne obszary miasta. Rozbudowa powinna być prowadzona przede wszystkim w kierunkach charakteryzujących się wysokim lub prognozowanym zapotrzebowaniem na przewozy oraz tam, gdzie może przyczynić się do istotnej poprawy dostępności transportu publicznego i zwiększenia konkurencyjności komunikacji miejskiej względem samochodu.

Jednym z głównych kierunków rozwoju powinno być zwiększenie spójności istniejącej sieci tramwajowej. Obecny układ opiera się w dużej mierze na trasach rozchodzących się promieniście i zakończonych krańcówkami. Budowa nowych połączeń pomiędzy istniejącymi trasami pozwoliłaby na tworzenie nowych relacji, lepsze wykorzystanie infrastruktury oraz bardziej elastyczne prowadzenie ruchu w przypadku utrudnień. Tworzenie połączeń spinających istniejące odcinki powinno być traktowane jako istotny etap przechodzenia od układu kilku tras promienistych do bardziej spójnej sieci tramwajowej.

Jednym z kierunków wymagających dalszych analiz jest budowa trasy tramwajowej w ul. Wilczyńskiego, pomiędzy ul. Krasickiego a rejonem ul. Płoskiego i al. Sikorskiego. Trasa przebiegałaby przez obszar intensywnej zabudowy mieszkaniowej Jarot, pozostający obecnie poza bezpośrednim zasięgiem tramwaju. Oprócz obsługi nowych pasażerów odcinek ten mógłby połączyć istniejące trasy tramwajowe w południowej części miasta. Z budową trasy w ul. Wilczyńskiego należałoby rozpatrywać również możliwość domknięcia układu tramwajowego w południowej części miasta, z uwzględnieniem krańcówki Kanta. Pozwoliłoby to na lepsze powiązanie istniejących odcinków sieci oraz potencjalnie stworzyłoby możliwość prowadzenia nowych



relacji tramwajowych, w tym linii o charakterze okólnym. Takie rozwiązanie mogłoby również zwiększyć elastyczność organizacji ruchu tramwajowego w południowej części Olsztyna.

Realizacja trasy tramwajowej w ul. Wilczyńskiego wymaga jednak przeprowadzenia szczegółowych analiz technicznych, funkcjonalnych i przewozowych. W szczególności konieczna jest ocena możliwości przeprowadzenia trasy przez rejon skrzyżowania ul. Wilczyńskiego, al. Sikorskiego i ul. Płoskiego, z uwzględnieniem istniejących uwarunkowań przestrzennych i komunikacyjnych. Analizy powinny również określić możliwości utworzenia nowych relacji tramwajowych w kontekście ograniczeń wynikających z obecnego układu i przepustowości krańców w północnej części miasta. Istotnym elementem powinna być ponadto analiza docelowego układu linii tramwajowych i autobusowych, w tym możliwości zastąpienia części istniejących połączeń autobusowych transportem tramwajowym. Dopiero wyniki tych analiz powinny stanowić podstawę do określenia docelowego przebiegu trasy, sposobu jej włączenia w istniejącą sieć oraz zakresu zmian w układzie linii komunikacji miejskiej.

W powiązaniu z trasą w ul. Wilczyńskiego należy rozpatrywać również możliwość doprowadzenia tramwaju do Osiedla Generalów i ewentualnie dalej w kierunku południowej części osiedla.

Kolejnym kierunkiem rozwoju jest poprawa obsługi Dworca Głównego, w tym możliwość budowy trasy tramwajowej w ciągu ul. Dworcowej. Odcinek ten poprawiłby powiązanie sieci tramwajowej z głównym węzłem kolejowym miasta oraz umożliwiłby zmianę przebiegu części linii tramwajowych

W dalszej perspektywie należy również rozważyć przedłużenie istniejącej trasy w głąb Kortowa. Pozwoliłoby to poprawić dostępność komunikacyjną miasteczka akademickiego i ograniczyć odległość dojścia do przystanków tramwajowych.

Istotne znaczenie dla przyszłego układu sieci może mieć również planowane połączenie drogowe ul. Wilczyńskiego z al. Warszawską. W przypadku realizacji tej inwestycji należy przewidzieć możliwość

poprowadzenia w jej ciągu trasy tramwajowej. Uwzględnienie tramwaju już na etapie projektowania połączenia drogowego pozwoli zachować odpowiednią rezerwę terenową i uniknąć konieczności przebudowy nowej ulicy w przyszłości. W przypadku realizacji tego połączenia zasadne będzie również rozpatrzenie budowy torowiska w ciągu al. Warszawskiej, pomiędzy nowym łącznikiem a ul. Tuwima. Powstałoby w ten sposób nowe połączenie południowych osiedli z Kortowem, niewymagające przejazdu przez obecny ciąg al. Sikorskiego. Trasa mogłaby jednocześnie stanowić początek nowego korytarza tramwajowego w zachodniej części miasta.

Elementem tego korytarza może być także trasa łącząca Kortowo i miasteczko akademickie ze Śródmieściem przez al. Warszawską.

Oprócz bezpośredniego połączenia Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego z centrum pozwoliłaby ona na włączenie do obsługi transportem tramwajowym nowych osiedli.

W północnej części miasta głównym kierunkiem potencjalnej rozbudowy sieci tramwajowej jest **Zatorze**. Obszar ten charakteryzuje się zwartą zabudową, stosunkowo niewielką odległością od centrum oraz występowaniem licznych celów podróży. Istotnym uwarunkowaniem rozwoju transportu tramwajowego w tej części miasta jest przebieg linii kolejowych oraz ograniczona liczba przepraw łączących Zatorze z pozostałą częścią Olsztyna.

Zasadność budowy trasy tramwajowej na Zatorze powinna być rozpatrywana z uwzględnieniem możliwości usprawnienia funkcjonowania transportu publicznego w istniejącym układzie komunikacyjnym. Znaczenie będą miały w szczególności możliwości poprawy warunków przejazdu komunikacji autobusowej, zmiany w organizacji ruchu oraz planowane inwestycje drogowe i przebudowa przepraw przez linie kolejowe. Ocena tych uwarunkowań powinna stanowić podstawę do określenia zasadności i docelowego zakresu rozwoju transportu tramwajowego na Zatorzu.

Dla zachowania możliwości rozwoju sieci tramwajowej na Zatorzu, przy przebudowie istniejących wiaduktów



i planowaniu nowych przepraw przez linie kolejowe należy uwzględnić możliwość poprowadzenia w przyszłości torowiska tramwajowego.

W przypadku potwierdzenia zasadności budowy tramwaju na Zatorze należy przewidzieć możliwość dalszego przedłużenia trasy w kierunku pętli Jakubowo. Rejon Jakubowa może w przyszłości pełnić funkcję węzła przesiadkowego dla północnej części miasta. W przypadku przedłużenia trasy do Jakubowa przewiduje się utworzenie parkingu Parkuj i Jedź (P&R), umożliwiającego przesiadkę na komunikację tramwajową osobom dojeżdżającym do Olsztyna od strony Dywit. Rejon Jakubowa mógłby jednocześnie pełnić funkcję węzła przesiadkowego, zapewniającego integrację tramwaju z liniami autobusowymi obsługującymi północną część miasta oraz gminę Dywity.

Rozbudowie infrastruktury powinien towarzyszyć odpowiedni rozwój zaplecza technicznego oraz zwiększanie liczby tramwajów. Obecna rezerwa taborowa jest niewielka, dlatego uruchamianie kolejnych tras i zwiększanie częstotliwości kursowania będzie wymagało zakupu dodatkowych pojazdów. Wielkość i terminy zakupów powinny być powiązane z harmonogramem rozbudowy sieci oraz planowanym układem linii. Rozwój taboru powinien być traktowany jako integralny element rozwoju systemu tramwajowego, tak aby nowe inwestycje infrastrukturalne przekładały się na rzeczywiste zwiększenie częstotliwości, zdolności przewozowej i dostępności komunikacji tramwajowej.

Istotnym elementem polityki transportowej miasta powinno być również zabezpieczenie możliwości przyszłej rozbudowy sieci tramwajowej. Przy sporządzaniu dokumentów planistycznych, projektowaniu nowych ulic, przebudowie istniejących ciągów komunikacyjnych, obiektów inżynierskich oraz zagospodarowywaniu nowych obszarów miasta należy analizować możliwość przyszłego poprowadzenia tras tramwajowych i w uzasadnionych przypadkach zachowywać odpowiednie rezerwy terenowe. Dotyczy to w szczególności korytarzy wskazanych jako potencjalne kierunki rozwoju sieci. Takie podejście pozwoli ograniczyć ryzyko powstawania barier przestrzennych i technicznych, które mogłyby w przyszłości znacząco

utrudnić lub zwiększyć koszty realizacji infrastruktury tramwajowej.

Przedstawione kierunki wyznaczają docelowe obszary dalszego rozwoju systemu tramwajowego, przy czym nie przesądzają o kolejności i terminach realizacji poszczególnych inwestycji. O ich etapowaniu powinny decydować przede wszystkim prognozowane potoki pasażerskie, wpływ inwestycji na funkcjonowanie całej sieci, rozwój przestrzenny miasta, możliwości techniczne i terenowe, dostępność finansowania oraz relacja uzyskiwanych efektów do kosztów. Podstawą do określenia kolejności realizacji powinny być wyniki modelu ruchu oraz szczegółowych analiz technicznych i ekonomicznych.

W długookresowym modelu rozwoju transportu Olsztyna sieć tramwajowa powinna tworzyć podstawowy szkielet transportu publicznego w głównych korytarzach przewozowych miasta, natomiast sieć autobusowa powinna ją uzupełniać, zapewniając obsługę pozostałych obszarów oraz połączenia dowozowe i międzyosiedlowe. Rozwój tramwaju powinien być zatem rozpatrywany nie jako zbiór odrębnych inwestycji infrastrukturalnych, lecz jako konsekwentne kształtowanie docelowego, zintegrowanego systemu transportu publicznego Olsztyna.

Rozwój sieci tramwajowej poza granice miasta

Jednym z długookresowych kierunków rozwoju systemu tramwajowego jest możliwość jego rozbudowy poza obecne granice administracyjne Olsztyna, przede wszystkim w kierunku południowym. Istniejąca sieć tramwajowa w tej części miasta dociera w rejon jego granic, dlatego dalszy rozwój powinien uwzględniać również możliwość obsługi terenów położonych poza Olsztynem.

Rozwój zabudowy na terenach sąsiadujących z miastem oraz związany z nim wzrost liczby codziennych podróży do Olsztyna mogą w przyszłości uzasadniać rozszerzenie zasięgu komunikacji tramwajowej. Planowanie rozwoju sieci powinno zatem uwzględniać nie tylko obszar miasta, ale również jego powiązania transportowe z gminami sąsiednimi.



W pierwszej kolejności możliwość rozwoju sieci poza granice miasta powinna być analizowana w kierunku południowym. Przemawia za tym położenie istniejącej infrastruktury tramwajowej oraz sposób zagospodarowania terenów przylegających do Olsztyna. W części tego obszaru występuje ciągłość zabudowy miejskiej i podmiejskiej, w tym zabudowy wielorodzinnej, co może sprzyjać powstawaniu potoków pasażerskich uzasadniających obsługę transportem tramwajowym.

Rozwiązaniem ułatwiającym rozwój sieci tramwajowej w tym kierunku byłaby zmiana granic administracyjnych Olsztyna i objęcie nimi terenów bezpośrednio powiązanych funkcjonalnie z miastem. Pozwoliłoby to na prowadzenie spójnej polityki przestrzennej i transportowej oraz koordynację rozwoju zabudowy z planowaniem infrastruktury transportu publicznego. Ułatwiłoby również zabezpieczenie terenów niezbędnych do realizacji przyszłych tras oraz organizację i finansowanie przewozów.

Przy takim wariantcie rozwoju należy rozpatrywać możliwość doprowadzenia sieci tramwajowej w rejon obwodnicy Olsztyna i utworzenia węzła przesiadkowego z parkingiem P&R i B&R. Rozwiązanie takie pozwoliłoby wykorzystać tramwaj zarówno do obsługi rozwijającej się zabudowy, jak i do przejmowania części ruchu napływającego do Olsztyna z kierunku południowego. Węzeł umożliwiłby pozostawienie samochodu przed wjazdem do miasta i kontynuowanie podróży transportem publicznym.

Zmiana granic administracyjnych miasta nie jest jednak jedynym możliwym sposobem realizacji tego kierunku rozwoju. Rozbudowa sieci poza granice Olsztyna może być prowadzona również we współpracy z gminami sąsiednimi. Wymagałoby to przyjęcia odpowiednich rozwiązań organizacyjnych i finansowych oraz uzgodnienia zasad realizacji inwestycji, utrzymania infrastruktury i organizacji przewozów.

Rozbudowa sieci tramwajowej poza granice miasta nie musi oznaczać realizacji całej docelowej trasy w jednym etapie. Możliwe jest etapowanie inwestycji i sukcesywne wydłużanie sieci wraz z rozwojem zabudowy i wzrostem zapotrzebowania na przewozy. Funkcjonowanie w Olsztynie tramwajów dwukierunkowych umożliwi

zakończenie trasy bez konieczności każdorazowej budowy klasycznej pętli, co może ułatwiać etapową realizację nowych odcinków.

Niezależnie od terminu realizacji należy uwzględniać możliwość przyszłego wyprowadzenia sieci tramwajowej poza granice Olsztyna w planowaniu przestrzennym miasta oraz w ramach współpracy samorządowej, terenów gmin sąsiednich. Pozwoli to zabezpieczyć potencjalne korzyści transportowe przed zagospodarowaniem utrudniającym przyszłą realizację tras.

Rozwój ekologicznego transportu publicznego

Jednym z podstawowych kierunków rozwoju będzie ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Działania w tym zakresie powinny obejmować przede wszystkim zwiększanie udziału transportu publicznego w podróżach mieszkańców, stopniowe zastępowanie najbardziej emisyjnego taboru pojazdami zeroemisyjnymi oraz tworzenie warunków zachęcających do rezygnacji z części podróży samochodem osobowym.

Rozwój ekologicznego transportu nie powinien być utożsamiany wyłącznie z wymianą taboru. Ograniczenie emisji związanych z transportem wymaga również zapewnienia takiej jakości oferty przewozowej, aby komunikacja miejska stanowiła atrakcyjną alternatywę dla samochodu. Ważne będą więc działania dotyczące częstotliwości i punktualności kursowania, skracania czasu podróży, poprawy dostępności przystanków oraz integracji transportu publicznego z koleją, ruchem pieszym i rowerowym.

Działania proekologiczne powinny obejmować również infrastrukturę przystankową i dojścia do przystanków. W miarę możliwości przestrzennych i technicznych należy rozwijać rozwiązania wykorzystujące zielen, w tym zielone przystanki oraz zielone dojścia do przystanków. Pozwolą one nie tylko poprawić warunki oczekiwania na transport publiczny i dojścia do niego, ale również ograniczać nagrzewanie się przestrzeni przystankowych oraz zwiększać udział zieleni w przestrzeni miejskiej.

Działania zmierzające do ograniczenia oddziaływania transportu na środowisko powinny być prowadzone



również w wymiarze ponadlokalnym. Olsztyn jest głównym celem codziennych podróży mieszkańców otaczających go gmin, dlatego ważne będzie tworzenie warunków umożliwiających odbywanie większej części tych podróży transportem zbiorowym, koleją lub poprzez łączenie transportu publicznego z rowerem i samochodem.

Zapewnienie odpowiedniej częstotliwości, punktualności i niezawodności transportu publicznego

Ważnym kierunkiem działań jest utrzymanie odpowiedniej częstotliwości, regularności i punktualności kursowania transportu publicznego. Oferta przewozowa powinna być na bieżąco dostosowywana do potrzeb pasażerów, z uwzględnieniem zmian popytu na poszczególnych liniach i w różnych porach dnia. Zwiększanie liczby kursów powinno następować przede wszystkim tam, gdzie wynika to z rzeczywistego zapotrzebowania. Szczególne znaczenie ma zapewnienie odpowiedniej oferty w godzinach dojazdów do pracy i nauki. Większość najważniejszych generatorów ruchu związanych z edukacją, administracją i kulturą funkcjonuje przede wszystkim w godzinach 7:00–17:00, co powinno być uwzględniane przy kształtowaniu rozkładów jazdy.

Istotne jest również zapewnienie rytmiczności kursowania i jej dalsze doskonalenie tam, gdzie jest to uzasadnione. Na ciągach obsługiwanych przez kilka linii należy dążyć, w miarę możliwości, do zachowania równomiernych odstępów pomiędzy kolejnymi odjazdami, z uwzględnieniem uwarunkowań eksploatacyjnych oraz zróżnicowania popytu. Pozwala to zachować czytelną i atrakcyjną ofertę bez konieczności proporcjonalnego zwiększania liczby kursów. Jednocześnie należy dążyć do zapewnienia wysokiej punktualności i niezawodności przewozów oraz ograniczania wpływu ruchu samochodowego na funkcjonowanie komunikacji autobusowej. Działania dotyczące kształtowania rozkładów jazdy powinny być prowadzone równolegle z rozwojem rozwiązań nadających priorytet transportowi publicznemu, w tym

buspasów, priorytetu na skrzyżowaniach i systemów zarządzania ruchem.

Rozwój połączeń międzyosiedlowych i obsługa nowych obszarów miasta

Rozwój sieci komunikacyjnej powinien odpowiadać na zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym Olsztyna oraz zmieniające się kierunki codziennych podróży. Ważnym kierunkiem będzie poprawa połączeń pomiędzy poszczególnymi osiedlami, które nie w każdym przypadku powinny być realizowane przez centrum miasta. Zmiany w układzie sieci powinny zatem zmierzać do poprawy obsługi relacji międzyosiedlowych tam, gdzie występuje odpowiednio duże zapotrzebowanie na przewozy. Nie oznacza to konieczności tworzenia bezpośredniego połączenia pomiędzy każdą parą osiedli. W części relacji bardziej efektywne może być zapewnienie częstych połączeń i dogodnych przesiadek.

Drugim obszarem działań będzie zapewnianie obsługi transportem publicznym terenów rozwijającej się zabudowy. Rozszerzanie obsługi powinno następować wraz z rozwojem zabudowy i wzrostem zapotrzebowania na przewozy, z uwzględnieniem możliwości zapewnienia odpowiedniej częstotliwości i racjonalności ekonomicznej połączeń.

Przy planowaniu nowych osiedli i większych zespołów zabudowy istotne będzie również uwzględnianie potrzeb transportu publicznego już na etapie planowania przestrzennego, w tym zapewnienie możliwości odpowiedniego poprowadzenia tras autobusowych lub tramwajowych i lokalizacji przystanków.

Rozwój obsługi gmin sąsiednich i integracja transportu w MOF Olsztyna

Obecnie komunikacja miejska organizowana przez Olsztyn funkcjonuje również na terenie gmin, które zawarły z Miastem odpowiednie porozumienia. Zakres tej współpracy nie jest stały. W ostatnich latach został rozszerzony o Barczewo i Jonkowo, natomiast zakończono obsługę Stawigudy i Olsztyńska. Obecnie poza systemem pozostaje również gmina Gietrzwałd.



W kolejnych latach zakłada się stopniowy rozwój obsługi komunikacyjnej gmin sąsiednich, dostosowany do wielkości popytu przewozowego, zmian w zagospodarowaniu przestrzennym oraz możliwości finansowych i organizacyjnych zainteresowanych samorządów. Rozwój ten może obejmować zwiększanie liczby połączeń na istniejących kierunkach, modyfikację przebiegu tras oraz rozszerzanie zasięgu komunikacji na kolejne miejscowości.

Szczegółowe kierunki rozwoju obsługi gmin sąsiednich i integracja transportu w MOF Olsztyna przedstawiono w rozdziale 15.1.

Integracja komunikacji miejskiej z transportem kolejowym

Ważnym kierunkiem rozwoju będzie dalsza poprawa integracji komunikacji miejskiej z transportem kolejowym. Olsztyn Główny pełni funkcję najważniejszego węzła kolejowego województwa, natomiast funkcjonujące na terenie miasta pozostałe stacje i przystanki kolejowe stwarzają możliwość powiązania kolei z obsługą różnych części Olsztyna.

Integracja powinna obejmować przede wszystkim zapewnienie dogodnych warunków przesiadania się, odpowiednie powiązanie przystanków komunikacji miejskiej ze stacjami kolejowymi oraz w miarę możliwości koordynację rozkładów jazdy z godzinami przyjazdów i odjazdów pociągów. Szczególne znaczenie ma to w przypadku połączeń kolejowych wykorzystywanych w regularnych dojazdach do pracy i nauki. Działania w tym zakresie wymagają współpracy Gminy Olsztyn z organizatorami i operatorami transportu kolejowego, a w przypadku połączeń wykraczających poza granice Olsztyna również z właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego.

Dalszych działań wymaga rejon Olsztyna Głównego. Pomimo modernizacji dworca kolejowego i infrastruktury przesiadkowej proces pełnej integracji transportu autobusowego i kolejowego nie został zakończony, a potencjał Zintegrowanego Centrum Przesiadkowego nie jest jeszcze w pełni wykorzystany. Docelowe uporządkowanie tego obszaru powinno umożliwić

sprawną obsługę pasażerów komunikacji miejskiej, kolei oraz autobusowego transportu regionalnego i dalekobieżnego.

W dalszej perspektywie istotne będzie również rozwijanie integracji taryfowo-biletowej. Obecnie pasażer korzystający w jednej podróży z komunikacji miejskiej i kolei musi korzystać z odrębnych biletów. Wprowadzanie rozwiązań ułatwiających korzystanie z różnych środków transportu wymaga współpracy miasta z właściwymi organizatorami transportu i przewoźnikami, a zatem nie jest działaniem zależnym wyłącznie od Gminy Olsztyn.

Rozwój integracji transportu oraz infrastruktury P&R i B&R

Rozwój transportu publicznego powinien umożliwiać wygodne łączenie różnych sposobów przemieszczania się w ramach jednej podróży. W tym celu należy kontynuować rozwój węzłów przesiadkowych oraz infrastruktury P&R, B&R i w uzasadnionych lokalizacjach K&R.

Węzły przesiadkowe powinny zapewniać możliwie krótkie drogi dojścia pomiędzy przystankami, czytelną informację pasażerską, bezpieczne dojścia piesze i dojazdy rowerowe oraz możliwość dogodnego pozostawienia roweru. Przy projektowaniu i przebudowie węzłów należy dążyć do ograniczania barier utrudniających zmianę środka transportu.

Ważnym kierunkiem będzie dalszy rozwój systemu Park&Ride. Nowe parkingi P&R powinny być lokalizowane przede wszystkim przy głównych drogach wlotowych do miasta i w miejscach zapewniających dostęp do transportu publicznego o wysokiej częstotliwości. Ich funkcjonowanie powinno zachęcać kierowców do pozostawienia samochodu przed wjazdem do obszarów o największym natężeniu ruchu i kontynuowania podróży komunikacją miejską. Rozwój systemu P&R powinien być planowany z uwzględnieniem powiązań transportowych Olsztyna z gminami sąsiednimi i prowadzony we współpracy z właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego oraz przewoźnikami.



Równolegle należy rozwijać B&R przy ważniejszych przystankach, węzłach i stacjach kolejowych, przy czym działania w rejonie stacji kolejowych również wymagają współpracy z podmiotami odpowiedzialnymi za transport kolejowy i infrastrukturę kolejową.

Rozwój ITS, buspasów i priorytetu dla transportu publicznego

Jednym z warunków poprawy punktualności i skrócenia czasu podróży komunikacją autobusową jest ograniczanie jej podatności na kongestię drogową. W tym celu należy kontynuować rozwój rozwiązań zapewniających priorytet transportowi publicznemu.

Funkcjonujący w Olsztynie system ITS powinien być w kolejnych latach rozwijany i dostosowywany do zmieniających się potrzeb transportowych miasta. Działania powinny obejmować przede wszystkim rozszerzanie rozwiązań nadających priorytet pojazdom komunikacji miejskiej oraz doskonalenie zarządzania ruchem w sposób ograniczający opóźnienia autobusów i tramwajów. Priorytet powinien uwzględniać rzeczywiste położenie pojazdu oraz jego zgodność z rozkładem jazdy, tak aby wspierać przede wszystkim pojazdy opóźnione. Dalszy rozwój ITS powinien również umożliwiać szersze wykorzystanie danych o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, w szczególności o czasach przejazdu, punktualności i miejscach powstawania opóźnień. Dane te mogą być wykorzystywane przy planowaniu rozkładów jazdy, ocenie funkcjonowania poszczególnych ciągów komunikacyjnych oraz wskazywaniu miejsc wymagających zmian w organizacji ruchu lub zastosowania dodatkowych rozwiązań poprawiających warunki przejazdu transportu publicznego.

Przy przebudowie głównych ciągów drogowych należy każdorazowo analizować możliwość zastosowania rozwiązań poprawiających warunki przejazdu komunikacji miejskiej.

Modernizacja taboru i rozwój transportu zeroemisyjnego

W okresie obowiązywania Planu konieczna będzie dalsza sukcesywna odnowa floty autobusowej. Pomimo poprawy standardu taboru w stosunku do okresu opracowywania poprzedniego planu, struktura wiekowa części autobusów wskazuje na potrzebę kontynuowania procesu ich wymiany. Wszystkie pojazdy wykorzystywane obecnie w regularnej komunikacji miejskiej są niskopodłogowe i standard ten powinien zostać zachowany przy kolejnych zakupach.

Wymiana taboru powinna prowadzić przede wszystkim do stopniowego wycofywania najstarszych i najbardziej emisyjnych pojazdów. Istotnym kierunkiem będzie zwiększanie udziału autobusów zeroemisyjnych wraz z rozbudową zaplecza technicznego. Tempo kolejnych zakupów powinno uwzględniać możliwości finansowe Miasta, dostępność zewnętrznych źródeł finansowania, wymagania prawne oraz rzeczywiste koszty eksploatacji poszczególnych technologii.

Utrzymanie i dalszy rozwój standardu infrastruktury przystankowej

Istotnym kierunkiem działań jest utrzymanie odpowiedniego standardu infrastruktury przystankowej oraz jej dalsza modernizacja w miejscach, w których występują braki lub bariery utrudniające korzystanie z komunikacji miejskiej.

Działania powinny obejmować zapewnienie odpowiednich warunków oczekiwania, oświetlenia i informacji pasażerskiej, a także sukcesywne ograniczanie barier architektonicznych i zapewnienie bezpiecznego dojścia do przystanków. W uzasadnionych lokalizacjach należy stosować rozwiązania ułatwiające wsiadanie do pojazdów, takie jak przystanki wiedeńskie lub odpowiednio ukształtowane krawężnie peronowe.

Kontynuowany powinien być również rozwój zielonych przystanków i zielonych dojść. Rozwiązania takie poprawiają komfort korzystania z transportu publicznego, a jednocześnie mogą ograniczać negatywne skutki wysokich temperatur i miejskiej wyspy ciepła.



Dalszy rozwój informacji pasażerskiej i integracji taryfowo-biletowej

Dostęp do czytelnej i aktualnej informacji jest jednym z podstawowych warunków wygodnego korzystania z transportu publicznego. Funkcjonujący system dynamicznej informacji pasażerskiej powinien być utrzymywany i w miarę potrzeb rozwijany, w szczególności na najważniejszych przystankach i węzłach przesiadkowych. Rozszerzanie systemu powinno obejmować przede wszystkim miejsca o największej liczbie pasażerów, dużej liczbie obsługiwanych linii oraz znaczeniu przesiadkowym.

Informacja przekazywana pasażerom powinna nadal obejmować planowe i rzeczywiste godziny odjazdów, a także informacje o zmianach tras, zakłóceniach, objazdach i możliwościach przesiadek. Należy również kontynuować rozwój internetowych i mobilnych kanałów informacji oraz narzędzi umożliwiających planowanie całej podróży.

Drugim elementem tego kierunku jest dalszy rozwój systemu taryfowo-biletowego. Powinien on pozostawać czytelny dla pasażera, zapewniać łatwy dostęp do zakupu biletów i uwzględniać rozwój elektronicznych form płatności. W dalszej perspektywie szczególnego znaczenia nabiera integracja taryfowa z transportem kolejowym oraz innymi systemami transportu funkcjonującymi w MOF.

Integracja transportu publicznego z ruchem pieszym i rowerowym

Podróż komunikacją miejską rozpoczyna się i kończy poza pojazdem, dlatego rozwój transportu publicznego powinien obejmować również poprawę warunków dojścia i dojazdu do przystanków. Bezpieczne i wygodne powiązania piesze i rowerowe mają bezpośredni wpływ na rzeczywistą dostępność systemu.

Przy modernizacji ulic i przystanków należy zapewniać możliwie krótkie i bezpieczne dojścia piesze, odpowiednie przejścia przez jezdnię, oświetlenie oraz ograniczanie barier utrudniających poruszanie się osobom o ograniczonej mobilności. Szczególnej uwagi

wymagają dojścia do głównych węzłów przesiadkowych i przystanków obsługujących duże generatory ruchu.

Rozwój infrastruktury rowerowej powinien być powiązany z siecią transportu publicznego. Przy ważniejszych przystankach, stacjach kolejowych i węzłach przesiadkowych należy rozwijać możliwość bezpiecznego pozostawienia roweru, w tym parkingi B&R. Pozwala to zwiększać obszar, z którego pasażer może dotrzeć do transportu publicznego bez konieczności korzystania z samochodu.

Zapewnienie dostępności transportu publicznego dla osób o szczególnych potrzebach

Rozwój publicznego transportu zbiorowego powinien nadal uwzględniać potrzeby wszystkich grup pasażerów, w szczególności osób z niepełnosprawnościami, seniorów, osób o ograniczonej mobilności, osób podróżujących z dziećmi oraz pasażerów mających trudności z poruszaniem się lub korzystaniem z informacji.

Nowy tabor powinien być wyposażony w rozwiązania umożliwiające samodzielne i bezpieczne korzystanie z komunikacji osobom o ograniczonej mobilności. Dostępność należy przy tym rozpatrywać w odniesieniu do całego łańcucha podróży, od dojścia do przystanku, poprzez oczekiwanie, uzyskanie informacji, wejście do pojazdu i przejazd, aż po opuszczenie przystanku docelowego. Należy zatem kontynuować działania związane z ograniczaniem barier architektonicznych, odpowiednim kształtowaniem peronów i dojść oraz zapewnieniem czytelnej informacji pasażerskiej. Wprowadzane rozwiązania powinny zmierzać do zapewnienia możliwości możliwie samodzielnego korzystania z transportu publicznego niezależnie od wieku i poziomu sprawności pasażera.

Docelowym efektem realizacji wskazanych kierunków powinien być system transportu publicznego zapewniający sprawne przemieszczanie się po Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym, łatwy dostęp do najważniejszych celów podróży oraz możliwość wygodnego łączenia komunikacji



miejskiej z koleją, ruchem pieszym, rowerowym i innymi sposobami przemieszczania się. Rozwój oferty przewozowej, infrastruktury i taboru powinien

jednocześnie zwiększać atrakcyjność transportu publicznego jako alternatywy dla samochodu osobowego.

15.1. Oczekiwane kierunki rozwoju transportu zbiorowego w obsłudze gmin sąsiednich

Olsztyn, jako główny ośrodek administracyjny, gospodarczy, edukacyjny i usługowy regionu, jest celem znacznej części codziennych podróży mieszkańców gmin sąsiednich. Powiązania te będą miały coraz większe znaczenie dla funkcjonowania całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, dlatego rozwój transportu publicznego powinien być rozpatrywany nie tylko w granicach administracyjnych miasta, ale również w odniesieniu do jego otoczenia.

Docelowo należy dążyć do zapewnienia możliwie spójnej obsługi transportem publicznym Olsztyna oraz gmin tworzących MOF, tj. Barczewa, Dywit, Gietrzwałdu, Jonkowa, Purdy i Stawigudy. Nie oznacza to konieczności zapewnienia jednakowego zakresu obsługi na wszystkich kierunkach. Oferta przewozowa powinna odpowiadać rzeczywistemu zapotrzebowaniu na przewozy, rozmieszczeniu zabudowy oraz możliwościom finansowym i organizacyjnym poszczególnych samorządów. Takie podejście jest istotne również ze względu na dotychczasowe zmiany zasięgu komunikacji miejskiej poza Olsztynem (w ostatnich latach rozpoczęto obsługę gminy Jonkowo, natomiast zakończono współpracę z gminami Stawiguda i Olsztynek).

Podstawą obsługi gmin sąsiednich powinna pozostać **komunikacja autobusowa**. Pozwala ona na dostosowanie przebiegu linii i liczby kursów do potrzeb poszczególnych miejscowości, a także na stopniowe rozszerzanie lub zmianę zakresu obsługi wraz ze zmianami zapotrzebowania na przewozy. Rozwój połączeń autobusowych powinien dotyczyć zarówno poprawy oferty na kierunkach już obsługiwanych, jak i możliwości objęcia komunikacją kolejnych obszarów, jeżeli będzie to uzasadnione potrzebami mieszkańców i możliwe do realizacji w ramach współpracy między samorządami.

Linie obsługujące gminy sąsiednie powinny zapewniać możliwie dogodne połączenia z Olsztynem oraz z funkcjonującą na jego terenie siecią autobusową i tramwajową. W zależności od kierunku, liczby pasażerów i przebiegu linii mogą zapewniać bezpośredni dojazd do wybranych części miasta albo umożliwiać dogodną przesiadkę na inne linie komunikacji miejskiej. Nie zakłada się przy tym jednego modelu prowadzenia wszystkich takich linii. Sposób ich funkcjonowania powinien być dostosowany do charakteru danego kierunku, przy dążeniu do zapewnienia pasażerom możliwie krótkiego czasu podróży i ograniczenia liczby koniecznych przesiadek.

Istotnym elementem obsługi gmin sąsiednich pozostaje również **transport kolejowy**, przede wszystkim na kierunkach, na których istniejąca sieć kolejowa umożliwia dogodny dojazd do Olsztyna. W takich relacjach należy dążyć do lepszego powiązania oferty kolejowej z komunikacją autobusową, w szczególności poprzez koordynację rozkładów jazdy oraz zapewnienie dogodnych warunków przesiadania się. Komunikacja autobusowa może jednocześnie zapewniać obsługę miejscowości znajdujących się poza bezpośrednim zasięgiem stacji i przystanków kolejowych. Rozwiązanie takie wpisuje się w kierunki wskazane w dokumentach strategicznych dotyczących MOF Olsztyna, w których zakłada się zwiększenie wykorzystania kolei w codziennych podróżach oraz rozwój jej powiązań z pozostałymi środkami transportu.

Potrzeba integracji transportu miejskiego i regionalnego była wskazywana już w poprzednim Planie transportowym. Zakładano w nim rozwój węzłów i przystanków przesiadkowych, koordynację rozkładów jazdy, rozwój informacji o połączeniach miejskich i regionalnych oraz tworzenie parkingów P&R i B&R



umożliwiających łączenie transportu indywidualnego ze zbiorowym. Kierunek dotyczący szerszej integracji transportu miejskiego z przewozami regionalnymi i kolejowymi pozostaje aktualny. Dalszych działań wymagają w szczególności koordynacja rozkładów jazdy, zapewnienie spójnej informacji o połączeniach różnych organizatorów i przewoźników oraz integracja taryfowo-biletowa. Wraz ze wzrostem powiązań transportowych pomiędzy Olsztynem i gminami sąsiednimi działania te powinny być prowadzone w skali całego obszaru funkcjonalnego.

Ważną rolę w obsłudze podróży rozpoczynających się w gminach sąsiednich będzie pełnił także **transport tramwajowy** na obszarze Olsztyna. Tramwaj powinien zapewniać sprawne przemieszczanie się po mieście również pasażerom, którzy do Olsztyna dotarli autobusem lub koleją. Z tego względu istotne jest zapewnienie dogodnych powiązań pomiędzy tymi środkami transportu, szczególnie w najważniejszych punktach przesiadkowych. Jest to zgodne z kierunkiem przyjętym w SUMP MOF, w którym transport tramwajowy wskazano jako podstawowy środek transportu w Olsztynie, natomiast komunikację autobusową jako system uzupełniający i dowozowy.

Podstawowym środkiem bezpośredniej obsługi gmin sąsiednich w okresie obowiązywania Planu pozostanie komunikacja autobusowa. Nie wyklucza to jednak możliwości rozwoju sieci tramwajowej poza obecne granice administracyjne Olsztyna, jeżeli będzie to uzasadnione rozwojem zabudowy, wielkością potoków pasażerskich oraz możliwościami technicznymi i finansowymi. Możliwość taka powinna być rozpatrywana przede wszystkim w odniesieniu do terenów bezpośrednio przylegających do Olsztyna, funkcjonalnie powiązanych z miastem i charakteryzujących się intensywnym rozwojem zabudowy. Najbardziej korzystnym rozwiązaniem z punktu widzenia organizacji i finansowania transportu byłoby objęcie takich terenów granicami administracyjnymi Olsztyna. Nie należy jednak wykluczać realizacji infrastruktury tramwajowej poza granicami miasta w ramach współpracy międzygminnej. Realizacja trasy tramwajowej na obszarze więcej niż jednej jednostki samorządu terytorialnego wiązałaby się z koniecznością uzgodnienia zasad przygotowania

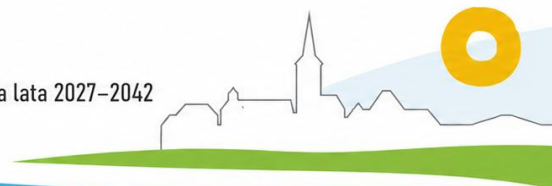
i finansowania inwestycji, własności i utrzymania infrastruktury oraz organizacji i finansowania przewozów. Ze względu na koszty budowy infrastruktury rozwiązanie takie wymagałoby odpowiednio dużego i trwałego zapotrzebowania na przewozy oraz zapewnienia stabilnych zasad współpracy pomiędzy zainteresowanymi samorządami.

Obecny model obsługi części gmin sąsiednich opiera się na porozumieniach międzygminnych, na podstawie których organizacja przewozów została powierzona Miastu Olsztyn. Porozumienia określają zakres realizowanych przewozów oraz zasady ich finansowania, a oferta na terenie poszczególnych gmin jest kształtowana z uwzględnieniem zgłaszanych przez nie potrzeb i możliwości finansowych.

W perspektywie obowiązywania Planu możliwa jest kontynuacja i dalszy rozwój tego rozwiązania, w tym obejmowanie komunikacją miejską kolejnych gmin MOF. Jednocześnie nie należy wykluczać zmian w sposobie organizacji przewozów, jeżeli wraz z rozwojem powiązań pomiędzy Olsztynem i gminami MOF zasadne będzie zastosowanie innej formy współpracy samorządów.

Takie podejście jest zgodne z kierunkiem przyjętym w SUMP MOF Olsztyna, który podkreśla potrzebę współpracy jednostek samorządu terytorialnego w planowaniu i organizacji transportu. W dokumencie wskazano m.in. potrzebę wspólnego planowania transportu, prowadzenia jednolitego monitoringu jego funkcjonowania, koordynacji rozkładów jazdy oraz współpracy z przewoźnikami kolejowymi i powiatowymi. Oznacza to, że w perspektywie obowiązywania Planu istotniejsze od przesądzenia konkretnej formy organizacyjnej jest stworzenie warunków do prowadzenia wspólnej polityki transportowej na obszarze MOF.

Niezależnie od przyjętego modelu organizacji przewozów należy dążyć do tego, aby z punktu widzenia pasażera transport publiczny na obszarze Olsztyna i gmin sąsiednich funkcjonował jako możliwie spójny system. Powinno to obejmować przede wszystkim koordynację rozkładów jazdy, czytelną informację pasażerską oraz stopniowe rozszerzanie integracji taryfowo-biletowej.



Uzupełnieniem systemu powinny być węzły przesiadkowe oraz parkingi P&R i B&R, lokalizowane w miejscach umożliwiających dogodną zmianę środka transportu. Ich rozwój powinien ułatwiać zarówno przesiadki pomiędzy autobusem, tramwajem i koleją, jak i pozostawienie samochodu lub roweru i kontynuowanie podróży transportem publicznym.

W kolejnych latach zakłada się stopniowy rozwój obsługi komunikacyjnej gmin sąsiednich, dostosowany do wielkości popytu przewozowego, zmian w zagospodarowaniu przestrzennym oraz możliwości finansowych i organizacyjnych zainteresowanych samorządów. Rozwój ten może obejmować zwiększanie liczby połączeń na istniejących kierunkach, modyfikację przebiegu tras oraz rozszerzanie zasięgu komunikacji na

kolejne miejscowości. Zakres wprowadzanych zmian powinien każdorazowo odpowiadać rzeczywistemu zapotrzebowaniu na przewozy i warunkom współpracy międzygminnej. Docelowo należy dążyć do stworzenia spójnego systemu transportu publicznego obejmującego Olsztyn i jego obszar funkcjonalny, w którym komunikacja autobusowa zapewnia podstawową obsługę gmin sąsiednich, kolej uzupełnia ją na kierunkach posiadających odpowiednie połączenia kolejowe, natomiast sieć autobusowa i tramwajowa Olsztyna zapewnia dalszą obsługę podróży na terenie miasta. Poszczególne środki transportu powinny być ze sobą powiązane w taki sposób, aby możliwe było korzystanie z nich w ramach jednej podróży bez zbędnego wydłużania czasu przejazdu i oczekiwania na przesiadkę.



15.2. Priorytety inwestycyjne i organizacyjne

Tabela 31 Priorytety inwestycyjne i organizacyjne

Priorytet	Działanie	Charakter	Zakres
Wysoki	Zapewnienie wysokiej jakości i niezawodności oferty przewozowej	organizacyjny	Dostosowywanie częstotliwości kursowania do wielkości i zmian popytu, zapewnianie regularnych odstępów pomiędzy odjazdami oraz utrzymywanie wysokiej punktualności komunikacji miejskiej.
Wysoki	Rozwój priorytetu dla transportu publicznego – ITS, buspasy i priorytet na skrzyżowaniach	inwestycyjno-organizacyjny	Poprawa prędkości i punktualności autobusów i tramwajów, w szczególności na ciągach najbardziej narażonych na opóźnienia.
Wysoki	Rozbudowa i odnowa taboru autobusowego i tramwajowego	inwestycyjny	Sukcesywna wymiana najstarszych autobusów, zwiększanie udziału taboru zeroemisyjnego oraz zakup dodatkowych tramwajów niezbędnych do rozwoju sieci i oferty przewozowej.
Wysoki	Analiza możliwości usprawnienia funkcjonowania transportu publicznego na Zatorzu	Organizacyjny	Ocena możliwości poprawy obsługi transportem publicznym Zatorza, uwzględniająca organizację ruchu, warunki funkcjonowania komunikacji autobusowej oraz planowane inwestycje drogowe i przebudowę przepraw przez linie kolejowe. Analiza powinna pozwolić określić rozwiązania usprawniające transport publiczny w krótszej perspektywie oraz sposób włączenia planowanej trasy tramwajowej w docelowy układ komunikacyjny Zatorza.
Średni	Poprawa powiązań międzyosiedlowych i obsługa nowych obszarów zabudowy	organizacyjno-inwestycyjny	Dostosowywanie sieci do zmian przestrzennych i nowych kierunków podróży, przy zachowaniu racjonalności ekonomicznej i odpowiedniej częstotliwości.
Średni	Rozwój powiązań tramwajowych z Dworcem Głównym – ul. Dworcowa	inwestycyjny	Poprawa integracji tramwaju z głównym węzłem kolejowym i zwiększenie możliwości kształtowania układu linii.



Priorytet	Działanie	Charakter	Zakres
Średni	Rozwój obsługi tramwajowej Osiedla Generałów	inwestycyjny	Rozszerzenie zasięgu transportu tramwajowego na kolejny obszar zwartej zabudowy południowej części miasta.
Średni	Przedłużenie trasy tramwajowej w głąb Kortowa	inwestycyjny	Poprawa dostępności miasteczka akademickiego, powiązana ze zwiększeniem przepustowości trasy w kierunku Kortowa.
Średni	Rozwój sieci tramwajowej na Zatorzu	inwestycyjny	Wyniki analizy funkcjonowania transportu publicznego na Zatorzu powinny stanowić podstawę do określenia przebiegu i zakresu rozwoju trasy tramwajowej oraz jej powiązania z pozostałym układem komunikacyjnym. Przy planowaniu i przebudowie przepraw przez linie kolejowe należy jednocześnie uwzględniać możliwość poprowadzenia torowiska tramwajowego.
Perspektywiczny	Przedłużenie trasy tramwajowej w kierunku Jakubowa wraz z P&R	inwestycyjny	Możliwe jako dalszy etap rozwoju trasy na Zatorzu. Rejon Jakubowa może pełnić funkcję węzła przesiadkowego integrującego tramwaj, autobusy oraz ruch napływający od strony Dywit.
Perspektywiczny	Uwzględnienie trasy tramwajowej w planowanym połączeniu ul. Wilczyńskiego z al. Warszawską	inwestycyjny	W przypadku realizacji nowego połączenia drogowego należy zachować możliwość poprowadzenia w jego ciągu trasy tramwajowej. Pozwoli to zabezpieczyć możliwość przyszłego połączenia południowych osiedli z al. Warszawską i Kortowem.
Perspektywiczny	Połączenie tramwajowe miasteczka akademickiego i Kortowa ze Śródmieściem przez al. Warszawską	inwestycyjny	Utworzenie bezpośredniego połączenia tramwajowego Kortowa ze Śródmieściem oraz objęcie obsługą tramwajową obszarów położonych wzdłuż al. Warszawskiej.
Perspektywiczny	Rozwój sieci tramwajowej poza granice miasta	inwestycyjny	Zachowanie możliwości rozwoju sieci tramwajowej poza obecne granice Olsztyna, przede wszystkim w kierunku południowym, wraz z możliwością utworzenia węzła P&R i B&R w rejonie obwodnicy. Rozwój uzależniony od zagospodarowania terenów, wielkości popytu oraz uwarunkowań administracyjnych i współpracy z gminami sąsiednimi.



16. Monitorowanie rezultatów i weryfikacja oraz aktualizacja Planu transportowego

16.1. Monitorowanie rezultatów realizacji celów rozwoju transportu publicznego

W okresie planowania przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Olsztyna na lata 2027-2042;
- w okresie planowania przyjmuje się prowadzenie regularnych badań marketingowych dotyczących wielkości i struktury popytu oraz preferencji komunikacyjnych pasażerów. Badania wielkości i struktury popytu powinny być prowadzone z wykorzystaniem automatycznych liczników pasażerów zainstalowanych w pojazdach komunikacji miejskiej. Kompleksowe badania z wykorzystaniem danych z automatycznego zliczania pasażerów powinny być prowadzone co najmniej raz na dwa lata. Pozyskane dane powinny stanowić podstawę do bieżącej oceny wykorzystania poszczególnych linii i kursów oraz dostosowywania oferty przewozowej do występującego popytu;
- rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych,
- realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz potrzebę ochrony środowiska naturalnego.

16.2. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Olsztyna na lata 2027-2042. Z uwagi na wytyczne teoretyczne

i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Miasta w Olsztynie.



17. Spisy wykresów, tabel, rysunków i map

17.1. Spis tabel

Tabela 1 Liczba mieszkańców poszczególnych osiedli Olsztyna według miejsca zameldowania (pobyt stały i czasowy)	15
Tabela 2 Ruch naturalny i wędrowniczy na obszarze Miasta Olsztyna w latach 2020-2025	17
Tabela 3 Zmiana stopy bezrobocia rejestrowanego na terenie Miasta Olsztyna w latach 2020-2025	18
Tabela 4 Emisja zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych z terenu Miasta Olsztyna w latach 2015–2025	21
Tabela 5 Przewoźnicy realizujący regularne przewozy osób oraz obsługiwane linie komunikacyjne	41
Tabela 6 Linię komunikacyjną organizowaną przez ZDZiT	46
Tabela 7 Trasy linii komunikacji miejskiej w Olsztynie	49
Tabela 8 Liczba wozokilometrów komunikacji miejskiej w Olsztynie na wszystkich liniach w latach 2021 – 2026	51
Tabela 9 Liczba wozokilometrów wykonanych w ramach porozumień międzygminnych w latach 2021–2025	51
Tabela 10 Dzienna liczba wozokilometrów komunikacji miejskiej w Olsztynie w 2026 r.	52
Tabela 11 Charakterystyka autobusów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej w 2026 r.	55
Tabela 12 Charakterystyka tramwajów wykorzystywanych do obsługi sieci komunikacyjnej w 2026 r.	56
Tabela 13 Liczba przewiezionych pasażerów na 1 km w latach 2022-2025 z podziałem na numer linii w dzień roboczy	64
Tabela 14 Liczba przewiezionych pasażerów na 1 km w latach 2022-2025 z podziałem na numer linii w sobotę	65
Tabela 15 Liczba przewiezionych pasażerów na 1 km w latach 2022-2025 z podziałem na numer linii w niedzielę	65
Tabela 16 Ważniejsze urzędy i instytucje w Olsztynie	67
Tabela 17 Ważniejsze placówki oświatowe w Olsztynie	68
Tabela 18 Uczelnie wyższe na terenie Olsztyna	69
Tabela 19 Ważniejsze miejsca pracy w Olsztynie	70
Tabela 20 Ważniejsze obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne w Olsztynie	70
Tabela 21 Ważniejsze placówki służby zdrowia w Olsztynie	71
Tabela 22 Ważniejsze obiekty handlowo-usługowe w Olsztynie	72
Tabela 23 Koszty funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w latach 2021-2025	93
Tabela 24 Udział JST w finansowaniu komunikacji zbiorowej w latach 2021-2025 (liczone wg wzoru: koszty funkcjonowania – wpływy z biletów i opłat dodatkowych)	93
Tabela 25 Przychody z biletów i opłat dodatkowych w latach 2021-2025	93
Tabela 26 Pożądane standardy informacji pasażerskiej	109
Tabela 27 Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w publicznym transporcie zbiorowym na terenie objętym Planem	111
Tabela 28 Minimalne częstotliwości kursowania w dzień roboczy	115
Tabela 29 Minimalne częstotliwości kursowania w sobotę	115
Tabela 30 Minimalne częstotliwości kursowania w niedzielę	116
Tabela 31 Priorytety inwestycyjne i organizacyjne	132



17.2. Spis wykresów

Wykres 1 Zmiana liczby mieszkańców w Olsztynie w latach 2015-2025.....	14
Wykres 2 Zmiany struktury ludności w Olsztynie w latach 2015-2025.	17
Wykres 3 Wartość wskaźnika motoryzacji w Polsce, województwie warmińsko-mazurskim oraz m. Olsztyn w latach 2014-2024.	35
Wykres 4 Wiek respondentów	74
Wykres 5 Aktywność zawodowa respondentów	74
Wykres 6 Odpowiedź na pytanie: W przypadku wyboru samochodu jako najczęstszego środka transportu, jakie działania mogłyby zostać podjęte, aby częściej Pan/i korzystał/a z komunikacji miejskiej?	76
Wykres 7 Odpowiedź na pytanie: Jak często podróżuje Pan/i komunikacją miejską?	77
Wykres 8 Odpowiedź na pytanie: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją miejską?	77
Wykres 9 Odpowiedź na pytanie: Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji miejskiej?	78
Wykres 10 Odpowiedź na pytanie: Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji miejskiej?	81
Wykres 11 Prognozowana liczba ludności do roku 2060.	85

17.3. Spis rysunków

Rysunek 1 Położenie Miasta Olsztyna Źródło: Opracowanie własne	12
Rysunek 2 Podział Olsztyna na osiedla Źródło: Opracowanie własne	15
Rysunek 3 Lokalizacja punktowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego....	22
Rysunek 4 Lokalizacja liniowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego	22
Rysunek 5 Mapa hałasu drogowego	23
Rysunek 6 Mapa hałasu tramwajowego	24
Rysunek 7 Strefy funkcjonalno-przestrzenne Olsztyna	27
Rysunek 8 Sieć drogowa Miasta Olsztyna	36
Rysunek 9 Granice Strefy Płatnego Parkowania w Olsztynie	39
Rysunek 10 Sieć kolejowa w Olsztynie	44
Rysunek 11 Schemat komunikacji organizowanej przez ZDZiT na obszarze miejskim	48
Rysunek 12 Zasięg funkcjonowania systemu ITS w Olsztynie	59
Rysunek 13 Schemat komunikacji organizowanej przez ZDZiT na obszarze podmiejskim	62
Rysunek 14 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	89
Rysunek 15 Geograficzne położenie planowanej infrastruktury ładowania	106
Rysunek 16 Schemat organizacji komunikacji miejskiej w Olsztynie w 2026 r.	110
Rysunek 17 Determinanty określające kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Olsztynie.....	119