R074 SUMBA

MASTERPLAN DLA DOJAZDÓW

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY OLSZTYNA

Olsztyn 2020

Spis treści

WPROWADZENIE 3
MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY OLSZTYNA 3
INTERESARIUSZE INSTYTUCJONALNI MASTERPLANU 4
STAN MOBILNOŚCI I DOJAZDÓW W MOF OLSZTYNA 4
Przegląd istniejących strategii i polityk 4
Systemy drogowy i kolejowy 5
Publiczny transport zbiorowy 6
Autobusy i tramwaje 6
Transport kolejowy 10
Węzły przesiadkowe 11
Mobilność w MOF Olsztyna 11
Podział modalny 11
Transport niezmotoryzowany 13
Transport samochodowy 15
Główne trasy podróży miejskich 16
Dojeżdżający 17
ITS 17
Parkowanie 17
WIZJA MASTERPLANU I JEGO GŁÓWNE ZASADY 19
SCENARIUSZE PRZYSZŁOŚCI 19
Scenariusz „Planowe zmiany” 19
Scenariusz „MOF Olsztyna – Mobilność +” 20
Scenariusz „MOF Olsztyna – Mobilność ++” 20
OBSZARY, CELE I PRIORYTETY 22
Obszar 1: Spójny system transportu publicznego 22
Obszar 2: System parkowanie zmniejszający zatłoczenie przestrzeni w mieście 24
Obszar 3: Infrastruktura rowerowa i piesza 24
Obszar 4: Edukacja dla mobilności 25
PLAN DZIAŁAŃ 27
MASTERPLAN W SYSTEMIE DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH 33
MONITORING I AKTUALIZACJA 33
ZAANGAŻOWANIE INTERESARIUSZY 33
WYKORZYSTANE STUDIA, ANALIZY I BADANIA 35

WPROWADZENIE

Masterplan dla dojazdów Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna jest dokumentem o charakterze wdrożeniowym porządkującym kwestie podróży dojazdowych w obszarze MOF i wskazującym działania prowadzące do zwiększania zakresu podróży intermodalnych.

Dokument powstał w Urzędzie Miasta Olsztyna z udziałem interesariuszy z całego obszaru funkcjonalnego. Przy jego opracowaniu wykorzystano liczne dokumenty strategiczne i planistyczne oraz wyniki prac analitycznych prowadzonych równolegle w obszarze zrównoważonej mobilności miejskiej. Pozwoliło to wykorzystać efekt synergii bez powielania działań.

Prace nad *Masterplanem* odbywały się w czasie bardzo dynamicznych zmian w dziedzinie transportu i mobilności. Zbliżająca się nowa perspektywa finansowa i procesy rozwojowe na szczeblu globalnym, europejskim i krajowym uruchomiły wiele inicjatyw skutkujących szybkimi zmianami w zakresie mobilności miejskiej. Dlatego wiele z działań planowanych w poniższym dokumencie znajduje się już na różnych etapach realizacji.

Działania wskazane w *Masterplanie* będą wdrażane przede wszystkim przez Gminę Olsztyn i samorządy partnerskie z Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Dokumentem nadrzędnym, porządkującym procesy wdrażania będzie Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna (PZM MOF Olsztyna), który jest obecnie aktualizowany. Plan ten będzie miał charakter SUMP i będzie zawierał w sobie ustalenia wypracowane w ramach przygotowań *Masterplanu dla dojazdów*.

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY OLSZTYNA

Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna został wyznaczony zgodnie z dokumentem *„Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województwa”* opracowanym na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju). Współpraca jednostek jest wynikiem wspólnej chęci zintegrowanego prowadzenia polityki zrównoważonego rozwoju.

Podstawą prawną tej działalności jest *Porozumienie z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie współdziałania celem realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*. Za lidera i koordynatora zadań w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych gminy uznały Olsztyn.

Dla tego obszaru w 2017 r. powstał Plan Mobilności MOF Olsztyna do roku 2025. Jest on dokumentem wyznaczającym cele i kierunki mobilności na obszarze miasta i sześciu otaczających go gmin. Kierunki podróży mieszkańców – w tym codziennych dojazdów do pracy i szkoły – przeanalizowano w studium pt. *Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej MOF Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej* (Olsztyn, 2014).

MOF Olsztyna tworzy miasto Olsztyn na prawach powiatu oraz 6 otaczających je gmin należących do powiatu olsztyńskiego:

- Barczewo,
- Dywity,
- Gietrzwałd,
- Jonkowo,
- Purda,
- Stawiguda.

Łącznie wszystkie jednostki MOF Olsztyna zajmują 1450 km2, co stanowi niecałe 6% powierzchni województwa warmińsko-mazurskiego. Według danych na 2017r. (dane GUS) na ich obszarze zamieszkuje 234 165 osób, co stanowi nieco ponad 16% mieszkańców województwa warmińsko-mazurskiego.

INTERESARIUSZE INSTYTUCJONALNI MASTERPLANU

W obszarze funkcjonalnym Olsztyna istnieją dwa typy transportu pasażerskiego: transport publiczny i komercyjny transport zbiorowy. Transport publiczny jest zarządzany przez Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu, lokalną jednostkę odpowiedzialną za kwestie transportowe, natomiast drugi typ usług świadczą prywatni przedsiębiorcy na zasadach rynkowych.

Usługi transportu publicznego w Olsztynie świadczone są przez 2 operatorów (2019 r.):

- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Olsztynie (spółka miejska) – świadczy usługi przewozów tramwajowych i autobusowych,
- Konsorcjum Meteor i Irex – usługi autobusowe (operator zewnętrzny).

Ponadto trzy gminy MOF ma swoją własną komunikację gminną (Dywity 3 linie, Stawiguda 5 linii), a kolejna gmina – Jonkowo – ma w planach zorganizować swoją komunikację autobusową. Do części gmin (Barczewo, Dywity, Purda i Stawiguda) docierają też linie olsztyńskiej komunikacji miejskiej współfinansowane przez władze lokalne.

Usługi tramwajowe świadczone są w granicach miasta Olsztyna, a w gminach MOF dodatkowo funkcjonują komercyjne usługi transportu pasażerskiego.

STAN MOBILNOŚCI I DOJAZDÓW W MOF OLSZTYNA

Przegląd istniejących strategii i polityk

Podczas przygotowywania *Masterplanu* istotną rolę odegrały zapisy dotyczące kierunków rozwoju mobilności zawarte w następujących dokumentach strategicznych i planistycznych:

Dokumenty europejskie	Dokumenty krajowe	Dokumenty wojewódzkie	Dokumenty lokalne
Zielona Księga: w kierunku nowej kultury mobilności w mieście (2007)	Strategia Odpowiedzialnego Rozwoju (2016)	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego (2018)	Strategia rozwoju miasta – Olsztyn 2020 (2013) Strategie rozwoju gmin MOF Olsztyna
Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu (2011)	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (2019)	Warmińsko-Mazurskie 2030. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego (2020)	Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna (2016)

Komunikat Komisji Europejskiej „Europa w ruchu. Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna” (2017)	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 (2019)	Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego (2013)	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Olsztyna (2010) i gmin MOF Olsztyna
Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności (2020)			Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Olsztyna (2015) i plany gospodarki niskoemisyjnej gmin MOF

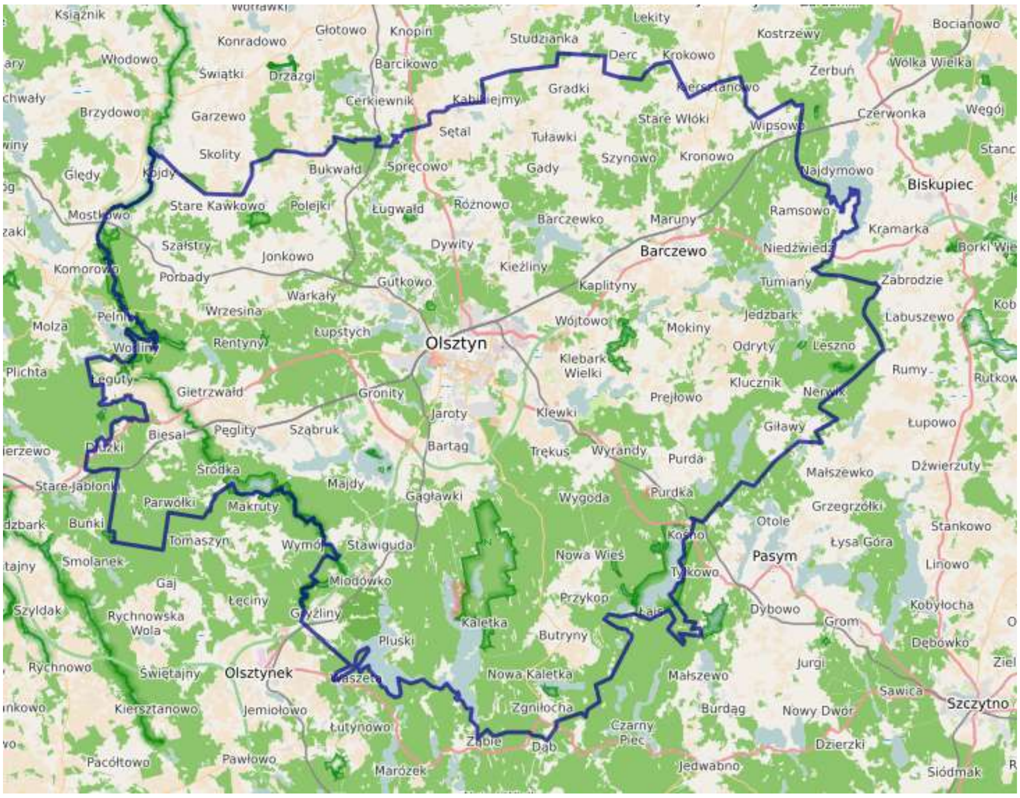
Autorzy *Masterplanu* starali się zapewnić wdrożenie powyższych polityk i planów dzięki planowaniu działań umożliwiających bardziej intermodalne podróżowanie.

Systemy drogowy i kolejowy

System drogowy Olsztyna ma charakter promienisty, a odległości od granic miasta do centrum są równe w każdym kierunku dzięki regularnemu, niemal okrągłemu kształtowi obszaru miasta. Kształt MOF jest podobny.

Cztery drogi krajowe i cztery wojewódzkie uzupełniane są przez drogi lokalne i pięć linii kolejowych. Kluczowym elementem układu drogowego jest obwodnica Olsztyna, która od lipca 2019 r. funkcjonuje w swoim południowym przebiegu. Południowa obwodnica Olsztyna poprawiła warunki mobilności w mieście, a dzięki temu też jakość życia mieszkańców. Wzmocniła również transportowy kręgosłup regionu, jakim jest droga krajowa nr 16, ułatwiając podróże i transport w całym województwie.

Słabą stroną układu drogowego MOF Olsztyna pozostaje jednak ciągle kierunek północ-południe. Jadąc od strony Warszawy drogą krajową nr 51 łatwo jest można ominąć centrum miasta kierując się na obwodnicę południową, jednak aby ruszyć dalej na północ w kierunku granicy państwa, na węźle Wschód trzeba ponownie wjechać na miejskie ulice. Mijając Dworzec Główny każdy pojazd, osobowy czy ciężarowy, nadal musi pokonywać niszczejący wiadukt im. Powstańców Węgierskich i jechać wąskimi ulicami przez gęsto zaludnione osiedla Zatorza tuż pod oknami mieszkań, a następnie przez gminę Dywity (w tym przez centrum miejscowości Dywity), zwiększając i tak już duży ruch oraz hałas i zanieczyszczenie powietrza, obniżając przy tym poziom bezpieczeństwa drogowego. Rozwiązaniem tych problemów w znacznym zakresie będzie budowa północnego odcinka obwodnicy Olsztyna wraz z Dywitami w ciągu drogi krajowej nr 51. Prace przygotowawcze dla tego przedsięwzięcia rozpoczęły się w 2020 r.



Źródło: Opracowanie własne

Olsztyn jest miastem-rdzeniem oraz głównym miejscem pracy, edukacji i życia kulturalnego dla mieszkańców swojego obszaru funkcjonalnego. Ponadto trendy migracyjne wskazują, że coraz więcej osób przeprowadza się poza miasto do sąsiednich gmin. Niedostatki transportu publicznego na tym obszarze skutkują wzrostem popularności indywidualnego transportu samochodowego i tym samym problemami z kongestią na drogach prowadzących do miasta. Rozwiązaniem może być lepsza współpraca w kwestiach mobilności pomiędzy Olsztynem a gminami, a także rozwój transportu publicznego poza granicami miasta.

Rosnąca liczba samochodów w mieście także stanowi znaczny problem. Aby go rozwiązać, miasto rozwija system transportu publicznego ze szczególnym uwzględnieniem sieci tramwajowej wprowadzonej ponownie w 2015 r. po 50 latach przerwy.

Publiczny transport zbiorowy

Autobusy i tramwaje

W obszarze funkcjonalnym Olsztyna istnieją dwa typy transportu pasażerskiego: transport publiczny i komercyjny transport zbiorowy. Transport publiczny jest zarządzany przez Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu, lokalną jednostkę odpowiedzialną za kwestie transportowe, natomiast drugi typ usług świadczą prywatni przedsiębiorcy na zasadach rynkowych.

Usługi transportu publicznego w Olsztynie świadczone są przez 2 operatorów:

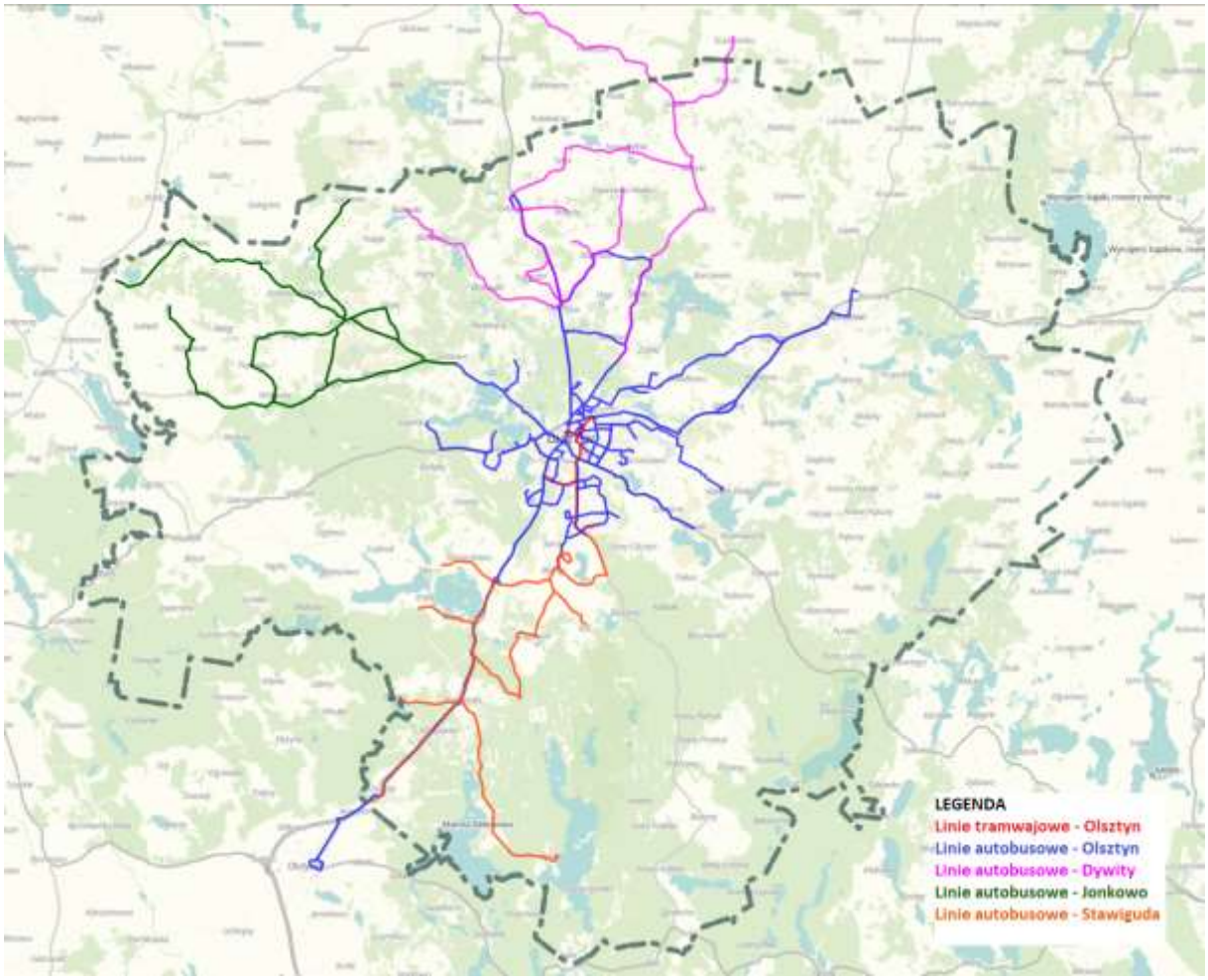
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Olsztynie (spółka miejska) – świadczy usługi przewozów tramwajowych i autobusowych,
- Konsorcjum Meteor i Irex – usługi autobusowe (operator zewnętrzny).

Ponadto trzy gminy MOF mają swoją własną komunikację gminną:

1. Dywity (3 linie)
2. Jonkowo (5 linii)

3. Stawiguda (5 linii)

Do gmin Dywity, Stawiguda, Barczewo i Purda docierają też linie olsztyńskiej komunikacji miejskiej współfinansowane przez władze lokalne.

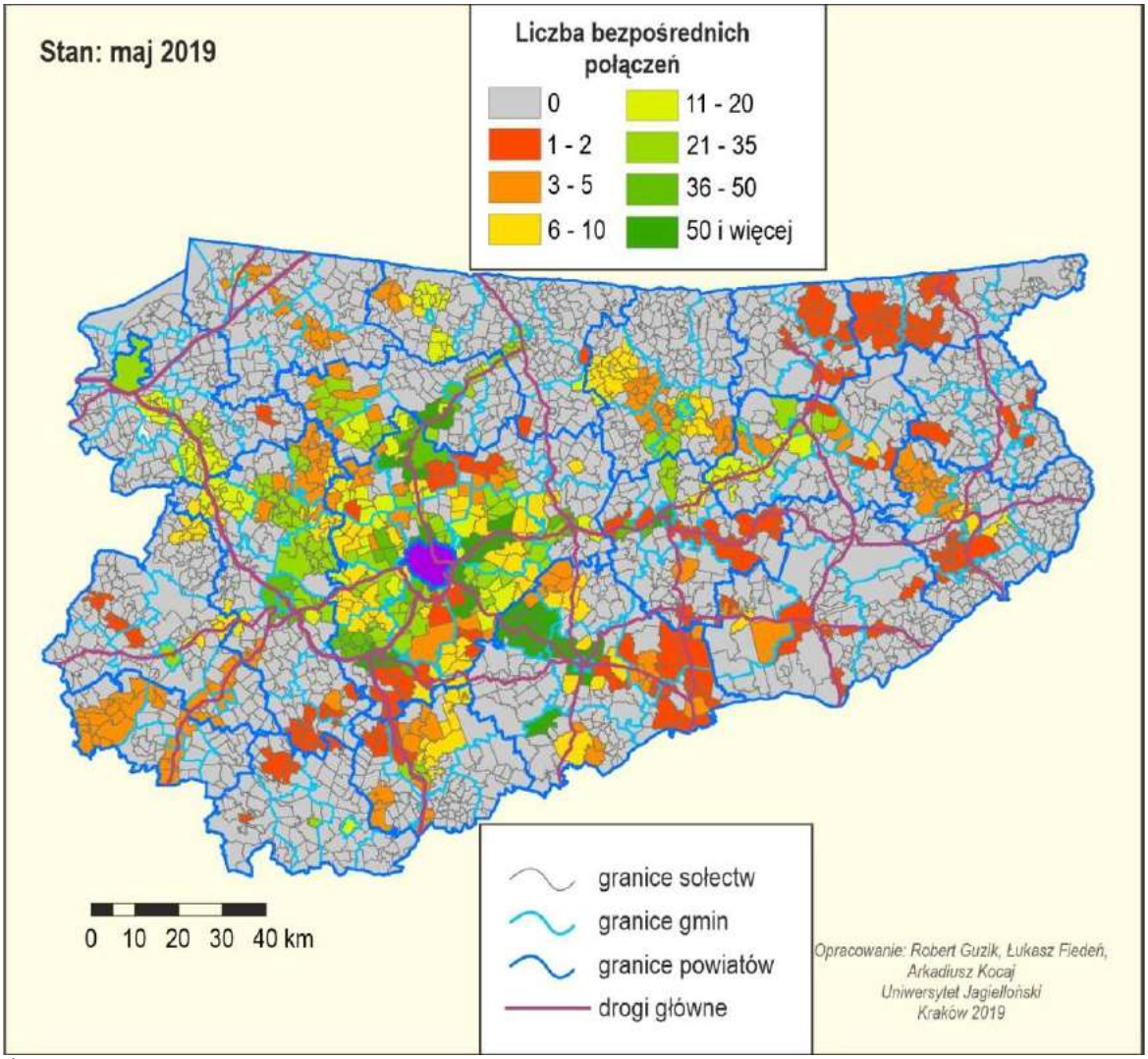


Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji gmin MOF Olsztyna

Zasięg linii transportu publicznego organizowanego przez gminy Olsztyn, Dywity, Jonkowo i Stawigudę obejmuje już znaczącą część MOF Olsztyna, w dwóch przypadkach wykraczając nawet poza ten obszar (linia 129 komunikacji miejskiej Olsztyna dociera do gminy Olsztynek, a linia D3 komunikacji gminnej Dywit do gminy Dobre Miasto)[1].

Na mapie poniżej, pokazującej liczbę połączeń bezpośrednich transportem publicznym do Olsztyna z poszczególnych sołectw można zaobserwować jednak, że nawet w MOF Olsztyna, najlepiej skomunikowanym ze stolicą województwa, nadal są miejscowości, które nie mają nawet jednego bezpośredniego połączenia dziennie. W części gmin występują też duże różnice w dostępności do Olsztyna z poszczególnych sołectw – te położone z dala od ważnych dróg są pozbawione sprawnego transportu publicznego nawet w dobrze skomunikowanych gminach. „Białe plamy" w tym zakresie są wynikiem przede wszystkim rozproszonego osadnictwa charakterystycznego dla całego regionu. Takie osadnictwo na terenach wiejskich znacznie utrudnia stworzenie sprawnych sieci transportu publicznego.

[1] Stan na czerwiec 2020 r.



Źródło: „Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem", raport cząstkowy, Komponent 3, Relacje przestrzenne i dostępność komunikacyjna, Województwo Warmińsko-Mazurskie, Kraków 2019

Tabor transportu publicznego jest w większości nowy i wygodny. Wszystkie (15) z trzyletnich tramwajów są dwukierunkowe, sześciodrzwiowe i w pełni niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację, monitoring, głosową informację pasażerską (m.in. komunikaty przystankowe) i biletomaty. Autobusy są w większości 3- i 4-drzwiowe (88% wszystkich pojazdów), prawie połowa z nich jest młodsza niż 5 lat a tylko jedna piąta starsza niż 15 lat. Wyposażenie autobusów przedstawia tabela poniżej:

Udogodnienia dla pasażerów	% pojazdów wyposażonych w dane udogodnienie
Niskopodłogowy	99,5%
Przyklęk	97,8%
Klimatyzacja	65,6%

Monitoring	96,7%
Zapowiedzi przystankowe	96,7%
Biletomat	83,6%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie

System biletów komunikacji miejskiej Olsztyna został uproszczony w 2016 r. i obecnie istnieje tylko jedna strefa taryfowa dla całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna:

Typ biletu		Cena PLN		
I. Bilety jednorazowe		Normalny	Ulgowy 50%	Ulgowy 98%
1	jednoliniowy (bez ograniczeń czasowych)	3,00	1,50	-
2	30-minutowy (z dowolną liczbą przesiadek)	3,00	1,50	-
3	45-minutowy (z dowolną liczbą przesiadek)	3,60	1,80	-
4	90-minutowy (z dowolną liczbą przesiadek)	4,80	2,40	-
II. Bilety wielokrotnego kasowania		Normalny	Ulgowy	
1	10-przejazdowy	29,00	14,50	-
III. Bilety okresowe jednokrotnego kasowania		Normalny	Ulgowy	
1	24-godzinne	10,00	5,00	-
2	72-godzinne	20,00	10,00	-
IV. Bilety okresowe miesięczne i 30-dniowe		Normalny	Ulgowy 50%	Ulgowy 98%
1	Miesięczny imienny	80,00	40,00	1,60
2	30-dniowy imienny	80,00	40,00	1,60
3	Miesięczny na okaziciela	130,00	65,00	2,60
4	30-dniowy na okaziciela	130,00	65,00	2,60
5	Miesięczny imienny dużej rodziny (z 3 dzieci lub więcej)	-	120,00	-
6	Trzymiesięczny	240,00	120,00	4,80
7	Roczny	960,00	480,00	19,20

Źródło: Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie (www.zdzit.olsztyn.eu)

Dzieci mieszkające w Olsztynie, których rodzice płacą tu podatek dochodowy, do ukończenia szkoły podstawowej podróżują bezpłatnie. Bilety ulgowe przeznaczone są dla np. młodzieży szkolnej, studentów, seniorów, członków dużych rodzin (nie tylko bilety okresowe, ale też jednorazowe), osoby z niepełnosprawnościami i ich opiekunowie. Wysokość ulg nie jest taka sama na całym obszarze MOF, ponieważ każda gmina ustala swój własny system zniżek.

Bilety można kupić w biletomatach w pojazdach lub stacjonarnych (w 38 miejscach[2] w Olsztynie – liczba ich będzie rosła wraz z rozwojem sieci tramwajowej), a także w 6 Punktach Obsługi Klienta.

W Olsztynie działa elektroniczna miejska karta transportowa (OKM), na której można zapisać bilet okresowy i którą można płacić za pojedyncze bilety oraz za parkowanie.

W pozostałych gminach MOF, które wprowadziły własną komunikację publiczną, działają odrębne taryfy biletowe, a opłaty za przejazd wnosi się kupując odrębne bilety w każdej z gmin[3]:

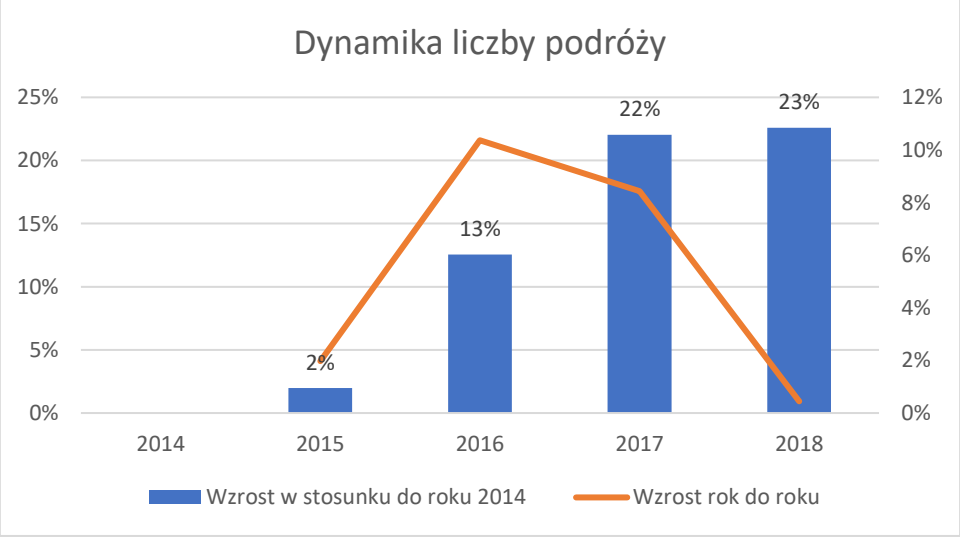
[2] Stan na kwiecień 2020 r. (https://www.zdzit.olsztyn.eu/pl/transport-publiczny/taryfa-bilety/biletomaty)
[3] Dana na podstawie informacji przekazanych przez gminy w czerwcu 2020 r.

Dywity (ceny w zł)	Bilet normalny	Zniżka 95%	Zniżka 93%	Zniżka 78%	Zniżka 51%	Zniżka 49%	Zniżka 37%
Bilet jednorazowy	3,92	0,20	0,27	0,86	1,92	2,00	2,47
Bilet miesięczny	78,43	3,92	5,49	17,25	38,42	40,00	49,40

Jonkowo (ceny w zł)	Bilet normalny	Zniżka 95%	Zniżka 93%	Zniżka 78%	Zniżka 51%	Zniżka 49%	Zniżka 37%
Bilet jednorazowy	3,92	0,20	0,27	0,86	1,92	2,00	2,47
Bilet miesięczny	78,43	3,92	5,49	17,25	38,42	40,00	49,40

Stawiguda (ceny w zł)	Bilet normalny	Bilet ulgowy
Bilet jednorazowy	3,00	1,50
Bilet miesięczny	80,00	40,00

Wprowadzenie tramwajów i pozostałe zmiany w transporcie publicznym Olsztyna i jego obszaru funkcjonalnego zaowocowały wyraźnym wzrostem liczby pasażerów komunikacji miejskiej Olsztyna w ostatnich latach.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie

Transport kolejowy

Na dworcu Olsztyn Główny zatrzymują się pociągi dwóch przewoźników: PKP Intercity S.A. oraz Przewozy Regionalne sp. z o.o. PKP Intercity zapewnia połączenia dalekobieżne, a na obszarze MOF

Olsztyna ich pociągi zatrzymują się jedynie na stacjach Olsztyn Główny i Olsztyn Zachodni. Dlatego też nie są brane pod uwagę jako środek transportu dla MOF Olsztyna.

Przewozy Regionalne sp. z o.o. zapewniają połączenia wojewódzkie i ich pociągi mogą być wykorzystywane przez mieszkańców MOF Olsztyna w dojazdach do miasta. Trwają właśnie poważne inwestycje modernizacyjne na liniach kolejowych (linia nr 220 na odcinku Olsztyn – Gutkowo, linia nr 216 na odcinku Olsztyn – Działdowo wraz z przebudową Dworca Głównego w Olsztynie) lub też planowane są w najbliższej przyszłości (linia nr 221 na odcinku Gutkowo – Braniewo oraz linia nr 353 na odcinku Iława – Olsztyn – Korsze – granica państwa). Plany modernizacji obejmują też utworzenie nowych przystanków kolejowych w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym, co może pomóc w utworzeniu w przyszłości kolei aglomeracyjnej (w połowie grudnia 2019 r. otwarty został przystanek Olsztyn Śródmieście).

Węzły przesiadkowe

Istnieje jeden intermodalny węzeł przesiadkowy w MOF Olsztyna – przy dworcu Olsztyn Główny (obejmuje też takie środki transportu jak kolej i autobusy dalekobieżne). Infrastruktura tego węzła jest jednak niewystarczająca. Powstała już jego miejska część integrująca transport tramwajowy i autobusowy. Ma on być docelowo włączony w infrastrukturę Dworca Głównego, którego długo oczekiwany remont nie został jeszcze rozpoczęty. Nie jest też obecnie znana przyszłość dworca autobusowego, który ma innego właściciela. Planowany dworzec autobusowy zintegrowany z budynkiem galerii handlowej również pozostaje w sferze planów.

Mobilność w MOF Olsztyna

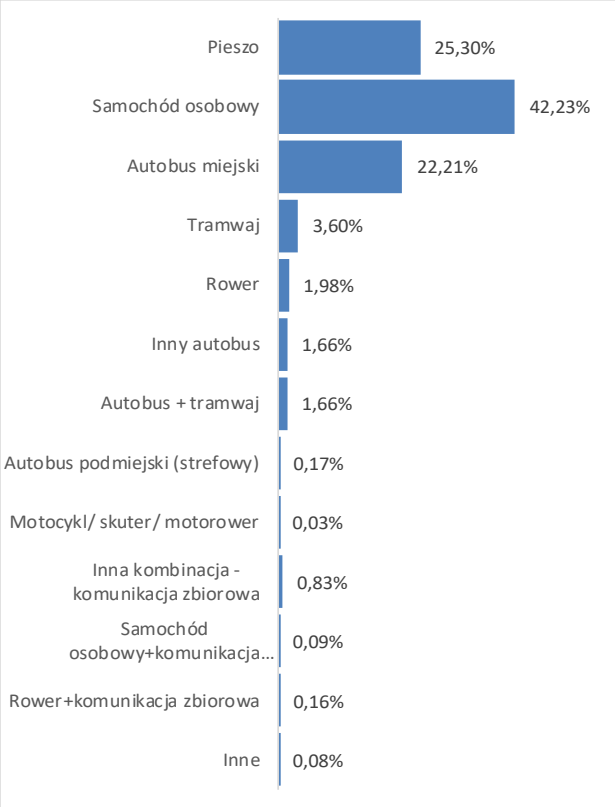
Podział modalny

Podział zadań przewozowych w obszarze funkcjonalnym Olsztyna[4] pozwala zaobserwować, że mieszkańcy MOF Olsztyna najczęściej podróżują samochodem osobowym, którym wykonywane jest 42,2% podróży. Co czwarta podróż wykonywana jest pieszo, a w co piątej podróży wykorzystany jest autobus miejski.

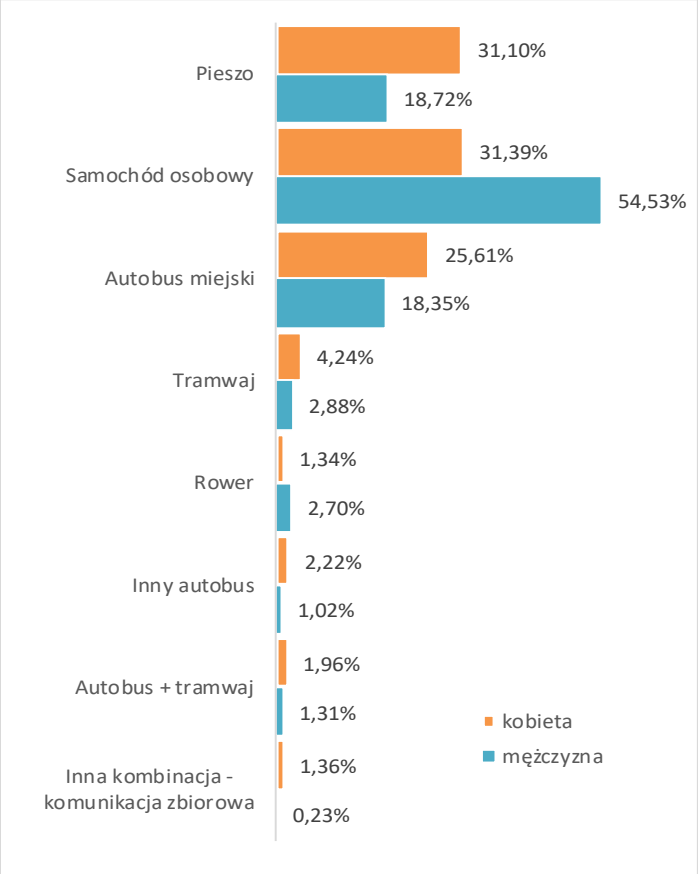
Mężczyźni wykonują dwukrotnie więcej podróży samochodem, niż kobiety, które to częściej od mężczyzn korzystają z autobusów miejskich lub poruszają się pieszo. Osoby najmłodsze najczęściej podróżują pieszo, zaś uczniowie szkół średnich autobusami miejskimi.

Podział zadań przewozowych w podróżach ogółem:

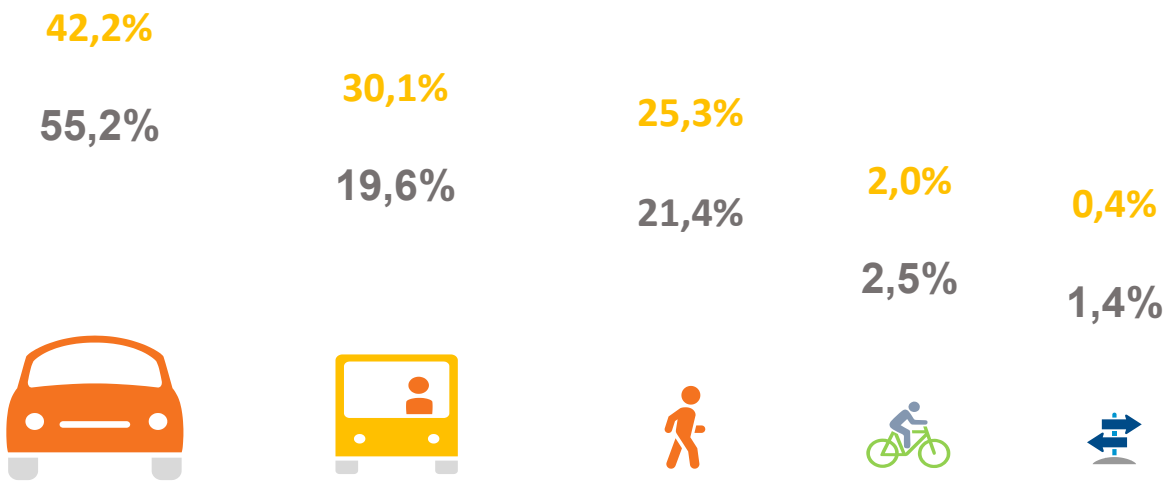
[4] Wszystkie dane dotyczące podziału modalnego w MOF Olsztyna pochodzą z wyników badań ankietowych podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców MOF Olsztyn wykonanych przez PBS Sopot na zlecenie Gminy Olsztyn w październiku i listopadzie 2018 r. w ramach projektu SUMBA, Interreg Region Morza Bałtyckiego.



Podział zadań przewozowych ze względu na płeć.



Grafika poniżej pokazuje, ile procent wszystkich podróży w różne dni wykonywanych jest poszczególnymi środkami transportu (dzień powszedni, sobota, niedziela):



Samochód to częsty wybór w dni powszednie, ale niemal co trzeci przejazd odbywa się komunikacją publiczną, a jedna czwarta wszystkich to podróże piesze, co jest dość wysokim wynikiem i świadczy o tym, że dystanse do pokonania w Olsztynie są niewielkie. W soboty zdecydowanie przesiadamy się do samochodów, natomiast w niedziele królują piesi – tak odbywamy ponad połowę podróży! Wciąż niewiele osób przemieszcza się po Olsztynie rowerem, ale badania prowadzone były późną jesienią, co mogło dać wynik niższy niż w bardziej sprzyjających cyklistom porach roku.

Transport niezmotoryzowany

Zgodnie z badaniami wspomnianymi wcześniej jedna czwarta podróży w dni powszednie i jedna piąta w soboty wykonywana jest pieszo. Procentowy udział niedzielnych podróży osiąga natomiast nawet 50%.

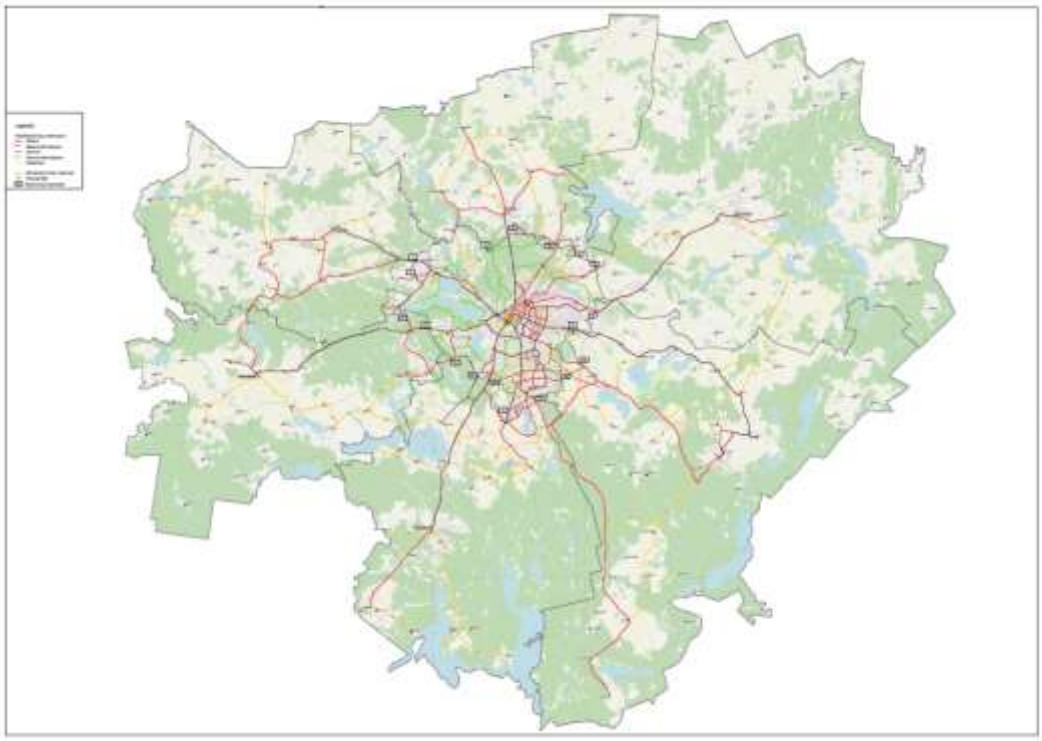
Natomiast według przeprowadzonych wcześniej badań CAWI z 2016 r. (prowadzonych w ramach prac nad Planem Mobilności MOF Olsztyna do roku 2025) 20% osób jeździ rowerem co dzień lub kilka razy w tygodniu. Ponad 9% z nich używa roweru, aby dotrzeć do pracy lub szkoły.

Prawie 21% ankietowanych twierdzi, że do miejsca swoich codziennych aktywności ma mniej niż 5 km. Gdy porówna się to z 15% dojeżdżających rowerem lub docierających pieszo, można zauważyć, że potencjał niezmotoryzowanego transportu w dojazdach jest wykorzystany dość dobrze.

Choć infrastruktura dla pieszych i rowerzystów wciąż ulega poprawie, wciąż istnieją problemy do rozwiązania, np. luki w infrastrukturze pieszej, szczególnie na obszarze gmin MOF poza Olsztynem. Można wskazać też bariery dla podróży niezmotoryzowanych: zły stan nawierzchni chodników i ścieżek rowerowych, samochody na nich parkujące, sygnalizacja świetlna preferująca indywidualny transport samochodowy itd.

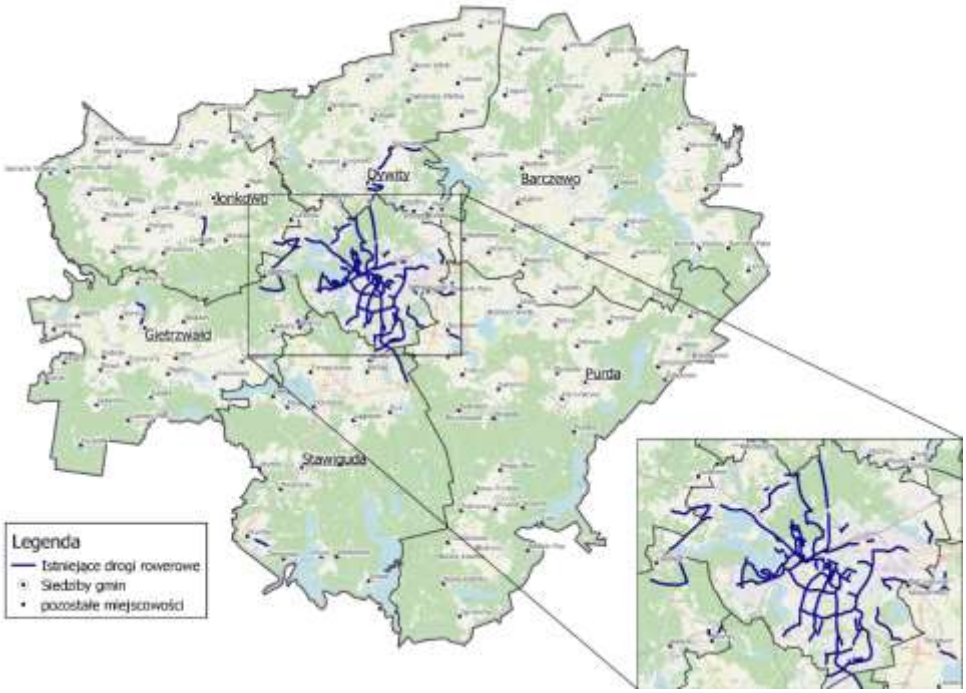
System ścieżek rowerowych w Olsztynie wciąż się rozwija. Obecnie jest ich w Olsztynie ok. 100 km. Luki są systematycznie uzupełniane i buduje się nowe ścieżki. Infrastruktura rowerowa jest też rozwijana w innych gminach MOF. Ponadto w lipcu 2018 r. w Olsztynie wystartował pilotaż systemu roweru miejskiego i planowane są parkingi B&R (pierwszy wybudowano na krańcówce tramwajowej przy ul. Kanta przy okazji budowy sieci tramwajowej w 2015 r.).

W 2019 r. wykonana została aktualizacja „Koncepcji rozwoju dróg rowerowych w Olsztynie z rozszerzeniem na Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna w zakresie powiązań komunikacyjnych z miastem rdzeniem", w wyniku której powstała mapa docelowej sieci dróg rowerowych łączących Olsztyn z sąsiednimi gminami i zapewniających spójny system tras rowerowych także w samym mieście.



Źródło: Koncepcja rozwoju dróg rowerowych w Olsztynie z rozszerzeniem na Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna w zakresie powiązań komunikacyjnych z miastem rdzeniem

Aktualny dostęp do sieci ścieżek rowerowych (stan na 31 grudnia 2019 r.) pokazuje mapa poniżej. Widoczny jest praktyczny brak infrastruktury rowerowej poza granicami miasta Olsztyna oraz połączeń pomiędzy drogami rowerowymi w Olsztynie i w gminach go otaczających – nawet tam, gdzie po obu stronach granicy administracyjnej istnieje odpowiednia infrastruktura (jak na granicy Olsztyna i Dywit). Realizacja sieci rowerowej zgodnie z *Koncepcją* ma na celu eliminację takich luk w sieci.



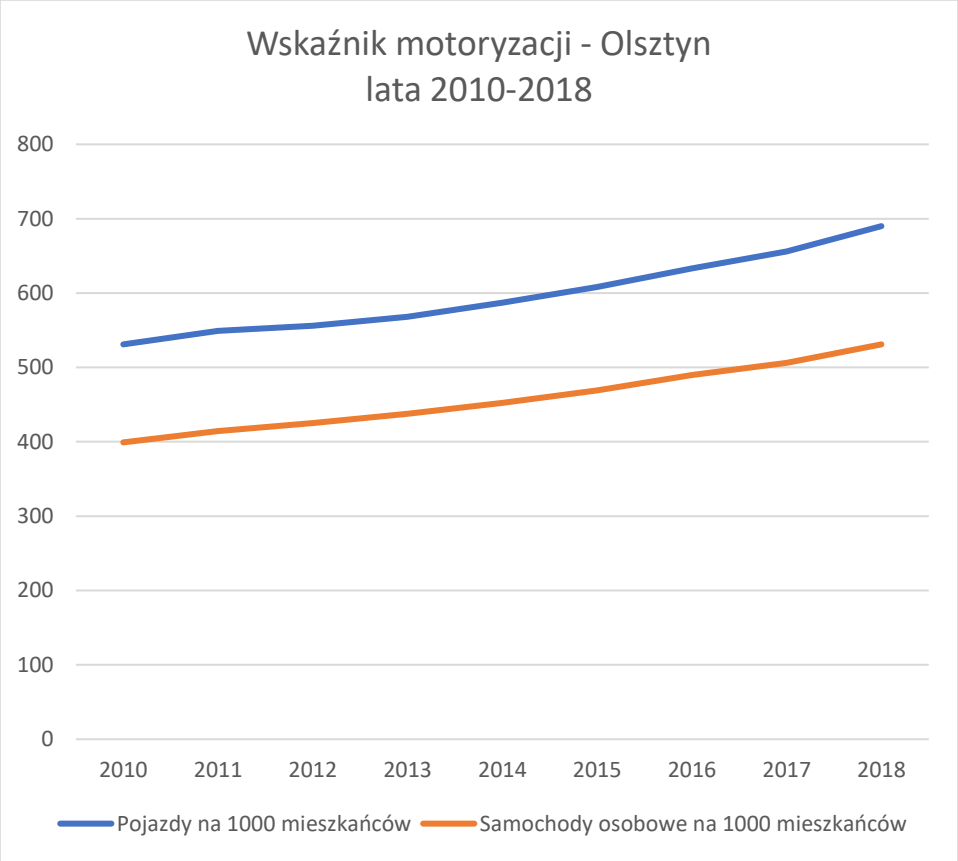
Źródło: Koncepcja rozwoju dróg rowerowych w Olsztynie z rozszerzeniem na Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna w zakresie powiązań komunikacyjnych z miastem rdzeniem

Transport samochodowy

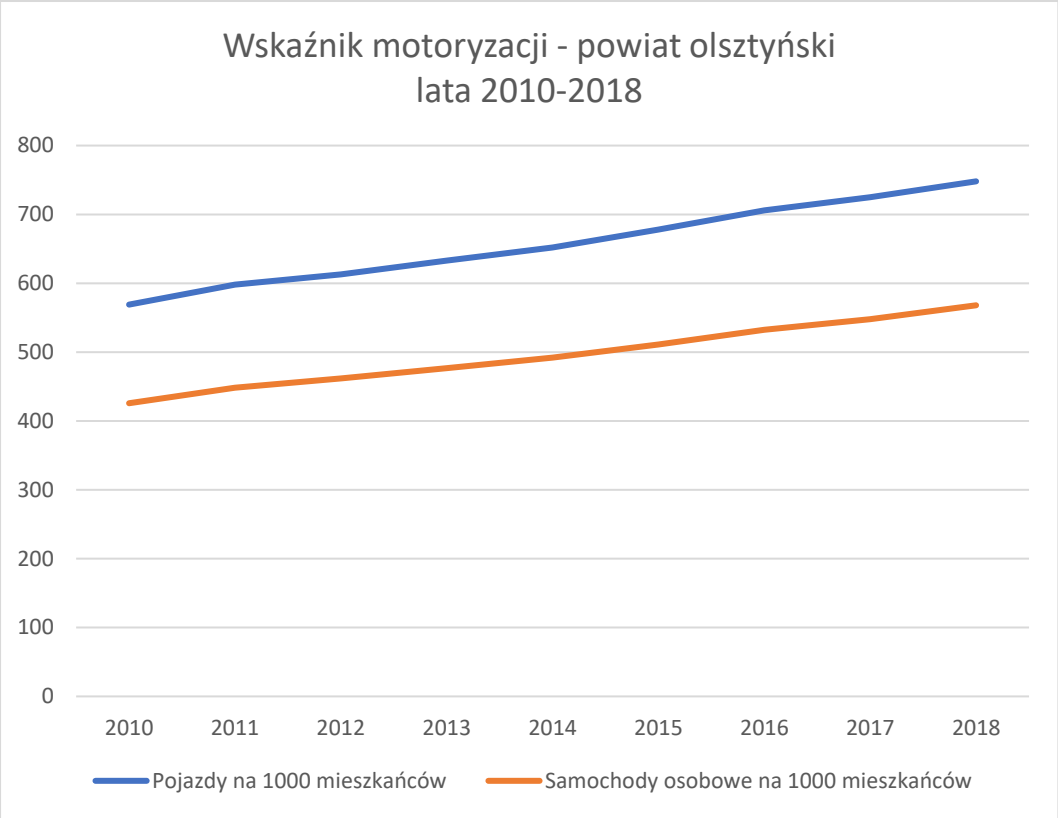
Większość osób w MOF Olsztyna używa w codziennych podróżach samochodu. Ponadto wskaźnik motoryzacji (liczba pojazdów na 1000 mieszkańców) jest wysoki i stale rośnie, co jest źródłem poważnych problemów – chaos przestrzenny, kongestia drogowa, zanieczyszczenie powietrza, hałas. Aby je rozwiązać, miasto rozwija system transportu publicznego ze szczególnym uwzględnieniem sieci tramwajowej wprowadzonej ponownie po 50 latach przerwy.

Liczba samochodów osobowych w Olsztynie na 1000 mieszkańców (2018)	532
Liczba wszystkich pojazdów w Olsztynie na 1000 mieszkańców (2018)	690
Liczba samochodów w powiecie olsztyńskim na 1000 mieszkańców (2018)	568
Liczba wszystkich pojazdów w powiecie olsztyńskim na 1000 mieszkańców (2018)	748

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

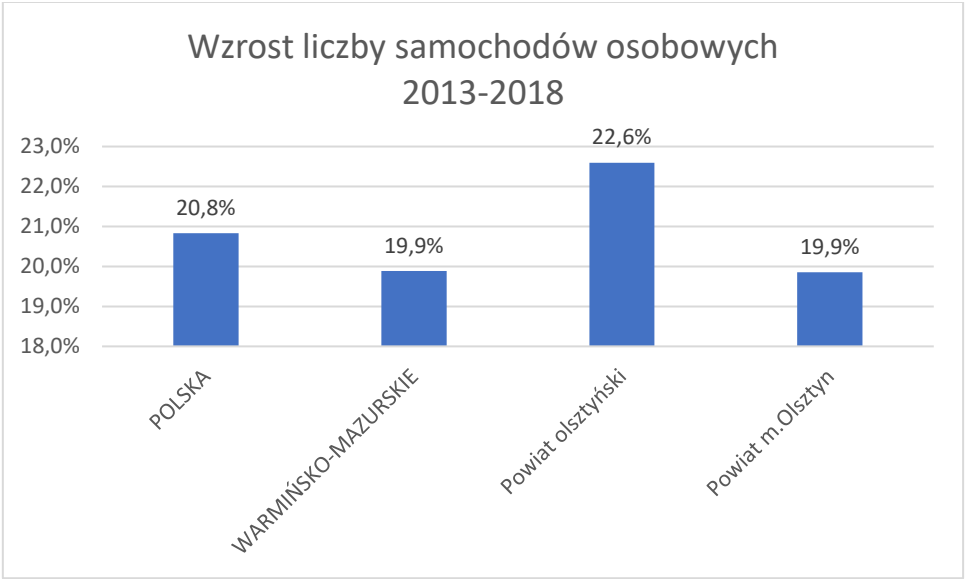


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych GUS



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych GUS

Wzrost liczby samochodów osobowych nie jest znacząco wyższy niż w Polsce czy w województwie, ale widoczna jest różnica pomiędzy wzrostem liczby pojazdów w mieście oraz w powiecie olsztyńskim. Wynika to ze wzrostu liczby mieszkańców w gminach wokół Olsztyna, ale wskazuje także na fakt, że wielu z nich nie ma innej możliwości podróżowania.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych GUS

Główne trasy podróży miejskich

Każda podróż ma swój początek i koniec. Te punkty są określane jako generatory ruchu. Mogą generować regularny ruch głównie w dni powszednie – jak miejsca pracy i szkoły. Są także miejsca, gdzie ruch jest generowany zgodnie z indywidualnymi potrzebami – instytucje publiczne, szpitale i inne punkty usług zdrowotnych, sportowych, kulturalnych i rekreacyjnych, centra handlowe itd.

Najważniejszy jest jednak układ osadniczy, ponieważ określa punkt początkowy i końcowy każdej podróży w mieście. W MOF Olsztyna takimi ważnymi punktami są osiedla mieszkaniowe w Olsztynie oraz miejscowości w sąsiednich gminach.

Najważniejszymi generatorami ruchu w dni powszednie są największe zakłady pracy w MOF Olsztyna. Przedsiębiorstwa i instytucje zatrudniające ponad 500 osób są zlokalizowane głównie w Olsztynie (w tym Michelin Polska S.A., Indykpol S.A., krajowe, regionalne i lokalne instytucje publiczne, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski) mieszczą się w Olsztynie, jednak siedziby przynajmniej dwóch największych pracodawców (Wipasz S.A. i BRW Sofa Sp. z o.o.) znajdują się w gminie Dywity (w obu przypadkach w pobliżu granic miasta).

Jeśli chodzi o regularne podróże do szkół i innych punktów usług publicznych i komercyjnych Olsztyn jest z pewnością centrum usługowym dla całego MOF. Większość podróży mieszkańcy MOF odbywają w granicach tego obszaru, a tylko niewielki ich procent to podróże poza nim (niektóre to wyjazdy na zakupy w miastach powiatu olsztyńskiego lub w celach turystycznych i rekreacyjnych do bardziej odległych części Warmii i Mazur).

Dojeżdżający

Dojeżdżający co dzień do Olsztyna (Narodowy Spis Powszechny 2011)	18 300
Dojeżdżający co dzień do Olsztyna z gmin MOF Olsztyna (NSP 2011)	4 300
Gminy, z których co dzień dojeżdża do Olsztyna najwięcej osób (NSP 2011)	Barczewo (1200 dojeżdżających), Dywity, Jonkowo

ITS

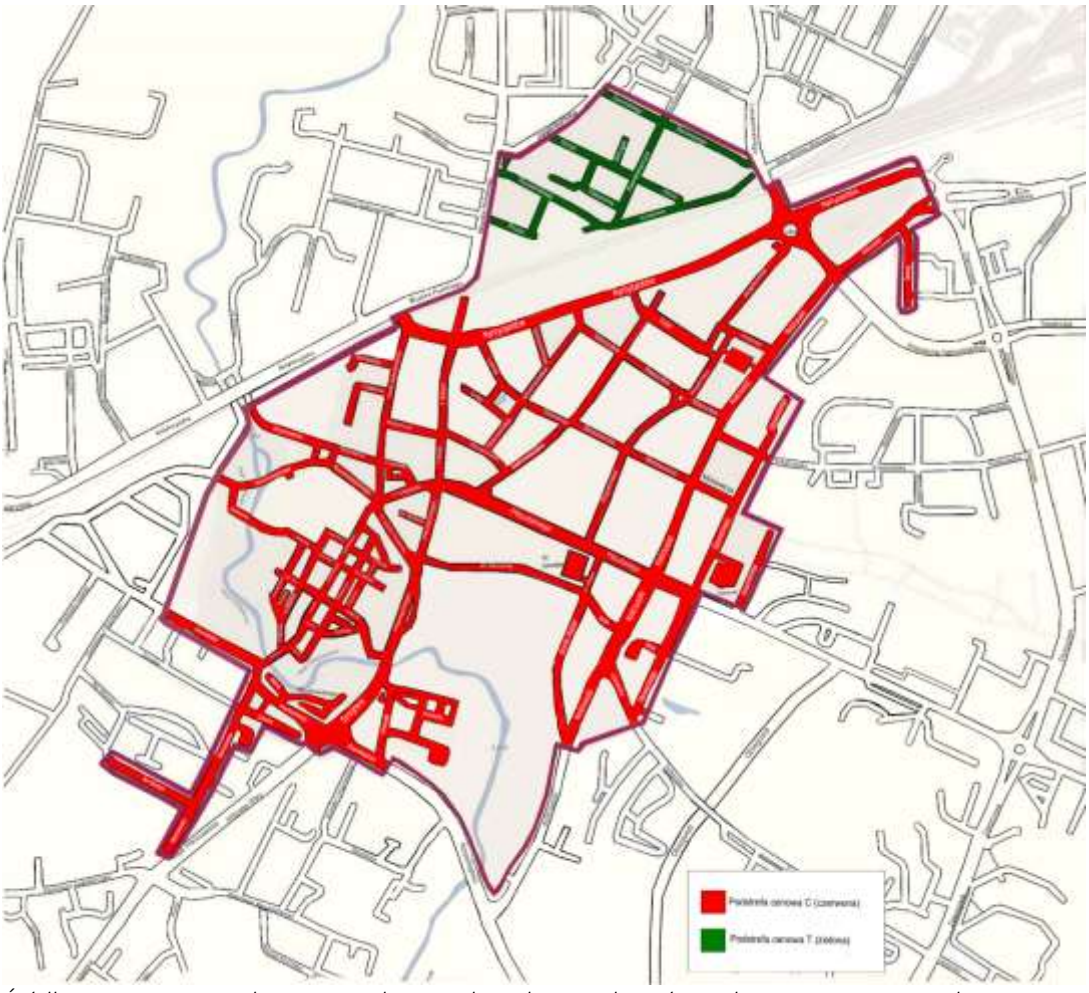
Olsztyn wdrożył system inteligentnego zarządzania transportem (ITS). Jego główne podsystemy to:

1. SCATS – inteligentny system sterowania ruchem. Jego cztery główne zadania to:
    - sterowanie sygnalizacją świetlną,
    - nadzór sygnalizacji,
    - gromadzenie danych,
    - zarządzanie strategiczne.
2. System Zarządzania Transportem Publicznym Municom Premium pełniący funkcje m.in.:
    - określanie pozycji pojazdów TP,
    - dynamiczna informacja pasażerska na przystankach, w pojazdach i online,
    - nadawanie priorytetu komunikacji miejskiej,
    - wprowadzanie zmian w rozkładach i trasach,
    - gromadzenie historii zdarzeń i raportów z jazdy,
    - komunikacja z pasażerami i kierowcami.

Parkowanie

W Olsztynie istnieje ok. 22 000 miejsc parkingowych[5]. W 1994 r. powstała Strefa Płatnego Parkowania i obecnie w jej obrębie znajduje się ok. 2 600 miejsc parkingowych. Strefa jest podzielona na 2 podstrefy (C i T) ze zróżnicowanymi opłatami za parkowanie (mapa poniżej).

[5] Dane dotyczące miejsc parkingowych w Olsztynie, w tym także w strefie płatnego parkowania pochodzą ze *Studium rozwoju systemów komunikacyjnych Miasta Olsztyna (Refunda, wrzesień 2017 r.).*



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Zarządu Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie

W 2018 r. na zlecenie Gminy Olsztyn powstała Analiza możliwości lokalizacji parkingów P+R w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym (MOF Olsztyn) stanowiąca punkt wyjścia do realizacji bardziej kompleksowej polityki parkingowej na obszarze całego MOF, z uwzględnieniem intermodalności w codziennych dojazdach, a więc umożliwieniem wykorzystania więcej niż jednego środka transportu podczas każdej podróży.

Opłaty za parkowanie obowiązują na obszarze miasta w strefie płatnego parkowania, a ich wysokość zależy od podstrefy.

Opłata za:	Podstrefa C (czerwona)	Podstrefa T (zielona)
parkowanie pojazdu do pół godziny	1,50 zł	1,00 zł
parkowanie pojazdu przez pierwszą godzinę	3,00 zł	2,00 zł
parkowanie pojazdu za drugą godzinę	3,60 zł	2,40 zł
parkowanie pojazdu za trzecią godzinę	4,30 zł	2,80 zł
parkowanie za każdą kolejną godzinę	3,00 zł	2,00 zł

Źródło: Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie

Ponadto funkcjonują abonamenty parkingowe:

Abonament miesięczny	150,00 zł
Abonament półroczny (na sześć kolejnych miesięcy)	600,00 zł
Miesięczny abonament preferencyjny, dla pojazdów o których mowa w § 9 ust. 4 Regulaminu SPP	130,00 zł

Problemy z parkowaniem w Olsztynie i jego MOF dotyczą głównie centrum miasta i obszarów wokół instytucji publicznych (urzędów, szpitali, szkół itd.). Duże osiedla mieszkaniowe również cierpią na brak parkingów, ponieważ zostały w większości zaprojektowane przed boomem motoryzacyjnym. Ponadto w MOF Olsztyna nadal brak funkcjonujących parkingów typu P&R.

WIZJA MASTERPLANU I JEGO GŁÓWNE ZASADY

Wizja: Szybsze, wygodniejsze, tańsze i bardziej przyjazne dla środowiska dojazdy dla wszystkich mieszkańców MOF Olsztyna

Główne zasady (zgodnie z Planem Mobilności MOF Olsztyna do roku 2025):

1. Obszar zintegrowany przestrzennie – spójność transportu jest istotnym elementem tej integracji.
2. Obszar konkurencyjny – dzięki czystemu środowisku naturalnemu i wysokiej jakości życia.
3. Obszar współpracujący – współpraca pomiędzy gminami oraz z jednostkami innych szczebli jest koniecznością.

SCENARIUSZE PRZYSZŁOŚCI

Na użytek *Masterplanu dla dojazdów* opracowano trzy najbardziej prawdopodobne scenariusze rozwoju mobilności związanej z dojazdami w obszarze MOF Olsztyna oraz intermodalności w tym zakresie.

Scenariusz „Planowe zmiany"

Realizowane będą dotychczasowe działania dotyczące bieżącego dostosowywania rozwiązań dla mobilności miejskiej do potrzeb mieszkańców. Kontynuowane będą między innymi już zaplanowane przedsięwzięcia lub standardowo prowadzone działania takie jak:

- rozbudowa sieci tramwajowej wraz z zakupem nowych wozów tramwajowych, rozwojem systemu ITS itd.;
- bieżące zmiany w systemie komunikacji autobusowej wraz z poszerzaniem jej zasięgu na sąsiednie gminy (w przypadku wyrażenia takiej potrzeby przez samorządy i po ustaleniu indywidualnych warunków świadczenia usług);
- kolejne zmiany w strefie płatnego parkowania – w zależności od potrzeb ocenianych na bieżąco;
- samorządy MOF będą rozbudowywać komunikację gminną w miarę dostępnych możliwości finansowych i organizacyjnych, według indywidualnych potrzeb;

- rozbudowa ścieżek rowerowych i ciągów pieszych zgodnie z aktualnymi możliwościami, w szczególności przy okazji budowy lub przebudowy dróg publicznych.

W efekcie będzie możliwe utrzymanie aktualnego poziomu lub niewielkie spowolnienie wzrostu zatłoczenia na drogach MOF Olsztyna, szczególnie na obszarze miasta. Utrzymywać się będzie podobny lub nieznacznie obniżony poziom problemów z parkowaniem w Olsztynie. Powoli rosnąć będzie popularność alternatywnych środków transportu, jednak głównie na obszarze miejskim. Prowadzona nieregularnie edukacja komunikacyjna mieszkańców będzie organizowana przez każdą z gmin osobno.

Scenariusz „MOF Olsztyna – Mobilność +"

Na obszarze MOF Olsztyna poprawi się koordynacja działań w zakresie mobilności i zwiększenia dostępności transportu publicznego. Współpraca będzie miała charakter niezinstytucjonalizowany i polegać będzie przede wszystkim na regularnej wymianie informacji oraz roboczych ustaleniach dotyczących wspólnie przyjętych rozwiązań, np. w zakresie rozliczania kosztów funkcjonowania komunikacji publicznej czy spójności sieci dróg rowerowych i ciągów pieszych pomiędzy gminami MOF. Głównym mechanizmem koordynacyjnym będzie Związek ZIT, a strategia rozwoju MOF Olsztyna oraz Plan Mobilności dla MOF Olsztyna będą najważniejszymi dokumentami wskazującymi kierunki wspólnych działań.

Możliwe będzie również powstanie grupy roboczej ds. mobilności na obszarze MOF Olsztyna złożonej z przedstawicieli zainteresowanych samorządów (w tym samorządu województwa), ewentualnie innych grup roboczych zajmujących się koordynacją przedsięwzięć w tym zakresie (edukacji komunikacyjnej, alternatywnych środków transportu, polityki parkingowej itd.).

Przygotowane zostaną wspólne dokumenty (lub ich aktualizacje) dotyczące systemu parkingów typu P&R oraz B&R przy węzłach przesiadkowych, sieci dróg rowerowych i pieszych. Gminy MOF opracują też wspólny system rozliczeń kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej poza granicami Olsztyna.

Powstanie wspólny program edukacji komunikacyjnej mieszkańców (np. dzieci i młodzieży), szczególnie w zakresie możliwości dogodnych i zrównoważonych dojazdów do miejsc codziennej aktywności. Gminy MOF opracują też wspólny system zbierania danych o zachowaniach transportowych mieszkańców i ich oceny stanu mobilności (np. niskokosztowych badań typu ankietowego).

Scenariusz „MOF Olsztyna – Mobilność ++"

Gminy MOF Olsztyna i inni interesariusze (w tym instytucje publiczne, przewoźnicy, organizacje pozarządowe i inne podmioty) będą w zinstytucjonalizowanej formie współpracować w zakresie mobilności na całym obszarze. Powstanie ciało koordynujące działania transportu publicznego na całym obszarze MOF, nawiązana zostanie też stała współpraca w zakresie wspólnych zakupów taboru dla transportu gminnego. Opracowana zostanie wspólna polityka parkingowa na obszarze MOF. Dodatkowo uzgodnione zostaną wspólne standardy dla transportu publicznego, które będą uwzględniane przy opracowywaniu planów zagospodarowania przestrzennego i infrastruktury technicznej oraz wspólne standardy dla infrastruktury rowerowej i pieszej.

W budżetach jednostek samorządu terytorialnego regularnie będą zabezpieczane środki finansowe na projektowanie i realizację skoordynowanych przedsięwzięć dotyczących systemu parkingów P&R oraz B&R, a także systemu dróg rowerowych i ciągów pieszych. Powstanie kolej aglomeracyjna we współpracy z samorządem województwa i przewoźnikami kolejowymi.

W zakresie edukacji społecznej prowadzone będą wspólne kampanie dotyczące zrównoważonej mobilności, w tym we współpracy z organizacjami pozarządowymi. Powstanie program regularnych

badań zachowań transportowych mieszkańców MOF Olsztyna, a dane z niego uzyskane będą mogły być wykorzystywane do budowy modeli ruchu na różnych poziomach i dla różnych obszarów (w zależności od potrzeb i możliwości). Wyniki badań będą też udostępniane mieszkańcom (również w ramach wspomnianych wyżej kampanii społecznych) w celach informacyjnych i edukacyjnych.

***

Najbardziej skuteczny w tworzeniu warunków nowoczesnej mobilności będzie scenariusz nr 3 „MOF Olsztyna – Mobilność ++", ponieważ w pełni pozwoli wykorzystać potencjał obszaru funkcjonalnego (w tym jego cechy geograficzne takie jak zwartość i promienisty układ sieci drogowej oraz nawiązane już więzi współpracy i wspólne projekty w ramach Związku ZIT) dla zapewnienia jego mieszkańcom dogodnych i bezpiecznych, a przy tym ekonomicznie efektywnych dojazdów do celów codziennych podróży. Należy jednak zawsze uwzględniać zmieniające się uwarunkowania społeczno-gospodarcze, które mogą mieć znaczący – zarówno pozytywny, jak i negatywny – wpływ na realizację poszczególnych przedsięwzięć.

OBSZARY, CELE I PRIORYTETY

Obszar 1: Spójny system transportu publicznego

CEL	DZIAŁANIE	REZULTAT	WSKAŹNIKI	ZASADA MASTERPLANU
1.1. ORGANIZACJA INSTYTUCJONALNEGO SYSTEMU WSPÓŁPRACY W ZAKRESIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO DLA MOF OLSZTYNA	1.1.1. Wspólne standardy usług transportu publicznego	Lepsza współpraca pomiędzy gminami w zakresie organizacji transportu publicznego	Dokument opisujący wspólne standardy dla usług transportu publicznego	Współpraca
	1.1.2.Współpraca w zakresie wspólnych zakupów taboru dla transportu gminnego	Większa liczba pasażerów transportu publicznego w MOF Olsztyna	Liczba pasażerów transportu publicznego: • 100% w 2018 • 104% w 2027	Współpraca
	1.1.3. Porozumienie w zakresie uruchomienia kolei aglomeracyjnej na obszarze MOF Olsztyna	Wzrost znaczenia kolei jako środka transportu w dojazdach	% podróży w MOF Olsztyna realizowanych transportem publicznym: • 31% w 2018 • 35% w 2027	Współpraca, integracja (MOF będzie lepiej zintegrowany dzięki wspólnemu systemowi kolei aglomeracyjnej)
1.2. PRZEGLĄD I BAZA ŹRÓDEŁ FINANSOWANIA TRANSAPORTU PUBLICZNEGO W MOF OLSZTYNA	1.2.1. Analiza potrzeb w zakresie zakupu autobusów	Większe zaangażowanie gmin w publiczny transport autobusowy w MOF Olsztyna	Wzrost wydatków gmin na transport publiczny: • 100% w 2018 • 105% w 2027	Współpraca, konkurencyjność (MOF jest bardziej konkurencyjny w zakresie możliwości zakupu taboru)

	1.2.2. Analiza potrzeb w zakresie zakupu taboru szynowego (na cele kolei aglomeracyjnej)	Uczestnictwo gmin w organizacji kolei aglomeracyjnej	Liczba gmin uczestniczących w organizacji kolei aglomeracyjnej: • 0 w 2018 • 1 w 2027	Współpraca
	1.2.3. Wspólne wzory dokumentacji przetargowej dla zakupu autobusów	Większa liczba autobusów kupionych we współpracy w celu optymalizacji kosztów	Liczba wspólnych zakupów (przetargów): • 0 w 2018 • 2 w 2027	Współpraca, konkurencyjność (MOF jest bardziej konkurencyjny w zakresie możliwości uzyskania lepszych warunków zakupu)
1.3. KOORDYNACJA PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO I PLANOWANIA INFRSTRUKTURY DROGOWEJ POD TRANSPORT PUBLICZNY W MOF OLSZTYNA	1.3.1. Wspólna koncepcja układu dróg spełniających standardy dla transportu publicznego i wspólna lista rankingowa inwestycji drogowych	Lepsze planowanie transportu publicznego w MOF Olsztyna	Lista rankingowa planowanych inwestycji drogowych	Współpraca, integracja
	1.3.2. Projektowanie i realizacja inwestycji zgodnie z listą rankingową	Spójna siec dróg spełniających standardy transportu publicznego	Wdrażanie inwestycji drogowych zgodnie z listą rankingową	Integracja
	1.3.3. Planowanie przestrzenne uwzględniające odpowiednie standardy dla transportu publicznego	Większy obszar objęty planami zagospodarowania przestrzennego w MOF Olsztyna	Udział obszaru MOF Olsztyna objętego planowaniem przestrzennym: • 22,00% w 2018 • 26,20% w 2027	Integracja, konkurencyjność (MOF jest bardziej konkurencyjny dzięki lepszemu planowaniu przestrzennemu)

Obszar 2: System parkowanie zmniejszający zatłoczenie przestrzeni w mieście

CEL	DZIAŁANIE	REZULTAT	WSKAŹNIKI	ZASADA MASTERPLANU
2.1. WYPRACOWANIE WSPÓLNEJ KONCEPCJI SYSTEMU PARKOWANIA DLA MOF OLSZTYNA	2.1.1. Analiza możliwości lokalizacji parkingów P&R	Koncepcja spójnego systemu P&R/B&R w MOF Olsztyna	Dokument wskazujący lokalizacje obiektów P&R	Integracja (MOF jest lepiej zintegrowany w zakresie systemu parkowania)
	2.1.2. Projektowanie I wdrażanie obiektów P&R w lokalizacjach testowych	Ocena popytu na rozwiązania typu P&R/B&R w MOF Olsztyna	4 testowe lokalizacje P&R/B&R w MOF Olsztyna	Integracja
	2.1.3. Projektowanie I wdrażanie obiektów P&R w pozostałych lokalizacjach	Spójny system P&R/B&R w MOF Olsztyna	Wzrost liczby podróży intermodalnych w MOF Olsztyna: • 0,25% w 2018 • 1,00% w 2027	Integracja

Obszar 3: Infrastruktura rowerowa i piesza

CEL	DZIAŁANIE	REZULTAT	WSKAŹNIKI	ZASADA MASTERPLANU
3.1. OCENA STANU ISTNIEJĄCEGO W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY PRZEZNACZONEJ DLA RUCHU PIESZEGO I ROWEROWEGO W MOF OLSZTYNA	3.1.1. Przegląd systemu dróg rowerowych	Większa znajomość braków i luk w infrastrukturze rowerowej	Zbiór danych dla wspólnej koncepcji sieci rowerowej w MOF Olsztyna	Współpraca
	3.1.2. Przegląd systemu ciągów pieszych	Większa znajomość braków i luk w infrastrukturze pieszej	Zbiór danych dla wspólnej koncepcji sieci pieszej w MOF Olsztyna	Współpraca

3.2. KONCEPCJA ROZWOJU TRANSPORTU PIESZEGO I ROWEROWEGO W MOF OLSZTYNA	3.2.1. Koncepcja sieci rowerowej spełniającej wspólne standardy z listą rankingową inwestycji	Koncepcja spójnej sieci dróg rowerowych w MOF Olsztyna	Dokument wskazujący lokalizację inwestycji w infrastrukturę rowerową	Współpraca, integracja
	3.2.2. Koncepcja sieci rowerowej spełniającej wspólne standardy z listą rankingową inwestycji	Koncepcja spójnej sieci ciągów rowerowych w MOF Olsztyna	Dokument wskazujący lokalizację inwestycji w infrastrukturę pieszą	Współpraca, integracja
	3.2.3. Projektowanie i wdrażanie inwestycji z listy rankingowej	Podróże rowerowe i piesze jako alternatywne środki transportu w MOF Olsztyna	Wzrost udział u podróży rowerowych w podziale zadań przewozowych w MOF Olsztyna: • 2% w 2018 • 4% w 2027	Integracja, konkurencyjność

Obszar 4: Edukacja dla mobilności

CEL	DZIAŁANIE	REZULTAT	WSKAŹNIKI	ZASADA MASTERPLANU
4.1. KOORDYNACJA INFORMACJI I EDUKACJAI TRANSPORTOWEJ DLA MOF OLSZTYNA	4.1.1. Opracowanie wspólnego systemu programów edukacyjnych z zakresu zrównoważonej mobilności	Lepsza koordynacja edukacji w zakresie mobilności w MOF Olsztyna	Zestaw działań promocyjnych wykorzystujących efekt synergii współpracy	Współpraca
	4.1.2.Wdrażanie programów edukacyjnych	Wyższe zainteresowanie usługami transportu publicznego oraz rowerem jako środkiem transportu	Wzrost udziału podróży transportem publicznym i	Współpraca

		wśród uczniów i innych mieszkańców MOF Olsztyna	rowerem w podziale zadań przewozowych: • 36% podróży wśród osób pracujących i 42% wśród uczniów (w tym 2% i 3% rowerem) w 2018 • 40% podróży wśród osób pracujących i 46% wśród uczniów (w tym 4% i 5% rowerem) w 2027	
4.2. GROMADZENIE I ROZPOWSZECHNIANIE INFORMACJI NA TEMAT ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW OLSZTYNA	4.2.1. Badania podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców MOF Olsztyna	Lepsza znajomość zachowań transportowych mieszkańców	Zbiór danych dla planowania i modelowania transportu	Współpraca, konkurencyjność (MOF może być bardziej konkurencyjny dzięki lepszemu zarządzaniu transportem)
	4.2.2. Opracowanie i wdrożenie planu komunikacji w zakresie zachowań komunikacyjnych mieszkańców MOF Olsztyna	Lepsza komunikacja z mieszkańcami MOF Olsztyna w zakresie zrównoważonej mobilności	Liczba publikacji/informacji medialnych/wydarzeń promujących zrównoważoną mobilność w MOF Olsztyna: • 0 w 2018 • 3 w 2027	Współpraca, konkurencyjność

PLAN DZIAŁAŃ

N◦	Działanie	Zaangażowane instytucje/jednostki	Ramy czasowe	Opis	Rezultaty i efekty	Wskaźniki	Możliwe synergie/konflikty	Potencjalne źródła finansowania	Dokumenty strategiczne/planistyczne
	Nazwa działania	*Instytucje, władze, wydziały odpowiedzialne/zaangażowane w realizację działań*	*Zakres czasowy realizacji*	*Krótki opis działania*	*Planowane rezultaty i efekty działań*	*Wskaźniki (ilościowe/jakościowe) monitorowania osiągnięcia celu, np. zmniejszenie liczby aut, obniżka emisji CO2, wzrost liczby pasażerów transportu publicznego*	*Potencjalne synergie/konflikty z innymi działaniami, strategiami itp.*	*Potencjalne źródła finansowania działań*	*Dokumenty, które będą zawierać działania*
	Poziom regionalny								
1.1.3.	Porozumienie w zakresie uruchomienia kolei aglomeracyjnej na obszarze MOF Olsztyna	Województwo Warmińsko-Mazurskie – Urząd Marszałkowski	2019-2021	Władze regionalne i lokalne będą negocjować warunki funkcjonowania kolei aglomeracyjnej	Wzrost znaczenia kolei jako środka transportu w dojazdach	% podróży w MOF Olsztyna realizowanych transportem publicznym: • 31% w 2018 • 35% w 2027	PKP SA (główny operator kolejowy), strategie rozwoju inne dokumenty mogą preferować odmienną organizację transportu kolejowego	Budżety władz regionalnych i lokalnych	Plan mobilności MOF Olsztyna i strategia rozwoju MOF Olsztyna (zaakceptowana przez władze regionalne)
1.2.2.	Analiza potrzeb w zakresie zakupu taboru szynowego (na cele kolei aglomeracyjnej)	Województwo Warmińsko-Mazurskie – Urząd Marszałkowski	2019-2020	Władze regionalne i lokalne wspólnie przeanalizują potrzeby taborowe dla uruchomienia kolei aglomeracyjnej.	Uczestnictwo gmin w organizacji kolei aglomeracyjnej	Liczba gmin uczestniczących w organizacji kolei aglomeracyjnej: • 0 w 2018 • 1 w 2027	Władze regionalne mogą preferować inne inwestycje.	Budżety władz regionalnych i lokalnych, program regionalny dla Warmii i Mazur na lata 2021-2027	Plan mobilności MOF Olsztyna i strategia rozwoju MOF Olsztyna (zaakceptowana przez władze regionalne)

4.2.2.	Opracowanie i wdrożenie planu komunikacji w zakresie zachowań komunikacyjnych mieszkańców MOF Olsztyna	Województwo Warmińsko-Mazurskie – Urząd Marszałkowski	2020-2027	Władze regionalne i lokalne opracują i rozpoczną wdrażanie zestawu działań informacyjnych dla opinii publicznej w zakresie zachowań transportowych w MOF Olsztyna.	Lepsza komunikacja z mieszkańcami MOF Olsztyna w zakresie zrównoważonej mobilności	Liczba publikacji/informacji medialnych/wydarzeń promujących zrównoważoną mobilność w MOF Olsztyna: • 0 w 2018 • 3 w 2027	Władze regionalne mogą preferować inne działania promujące transport publiczny	URBACT/INTERREG	Plan mobilności MOF Olsztyna i strategia rozwoju MOF Olsztyna (zaakceptowana przez władze regionalne)
	Poziom lokalny								
1.1.1.	Wspólne standardy usług transportu publicznego	Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie	2019	Zostaną uzgodnione wspólne standardy transportu publicznego w MOF Olsztyna	Lepsza współpraca pomiędzy gminami w zakresie organizacji transportu publicznego	Dokument opisujący wspólne standardy dla usług transportu publicznego	-	Budżety władz lokalnych	Plan mobilności MOF Olsztyna
1.1.2.	Współpraca w zakresie wspólnych zakupów taboru dla transportu gminnego	Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie	2019-2020	Zostaną zawarte porozumienia w odpowiednim zakresie pomiędzy gminami MOF Olsztyna	Większa liczba pasażerów transportu publicznego w MOF Olsztyna	Liczba pasażerów transportu publicznego: • 100% w 2018 • 104% w 2027	Gminy mogą preferować inne rozwiązania w zakresie transportu publicznego (np. z powodu kosztów).	Budżety władz lokalnych	Plan mobilności MOF Olsztyna
1.2.1.	Analiza potrzeb w zakresie zakupu autobusów	Gminy MOF Olsztyna	2019	Wspólna analiza liczby niezbędnych autobusów w celu przygotowania wspólnych przetargów.	Większe zaangażowanie gmin w publiczny transport autobusowy w MOF Olsztyna	Wzrost wydatków gmin na transport publiczny: • 100% w 2018 • 105% w 2027	-	Budżety władz lokalnych	Plan mobilności MOF Olsztyna
1.2.3.	Wspólne wzory dokumentacji przetargowej dla zakupu autobusów	Gminy MOF Olsztyna	2020	Przygotowanie wspólnych zakupów autobusów dla transportu publicznego dla wyższej efektywności kosztowej.	Większa liczba autobusów kupionych we współpracy w celu optymalizacji kosztów	Liczba wspólnych zakupów (przetargów): • 0 w 2018 • 2 w 2027	-	Budżety władz lokalnych	Plan mobilności MOF Olsztyna

1.3.1.	Wspólna koncepcja układu dróg spełniających standardy dla transportu publicznego i wspólna lista rankingowa inwestycji drogowych	Gminy MOF Olsztyna, Powiat Olsztyński	2019-2020	Opracowanie koncepcji sieci dróg niezbędnych dla transportu publicznego (spełniających jego standardy)	Lepsze planowanie transportu publicznego w MOF Olsztyna	Lista rankingowa planowanych inwestycji drogowych	-	Budżety władz lokalnych	Plan mobilności MOF Olsztyna
1.3.2.	Projektowanie i realizacja inwestycji zgodnie z listą rankingową	Gminy MOF Olsztyna, Powiat Olsztyński	2020-2027	Wdrażanie inwestycji drogowych w MOF Olsztyna zgodnie z listą rankingową.	Spójna sieć dróg spełniających standardy transportu publicznego	Wdrażanie inwestycji drogowych zgodnie z listą rankingową	-	Program regionalny dla Warmii i Mazur na lata 2021-2027, Program operacyjny dla Polski Wschodniej na lata 2021-2027, programy rozwoju obszarów wiejskich na lata 2021-2027, krajowe programy inwestycji drogowych	Plan mobilności MOF Olsztyna
1.3.3.	Planowanie przestrzenne uwzględniające odpowiednie standardy dla transportu publicznego	Gminy MOF Olsztyna	2020-2027	Celem jest uwzględnienie dróg o standardzie odpowiednim dla transportu publicznego w planach zagospodarowania przestrzennego gmin MOF Olsztyna.	Większy obszar objęty planami zagospodarowania przestrzennego w MOF Olsztyna	Udział obszaru MOF Olsztyna objętego planowaniem przestrzennym: • 22,00% w 2018 • 26,20% w 2027	Przepisy krajowe w tym zakresie są właśnie nowelizowane.	URBACT	Plan mobilności MOF Olsztyna
2.1.1.	Analiza możliwości lokalizacji parkingów P&R	Gminy MOF Olsztyna	2018-2019	Opracowana zostanie lista możliwych lokalizacji obiektów P&R/B&R w MOF Olsztyna (z lokalizacjami testowymi, podstawowymi standardami, szacunkowymi kosztami itd.)	Koncepcja spójnego systemu P&R/B&R w MOF Olsztyna	Dokument wskazujący lokalizacje obiektów P&R	-	Program Operacyjny Pomoc Techniczna 2014-2020	Plan mobilności MOF Olsztyna

2. 1. 2.	Projektowanie I wdrażanie obiektów P&R w lokalizacjach testowych	Gminy MOF Olsztyna	2020-2023	Powstaną obiekty P&R/B&R w testowych lokalizacjach w MOF Olsztyna.	Ocena popytu na rozwiązania typu P&R/B&R w MOF Olsztyna	4 testowe lokalizacje P&R/B&R w MOF Olsztyna	Gminy mogą preferować inne inwestycje.	Program regionalny dla Warmii i Mazur na lata 2021-2027, Program operacyjny dla Polski Wschodniej na lata 2021-2027	Plan mobilności MOF Olsztyna
2.1.3.	Projektowanie I wdrażanie obiektów P&R w pozostałych lokalizacjach	Gminy MOF Olsztyna, Powiat Olsztyński	2025-2027	Powstaną niezbędne obiekty P&R/B&R w MOF Olsztyna.	Spójny system P&R/B&R w MOF Olsztyna	Wzrost liczby podróży intermodalnych w MOF Olsztyna: • 0,25% w 2018 • 1,00% w 2027	Gminy mogą preferować inne inwestycje.	Program regionalny dla Warmii i Mazur na lata 2021-2027, Program operacyjny dla Polski Wschodniej na lata 2021-2027	Plan mobilności MOF Olsztyna
3.1.1.	Przegląd systemu dróg rowerowych	Gminy MOF Olsztyna, Powiat Olsztyński	2019	Przeprowadzona zostanie analiza istniejącej i planowanej infrastruktury rowerowej.	Większa znajomość braków i luk w infrastrukturze rowerowej	Zbiór danych dla wspólnej koncepcji sieci rowerowej w MOF Olsztyna	-	Program Operacyjny Pomoc Techniczna 2014-2020	Plan mobilności MOF Olsztyna
3.1.2.	Przegląd systemu ciągów pieszych	Gminy MOF Olsztyna, Powiat Olsztyński	2020	Wykonana zostanie analiza istniejącej i planowanej infrastruktury pieszej.	Większa znajomość braków i luk w infrastrukturze pieszej	Zbiór danych dla wspólnej koncepcji sieci pieszej w MOF Olsztyna	-	INTERREG	Plan mobilności MOF Olsztyna
3.2.1.	Koncepcja sieci rowerowej spełniającej wspólne standardy z listą rankingową inwestycji	Gminy MOF Olsztyna, Powiat Olsztyński	2019-2020	Opracowana zostanie wspólna koncepcja sieci rowerowej dla MOF Olsztyna, aby połączyć gminy z miastem-rdzeniem.	Koncepcja spójnej sieci dróg rowerowych w MOF Olsztyna	Dokument wskazujący lokalizację inwestycji w infrastrukturę rowerową	-	Program Operacyjny Pomoc Techniczna 2014-2020	Plan mobilności MOF Olsztyna
3.2.2.	Koncepcja sieci rowerowej spełniającej wspólne standardy z listą rankingową inwestycji	Gminy MOF Olsztyna, Powiat Olsztyński	2020-2021	Opracowana zostanie wspólna koncepcja sieci pieszej dla MOF Olsztyna, aby umożliwić mieszkańcom MOF bezpieczny i wygodny dostęp do węzłów przesiadkowych.	Koncepcja spójnej sieci ciągów rowerowych w MOF Olsztyna	Dokument wskazujący lokalizację inwestycji w infrastrukturę pieszą	-	Budżety władz lokalnych	Plan mobilności MOF Olsztyna

3.2.3.	Projektowanie i wdrażanie inwestycji z listy rankingowej	Gminy MOF Olsztyna, Powiat Olsztyński	2022-2027	Realizacja inwestycji na sieci rowerowej i pieszej zgodnie z listą rankingową.	Podróże rowerowe i piesze jako alternatywne środki transportu w MOF Olsztyna	Wzrost udział u podróży rowerowych w podziale zadań przewozowych w MOF Olsztyna: • 2% w 2018 • 4% w 2027	Gminy mogą preferować inne inwestycje.	Program regionalny dla Warmii i Mazur na lata 2021-2027, Program operacyjny dla Polski Wschodniej na lata 2021-2027, programy rozwoju obszarów wiejskich na lata 2021-2027, krajowe programy inwestycji drogowych	Plan mobilności MOF Olsztyna
4.1.1.	Opracowanie wspólnego systemu programów edukacyjnych z zakresu zrównoważonej mobilności	Gminy MOF Olsztyna, Powiat Olsztyński	2020	Przygotowany zostanie wspólny plan edukacji w MOF Olsztyna, aby wykorzystać wspólne doświadczenia i zasoby.	Lepsza koordynacja edukacji w zakresie mobilności w MOF Olsztyna	Zestaw działań promocyjnych wykorzystujących efekt synergii współpracy	-	Budżety władz lokalnych	Plan mobilności MOF Olsztyna
4.1.2.	Wdrażanie programów edukacyjnych	Gminy MOF Olsztyna, Powiat Olsztyński	2021-2027	W MOF Olsztyna wdrażane będą programy edukacyjne (dla uczniów i innych grup).	Wyższe zainteresowanie usługami transportu publicznego oraz rowerem jako środkiem transportu wśród uczniów i innych mieszkańców MOF Olsztyna	Wzrost udziału podróży transportem publicznym i rowerem w podziale zadań przewozowych: • 36% podróży wśród osób pracujących i 42% wśród uczniów (w tym 2% i 3% rowerem) w 2018 • 40% podróży wśród osób pracujących i 46% wśród uczniów (w tym 4% i 5% rowerem) w 2027	-	URBACT/INTERREG	Plan mobilności MOF Olsztyna
4.2.1.	Badania podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców MOF Olsztyna	Gmina Olsztyn	2022, 2026	Przeprowadzane będą regularne badania zachowań transportowych w MOF Olsztyna (optymalna częstotliwość: co 2 lata).	Lepsza znajomość zachowań transportowych mieszkańców	Zbiór danych dla planowania i modelowania transportu	-	INTERREG/URBACT/ELENA	Plan mobilności MOF Olsztyna

4.2.2.	Opracowanie i wdrożenie planu komunikacji w zakresie zachowań komunikacyjnych mieszkańców MOF Olsztyna	Gminy MOF Olsztyna, Powiat Olsztyński, Województwo Warmińsko-Mazurskie – Urząd Marszałkowski	2020-2027	Opinia publiczna będzie informowana o wynikach badań zachowań transportowych w MOF Olsztyna i ich wpływu na codzienną aktywność mieszkańców.	Lepsza komunikacja z mieszkańcami MOF Olsztyna w zakresie zrównoważonej mobilności	Liczba publikacji/informacji medialnych/wydarzeń promujących zrównoważoną mobilność w MOF Olsztyna: • 0 w 2018 • 3 w 2027	-	URBACT/INTERREG	Plan mobilności MOF Olsztyna

MASTERPLAN W SYSTEMIE DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

Działania wskazane w *Masterplanie* będą wdrażane przede wszystkim przez Gminę Olsztyn i samorządy partnerskie z Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Dokumentem nadrzędnym, porządkującym procesy wdrażania będzie Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna (PZM MOF Olsztyna), który jest obecnie aktualizowany. Plan ten będzie miał charakter SUMP i będzie zawierał w sobie ustalenia wypracowane w ramach przygotowań *Masterplanu dla dojazdów*.

MONITORING I AKTUALIZACJA

Działania wynikające z realizacji *Masterplanu* są przypisane poszczególnym jednostkom i komórkom organizacyjnym Urzędu Miasta Olsztyna oraz urzędów jednostek administracyjnych Obszaru Funkcjonalnego: Urząd Miejski w Barczewie, Urząd Gminy Dywity, Urząd Gminy w Gietrzwałdzie, Urząd Gminy Jonkowo, Urząd Gminy Purda, Urząd Gminy Stawiguda oraz w pewnym zakresie terytorialnym dla Powiatu Olsztyńskiego i Urzędu Marszałkowskiego.

Wdrażanie założeń *Masterplanu* monitorowane będzie m.in. poprzez bieżącą weryfikację stanu zaawansowania realizacji poszczególnych działań miękkich i przedsięwzięć inwestycyjnych (raporty cząstkowe) oraz raport, który zostanie opracowany na zakończenie perspektywy finansowej UE 2021-2027.

Raporty obejmować będą ogólną ocenę realizacji założeń *Masterplanu*, która opierać się będzie na wskaźnikach zawartych w Planie Działań. Raporty przedstawiać będą zarówno ilościowy, jak i jakościowy wymiar realizacji *Masterplanu*, a identyfikacja napotykanych problemów pozwoli dodatkowo na wskazanie ich przyczyn i zaproponowanie rozwiązań.

W ramach bieżącej weryfikacji i oceny realizacji *Masterplanu* planuje się sporządzanie raportów cząstkowych, bazujących na sprawozdaniach jednostek terytorialnych, wchodzących w skład MOF Olsztyna w terminach zbieżnych z raportami *Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna do roku 2025*. Cząstkowe sprawozdania oraz raport końcowy powinny zawierać:

- okresową ocenę realizacji zapisów Planu, sporządzoną na podstawie wskaźników,
- wnioski dotyczące dalszej realizacji zapisów Planu,
- informacje dotyczące wprowadzenia ewentualnych korekt w dokumencie.

Sporządzanie raportów cząstkowych pozwoli na stałe śledzenie kierunków zmian w obszarze mobilności i wprowadzenie ewentualnych zmian w przypadku obserwacji niekorzystnych zjawisk. W trakcie monitorowania dokumentu pojawić się mogą inne, niezidentyfikowane dotąd obszary problemowe, które mogą być podstawą do aktualizacji opracowania. Aktualizacji mogą ulegać zarówno: diagnoza na terenie MOF Olsztyna, dane liczbowe, ale także planowane do realizacji działania. Stały monitoring pomoże wskazać, które z działań powinny być realizowane na szerszą skalę, a z których można zrezygnować, gdyż cel został osiągnięty za pomocą wdrożenia innych rozwiązań.

ZAANGAŻOWANIE INTERESARIUSZY

Prace nad *Masterplanem dla dojazdów* miały charakter wielowątkowy i angażowały liczne grupy interesariuszy, zarówno wewnętrznych, jak i zewnętrznych.

Wśród tych pierwszych należy wyróżnić:

- organizacje stowarzyszone projektu SUMBA,
- komórki Urzędu Miasta Olsztyna.

Do drugiej grupy można zaliczyć natomiast:

- gminy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna,
- pozostałe podmioty i osoby zaangażowane w dziedzinie mobilności.

Kalendarium wydarzeń związanych z opracowaniem *Masterplanu dla dojazdów*:

- 14 grudnia 2018 r. – spotkanie z olsztyńskimi organizacjami stowarzyszonymi projektu: pomysły, zakres współpracy, plany na przyszłość (AO25: Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie, AO28: Rada Osiedla Generałów).
- 28 marca 2018 r. – prezentacja projektu przed Radą Miasta Olsztyna.
- 27 kwietnia 2018 r. – spotkanie z organizacjami stowarzyszonymi na temat ich roli w projekcie.
- 12 maja 2018 r. – lokalne warsztaty Partnerskiej Inicjatywy Miast na temat mobilności miejskiej (koordynacja z projektem).
- 21 maja 2018 r. – Komitet Sterujący ZIT MOF Olsztyna, prezentacja projektu przedstawicielom władz gmin MOF Olsztyna.
- 24 maja 2018 r. – warsztaty analizy SWOT z udziałem grupy zewnętrznych interesariuszy: przedstawicieli wydziałów Urzędu Miasta, jednostek miejskich, organizacji pozarządowych, gmin MOF Olsztyna, miejskich organów doradczych, rad osiedli. Cel: analiza SWOT dotycząca transportu, intermodalności i kwestii związanych z dojazdami (w oparciu o istniejącą analizę SWOT opracowaną w 2017 r. dla Planu Mobilności MOF Olsztyna).
- Czerwiec – sierpień 2018 r., analiza SWOT dla Olsztyna – współpraca z AO, przygotowanie dokumentu i tłumaczenie.
- 28 września 2018 r., Olsztyn – spotkanie z AO (dyskusja o wynikach analizy SWOT).
- 6 listopada – 11 grudnia 2018 r. – seria spotkań z mieszkańcami MOF Olsztyna i przedstawicielami gmin oraz innych grup interesariuszy w celu omówienia i opracowania dokumentu opisującego lokalizacje przyszłych parkingów P&R w Olsztynie i w okolicznych gminach, aby ułatwić dojazdy i uczynić je bardziej przyjaznymi środowisku (w kontekście tego, jak analiza P&R przyczyni się do wyników projektu),
- 29 marca 2019 r., Olsztyn – warsztaty na temat celów *Masterplanu dla dojazdów* z interesariuszami wewnętrznymi (dyskusja na temat postępów projektu i wyników badań gospodarstw domowych w zakresie podróży w zachowań transportowych w MOF Olsztyna).
- 2-3 kwietnia 2019 r. - współpraca w organizacji spotkania partnerów SUMBA, w tym 3 kwietnia 2019 r.: wizyta studyjna organizowana wspólnie ze ZDZiT i MPK.
- Październik 2019 r. – konsultacje podczas prac nad koncepcją dróg rowerowych dla MOF Olsztyna w kontekście znaczenia ruchu rowerowego dla intermodalności i celów projektu SUMBA.
- 10-11 marca 2020 r. – warsztaty strategiczne z interesariuszami z MOF Olsztyna: dyskusje o wyzwaniach dla miasta i jego obszaru funkcjonalnego m.in. w zakresie intermodalności w kontekście m.in. scenariuszy rozwoju.

WYKORZYSTANE STUDIA, ANALIZY I BADANIA

Podczas prac nad *Masterplanem dla dojazdów* wykorzystane zostały liczne studia i analizy, lokalne dokumenty i opracowania z zakresu przede wszystkim transportu, mobilności, planowania przestrzennego i zrównoważonego rozwoju.

- Koncepcja optymalizacji oferty przewozowej olsztyńskiej komunikacji miejskiej po realizacji kolejnego etapu rozbudowy sieci tramwajowej w Olsztynie, 2016 r.:
  https://www.zdzit.olsztyn.eu/pliki/Koncepcja%20optymalizacji%20oferty%20przewozowej%20olszty%C5%84skiej%20km/Koncepcja%20optymalizacji%20oferty%20przewozowej%20olszty%C5%84skiej%20km.pdf
- Strategia Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w Olsztynie do 2027 r.:
  https://www.zdzit.olsztyn.eu/pl/transport-publiczny/strategia-rozwoju-transportu
- Standardy techniczne infrastruktury rowerowej, 2016 r.:
  https://www.zdzit.olsztyn.eu/pliki/STANDARDY_TECHNICZNE_INFRASTRUKTURY_ROWEROWEJ_DLA_SIECI_DR%C3%93G_ROWEROWYCH_OLSZTYNA.pdf
- Strefa TEMPO 30 dla obszaru Śródmieścia Olsztyna, 2017 r.:
  https://olsztyn.eu/gospodarka/dokumenty-strategiczne/dokumenty-strategiczne/tempo-30.html
- Studium rozwoju systemów komunikacyjnych Miasta Olsztyna, 2017 r.:
  https://olsztyn.eu/gospodarka/dokumenty-strategiczne.html
- Analiza możliwości lokalizacji parkingów P+R w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym (MOF Olsztyn), 2018 r.:
  https://zit.olsztyn.eu/zit/aktualnosci/article/gdzie-potrzebne-sa-parkingi-pr.html
- Badania ankietowe podróży i zachowań komunikacyjnych mieszkańców MOF Olsztyna (projekt SUMBA, Interreg BSR), 2018 r.:
  https://zit.olsztyn.eu/iii-filar/sumba.html
- Analiza SWOT – transport, intermodalność i dojazdy w MOF Olsztyna:
  https://zit.olsztyn.eu/iii-filar/sumba.html
- Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych wraz z analizą wdrożenia stref czystego transportu, 2018 r.
- Koncepcja rozwoju dróg rowerowych w Olsztynie z rozszerzeniem na Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna w zakresie powiązań komunikacyjnych z miastem rdzeniem – aktualizacja, 2019 r.:
  https://zit.olsztyn.eu/zit/aktualnosci/article/rozwoj-drog-rowerowych-w-olsztynie-i-sasiednich-gminach-szersze-spojrzenie.html
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Olsztyna na lata 2021-2027, aktualizacja 2019 r.:
  https://www.zdzit.olsztyn.eu/pliki/KP/_NO_2012_-_plan_transportowy_-_aktualizacja_2019.pdf
- Aktualizacja założeń do prognozy i analizy ruchu dla projektu pt. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – trakcja szynowa, nr POPW.02.01.00-28-0002/16-00, 2019 r.

- Plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania na terenie Gminy Olsztyn: http://bip.olsztyn.eu/bip/dokument/368432/xxii_395_20_w_sprawie_przyjecia_planu_budowy_ogolnodostepnych_stacji_ladownia_na_terenie_gminy_olsztyn_//&cspg_page=1
- Plan Adaptacji Miasta Olsztyna do zmian klimatu do roku 2030: http://bip.olsztyn.eu/bip/dokument/368444/xxii_398_20_w_sprawie_przyjecia_planu_adaptacji_miasta_olsztyna_do_zmian_klimatu_do_roku_2030_/
- Diagnoza strategiczna MOF Olsztyna 2020 – NOWE WYZWANIA
- Podsumowanie warsztatów scopingowych poświęconych PZM MOF Olsztyna i wyznaczeniu Obszarów Strategicznych
- Aktualizacja Planu gospodarki niskoemisyjnej dla Miasta Olsztyna
- Program Ochrony Środowiska dla Miasta Olsztyna do 2024 r. z uwzględnieniem perspektywy do roku 2030