



One ticket to the future

Wnioski z przeglądu dokumentów  
strategicznych samorządów lokalnych  
w województwie  
warmińsko-mazurskim

dr Marcin Wołek

**proTrans**

Elbląg, 5.09.2019



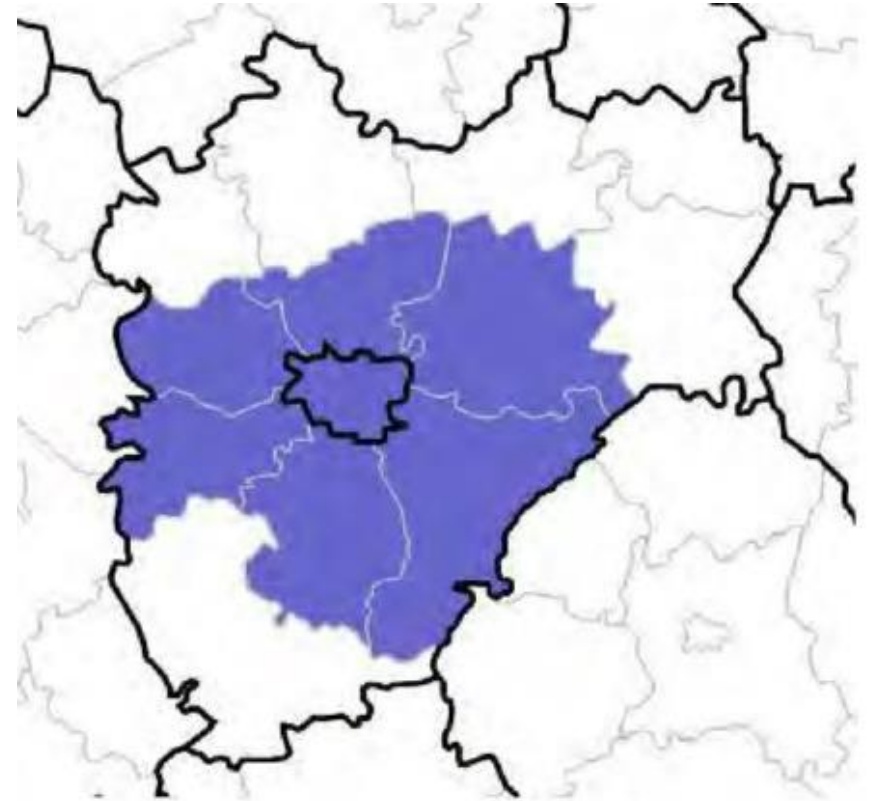
European  
Regional  
Development  
Fund



# Różnorodność dokumentów strategicznych gmin i miast w których podejmowane są kwestie mobilności



- Aglomeracja Olsztyna wyodrębniona jako OSI;
- Wśród oczekiwanych efektów interwencji wymienia się m.in. „rozwój zintegrowanego systemu komunikacyjnego obejmującego aglomerację”, „wzrost jakości życia”, „rewitalizację społeczno-gospodarczą” oraz „wzrost funkcji metropolitalnych Olsztyna”.

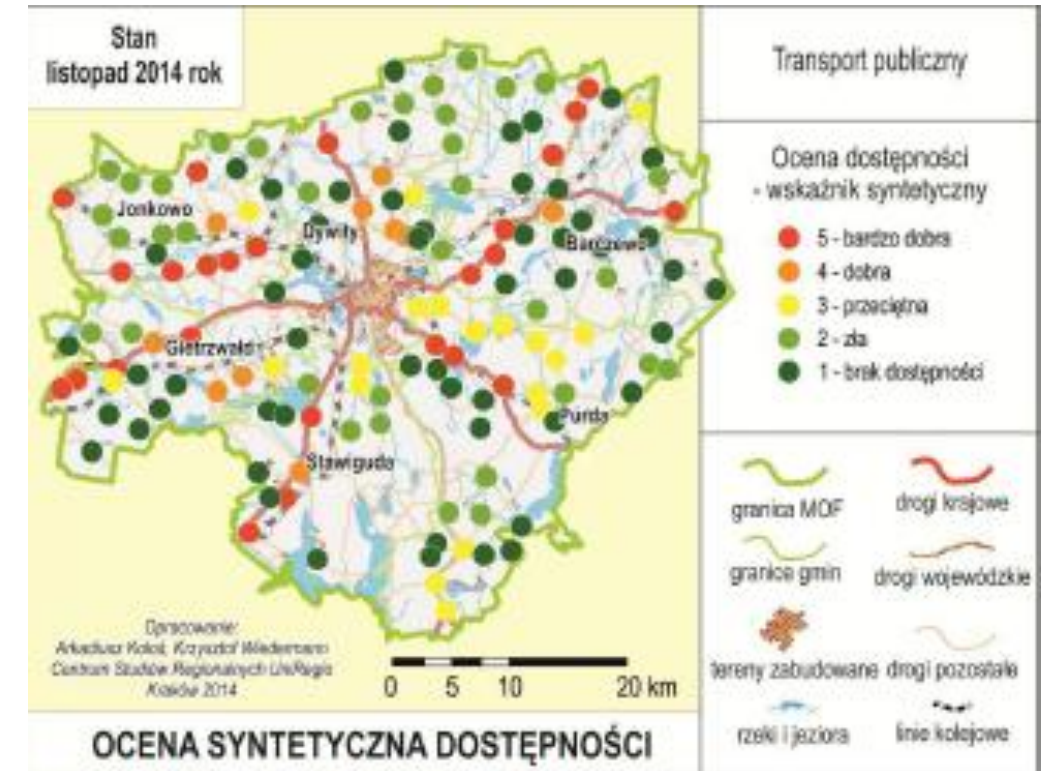


Źródło: Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025



European  
Regional  
Development  
Fund

- Kontekst krajowy – niższa dostępność transportem kolejowym i drogowym względem innych obszarów metropolitalnych Polski;
- Kontekst regionalny – stopniowa poprawa spójności wewnętrznej systemu transportowego;
- Kontekst metropolitalny – procesy suburbanizacji;
- Kontekst lokalny – zróżnicowany poziom dostępności usług, zróżnicowanie wewnątrzgminne (15% mieszkańców MOF nie miało dostępu do usług publicznego transportu zbiorowego w 2014 r.).



Źródło: UNIREGIO CENTRUM STUDIÓW REGIONALNYCH

Źródło: Strategia MOF Olsztyna, s. 41

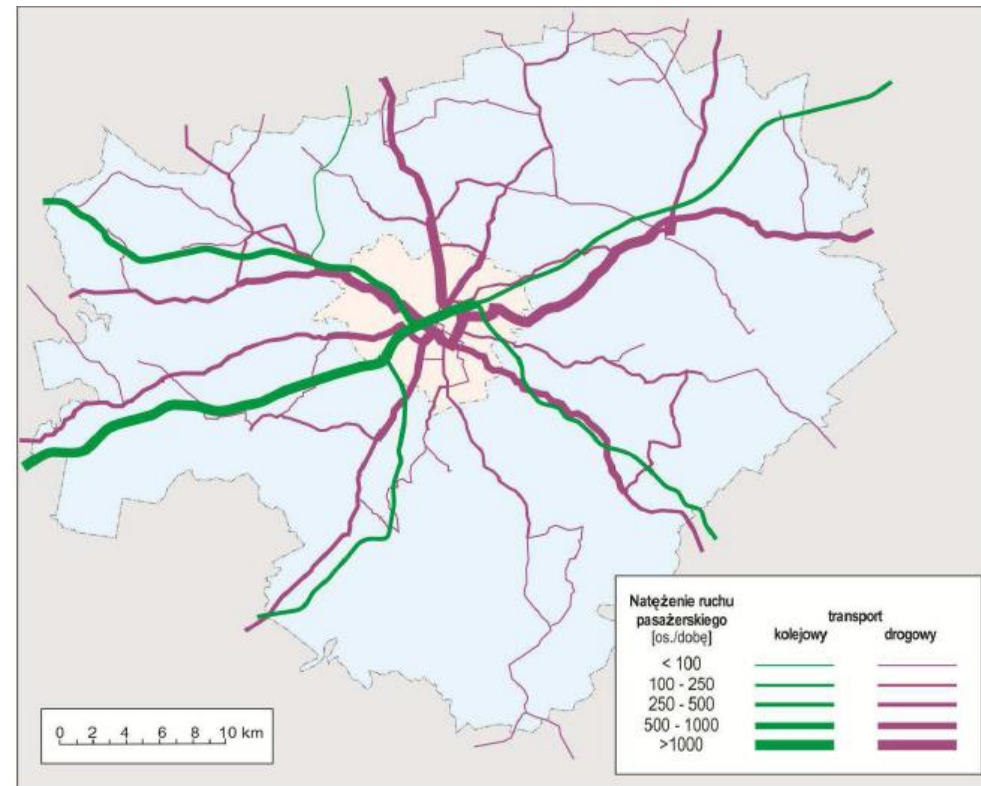
# Diagnoza stanu transportu w MOF Olsztyna

- silna presja mieszkańców MOF na tereny zielone [słaba strona];
- rozproszenie osadnictwa na terenie gmin wiejskich – wysokie koszty budowy infrastruktury [słaba strona];
- zły stan dróg lokalnych oraz wysoka liczba zdarzeń drogowych [słaba strona];
- słabo rozwinięty system publicznego transportu zbiorowego [słaba strona];
- słabo rozwinięta (przestrzennie) sieć komunikacji miejskiej [słaba strona];
- polityka regionalna ukierunkowana na ośrodki wzrostu (miejsce Olsztyna i MOF Olsztyna w Strategii wojewódzkiej) [szansa];
- realizacja inwestycji kluczowych dla wzrostu dostępności komunikacyjnej MOF Olsztyna finansowanych ze środków UE [szansa];
- regionalne wykorzystanie środków PO Polska Wschodnia [szansa];



## CEL STRATEGICZNY 2: PODNIESIENIE JAKOŚCI KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ I TRANSPORTU DROGOWEGO

- 2.1. Poprawa jakości połączeń drogowych w MOF oraz dostępności do sieci TEN-T
- 2.2. Poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego
- 2.3. Rozwój systemu zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego



Źródło: Strategia MOF Olsztyna, s. 43

Silna ekspozycja zagadnień transportowych w tzw. „Strategii ZIT” [„Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego”]

- Jeden z nielicznych planów mobilności dla obszaru metropolitalnego;
- Ogromne wyzwanie w związku ze sprzecznymi interesami (konkurencja o mieszkańca-podatnika);
- Szersza perspektywa diagnozy niż w dokumentach gminnych („suburbanizacja”, „niska opłacalność organizowania transportu zbiorowego na terenach gmin MOF Olsztyna, wynikająca z uwarunkowań środowiskowych i zagospodarowania przestrzennego”, „ekstensywna zabudowa terenów wiejskich” ...).



## Proponowana sieć PTZ dla MOF Olsztyna

Źródło: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF Olsztyna, Olsztyn 2017, s. 149

# Analiza na poziomie wybranych gmin powiatów olsztyńskiego i ostródzkiego : mocne strony

- Bliskość oraz dobre skomunikowanie z Olsztynem jako mocna strona (m.in. Barczewo, Biskupiec, Dobre Miasto, Gietrzwałd, Purda, Stawiguda i Olsztynek), choć w gminie Kolno bliskość Olsztyna zdiagnozowano jako szansę dla rozwoju;
- Relatywna bliskość portu lotniczego (np. dla Gietrzwałdu – 74 km, dla Purdy ok. 47 km, Biskupca – 45 km);
- Bliskość Obwodu Kaliningradzkiego (Dobre Miasto);
- Dostępność komunikacyjna (Olsztynek), dobra lokalizacja (Ostróda);
- Infrastruktura rowerowa (Barczewo, Biskupiec).



**INTER  
CONNECT**



European  
Regional  
Development  
Fund

# Analiza na poziomie wybranych gmin powiatów olsztyńskiego i ostródzkiego : wybrane słabe strony

## EKONOMICZNO-FINANSOWE

- Ograniczenia budżetowe („niskie dochody własne”, m.in. Kolno, Purda, Barczewo, Biskupiec).

## INFRASTRUKTURALNE

- Niezadawalający stan techniczny dróg (Barczewo, Biskupiec, Dobre Miasto, Dywity, Gietrzwałd, Purda, Stawiguda, Łukta, Olsztynek, Ostróda miasto);
- niewystarczające powiązania komunikacyjne (transport zbiorowy) - Dywity
- brak dróg rowerowych łączących poszczególne miejscowości gminy (Dobre Miasto) i niedorozwój infrastruktury rowerowej (Ostróda)
- Niedostateczny rozwój infrastruktury technicznej (Kolno, Stawiguda), co skutkuje koniecznością uzbrajania nowych terenów wraz z rosnącymi wydatkami w dziale oświata i wychowanie pogłębia usztywnienie wydatków gmin. W efekcie zredukowana zostaje swoboda dysponowania znaczącymi środkami budżetowymi na poprawę jakości usług transportu publicznego.
- niedorozwój infrastruktury dla pieszych, m.in. Olsztynek, Łukta, Purda („Niewystarczająca ilość i jakość chodników i oświetlenia”), Stawiguda („Brak chodników i przejść dla pieszych oraz parkingów”, „niewystarczające oświetlenie uliczne”) ;
- „niewykorzystana sieć kolei” (Biskupiec).



## PRZESTRZENNE

- rozproszenie osadnictwa (m.in. Purda, Gietrzwałd, Jonkowo);
- Nieharmonijny rozwój gminy (wyludnianie i starzenie się społeczeństwa - Jonkowo);
- wewnętrzna dostępność transportowa – połączenia pomiędzy głównymi ośrodkami są nieźle lub dobrze rozwinięte, problemy pojawiają się w przypadku mniejszych miejscowości (Dobre Miasto), Stawiguda („Słaba dostępność komunikacyjna części miejscowości w gminie i brak komunikacji publicznej między nimi”, stan na 2015 rok), Łukta („słabo rozwinięty system komunikacji zbiorowej”), Biskupiec („niezadawalająca dostępność komunikacji publicznej na obszarach wiejskich”).
- Zewnętrzna dostępność transportowa - Kolno („w konsekwencji, powiązania funkcjonalne Kolna z rdzeniem i innymi gminami aglomeracji są prawie niezauważalne i uniemożliwiają pełne wykorzystanie dogodnego położenia”, SRG, s. 19)
- „brak miejsc parkingowych w mieście” (głównie gminy miejskie - Olsztynek, Ostróda).

## ORGANIZACYJNO-ZARZĄDCZE

- Organizacja systemu transportowego



European  
Regional  
Development  
Fund

- Budowa dróg oraz przystanków autobusowych, remonty i budowa chodników;
- Działania na rzecz poprawy wewnętrznej spójności gminy (nie wszystkie gminy);
- Brak dostępności komunikacyjnej gminy wskazywany jako istotna bariera w rozwoju. „Gmina powinna stworzyć program rozwoju komunikacji drogowej na terenie gminy”.
- Współpraca na poziomie międzygminnym;
- Poprawa powiązań transportowych z Olsztynem (Kolno: „Kolno jest najbardziej oddaloną od Olsztyna gminą powiatu, dlatego dobre połączenie ze stolicą województwa podniesie jej konkurencyjność względem gmin sąsiednich, zwiększy atrakcyjność turystyczną i możliwości rozwoju mieszkańców”).



- Poza sferą inwestycji infrastrukturalnych o wysokim poziomie dostępności MOF-u zadecyduje wzrost wielkości podaży publicznego transportu zbiorowego oraz możliwości jego integracji z indywidualnymi środkami transportu (prywatny samochód osobowy, samochód współdzielony, rower – prywatny i współdzielony);
- Kształtowanie oferty publicznego transportu zbiorowego (i indywidualnego współdzielonego) odbywać się będzie w warunkach ograniczeń budżetowych i rosnącej konkurencji pomiędzy gminami o mieszkańca - podatnika;
- Tworzenie wielopoziomowych partnerstw samorządowych jako szansa – wymaga jednak precyzyjnego sposobu ustalania i rozliczania środków przeznaczanych na transport przez JST;
- Przystanki kolejowe jako węzły integracyjne dla wszystkich sposobów przemieszczania;
- Wymaga to kompleksowych rozwiązań dla szczebla metropolitalnego, w którym postępujące procesy suburbanizacji zmieniły relację rdzeń-otoczenie metropolii.



- W przypadku gmin wiejskich rozwój infrastruktury transportowej „konkuruje” o środki z innymi inwestycjami w infrastrukturę techniczną i społeczną (uzbrajanie terenów pod mieszkalnictwo);
- Silna konkurencja pomiędzy gminami MOF wraz z gminami „drugiego kręgu” o mieszkańców (co zostało zresztą prawidłowo zdiagnozowane w SRG Dywity do roku 2020 (konkurencja o mieszkańców: „Konkurentami pod tym względem są przede wszystkim gminy Jonkowo oraz Stawiguda”));
- Ukierunkowanie w lokalnych dokumentach strategicznych na „twardą” infrastrukturę, przede wszystkim drogową;
- Wątpliwe zapisy nt. kształtowania systemu transportowego opartego o publiczny transport zbiorowy i formy współdzielenia środków transportu (car sharing, car pooling, bike sharing) – ale większość dokumentów uchwalana była w latach 2014-2016 zanim te modele biznesowe zaczęły się upowszechniać na większą skalę;
- Komunikacja rowerowa zaliczana przede wszystkim do sfery turystyki, choć Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla MOF postuluje rozwój dróg rowerowych dla codziennej komunikacji wraz z parkingami B&R;
- Dokonując przeglądu / aktualizacji dokumentów strategicznych w gminach w kwestiach transportu i mobilności punktem wyjścia powinien być Plan Mobilności Miejskiej dla MOF Olsztyn (2017).
- Aktualizacja Planu Mobilności Miejskiej dla obszaru metropolitalnego Olsztyna powinna uwzględniać obszar większy niż MOF. Jego delimitacja powinna wynikać z więzby codziennych podróży o charakterze obligatoryjnym (edukacja, praca) pomiędzy Olsztynem a sąsiednimi gminami.