

PROGRAM BUDOWY DRÓG ROWEROWYCH W OLSZTYNIE



ANEKS RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH



MIEJSKI ZARZĄD DRÓG I MOSTÓW W OLSZTYNIE
ul. Szrajbera 9/10, 10-007 Olsztyn



WYG International Sp. z o.o.
ul. Żelazna 28/20, 00-832 Warszawa



**Stowarzyszenie
ZIELONE MAZOWSZE**
ul. Nowogrodzka 46/6, 00-695 Warszawa

Warszawa, 30.10.2009

SPIS TREŚCI

I.	Wstęp	2
II.	Program konsultacji.....	2
III.	Sposób powiadomienia uczestników.....	2
IV.	Przebieg spotkania konsultacyjnego.....	3
IV.1.	Przebieg dyskusji na spotkaniu konsultacyjnym.....	4
IV.2.	Informacja o rozpatrzeniu uwag zgłoszonych w trakcie spotkania konsultacyjnego.....	6
V.	Ankiety	9
V.1.	Warianty	9
V.1.1.	Warianty dla tras komunikacyjnych.....	9
V.1.2.	Warianty dla tras rekreacyjnych	11
V.1.3.	Warianty dla tras rekreacyjnych	12
V.2.	Kolejność realizacji	13
V.3.	Uwagi i wnioski	14
V.4.	Parkowanie rowerów	18
V.4.1.	Korzystanie z systemu Bike and Ride	18
V.4.2.	Lokalizacje parkingów Bike and Ride.....	18
V.4.3.	Lokalizacje stojaków rowerowych	19
V.5.	Dane o uczestnikach konsultacji.....	19
VI.	Załączniki	21

I. WSTĘP

Raport niniejszy prezentuje przebieg i wyniki konsultacji społecznych, dotyczących dróg rowerowych w Olsztynie. Konsultacje odbyły się w okresie 15.09. 2009 – 2.10.2009 i dotyczyły dwóch osobnych opracowań:

1. Program budowy układu dróg rowerowych na terenie miasta Olsztyna - na zlecenie Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów w Olsztynie
2. Opracowanie koncepcji budowy rekreacyjnych ścieżek rowerowych na terenie m. Olsztyna - na zlecenie Miasta Olsztyna (Wydział Środowiska i Zieleni).

Oba opracowania były wykonywane przez konsorcjum WYG International Sp. z o.o. i Stowarzyszenia Zielone Mazowsze. Konsorcjum było także wykonawcą konsultacji.

II. PROGRAM KONSULTACJI

Na konsultacje społeczne złożyły się następujące elementy:

1. Specjalna witryna internetowa pod adresem www.olsztyn.zm.org.pl
2. Zamieszczenie w witrynie podstawowych materiałów, w tym projektu koncepcji w skali 1:15 000, opisu koncepcji, przykładowych rozwiązań, analizy bezpieczeństwa, koncepcji dot. parkowania, badań potoków ruchu,
3. Spotkanie konsultacyjne, które odbyło się w dniu 24.09.2009 o godz. 16.00 w Sali Rady Miasta w Ratuszu.
4. Przyjmowanie uwag do koncepcji:
 - w trakcie spotkania,
 - za pomocą ankiety rozdawanej na spotkaniu
 - listownie i mailowo, w tym za pomocą ankiety w w/w witrynie.

III. SPOSÓB POWIADOMIENIA UCZESTNIKÓW

O konsultacjach społeczeństwo zostało poinformowane w następujący sposób:

- Przez informację na stronie internetowej zamawiającego – MZDiM: www.mzdim.olsztyn.eu

- Przez informację na stronie internetowej urzędu miasta: www.um.olsztyn.eu
- Przez informację na stronie wykonawcy: www.zm.org.pl
- Przez poinformowanie mediów. Obszerny artykuł zamieściła m.in. regionalna edycja Gazety Wyborczej z dn. 22.09, a także niezależny periodyk olsztyńskich rowerzystów Rowerowy.Olsztyn nr 3/2009 (kopie artykułów w załączeniu). O konsultacjach w codziennych wiadomościach informowało także Radio Olsztyn.

Strona internetowa została uruchomiona w dn. 14 września 2009 r. Uwagi i wnioski były przyjmowane do 2 października 2009 r.

IV. PRZEBIEG SPOTKANIA KONSULTACYJNEGO.

W spotkaniu wzięło udział poza przedstawicielami wykonawcy i zamawiającego 13 osób (lista obecności w załączeniu). W pierwszej części spotkania przedstawiciele wykonawcy przedstawili koncepcję i informacje wprowadzające. W dalszej części spotkania uczestnicy zadali szereg pytań.



Spotkanie konsultacyjne w ratuszu – 24.09.2009.



W trakcie spotkania konsultacyjnego.

IV.1. Przebieg dyskusji na spotkaniu konsultacyjnym

Poniżej prezentujemy streszczenie przebiegu dyskusji w trakcie spotkania konsultacyjnego, jaka miała miejsce bezpośrednio po prezentacji koncepcji dróg rowerowych przez przedstawicieli Wykonawcy.

Nieznana osoba 1: poparła dla ulicy Krasickiego wariant dalszy od ulicy z uwagi na stworzenie dojazdu do ogródków działkowych i nowobudowanego osiedla.

Pani Anna Beczkowska: wyraziła żal z powodu niewielkiej frekwencji na spotkaniu. Ponadto skrytykowała brak opowiedzenia o całej koncepcji z uzasadnieniem poszczególnych tras, nie wiadomo jaka jest idea, czy najpierw np. stworzenie przejazdu z północy na południe przez całe miasto i o hierarchii dróg - być może jest ona słabo widoczna na mapie? Brak hierarchizacji wyprowadzeń poza miasto, czy wszystkie będą realizowane, czy w określonej kolejności? Nie widać które są ważniejsze, powinny być pokazane które wyprowadzenia prowadzą na trasy międzynarodowe.

Przedstawiciele wykonawcy: wytłumaczyli brak możliwości szczegółowego omówienia przebiegu i kolejności realizacji wszystkich tras rowerowych ze względu na ograniczone ramy czasowe spotkania. Zgodzili się, że być może przejrzystość rysunków nie jest najlepsza i być może powinien być zrobiony schemat pokazujący tylko kategorie dróg rowerowych.

Nieznana osoba 2: stwierdził, że wypracował sobie najlepszą trasę, zoptymalizowaną pod kątem liczby świateł – ulicą Kościuszki pod górę i do dworca PKP- zgodnie z koncepcją będzie musiał omijać urząd marszałkowski i pakuje się w światła w Piłsudskiego, a można by prosto ul. Kościuszki dalej, lub przez Kopernika, a najlepiej Kościuszki cały czas!

Przedstawiciele wykonawcy: potwierdzili, że jest to propozycja warta rozważenia, tym bardziej, że budowę ścieżki rowerowej w ul. Kościuszki można spróbować włączyć w zakres budowy linii tramwajowej.

Nieznana osoba 2: zaproponował aby trasa Kołodrom omijała osiedle Nagórki ul. Krasickiego ze względu na mniejszą różnicę poziomów.

Przedstawiciele wykonawcy: zapewнили, że w pierwszej kolejności zaproponowali budowę ścieżki wzdłuż ulicy Krasickiego, właśnie aby omijać wzniesienie os. Nagórki, dopiero w następnych latach zakładają budowę odcinka trasy Kołodrom przez Nagórki.

Nieznana osoba 2: upomniał się o ścieżkę rowerową w ulicach Towarowej i Lubelskiej – a także poprzeczną w rejonie Macro Cash & Carry (ul. Składowa?)

Przedstawiciele wykonawcy: wyjaśnili, że obecnie w tym rejonie miasta występują bardzo niewielkie natężenia ruchu rowerowego w porównaniu z innymi częściami miasta, stąd nie traktują go priorytetowo.

Pan Mirosław Arczak, Rowerowy Olsztyn: Pochwalił autorów opracowania, jego zdaniem materiał jest bardzo dobrze przygotowany i już wiele zmienił w świadomości urzędników, obalił wiele mitów, zwłaszcza poprzez analizę bezpieczeństwa opartą na konkretnych danych i badania ruchu rowerowego. Podkreślił staranne objechanie całego miasta, a także wykonanie pomiarów ruchu, które już po części pokazują, które warianty należy wybrać – bo ludzie głosują nogami. Na niektórych odcinkach już obecnie jeździ ponad tysiąc rowerzystów w ciągu doby (np. al. Sikorskiego). Odnosił się do rejonu Reja – Emilii Plater – według jego informacji ma być przebudowywana ul. Kościuszki i wlot Emilii Plater do Kościuszki ma być odcięty. W związku z tym należy uspokoić ruch w Emilii Plater i wykorzystać ją dla ruchu rowerowego..

Pan Łukasz Tworkowski, stowarzyszenie Forum Rozwoju Olsztyna: podkreślił znaczenie trasy wzdłuż rzeki Łyny - wygodny dla rowerzystów, także "niedzielnym", bojących się ulic i nie lubiących hałasu - mógłby też łączyć południowe osiedla przez ul. Wilczyńskiego, dając dobry dojazd do centrum, Starego Miasta, a nawet do Lasu Miejskiego.

Przedstawiciel MZDiM: poinformował, że MZDiM ma gotową dokumentację dla części tego szlaku, na razie w budżecie miasta nie przewidziano środków na realizację. Poza tym istnieje problem na południe od ul. Tuwima - nie wolno prowadzić trasy po wale przeciwpowodziowym.

Przedstawiciele wykonawcy: uzupełnili, że przykład innych miast pokazuje, że zgodę na prowadzenie dróg rowerowych po wałach przeciwpowodziowych można uzyskać - po długotrwałym nacisku.

Nieznana osoba 3: zgłosił potrzebę jak najszybszej budowy ścieżki rowerowej wzdłuż al. Armii Krajowej oraz wzdłuż ul. Warszawskiej przy al. Armii Krajowej, choć uważa, że może tam być zbyt mało miejsca na ścieżkę rowerową.

Przedstawiciel MZDiM: poinformował, że przygotowany jest projekt przebudowy skrzyżowania Warszawskiej i Armii Krajowej, zawierający ścieżkę rowerową, ale po przeciwnej stronie niż jednostka wojskowa.

Tomasz Ciszewski: Po pierwsze podkreślił, że jako osoba poruszająca się także samochodem zwraca uwagę na olbrzymie problemy parkingowe w mieście, więc apeluje o nie likwidowanie miejsc parkingowych, co było pokazane na przykład na ul. Kopernika. Po drugie zgłasza następujące ścieżki rowerowe jako priorytetowe: wzdłuż ul. Sikorskiego, Pstrowskiego. Po trzecie widzi problem z ruchem rowerowym na Starówce, bo jeden szalenie zepsuje rowerzystom opinię.

Nieznana osoba 3: poprosił o podanie jacy rowerzyści giną w wypadkach, jeśli chodzi o wiek – na pewno są to przeważnie osoby młode. Zwrócił uwagę na niejasne oznakowanie skrzyżowań, np. skrzyżowania Mickiewicza i Dąbrowszczaków - niby szersza jest ul. Dąbrowszczaków ale jest ona podporządkowana. Skrzyżowania są problematyczne dla rowerzystów. Skomplikowanie organizacji ruchu powoduje problemy z bezpieczeństwem.

Przedstawiciele wykonawcy: potwierdzili, że choć nie dysponują rozkładem wieku rowerzystów będących ofiarami wypadków (z tym, że w ostatnich latach nie było ani jednej ofiary śmiertelnej), to przypuszczają, że podobnie jak w przypadku ogółu wypadków, młode osoby dominują zarówno wśród ofiar wypadków, jak wśród sprawców wypadków. Odnośnie likwidowania miejsc parkingowych wyjaśnili, że na pokazanej ulicy Kopernika nie zamierzają likwidować miejsc parkingowych, tylko przenieść je z chodnika na jezdnię, która jest bardzo szeroka i można na niej wyznaczyć miejsca postojowe, co dodatkowo spowoduje uspokojenie ruchu. Natomiast jako uwagę generalną podali, że dość często stykali się w Olsztynie z opiniami o deficycie miejsc parkingowych, czy konieczności poszerzania ulic, co według nich oznacza, że tak naprawdę problemy te w Olsztynie nie są naprawdę duże, bo w miastach w których one są rzeczywiście duże, już dawno pogodzone się z nimi i z faktem, że nie rozwiąże się ich budując więcej parkingów i poszerzając ulice. Od kilkunastu lat w największych miastach kraju ustalił się względny konsensus, że jedynym sposobem na korki i deficyt miejsc parkingowych jest zmniejszenie udziału ruchu samochodowego na korzyść transportu publicznego, czy rowerowego – różnymi metodami.

Nieznana osoba 3: przypomniał, że dla ulic wokół ratusza była koncepcja by wjazd pod ratusz był tylko jednokierunkowy, a wyjazdy rozprowadzające, co uspokoiłoby i uporządkowało ruch wokół „Czarnej Perły (wąskie gardło),

Pan Mirosław Arczak, Rowerowy Olsztyn: – poinformował, że informacja o konsultacjach jest także w kwartalniku *Rowerowy Olsztyn*, ponadto poinformował, że już od tygodnia Stare Miasto jest otwarte dla rowerzystów – z okazji Dnia bez Samochodu prezydent miasta dopuścił ruch rowerowy – jak na razie nie było żadnych doniesień czy skarg o niebezpiecznych sytuacjach z rowerami.

Pani Elżbieta Fabisiak - przewodnicząca Komisji Kultury i Turystyki: - Poinformował, że komisja od dawna zabiega o budowę dróg rowerowych. Odniosła się do niskiej frekwencji na spotkaniu konsultacyjnym, mimo, że w Radiu Olsztyn były informacje co godzinę, było ogłoszenie na stronie internetowej miasta. Według niej wina leży po stronie organizatorów poprzednich konsultacji - ponieważ nie były brane pod uwagę ich wyniki, teraz mieszkańcy niechętnie uczestniczą w konsultacjach.

Przedstawiciele wykonawcy: wobec braku dalszych głosów podziękowali uczestnikom za udział i poinformowali, że ankiety można nadsyłać jeszcze za pomocą formularza na stronie internetowej. Raport z konsultacji będzie zamieszczony na tejże stronie – prawdopodobnie pod koniec października

Na tym spotkanie zakończono.

IV.2. Informacja o rozpatrzeniu uwag zgłoszonych w trakcie spotkania konsultacyjnego.

W dyskusji w trakcie spotkania konsultacyjnego pojawiły się następujące konkretne postulaty, które autorzy opracowania rozpatrzyli w poniżej wyszczególniony sposób:

Uwaga:	Sposób rozpatrzenia:
Poparcie dla ulicy Krasickiego wariantu dalszego od ulicy (po zbieżności)	Ten wariant wybrano.
Wniosek o lepszą przejrzystość rysunków, żeby była widoczna hierarchia dróg, kolejność realizacji,	Dla lepszej przejrzystości dodano osobny rysunek schematyczny w formacie A3 pokazujący wyłącznie

hierarchia wyprowadzeń poza miasto, w tym. na trasy międzynarodowe itp..	hierarchie planowanych dróg rowerowych, zhierarchizowano także wyprowadzenia poza miasto – z podziałem na trasy regionalne i ponadregionalne. Kolejność realizacji wskazano w Programie
Wniosek o poprowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Kościuszki ze względu na minimalizację liczby sygnalizacji	Ostatecznie zrezygnowano z odcinka ścieżki rowerowej na odcinku ul. Kościuszki pomiędzy al. Piłsudskiego i ul. Pułaskiego, na korzyść prowadzenia ruchu rowerowego ul. Kopernika, ponieważ na tej ostatniej jest znacznie mniejszy ruch samochodowy. Jadąc od południa i skręcając w al. Piłsudskiego, a następnie w ul. Kopernika przejeżdża się tyle samo skrzyżowań z sygnalizacją, co jadąc cały czas ul. Kościuszki, a w niektórych relacjach nawet jedno mniej (odpada skrzyżowanie Kościuszki / Kętrzyńskiego). W perspektywie 2013 – 2015 r, powstanie odcinek ul. Okrężnej do al. Piłsudskiego, który przyniesie rowerzystom wygodniejszy dojazd na trasie Sikorskiego – Okrężna – Żołnierska – Kościuszki, gdyż nachylenie podjazdu na odcinku między al. Niepodległości i ul. Żołnierską powinno być znacznie mniejsze niż na ul. Kościuszki.
Postulat aby trasa Kołodrom omijała osiedle Nagórki ul. Krasickiego, ze względu na mniejszą różnicę poziomów.	W pierwszej kolejności zaproponowano budowę ścieżki wzdłuż ulicy Krasickiego (na 2012 r.), właśnie aby omijać wzniesienie os. Nagórki, dopiero w następnych latach zakłada się budowę odcinka trasy Kołodrom przez Nagórki (w 2016 r.), a w przyszłości bezkolizyjne prowadzenie ruchu rowerowego na skrzyżowaniu Synów Pułku – Krasickiego, co będzie łagodziło nachylenia podjazdów od tej strony osiedla..
Wniosek o ścieżkę rowerową w ulicach Towarowej i Lubelskiej – a także poprzeczną w rejonie Macro Cash & Carry (ul. Składowa?)	Zaplanowano ścieżki rowerowe zarówno w ul. Towarowej, jak i Lubelskiej. Jednakże z uwagi na fakt, że badania istniejącego ruchu rowerowego, a także prognozy nie wykazują dużego natężenia ruchu rowerowego ani obecnie ani w przyszłości, nie włączono tych ścieżek do Programu do roku 2016. Jednakże odcinki ścieżek mogą powstać do tego czasu – w ramach inwestycji drogowych, w tym planowanej modernizacji ul. Lubelskiej. Wzdłuż ul. Składowej nie przewidziano wydzielonej drogi rowerowej ze względu na niską klasę drogi i małe natężenie ruchu rowerowego.
Postulat prowadzenia ruchu rowerowego w ul. Emilii Plater w związku z jej planowanym odcięciem od ul.	Ulica Emilii Plater może oczywiście być wykorzystywana przez rowerzystów, należy zapewnić

Kościuszki.	połączenie rowerowe do ul. Kościuszki w miejscu zamknięcia dla ruchu samochodowego. Natomiast w ramach programu budowy dróg rowerowych nie można uspokajać ruchu na wszystkich ulicach, które tego wymagają (w typowych miastach starych krajów Unii ok. 80% ulic jest uspokojonych). – powinny te inwestycje być realizowane z innych środków..
Wniosek o budowę ścieżki rowerowej wzdłuż Łyny – na południe.	Wniosek zbieżny już z projektem Koncepcji poddawanym konsultacjom – od początku zakładano realizację Trasy Łyny i włączono ją do programu budowy rekreacyjnych tras rowerowych.
Postulat jak najszybszej realizacji ścieżki rowerowej wzdłuż al. Armii Krajowej oraz wzdłuż ul. Warszawskiej do al. Armii Krajowej.	W związku z tym postulatem oraz bardzo częstym zgłaszaniem al. Armii Krajowej w ankietach zdecydowano o dużo wcześniejszej realizacji tej ścieżki (w 2012 r.) niż pierwotnie zakładano. Jeśli chodzi o ul. Warszawską to już pierwotnie proponowano wczesną realizację tej ścieżki – wydłużenie istniejącego odcinka do al. Armii Krajowej zaproponowano na 2010 r. a do ul. Grunwaldzkiej na 2011 r.
Wniosek o nie likwidowanie miejsc postojowych dla samochodów, co było pokazywane na przykładzie ul. Kopernika	Na przykładzie ul. Kopernika pokazano nie likwidowanie miejsc postojowych dla samochodów, tylko ich przenoszenie z chodnika na jezdnię, której szerokość w tym miejscu to umożliwi. Pewne zmniejszenie liczby miejsc parkingowych nastąpi jednakże tam, gdzie planowane są pasy rowerowe na jezdni, gdyż przepisy nie dopuszczają parkowania za pasem rowerowym, Dotyczy to przede wszystkim ul. Mickiewicza, jednakże występuje tam niewielka liczba parkujących samochodów (na odcinkach, gdzie występuje parkowanie poprzeczne do ulicy pasy nie będą wyznaczane – w celu zachowania tych miejsc parkingowych).
Wniosek o jak najszybszą budowę ścieżek rowerowych w al. Sikorskiego i ul. Pstrowskiego	Ścieżki te planowane są do realizacji jak najszybciej – zapisano je już na 2010 r.
Sprzeczne postulaty odnośnie ruchu rowerów na Starym Mieście	Mając na uwadze podjętą już i wdrożoną decyzję o dopuszczeniu ruchu rowerowego na Starym Mieście, która wydaje się nie powodować, żadnych zagrożeń, wyniki z ankiet (80% uczestników za dopuszczeniem ruchu rowerowego), a także praktykę zagraniczną, autorzy rekomendują utrzymanie dopuszczenia ruchu rowerowego na obszarze całego Starego Miasta. Dodatkowo w koncepcji wskazano odcinki ulic

	jednokierunkowych, na których powinien być dopuszczony ruch rowerów pod prąd.
--	---

V. ANKIETY

W trakcie konsultacji napłynęło 25 wypełnionych ankiet – 2 wpłynęły już na spotkaniu konsultacyjnym, pozostałe przez wypełnienie formularza na stronie internetowej. Poniżej prezentujemy wyniki ankiet.

V.1. Warianty

V.1.1. Warianty dla tras komunikacyjnych

I. Piłsudskiego i 22 Stycznia

Wariant:	Liczba głosów	%
1 - Piłsudskiego i 11 Listopada	11	44%
2 - Reja i 22 Stycznia	10	40%
brak zdania	4	16%
Wariant 1	N	%
1a - ze zwężeniem 11 Listopada	14	56%
1b - Wyzwolenia i Curie Skłodowskiej	4	16%
brak zdania	7	28%
Wariant 2	N	%
2a - z murem oporowym	7	28%
2b - z likwidacją części pasów do skrętu	6	24%
2c - z przywróceniem jednokierunkowości	2	8%
brak zdania	10	40%

Jak z powyższego zestawienia wynika liczba zwolenników wariantów 1 i 2 jest wyrównana, W obrębie wariantu 2 podwariant 2c cieszy się zdecydowanie mniejszym poparciem niż podwarianty 2a i 2b, dla których

poparcie jest zbliżone. Z kolei w obrębie wariantu 1 podwariant 1b cieszy się zdecydowanie mniejszym poparciem uczestników od wariantu 1a.

Z powodu powyższych wyników konsultacji społecznych z dalszych rozważań zdecydowanie wykluczono wariant 1b i 2c. Odrzucono także wariant 2a – ze względu na zdecydowanie wyższe sumaryczne koszty od wszystkich pozostałych. Dalej rozważane warianty 1a i 2b.

Już po spotkaniu konsultacyjnym Zamawiający przedstawił kolejny wariant oznaczony jako wariant 3. Możliwość zdefiniowania jeszcze jednego wariantu wynika w związku z zaawansowaniem prac planistycznych dla przeprowadzenia planowanej linii tramwajowej w al. Piłsudskiego i ul. 11 Listopada. W związku z tymi pracami MZDiM zleci wykonanie analiz możliwości zmiany organizacji ruchu w tym rejonie w następujący sposób:

- ul. Pieniężnego – zmiana przekroju na 4 pasowy – po 2 pasy ruchu w każdą stronę;
- wycofanie ruchu samochodowego z pl. Jedności Słowiańskiej – pozostawienie wyłącznie autobusów;
- ograniczenie ruchu samochodowego w ul. 11 listopada do 1 pasa ruchu prowadzącego w ul. Nowowiejskiego.

W związku z powyższym przekrój ulicy 11 Listopada w krytycznym, najwęższym odcinku może być zwężony tylko do 2 pasów ruchu, w 2 możliwych wariantach:

- 1 pas wspólny dla samochodów w stronę ul. Nowowiejskiego, autobusów w stronę pl. Jedności Słowiańskiej i tramwaju + 1 pas do jazdy w przeciwną stronę tylko dla tramwaju;
- 1 pas wspólny dla samochodów w stronę ul. Nowowiejskiego i autobusów w stronę pl. Jedności Słowiańskiej + 1 pas (tor) tylko dla tramwaju - do jazdy w obie strony.

W wyniku zmniejszenia szerokości jezdni pojawi się rezerwa przestrzenna dla ścieżki rowerowej. Najkorzystniejsze byłoby wówczas jej zlokalizowanie po południowej stronie ulicy – w ciągu trasy głównej al. Piłsudskiego.

Z kolei w wyniku konieczności poszerzenia jezdni ul. Pieniężnego niemożliwe będzie poprowadzenie w niej ścieżki rowerowej. Jednakże należy zwrócić uwagę, że realizacja ścieżki rowerowej w ul. 11 Listopada całkowicie rekompensuje brak ścieżki w ul. Pieniężnego. Wprawdzie od skrzyżowania z ul. 22 Stycznia do pl. Jana Pawła II trasa planowanymi ścieżkami rowerowymi wzdłuż pl. Jedności Słowiańskiej i 11 Listopada byłaby dłuższa niż ul. Pieniężnego (313 m wobec 199 m), to jednak należy pamiętać o bardzo dużej różnicy wysokości (18,8 m), która powoduje, że trasa po dłuższej drodze będzie przez rowerzystów nawet preferowana ze względu na niższe nachylenia (średnie nachylenie podłużne trasą przez pl. Jedności Słowiańskiej wyniesie 2,8%, a trasą bezpośrednią ul. Pieniężnego aż 4,4%).

Spśród wszystkich w/w wariantów wariant 3 jest zdecydowanie najlepszy zarówno pod względem wygody rowerzystów (funkcjonalności, atrakcyjności, bezpośredniości) jak i pod względem ekonomicznym, zwłaszcza uwzględniając przebudowę ul. 11 Listopada w kosztach budowy linii tramwajowej. Problemem jest tylko pytanie, czy rzeczywiście będzie możliwe przeprowadzenie ścieżki rowerowej w ul. 11 Listopada w ramach jej przebudowy w związku z budową linii tramwajowej. Odpowiedź na to pytanie w momencie oddawania niniejszego opracowania nie jest znana. Wobec tego na rysunku koncepcji wrysowano wariant 3 jako podstawowy (oznaczony na rysunku jako WI) oraz wariant 2b jako alternatywny (oznaczony jako WII).

II. Skrzyżowanie Trasy Kołodrom i Wańkowicza

Wariant:	Liczba głosów	%
1 - z adaptowaniem przejścia podziemnego	13	52%
2 - w poziomie ulicy	9	36%
brak zdania	3	12%

Jak z powyższego wynika poparcie uczestników konsultacji społecznych dla wariantu 1 jest wyraźnie wyższe niż dla wariantu 2. Jednakże mimo to, wykonawcy rekomendowali wariant 2, ze względu na wysokie koszty wariantu 1, przy bardzo dyskusyjnych efektach. Za kwotę odpowiadającą kosztowi przebudowy przejścia podziemnego można wybudować całkiem spory odcinek ścieżki rowerowej w innym miejscu. Przykładowo jest to koszt porównywalny z kosztem przedłużenia istniejącej ścieżki rowerowej w ul. Warszawskiej do al. Armii Krajowej, albo budowy brakującego odcinka ścieżki po zachodniej stronie al. Sikorskiego od Obrońców Tobruku do Tuwima.

III. Warianty dla wschodniej strony ul. Krasickiego

Wariant:	Liczba głosów	%
1 – po zboczu	12	48%
2 – przy jezdni	8	32%
brak zdania	5	20%

Poparcie dla wariantu 1 jest zatem wyraźnie wyższe niż dla wariantu 2.

M.in. w związku z powyższymi wynikami konsultacji społecznych wybrano wariant 1. Jednocześnie zaproponowano ścieżkę według wariantu 1 zakwalifikować do tras rekreacyjnych i przesunąć do ścieżek rekreacyjnych realizowanych przez Wydział Środowiska i Zieleni Urzędu Miasta Olsztyn. Wynika to z następujących przesłanek:

- Walory krajobrazowe trasy
- Niezależność od układu drogowego i prowadzenie przez tereny zielone (obecnie niezagospodarowane)
- Możliwość realizacji trasy w ramach zagospodarowania parkowego terenu.
- Możliwość przedłużenia trasy od placu przed wjazdem do ogródków działkowych w stronę Pięknej Góry – istniejącym dojazdem.

V.1.2. Warianty dla tras rekreacyjnych

A. Trasa Obwodowa od Trackiej do Wiosennej

Wariant:	Liczba głosów	%
1 – krócej	12	48%
2 – drogami asfaltowymi	5	20%
brak zdania	8	32%

Poparcie dla wariantu 1 (drogami leśnymi) jest zatem wyraźnie wyższe niż dla wariantu 2.

W związku z powyższymi wynikami konsultacji społecznych wybrano wariant 1.

B. Ul. Diernowa

Wariant:	Liczba głosów	%
1 - prosto ul. Diernowa	9	36%
2 - Jagiellońską, Wrzosową i Diernowa	7	28%
brak zdania	9	36%

Poparcie dla wariantu 1 (prosto Diernowa do Trasy Obwodowej) jest zatem nieco wyższe niż dla wariantu 2.

W związku z powyższymi wynikami konsultacji społecznych wybrano wariant 1.

C. Łącznik Hozjusza - Leśna

Wariant:	Liczba głosów	%
1 – ul. Lawendową i jej przedłużeniem	11	44%
2 – ścieżka rowerowa wzdłuż linii wysokiego napięcia	6	24%
brak zdania	8	32%

Poparcie dla wariantu 1 (istniejącą ul. Lawendową) jest zatem wyraźnie wyższe niż dla wariantu 2.

W związku z powyższymi wynikami konsultacji społecznych wybrano wariant 1.

V.1.3. Warianty dla tras rekreacyjnych

Dodatkowo w ankiecie znalazło się pytanie o preferowany sposób organizacji ruchu rowerowego na Starym Mieście. Uzyskano następujące odpowiedzi.

Wariant:	Liczba głosów	%
całe Stare Miasto dostępne dla ruchu rowerowego z nakazem ustępowania pierwszeństwa pieszym	20	80%
ciąg ulic Prosta - Staromiejska dostępny dla ruchu rowerowego, pozostałe ulice zamknięte	3	12%
ciąg ulic Prosta - Staromiejska zamknięty dla ruchu rowerowego, dostępny przejazd bocznymi ulicami	1	4%
brak zdania	1	4%

Przytłaczająca większość uczestników konsultacji opowiada się za udostępnieniem całego Starego Miasta pod warunkiem nakazu ustępowania pierwszeństwa pieszym.

V.2. Kolejność realizacji

W ankiecie poproszono uczestników o wskazanie spośród ścieżek rowerowych w koncepcji 3 najbardziej pilnych do realizacji tras rowerowych. W efekcie powstała lista rankingowa według tras najczęściej wskazywanych przez respondentów:

Priorytetowe inwestycje:	Liczba głosów	%
Al. Armii Krajowej	6	24%
Dworcowa	6	24%
Wzdłuż Łyny odc. Tuwima – Niepodległości	5	20%
Limanowskiego – Sybiraków	5	20%
Jagiellońska (pasy)	5	20%
Sikorskiego (modernizacja)	4	16%
Kościuszki – Głowackiego	4	16%
Jaroty - Kortowo dolinkami	4	16%
Al. Wojska Polskiego odc. Artyleryjska - Sportowa	4	16%
Wokół jez. Krzywego	3	12%
Wilczyńskiego	3	12%
Pieniężnego - 1 Maja	3	12%
Żołnierska	2	8%
Wzdłuż Łyny odc. granica miasta - Tuwima	2	8%
Warszawska – Śliwy	2	8%
Pstrowskiego	2	8%
Piłsudskiego lub 22 Stycznia	2	8%
Krasickiego	2	8%
Kętrzyńskiego	2	8%
Bałtycka odc. Schumanna - Rybaki	2	8%
Wokół jez. Skanda	1	4%
Leśna - Turystyczna (połączenie)	1	4%
Kołodrom odc. Synów Pułku - Jaroty	1	4%
Kołodrom odc. Głowackiego - Pstrowskiego	1	4%
Kładka przez jez. Krzywe: Pływacka – Młodzieżowa	1	4%
Grunwaldzka	1	4%
Al. Niepodległości	1	4%

Za najbardziej pilną (6 głosów) uczestnicy konsultacji uznali ścieżkę rowerową w al. Armii Krajowej, dzięki czemu Wykonawcy wskazali ją do wcześniejszej realizacji niż pierwotnie zamierzali (2012 r.).

Za równie pilną uczestnicy konsultacji uznali ścieżkę rowerową w ul. Dworcowej. Ostatecznie Wykonawcy umieścili ją w Programie – do realizacji w roku 2014 (odcinek na północ od al. Piłsudskiego) i w 2016 r. (na południe od al. Piłsudskiego). Do tego czasu jej rolę częściowo będzie pełniła Trasa Kołodrom, którą przewidziano na odcinku centralnym do jak najszybszej realizacji (2010 r.) ze względu na bardzo niskie koszty.

Z tras komunikacyjnych bardzo wysokie pozycje zajęła też ścieżka w ul. Limanowskiego oraz pasy rowerowe w ul. Jagiellońskiej (po 5 głosów). Przewidziano je do realizacji jak najwcześniej - odpowiednio w 2011 r. i 2010 r. Po 4 głosy uzyskały ścieżki w al. Sikorskiego (2010 r.), Kościuszki – Głowackiego (2011 i 2016 r.) i al. Wojska Polskiego (w Programie 2016 r., ale wcześniej powinna powstać ścieżka po stronie zachodniej w ramach modernizacji ulicy).

Z tras rekreacyjnych najwięcej głosów (5) uzyskała Trasa Łyny, odcinek Tuwima – Niepodległości (w Programie przewidziana do realizacji w 2012 r.), a następnie połączenie Jarot z Kortowem (4 głosy - 2014 r.) oraz ścieżki wokół jeziora Długiego (realizacja poza Programem w 2010 r.).

V.3. Uwagi i wnioski

W ankiecie znalazło się pole na wpisywanie indywidualnych postulatów. Poniżej zamieszczono zestawienie wszystkich uwag i wniosków jakie zgłoszono w ankietach, wraz z podaniem sposobu uwzględnienia.

Dotyczy*:	Uwaga	Sposób rozpatrzenia
K	Oddzieliłbym chodnik od drogi dla rowerów wzdłuż Obrońców Tobruku i częściowo wzdłuż Sielskiej.	Ze względu na ograniczone środki finansowe rekomenduje się w najbliższych latach nie prowadzić przebudowy / modernizacji istniejących dróg rowerowych z wyjątkiem miejsc najbardziej zniszczonych i powodujących największe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, tylko przeznaczyć całość środków na nowe drogi rowerowe.. W przypadku budowy nowych dróg rowerowych zaleca się w miarę możliwości przestrzennych oddzielenie drogi rowerowej od chodnika pasem zieleni.
K	ulica Kasprzaka jest fajnym rozwiązaniem - omija się przystanek MPK i kolejne swatała (skrót - Pstrowskiego - Sikorskiego - przede wszystkim dla tego ze jest znacznie mniej ludzi)	Przyjęto propozycję i uzupełniono planowaną sieć rowerową o ulicę Kasprzaka.

R	<p>Kładki na jeziorze Krzywym - mimo, że pomysł jest fajny, to proszę pamiętać, że po jeziorze tym pływają jednostki żaglowe. (i to sporo). Wybudowanie niskich kładek sprawi, że przed każdym przepłynięciem pod kładką trzeba na jachcie wykonać operację położenia masztu. To jest trudne nawet na Wielkich Jeziorach, a ruch łodzi żaglowych na jeziorze Krzywym te kładki wręcz dobijają... Choć z drugiej strony możliwość przekraczania jeziora rowerem jest kusząca.</p>	<p>Kładki na jeziorze Krzywym zapisane są w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego otoczenia jeziora Krzywego – obowiązującym (rejon Likusy) i wyłożonym do wglądu publicznego (rejon Dajtki). Znane rozwiązania krajowe (np. Ostróda) i zagraniczne dowodzą, że istnieje możliwość realizacji kładek przez zbiornik wodny w sposób umożliwiający przepływanie jednostek pływających - jedno z przesł kładki winno zapewniać odpowiedni prześwit od lustra wody.</p> <p>Z uwagi na wysoki koszt tego typu inwestycji tras tych nie umieszczono w Programie do roku 2015.</p>
K	<p>Pomysł zwężenia ul. 11 Listopada albo przywrócenia jednokierunkowości na 22 Stycznia powinno się od razu wyrzucić do kosza, wystarczy przejechać się samochodem po centrum, żeby takie pomysły od razu skreślić.</p>	<p>Nie jest możliwe zapewnienie spójności sieci tras rowerowych bez wprowadzenia drogi rowerowej w jednym z wymienionych ciągów ulicznych, a szerokość pasa drogowego nie pozwala na wykonanie drogi rowerowej kosztem chodnika lub pasa zieleni. Jednocześnie doświadczenia setek miast europejskich wskazują, że nie jest możliwe zapewnienie swobody poruszania się samochodem w obszarach śródmiejskich wszystkim chętnym. Centrum miasta nie jest przeznaczone do jeżdżenia po nim samochodem – i to właśnie jest pomysł, który należałoby od razu skreślić.</p>
K	<p>Skończyć z budowaniem krótkich odizolowanych odcinków (typu Limanowskiego). Wydzielić pas dla rowerów na chodnikach chociażby za pomocą pędzla i farby w celu uporządkowania obecnego ruchu pieszych i rowerów.</p>	<p>Celem opracowania koncepcji było zaplanowanie spójnej i całościowej sieci dróg rowerowych i koncepcja taką sieć określa. W ramach Programu przewiduje się systematyczną budowę poszczególnych dróg rowerowych odcinkami o długości najczęściej rzędu ok. 1 km, a w niektórych wypadkach po kilka km. Jednym z założeń etapowania zadań na poszczególne lata jest systematyczne wydłużanie istniejących już odcinków i łączenie ich w całość.</p> <p>Na marginesie warto zwrócić uwagę, że krótkie odcinki ścieżek rowerowych jakie istnieją w Olsztynie powstawały przy okazji innych inwestycji (remontów dróg i chodników, budowy zatok przystankowych), mimo, że takie odcinki mogą irytować mieszkańców to jednak należy pozytywnie ocenić, że w ramach innych inwestycji powstały i w przyszłości nie będzie trzeba wymieniać nawierzchni zbudowanej 2-3 lata wcześniej.</p>

K	Na Starym Mieście powinny być wyrysowane pasy do jazdy rowerem.	<p>W obszarze Starego Miasta, ze względu na jego historyczny charakter dąży się raczej do minimalizacji oznakowania. Zalecane dla ruchu rowerowego przestrzenie można wyznaczyć przez zróżnicowanie rodzaju nawierzchni – równiejsza pośrodku jezdni, stawiająca większy opór toczenia po bokach.</p> <p>Rozwiązania takie wymagałyby jednak zgody konserwatora zabytków. Niestety, prowadzone w trakcie prac nad koncepcją rozmowy dotyczące pilotażowych zmian na ul. Skłodowskiej-Curie i ul. Zamkowej nie przyniosły pozytywnych rezultatów, co wskazuje na brak obecnie takiej możliwości.</p>
K/R	Wszystkie ścieżki rowerowe powinny być odgródzone, przynajmniej, pasem zieleni od chodnika dla pieszych.	<p>Koncepcja zaleca w miarę możliwości przestrzennych oddzielanie drogi rowerowej od chodnika pasem zieleni. Jednakże należy mieć na uwadze, że na wielu odcinkach szerokość pasa drogowego nie pozwala na wprowadzenie tego typu segregacji.</p> <p>Dlatego jako alternatywę proponujemy segregację poprzez zróżnicowanie rodzaju nawierzchni (asfalt dla rowerzystów, płyty chodnikowe dla pieszych) i poziomu niwelety (ścieżka niżej, chodnik wyżej). Jest to rozwiązanie, które sprawdziło się w gęstej zabudowie miast Holandii i Danii – w tym również na ciągach o znacznie większych niż występujące, czy prognozowane, w Olsztynie natężenia ruchu pieszego i rowerowego.</p>
K/R	Warto by dokończyć drogę rowerową wzdłuż Sielskiej do granicy miasta.	<p>Podzielamy opinię, że docelowo wskazana byłaby segregacja ruchu rowerowego na trasie wylotowej w ciągu drogi krajowej nr 16. Należy jednak zwrócić uwagę na następujące czynniki:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przewidywany bardzo wysoki koszt realizacji, ze względu na konieczność kompleksowej przebudowy odwodnienia; – brak kontynuacji poza granicami miasta – uważamy, że w pierwszej kolejności powinny zostać zrealizowane odcinki łączące istniejące odcinki w spójną sieć; – podstawowe warunki dla ruchu rowerowego zapewnione już obecnie dzięki występującym na drodze asfaltowym poboczom; – niewielkie – w porównaniu z natężeniami na ulicach

		<p>miejskich – natężenia ruchu rowerowego.</p> <p>Możliwym rozwiązaniem byłyby np. rezygnacja z poboczy i wygrodzenie dzięki uzyskanej szerokości ciągu pieszo-rowerowego po jednej stronie jezdni. Wydaje się jednak, że rozwiązanie takie zostanie zaakceptowane przez zarządców drogi dopiero po wybudowaniu obwodnicy Olsztyna.</p> <p>W związku z powyższym zaproponowano w ramach tras rekreacyjnych budowę trasy wylotowej po stronie południowej drogi (ze względu na bardziej sprzyjające ukształtowanie terenu) w dalszej przyszłości (być może w ramach modernizacji drogi). Wcześniej proponuje się budowę wyprowadzenia w kierunku Kudyp i arboretum drogami leśnymi (po południowej stronie drogi), które z pewnością będą bardziej atrakcyjne dla rekreacyjnego ruchu rowerowego.</p>
K	<p>Propozycja sygnalizacji świetlnej: - by włączenie światła nie odbywało się za pomocą przycisku - ale za każdym razem kiedy może się zapalić zielone- np. analogicznie razem z samochodami. Propozycja na przyszłość mapa dla zwykłych laików. Pozdrawiam :)</p>	<p>Uwaga dotyczy opracowanych wcześniej przez inną jednostkę standardów technicznych, nie koncepcji przebiegu tras rowerowych.</p> <p>Należy jednak zauważyć, że zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, detekcja pojazdów (w tym rowerów) powinna odbywać się automatycznie. Zmuszanie rowerzystów do wzbudzania sygnalizacji przyciskami jest zatem niezgodne z obowiązującymi przepisami i sygnalizacje takie powinny zostać przebudowane niezależnie od zapisów koncepcji.</p>
K	<p>Bike and Ride - parking rowerowy w Gutkowie przy pętli autobusowej nie ma sensu, prawie nikt nie wsiada na pętli. Dużo większy ruch jest na przystanku Gutkowo - Żurawia, bo tam odchodzi od przystanku droga na bardzo duże osiedle. To jest dużo, dużo lepsza lokalizacja.</p>	<p>Parking na Gutkowie został wyznaczony przy przystanku kolejowym – i jest dla niego uzasadnienie. Natomiast zgłoszoną lokalizację przy przystanku Żurawia przyjęto i włączono do opracowania.</p>
	<p>Kawał dobrej roboty! :)</p>	
K	<p>Koniecznien! Bałtycka - Odcinek Schumana - Rybaki. Na tym odcinku jest tylko chodnik (nie wolno jeździć) i zakaz jazdy po ulicy! Paranoja!</p>	<p>Na 2010 r. MZDiM planuje budowę ścieżek rowerowych wokół jeziora Długiego. Uspokojenie ruchu w alei Przyjaciół jakie zaplanowano w Programie na rok 2012</p>

	Trzeba prowadzić rower dwa kilometry!	<p>stworzy stosunkowo szybko dobry ciąg rowerowy łączący istniejącą ścieżkę rowerową w ul. Bałtyckiej z rondem. Schumana, powinien on być dla rowerzystów atrakcyjniejszy niż jazda wzdłuż ruchliwej ul. Bałtyckiej. Z tego powodu budowę ścieżki rowerowej po zachodniej stronie ul. Bałtyckiej przewidziano dopiero po realizacji wszystkich najpilniejszych dróg rowerowych w mieście i wpisano na listę zadań rezerwowych.</p> <p>Ze względu natomiast na brak wydzielonej drogi rowerowej na wymienionym odcinku ul. Bałtyckiej należy jak najszybciej usunąć zakaz jazdy rowerem po ulicy.</p>
--	---------------------------------------	--

* K – uwaga dotyczy tras komunikacyjnych

R – uwaga dotyczy tras rekreacyjnych

V.4. Parkowanie rowerów

Ponadto w ankiecie znajdowało się kilak pytań na temat infrastruktury do parkowania rowerów.

V.4.1. Korzystanie z systemu Bike and Ride

Respondentów zapytano, czy korzystaliby z systemu Bike and Ride. Uzyskano następujące wyniki:

Bike and Ride – chęć korzystania	Liczba głosów	%
tak	3	12%
tak, jeśli parkingi będą strzeżone	9	36%
być może	10	40%
nie	3	12%

V.4.2. Lokalizacje parkingów Bike and Ride

Respondentów poproszono o wskazanie które z zaproponowanych w koncepcji lokalizacji dla parkingów Bike and Ride uznają za najbardziej potrzebne. Uzyskano następujące wyniki:

Bike and Ride – lokalizacje	Liczba głosów	%
Dworzec Główny	8	32%
Wysoka Brama	2	8%
Warszawska / Tuwima	2	8%
Sikorskiego / Wilczyńskiego	2	8%
Dworzec Zachodni	2	8%

Witosa/Kanta	1	4%
Pętla Jakubowo	1	4%
Pętla Gutkowo	1	4%
Bałycka / Żurawia	1	4%

V.4.3. Lokalizacje stojaków rowerowych

Respondentów poproszono o wskazanie lokalizacji w których należałoby zamontować stojaki rowerowe. Uzyskano następujące wskazania:

- Szrajbera
- Plac Jana Pawła II, Wysoka Brama
- w centrum, stare miasto
- Kurta Obitza 1, 1 Maja
- Stare Miasto
- Pod Słoneczną - Plac Powstańców W-wy, szkoły, Dworzec Główny, Wysoka Brama, Kortowo
- centrum konferencyjne UWM
- stary ratusz
- przy dworcu PKP
- centrum miasta
- Centrum - stare miasto, szkoły, UWM
- Stare Miasto, Ratusz, Urząd Wojewódzki, Planetarium

Powyższe lokalizacje w większości naniesiono na rysunku koncepcji.

V.5. Dane o uczestnikach konsultacji

W ankiecie umieszczono także kilka pytań charakteryzujących samych respondentów. Uzyskano następujący ich obraz:

Płeć	Liczba osób	%
M	19	76%
K	6	24%

Wiek	Liczba osób	%
0 - 15	1	4%
15 - 25	8	32%
25 - 40	12	48%
40 - 60	2	8%
ponad 60	2	8%

Częstość korzystania z roweru	Liczba osób	%
codziennie lub prawie codziennie	10	40%
kilka razy w miesiącu	7	28%
kilka razy w roku	6	24%
wcale	1	4%

Sposób korzystania z roweru	Liczba osób	%
dojazdy do szkoły / pracy	12	48%
zakupy	11	44%
rekreacja	20	80%

Miejsce zamieszkania	Liczba osób	%
Jaroty	5	20%
Zatorze	5	20%
Pieczewo	2	8%
Os. Pojezierze	2	8%
Śródmieście	1	4%
Podgródzie	1	4%
Os. Mazurskie	1	4%
Os. Kormoran	1	4%
Os. Generałów	1	4%
Nagórki	1	4%
Likusy	1	4%
Gutkowo	1	4%
Brzeziny	1	4%

Najczęstszy kierunek jazdy	Liczba osób	%
Śródmieście	6	24%
Kortowo	4	16%
Las Miejski	3	12%
Jez. Długie	3	12%
Stare Miasto	2	8%
Jaroty	2	8%
Słoneczny Stok	1	4%
Redykajny	1	4%
Pieczewo	1	4%
Os. Pojezierze	1	4%
Gutkowo	1	4%

VI. ZAŁĄCZNIKI

1. Wydruk witryny internetowej poświęconej konsultacjom (www.olsztyn.zm.org.pl)
2. Wydruk ogłoszenia o konsultacjach na stronie internetowej urzędu miasta Olsztyn
3. Wydruk ogłoszenia o konsultacjach na stronie internetowej MZDiM
4. Wydruk informacji o konsultacjach na stronie internetowej www.infobike.pl
5. Wydruk informacji o konsultacjach na portalu www.olszyn24.pl
6. Artykuł o konsultacjach w Gazecie Wyborczej z dnia 22.09.2009
7. Artykuł o konsultacjach w kwartalniku rowerowy.olsztyn nr 3/2009
8. Lista obecności na spotkaniu konsultacyjnym.