

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

PROTOKÓŁ

**Dotyczy: spotkania konsultacyjnego w Gietrzwałdzie
w ramach konsultacji społecznych dotyczących projektu
„Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”**

Miejsce: Urząd Gminy w Gietrzwałdzie, sala konferencyjna nr 9

Data: 10.02.2017 r.

Przebieg spotkania

I Otwarcie spotkania

Pan Marek Kazimierczyk, przedstawiciel Wykonawcy, firmy Refunda Sp. z o.o., przywitał zgromadzonych gości oraz zapowiedział dalszą prezentację.

II Prezentacja projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”

Pani Julianna Kielkowska, przedstawiciel Wykonawcy, firmy Refunda Sp. z o.o., wygłosiła prezentację na temat projektu „Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna na lata 2016-2025”.

III Dyskusja

Pan Wojciech Samulowski, Dyrektor Olsztyńskiego Parku Naukowo-Technologicznego, poprosił o scharakteryzowanie działań dotyczących gminy Gietrzwałd.

Pani Kielkowska przedstawiła inwestycje w całości lub części dotyczące rozwiązań na terenie gminy Gietrzwałd.

Pan Samulowski zapytał o budżet i harmonogram działań.

Pan Kazimierczyk wskazał, że plan jest dokumentem strategicznym i nie wskazuje szczegółowych informacji dotyczących zakresu odpowiedzialności i alokacji budżetu. Zawarte inwestycje są powiązane z wieloletnimi planami finansowymi.

Pan Samulowski wyraził swoje uznanie dla przemyślanych zapisów planu dotyczących miasta Olsztyna. Jednocześnie oznajmił zdziwienie brakiem szczegółowych informacji dotyczących gmin.

Pani Agnieszka Kochanowska, Kierownik Referatu Inwestycji i Zamówień Publicznych gminy Gietrzwałd, wyjaśniła, że zadania ujęte w planie mobilności pokrywają się z zapisami strategii ZIT, gdzie są uszczegółowione o informacje dotyczące konkretnych kwot i wydatków.

Pan Samulowski odpowiedział, że plan mobilności nie jest częścią Strategii MOF Olsztyna i powinien mimo wszystko takie informacje zawierać. Dodatkowo warto by były one zagregowane w pakiety zadań, aby uzyskać optymalny efekt synergii i zachować ciągłość działań. Inwestycje związane np. z budową jednej drogi nie dadzą efektu dla całej mobilności obszaru.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Pani Kochanowska odniosła się do ustaleń wynikających ze spotkań koordynatorów gmin MOF Olsztyna wyjaśniając ogólny charakter większości inwestycji dotyczących gmin.

Pan Samulowski uargumentował konieczność prowadzenia działań we współpracy wszystkich jednostek. Odniósł się również do nazwy planu dotyczącej zakresu lat 2016-2025, sugerujących zmianę początku okresu na rok 2017. Wskazał również na konieczność osiągania pomniejszych zadań za pomocą większych pakietów działań, które powinny być przypisane do jednoznacznie określonej osoby odpowiedzialnej. Kolejno Pan Wojciech zauważył sprzeczność w analizie SWOT dotyczącą pojawienia się jednej cechy zarówno pod szyldem zalety, jak i wady.

Pani Kielkowska wyjaśniła, że w sytuacji kilku interesariuszy MOF Olsztyna, w wielu przypadkach jeden czynnik może być uznawany zarówno jako znak pozytywny, jak i negatywny – w zależności od preferencji i sytuacji gminy. Stąd budowa obwodnicy Olsztyna dla jednych jednostek może okazać się słabą stroną – jako inwestycja generująca na terenie ruch i zanieczyszczenia, podczas gdy dla drugiej słabą stroną będzie jej brak i wynikające z tego konsekwencje gromadzenia ruchu i zanieczyszczeń w centrum.

Pan Samulowski przyjął takie wytłumaczenie, niemniej zaproponował usunięcie takich niejednoznacznych zapisów z analizy SWOT. Zauważył również nieprawidłowości związane z brakiem skwantyfikowanych wartości dla zaproponowanych wskaźników. Zastosowanie liczbowych wartości pomoże jednoznacznie określić stan realizacji planu oraz zwizualizować docelowy obraz obszaru w wyniku wdrożenia zaleceń. Pan Wojciech zaproponował również aby zadbać o inny szkic dokumentu i pozbawienie go informacji, które nie są niezbędne, a niosą ryzyko szybszej dezaktualizacji planu – takich jak podawane np. cenniki biletów czy generatory ruchu. W razie konieczności możliwe jest umieszczenie takich danych w formie załącznika. Taka zmiana może wpłynąć także na zwiększenie partycypacji społecznej, dzięki większej dostępności dla zainteresowanych. Następnie został poruszony wątek zalecanych ekologicznych rozwiązań transportowych, które według pana Samulowskiego są niewystarczające. Jako ich rozwinięcie zaproponował wskazanie na rozwiązania elektryczne, które nie zostały poruszone w planie, a są uwzględnione w planach rozwoju Olsztyna. Kolejne wskazanie dotyczyło pominięcia istotnego generatora ruchu - Sanktuarium Matki Bożej Gietrzwałdzkiej, które rocznie ściąga milion turystów i pielgrzymów; z tego 1/3, to mieszkańcy Olsztyna. W związku z tym wspomniał o planach rozwoju ciągu/szlaku pieszo-rowerowego równoległe do DK16, biegnącego przez las.

Pani Kochanowska wytłumaczyła, że wspomniany ciąg został uwzględniony w formie opisowej i w ramach konsultacji zostanie również naniesiony na mapę inwestycji.

Pan Kazimierczyk odniósł się do wcześniejszych wypowiedzi, wskazując na obszerność dokumentu ze względu na udział wielu zaangażowanych interesariuszy. W ramach ekologicznego transportu warto zauważyć, że działania związane z rozwojem pewnych istniejących rozwiązań już pośrednio wpływają na aspekt ekologiczny – między innymi w taki sposób mogą być prowadzone działania zmierzające do zwiększenia udziału podróży komunikacją zbiorową czy dostosowania przestrzeni zachęcającej do podróży pieszych, a tym samym zmniejszenia udziału i skutków indywidualnego transportu samochodowego.

Pan Samulowski nie zgodził się z wyjaśnieniem. Podkreślił jeszcze raz konieczność współpracy jednostek w planowaniu i zarządzaniu rozwojem, czemu służy jednoznaczne określenie odpowiedzialności realizacyjnej.

Pan Kazimierczyk poprosił o złożenie wszelkich uwag w drodze oficjalnej i podziękował uczestnikom.

Na tym spotkanie zakończono.