



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



STRATEGIA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO OLSZTYNA

Stan na 15.03.2016



Warszawa – Olsztyn, marzec 2016 r.

SPIS TREŚCI:

WPROWADZENIE	4
1. DELIMITACJA MOF OLSZTYNA.....	6
2. WIZJA MOF OLSZTYNA.....	7
3. DIAGNOZA STRATEGICZNA	8
3.1. KAPITAŁ SPOŁECZNY MOF OLSZTYNA	9
3.2. ZASOBY PRZYRODNICZE	18
3.3. POTENCJAŁ GOSPODARCZY	23
3.4. POTENCJAŁ REGIONALNEGO CENTRUM USŁUGOWEGO	29
3.5. POWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE	39
3.6. ANALIZA SWOT	44
4. CELE ROZWOJU MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO OLSZTYNA	45
4.1. CEL STRATEGICZNY 1: OCHRONA I EFEKTYWNE GOSPODAROWANIE ZASOBAMI PRZYRODNICZYMI.....	45
4.2. CEL STRATEGICZNY 2: PODNIESIENIE JAKOŚCI KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ I TRANSPORTU DROGOWEGO.....	46
4.3. CEL STRATEGICZNY 3: UPORZĄDKOWANIE PRZESTRZENI PUBLICZNYCH DLA PODNIESIENIA BEZPIECZEŃSTWA, ŁADU PRZESTRZENNEGO I KONKURENCYJNOŚCI.....	47
4.4. CEL STRATEGICZNY 4: ZWIĘKSZENIE EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ	47
4.5. CEL STRATEGICZNY 5: PODNIESIENIE KONKURENCYJNOŚCI I INNOWACYJNOŚCI	48
4.6. CEL STRATEGICZNY 6: WZROST JAKOŚCI USŁUG PUBLICZNYCH	48
4.7. CEL STRATEGICZNY 7: BUDOWA TOŻSAMOŚCI MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO	49
5. „STRATEGIA” ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH	50
5.1. PODSTAWA PRAWNA	50
5.2. RELACJA STRATEGIA MOF – STRATEGIA ZIT	51
5.3. OBSZAR INTERWENCJI ZIT.....	51
5.4. WIZJA ZIT	52
5.5. WNIOSKI Z DIAGNOZY MOF OLSZTYNA W KONTEKŚCIE ZIT	52
5.6. ANALIZA SWOT – KONTEKST ZIT.....	54
5.7. CELE ZIT W KONTEKŚCIE CELÓW MOF	57
5.8. MATRYCA LOGICZNA – POWIĄZANIE CELÓW Z WYZWANIAMI.....	58
5.9. CELE I PRIORYTETY ZIT	64
<i>Cel strategiczny 2: Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego.....</i>	<i>64</i>
<i>Cel strategiczny 3: Uporządkowanie przestrzeni publicznych dla podniesienia bezpieczeństwa, ładu przestrzennego i konkurencyjności.....</i>	<i>70</i>
<i>Cel strategiczny 6: Wzrost jakości usług publicznych</i>	<i>71</i>
5.10. PROJEKTY STRATEGICZNE DLA MOF OLSZTYNA.....	80
5.10.1. PROJEKTY REALIZOWANE Z ALOKACJI ZIT W RAMACH RPO WIM	82
5.10.2. PROJEKTY POZAKONKURSOWE KOMPLEMENTARNE REALIZOWANE W RAMACH PO PW 2014-2020 I PO IIS 2014-2020.....	84
5.10.3. PROJEKTY O CHARAKTERZE KOMPLEMENTARNYM FINANSOWANE Z INNYCH ŹRÓDEŁ.....	90
5.11. WYMIAR TERYTORIALNY WSPARCIA	92
5.12. ZAGADNIENIA OGRANICZANIA NISKIEJ EMISJI.....	92
5.13. PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ	96
5.14. ZASADY ORAZ TRYB I KRYTERIA WYBORU PROJEKTÓW.....	144
5.15. INSTRUMENTY FINANSOWE	160
5.16. PLAN FINANSOWY	160

5.17.	OPIS SYSTEMU WDRAŻANIA.....	162
5.18.	MONITORING I EWALUACJA	164
6.	PROCES PRZYGOTOWANIA STRATEGII	166
6.1.	PRZYGOTOWANIE STRATEGII	166
6.2.	KONSULTACJE SPOŁECZNE	169
6.3.	STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	170
7.	SPÓJNOŚĆ Z KRAJOWYMI I UNIJNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI I PLANISTYCZNYMI.....	172
8.	LITERATURA.....	175
9.	ZAŁĄCZNIK 1. MATRYCA LOGIKI INTERWENCJI	176
10.	ZAŁĄCZNIK 2. RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH.....	179
11.	ZAŁĄCZNIK 3. POROZUMIENIE W SPRAWIE POWOŁANIA ZWIĄZKU ZIT	201
12.	ZAŁĄCZNIK 4. STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO	209
13.	ZAŁĄCZNIK 5. DROGI W MOF OLSZTYNA PLANOWANE DO REALIZACJI W RAMACH ZIT.....	210
14.	ZAŁĄCZNIK 6. ZESTAWIENIE PROJEKTÓW POZAKONKURSOWYCH KOMPLEMENTARNYCH REALIZOWANYCH W RAMACH PROGRAMU OPERACYJNEGO POLSKA WSCHODNIA ORAZ PROGRAMU OPERACYJNEGO INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO.....	211

Używane skróty:

Skrót	Rozwinięcie
B+R	badania i rozwój
GUS	Główny Urząd Statystyczny
IOB	instytucje otoczenia biznesu
IZ RPO	Instytucja Zarządzająca RPO WiM 2014-2020
JBR	jednostka badawczo-rozwojowa
KPZK	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
KSRR	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020. Regiony, miasta, obszary wiejskie
MIR	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
MOF Olsztyna	Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna
MRR	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego
OSI	obszar strategicznej interwencji
OZE	odnawialne źródła energii
PKB	Produkt Krajowy Brutto
RPO WiM 2014-2020	Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020
SRK	Strategia Rozwoju Kraju 2020 (nazywana średniookresową Strategią Rozwoju Kraju)
SSE	Specjalna Strefa Ekonomiczna
TIK	Technologie informacyjno-komunikacyjne
UE	Unia Europejska
W-M	Województwo Warmińsko-Mazurskie
W-MBPP	Warmińsko-Mazurskie Biuro Planowania Przestrzennego w Olsztynie
ZIT	zintegrowane inwestycje terytorialne

WPROWADZENIE

Strategia miejskiego obszaru funkcjonalnego Olsztyna jest odpowiedzią samorządów lokalnych:

1. Miasta Olsztyna,
2. Gminy Barczewo,
3. Gminy Dywity,
4. Gminy Gietrzwałd,
5. Gminy Jonkowo,
6. Gminy Purda i
7. Gminy Stawiguda

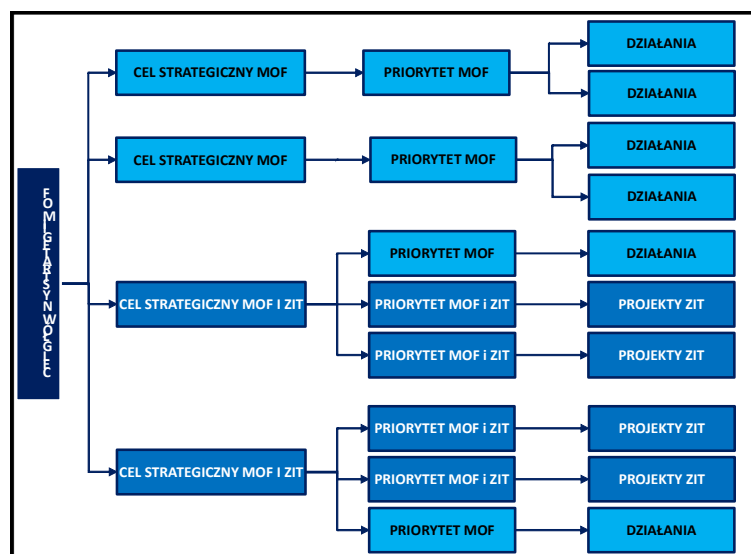
na wyzwania, jakie niesie za sobą nowa perspektywa finansowa budżetu UE na lata 2014-2020. W Strategii wskazano szereg koniecznych działań, by Olsztyn wraz z całym obszarem funkcjonalnym stał się nie tylko nowoczesnym miastem wojewódzkim o rozwiniętych funkcjach metropolitalnych, ale żeby konkurował z innymi miastami w Polsce i za granicą o miejsca pracy, turystów, a także przyciągał nowych mieszkańców. Koncentracja na wybranych zagadnieniach, których realizacja finansowana będzie w ramach środków z instrumentu ZIT, sprawiłaby, że Strategia nie spełniałaby w pełni swojej funkcji. Dlatego też postanowiono przygotować dokument obejmujący kompleksowo zagadnienia i problemy mające wpływ na rozwój Olsztyna i jego obszaru aglomeracyjnego.

Strategia łączy funkcję strategiczną oraz operacyjną. Składa się z syntetycznej diagnozy wraz z planem strategicznym, wyznaczające ogólne ramy założeń jej realizacji. Uszczegółowieniem wybranych priorytetów oraz częścią o charakterze operacyjnym jest rozdział opisujący zintegrowane inwestycje terytorialne (ZIT) na obszarze MOF Olsztyna. Fragment ten pełni funkcję tzw. **Strategii ZIT** i został przygotowany w duchu dokumentu **Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce**, adresowanego głównie do ośrodków wojewódzkich.

W związku z powyższym w Strategii MOF przyjęto następującą logikę układu celów, priorytetów i działań (Rysunek 1):

- **cel główny** – zwyczajowo jest to jeden cel obrazujący stan docelowy MOF;
- **cele strategiczne** – służą realizacji celu głównego. Przyjęto, że część celów strategicznych stanowi jednocześnie cele strategiczne w Strategii ZIT. Przy czym ich ogólny charakter zakłada możliwość realizacji celu zarówno poprzez

Rysunek 1. Logika Strategii MOF Olsztyna w kontekście Strategii ZIT

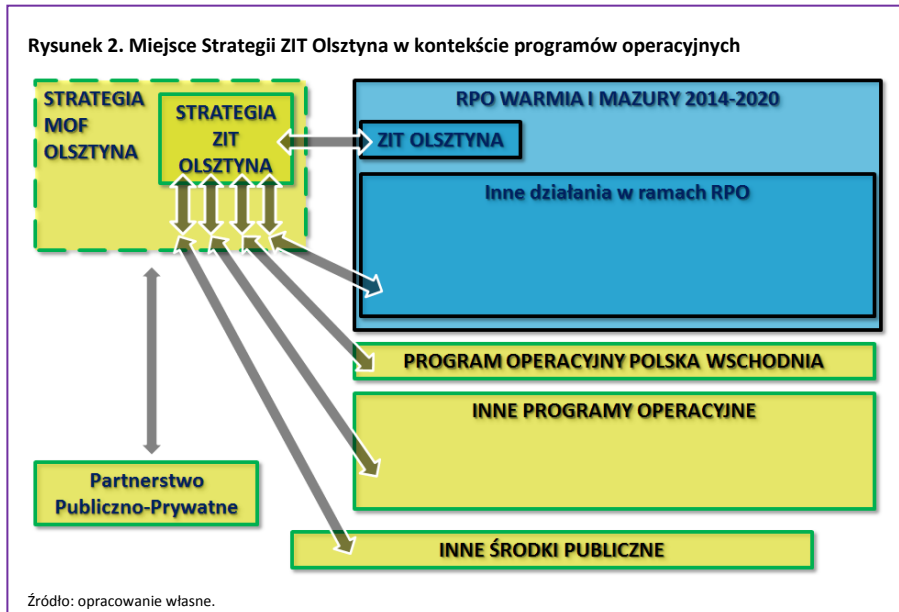


Źródło: opracowanie własne.

formułę ZIT, jak i inne źródła finansowania (część priorytetów odnosić się do Strategii ZIT). Część celów strategicznych nie ma związków ze Strategią ZIT;

- **priorytety** – uszczegółowiają ideę realizacji celów strategicznych i również dzielą się na te, które realizowane będą w szerszym kontekście (biorąc pod uwagę możliwości finansowania), oraz te, które przypisane są do Strategii ZIT, zatem służą realizacji celów strategicznych MOF i ZIT;
- **działania** – to sformułowanie zarezerwowano dla priorytetów, które nie mają związku z ZIT;
- **projekty ZIT** – z kolei projekty występują jedynie w przypadku bezpośrednich odniesień do Strategii ZIT.

Szersze – ponadlokalne, czyli wychodzące poza obszar jednej gminy – podejście do programowania polityki rozwojowej skutkuje tym, iż Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna (wraz z komponentem ZIT) powinna ułatwić aplikowanie o środki rozwojowe do wszystkich źródeł finansowania, wymagających podejścia strategicznego (Rysunek 2).



2. WIZJA MOF OLSZTYNA

Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna jest dokumentem, który będzie wspierał działania poszczególnych samorządów w rozwiązywaniu ponadlokalnych problemów oraz budowie potencjału społeczno-gospodarczego obszaru tworzonego przez wszystkie gminy MOF.

Strategia MOF nie zastępuje strategii gminnych, a powinna przyczyniać się do osiągnięcia efektu synergii wynikającego z podejmowanych wspólnie działań. Poziom i jakość współpracy są obecnie w całej Polsce na niezadawalającym poziomie. Dlatego wizja zawarta w Strategii odnosi się właśnie do ponadlokalnego charakteru działań i kwestii współpracy:

Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna jako zintegrowany i konkurencyjny krajowy ośrodek wzrostu gospodarczego opartego o wielopoziomą współpracę.

W tak sformułowanej wizji wyjaśnienia wymagają trzy znaczenia terminu Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna:

MOF zintegrowany – miejskie obszary funkcjonalne, choć funkcjonowały od kiedy powstały pierwsze miasta, dopiero w ostatnich latach zaczęły nabierać bardziej podmiotowego znaczenia w polityce rozwoju i politykach regionalnych. Nadchodząca perspektywa finansowa UE na lata 2014-2020 wyraźnie sygnalizuje potrzebę działań w układach terytorialnych ponadlokalnych. Zasadniczym problemem w tym przypadku jest **integracja działań różnych podmiotów** (administracji, instytucji otoczenia biznesu, organizacji pozarządowych, nauki i przedsiębiorców) oraz **integracja przestrzenna**. Na terenie MOF Olsztyna powołano już kilka lat temu stowarzyszenie gmin Olsztyńskiego Obszaru Aglomeracyjnego, które zasięgiem obejmuje obszar wychodzący poza granice MOF. Dotychczasowe sukcesy i problemy w działalności OOA pokazują, że integracja działań jest wciąż wyzwaniem.

MOF konkurencyjny – rozumiany jest w trzech wymiarach konkurencyjności: **społecznej** (jakość życia); **gospodarczej** (atrakcyjność inwestycyjna i atrakcyjność turystyczna) oraz **administracyjnej** (sprawność organizacyjna administracji samorządowej). W każdym z tych wymiarów istotne będzie tworzenie warunków dla wzmacniania pozycji całego MOF w ramach działań zintegrowanych;

MOF współpracujący – istotne jest, by współpraca w ramach MOF nie była tylko incydem wymuszonym na rzecz środków unijnych. Obszar funkcjonalny zintegrowany i konkurencyjny, o czym była mowa powyżej, powinien charakteryzować się znaczącymi efektami współpracy, ponieważ tylko w ten sposób można budować trwałe potencjały endogeniczne. Współpraca MOF Olsztyna będzie przejawiać się na różnych poziomach instytucjonalnych i między nimi. Efektem intensywnej współpracy będą rzeczywiste i trwałe relacje w ramach MOF.

3. DIAGNOZA STRATEGICZNA

Niniejsza część Strategii prezentuje uwarunkowania rozwoju w obszarach najistotniejszych z punktu widzenia realizacji wizji Strategii MOF Olsztyna, tj.:

- ❖ sytuację społeczno-demograficzną, mającą znaczenie m.in. dla planowania efektywnego systemu usług publicznych oraz opisującą aktywność społeczną mieszkańców MOF;
- ❖ zasoby przyrodnicze, stanowiące element wyróżniający MOF Olsztyna od innych obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich oraz mający znaczenie dla rozwoju regionalnej inteligentnej specjalizacji w zakresie ekonomii wody;
- ❖ poziom systemu bezpieczeństwa, wpływający na jakość życia poprzez wzrost poczucia bezpieczeństwa mieszkańców i wzrost atrakcyjności zamieszkania w MOF;
- ❖ poziom oraz potencjał rozwoju gospodarki MOF, zapewniający poprzez podatków i opłat lokalnych środki na realizację zadań ustawowych samorządów, w tym zapewnienie dostępności i wysokiej jakości usług publicznych;
- ❖ system usług publicznych, warunkujący w dużym stopniu jakość życia w MOF;
- ❖ powiązania komunikacyjne, mające znaczenie dla atrakcyjności MOF w różnych wymiarach – inwestycyjnym, turystycznym, jako miejsca zamieszkania oraz zapewniające spójność terytorialną obszaru poprzez zwiększenie dostępności publicznego transportu zbiorowego.

Na potrzeby diagnozy wykorzystano analizę danych zastanych obejmującą:

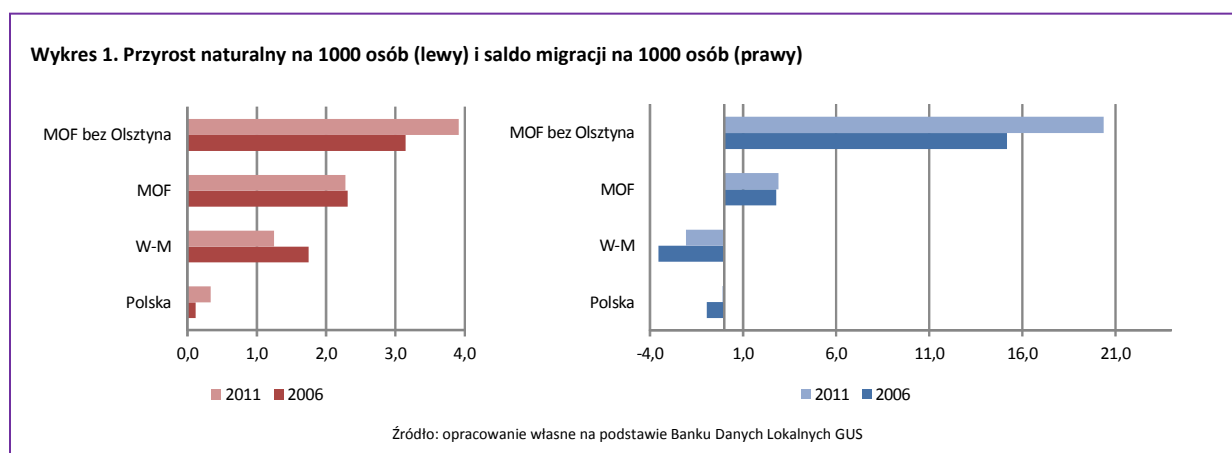
- ❖ materiały diagnostyczne powstające w ramach tworzenia dokumentów strategicznych i programowych gmin wchodzących w skład MOF Olsztyna;
- ❖ dane statystyczne pochodzące z ogólnodostępnych baz danych, w tym w szczególności Banku Danych Lokalnych administrowanej przez Główny Urząd Statystyczny (BDL); analizy dotyczą danych z okresu 2006-2011, w przypadku, gdy wykorzystano inne źródło danych zostało to wyraźnie zaznaczone w tekście;
- ❖ inne opracowania pozwalające na pogłębioną analizę zagadnień poruszanych w diagnozie, które zostały przywołane w tekście.

Przeprowadzono ponadto analizę *web research* obejmującą m.in. strony internetowe gmin wchodzących w skład MOF Olsztyna, jednostek podległych, firm i instytucji funkcjonujących na tym obszarze, a także lokalne serwisy internetowe, w tym prasowe.

3.1. KAPITAŁ SPOŁECZNY MOF OLSZTYNA

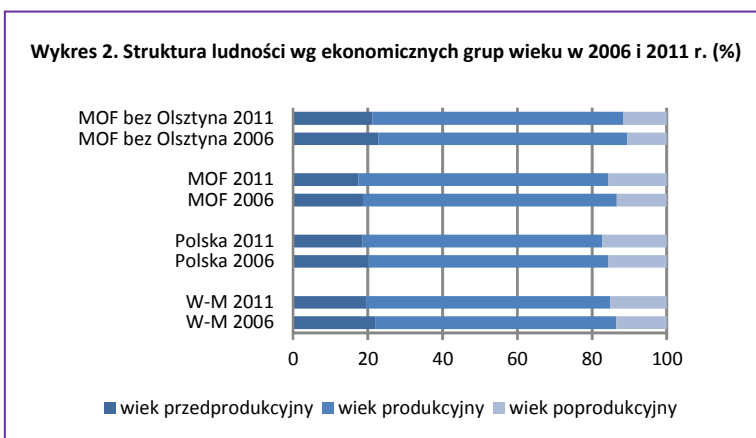
LICZBA I STRUKTURA MIESZKAŃCÓW

MOF Olsztyna zamieszkuje ok. 230 tys. osób, z czego ponad $\frac{3}{4}$ stanowią mieszkańcy Olsztyna. Od 2006 roku liczba mieszkańców MOF systematycznie rosła, jednak w 2011 r. wzrost ten był mniejszy niż w latach poprzednich. Powodem był spadek liczby mieszkańców miasta rdzeniowego. W stosunku do roku 2010 w Olsztynie ubyło ponad 1000 osób². Natomiast pozostałe gminy notowały stały wzrost liczby mieszkańców – łącznie od 2006 roku, przybyło w nich nieco ponad 6 tys. osób. O wzroście liczby mieszkańców MOF decydują: wysoki przyrost naturalny oraz wysokie dodatnie saldo migracji (Wykres 1).



Szczególnie istotny jest wzrost liczby mieszkańców gmin sąsiadujących z Olsztynem na skutek migracji (zjawisko suburbanizacji jest naturalnym procesem rozwoju miasta i jego obszaru funkcjonalnego). Migracje młodych z Olsztyna do gmin otaczających miasto, przekładają się na wysoki przyrost naturalny w tych gminach oraz „starzenie się” struktury wiekowej ludności Olsztyna (oczywiście migracje ludności z MOF mają również charakter ponadlokalny i międzynarodowy) (Wykres 2). Generalnie na obszarze MOF struktura demograficzna jest jeszcze relatywnie korzystniejsza, niż średnia dla kraju, czy województwa warmińsko-mazurskiego.

Suburbanizacja, oprócz pozytywnych efektów, przejawia się również „rozlewaniem się” nowej zabudowy (tzw. *urbansprawl*) na terenach dotychczas niezagospodarowanych, znajdujących się w oddaleniu od istniejącej siedzisk. Pociąga to za sobą znaczące koszty związane z doprowadzaniem mediów i



² Dane za rok 2012, pokazują utrzymywanie się trendu spadkowego – w 2012 r. w stosunku do 2011 ubyło kolejnych 779 mieszkańców. Po raz pierwszy liczba mieszkańców była niższa niż w przyjętym w niniejszej diagnozie roku bazowym (2006) – ubyło 300 osób.

rozbudowywaniem infrastruktury sieciowej oraz obsługi komunikacyjnej. Problemem jest również ograniczanie terenów zielonych wokół miast, co powoduje szereg niekorzystnych konsekwencji dla całego systemu przyrodniczego i osadniczego.

SYTUACJA SPOŁECZNO-EKONOMICZNA

Przeciętna miesięczna płaca brutto w podmiotach zatrudniających ponad 9 osób wyniosła nieco ponad 2860 zł i była najniższa w kraju. Na Warmii i Mazurach wynagrodzenie pracowników było o ok. 1400 zł mniejsze niż w województwie mazowieckim. Olsztyn leży w regionie o wyraźnych problemach społecznych. Odsetek osób w gospodarstwach domowych znajdujących się poniżej ustawowej granicy ubóstwa w województwie warmińsko-mazurskim w roku 2012 wynosił 13,8% i był najwyższy w kraju (wyższy o 6,6% od wartości średniej). Podobnie złą sytuację obrazuje wskaźnik liczby osób korzystających ze świadczeń pomocy społecznej na 10 tys. Ludności (

Tabela 1)³.

Tabela 1. Warunki życia ludności

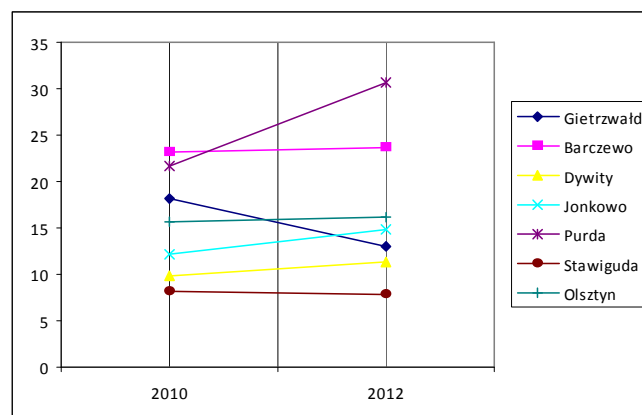
Wyszczególnienie	Odsetek osób w gospodarstwach domowych znajdujących się poniżej:		osoby korzystające ze świadczeń pomocy społecznej na 10 tys. ludności
	minimum egzystencji	ustawowej granicy ubóstwa	
Polska	6,8	7,2	499,9
Dolnośląskie	4,6	5,1	406
Kujawsko-pomorskie	8,3	8,4	714,3
Lubelskie	8,5	9,0	539,5
Lubuskie	4,9	5,0	603,9
Łódzkie	5,7	5,7	523,4
Małopolskie	6,2	6,6	399,3
Mazowieckie	4,7	4,6	412,4
Opolskie	4,7	4,8	383,1
Podkarpackie	7,0	8,6	617,3
Podlaskie	10,7	10,7	613,2
Pomorskie	9,8	10,6	529
Śląskie	4,5	4,8	373,6
Świętokrzyskie	10,5	12,2	636,8
Warmińsko-mazurskie	13,5	13,9	814,3
Wielkopolskie	8,5	8,5	443,2
Zachodniopomorskie	5,7	6,4	585,7

Źródło: www.olsztyn.stat.gov.pl

³ Opracowano na podstawie danych <http://olsztyn.stat.gov.pl/publikacje-i-foldery/warunki-zycia/warunki-zycia-ludnosci-w-województwie-warmińsko-mazurskim-w-latach-2010-2012,1,2.html>

Na terenie województwa w roku 2011 świadczeniami z pomocy społecznej realizowanymi przez ośrodki pomocy społecznej i powiatowe centra pomocy rodzinie objęto 74,6 tysiąca rodzin, a w tych rodzinach 196,4 tysiąca osób. Na terenie MOF Olsztyna świadczeniami społecznymi objęto 7,9 tys. gospodarstw domowych, z czego 5,8 tys. (73,4% ogółu) przyznanych świadczeń przypada na rdzeń MOF – miasto Olsztyn. Ze świadczeń tych korzystało 15,7 tys. osób, z czego 10,4 tys. (66,2% ogółu) beneficjentów pomocy społecznej zamieszkuje Olsztyn⁴. Na przestrzeni lat 2010-2012, w pięciu gminach MOF Olsztyna udział wydatków na pomoc społeczną i pozostałe zadania w zakresie polityki społecznej uległ

Wykres 3. Udział wydatków na pomoc społeczną i pozostałe zadania w zakresie polityki społecznej w budżecie gmin MOF (%)



Źródło: Urząd Statystyczny w Olsztynie, Statystyczne Vademecum Samorządowca 2014

udział wydatków na pomoc społeczną i pozostałe zadania w zakresie polityki społecznej uległ zauważalnemu wzrostowi (Olsztyn, Barczewo, Dywity, Jonkowo, Purda). Jedynie w gminach Gietrzwałd, Stawiguda odnotowano spadek wydatków na działania z zakresu pomocy społecznej⁵ (Wykres 3).

Świadczeń z pomocy społecznej udzielono osobom i rodzinom, w szczególności z powodu: ubóstwa, sieroctwa, bezdomności, bezrobocia, niepełnosprawności, długotrwałej lub ciężkiej choroby, przemocy w rodzinie, potrzeby ochrony ofiar handlu ludźmi, potrzeby ochrony macierzyństwa lub wielodzietności, bezradności w sprawach opiekuńczo – wychowawczych i prowadzeniu gospodarstwa domowego (zwłaszcza w rodzinach niepełnych lub wielodzietnych), braku umiejętności w przystosowaniu do życia młodzieży opuszczającej placówki opiekuńczo-wychowawcze, trudności w przystosowaniu do życia po zwolnieniu z zakładu karnego, alkoholizmu lub narkomanii, zdarzenia losowego i sytuacji kryzysowej, klęski żywiołowej lub ekologicznej.

Konsekwencją wykazanych powyżej zjawisk jest wykluczenie społeczne. Działania podejmowane przez ośrodki pomocy społecznej oraz powiatowe centra pomocy rodzinie na rzecz beneficjentów tej pomocy, ukierunkowane są na zwiększenie motywacji oraz podjęcie pełnej odpowiedzialności za los swoich rodzin.

Szczególną uwagę zwraca niezwykle niepokojący fakt, że wśród osób wykluczonych i potencjalnie wykluczonych najliczniejszą grupę stanowią osoby młode, dopiero wchodzące w dorosłe samodzielne życie. Szczególnie niebezpieczny charakter wykluczenia społecznego polega na jego dużym zasięgu – np. zawiera się w nim również ograniczony dostęp do informacji, których znajomość mogłaby mieć wpływ na skuteczną walkę z wykluczeniem.

Celem nadrzędnym działań podejmowanych przez MOF Olsztyna winien być wzrost udziału osób i rodzin zagrożonych wykluczeniem społecznym w życiu lokalnych społeczności, zmniejszenie poczucia wyobcowania, wzrost aktywności zawodowej osób pozostających długotrwale bezrobotnych,

⁴ www.stat.gov.pl

⁵ Opracowano na podstawie danych Urzędu Statystycznego w Olsztynie, Statystyczne Vademecum Samorządowca 2014

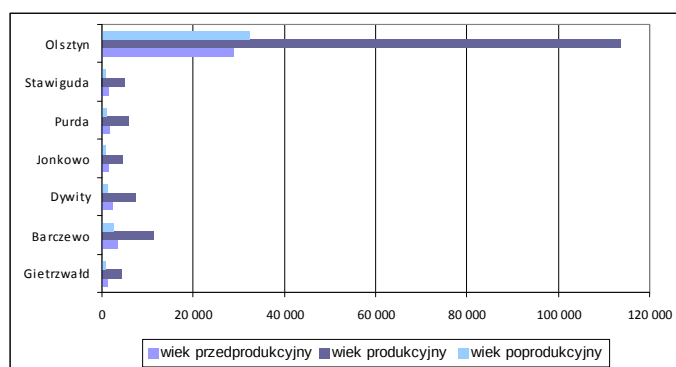
aktywizacja osób nieaktywnych zawodowo (w tym w wieku produkcyjnym), a także readaptacja społeczna i zawodowa osób niepełnosprawnych, osób starszych poprzez: zwiększenie motywacji do działania i zbudowanie zaufania we własne siły, zwiększenie zdolności komunikacyjnych, przełamanie bariery społecznego wyobcowania. Z tego punktu widzenia istotne znaczenie będzie miało przełożenie realizowanych przedsięwzięć na zwiększenie dostępności do usług umożliwiających aktywizację społeczno-zawodową osób i rodzin zagrożonych wykluczeniem społecznym, wzrost samooceny i poczucia wspólnoty.

AKTYWNOŚĆ ZAWODOWA I ZDROWIE SPOŁECZEŃSTWA

W roku 2013 liczba mieszkańców MOF Olsztyna w wieku przedprodukcyjnym wyniosła 40 625 osób, z czego prawie 71% stanowili mieszkańcy Olsztyna. Nieco wyższy udział (niemal 75%) stanowią mieszkańcy Olsztyna w wieku produkcyjnym w ogólnej liczbie ludności MOF w tym przedziale wiekowym (151 981 osób). Ogólnie w MOF Olsztyna mieszka 39 661 osób w wieku poprodukcyjnym, z czego 81,5% to mieszkańcy Olsztyna.

Podobnie, jak w kraju, w MOF Olsztyna obserwowany jest stały wzrost osób w wieku poprodukcyjnym przy jednoczesnym spadku osób w wieku produkcyjnym, aktywnych na rynku pracy. Zmiany demograficzne, w tym starzenie się społeczeństwa przy jednocześnie wydłużającej się długości życia, stawiają przed władzami miast szczególnie istotne wyzwania, które w perspektywie kolejnych lat będą stanowiły ważne uwarunkowania do podejmowania decyzji.

Wykres 4. Struktura wiekowa ludności MOF w 2013 r. (%)



Źródło: Urząd Statystyczny w Olsztynie, Statystyczne Vademecum Samorządowca 2014

Wobec opisanych wyżej zmian oraz wobec stałej tendencji wzrostowej liczby leczonych będących beneficjentami stacjonarnej opieki zdrowotnej – 266 328 osób w roku 2011 oraz 292 430 osób w roku 2012 (wzrost o 26 102 osoby)⁶ – niezwykle ważne jest podjęcie działań zmierzających do poprawy warunków życia mieszkańców MOF Olsztyna, podejmowanie działań profilaktycznych, edukacji zdrowotnej prowadzonej już wśród młodego pokolenia.

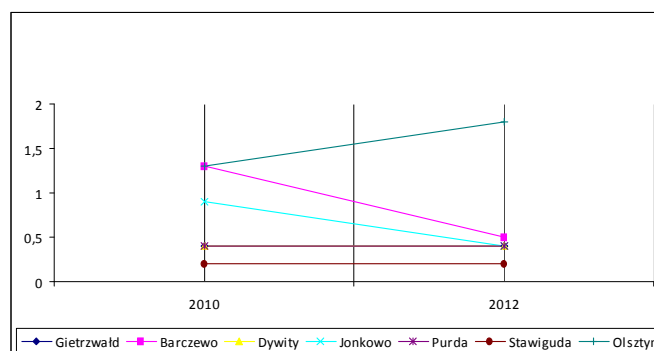
Starzenie się społeczeństwa znajduje odzwierciedlenie w odpowiedniej organizacji usług publicznych, przestrzeni miejskiej, związane jest także z potrzebą zwiększenia wydatków na opiekę medyczną. Udział wydatków na ochronę zdrowia w ogólnym budżecie gmin MOF Olsztyna w latach 2010, 2012 jedynie w Olsztynie uległ zwiększeniu z 1,3% w roku 2010 do 1,8% ogółu wydatków budżetowych gminy w roku 2012. W pozostałych gminach MOF Olsztyna, analizując dane za lata 2010, 2012 udział wydatków na ochronę zdrowia pozostaje na takim samym poziomie (Gietrzwałd, Dywity, Purda, Stawiguda), bądź środki te zostały ograniczone (Barczewo)⁷.

⁶ Dane dot. województwa warmińsko-mazurskiego, www.olsztyn.stat.gov.pl

⁷ Opracowano na podstawie danych Urzędu Statystycznego, Statystyczne Vademecum Samorządowca 2014

Poprzez działania zmierzające do zmiany stylu życia, dbałości o zdrowie i wczesną profilaktykę, aktywne włączenie społeczne wpływamy na jakość życia. Wskaźniki zdrowotne zmieniają się wraz poprawą poziomu życia, korzystniejszymi warunkami społeczno-ekonomicznymi populacji na całym świecie. Zwiększa się długość życia i poprawia jego jakość, rozwój promocji, profilaktyki zdrowia (szczepienia, badania profilaktyczne, poprawa higieny życia) sprzyja wczesnemu wykrywaniu i diagnozowaniu chorób, co z kolei przekłada się na zmniejszenie wskaźników kosztów leczenia, umieralności ogólnej i na poszczególne choroby.

Wykres 5. Udział wydatków na ochronę zdrowia w budżecie gmin MOF (%)



Źródło: Urząd Statystyczny w Olsztynie, Statystyczne Vademecum Samorządowca 2014

Ze względu na brak informacji dotyczących poszczególnych gmin, odnosząc się do wartości krajowych, należy podkreślić, że w całej Polsce występuje problem z zachorowalnością na nowotwory złośliwe. W przedziale wiekowym (0-44 lat) zachorowalność jest wyższa u kobiet (30/100 tys. ludności w 1980 r. do 44/100 tys. w 2011 r.) przy jednoczesnej względnej stabilizacji zachorowalności u mężczyzn (26/100 tys. ludności w 1980 r. wobec 28/100 tys. ludności w 2011 r.). Wśród osób w średnim wieku (45-64 lat) wzrost zachorowalności u obu płci był obserwowany do połowy lat 90. ubiegłego wieku (u mężczyzn – 445/100 tys. ludności w 1980 r. wobec 612/100 tys. ludności; u kobiet – 321/100 tys. ludności w 1980 r.), kiedy nastąpiło odwrócenie trendu u mężczyzn przy dalszym wzroście u kobiet (w 2011 r. odpowiednio 516/100 tys. ludności i 535/100 tys. ludności). Na początku drugiej dekady XXI wieku zachorowalność kobiet w średnim wieku jest wyższa niż mężczyzn. W najstarszej grupie wiekowej obserwowany jest wzrost zachorowalności obu płci, przy utrzymującej się prawie dwukrotnej przewadze zachorowalności mężczyzn (u mężczyzn – 1170/100 tys. ludności w 1980 r. wobec 1892/100 tys. ludności w 2011 r.; u kobiet odpowiednio 641/100 tys. ludności i 1044/100 tys. ludności)⁸. Struktura zachorowań na nowotwory złośliwe jest zależna od płci. W 2011 r., w Polsce, najczęściej diagnozowane u mężczyzn były: nowotwory złośliwe płuca, gruczołu krokowego i jelita grubego. Wśród kobiet najczęstszymi nowotworami w tym samym roku były: nowotwory złośliwe piersi, jelita grubego, płuca, trzonu macicy, jajnika i szyjki macicy⁹.

Jednym z problemów zidentyfikowanych w skali kraju jest zwiększająca się liczba zachorowań na raka szyjki macicy wykrytego w stadium uniemożliwiającym skuteczne leczenie. Choroba ta jest drugim co do częstości występowania nowotworem u kobiet do 45 roku życia na świecie. Globalnie, co roku odnotowuje się około 530 000 nowych zachorowań, z czego około 275 000 kobiet umiera. Najmłodsze pacjentki ze zdiagnozowanym nowotworem trafiają do szpitali już w wieku 25 lat. Liczba zachorowań w Polsce jest niezmienna od ponad 25 lat i według statystyk, każdego roku zapada na ten typ raka prawie 3 200 kobiet, z czego umiera co roku ok. 1 800 Polek.

⁸ Podane za: Sytuacja demograficzna Polski. Raport 2012-2013; Rządowa Rada Ludnościowa; Warszawa 2013, s. 267

⁹ Podane za: Sytuacja demograficzna Polski. Raport 2012-2013; Rządowa Rada Ludnościowa; Warszawa 2013, s. 267-268

Główną przyczyną tego zjawiska jest niska efektywność działań profilaktycznych w tym zakresie. Obecny system profilaktyki funkcjonujący w kraju **jest nieefektywny**, co wynika z braku zintegrowanego systemu profilaktyki, ograniczeń finansowych instytucji odpowiedzialnych za profilaktykę, niskiego zainteresowania społecznego programami profilaktycznym i braku informacji o zagrożeniu. Problem jest szczególnie dotkliwy na terenie małych miast, obszarów wiejskich. Mimo, że województwo warmińsko-mazurskie plasuje się na 11. wśród województw, pod względem zachorowalności na raka szyjki macicy¹⁰, to jednak **charakteryzuje się jednym z najwyższych wskaźników umieralności** (3 297 zgonów na 3931 zachorowań). Przyczyna tego stanu rzeczy tkwi w zbyt niskiej wysokości wydatków ponoszonych na działania profilaktyczne – w 2011 r. warmińsko-mazurskie było trzecim województwem ponoszącym najmniejsze wydatki na szczepienia w skali kraju, a tym samym realizującym najmniej szczepień. W latach 2009-2011 w całym województwie warmińsko-mazurskim zaszczepiono jedynie 205 dziewczynek w wieku 10-17 lat¹¹.

Celem podejmowanych działań winno być: docelowe zmniejszenie zachorowalności i przedwczesnej umieralności z powodu nowotworów złośliwych (priorytet zdrowotny określony Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 21 sierpnia 2009 r. w sprawie priorytetów zdrowotnych – Dz.U. Nr 137 poz. 1126); zwiększenie powszechnej dostępności do szczepionek przeciwko zakażeniom HPV; zwiększenie wśród kobiet i mężczyzn, dziewcząt i chłopców wiedzy i świadomości na temat zagrożenia chorobami nowotworowymi oraz przekonanie kobiet do stosowania profilaktyki wtórnej poprzez badania cytologiczne.

BEZROBOCIE

Korzystne warunki inwestowania i prowadzenia działalności, w tym bliskość i szeroka oferta instytucji otoczenia biznesu (i inne uwarunkowania składające się łącznie na tzw. korzyści aglomeracji – stanowiące podstawowe czynniki lokalizacji przedsiębiorstw), sprzyjają rozwojowi gospodarstwu. Pomimo tych czynników na terenie MOF Olsztyna można zauważyć niepokojącą sytuację na rynku pracy. Sposobem na zmianę niekorzystnej sytuacji może być z jednej strony – zapewnienie łatwego i szybkiego dostępu do Olsztyna, jako głównego miejsca zatrudnienia, ale też wspólne działania w celu podnoszenia atrakcyjności i promocji inwestycyjnej całego MOF. Na działania te należy również patrzeć przez pryzmat spójności społecznej.

Z porównania danych statystycznych dla Miasta Olsztyna oraz gmin powiatu olsztyńskiego wynika, że w latach 2011-2012 zwiększyła się liczba osób bezrobotnych w Olsztynie o ok. 16,4%, a na terenie powiatu o 8,8%. W Olsztynie w roku 2012, aż o 25% wzrósł odsetek osób **długotrwale pozostających bez pracy**, podczas gdy w powiecie wzrost ten odnotowano na poziomie 10% . W podziale na grupy wiekowe, największy wzrost zarejestrowanych bezrobotnych odnotowano dla osób powyżej 50 roku życia, zarówno na terenie miasta, jak i powiatu. Jednocześnie wzrosła liczba niepełnosprawnych osób bezrobotnych – w Olsztynie wzrost ten wyniósł 19,5%, w powiecie 9,4%¹².

¹⁰ Dane z 2006 r. w: European Centre for Disease Prevention and Control: Guidance for the introduction of HPV vaccines in EU countries. Sztokholm, styczeń 2008.

¹¹ Źródło: <http://www.mp.pl/szczepienia/specjalne/show.html?id=97459>

¹² Oprac. na podstawie: Informacja o sytuacji na rynku pracy w rejonie działania Miejskiego i Powiatowego Urzędu Pracy w Olsztynie za lata 2011 i 2012, Olsztyn luty 2012 i 2013.

W Olsztynie spośród osób o szczególnie trudnej sytuacji na rynku pracy duży odsetek stanowią osoby długotrwale bezrobotne (39,1% ogółu), bez wykształcenia średniego (30,3% ogółu), powyżej 50 roku życia (24,6 %) oraz samotnie wychowujące dzieci (14,4 % ogółu)¹³. W 2011 r. osoby niepełnosprawne stanowiły 8,9% ogółu zarejestrowanych. W pozostałych gminach MOF dane te przedstawiały się następująco: osoby długotrwale bezrobotne - 39 %, osoby powyżej 50 roku życia - 33,8 %, samotnie wychowujące dzieci - 15,5%, osoby niepełnosprawne - 6%.

Tabela 2. Stan i struktura bezrobocia (stan na koniec 2011 r.)

Wyszczególnienie	ogółem	z prawem do zasiłku	długotrwale bezrobotni	do 25 r.ż.	powyżej 50 r.ż.	bez kwalifikacji zawodowych	samotnie wychowujące co najmniej jedno dziecko do 18 r.ż.	niepełnosprawni
Barczewo	1 037	248	479	196	209	263	203	78
Dywity	482	137	179	105	96	96	80	24
Gietrzwałd	348	89	145	67	85	85	57	23
Jonkowo	361	70	166	71	76	76	61	20
Olsztyn	6 240	1 049	2 442	890	554	1 002	901	554
Purda	493	110	226	73	112	108	92	39
Stawiguda	295	85	112	48	55	63	29	17
Ogółem MOF Olsztyna	9 256	1 788	3 749	1 450	1 187	1 693	1 423	755

Źródło: Miejski Urząd Pracy w Olsztynie.

Wraz ze wzrostem bezrobocia, zmniejsza się liczba osób wyłączanych z ewidencji osób bezrobotnych. Najbardziej niepokojącą tendencją, utrzymującą się od lat, jest wyłączenie z ewidencji MUP i PUP z powodu braku gotowości do podjęcia zatrudnienia. W Olsztynie w 2011 r. było to 3 500 osób, co stanowiło 34,3% ogółu wyrejestrowanych, a w powiecie – 3 535 osób, co stanowiło 33,9 % ogółu. Ilościowo osoby te stanowią drugą w kolejności grupę, po osobach wyłączanych z ewidencji z powodu podjęcia zatrudnienia. Jednocześnie zaobserwowano, że większość wyłączonych z powodu braku gotowości do podjęcia pracy, powraca do ewidencji MUP i PUP, po upływie ustawowego okresu karencji. Wskazuje to na niską motywację tych osób w kierunku znalezienia pracy, a jedynie chęć pobierania przysługujących zasiłków lub nabycia prawa do korzystania ze świadczeń zdrowotnych. Według analiz lokalnych urzędów pracy, niski poziom motywacji do działania, jest jednym z zasadniczych przyczyn bezrobocia. Czynnikiem wpływającym na taki stan rzeczy są głównie negatywne doświadczenia w poszukiwaniu pracy, powodujące u osób bezrobotnych pesymizm, zniechęcenie do dalszego działania, a także złość i frustrację. Z tego względu Urzędy Pracy kładą nacisk na potrzebę podejmowania działań, które mają na celu podniesienie wiedzy i umiejętności niezbędnych do umiejętnego poszukiwania pracy (między innymi rozeznanie lokalnego rynku pracy), a także zmianę postaw defensywnych, podniesienie wiary we własne możliwości, naukę aktywności i samodzielności u osób poszukujących pracy. Jednocześnie obowiązujące standardy poradnictwa zawodowego wskazują na większą potrzebę indywidualnego podejścia do uczestników programów aktywizujących. Programy takie cieszą się także dużym zainteresowaniem ze strony osób bezrobotnych, zwłaszcza kobiet, osób długotrwale pozostających bez zatrudnienia oraz osób bez doświadczenia na rynku pracy. Szczególną popularność zyskało poradnictwo w zakresie prowadzenia indywidualnej działalności gospodarczej. Zajęcia aktywizacyjne prowadzone są także w formie

¹³ Dane za 2011 r.

grupowej, w latach 2011-2012, z obszaru MOF Olsztyna wzięło w nich udział łącznie 1 468 osób, w tym z terenu gmin MOF spoza miasta Olsztyn 605 osób. Największym problemem jest natomiast niewystarczająca ilość budżetowych środków finansowych na realizację przedmiotowych programów, w stosunku do rozpoznanego zapotrzebowania.

PROBLEMY SPOŁECZNE

Jednym z najpoważniejszych przyczyn wykluczenia społecznego na terenie MOF są uzależnienia oraz przemoc w rodzinie. Czynniki te generują kolejne problemy, takie jak bezrobocie i pozostawanie w ubóstwie. Z danych pochodzących z Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej w Olsztynie wynika, że ze świadczeń socjalnych w roku 2011 korzystały 1 162 rodziny z problemami alkoholowymi. Zjawisko to nasilone jest na terenie całego MOF-u. W 2010 r. na terenie Olsztyna przeprowadzono badania ankietowe, z których wynika wysoki stopień przyzwolenia społecznego na sięganie po używki wśród młodzieży gimnazjalnej, aż 2/3 badanych uważa, że w niektórych sytuacjach życiowych dopuszczalne jest upicie się, a co czwarty sądzi, że można sięgnąć po narkotyk. Wyniki te są całkiem rozbieżne z opiniami rodziców na temat poglądów młodzieży w tej kwestii. Ponad połowa uczniów twierdzi, że spożywanie alkoholu przez osoby poniżej 18 roku życia jest czymś „normalnym”, zaś 30% uczniów twierdzi, że sporadyczne zażywanie „miękkich narkotyków” nie jest niczym złym. Zwiększył się odsetek uczniów deklarujących, że upili się choćby raz w życiu, a także częściej; jest to łącznie 70,3% uczniów szkół ponadgimnazjalnych oraz 42,8% gimnazjalistów. Nastąpił także wzrost spożycia napojów alkoholowych przez uczniów, zwłaszcza wódki i innych mocnych alkoholi (o 8%)¹⁴.

W 2011 r. 4 988 osób uzależnionych oraz 536 osób współuzależnionych korzystało z pomocy terapeutycznej różnych instytucji miejskich na terenie Olsztyna¹⁵. Natomiast z opieki ambulatoryjnej w Izbie Wyrzeźwień-Ambulatorium dla Nietrzeźwych korzystało w 2011 r. – ogółem 3 680 osób, w tym 758 osób nie będących mieszkańcami Olsztyna z terenu gmin MOF.

Niezwykle istotne w tej sytuacji jest podejmowanie działań profilaktycznych. Miejski Zespół Profilaktyki i Terapii Uzależnień w Olsztynie, swoim działaniem obejmuje nie tylko mających problemy z uzależnieniami mieszkańców Olsztyna, ale także osoby zamieszkujące pozostałe gminy MOF. W 2011 r. w programach profilaktycznych organizowanych przez MZPiTU wzięło udział łącznie 8 918 osób.¹⁶ Z pomocy psychologicznej w Punkcie Pomocy Dzieciom „Promyk” (pomoc dla dzieci i młodzieży doświadczających przemocy fizycznej, emocjonalnej, seksualnej) korzystały w 2011 r. ogółem 253 osoby, w tym 7 osób z terenu MOF Olsztyna. Natomiast z pomocy psychologicznej specjalistów MZPiTU w 2011 r. skorzystały ogółem 323 osoby, w tym 48 osób z gmin MOF spoza Olsztyna¹⁷.

Zjawisko wykluczenia społecznego pociąga za sobą również element pogarszającego się stanu zdrowia tych osób, a więc ponoszenia coraz wyższych kosztów opieki zdrowotnej. Osoby te mają

¹⁴ Wyniki badań przytoczone w: Gminny program profilaktyki i rozwiązywania problemów alkoholowych oraz przeciwdziałania narkomanii dla miasta Olsztyna na rok 2015, załącznik do uchwały Nr III/3/14/Rady Miasta Olsztyn z dnia 18 grudnia 2014 r.

¹⁵ Gminny program profilaktyki i rozwiązywania problemów alkoholowych oraz przeciwdziałania narkomanii dla miasta Olsztyna na rok 2015, załącznik do uchwały Nr III/3/14/Rady Miasta Olsztyn z dnia 18 grudnia 2014 r.

¹⁶ Z informacji uzyskanych przez MZPiTU wynika, że w różnych programach mogły brać udział te same osoby.

¹⁷ Dane przekazane przez Miejski Zespół Profilaktyki i Terapii Uzależnień w Olsztynie.

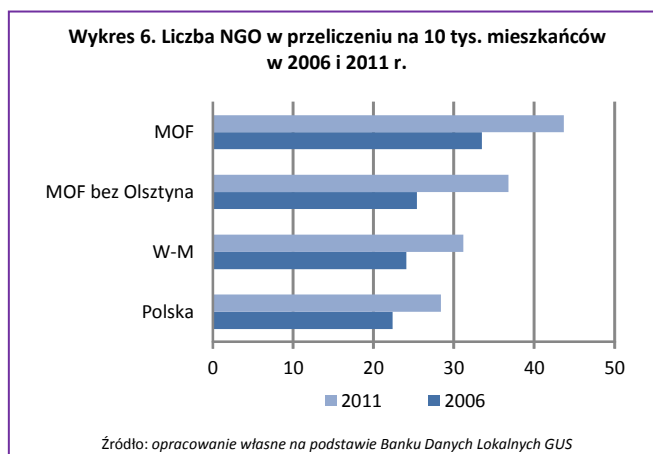
także utrudniony dostęp do usług medycznych. Zapobieganie chorobom możliwe jest poprzez stosowanie odpowiedniej profilaktyki, jak również poprzez podejmowanie wszelkich działań i środków w celu przeciwdziałania czynnikom ryzyka wywołującym wiele chorób, w szczególności u osób borykających się z trudną sytuacją życiową.

Jednym z narzędzi do rozwiązywania problemów społecznych zidentyfikowanych na terenie MOF może być proces rewitalizacji, nastawiony na kompleksowe działania zarówno w sferze przestrzennej, gospodarczej, środowiskowej, jak i społecznej. Przedsięwzięcia rewitalizacyjne zawarte w lokalnych programach rewitalizacji łączyć będą realizację działań pomocowych świadczonych bezpośrednio na rzecz osób wykluczonych, z projektami zakładającymi poprawę jakości technicznej elementów infrastruktury, wspomagającej te działania. Przedsięwzięcia te, choć skoncentrowane terytorialnie na obszarze zdegradowanym poszczególnych gmin, będą elementem szerszego projektu realizowanego w ramach ZIT. Zintegrowany charakter tych projektów wynikać będzie z faktu, że właściwe do ich realizacji instytucje działające na terenie Olsztyna w kierunku włączenia społecznego i aktywizacji zawodowej (MZPiTU i Zespół Urzędów Pracy w Olsztynie), swym działaniem obejmują cały Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna.

SPOŁECZEŃSTWO OBYWATELSKIE

W wymiarze instytucjonalnym, aktywność społeczna mieszkańców MOF jest ponadprzeciętna (na tym terenie działa więcej organizacji pozarządowych w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców – 44, niż w województwie – 31 czy kraju – 28), co należy wiązać z obecnością dużego ośrodka miejskiego, jakim jest Olsztyn – organizacje pozarządowe, ale również instytucje otoczenia biznesu wykazują naturalną skłonność do koncentracji w miastach. Chociaż również w gminach otoczenia Olsztyna aktywność jest wyższa niż

przeciętnie w województwie i kraju (Wykres 6.)¹⁸. W Olsztynie działa kilkaset organizacji pozarządowych o bardzo zróżnicowanym zakresie (od organizacji działających na rzecz rozwoju gospodarczego przez instytucje działające w sferze społecznej – kultury sportu) i zasięgu działalności (od lokalnych, przez regionalne, po oddziały organizacji krajowych). Na terenie gmin otoczenia działa łącznie nieco ponad 100 NGO, najwięcej ze względu na miejsko-wiejski charakter w gminie Barczewo (39)¹⁹. Najczęściej ich zadaniem jest aktywizacja i integracja społeczności lokalnych (wsi lub sołectw), ale są również NGO działające na rzecz ochrony środowiska, prowadzące działania w sferze kultury oraz sportu. Na terenie gminy Dywity od 2011 r. działa Gminna Rada Działalności Pożytku Publicznego. Zgodnie z danymi z 2014 r. na terenie gminy działa 28 organizacji pozarządowych,



¹⁸ Uwaga: dane te powinny być traktowane z pewną dozą ostrożności ze względu na ich nieprecyzyjność (czasami w rejestrze figuruje organizacje, które zawiesiły lub zakończyły działalność). Sugerujemy traktować je jako swego rodzaju przybliżenie sytuacji.

¹⁹ Opracowano na podstawie analizy stron internetowych Urzędów Gmin, wchodzących w skład związku ZIT, stan na: 28.08.2013 r.

których działalność monitoruje pełnomocnik Wójta ds. współpracy z organizacjami pozarządowymi. Istnieje zatem potencjał do włączania NGO w różnego rodzaju działania w ramach wzmacniania procesów rozwoju społeczno-gospodarczego na obszarze MOF Olsztyna.

Z tego punktu widzenia istotniejszy niż liczby, jest poziom aktywności i zaangażowania tychże organizacji (warunkowany podejściem władz samorządowych do zagadnienia idei *governance*) oraz członkostwo mieszkańców. Władze Olsztyna dbają o włączanie organizacji pozarządowych oraz bezpośrednio mieszkańców w proces rządzenia – w mieście działa Rada Organizacji Pozarządowych Miasta Olsztyna, z inicjatywy której powołano Olsztyńskie Centrum Organizacji Pozarządowych. Centrum prowadzone jest wspólnie przez dwie organizacje: Związek Stowarzyszeń „Razem w Olsztynie” i Fundację „Inicjatywa Kobiet Aktywnych”. Elementem aktywności COP jest przeprowadzanie szkoleń, świadczenie usług doradczych (np. porady prawne) dla NGO oraz organizowanie, we współpracy z Urzędem Miasta, dorocznego Forum Organizacji Pozarządowych, podczas którego rozstrzygane są konkursy dla NGO (w kategoriach: najlepsza inicjatywa i NGO w mediach). Uruchomiono ponadto platformę internetową do konsultacji społecznych, w celu zwiększania partycypacji mieszkańców w proces rządzenia. Na temat uczestnictwa w działalności NGO brakuje wiarygodnych danych na poziomie gminnym. W przypadku potrzeby pogłębienia wiedzy na ten temat konieczne byłoby przeprowadzenie dodatkowej analizy wśród organizacji działających na terenie MOF.

Wyższa liczba i aktywność organizacji pozarządowych nie przekłada się na poziom aktywności obywatelskiej przejawiającej się udziałem w wyborach samorządowych (oddającym częściowo poziom zainteresowania lokalnymi sprawami publicznymi). Frekwencja na obszarze MOF jest niemal identyczna jak w Polsce (47,3%) i województwie (47,6%), niezależnie czy analizowany jest cały obszar ZIT (47%) czy wyłączając Olsztyn (47,2%)²⁰. Przykład Olsztyna²¹ potwierdza niski poziom rozwoju społeczeństwa obywatelskiego w Polsce – działalność jednostek pomocniczych (osiedli) nie jest powszechnie znana – 65% mieszkańców miasta nie orientuje się w działalności Rad Osiedli. Częściowo można to wiązać z poziomem aktywności przedstawicieli tych organów.

3.2. ZASOBY PRZYRODNICZE

Dla MOF Olsztyna zasoby przyrodnicze mają szczególne znaczenie ze względu na położenie w atrakcyjnym turystycznie regionie Warmii i Mazur. Liczne jeziora, rzeki i lasy oraz zasoby kulturowe stanowią podstawowe elementy, które umożliwiają tworzenie kompleksowych produktów turystycznych MOF. Turystyka pełni jednak rolę uzupełniającą strukturę gospodarczą, zwłaszcza w przypadku Olsztyna. Poza gospodarczym wykorzystaniem zasobów, środowisko naturalne, także dziedzictwo kulturowe stanowić mogą czynniki integrujące społeczność – poprzez oparcie na nich wspólnej tożsamości mieszkańców MOF.

²⁰ Na podstawie danych z www.pkw.gov.pl, stan na 28.08.2013 r.

²¹ Na podstawie: Mieszkańcy Olsztyna 2012. Badanie opinii publicznej mieszkańców Olsztyna i ich problemów. Raport Końcowy, Instytut Badań i Analiz Grupa OSB, Olsztyn 2012.

szczególnie uciążliwych. Poprawę należy wiązać m.in. z modernizacją elektrociepłowni²³. Jednak zagrożeniem dla jakości powietrza jest lawinowo rosnąca liczba samochodów (szczególnie w miastach) oraz opieranie się na transporcie kołowym w komunikacji między gminami MOF. Z komunikacją wiąże się ponadto hałas drogowy, problem dotyczący dużych miast i obszarów otaczających, w tym również Olsztyna i MOF (w przypadku pozostałych rodzajów hałasu – kolejowego i przemysłowego, występujących punktowo nie zanotowano przekraczania dopuszczalnych norm)²⁴. W Olsztynie przyjęto Program Ochrony Środowiska, przewidujący działania w zakresie poprawy klimatu akustycznego miasta.

Z zasobów środowiska naturalnego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna korzystają zarówno mieszkańcy, jak i turyści. Istniejące akweny wodne wykorzystywane są głównie do żeglowności, pływania na deskach windsurfingowych, skuterach, i innych jednostkach pływających czy pływania rekreacyjnego. Natomiast tereny zalesione wykorzystywane są głównie do spacerów, joggingu i rekreacyjnej jazdy na rowerze. Jednak częste gwałtowne zmiany pogodowe stwarzają zagrożenie dla osób korzystających ze wszystkich udogodnień środowiska. Niestabilny w ostatnich latach klimat wyrażający się poprzez niekorzystne zjawiska atmosferyczne – silne huragany, okresy suszy, powodzie, podtopienia spowodowane ulewami, śnieżyce – wymaga podjęcia niezbędnych działań w celu poprawy systemów ostrzegania wraz z narzędziami informatycznymi integrującymi działania służb odpowiadających za utrzymanie bezpieczeństwa. Wszystkie te zjawiska powodują spustoszenia i mają olbrzymi wpływ na życie społeczeństwa.

Na podstawie wieloletnich obserwacji portal twojapogoda.pl podzielił wszystkie województwa pod względem bezpieczeństwa pogodowego w skali od 1 do 16, gdzie numer 1 oznacza województwo najbardziej niebezpieczne pod względem zagrożeń pogodowych (Mapa 4). W porównaniu wzięto pod uwagę najbardziej kluczowe i groźne zjawiska, takie jak śnieżyce, burze, trąby powietrzne, silne mrozy, upały, susze i powodzie. Województwo warmińsko-mazurskie uplasowało się na bardzo wysokim 4 miejscu pod względem stopnia zagrożenia ze strony pogody. Z obserwacji zjawisk atmosferycznych wynika, że na wschodzie kraju największym zagrożeniem są znaczne ilości śniegu i bardzo niskie temperatury, a na północy z kolei porywiste wiatry. Teren MOF Olsztyna plasuje się po środku tych zjawisk.²⁵

Mapa 4. Zagrożenia pogodowe



Źródło: twoja pogoda.pl

INFRASTRUKTURA OCHRONY ŚRODOWISKA

Wyrazem troski o bogate zasoby przyrodnicze jest poziom rozwoju infrastruktury sieciowej. Na obszarze MOF udział ludności korzystającej z kanalizacji (84%) oraz oczyszczalni ścieków (87%) jest wyższy niż przeciętnie w Polsce (odpowiednio 63%, 66%) (Wykres 8.). W przypadku obszarów

²³ http://www.gios.gov.pl/stansrodowiska/gios/pokaz_artikul/pl/front/raport_regionalny/warmińsko_mazurski, stan na 29.08.2013 r.

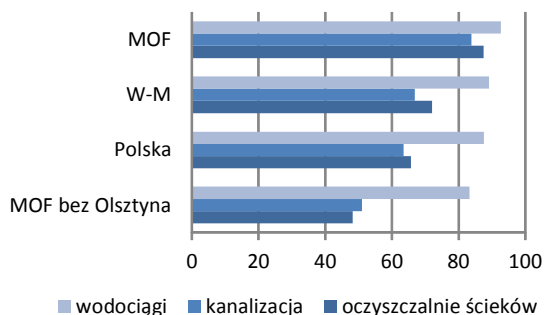
²⁴ Program Ochrony Środowiska dla Miasta Olsztyna na lata 2011-2014 z perspektywą do roku 2018, s. 84.

²⁵ twojapogoda.pl

funkcjonalnych, w tym MOF, naturalnie wartości te są wyższe ze względu na poziom rozwoju oraz zazwyczaj wyższą koncentrację ludności niż średnio w regionie.

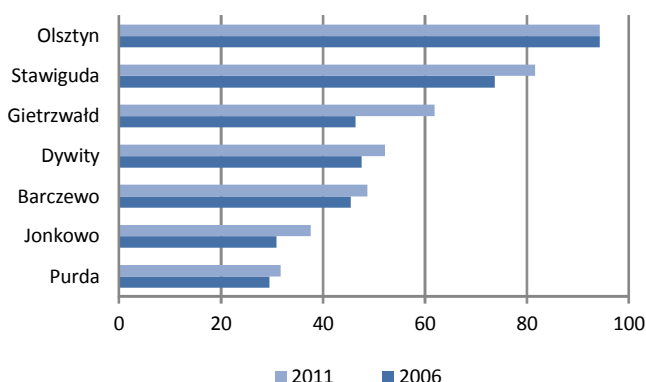
Na obszarze gmin olsztyńskiego obszaru funkcjonalnego w 2011 r. działało łącznie 14 komunalnych oczyszczalni ścieków, obsługujących 48% mieszkańców. Od 2006 roku wybudowano 2 nowe oczyszczalnie komunalne w gminach Purda i Dywity, jednak mimo wzrostu w wartościach bezwzględnych liczby osób korzystających z oczyszczalni w MOF, procentowy ich udział spadł. Rozbudowa systemu nie nadąży zatem za rozwojem demograficznym, powstaje luka mogąca w przypadku utrzymywania się tej tendencji negatywnie wpływać na środowisko MOF.

Wykres 8. Ludność korzystająca z infrastruktury w 2011 r. (%)



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Wykres 9. Ludność korzystająca z kanalizacji wg gmin w 2006 i 2011 r. (w %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Uzasadnieniem dla konieczności zbudowania kompleksowego systemu odprowadzania i oczyszczania ścieków jest ponadto duża dysproporcja w jego rozwoju między miastami a częścią wiejską. Udział ludności korzystających z infrastruktury kanalizacyjnej w 2011 r. był niemal dwukrotnie niższy na obszarze wiejskim ZIT (w Olsztynie i Barczewie pow. 90% vs. 32-81% w gminach wiejskich) (Wykres 9.). Może się to wiązać z niższą gęstością zaludnienia i związanym z tym rozproszeniem zabudowy. Jednak ze względu na postępujący proces suburbanizacji (budowę kolejnych osiedli mieszkaniowych na terenach wiejskich, szczególnie przy granicy z

Olsztynem) i związany z tym wzrost liczby ludności, problem ten bez podjęcia odpowiednich kroków może się pogłębić, co będzie groziło pogorszeniem stanu wód i w konsekwencji, w długim horyzoncie czasowym, może negatywnie wpływać na atrakcyjność turystyczną obszaru ZIT. Może też obniżać komfort życia mieszkańców.

Wobec przedstawionej sytuacji w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, wymagane jest podjęcie wspólnych działań w celu budowy komplementarnego systemu, zapewniającego racjonalne wykorzystanie istniejących instalacji oraz tworzenie kolejnych w przypadku niewystarczających mocy przerobowych. Pewne załączki współpracy już można zaobserwować – do olsztyńskiego systemu kanalizacji miejskiej przyłączone są osiedla mieszkaniowe położone w sąsiednich gminach Barczewo, Dywity oraz Stawiguda. Jednak końcowa efektywność działań warunkowana jest sprawnością koordynacji na całym obszarze MOF. Gminy powinny prowadzić na bieżąco wymianę informacji, realizować wspólne analizy stanu infrastruktury komunalnej i jakości zasobów wodnych. Uzupełnieniem zadań w tym zakresie może być również prowadzona na obszarach, gdzie budowa infrastruktury komunalnej jest nieopłacalna, kampania popularyzująca wśród mieszkańców budowę przydomowych oczyszczalni ścieków.

Dowodem szczególnej uwagi przywiązywanej do kwestii ochrony środowiska są liczne działania podejmowane w tym zakresie, zarówno przez podmioty publiczne, jak i prywatne. Od 2007 na terenie MOF Olsztyna uzyskano dofinansowanie dla 23 projektów ze środków europejskich dotyczących²⁶:

- ❖ efektywności energetycznej, w tym wprowadzania rozwiązań energooszczędnych, termomodernizacji budynków użyteczności publicznej (np. Komendy Wojewódzkiej Policji w Olsztynie),
- ❖ gospodarki odpadami – np. projekt rekultywacji składowisk odpadów komunalnych znajdujących się w miejscowościach Biesal i Unieszewo w gminie Gietrzwałd;
- ❖ gospodarki wodno-ściekowej, w tym m.in. rozbudowa sieci (np. w miejscowościach Giedajty i Jonkowo) i budowa oczyszczalni ścieków (np. w miejscowości Bałdy, gmina Purda);
- ❖ zwiększania wykorzystania odnawialnych źródeł energii, np. budowa biogazowni w Łęgutach (gmina Gietrzwałd), montaż kolektorów słonecznych w Zakładzie Opieki Zdrowotnej MSWiA.

Działania w zakresie ograniczania emisji szkodliwych substancji oraz zmniejszania zapotrzebowania na energię podejmują również firmy prywatne. Jednym z przykładów godnych do naśladowania jest firma Michelin S.A., która poprzez modernizację linii produkcyjnych zmniejszyła zapotrzebowania zakładu na energię elektryczną²⁷. Ponadto przedsiębiorstwa, stowarzyszenia i instytucje publiczne (np. szkoły wyższe) korzystały ze wsparcia finansowego przede wszystkim w ramach RPO WiM, ale też Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, montując systemy wykorzystywania energii słonecznej czy biomasy w systemach ogrzewania oraz zastępując tradycyjne (wysokoemisyjne) piece węglowe m.in. pompami ciepła. Jednak w kontekście paradygmatu rozwoju zrównoważonego (będącego celem Strategii Europa 2020), zrealizowane zadania są niewystarczające, potrzebna jest ich intensyfikacja i akcja promująca gospodarkę niskoemisyjną na terenie MOF.

Jednym z działań zmierzającym do ograniczenia niskiej emisji jest termomodernizacja budynków polegająca na ociepleniu przegród zewnętrznych, wymianie stolarki okienneo-drzwiowej, wymianie źródeł ciepła (kotły, węzły cieplne) na jednostki o większej sprawności i zastosowaniu paliw/energii o niższej emisji CO₂, modernizacji instalacji centralnego ogrzewania, modernizacji systemów wentylacyjnych (np. zastosowanie rekuperacji). Preferowana powinna być tak zwana głęboka termomodernizacja, czyli zmniejszenie zużycia energii do poziomu budynków mieszkalnych niskoenergetycznych. Największy potencjał oszczędności zużywanej energii cieplnej, ze względu na charakterystykę, mają budynki użyteczności publicznej (szkoły, szpitale, budynki administracyjne i inne), które ze względu na dużą kapitałochłonność inwestycji związanej z termomodernizacją w przeważającej części nie zostały jeszcze poddane temu procesowi.

Jednocześnie należy prowadzić działania zmierzające do ograniczenia niskiej emisji poprzez modernizację niskosprawnych źródeł ciepła na nowe wysokosprawne źródła ciepła, w tym z OZE oraz ograniczanie strat energii przez modernizację istniejących systemów dystrybucji ciepła (przebudowa systemów celowniczych, likwidacja węzłów grupowych, budowa nowych przyłączy). Bardzo ważnym, z punktu widzenia ograniczania emisji, jest także przyłączanie obiektów (mieszkalnych, przemysłowych) do efektywnego systemu ciepłowniczego.

²⁶ Opracowano na podstawie bazy danych SIMIK, stan na 31.03.2012.

²⁷ http://www.gios.gov.pl/stansrodowiska/gios/pokaz_artikul/pl/front/raport_regionalny/warminsko_mazurski_e, stan na 29.08.2013 r.

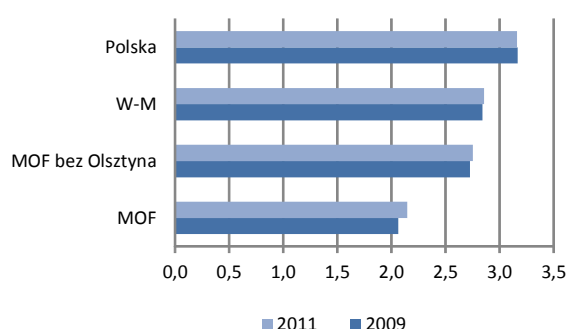
3.3. POTENCJAŁ GOSPODARCZY

PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ

Na terenie MOF Olsztyna działalność prowadzi nieco ponad 27 tys. przedsiębiorstw (23% firm zlokalizowanych w całym województwie warmińsko-mazurskim). Branże związane z obsługą rynku nieruchomości (sekcja L), nauką, techniką i działalnością profesjonalną (M) oraz opieką zdrowotną i pomocą społeczną (Q) znajdują się wśród wyróżniających się pod względem udziału w strukturze gospodarczej w stosunku do średniej krajowej. Przewaga ta wynika głównie z funkcji ośrodka wojewódzkiego pełnionych przez Olsztyn.

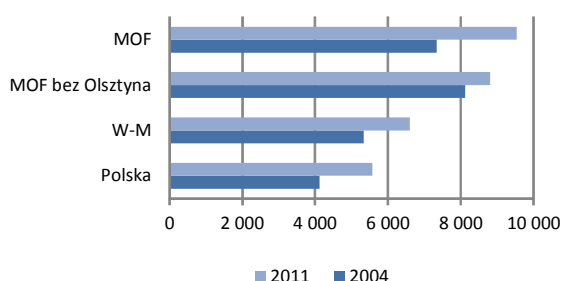
Branża turystyczna, mimo położenia w regionie pod tym względem atrakcyjnym oraz mimo posiadanych zasobów przyrodniczych i kulturowych, stanowi działalność uzupełniającą w stosunku do innych branż gospodarki. Dowodzi tego niższy niż przeciętnie w kraju i województwie udział podmiotów gospodarczych prowadzących działalność związaną z zakwaterowaniem lub świadczeniem usług gastronomicznych (2,1%). Wyłączając z analiz Olsztyn, udział tych przedsiębiorstw jest niewiele wyższy, ale bliższy średniej wojewódzkiej (2,8%) (Wykres 10.). Natomiast pod względem liczby osób korzystających z noclegów na 10 tys. mieszkańców MOF wyróżnia się pozytywnie – w ciągu 2011 roku liczba korzystających z noclegów była niemal taka sama jak liczba mieszkańców (Wykres 11.). Świadczy to o tym, że potencjał tej branży jest w MOF istotny, ale nie ma charakteru dominującego w podobnym zakresie, jak w innych częściach województwa, co wynika z ogólnie wyższego potencjału gospodarczego tego obszaru.

Wykres 10. Udział podmiotów z sekcji I (zakwaterowanie i usługi gastronomiczne) w liczbie przedsiębiorstw ogółem w 2009 i 2011 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Wykres 11. Liczba osób korzystających z noclegów ogółem na 10 tys. mieszkańców w 2004 i 2011 r.



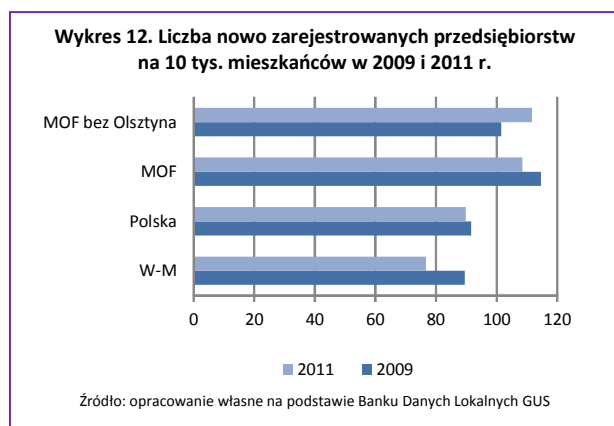
Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

O silnej pozycji gospodarczej MOF świadczą wyniki rankingów największych i najlepiej prosperujących firm. W Rankingu Biznes Warmii i Mazur 2012 przygotowywanym przez dziennikarzy „Gazety Olsztyńskiej” i „Dziennika Elbląskiego”, wśród 64 przedsiębiorstw zgłoszonych z całego województwa, blisko połowa (27) to firmy działające na terenie MOF. Dwie z nich zlokalizowane są w Dywitach – Bujalski Sp. z o.o., zajmuje się produkcją zbiorników ze stali kwasoodpornej dla przemysłu spożywczego, kosmetycznego i farmaceutycznego oraz szeroko pojętych wyrobów ze stali kwasoodpornej²⁸, a także Wipasz S.A. (1. miejsce w rankingu) produkująca pasze i wyroby z mięsa drobiowego, kolejna w Jonkowie – Warmiński Bank Spółdzielczy. Pozostałe zlokalizowane są w

²⁸ Źródło: <http://www.bujalski.com.pl/start.php?po=firma>, stan na: 28.08.2012 r.

Olsztynie, w tym 2 zajmują czołowe miejsca w rankingu – Grupa Kapitałowa DBK (2. miejsce), autoryzowany diler samochodów ciężarowych oraz GK Indykpol S.A. (4. miejsce) z branży spożywczej. Przedsiębiorstwa te notowane są również wśród 500 największych polskich firm przygotowywanym przez tygodnik Polityka – w 2012 r. na 187 miejscu była firma Wipasz S.A, na 203 Grupa DBK, Indykpol S.A zajmował zaś 247 pozycję²⁹. Warto również zwrócić uwagę na firmy, które w ciągu ostatniego roku najszybciej zwiększały swoją wartość (Diamenty miesięcznika Forbes) – w 2013 r. nagrodę przyznano po raz siódmy. Największym sukcesem była pierwsza lokata Krajowej Agencji Informacyjnej Info Sp. z o.o. z Olsztyna (z 1 128 notowanych firm w 2013 r.).

Sektor MSP również prosperuje relatywnie dobrze. Poziom przedsiębiorczości mieszkańców, mierzony za pomocą liczby nowo zarejestrowanych firm na 10 tys. mieszkańców, w 2011 r. był



ponadprzeciętny – szczególnie w porównaniu z województwem warmińsko-mazurskim (liczba ta jest co najmniej o połowę wyższa zarówno dla całego obszaru ZIT, ale też po wyłączeniu Olsztyna). Zwraca uwagę, tendencja spadkowa – w stosunku do roku 2009, liczba nowo zarejestrowanych firm jest niższa, wzrost zanotowały łącznie tylko gminy otoczenia Olsztyna (Wykres 12.). Można to wiązać z echami światowego kryzysu gospodarczego, którego w Polsce odczuwalne były z

opóźnieniem.

GOSPODARKA MOF A INTELIGENTNE SPECJALIZACJE

Na terenie MOF działają liczne przedsiębiorstwa prowadzące działalność w branżach powiązanych z regionalnymi inteligentnymi specjalizacjami. Istotną przewagą jest fakt, że Olsztyn stanowi centrum zaplecza instytucjonalnego wspierającego rozwój tych specjalizacji. W mieście działają instytucje otoczenia biznesu, w tym zlokalizowane są siedziby klastrów działających w branżach powiązanych z inteligentnymi specjalizacjami. Dodatkowym impulsem rozwojowym dla przedsiębiorstw jest silne zaplecze badawczo-naukowe (szczególnie w ramach specjalizacji żywność wysokiej jakości).

W ramach inteligentnych specjalizacji wyróżnia się szczególnie kilka branż:

- ❖ w ramach specjalizacji ekonomia wody reprezentowane są w szczególności Spa&wellness (w MOF działa kilka hoteli oferujących wypoczynek w połączeniu z odnową biologiczną) oraz przetwórstwo i produkcja ryb i owoców morza (Tabela 3);

Tabela 3. Przykłady branż i firm działających na terenie MOF Olsztyna w ramach specjalizacji ekonomia wody

Ekonomia wody			
Branża	Przykłady firm	Miejscowość	Gmina
SPA&wellness	Termy Medical WARMIA PARK Hotel&Spa z bogatym zapleczem rekreacyjnym – możliwość korzystania z 3-piętrowego Aquaparku czy stajni. Zajmuje się również organizacją konferencji.	Pluski	Stawiguda
	Hotel Galery69***	Dorotowo	Stawiguda

²⁹ Źródło: <http://finanse.wm.pl/161151,Najwieksze-firmy-Warmii-i-Mazur-2012-roku.html#axzz2dEbSuIMk> oraz www.lista500.polityka.pl/ stan na: 28.08.2013 r.

	Hotel o nowoczesnym wyglądzie, stworzony z niezwykłą dbałością o estetykę i rodzinną atmosferę. Goście mają możliwość korzystania z basenu oraz saun – fińskiej i parowej oraz jacuzzi.		
	Hotel Star-Dadaj *** W cenie noclegu goście hotelowi mają możliwość korzystania z basenu oraz sauny, a także usług masażysty (do wyboru 5 rodzajów masażu). Poza tym istnieje o wiele bogatsza oferta usług Spa&wellness i zabiegów rehabilitacyjnych. Hotel zarządza również kompleksem domków letniskowych.	Ramsowo	Barczewo
	Zalesie Mazury Active SPA Hotel przeznaczony do odpoczynku rodzinnego, oferuje również możliwość pobytów grupowych i organizację konferencji. Oferuje bogatą ofertę usług Spa&wellness, np. sauna fińska, łaźnia ziołowo-parowa, caldarium, sauna infrared, a nawet piaszczysta plaża relaksacyjna.	Zalesie	Barczewo
Przetwórstwo ryb i owoców morza	"Black-Fish" Sp.j. M. Prusinowski i Wspólnicy Przedsiębiorstwo zajmuje się handlem hurtowym mrożonych ryb, głównie łososia i jego produktów. Działalność prowadzona jest przede wszystkim na rynkach zagranicznych – np. w Danii, Niemczech, Francji, Holandii, Rosji, Litwie, Estonii oraz Japonii.	Olsztyn	Olsztyn
	Panartic Poland Sp. z o.o. Firma należąca do szwedzkiej spółki LARGENTIA AB, w Polsce działa od 1996 r., zajmuje się produkcją przetworów z owoców morza. Wśród wyrobów znajdują się owoce morza w zalewie lub mrożone, w tym krewetki, raki, małże, paluszki krabowe.	Stawiguda	Stawiguda
Produkcja piwa	Browar Kormoran – producent piw niszowych, m.in. linii „Regionalne z Warmii i Mazur”; członek Stowarzyszenia Regionalnych Browarów Polskich z siedzibą w Olsztynie.	Olsztyn	Olsztyn

Źródło: opracowanie własne na podst. stron internetowych wymienianych firm.

- ❖ w ramach specjalizacji żywność wysokiej jakości, funkcjonują firmy z wielu branż przemysłu rolno-spożywczego i powiązanych, znaleźć można przykłady firm istniejących na rynku od kilkudziesięciu lat, które mają istotny udział w produkcji krajowej, ale też dużą część swoich wyrobów eksportują na rynki zagraniczne – europejskie i inne (np. Indykpol S.A.); są również firmy-filie dużych międzynarodowych producentów (np. zlokalizowany w Jonkowie zakład ProCam Polska Sp. z o.o.), wśród nich znajdują się również największe i najlepiej prosperujące przedsiębiorstwa województwa warmińsko-mazurskiego (Tabela 4);

Tabela 4. Przykłady branż i firm działających na terenie MOF Olsztyna w ramach specjalizacji żywność wysokiej jakości

Żywność wysokiej jakości			
Branża	Przykłady firm	Lokalizacja	Gmina
Produkcja maszyn i urządzeń dla przemysłu spożywczego	TEWES – BIS Sp. z o.o. Przedsiębiorstwo istniejące od 1991 roku, specjalizujące się w produkcji maszyn, linii i całych linii technologicznych dla przemysłu spożywczego, w tym szczególnie mleczarskiego. W tym czasie realizowano projekty budowy i rozwoju linii technologicznych w firmach m.in. z Litwy, Łotwy, Ukrainy, Białorusi, Rosji, Niemiec, Węgier, Rumunii.	Barczewo	Barczewo
	P.P.H.U. SPOMET Firma z ponad 20-letnim doświadczeniem zajmująca się produkcją specjalistycznych zbiorników dla przemysłu spożywczego i chemicznego. Siedziba w 2005 r. do Marcinkowa została przeniesiona z Olsztyna. Dodatkowo oferuje usługi naprawcze oraz zajmuje się modernizacją urządzeń.	Marcinkowo	Purda
	Bujalski Sp. z o.o. Producent zbiorników kwasoodpornych dla przemysłu spożywczego, kosmetycznego i farmaceutycznego oraz szeroko pojętych wyrobów ze stali kwasoodpornej. Jedną z największych i najlepiej prosperujących firm w województwie warmińsko-mazurskim. Działa od 1994 r. w tym czasie zatrudnienie zwiększyło się z 5 do 150 osób.	Dywity	Dywity
Produkcja pasz	ProCam Polska Sp. z o.o. W Jonkowie znajduje się oddział tej brytyjskiej firmy produkującej nawozy i materiał siewny. Główna siedziba w Polsce znajduje się w Gdańsku.	Jonkowo	Jonkowo
	Wipasz S.A. Jedną z największych i najlepiej prosperujących firm w województwie warmińsko-mazurskim, zajmuje się produkcją pasz dla drobiu, trzody i bydła (ok. milion ton rocznie) oraz mięsa drobiowego (marka „Nasz Kurczak”). Prowadzi wytwórnię zlokalizowaną również w gminach Morąg, Pasłęk i Międzyrzec Podlaski.	Wadąg	Dywity
Produkcja miodu	Pasieka Warmińska Tadeusz Wróblewski W pasiece produkowane są różne rodzaje miodów – w tym spadziowy, akacjowy, lipowy, malinowy, wielokwiatowy, gryczany, wrzosowy. Prowadzona jest sprzedaż hurtowa i detaliczna. Sprzedaż prowadzona jest za pośrednictwem dwóch punktów dystrybucyjnych zlokalizowanych w Warszawie.	Rentyny	Gietrzwałd
Produkcja mięsa i jego wyrobów	Indykpol S.A. Jest liderem Grupy Kapitałowej Indykpol. W Olsztynie mieści się siedziba oraz zakład produkcyjny. Firma jest największym w Polsce producentem mięsa i przetworów indyczych (20% udziału w rynku, dostępność produktów w ponad 10 tys. sklepów). Na eksport trafia 30% produkcji. Od 2011 roku jest właścicielem Wytwórni Pasz w Olsztynie.	Olsztyn	Olsztyn

Źródło: opracowanie własne na podst. stron internetowych wymienianych firm.

- ❖ w ramach specjalizacji drewno i meblarstwo wyróżniają się w szczególności producenci różnego rodzaju mebli od niewielkich firm po dużych producentów o krajowej renomie, a także firmy sprzedające swoje wyroby na rynkach europejskich czy amerykańskich, inne ważne branże wiążą się z produkcją okien, drzwi i drewna (Tabela 5).

Tabela 5. Przykłady branż i firm działających na terenie MOF Olsztyna w ramach specjalizacji drewno i meblarstwo

Drewno i meblarstwo			
Branża	Przykłady firm	Lokalizacja	Gmina
Produkcja mebli	EkoMEBEL Producent dębowych rustykalnych mebli ogrodowych. Na rynku od ponad 20 lat. Wyroby tej rodzinnej firmy sprzedawane są m.in. we Francji, Kanadzie, Rosji, Wielkiej Brytanii.	Klebarń Mały	Purda
	Meble Szkolne Olsztyn spółka z o.o. Producent mebli szkolnych i przedszkolnych – m.in. systemów szafek, stołów, ławek, krzeseł, wieszaków, biurek, regałów. Firma działa od 60 lat, jej wyroby sprzedawane są w całym kraju.	Giedajty	Jonkowo
	Primavera Furniture Sp. z o.o. Firma specjalizująca się w produkcji ekskluzywnych mebli tapicerowanych (sof, kanap, foteli i krzeseł). Działała zaledwie od kilku lat, jednak z sukcesem podbija zagraniczne rynki, w tym Belgię czy Holandię, ale też Skandynawię, Stany Zjednoczone i Kanadę.	Dąbrówka Mała	Barczewo
	Mebelplast S.A. Przedsiębiorstwo specjalizujące się w produkcji mebli tapicerowanych, wypoczynkowych i skórzanych. Firma eksportowa – ok. 70% wyrobów trafia na rynki unijne oraz do Stanów Zjednoczonych, 30% sprzedawane jest w sieci 20 salonów w największych miastach kraju.	Olsztyn	Olsztyn
	BRW SOFASp. z o.o. Na firmę składają się cztery zakłady produkcyjne (w Iławie, Nidzicy i Bartoszycach), siedziba znajduje się w Olsztynie. W spółce zatrudnionych jest ok. 900 osób. Od 2008 roku należy do polskiej grupy meblarskiej Black Red White (40% asortymentu grupy trafia na eksport).	Olsztyn	Olsztyn
	FM Bravo Sp. z o.o. Siedziba przedsiębiorstwa znajduje się w Olsztynie, posiada dwa zakłady produkcyjne (w Bartoszycach i Szczytnie). Zatrudnienie wynosi ok. 500 osób. Działa 10 lat, jest uznanym producentem nowoczesnych mebli skrzyniowych.	Olsztyn	Olsztyn
Produkcja drzwi	„Westo” Zakład Produkcji Drzewnej Przedsiębiorstwo z 20-letnim doświadczeniem zajmujące się produkcją drewnianych drzwi wewnętrznych i zewnętrznych, w tym również na indywidualne zamówienie. W firmie zatrudnionych jest 40 wykwalifikowanych pracowników. Należy do klasty Mazurskie Okna.	Naterki	Gietrzwałd
Produkcja drewna	Andrew Sp. z o.o. Tartak specjalizujący się w produkcji tarcicy z drzew iglastych. Oferuje również sprzedaż drewna konstrukcyjnego, więźby dachowej, łat i kontrłat, podłóg, boazerii i zrębków. Klientami firmy są m.in. przedsiębiorstwa Wasco (budujący drewniane domy), Karo i Velux (produkcja stolarki okiennej), Warmia Park (hotel w gminie Stawiguda).	Stawiguda	Stawiguda
Poligrafia	Zakład Poligraficzny „Spręcograf” s.c. Jacek Wachowski, Maciej Wachowski Drukarnia założona w 1983 r., początkowo specjalizowała się w drukowaniu podręczników szkolnych techniką typograficzną. Obecnie oferta jest znacznie szersza – od książek, przez ulotki, plakaty, wizytówki, koperty, zaproszenia po gadżety reklamowe. Firma stale się rozwija, w 2009 r. przy wsparciu ze środków RPO WiM zakupiono nowoczesną maszynę drukarską.	Spręcowo	Dywity

Źródło: opracowanie własne na podst. stron internetowych wymienianych firm.

PRZEWAGI KONKURENCYJNE MOF

Na przewagę MOF ma wpływ obecność Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej – tereny zarządzane przez W-MSSE znajdują się w Barczewie (11,6 ha gruntów z pełną infrastrukturą znajdujących się przy ul. Wojska Polskiego) oraz Olsztynie (3 kompleksy gruntów, znajdujących się przy ul. Lubelskiej, Zimowej i w kwartale wyznaczonym przez ul. Lubelską, Zientary-Malewskiej; do zagospodarowania pozostało jeszcze łącznie 67 z ok. 250 ha). Obszar W-MSSE to również tereny znajdujące się poza MOF Olsztyna – w innych gminach województwa warmińsko-mazurskiego (np. Olsztynek, Bartoszyce, Elbląg, Iława) i mazowieckiego (Ciechanów, Mława). Strefa jest znaczącym wsparciem dla przedsiębiorstw w niej zlokalizowanych – firmy mogą m.in. korzystać z pomocy publicznej w postaci zwolnienia z podatku dochodowego, a także z fachowej pomocy pracowników

W-MSSE. W ramach podstref znajdujących się na obszarze MOF, działa m.in. Michelin Polska S.A. (Olsztyn), będący jedną z największych firm w regionie³⁰.

Uzupełnieniem oferty W-MSSE są strefy przedsiębiorczości – w pełni uzbrojone tereny inwestycyjne przygotowywane przez gminy. Strefa taka powstaje w gminie Dywity – strefa Dywity-Ługwałd, znajdować się będzie przy drodze krajowej nr 51. Łączna powierzchnia gruntów to 30 ha. Obecnie zakończyły się prace związane z budową sieci kanalizacji gospodarczo-bytowej, które dofinansowane były z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury 2007-2013 (projekt pn. „Tworzenie warunków dla inwestorów w zakresie przygotowania stref przedsiębiorczości Dywity – Ługwałd”)³¹. W gminie Purda zrealizowano projekt pn. „Przebudowa drogi gminnej dla rozwoju stref przedsiębiorczości – etap I”, projekt współfinansowany był ze środków RPO WiM 2007-2013. Działania w zakresie rozwoju infrastruktury na rzecz budowy strefy przedsiębiorczości realizuje od 2010 r. również Gmina Gietrzwałd (w miejscowości Barwiny).

Profesjonalne wsparcie dla rozwoju przedsiębiorczości, w tym w szczególności przedsiębiorczości akademickiej i działalności innowacyjnej oferuje na obszarze MOF 14 ośrodków innowacji i przedsiębiorczości³². Wśród nich znajdują się zarówno organizacje wyspecjalizowane, świadczące kompleksowe usługi inkubacji przedsiębiorstw (np. Inqbe, Akademiki Inkubator Przedsiębiorczości), wspierające rozwój innowacyjności, w tym transfer technologii (np. Centrum Innowacji i Transferu Technologii UWM) jak i ośrodki konsultacyjno-doradcze prowadzone przez fundacje i stowarzyszenia przedsiębiorców (np. Fundacja „Wspieranie i Promocja Przedsiębiorczości na Warmii i Mazurach”, Fundacja Rozwoju Demokracji Lokalnej, Zrzeszenie Prywatnego Handlu i Usług). Te ostatnie to organizacje mające szeroki zasięg oddziaływania – oferujące usługi nie tylko na rynku lokalnym (miasto, powiat), ale dla wszystkich przedsiębiorstw działających w regionie (również WARR S.A.).

POTENCJAŁ AKADEMICKO-NAUKOWY

Potencjał naukowo-akademicki MOF koncentruje się w Olsztynie. W mieście działają szkoły wyższe, instytucje naukowe i badawczo-rozwojowe oraz instytucje otoczenia biznesu, co stanowi ważny czynnik lokalizacyjny, przyczyniając się do budowania konkurencyjności i innowacyjności nie tylko obszaru funkcjonalnego, ale i całego województwa.

Olsztyn jest ważnym ośrodkiem akademickim w Polsce Wschodniej – w roku akademickim 2011/2012 kształciło się tu łącznie ok. 37 tys. studentów. Najważniejszą, pod względem liczby studentów i potencjału naukowego, uczelnią wyższą w Olsztynie jest Uniwersytet Warmińsko-Mazurski (wg rankingu Perspektyw 2013, Rzeczpospolitej 2013, zajmujący 29 miejsce w kraju wśród najlepszych polskich uczelni). UWM kształci studentów na 58 kierunkach w trybie stacjonarnym i niestacjonarnym, w swojej ofercie posiada również studia podyplomowe i doktoranckie. Znaczenie uczelni dla rozwoju miasta i całego obszaru funkcjonalnego jest wielowymiarowe – przyciąganie nowych, młodych mieszkańców, niestety większość z nich wyjeżdża z miasta po zakończeniu nauki.

³⁰ Źródło: <http://www.wmsse.com.pl/>, stan na: 28.08.2013.

³¹ Źródło: <http://gminadywity.pl/index.php/przedsiębiorcy/strefa-przedsiębiorczosci>, stan na: 28.08.2013.

³² Bąkowski A., Mażewska M. (red), 2012, Ośrodki innowacji i przedsiębiorczości w Polsce. Raport 2012, Warszawa.

Ponadto UWM jest jednym z największych pracodawców w mieście, a także podnosi atrakcyjność życia kulturalnego w Olsztynie. Poza Uniwersytetem w mieście funkcjonuje jeszcze 5 innych szkół wyższych:

- ❖ Olsztyńska Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania im. Tadeusza Kotarbińskiego (oferująca kształcenie na 6 kierunkach, z których możliwe jest uzyskanie tytułu I stopnia, natomiast studenci ekonomii mogą uzyskać tytuł magistra);
- ❖ Wyższa Szkoła Informatyki i Ekonomii Towarzystwa Wiedzy Powszechnej (kształci na 5 kierunkach społeczno-ekonomicznych);
- ❖ Olsztyńska Szkoła Wyższa im. J. Rusieckiego (mająca w ofercie 7 kierunków studiów I i II stopnia);
- ❖ Gdańska Wyższa Szkoła Administracji – Wydział Zamiejscowy w Olsztynie (na wydziale można uzyskać wykształcenie wyższe w ramach 4 kierunków);
- ❖ Wyższa Szkoła Pedagogiczna Towarzystwa Wiedzy Powszechnej w Warszawie – Wydział Zamiejscowy w Olsztynie (jest to wydział nauk humanistyczno-społecznych oferujący kształcenie w zakresie pedagogiki i pracy socjalnej na studiach I i II stopnia w trybie zaocznym).

Olsztyńskie szkoły wyższe oferują szeroki wachlarz możliwości kształcenia. Najbogatszą ofertę dla maturzystów chcących kontynuować naukę ma Uniwersytet Warmińsko-Mazurski. Młodzi ludzie mogą wybierać spośród kilkudziesięciu kierunków studiów – od humanistycznych (pedagogika, socjologia, politologia, historia), poprzez przyrodnicze (ochrona środowiska, biologia, biotechnologia, medycyna), ekonomiczne (ekonomia, zarządzanie, gospodarka przestrzenna), po inżynierię techniczną (informatyka, mechanika i budowa maszyn, budownictwo, inżynieria chemiczna i procesowa). Dla przyszłości najważniejsza będzie jednak oferta kształcenia zgodna z inteligentnymi specjalizacjami regionu, zapewniająca napływ pracowników do najważniejszych dla rozwoju województwa gałęzi gospodarki. Największe możliwości edukacji istnieją w ramach specjalizacji żywność wysokiej jakości, w przypadku specjalizacji *watereconomy* oraz drewno i meblarstwo kształcenie na poziomie wyższym jest ograniczone.

Tabela 6. Kierunki kształcenia zgodne z wyznaczonymi w województwie warmińsko-mazurskim inteligentnymi specjalizacjami³³

Inteligentna specjalizacja	Kierunek	Uczelnia
<i>Watereconomy</i>	Rybacktwo	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski
	Turystyka i rekreacja	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski
	Pedagogika: Animacja sportu i rekreacji	Olsztyńska Szkoła Wyższa im. J. Rusieckiego
Żywność wysokiej jakości	Bioinżynieria produkcji żywności	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski
	Biotechnologia	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski
	Dietetyka	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski
	Gastronomia – sztuka kulinarna	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski
	Inżynieria bioproduktów*	Olsztyńska Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania im. Tadeusza Kotarbińskiego
	Inżynieria chemiczna i procesowa (w szczególności specjalność: inżynieria produkcji żywności)	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski

³³ Uwaga w tabeli przedstawiono kierunki kształcenia wpisujące się, zdaniem Autorów niniejszej diagnozy, w inteligentne specjalizacje wyznaczone w województwie warmińsko-mazurskim. Informacji te traktować należy podglądowo, nie zaś jako wskazanie kierunków priorytetowych z punktu widzenia rozwoju regionu. Kwestia ta powinna być rozstrzygnięta na poziomie samorządu województwa i wyższym na podstawie szczegółowej analizy.

	Mikrobiologia	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski
	Ochrona środowiska (w szczególności specjalność: użytkowanie i ochrona gleb)	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski
	Rolnictwo	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski
	Technologia żywności i żywienie człowieka	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski
	Towaroznawstwo	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski
	Weterynaria	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski
	Zootechnika	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski
Drewno i meblarstwo	Leśnictwo	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski
	Technika rolnicza i leśna	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski

*kierunek, na który rekrutacja odbywa się po raz pierwszy

Źródło: opracowanie własne na podst.: materiałów dotyczących rekrutacji na rok akademicki 2013/2014 zamieszczonych na stronach internetowych uczelni, stan na 26.08.2013 r.

O potencjale naukowym MOF, decyduje również obecność innych jednostek naukowych i badawczo-rozwojowych, których działalność koncentruje się przede wszystkim na naukach biologicznych, medycznych i naukach o żywności (*life sciences*). Najważniejszymi, które zostały wysoko ocenione przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, jednostkami badawczymi są:

- ❖ Instytut Rozrodu Zwierząt i Badań Żywności PAN,
- ❖ Instytut Rybactwa Śródlądowego im. Stanisława Sakowicza w Olsztynie³⁴.

W zakresie nauk historycznych, warto wymienić również Ośrodek Badań Naukowych im. Wojciecha Kętrzyńskiego w Olsztynie, zajmujący się m.in. badaniami historii obszaru Warmii i Mazur, którego działalność w długim okresie należy oceniać pod kątem przyczyniania się do wzmacniania tożsamości regionalnej oraz pośrednio do podnoszenia atrakcyjności turystycznej.

Problemem jest natomiast słabe powiązanie sfery naukowej i badawczo-rozwojowej ze światem biznesu (na co zwraca się uwagę, np. w Regionalnej Strategii Innowacyjności Województwa Warmińsko-Mazurskiego). W ramach struktur UWM działa Centrum Innowacji i Transferu Technologii, jednak jego działalność koncentruje się w dużej mierze na rozwijaniu przedsiębiorczości akademickiej. Sytuacja może się zmienić po rozpoczęciu działalności Olsztyńskiego Parku Naukowo-Technologicznego (OPNT), który powołany został 1 sierpnia 2013 r. a oficjalne otwarcie nastąpi w 3 tygodniu września. Obok przestrzeni dla prowadzenia działalności gospodarczej, OPNT oferował będzie m.in. usługi inkubacji przedsiębiorstw oraz w zakresie transferu technologii.

3.4. POTENCJAŁ REGIONALNEGO CENTRUM USŁUGOWEGO

Najważniejsze dla rozwoju MOF usługi publiczne, których jakość świadczenia przekłada się bezpośrednio na jakość życia mieszkańców i ma znacznie regionalne, to:

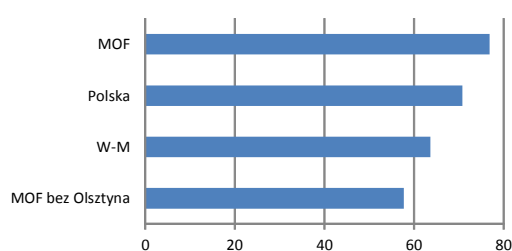
- ❖ usługi edukacyjne – składające się na potencjał konkurencyjny i innowacyjny MOF,
- ❖ usługi medyczne – dla zapewnienia odpowiedniej wielkości i jakości zasobów siły roboczej,
- ❖ usługi kulturalne – pozwalające na budowanie i umacnianie wspólnej tożsamości,
- ❖ usługi w zakresie sportu i rekreacji – istotne z punktu widzenia zachowania zdrowia i sprawności na starość oraz w mniejszym stopniu, niż usługi kulturalne również, integracji mieszkańców, a także zapewnienie bezpieczeństwa publicznego.

³⁴ Na podstawie dokumentu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego *Ujednolicony wykaz ustalonych kategorii jednostek naukowych*, Warszawa 2010.

CENTRUM USŁUG EDUKACYJNYCH³⁵

W MOF zapewnione są możliwości edukacji na poziomie podstawowym, gimnazjalnym oraz ponadgimnazjalnym i wyższym (w Olsztynie). Działalność edukacyjna prowadzona jest nie tylko przez jednostki samorządowe, ale również przez m.in. przez stowarzyszenia³⁶ i osoby fizyczne³⁷. W samym Olsztynie funkcjonują 33 szkoły podstawowe (w całym MOF 61 szkół) i 34 gimnazja (łącznie w MOF – 44) oraz 124 szkoły kształcące na poziomie ponadgimnazjalnym³⁸. W grupie tej znajduje się 8 szkół zawodowych prowadzonych przez miasto. Najczęściej oferujących kształcenie w kierunkach powiązanych z branżami: elektryczną i elektroniczną, gastronomiczno-spożywczą, medyczną (technik farmaceuta, technik masażysta), usług kosmetycznych, informatyczną, ekonomiczną i handlową, administracyjną, samochodową i budownictwem, ale także pojawiają się zawody charakterystyczne dla kierunku rozwoju regionu m.in. technik turystyki wiejskiej, technologii drewna, technik ochrony środowiska. Ofertę kształcenia ponadgimnazjalnego uzupełniają szkoły prywatne bądź prowadzone przez stowarzyszenia. W gminach sąsiadujących z Olsztynem oferta edukacyjna wzbogacana jest poprzez działalność gminnych ośrodków kultury i bibliotek publicznych oraz stowarzyszeń i fundacji działających na rzecz poprawy edukacji na obszarach wiejskich³⁹. Uzupełnienie oferty edukacyjnej na obszarze MOF gwarantują szkoły artystyczne (muzyczne i plastyczne)⁴⁰, kluby sportowe oraz Pałac Młodzieży w Olsztynie⁴¹.

Wykres 13. Dzieci w wieku 3-6 lat objęte wychowaniem przedszkolnym w 2011 r. (%)



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

W zakresie usług edukacyjnych największym problemem jest dostępność przedszkoli i żłobków – zaznacza się wyraźna różnica między obszarem miejskim i wiejskim. Poza Olsztynem w 2011 r. nie funkcjonował żaden żłobek. W mieście natomiast liczba punktów opieki nad dziećmi jest niewystarczająca – na 1000 dzieci w wieku 0-2 lata przypadało zaledwie 50 miejsc w żłobkach i oddziałach żłobkowych w przedszkolach łącznie. Skutkowało to objęciem jedynie 6% dzieci opieką w

³⁵ Dane dotyczące liczby szkół pochodzą z Systemu Informacji Oświatowej, <http://www.cie.men.gov.pl/index.php/wyszukiwarka.html>. stan na 30.09.2012).

³⁶ Katolicka Szkoła Podstawowa im. Świętej Rodziny.

³⁷ Niepubliczna Szkoła ABSOLWENT.

³⁸ W liczbie tej uwzględniono wszystkie podmioty publiczne i niepubliczne, prowadzone przez miasto, stowarzyszenia i osoby fizyczne, szkoły zawodowe, policealne, technika, licea ogólnokształcące, licea dla dorosłych, studium, licea uzupełniające, szkoły i licea zaoczne, szkoły specjalne i integracyjne.

³⁹ Prowadzące w gminie Barczewo niepubliczne przedszkole oraz szkołę Stowarzyszenie Na Rzecz Edukacji Dzieci i Rozwoju Obszarów Wiejskich „Wrota”, dywickie Stowarzyszenie Rozwoju Wsi Słupy i Okolic prowadzące niepubliczną szkołę, stowarzyszenia realizujące programy zajęć pozalekcyjnych – działająca na terenie gminy Gietrzwald Fundacja „Oczyma Dziecka”.

⁴⁰ M.in. działające w Olsztynie Państwowa Szkoła Muzyczna im. Fryderyka Chopina, Liceum Sztuk Plastycznych oraz zlokalizowana w Dywitach Powiatowa Szkoła Muzyczna I Stopnia.

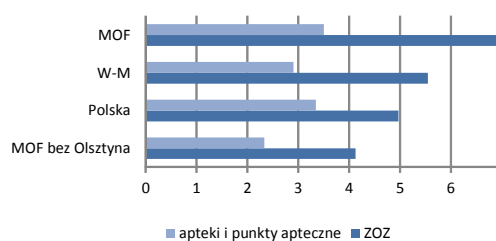
⁴¹ Prowadzi m.in. zajęcia doszkalające z języków obcych, historii sztuki, historii, wiedzy o regionie i innych. Łączy ze sobą zajęcia edukacyjne i animację kulturalną.

żłobkach. W 2012 r. ponad połowa dzieci nie dostała się do żłobka, mimo starań rodziców⁴². W przypadku przedszkoli sytuacja jest korzystniejsza. Na obszarze MOF wychowaniem objętych jest blisko 80% dzieci (Wykres 13.). W miejskich placówkach od kilku lat chętnych jest więcej niż dostępnych miejsc⁴³. W gminach wiejskich MOF popularnym rozwiązaniem jest tworzenie tzw. zespołów szkolno-przedszkolnych, dzięki czemu zwiększa się dostępność opieki nad dziećmi przy stosunkowo niewielkich nakładach w porównaniu z budową nowych placówek. Na terenie MOF ofertę uzupełniają przedszkola prywatne. W gminach otoczenia Olsztyna dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym jest o 20 procent mniej (liczba jest nawet niższa niż przeciętnie w województwie) (Wykres 13.).

CENTRUM USŁUG MEDYCZNYCH

Dostępność usług medycznych w całym MOF można oceniać dość pozytywnie, jednak istotny jest fakt znaczących różnic między Olsztynem i gminami sąsiadującymi. Liczba zakładów opieki zdrowotnej i aptek w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców MOF jest wysoka (Wykres 14). Koncentracja usług medycznych jest typowa dla miast, zwłaszcza pełniących funkcję stolicy regionów – Olsztyn odpowiada za podwyższone wartości wskaźnika⁴⁴. Natomiast na obszarze gmin sąsiadujących wartości omawianego wskaźnika są bardzo niskie.

Wykres 14. Liczba ZOZ-ów oraz aptek i punktów aptecznych na 10 tys. mieszkańców w 2011 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Jednym z działań władz podjętych w celu poprawy skuteczności ochrony zdrowia na terenie Olsztyna jest rozmieszczenie systemu 19 defibrylatorów w różnych budynkach użyteczności publicznej – m.in. urzędach, komendach policji oraz w miejscach wypoczynku, ale też firmach prywatnych np. Michelin Polska S.A. Mieszkańcy MOF mają również dostęp do tzw. Informatora Medycznego – prowadzonego od 18 lat i gromadzącego w jednym miejscu bazy danych na temat gabinetów lekarskich, placówek i firm medycznych.

Dostępność do podstawowej opieki medycznej w MOF Olsztyna (bez miasta rdzenia – Olsztyna) przedstawia tabela powyżej. Jedynie Olsztyn oferuje mieszkańcom MOF Olsztyna dostęp do specjalistycznych usług medycznych, w tym szpitali specjalistycznych. W samym Olsztynie liczba zakładów opieki zdrowotnej wzrosła o 5 placówek w 2013 roku (224) w porównaniu rokiem 2012 (2012 – 219, 2013 – 224). Ponadto w roku 2012 zwiększeniu o 5,58 złotych, w stosunku do roku 2011,

⁴²<http://wiadomosci.onet.pl/olsztyn/w-olsztynie-i-elblagu-brakuje-miejsc-w-zlobkach/7jyw8>, stan na 02.09.2013 r.

⁴³<http://olsztyn.wm.pl/92855,Cztery-tysiac-miejsc-czeka-na-najmlodszych-Tyle-wystarczy.html#axzz2dj9bh5f9>, stan na 02.09.2013 r.

⁴⁴ Tu świadczą usługi: Wojewódzki Szpital Specjalistyczny; Wojewódzki Specjalistyczny Szpital Dziecięcy, Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z Warmińsko-Mazurskim Centrum Onkologii; Wojewódzki Szpital Lecznictwa Psychiatrycznego czy Samodzielny Publiczny Zespół Pulmonologii i Onkologii.

uległy przeciętne miesięczne wydatki ogółem na 1 osobę w gospodarstwach domowych wyrażone w złotych (2011 – 37,89 zł, 2012 -43,47 zł).

Tabela 7. Podstawowa opieka zdrowotna w MOF Olsztyna w 2013 r.

Wyszczególnienie	Liczba przychodni w gminie	liczba pacjentów przypadających na 1 przychodnię
Barczewo	7	2 480
Dywity	4	2 753
Gietrzwałd	3	2 116
Jonkowo	2	3 507
Purda	5	1 693
Stawiguda	3	2 466
Ogółem MOF Olsztyna bez m.Olsztyna	24	15 015

Źródło: Urząd Statystyczny w Olsztynie, Samorządowe Vademecum Samorządowca 2014

Dostęp do wysokiej klasy specjalistów różnych dziedzin (m. in. nefrologii, neurologii i neurochirurgii, neonatologii, onkologii i hematologii) jest w Olsztynie najwyższy w całym regionie. W związku z bliskością geograficzną mieszkańcy całego MOF mają łatwiejszy dostęp do specjalistów, jednak dostępność ta związana jest z jakością powiązań komunikacyjnych.

CENTRUM KULTURY

O wysokiej atrakcyjności turystycznej analizowanego obszaru, poza zasobami przyrodniczymi, decydują również walory kulturowe. Jednak materialna i niematerialna spuścizna pokoleń ma również duże znaczenie z punktu widzenia jakości życia mieszkańców oraz integracji społecznej. Olsztyński Obszar Funkcjonalny posiada spójną tożsamość kulturową. Widać to m.in. w zabytkach architektury, dziedzictwie kulinarnym, muzyce ludowej, obrzędach, tradycjach regionu, a nawet w nazwach jezior, rzek i wsi (w nazewnictwie pozostały ślady po pogańskich plemionach pruskich). Jednym z elementów ochrony dziedzictwa jest organizacja imprez o charakterze folklorystycznym charakterystycznych nie tylko dla regionu Olsztyna, ale całego obszaru Warmii, promocji rękodzieła, kuchni regionalnej, muzyki ludowej. Mają one zróżnicowany charakter: od dożynek obejmujących zakresem jedną wieś do międzynarodowych festiwali.

Na materialne dziedzictwo kulturowe, stanowiące jeden z elementów kształtowania tożsamości regionalnej, składają się liczne zabytki⁴⁵, pochodzące z różnych okresów historycznych – od późnego średniowiecza po początki XX wieku. Na terenach wiejskich do najważniejszych zabytków należą przede wszystkim obiekty sakralne (świątynie różnych wyznań od katolickich, przez protestanckie, po synagogę, a także liczne kapliczki), zabytkowe cmentarze, drewniane i murowane obiekty mieszkalne, parki oraz inne zespoły przyrodniczo-krajobrazowe⁴⁶.

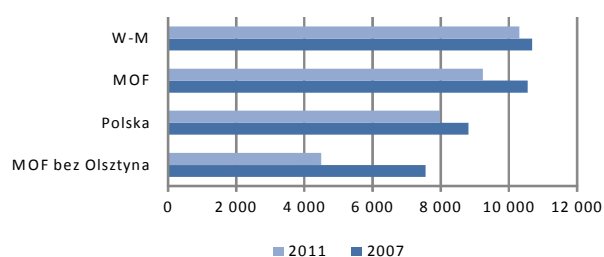
⁴⁵ W Olsztynie m.in.: Zamek Kapituły Warmińskiej, Stary Ratusz, Kościół św. Jakuba, Kaplica Jerozolimską, zaś w gminach MOF przede wszystkim obiekty sakralne, w tym neogotycki kościół w Dywitach, bazylika mniejsza w Gietrzwałdzie czy kościoły gotyckie w Jonkowie, Purdzie i Barczewie.

⁴⁶ Jednym z przykładów wyjątkowych w skali kraju obiektów na terenie MOF jest Park Kulturowy Warmińskiej Drogi Krajobrazowej Gietrzwałd–Woryty, który powstał w celu ochrony przyrodniczej alei drzew, które w Polsce często są wycinane: albo w związku z pracami modernizacyjnymi (poszerzanie dróg) albo ze względów bezpieczeństwa.

Wiodącą funkcję w aspekcie rozwoju kultury pełni Olsztyn. Jest jednym z największych ośrodków kulturalnych w regionie. Zaspokaja, więc nie tylko potrzeby mieszkańców miasta, ale również obszarów sąsiednich. W samym mieście działa kilkadziesiąt jednostek świadczących usługi w zakresie kultury (odbiorcami są mieszkańcy MOF, ale też turyści), część z nich podlega samorządom (miejskiemu, powiatowemu i wojewódzkiemu), część działa jako podmioty prywatne – czasami prowadzone przez fundacje, stowarzyszenia⁴⁷.

W sferze kulturalnej aktywnie działają też organizacje tzw. trzeciego sektora, w samym mieście zarejestrowanych jest ponad 70 takich organizacji⁴⁸. W pozostałych gminach MOF działalność kulturalna prowadzona jest głównie przez gminne ośrodki kultury (nadzorujące świetlice wiejskie) i biblioteki publiczne (czasami wraz z filiami), ale również przy udziale lokalnych stowarzyszeń i zrzeszeń środowisk artystycznych. Gminne ośrodki kultury funkcjonują jako lokalne jednostki, w których zwykle zatrudnionych jest kilku pracowników. Najczęściej prowadzą przede wszystkim zajęcia i warsztaty plastyczne, muzyczne i teatralne. Imprezy kulturalne przyjmują najczęściej formę festynów, festiwali, lokalnych koncertów muzycznych, jarmarków promujących regionalne produkty i inne. Na obszarach wiejskich kultywuje się tradycje i historię regionu oraz edukację ekologiczną. Gminy organizują również nieliczne imprezy o ponad lokalnym znaczeniu.

Wykres 15. Uczestnicy imprez na 10 tys. mieszkańców w 2007 i 2011 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS

Wyrazem atrakcyjności oferty kulturalnej jest uczestnictwo w imprezach organizowanych przez instytucje kultury. Wskaźnik ten jest również wykorzystywany, jako jedna z miar aktywności społecznej⁴⁹. Obszar MOF wyróżnia się pozytywnie na tle średniej krajowej, ale w porównaniu z województwem warmińsko-mazurskim wypada mniej korzystnie. Zauważalny jest ogólnopolski trend spadkowy pod względem uczestnictwa w imprezach (Wykres 15)⁵⁰.

⁴⁷ Do najważniejszych instytucji kultury należą: Miejski Ośrodek Kultury w Olsztynie, Centrum Polsko-Francuskie Ces Dar mo re, Centrum Edukacji i Inicjatyw Kulturalnych, Akademickie Centrum Kultury; Biuro Wystaw Artystycznych, Galeria Spichlerz, Galeria Sztuk, Galeria ArtDeco, Galeria Stary Ratusz, Galeria Rynek, Galeria Sąsiedzi, HaloGaleria, Galeria Amfilada, Muzeum Warmii i Mazur z oddziałami (Dom Gazety Olsztyńskiej i Muzeum Przyrody), Olsztyński Teatr Lalek oraz Teatr im. Stefana Jaracza. Działalność teatralna jest bardziej rozwinięta na terenie miasta – powstają kolejne zespoły teatralne, prowadzące działalność objazdową uatrakcyjnając ofertę kulturalną mniejszych miejscowości w regionie (również na terenie MOF);

⁴⁸ Szczególnie ważna jest koalicja środowisk twórczych i uczestników kultury „Obywatele Kultury Olsztyna”. Ten ruch angażuje się w działalność kulturalną ściśle współpracując z władzami lokalnymi. Do ich dokonań należy m.in. powołanie Społecznej Rady Kultury w mieście, która zajmie się m.in. opracowaniem *Strategii rozwoju kultury miasta*.

⁴⁹ Przy czym pewną jego ułomnością w tym przypadku jest nierozróżnianie uczestników, stanowiących mieszkańców danej gminy czy miasta od uczestników, którzy są turystami. Co ma znaczenie gdy badane są gminy turystyczne.

⁵⁰ Do najważniejszych imprez kulturalnych organizowanych na terenie Olsztyna należą: Olsztyńskie „Spotkania Teatralne”, Międzynarodowy Festiwal Demoludy, Olsztyński Tydzień Teatrów Lalkowych i Spichlerz Teatralny. Największą, a jednocześnie najdłuższą imprezą w mieście jest „Olsztyńskie Lato Artystyczne”, w trakcie którego odbywają się Międzynarodowy Festiwal Olsztyńskie Noce Bluesowe i Międzynarodowe Dni Folkloru WARMIA. Ofertę tę uzupełniają imprezy odbywające się w gminach otaczających, np.: Międzynarodowy Festiwal Chóralny

CENTRUM SPORTU I REKREACJI

Możliwości rekreacyjno-sportowe oferowane są na całym terenie MOF. Wiodącą rolę w obszarze sportu pełni Ośrodek Sportu i Rekreacji w Olsztynie, zaś na obszarach wiejskich oferta świadczona jest głównie przez władze lokalne, stowarzyszenia i kluby sportowe przy wykorzystaniu infrastruktury sportowej szkół. Infrastrukturę sportowo-rekreacyjną w MOF tworzą m.in.: obiekty samorządowe⁵¹, uczelniane⁵² i prywatne⁵³.

Promocja zdrowego stylu życia, zachęty do aktywności fizycznej w każdym wieku oraz świadczenie usług sportowo-rekreacyjnych i organizacja imprez sportowych odbywa się przy wydatnym współudziale licznych organizacji pozarządowych, w tym stowarzyszeń.

Kalendarz wydarzeń sportowych w MOF jest dość bogaty – szczególnie w okresie wiosenno-letnim⁵⁴. Należy jednak zwrócić uwagę, że w MOF dominuje lokalny zasięg turniejów i zawodów, brakuje znaczących imprez międzynarodowych, które rozwijałyby funkcje metropolitalne miasta. Ograniczeniem jest tutaj niewystarczająca wielkość istniejących obiektów sportowych, stąd plany budowy kolejnej hali sportowej i stadionu w Olsztynie.

Rozwinięta baza obiektów umożliwia uprawianie wielu różnorodnych dyscyplin sportowych, np. sportów drużynowych takich jak koszykówka, siatkówka, piłka nożna, sportów wodnych – pływanie, kajakarstwo, żeglarstwo oraz jazdy konnej czy golfa. Korzystający z miejskiej oferty sportowo-rekreacyjnej mogą również spróbować swoich sił w sztukach walki albo trenować na siłowniach, klubach fitness. Jednak dostęp do tej oferty mają przede wszystkim mieszkańcy Olsztyna, na terenach wiejskich oferta jest uboższa.

im. Feliksa Nowowiejskiego (w gminie Barczewo); Spotkania Warmińskie (w gminie Gietrzwałd), „Napoleoniada” (będąca rekonstrukcją bitwy pod Jonkowem z 1807 r - w gminie Jonkowo).

⁵¹ Np.: Hala Widowiskowo-Sportowa Urania, stadion piłkarski, sztuczne lodowisko, tor motocrossowy, 2 boiska sezonowe, boisko do piłki koszykowej, sezonowe boisko do piłki nożnej i skate park, trzy baseny (w tym największe Centrum Rekreacyjno-Sportowe Aquasfera) oraz sezonowych baz wodnych zlokalizowanych nad olsztyńskimi jeziorami (plaża miejska, kąpieliska sezonowe nad Jeziorem Ukiel, Skanda, Krzywym, przystań żeglarska Baza Sportów Wodnych „Słoneczna Polana”, tworzona jest nowa przystań kajakowa przy ul. Jodłowej), stadiony i boiska na obszarach wiejskich, hale sportowe przy szkołach, strzelnice (w gminach Purda i Jonkowo), kort tenisowy i bieżnia przy gimnazjum w Gietrzwałdzie oraz obiekt o znaczeniu ponadlokalnym – pole golfowe Naterki (w gminie Gietrzwałd, obecnie rozbudowywane). Łącznie na terenie gmin otoczenia Olsztyna działa kilka hal sportowych, kilkanaście boisk i kilka innego rodzaju obiektów infrastruktury sportowej. Uzupełnieniem oferty sportowej są zajęcia ruchowe organizowane przez gminne ośrodki kultury takie jak aerobik, kursy taneczne i sztuk walki.

⁵² Zespół obiektów sportowych Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego oraz funkcjonujące pod nazwą Centrum Zdrowia i Sportu obiekty sportowe należące do Olsztyńskiej Szkoły Wyższej im. Józefa Rusickiego.

⁵³ Liczne siłownie, kluby fitness czy szkoły tańca.

⁵⁴ Np. Festiwal Piłki Ręcznej, Zawody Judo, Kongres Brydżowy, Gala Sztuk Walki, Puchar Prezydenta w Piłce Siatkowej (w Olsztynie), Turniej Sołectw w gminie Purda, ligowe rozgrywki piłki nożnej i tenisa stołowego oraz halowej piłki nożnej mężczyzn i kobiet w gminie Stawiguda, kilka turniejów golfowych w gminie Gietrzwałd. Wydarzenia sportowe często towarzyszą również wydarzeniom kulturalnym takim jak festyny, festiwale, jarmarki.

BEZPIECZEŃSTWO

Zgodnie z danymi z Wojewódzkich Komend Policji Olsztyna w 2010 r. Olsztyn był jednym z najbezpieczniejszych miast wojewódzkich. Wskaźnik stwierdzonych przestępstw na 1000 mieszkańców w powiecie olsztyńskim (znaczna część współtworzy MOF Olsztyna) jest jeszcze niższy. Wysoki poziom bezpieczeństwa odzwierciedlają opinie mieszkańców Olsztyna, z których blisko 62% czuje się bezpiecznie w miejscu swojego zamieszkania. Od kilku lat poczucie bezpieczeństwa rośnie⁵⁵. Na terenie wiejskim MOF działa kilkanaście oddziałów Ochotniczych Straży Pożarnych (m.in. w miejscowościach gminnych Barczewie, Jonkowie i wsiach – Bartągu, Kieźlinach, Mątkach), które poza dbaniem o bezpieczeństwo angażują się również w proces aktywizacji i integracji mieszkańców wsi i gmin.

Ze względu na zróżnicowanie form terenu, występujące jeziora i lasy, na terenie powiatu olsztyńskiego występuje szereg zjawisk, m.in. gwałtowne i obfite opady deszczu, śnieżyce, silne wiatry, susza oraz stwarzające zagrożenie dla ludzi i samych zwierząt, ich nietypowe zachowanie się. Skutki oddziaływania sił natury usuwane są przede wszystkim siłami jednostek lokalnych.

Zagrożenia o charakterze pożarowym dotyczą w szczególności obszarów leśnych w okresach wzmożonej palności oraz w wyniku braku opadów w okresie wiosennym i letnim. Znaczna ilość powierzchni leśnych zarówno na terenie miasta Olsztyna jak i powiatu olsztyńskiego to jedno z głównych zagrożeń pożarowych. Specyfika tych zdarzeń to przede wszystkim: trudne warunki terenowe, często brak możliwości dojazdu do szybko przemieszczającej się linii ognia w różnych kierunkach, duże rozmiary obwodu pożaru, ograniczone możliwości uzyskania wody na miejscu działań ratowniczo-gaśniczych. Pożary lasu dzielą się w zależności od miejsca występowania na pożary: pojedynczych drzew, podpowierzchniowe (torfowe, torfowo-murszowe), pokrywy gleby (ściółki), całkowite drzewostanu.⁵⁶

W 2013 roku na terenie całego obszaru chronionego przez Komendę Miejską Państwowej Straży Pożarnej w Olsztynie zanotowano ogółem 3125 zdarzeń, w tym 1197 pożary, 1827 miejscowych zagrożeń i 101 alarmów fałszywych. Poniższa tabela obrazuje liczbę zdarzeń obejmujących gminy MOF Olsztyna.

Tabela 8. Zdarzenia występujące w MOF Olsztyna w latach 2012-2013

	Ogółem zdarzeń		Pożary		Miejscowe zagrożenia		Alarmy fałszywe	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Olsztyn	1201	1217	504	458	622	698	75	61
Barczewo	268	265	106	112	157	150	5	3
Dywity	129	121	50	34	72	83	7	4
Gietrzwałd	115	114	38	27	75	84	2	3
Jonkowo	106	91	38	30	63	59	5	2
Purda	134	165	48	73	84	88	2	4
Stawiguda	134	138	39	52	91	80	4	6

Źródło: KM PSP w Olsztynie

Główna przyczyna pożarów to w głównej mierze wpływ niekorzystnych warunków atmosferycznych w okresie wiosennym, tj. zmniejszona ilość opadów deszczu w miesiącach marzec i kwiecień, w których ludzie rozpoczynają wypalanie traw i pozostałości roślinnych.

⁵⁵ Śledź D. (red.) (2010) Badanie opinii publicznej pn. „Mieszkańcy Olsztyna 2010” – Raport końcowy.

⁵⁶ Informacja o stanie bezpieczeństwa w Mieście Olsztynie oraz Powiecie Olsztyńskim w zakresie ochrony przeciwpożarowej za 2013 rok, Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Olsztynie, Olsztyn, luty 2014 r.

Liczba zagrożeń w 2013 roku na terenie Olsztyna wyniosła 698 – jest to wzrost liczby zdarzeń o ok. 12,21% w stosunku do roku 2012. Ponadto należy wyróżnić działania związane z usuwaniem skutków silnych wiatrów (389), które stanowią 21,3% wszystkich miejscowych zagrożeń w 2013 roku oraz działania związane z gwałtownymi opadami deszczu i przyborami wód (190), które stanowią 10,4%. Reasumując, prawie 32% wszystkich miejscowych zagrożeń wiąże się z okresowością występowania tego typu zdarzeń w zależności od warunków pogodowych. Ze względu na dużą liczbę zdarzeń wynikających z gwałtownych zjawisk atmosferycznych, tj. nawałnice, znacznie wydłuża się czas dotarcia do każdego zgłoszonego zdarzenia.

Występujące zdarzenia, tj. pożary, miejscowe zagrożenia i alarmy fałszywe w skali MOF Olsztyna, województwa warmińsko-mazurskiego i całego kraju przedstawia poniższa tabela.

Tabela 9. Zdarzenia występujące w latach 2012-2013

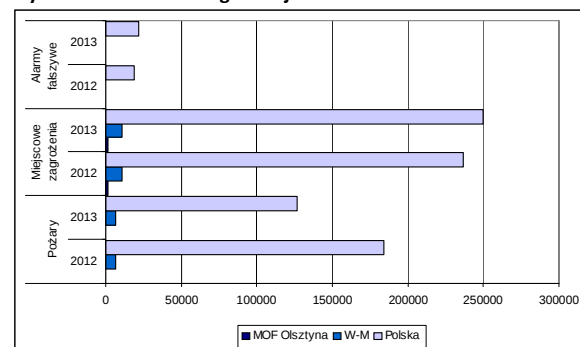
	Pożary		Miejscowe zagrożenia		Alarmy fałszywe	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
MOF Olsztyna	823	786	1164	1242	100	83
Województwo warmińsko-mazurskie	6806	6485	11 053	10 777	663	790
Polska	183 888	126 426	236 759	249 559	18 685	21 665

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KG PSP, kgpsp.gov.pl

Liczba pożarów w MOF Olsztyna w latach 2012-2013 stanowiła 0,52% pożarów występujących w całej Polsce, natomiast w stosunku do województwa warmińsko-mazurskiego było to 12,1%. Liczba wszystkich występujących zdarzeń w MOF Olsztyna stanowiła 11,48% zdarzeń w województwie.

Oprócz zagrożeń pożarowych należy również się liczyć z możliwością występowania lokalnych i krótkookresowych podtopień spowodowanych gwałtownymi opadami i roztopami wiosennymi, wymagających udziału strażaków PSP i OSP w poszczególnych gminach oraz służb wodociągowych lub innych podmiotów. Poniższa tabela przedstawia liczbę wyjazdów jednostek Ochotniczej Straży Pożarnej w gminach MOF Olsztyna.

Wykres 16. Zdarzenie wg rodzaju i wielkości w latach 2012-2013 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych KG PSP, kgpsp.gov.pl

Tabela 10. Liczba wyjazdów poszczególnych jednostek OSP wg gmin w latach 2012-2013

	Pożary		Miejscowe zagrożenia		Alarmy fałszywe		Suma	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Olsztyn	30	24	24	48	0	2	54	74
Barczewo	122	135	173	150	3	3	298	291
Dywity	78	56	71	119	10	4	159	179
Gietrzwałd	68	56	120	142	2	6	189	204
Jonkowo	50	35	70	85	6	2	126	122
Purda	62	117	104	139	4	4	168	260
Stawiguda	61	80	102	92	5	4	168	176

Źródło: KM PSP w Olsztynie

Analiza liczby zdarzeń drogowych mających miejsce w latach 2010-2011 w sieci dróg krajowych i wojewódzkich przebiegających przez teren powiatu olsztyńskiego wykazuje spadek wypadkowości w

roku 2011 w porównaniu z rokiem 2010 - na drogach krajowych nr 16, 53, na drogach wojewódzkich, w tym drogach w MOF Olsztyna nr 527, 598, a także spadek liczby kolizji drogowych na drogach krajowych nr 16, 51, oraz na drodze wojewódzkiej 527, 598. Natomiast wzrost wypadkowości zanotowano w roku 2011 - na drogach krajowych, w tym nr 51, a także wzrost ilości kolizji na drogach krajowych, w tym nr 53.⁵⁷

Tabela 11. Liczba wypadków utonięć osób w Polsce w latach 2011-2012

WOJEWÓDZTWO	LICZBA OFIAR W ROKU	
	2011	2012
Dolnośląskie	5	12
Kujawsko-pomorskie	39	43
Lubelskie	38	37
Lubuskie	13	19
Łódzkie	18	30
Małopolskie	21	17
Mazowieckie	46	71
Opolskie	7	10
Podkarpackie	18	12
Podlaskie	32	25
Pomorskie	37	36
Śląskie	35	30
Świętokrzyskie	25	27
Warmińsko-mazurskie	23	32
Wielkopolskie	23	21
Zachodniopomorskie	16	27
RAZEM	396	449

Źródło: www.wopr.pl; sporządzono na podstawie opracowania Komendy Głównej Policji, z wykorzystaniem danych Systemu Analitycznego KSIP (2013) i TEMIDA (2011, 2012).

W 2012 roku utonęło 449 osób i w stosunku do roku 2011 był to wzrost o 53 zdarzeń (396 – 2011 r.). Większość wypadków utonięcia odnotowuje się na wodach ogólnodostępnych. Najwięcej wypadków utonięcia w 2012 roku zdarzyło się w województwach: Mazowieckim – 71, Kujawsko-pomorskim – 43, Lubelskim – 37, Pomorskim – 36 i Warmińsko-mazurskim – 32. Największy wzrost liczby utonięć (w stosunku do 2011 r.) nastąpił w województwach: Mazowieckim o 25 ofiar, Łódzkim – o 12, Zachodniopomorskim o 11, Warmińsko-mazurskim o 9⁵⁸.

Głównymi gałęziami przemysłu na obszarze powiatu olsztyńskiego i jednocześnie MOF Olsztyna jest przemysł drzewny (meblarski, tartaczny, płyt wiórowych i okleinowych), przemysł spożywczy (mięsny, mleczarski, chłodniczy, przetwórstwa produktów rolnych), elektro - maszynowy (maszynowy, transportowy, metalowy, odlewniczy, elektroniczny), chemiczny (oponiarstwo, gumowy, tworzywa sztucznych, detergentów), energetyczny (elektrownie ciepłe, wodne), mineralny (materiałów budowlanych), włókienniczy (odzieżowy, dziewiarski, tkanin technicznych), przemysł poligraficzny, przemysł paszowy.

Gałęzią niosącą za sobą najwięcej zagrożeń jest przemysł chemiczny. Na terenie powiatu olsztyńskiego potencjalne zagrożenie ekologiczne i chemiczne związane jest z funkcjonowaniem

⁵⁷ Na podstawie danych: Sprawozdanie z realizacji zadań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego za rok 2011. Analiza stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym; Olsztyn 2012

⁵⁸ http://www.wopr.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=1187:wzrost-wypadkow-utoni

zakładów przemysłowych, w których stosuje się, przetwarza lub magazynuje materiały niebezpieczne. Dodatkowe zagrożenie wynika z transportu materiałów niebezpiecznych przewożonych środkami komunikacji drogowej i kolejowej. W większości zagrożenia te są szczególnie istotne z punktu widzenia skutków, jakie mogą za sobą pociągnąć w związku z niekontrolowaną emisją niebezpiecznych substancji chemicznych do środowiska.

Na terenie powiatu olsztyńskiego znajdują się cztery zakłady zakwalifikowane rozporządzeniem Ministra Gospodarki do zakładów o zwiększonym ryzyku (ZZR). Zakłady te znajdują się w gminie Jonkowo, Barczewo, Purda i Olsztyn.⁵⁹

Tabela 12. Zakłady w MOF Olsztyna o zwiększonym ryzyku (ZZR)

L.p.	Nazwa obiektu	Gmina
1.	Polski Koncern Naftowy ORLEN Baza Magazynowa	Jonkowo
2.	Rozlewnia Gazu BARTER	Barczewo
3.	Ferma Drobiu INDYKPOL S.A.	Purda
4.	Fabryka Opon Samochodowych MICHELIN POLSKA S.A.	Olsztyn

Źródło: KM PSP w Olsztynie

Gmina Olsztyn oraz Powiat Olsztyński, w ramach Centrum Zarządzania Kryzysowego Miasta Olsztyna i Powiatu Olsztyńskiego, prowadzi działania mające na celu stały monitoring sytuacji zagrażających zdrowiu, życiu, mieniu i porządku publicznemu. Zakres informacji dotyczy w szczególności: zagrożeń pożarowych, awarii instalacji komunalnej, katastrof komunikacyjnych, skażeń chemicznych i katastrof ekologicznych, skażeń radiacyjnych, zagrożeń epidemiologicznych, klęsk żywiołowych, awarii telekomunikacyjnych, awarii energetycznych, występowania niewypałów i niewybuchów, naruszania ładu i porządku publicznego, niepokoju i protestów społecznych, imprez masowych stwarzających potencjalne zagrożenie porządku publicznego, utrudnień w ruchu drogowym i kolejowym, przewozu substancji niebezpiecznych, aktów terroru kryminalnego, przestępstw przeciwko organom administracji publicznej, zdarzeń wymagających powiadomienia Centrum Zarządzania Kryzysowego Urzędu Wojewódzkiego, innych zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo lub wymagających udziału jednostek miejskich. Opracowano listę zagrożeń i miejsc najbardziej narażonych na wystąpienie sytuacji niebezpiecznych, jak również procedurę powiadamiania odpowiednich służb w sytuacjach zagrożenia.

Ze względu na niski poziom z informatyzowania służb, wynikający m.in. z niedoboru w wyposażeniu w sprzęt komputerowy, braku możliwości prowadzenia bezpiecznej transmisji radiowej czy braku sprzętu teleinformatycznego wspierającego prace w terenie, możliwości skutecznego zapobiegania zagrożeniom ulegają obniżeniu. Brakuje spójnego systemu masowego powiadamiania o zagrożeniach oraz portalu informacyjnego, zawierającego informację jak postępować w sytuacji niebezpieczeństwa.⁶⁰

⁵⁹ Informacja o stanie bezpieczeństwa w Mieście Olsztynie oraz Powiecie Olsztyńskim w zakresie ochrony przeciwpożarowej za 2013 rok, Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Olsztynie, Olsztyn, luty 2014 r.

⁶⁰ Centrum Zarządzania Kryzysowego Miasta Olsztyna i Powiatu Olsztyńskiego

3.5. POWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE

Fundamentem zapewniającym spójność przestrzenną każdego obszaru funkcjonalnego jest system powiązań komunikacyjnych zapewniających możliwość swobodnego, szybkiego i komfortowego przemieszczania się mieszkańców m.in.:

- ❖ do miejsca pracy, którym często w przypadku gmin sąsiadujących jest duże miasto,
- ❖ do szkoły, szczególnie w przypadku edukacji na poziomie ponadgimnazjalnym i wyższym,
- ❖ w celu skorzystania z usług wyższego rzędu (specjalistyczna opieka zdrowotna, kultura wysoka, np. teatr, filharmonia) lub wyższej jakości usług niższego rzędu.

Poprzez te funkcje można powiązania komunikacyjne wiązać również z zapewnianiem spójności społecznej na obszarach funkcjonalnych.

SYSTEMY DROGOWY I KOLEJOWY

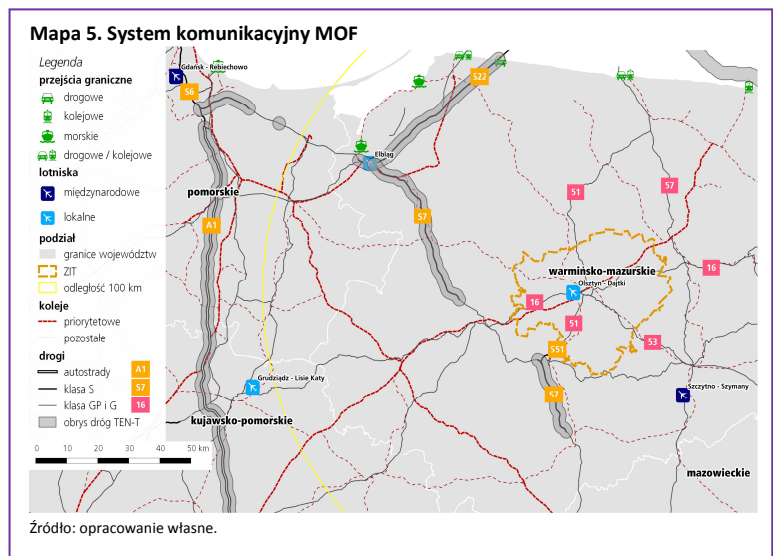
MOF Olsztyna leży w regionie o najniższej w Europie dostępności transportowej, jednak jego sytuacja na tle obszarów peryferyjnych województwa warmińsko-mazurskiego jest zdecydowanie korzystniejsza.

Trzon układu komunikacyjnego MOF stanowią drogi krajowe (DK) (Mapa 5):

- ❖ nr 16 – łącząca gminy Gietrzwałd i Barczewo z Olsztynem oraz umożliwiająca bezpośrednią komunikację z województwem kujawsko-pomorskim (Grudziądz i dalej z autostradą A1) i podlaskim (Augustów);
- ❖ nr 51 – przebiegająca przez Olsztyn oraz gminy Dywity i Stawiguda, zapewniająca połączenie z przejściem granicznym z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej w Bezledach oraz drogą ekspresową S7, należącą do sieci europejskich korytarzy transportowych (TEN-T) i dalej DK 7, która łączy MOF z Warszawą oraz Gdańskiem;
- ❖ nr 53 – zapewniająca komunikację z Olsztynem dla mieszkańców gminy Purda, w dalszym przebiegu łączy Olsztyn ze Szczytnem i Ostrołęką. Jest to jedna z trzech najważniejszych dróg łączących województwo warmińsko-mazurskie z Mazowszem.

Wewnętrzna spójność komunikacyjną wspierają również drogi wojewódzkie nr 527 – stanowiąca główne połączenie drogowe dla mieszkańców gminy Jonkowo (wraz z linią kolejową Olsztyn-Morąg) i nr 598, która jest kolejnym ważnym połączeniem z Olsztynem dla gminy Stawiguda.

System kolejowy opiera się na linii 353 (Poznań – Żeleznodorożnyj), przechodzącej przez Olsztyn i prowadzącej do granicy z Obwodem Kaliningradzkim FR. Z punktu widzenia komunikacji z Warszawą kluczowe jest połączenie od południa (łącznik stanowi linia 216 z Działdowa przez Nidzicę i Olsztyn do Olsztyna). Wśród potrzeb inwestycyjnych MOF umiejscowić należy modernizację dworca Olsztyn Główny, który docelowo pełnić ma funkcję zintegrowanego centrum komunikacyjnego, łączącego m.in. funkcję dworca PKP i PKS.



Poza połączeniami zewnętrznymi, dla zrównoważonego rozwoju całego obszaru funkcjonalnego, ważna jest możliwość sprawnego i w miarę komfortowego poruszania się wewnątrz MOF – nie tylko między Olsztynem a gminami ościennymi, ale też pomiędzy poszczególnymi miejscowościami w ramach MOF. W gminach sytuacja w zakresie jakości infrastruktury jest jednoznacznie zła – we wszystkich gminach wśród słabych stron wymieniany jest zły stan techniczny infrastruktury drogowej⁶¹, co utrudnia przemieszczanie się mieszkańców do Olsztyna (jako miejsca pracy, ośrodka kulturalnego, ośrodka usług medycznych) oraz obniża atrakcyjność inwestycyjną gmin i nie sprzyja integracji wewnętrznej obszaru.

PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY

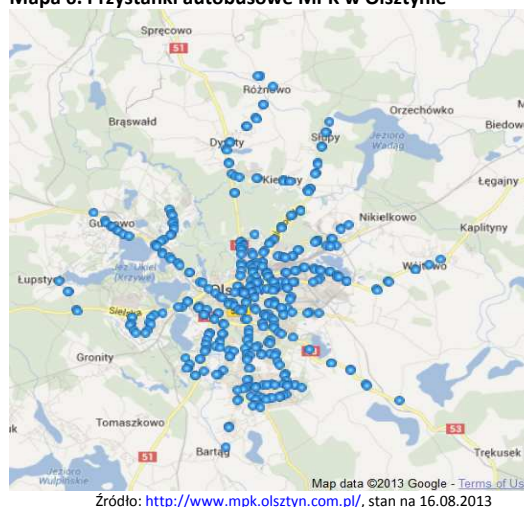
W MOF podstawowym rodzajem publicznego transportu zbiorowego jest transport autobusowy. Ważne, z punktu widzenia celów Strategii Europa 2020, jest stopniowe zastępowanie przestarzałego i energochłonnego taboru, autobusami nowej generacji, gwarantującymi oszczędność paliwa oraz wykorzystującym inne źródła energii spełniające normę Euro VI (np. silniki hybrydowe, elektryczne, biopaliwa itp.). Pierwszym krokiem podjętym na terenie Olsztyna zmierzającym w kierunku przechodzenia na transport niskoemisyjny, jest budowa linii tramwajowych, która współfinansowana jest ze środków europejskich.

Współpraca w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dość ograniczony zasięg – autobusy miejskie kursują z Olsztyna tylko do kilku najbliższych położonych miejscowości m.in.:

- ❖ w gminie Barczewo – Wójtowo;
- ❖ w gminie Dywity – Wadąg, Dywity, Słupy, Różnowo, Kieźliny;
- ❖ w gminie Gietrzwałd – Łupstych;
- ❖ w gminie Purda – Szczęsne, Klewki, Klebark Mały (Mapa 6).

W pozostałej części obszaru funkcjonalnego publiczny transport zbiorowy organizowany jest indywidualnie i świadczony jest przez przewoźników prywatnych. W przypadku trzech gmin istnieje również połączenie kolejowe z Olsztynem (Barczewo, Stawiguda i Jonkowo). Jednak biorąc pod uwagę częstotliwość kursowania i dużo bardziej, niż w przypadku autobusów, zawężony zasięg podróży (zdecydowanie mniejsza liczba stacji), ta forma transportu ma marginalne znaczenie dla mieszkańców.

Mapa 6. Przystanki autobusowe MPK w Olsztynie



⁶¹ Na podstawie przeglądu części diagnostycznych oraz analizy SWOT w dostępnych dokumentach strategicznych (strategie rozwoju) i operacyjnych (lokalne programy rozwoju) gmin MOF. Chociaż należy zwrócić uwagę, że dokumenty te w znaczącej większości powstawały na początku pierwszej dekady XXI w., więc częściowo informacje te mogły się zdezaktualizować w zakresie jakości dróg, w związku z naturalnym „zużywaniem się” infrastruktury drogowej, szczególnie przy braku działań remontowych i modernizacyjnych.

Analizując odległość, czas dojazdu oraz liczbę połączeń w transporcie drogowym oraz klasę drogi, mającą znaczenie dla szybkości i komfortu przemieszczania się transportem indywidualnym, należy stwierdzić, że najniższą dostępnością do Olsztyna charakteryzuje się gmina Jonkowo (połączenie z Olsztynem drogą powiatową, dwukrotnie mniejsza liczba połączeń niż w następnym w kolejności Gietrzwałdzie i sześciokrotnie mniej niż z Barczewa do Olsztyna). W najlepszej sytuacji są zaś mieszkańcy Barczewa i Stawigudy (szybki dojazd i duża liczba połączeń) oraz gminy Dywity (ze względu na połączenia obsługiwane przez komunikację miejską) (Tabela 13).

Tabela 13. Liczba połączeń i czas dojazdu w publicznym transporcie zbiorowym i indywidualnym

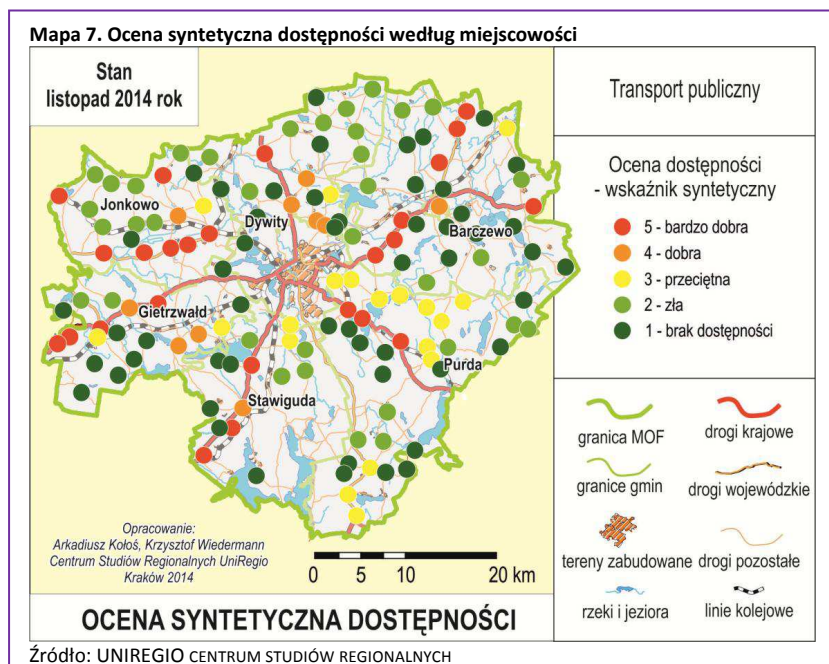
Trasa	Odległość (km)*	Publiczny transport zbiorowy		Transport indywidualny
		Czas dojazdu (min)	Orientacyjna liczba połączeń	Czas dojazdu (min)
Barczewo – Olsztyn	17,3	18-22 (14 pociągami)	60 połączeń autobusowych (+ 6 połączeń kolejowych)	19 – 24
Dywity – Olsztyn	7,2	30	15 (linia 82)	11
Gietrzwałd – Olsztyn	17,6	28-36	20	11
Jonkowo – Olsztyn	13,8	26-41	10	18
Purda – Olsztyn	22,5	35-42	23	27
Stawiguda – Olsztyn	14,9	26-33 (19-21 pociągami)	36 połączeń autobusowych (+ 4 połączenia kolejowe)	15

*odległość między miejscowością gminną a Olsztynem

Źródło: opracowanie własne na podst.: <http://www.e-podroznik.pl>, <http://www.pks.olsztyn.com.pl>, <http://www.mpk.olsztyn.com.pl>, <https://maps.google.pl/>, <http://rozkład-pkp.pl>, stan na 17.08.2013 r.

MOBILNOŚĆ W MOF OLSZTYNA

Poważnym wyzwaniem dla MOF Olsztyna jest proces suburbanizacji, który powoduje rozprzestrzenianie się zabudowy mieszkaniowej na tereny strefy podmiejskiej. Tendencje te związane są z m.in. wyczerpywaniem się wolnych terenów pod zabudowę w granicach istniejącego zainwestowania miejskiego, głównie dla zabudowy mieszkaniowej niskiej intensywności, chęcią podwyższenia standardu mieszkaniowego, ucieczka z budynków wielorodzinnych, chęć posiadania działki z własnym domem i kontaktu ze środowiskiem przyrodniczym o wysokiej jakości czy przyczyny ekonomiczne związane z zaspokojeniem potrzeb mieszkaniowych w strefie podmiejskiej za relatywnie niższą cenę. Skutkami rozrastania się podmiejskiej przestrzeni zurbanizowanej jest konieczność podjęcia skoordynowanych działań w MOF Olsztyna w celu zwiększenia powiązań funkcjonalnych pomiędzy miastem rdzeniem a terenami gmin wchodzących w obszar MOF Olsztyna związanych z codziennymi dojazdami mieszkańców podolsztyńskich gmin do pracy usług, szkół.



Szczegółowej analizie mobilności w MOF Olsztyna dokonano w dokumencie pt. „Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej”. Jednym z celów opracowania było dostarczenie informacji dotyczących przepływu osób pomiędzy miejscowościami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna poprzez rozpoznanie skali i kierunków powiązań miejscowości w zakresie codziennych dojazdów do szkół oraz dojazdów do pracy. Badania pokazały, że obszar MOF cechuje się bardzo silnie zróżnicowaną dostępnością z jego miejscowości do Olsztyna. Około połowy ludności zamieszkałej w MOF posiada co najmniej dobrą dostępność do ośrodków usługowych. Dobrą dostępnością cieszą się miejscowości położone wzdłuż głównych korytarzy transportowych. Dotyczy to zarówno dostępności dla transportu indywidualnego jak i dostępności w transporcie publicznym. Zgoła odmienna jest sytuacja w peryferyjnie położonych miejscowościach wiejskich, które z racji bardzo słabej infrastruktury drogowej oraz niewielkiej liczby mieszkańców (przekładającej się na niski popyt w transporcie publicznym) odznaczają się bardzo słabą dostępnością drogową i często brakiem dostępności w systemie transportu zbiorowego. Około 1/3 mieszkańców mieszka w miejscowościach o złej dostępności. W tym 15% mieszkańców (czyli co 7) nie ma w ogóle dostępu do transportu publicznego.

Dostępność drogową w MOF jest warunkowana więc z jednej strony odległościami między miejscowościami a z drugiej strony przebiegiem i standardem dróg. Przez Olsztyn przebiega droga krajowa (DK 16 Grudziądz – Augustów – Ogrodniki) oraz wychodzą dwie inne drogi krajowe (DK 51 – kierunek Dobrze Miasto – Lidzbark Warmiński i DK 53 kierunek Szczytno – Ostrołęka). Innymi istotnymi drogami o wysokich parametrach są wychodzące z Olsztyna drogi wojewódzkie DW 527 – kierunek Morąg – Pasłęk i DW 598 kierunek Jedwabno – Wielbark. Przez teren MOF przebiega jeszcze jedna droga wojewódzka – DW 595 Barczewo – Jeziorany. Sieć tą uzupełnia system dróg powiatowych i gminnych o bardzo różnych parametrach i często niezadawalającym stanie technicznym. Badania terenowe w grudniu 2014 r. pokazały, że znaczna część sieci dróg powiatowych w gminach MOF nie spełnia ustawowych kryteriów, co do szerokości i nawierzchni, jakie powinny spełniać drogi powiatowe. Drogi te powinny być zmodernizowane. Do wielu peryferyjnie położonych wsi na obrzeżach badanych gmin nie ma obecnie dojazdu drogami o nawierzchni twardej ulepszonej (asfalt, beton), to również wymaga poprawy i eliminacji takich sytuacji. Widać wyraźnie te miejscowości oznaczają się znacznie gorszą dostępnością niż by to wynikało z ich oddalenia od Olsztyna czy miejscowości gminnej. Do wielu innych dojazd zapewniają drogi o bardzo złym stanie nawierzchni i słabych parametrach technicznych. Obserwacje te potwierdzają opinie mieszkańców MOF, jakie w tym temacie wyrazili w badaniu ankietowym.

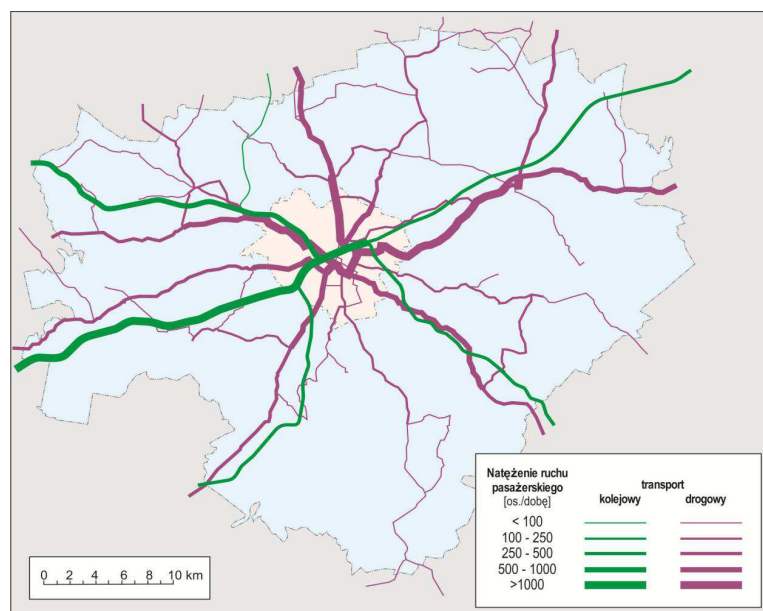
Konsekwencją takiego stanu rzeczy jest wykluczenie transportowe przekładające się na niską mobilność. Z tym wiążą się problemy niskiego poziomu wykształcenia (słabo dostępne miejscowości ze szkołami ponadgimnazjalnymi), bezrobocie (słaba dostępność do miejsc pracy) oraz niskiego poziomu kapitału społecznego (słabe kontakty i powiązania).

Z niniejszego opracowania wynika, iż w dojazdach wahałowych (do pracy, szkoły itp.) dominującym środkiem transportu okazał się, zgodnie z przewidywaniami, samochód osobowy. Realizację podróży samochodem osobowym zadeklarowało 68% osób, w tym, 56% jako kierowcy i 12% jako pasażerowie. W grupie pracujących kierowców było zdecydowanie więcej (67%) niż wśród uczniów (9%). Oczywiście odwrotna była proporcja wśród pasażerów samochodów osobowych (10%: 19%). Przeciętna liczba podróżujących samochodem wynosi 1,21 co oznacza 24% wykorzystanie pojazdów. Interesujące, że co piąty „uczący się” zadeklarował podróż, jako pasażer. Ponieważ badanie objęło

osoby powyżej 15 roku życia, pośrednio świadczy to o słabości systemu transportu publicznego bardziej niż mały udział w podróżach. Komunikację publiczną, jako środek transportu wskazało 27% respondentów. Częściej wybierali ją uczniowie (64%) niż pracownicy (18%). Połowa respondentów (zarówno pracowników jak i uczniów) korzystających z komunikacji publicznej jeździła busami. „Autobusy MPK” wskazało 27%, a około 11% „autobusy PKS”. Przy czym należy zauważyć, że autobusy MPK (prawdopodobnie dobrze rozpoznane przez ankietowanych) pojawiały się często w wariacie podróży z przesiadką, a więc dotyczyły zapewne komunikacji wewnątrzolsztyńskiej. Z kolei autobusy „PKS” prawdopodobnie były czasem mylone z autobusami przewoźników prywatnych, co jednak nie miało wpływu na wyniki niniejszych badań. Około 12% korzystających z komunikacji publicznej preferowało pociąg. Uczniowie różnili się od pracowników jedynie minimalnie większym wykorzystaniem autobusów „PKS”, a mniejszym pociągów. Częstsze wybieranie autobusów PKS Olsztyn było zgodne z przewidywaniami, gdyż przewoźnik ten w obszarze MOF obsługiwał głównie kursy szkolne (tzn. w godzinach dostosowanych do potrzeb uczniów), i często były to jedyne kursy w przypadkach kilku miejscowości.

Natężenie ruchu pasażerskiego w transporcie publicznym na obszarze MOF oszacowano na podstawie danych pomiarowych pochodzących z *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego*, z pomiarów w komunikacji miejskiej (dot. linii podmiejskich 5, 17, 36, 82 i 88) pozyskanych ze ZDZiT oraz z przeprowadzonych pomiarów w dniach 1-3 XII 2014 r. Przyjęto średnie wypełnienie pojazdów równe 10 osób, co było równoważne wypełnieniu pojazdów w godzinach szczytu rzędu 20–30 osób w stronę Olsztyna.

Mapa 8. Potoki przewozowe w transporcie publicznym na obszarze MOF w ciągu doby, w dzień powszedni



Źródło: UNIREGIO CENTRUM STUDIÓW REGIONALNYCH

Na tej podstawie opracowano mapę potoków przewozowych (w ciągu doby). Natężenie ruchu pasażerskiego w obszarze MOF charakteryzowało się sporą zależnością od rodzaju drogi. Drugim czynnikiem była oczywiście, jakość dostępności do transportu publicznego. Największe potoki przewozowe (powyżej 1000 osób w ciągu doby) wystąpiły w relacjach wylotowych z Olsztyna w kierunku Barczewa, Dywit i Jonkowa (na ciągach dróg krajowych 16, 51 i 527) oraz na linii kolejowej Olsztyn – Iława. Linia kolejowa biegnąca z Olsztyna w kierunku Iławy posiadała najlepszą ofertę dla pasażerów, co również było czynnikiem zwiększającym przewozy. Interesujące, że jednocześnie nieco niższe od przewidywanych były przewozy na drodze krajowej nr 16 w kierunku Ostródy. Bardzo prawdopodobne, że w tym przypadku istniał związek pomiędzy tymi faktami.

3.6. ANALIZA SWOT

Syntetyczna diagnoza pozwala wskazać najistotniejsze cechy MOF i jego otoczenia, determinujące możliwości rozwoju w przyszłości. Analiza SWOT została opracowana w sposób klasyczny: mocne i słabe strony charakteryzują sytuację wewnętrzną (w granicach MOF), zaś szanse i zagrożenia odnoszą się do uwarunkowań zewnętrznych (w stosunku do całego MOF).

MOCNE STRONY

- korzystne procesy demograficzne
- duża liczba organizacji pozarządowych oraz instytucji otoczenia biznesu
- znaczące walory przyrodnicze: jeziora, rzeki, lasy wpisujące się w inteligentne specjalizacje województwa warmińsko-mazurskiego
- koncentracja firm i instytucji naukowych i naukowo-badawczych
- rozwinięte funkcje akademickie
- znaczące w skali kraju instytucje naukowo-badawcze
- obecność dużych inwestorów, w tym zagranicznych
- silna pozycja MOF w zakresie inteligentnych specjalizacji województwa warmińsko-mazurskiego (ekonomia wody; żywność wysokiej jakości; drewno i meblarstwo)
- SSE i strefy przedsiębiorczości oraz strefy gospodarcze
- imprezy kulturalne o dużej atrakcyjności również dla uczestników spoza MOF
- wysoki poziom poczucia bezpieczeństwa mieszkańców MOF

SŁABE STRONY

- silna presja mieszkańców MOF na tereny zielone
- braki w infrastrukturze zagospodarowania brzegów jezior i rzek
- słabo rozwinięty system bezpieczeństwa w przypadku sytuacji kryzysowych
- wysoka liczba występujących niekorzystnych zjawisk atmosferycznych
- rozproszenie osadnictwa na terenie gmin wiejskich – wysokie koszty budowy infrastruktury
- zanieczyszczenie powietrza – niskie emisje
- relatywnie słabo rozwinięta baza noclegowa i gastronomiczna
- słaby dostęp do usług medycznych na obszarach wiejskich MOF oraz brak systemu profilaktyki zdrowotnej na terenie całego MOF
- zjawisko wykluczenia społecznego
- niski odsetek dzieci objętych edukacją przedszkolną oraz niewystarczająca liczba miejsc w żłobkach
- brak imprez sportowych o randze międzynarodowej
- zły stan dróg lokalnych oraz wysoka liczba zdarzeń drogowych
- słabo rozwinięty system publicznego transportu zbiorowego
- słabo rozwinięta (przestrzennie) sieć komunikacji miejskiej

SZANSE

- polityka regionalna ukierunkowana na ośrodki wzrostu (miejsce Olsztyna i MOF Olsztyna w Strategii wojewódzkiej)
- realizacja inwestycji kluczowych dla wzrostu dostępności komunikacyjnej MOF Olsztyna finansowanych ze środków UE
- regionalne wykorzystanie środków PO Polska Wschodnia
- wzrost zainteresowania kapitału zagranicznego lokowaniem inwestycji w sektorach należących do inteligentnych specjalizacji Warmii i Mazur
- wzrost zainteresowania turystycznego Warmią
- rozwój polityki miejskiej ukierunkowanej na obszary funkcjonalne

ZAGROŻENIA

- polityka sektorowa (np. transportowa, naukowa, energetyczna) skoncentrowana na największych ośrodkach miejskich w Polsce
- niespójny i niestabilny system prawny
- pogorszenie relacji na linii EU – Rosja
- utrzymujący się stereotyp „ściany wschodniej”, „Polski B”

4. CELE ROZWOJU MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO OLSZTYNA

Zgodnie z logiką Strategii wyznaczono jeden cel główny, którym jest:

WZROST KRAJOWEJ I MIĘDZYNARODOWEJ KONKURENCYJNOŚCI MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO OLSZTYNA

Tak sformułowany cel podejmuje następujące zagadnienia:

- **krajowe i międzynarodowe tło** – szczególnie w ostatnich latach przywiązuje się coraz większą wagę do ponadlokalnych relacji ośrodków miejskich. Miasta i ich obszary funkcjonalne klasyfikowane są np. ze względu na ich funkcje w przestrzeni społeczno-gospodarczej (metropolie światowe, metropolie europejskie, aglomeracje krajowe itp.). Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna powinien być porównywany z innymi tego typu obszarami (miast wojewódzkich) w Polsce oraz Europie;
- **konkurencyjność jako cel** – przez konkurencyjność rozumie się umiejętność i skuteczność w konkutowaniu w czterech obszarach: konkurencji o mieszkańców (MOF jako miejsce oferujące wysoką jakość życia); konkurencji o inwestorów (MOF jako miejsce o wysokiej atrakcyjności inwestycyjnej); konkurencji o turystów (MOF oferujący szeroką paletę atrakcji turystycznych); konkurencji o zewnętrzne środki publiczne (MOF jako związek jednostek samorządu terytorialnego o wysokiej sprawności administracji).

Cel główny będzie realizowany przez 7 celów strategicznych:

1. Ochrona i efektywne gospodarowanie zasobami przyrodniczymi;
2. Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego;
3. Uporządkowanie przestrzeni publicznych dla podniesienia bezpieczeństwa, ład u przestrzennego i konkurencyjności;
4. Zwiększenie efektywności energetycznej;
5. Podniesienie konkurencyjności i innowacyjności;
6. Wzrost jakości usług publicznych;
7. Budowa tożsamości miejskiego obszaru funkcjonalnego.

Poniżej wskazane są cele strategiczne i przyporządkowane im priorytety.

4.1. CEL STRATEGICZNY 1: OCHRONA I EFEKTYWNE GOSPODAROWANIE ZASOBAMI PRZYRODNICZYMI

Ten cel strategiczny realizowany będzie przez następujące priorytety:

- 1.1. Podniesienie jakości zasobów wodnych poprzez rozwój infrastruktury wodno-kanalizacyjnej – przewidywane działania dotyczą m.in. rozwoju (budowy, rozbudowy, modernizacji) infrastruktury punktowej – oczyszczalni ścieków oraz stacji uzdatniania wody – oraz liniowej – sieci kanalizacyjnych

(sanitarnej i deszczowej) oraz wodociągowych na obszarze MOF. Uzupełnieniem tych działań będzie stworzenie zintegrowanego systemu informacji na temat stanu infrastruktury wodno-kanalizacyjnej dla całego lub dla wybranych fragmentów MOF.

1.2. Budowa efektywnego systemu gospodarki odpadami w MOF – w tym infrastruktury dla tego systemu. W ramach priorytetu zakłada się domknięcie projektu „System zagospodarowania odpadów komunalnych w Olsztynie. Budowa Zakładu Unieszkodliwiania Odpadów”, poprzez budowę instalacji do termicznego unieszkodliwiania paliwa alternatywnego.

1.3. Ochrona bioróżnorodności na terenie MOF – priorytet zakłada działania zmierzające do zazieleniania terenów zurbanizowanych, przestrzeni publicznych. Wykorzystywane będą lokalne zasoby przyrodnicze wraz z ich promocją poprzez zagospodarowanie przestrzeni na cele turystyczne – punkty i trasy widokowe, ścieżki dydaktyczne, rekreacyjne ścieżki piesze i drogi rowerowe. Przewiduje się przyrodnicze zagospodarowanie nadbrzeży jezior, stawów i dorzecza Łyny.

4.2. CEL STRATEGICZNY 2: PODNIESIENIE JAKOŚCI KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ I TRANSPORTU DROGOWEGO

Do realizacji tego celu przyczyniać się będą następujące priorytety:

2.1. Poprawa jakości połączeń drogowych w MOF oraz dostępności do sieci TEN-T, co wymaga m.in. inwestycji w zakresie budowy, rozbudowy oraz modernizacji infrastruktury drogowej – z jednej strony służącej komunikacji wewnątrz MOF (drogi lokalne), z drugiej umożliwiającej włączenie MOF Olsztyna w sieć TEN-T. Planowane jest powiązanie układu drogowego MOF z południową obwodnicą Olsztyna, poprzez budowę dojazdów do niej zarówno drogami o charakterze regionalnym (wyloty z Olsztyna), jak i charakterze lokalnym. Zapewnienie sprawnego układu drogowego w północnej części MOF odbywać się będzie m.in. poprzez przebudowę dróg lokalnych prowadzących do rdzenia obszaru funkcjonalnego – ośrodka aktywności gospodarczej i społecznej.

2.2. Poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego – poza poprawą stanu i komfortu podróżowania, ważne jest zapewnienie odpowiedniego bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Należy zatem m.in. budować, rozbudowywać i modernizować chodniki i drogi rowerowe oraz realizować inne inwestycje w pasie drogowym, które przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa (np. oświetlenie ulic, azyle dla pieszych).

2.3. Rozwój systemu zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego wymaga w szczególności budowy zintegrowanego systemu węzła przesiadkowego służącego rozwojowi multimodalnego transportu oraz zwiększenia poziomu inwestycji w tabor charakteryzujący się niską emisyjnością. Ważne jest również stworzenie zintegrowanego systemu zarządzania publicznym transportem zbiorowym. Planowany jest również rozwój infrastruktury szynowej i autobusowej. Zakłada się utworzenie łańcucha ekomobilności poprzez rozbudowę rowerowych dróg komunikacyjnych, parkingów park & ride i bike & ride. Podejmowane będą działania nakierowane na uspakajanie ruchu samochodowego w śródmieściu Olsztyna. Ważnym elementem poprawiającym spójność układu komunikacyjnego będzie budowa/przebudowa dróg na potrzeby obsługi transportu zbiorowego.

4.3. CEL STRATEGICZNY 3: UPORZĄDKOWANIE PRZESTRZENI PUBLICZNYCH DLA PODNIESIENIA BEZPIECZEŃSTWA, ŁADU PRZESTRZENNEGO I KONKURENCYJNOŚCI

Cel ten osiągnięty zostanie poprzez:

3.1. Wykorzystanie wyjątkowych elementów przestrzeni publicznej dla podniesienia aktywności zawodowej mieszkańców obejmujące działania w zakresie renowacji, rewitalizacji i uporządkowania przestrzeni i obiektów zabytkowych, o wysokiej wartości historyczno-kulturalnej poprzez wprowadzanie nowych funkcji kulturalnych, społecznych, gospodarczych i turystyczno-pielgrzymkowych. Przewiduje się również przystosowanie terenów zdegradowanych do wykorzystania na cele publiczne, gospodarcze i mieszkaniowe. Uzupełniając planuje się również działania miękkie – przyczyniające się do aktywizacji społeczno-zawodowej osób mieszkających na rewitalizowanych i odnawianych obszarach. Zrewitalizowane i uporządkowane przestrzenie mogą zostać wykorzystane na rzecz tworzenia rynku produktów lokalnych.

3.2. Poprawa systemu bezpieczeństwa – w priorytecie zakłada się działania służące integracji służb zaangażowanych w zapewnienie porządku i bezpieczeństwa oraz stwarzanie możliwości wczesnego ostrzegania i informowania mieszkańców przed zagrożeniami. Przewiduje się rozbudowę infrastruktury oraz rozwój zintegrowanego systemu monitorowania i ostrzegania, zakup wyposażenia służb ratowniczych odpowiedzialnych za ochronę ludności MOF.

4.4. CEL STRATEGICZNY 4: ZWIĘKSZENIE EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ

Do realizacji tego celu przyczyniać się będą następujące priorytety:

4.1. Zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii realizowane będzie m.in. poprzez tworzenie warunków dla budowy elektrowni pozyskujących energię ze źródeł odnawialnych (np. mikroenergetyka wiatrowa, źródła geotermalne, farmy fotowoltaiczne, panele słoneczne) oraz zapewnienie środków na zakup i montaż systemów służących do wykorzystywania OZE.

4.2. Zmniejszenie zapotrzebowania i zużycia energii obejmowało będzie działania w zakresie modernizacji energetycznej (termomodernizacja) budynków użyteczności publicznej oraz budynków mieszkalnych. Podejmowane będą działania dotyczące rozbudowy i modernizacji sieci ciepłowniczych, w tym sieci przesyłowych pozwalających na ograniczenie strat ciepła.

4.3. Poprawa bezpieczeństwa energetycznego – priorytet obejmuje budowę nowego źródła ciepła w oparciu o wysokosprawną kogenerację.

4.5. CEL STRATEGICZNY 5: PODNIESIENIE KONKURENCYJNOŚCI I INNOWACYJNOŚCI

Cel realizowany będzie poprzez następujące priorytety:

5.1. Podniesienie jakości infrastruktury badań i rozwoju wymaga inwestycji w zakresie infrastruktury B+R, w tym rozbudowy i wyposażania laboratoriów badawczych oraz serwerowni. Działania w ramach priorytetu powinny przyczyniać się do wsparcia projektów tworzących nowoczesną technologię.

5.2. Podniesienie jakości edukacji wzmacniającej potencjał konkurencyjny obszaru będzie obejmowało kształcenie na poziomie ponadpodstawowym – szczególnie z zakresie kształcenia zawodowego i wyższym oraz promowanie idei kształcenia ustawicznego. Zaplanowano m.in. tworzenie programów nauczania z zakresie poszukiwanych zawodów, tak aby zdobywane umiejętności i kwalifikacje były pożądane przez pracodawców. Ponadto powinny zostać stworzone warunki sprzyjające budowaniu współpracy między sektorem B+R a biznesem. W tym priorytecie realizowane będą również działania z zakresu wsparcia społeczeństwa informacyjnego.

5.3. Stworzenie warunków do powstawania nowych firm oraz rozwoju i umiędzynaradawiania działalności istniejących przedsiębiorstw – obejmujące działania infrastrukturalne i pozainfrastrukturalne. Z jednej strony powinno się dbać o warunki zapewniające większe zainteresowanie tworzeniem firm oraz przyciąganiem kapitału zewnętrznego – tworzenie stref przedsiębiorczości wraz z niezbędnym uzbrojeniem, rozbudowywanie infrastruktury na obszarach stref przedsiębiorczości, przygotowywanie terenów inwestycyjnych czy stworzenie zintegrowanego systemu promocji gospodarczej.

4.6. CEL STRATEGICZNY 6: WZROST JAKOŚCI USŁUG PUBLICZNYCH

Osiągnięcie tego celu możliwe będzie dzięki działaniom w ramach priorytetów:

6.1. Wzrost jakości organizacji społeczeństwa obywatelskiego będzie realizowany dzięki działaniom podnoszenia kompetencji osób uczestniczących w pracach organizacji społeczeństwa obywatelskiego oraz stworzenia zintegrowanego programu rozwoju wolontariatu dla MOF lub jego wybranych obszarów.

6.2. Poprawa jakości usług publicznych na rzecz bezpieczeństwa i aktywności społecznej poprzez zintegrowane działania miękkie i infrastrukturalne obejmujące aktywizację zawodową osób bezrobotnych, zapobieganie kryzysom rodzinnym i wspieranie rodzin dysfunkcyjnych, zapewnienie opieki i wsparcia osobom starszym i niepełnosprawnym oraz usuwanie barier architektonicznych ograniczających dostępność do obiektów i przestrzeni publicznych. Niezbędne jest również podniesienie efektywności działania służb zaangażowanych w zapewnienie porządku i bezpieczeństwa.

6.3. Integracja i podniesienie jakości systemu usług publicznych w zakresie edukacji, ochrony zdrowia i sportu poprzez integrację systemów edukacyjnych, zmniejszanie różnic w jakości i dostępie do usług edukacyjnych. Jak również zwiększenie ochrony zdrowia mieszkańców MOF poprzez zwiększenie

dostępu do badań oraz działania w zakresie profilaktyki zdrowotnej. Podniesienie jakości systemu usług publicznych będzie wymagało również rozwoju organizacji takich jak: lokalne centra aktywności, placówki edukacyjno-oświatowe, w tym modernizacja placówek przedszkolnych czy placówki zdrowotne. Wsparciem dla realizacji priorytetu będą działania z zakresu wdrażania TIK w systemie usług.

4.7. CEL STRATEGICZNY 7: BUDOWA TOŻSAMOŚCI MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO

7.1. Stworzenie wspólnych produktów turystycznych i ich promocja, które będzie podnosiło atrakcyjność MOF. Podstawą budowy produktów turystycznych będą zasoby historyczno-kulturowe. Równolegle należy zadbać o stworzenie zintegrowanego systemu promocji turystycznej.

7.2. Ochrona dziedzictwa kulturowego Warmii – priorytet ma na celu działania prowadzące do zachowania walorów architektoniczno-krajobrazowych i kulturowych obszaru MOF. Zakłada się ochronę i zabezpieczenie obiektów zabytkowych i historycznych wraz z zachowaniem dziedzictwa kulturowego Warmii.

5. „STRATEGIA” ZINTEGROWANYCH INWESTYCJI TERYTORIALNYCH

5.1. PODSTAWA PRAWNA

Wymogi dotyczące realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych wynikają z ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2014 r., poz. 1146), Umowy partnerstwa przyjętej przez Komisję Europejską dnia 23 maja 2014 r., rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celu „Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006.

Warunkiem realizacji ZIT, zgodnie z *Zasadami realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce*, jest udokumentowanie chęci współpracy jednostek samorządu terytorialnego. Wola realizacji wspólnych działań w ramach ZIT została wyrażona w *Porozumieniu Administracyjnym z dnia 6 marca 2014 r. w sprawie powołania Związku ZIT w ramach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*. Porozumienie to zostało zmienione zgodnie z wymogiem wskazania JST, która będzie pełniła funkcję IP RPO. W związku z powyższym 11 maja 2015 r. zostało zawarte porozumienie w *sprawie współdziałania celem realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* szczegółowo określające obowiązki Stron Porozumienia oraz wskazujące Lidera pełniącego funkcję IP RPO. Porozumienie zawarto na podstawie art. 74 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 594, z 2014 r. poz. 379, 1072) oraz: uchwały nr VIII/84/15 Rady Miasta Olsztyna z dnia 29 kwietnia 2015 r., uchwały nr VIII(60)15 Rady Miejskiej w Barczewie z dnia 21 kwietnia 2015 r., uchwały nr VIII/44/15 Rady Gminy Dywity z dnia 30 kwietnia 2015 r., uchwały nr VI/42/2015 Rady Gminy Giętrząwa z dnia 30 kwietnia 2015 r., uchwały nr VIII/47/2015 Rady Gminy Jonkowo z dnia 27 kwietnia 2015 r., uchwały nr VI/32/2015 Rady Gminy Purda z dnia 24 kwietnia 2015 r., uchwały nr VII/52/2015 Rady Gminy Stawiguda z dnia 28 kwietnia 2015 r.

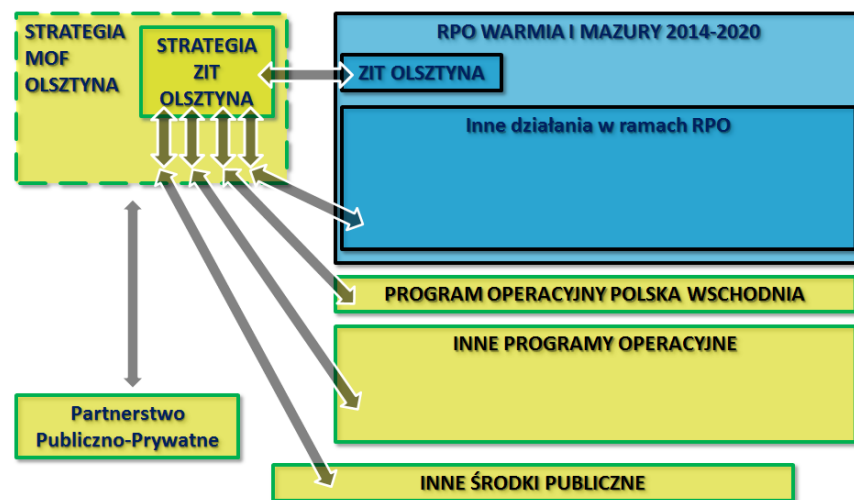
Dnia 23 czerwca 2015 r. został podpisany aneks do porozumienia z dnia 11 maja 2015 r. w *sprawie współdziałania celem realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*. W aneksie został zmieniony zapis dotyczący przyjmowania Strategii ZIT, którą w drodze uchwały przyjmuje Komitet Sterujący ZIT. Następnie Lider ZIT, pełniący funkcję IP RPO, zatwierdzi Strategię ZIT. Po uzyskaniu pozytywnej opinii Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz Instytucji Zarządzającej Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Strategia ZIT zostanie przedłożona wszystkim Stronom Porozumienia do przyjęcia przez Rady Miast/Gmin w formie uchwały.

5.2. RELACJA STRATEGIA MOF – STRATEGIA ZIT

Instrument Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT) ma szansę przyczynić się do stworzenia uwarunkowań dla przełamania fragmentaryzacji i uzupełniania braków w zintegrowanym planowaniu i zarządzaniu. Nie mniej jednak, w obecnej sytuacji jest to narzędzie, które nie zaspokaja wszystkich potrzeb obszaru, dlatego jedynie część zaplanowanych w Strategii MOF Olsztyna celów i priorytetów może być realizowana ze środków dedykowanych w ramach RPO WiM 2014-2020. Jako uzupełnienie interwencji z programu regionalnego, przewiduje się wykorzystanie środków z programów krajowych, tj. Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020, czy Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.

Ze względu na fakt, iż proponowane do realizacji w ramach formuły ZIT projekty wynikają ze Strategii MOF oraz konieczność wyróżnienia ich w dokumencie pod nazwą „Strategia ZIT” przyjęto, że ta część Strategii MOF będzie odpowiedzią na wymogi stawiane przez MIR i KE.

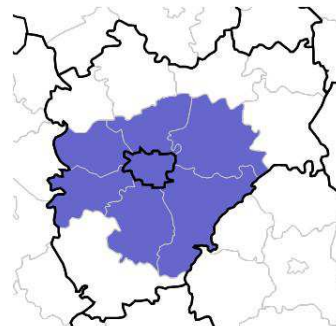
Rysunek 3. Miejsce Strategii ZIT Olsztyna w kontekście programów operacyjnych



5.3. OBSZAR INTERWENCJI ZIT

Granice obszaru objętego „Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych” zostały określone przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w dokumencie pt. *Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce* (dalej: *Zasady...*). W przypadku Olsztyna obszar ten pokrywa się zarówno z Miejskim Obszarem Funkcjonalnym Olsztyna, jak i Obszarem Strategicznej Interwencji (OSI) Aglomeracja Olsztyna – wskazanym w *Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025* (Mapa 9).

Mapa 9. Aglomeracja Olsztyna – obszar interwencji ZIT



5.4. WIZJA ZIT

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, jako część Strategii MOF, ma częściowo przyczynić się do realizacji wizji MOF określonej w rozdz. 2 Strategii, która brzmi:

Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna jako zintegrowany i konkurencyjny krajowy ośrodek wzrostu gospodarczego opartego o wielopoziomową współpracę...

i jest wyjaśniona w rozdziale drugim Strategii.

Działania przewidziane do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych będą miały znaczny wpływ na rozwój Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. Poprawie ulegnie dostępność komunikacyjna, szczególnie dla osób mieszkających na obszarach peryferyjnych. Rozbudowany system komunikacji publicznej i komunikacyjnych dróg rowerowych, tworząc zintegrowany i spójny układ komunikacyjny, ułatwi poruszanie się po całym obszarze funkcjonalnym. Lepszy dostęp zarówno w sensie komunikacyjnym, jak i dostęp do wszelkich usług, jakie oferuje miasto-rdzeń, wpłynie na zwiększenie konkurencyjności MOF Olsztyna. Wzrost mobilności przełoży się na proces zapobiegania wykluczeniu społecznemu. Interwencje w zakresie wykluczenia społecznego przełożą się na spadek bezrobocia i wzrost aktywizacji społeczno-zawodowej w MOF Olsztyna. Działania przyczynią się również do wzrostu poziomu zdrowia zarówno u osób młodszych – stanowiących kapitał społeczny MOF Olsztyna, jak i zagrożonych wykluczeniem społecznym. Tereny MOF Olsztyna, charakteryzujące się dużym zalesieniem i dużą liczbą akwenów wodnych, objęte będą działaniami związanymi z monitorowaniem zagrożeń i zabezpieczeniem przed niekorzystnymi zjawiskami pogodowymi.

5.5. WNIOSKI Z DIAGNOZY MOF OLSZTYNA W KONTEKŚCIE ZIT

Obszar MOF Olsztyna oraz obszar ZIT mają taki sam zasięg terytorialny. Zatem diagnoza zaprezentowana w **części 3** Strategii MOF stanowi podstawę do wyróżnienia głównych potencjałów, ale i problemów MOF Olsztyna w kontekście planowanej interwencji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Związek ZIT wskazuje następujące zagadnienia, jako istotne z punktu widzenia realizacji działań w formule ZIT:

- ❖ **problemy komunikacyjne** – dla mieszkańców MOF miasto Olsztyn stanowi węzeł komunikacyjny, główny rynek pracy, miejsce pozyskiwania usług publicznych. Efektem tego jest duże natężenie ruchu drogowego oraz codzienne ruchy wahadłowe. Słabość MOF w tym zakresie dotyczy zarówno jakości dróg, jak i niedostatecznie rozbudowanego systemu komunikacji publicznej. Obecnie aż 1/3 mieszkańców MOF mieszka na terenach o złej dostępności komunikacyjnej (głównie peryferyjnie położone obszary wiejskie), czego konsekwencją jest mniejsza mobilność (szczególnie osób niezmotoryzowanych – dzieci, osób starszych, niepełnosprawnych) i brak możliwości skorzystania z oferty jaką dysponuje Olsztyn, w takim samym zakresie jak pozostali mieszkańcy MOF.

- ❖ **problemy infrastrukturalne** – integracja MOF powinna przebiegać poprzez zapewnienie możliwie wysokiej jakości życia w całym obszarze. Dotyczy to w szczególności terenów podlegających suburbanizacji, na których występują istotne braki w zakresie podstawowej infrastruktury technicznej. Rozproszony charakter zabudowy (wynikający również z ukształtowania terenu, wysokiej lesistości i jeziorności) zwiększa koszty doprowadzenia mediów, dlatego wyzwaniem dla MOF jest podjęcie skoordynowanych działań ukierunkowujących dalszy rozwój zabudowy oraz idącej w ślad za nią infrastruktury technicznej.
- ❖ **rozwój usług publicznych (edukacyjnych, medycznych, społecznych, kulturowych oraz sportowo-rekreacyjnych)** – potencjał i sprawność w świadczeniu usług publicznych, na terenie MOF ma zasadniczy wpływ na jakość życia oraz atrakcyjność turystyczną i inwestycyjną. O ile w Olsztynie dostęp do większości usług publicznych jest dobry, o tyle w innych gminach, a w szczególności na terenach wiejskich dostęp ten bywa ograniczony. Dlatego z jednej strony istotne jest lepsze wewnętrzne skomunikowanie MOF, z drugiej rozwój podstawowych usług publicznych (np. usług medycznych) w innych ośrodkach MOF.
- ❖ **koncentracja instytucji, organizacji pozarządowych oraz wysokie zaangażowanie instytucjonalne w sprawy lokalne** – zdiagnozowany ponadprzeciętny potencjał społeczny objawiający się w działalności wielu organizacji pozarządowych (realizujących projekty zarówno w sferze społecznej, kultury, sportu, ale i gospodarki) powinien przyczynić się do realizacji licznych działań związanych z budową kapitału społecznego, tożsamości regionalnej, a także zwiększających partycypację społeczną.
- ❖ **zasoby kultury materialnej** – zgodnie z nowoczesnymi trendami rozwoju cenne (historycznie, kulturowo, sentymentalnie) przestrzenie miejskie wykorzystywane są do podnoszenia atrakcyjności gospodarczej i turystycznej miejsc. MOF leżący w krainie historycznej Warmia posiada wysoki potencjał w zakresie rozwoju turystyki kulturowej. Zachowanie się wielu obiektów kultury materialnej, ale i zwyczajów i tradycji stanowi również warunek integracji społecznej mieszkańców MOF.
- ❖ **bezpieczeństwo** – utrzymanie wysokiego poczucia bezpieczeństwa mieszkańców MOF jest elementem jakości życia i wymaga stałego podnoszenia sprawności funkcjonowania systemu bezpieczeństwa w przypadku sytuacji kryzysowych (związanych np. z gwałtownymi zjawiskami atmosferycznymi, zdarzeniami drogowymi czy innymi zagrożeniami naturalnymi i przemysłowymi), co powinno również przyczynić się do wzrostu atrakcyjności MOF, jako miejsca wypoczynku i rekreacji, także prowadzenia działalności gospodarczej.
- ❖ **zasoby przyrodnicze (wysoka lesistość i jeziorność)** – stanowią silny potencjał MOF, który powinien być wykorzystany w budowaniu pozycji MOF na tle pozostałych obszarów kraju, zarówno w kontekście przyciągania mieszkańców wysoką jakością życia jak i przedsiębiorców możliwościami rozwoju działalności wpisujących się w regionalne inteligentne specjalizacje: Ekonomię wody, Drewno i meblarstwo oraz Żywność wysokiej jakości. Z drugiej strony potencjał ten powinien być stale chroniony przed znaczną antropopresją, celem zachowania i wzbogacania różnorodności biologicznej.
- ❖ **niska emisja** – zachowanie wysokiej atrakcyjności przyrodniczej MOF wiąże się również z koniecznością poczynienia działań w zakresie ograniczania zużycia energii, w tym zmniejszania tzw. niskiej emisji. Na terenie MOF istnieje wiele obiektów (mieszkalnych oraz użyteczności publicznej), w których jednym źródłem ciepła są niskosprawne kotły lub węzły cieplne. Ponadto, w kontekście dużych natężeń potoków w ruchu samochodowym i ograniczonego przestrzennie

transportu publicznego wyzwaniem jest powiązanie realizacji rozbudowy systemu transportu publicznego z modernizacją taboru oraz wprowadzaniem pojazdów niskoemisyjnych.

5.6. ANALIZA SWOT – KONTEKST ZIT

Poniżej zaprezentowano elementy analizy SWOT z rozdziału 3.6, które odnoszą się do głównych zagadnień podejmowanych przez Związek ZIT, dla realizacji działań określonych w dokumencie *Założenia Krajowej Polityki Miejskiej do roku 2020*, zakładającym poprawę konkurencyjności i zdolności głównych ośrodków miejskich do kreowania rozwoju gospodarczego i społecznego. W poniższej analizie wskazane zostały jedynie te mocne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia, które są istotne w kontekście realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, ale jednocześnie wynikają z diagnozy zjawisk i problemów występujących na terenie MOF Olsztyna.

MOCNE STRONY

- **duża liczba organizacji pozarządowych oraz instytucji otoczenia biznesu** – dla funkcjonowania i rozwoju podmiotów gospodarczych istotne znaczenie ma rozwinięta oferta usług biznesowych, dlatego lokalizacja wielu, różnorodnych instytucji otoczenia biznesu w MOF Olsztyna sprawia, że dysponuje on silnym potencjałem instytucjonalnym, który już dziś wzmacnia konkurencyjność i innowacyjność lokalnego biznesu. Z kolei obecność wielu aktywnych organizacji pozarządowych stanowi podstawę do budowania społeczeństwa obywatelskiego, angażującego się w sprawy lokalne.
- **znaczące walory przyrodnicze: jeziora, rzeki, lasy wpisujące się w inteligentne specjalizacje województwa warmińsko-mazurskiego** – wysoki potencjał przyrodniczy oraz dostępność surowców naturalnych, na których opierają się inteligentne specjalizacje regionu (Ekonomia wody, Drewno i meblarstwo oraz Żywność wysokiej jakości) pozwalają MOF Olsztyna budować swoją pozycję konkurencyjną w oparciu o specjalizację regionalną.
- **imprezy kulturalne o dużej atrakcyjności również dla uczestników spoza MOF** – obecność wydarzeń kulturalnych o rozpoznawalnej marce, cieszących się dużą atrakcyjnością również wśród mieszkańców gmin spoza MOF Olsztyna stanowi istotny element promocji MOF, ale też wpływa pozytywnie na integrację mieszkańców obszaru.
- **wysoki poziom poczucia bezpieczeństwa mieszkańców MOF** – utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa publicznego w MOF Olsztyna będzie wpływało również na atrakcyjność MOF jako miejsca zamieszkania, wypoczynku i rekreacji.

SŁABE STRONY

- **silna presja mieszkańców MOF na tereny zielone** – nasilające się zjawisko suburbanizacji wymaga podejmowania wspólnych, przemyślanych i skoordynowanych działań mających na celu takie ukierunkowanie rozwoju zabudowy, by nie ograniczało ono dostępności terenów zielonych oraz innych obszarów atrakcyjnych przyrodniczo.
- **rozproszenie osadnictwa na terenie gmin wiejskich – wysokie koszty budowy infrastruktury** – dynamiczny rozwój budownictwa mieszkaniowego w gminach sąsiadujących z Olsztynem sprawia, że rozwój infrastruktury technicznej nie nadąża za pojawianiem się w nich nowych mieszkańców (szczególnie na obszarach wiejskich), podnosi także koszty jej budowy. Problem ten wymaga podjęcia skoordynowanych działań przez wszystkie gminy MOF.
- **braki w infrastrukturze zagospodarowania brzegów jezior i rzek** – mimo znaczących walorów przyrodniczych MOF Olsztyna (w postaci rzek i jezior) ze względu na brak odpowiedniej infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej nad ich brzegami, potencjał ten nie jest dostatecznie wykorzystany. Zwiększenie dostępności, a przez to również atrakcyjności cieków i naturalnych zbiorników wodnych wymaga realizacji wielu przemyślanych działań uwzględniających potrzeby zarówno mieszkańców i turystów, jak i wymogi ochrony środowiska.

- **słabo rozwinięty system bezpieczeństwa w przypadku sytuacji kryzysowych** – brak możliwości szybkiego reagowania w sytuacjach kryzysowych, związanych zarówno z pojawianiem się niebezpiecznych zjawisk atmosferycznych, wypadków drogowych i innych nagłych zdarzeń będzie obniżał poziom bezpieczeństwa publicznego, a w konsekwencji negatywnie wpływał na poziom jakości życia mieszkańców w MOF.
- **słaby dostęp do usług medycznych na obszarach wiejskich oraz brak systemu profilaktyki zdrowotnej na terenie całego MOF** – niedostatecznie rozwinięty system opieki medycznej, w tym brak profilaktyki zdrowotnej w MOF Olsztyna sprawia, że mieszkańcy (szczególnie terenów wiejskich) mają gorszy dostęp nie tylko do specjalistycznych badań, ale i podstawowych usług medycznych.
- **zjawisko wykluczenia społecznego** – społeczeństwo MOF obejmuje również osoby zagrożone wykluczeniem społecznym: długotrwale bezrobotnych, niepełnosprawnych, starszych, pozostających poniżej minimum egzystencji – potrzebują one wsparcia oraz działań aktywizujących zarówno na płaszczyźnie zawodowej, jak i społecznej.
- **brak imprez sportowych o randze międzynarodowej** – niewystarczająca wielkość istniejących obiektów sportowych w MOF Olsztyna uniemożliwia organizowanie znaczących imprez międzynarodowych. To sprawia, że możliwości rozwoju funkcji metropolitalnych w oparciu o ten aspekt funkcjonowania miasta nie są w pełni wykorzystywane.
- **zły stan dróg lokalnych oraz wysoka liczba zdarzeń drogowych** – słaba jakość dróg lokalnych przy jednoczesnym dużym natężeniu ruchu drogowego zmniejsza bezpieczeństwo podróżujących, a w zestawieniu ze słabo rozwiniętym systemem publicznego transportu zbiorowego ogranicza możliwości przemieszczania się osób niezmotoryzowanych.
- **słabo rozwinięta (przestrzennie) sieć komunikacji miejskiej** – zły stan wielu dróg lokalnych powoduje brak możliwości rozwoju przestrzennego sieci komunikacji miejskiej. Budowa oraz modernizacja istniejących dróg pozwoli zwiększyć dostępność publicznego transportu zbiorowego, a dzięki temu odcinkowo ograniczyć ruch pojazdów indywidualnych.

SZANSE

- **polityka regionalna ukierunkowana na ośrodki wzrostu (miejsce Olsztyna i MOF Olsztyna w Strategii wojewódzkiej)** – zakwalifikowanie Olsztyna wraz z jego obszarem funkcjonalnym do Obszaru Strategicznej Interwencji (OSI Aglomeracja Olsztyna) podkreśla istotną rolę tego ośrodka wzrostu w rozwoju całego województwa warmińsko-mazurskiego i determinuje jego wsparcie w ramach obecnej polityki regionalnej.
- **realizacja inwestycji kluczowych dla wzrostu dostępności komunikacyjnej MOF Olsztyna finansowanych ze środków UE** – poprawi dostępność komunikacyjną obszaru, co jednocześnie wpłynie na konkurencyjność firm działających w nim, a także umożliwi dalszy rozwój branży turystycznej i zwiększy jakość życia mieszkańców.
- **regionalne wykorzystanie środków PO Polska Wschodnia** – dostępność i odpowiednie wykorzystanie środków z makroregionalnego PO Polska Wschodnia w województwie warmińsko-mazurskim pozwoli wesprzeć realizację przedsięwzięć istotnych również dla rozwoju MOF Olsztyna.
- **wzrost zainteresowania kapitału zagranicznego lokowaniem inwestycji w sektorach należących do inteligentnych specjalizacji Warmii i Mazur** – silny potencjał gospodarczy tkwiący w inteligentnych specjalizacjach regionu oraz odpowiednia jego promocja mogą pozwolić zainteresować i przyciągnąć do MOF Olsztyna zarówno inwestorów krajowych, jak i zagranicznych.
- **wzrost zainteresowania turystycznego Warmią** – moda na zdrowe i aktywne spędzanie czasu wolnego pozwoli przyciągnąć turystów na Warmię, która już dzisiaj oferuje szereg możliwości aktywnego zwiedzania i wypoczyniania.
- **rozwój polityki miejskiej ukierunkowanej na obszary funkcjonalne** – rozwój i wdrożenie instrumentów polityki miejskiej skoncentrowanej na wzmacnianiu ośrodków miejskich wraz z ich obszarami funkcjonalnymi oraz tworzenie warunków do skutecznego i partnerskiego zarządzania obszarami miejskimi przyczyni się do wzrostu ich spójności oraz konkurencyjności.

ZAGROŻENIA

- **polityka sektorowa (np. transportowa, naukowa, energetyczna) skoncentrowana na największych ośrodkach miejskich w Polsce** – będzie ograniczała wsparcie dla pozostałych ośrodków wojewódzkich wraz z ich obszarami funkcjonalnymi, w tym również wsparcie dla MOF Olsztyna.
- **niespójny i niestabilny system prawny** – utrudnia prowadzenie działalności gospodarczej, ogranicza rozwój przedsiębiorczości oraz aktywność obywatelską.
- **pogorszenie relacji na linii UE – Rosja** – dalsze utrzymywanie się napiętych relacji politycznych pomiędzy UE

a Rosją będzie wpływało negatywnie również na wymianę handlową województwa warmińsko-mazurskiego z Rosją, zmniejszeniem popytu na produkty i usługi przedsiębiorstw z regionu oraz ograniczeniem małego ruchu granicznego, odczuwalnych w skutkach również w MOF Olsztyna.

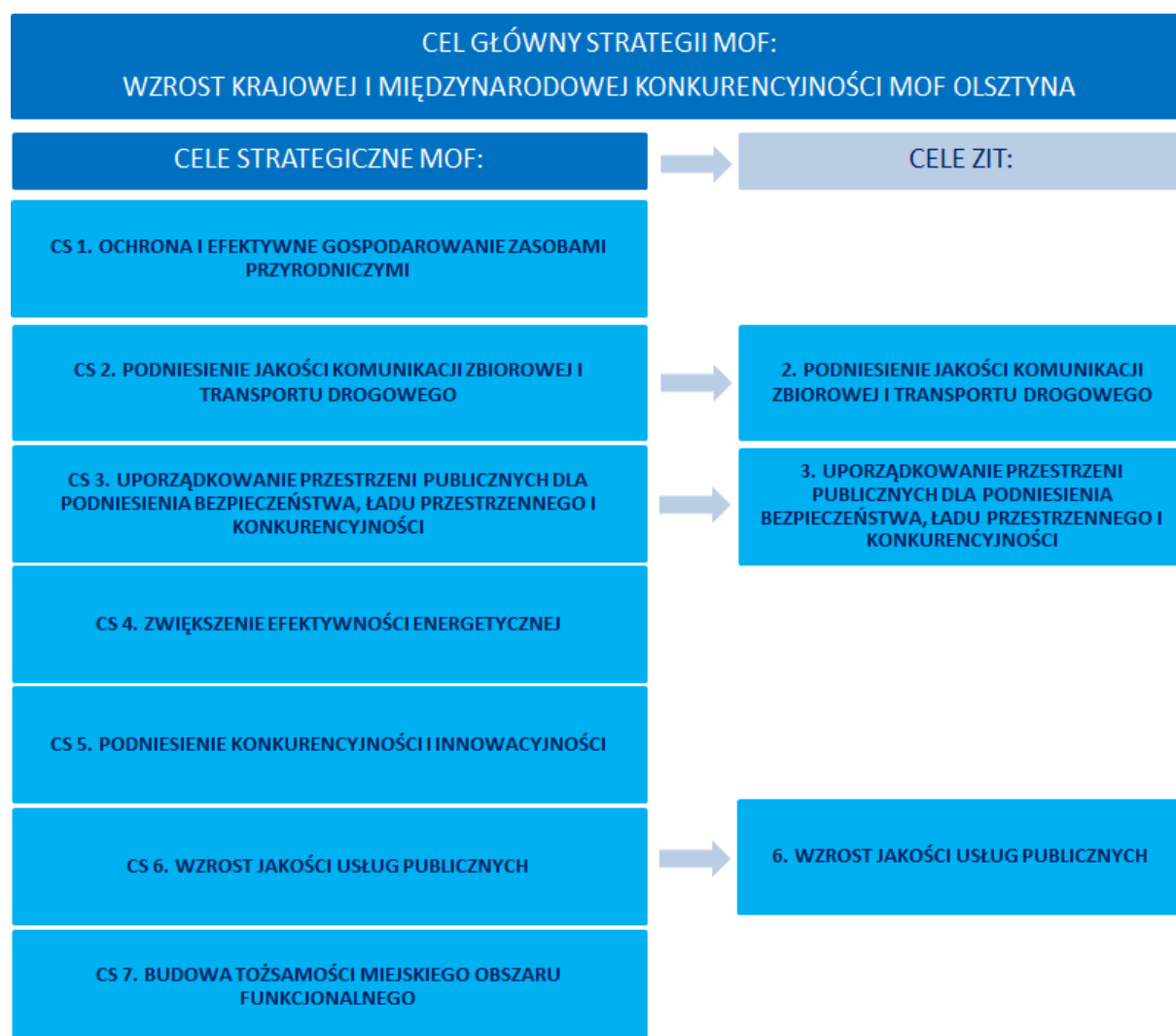
- **utrzymujący się stereotyp „ściany wschodniej”, „Polski B”** – utrzymujący się negatywny wizerunek Polski Wschodniej kojarzonej niekiedy z ubóstwem, zacofaniem gospodarczym i społecznym może skutecznie zniechęcać część inwestorów, turystów a także nowych mieszkańców do inwestowania, odwiedzania oraz osiedlania się w MOF Olsztyna.

5.7. CELE ZIT W KONTEKŚCIE CELÓW MOF

Układ celów Strategii ZIT jest pochodną przyjętych celów w Strategii MOF (rysunek 4). Poprzez Strategię ZIT będą realizowane trzy cele strategiczne MOF:

1. Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego (cel strategiczny 2 MOF);
2. Uporządkowanie przestrzeni publicznych dla podniesienia bezpieczeństwa, ładu przestrzennego i konkurencyjności (cel strategiczny 3 MOF);
3. Wzrost jakości usług publicznych (cel strategiczny 6 MOF).

Rysunek 4. Układ celów ZIT



Źródło: opracowanie własne.

5.8. MATRYCA LOGICZNA – POWIĄZANIE CELÓW Z WYZWANIAM

Sporządzona diagnoza Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna pozwoliła wskazać najbardziej istotne cechy MOF i jego otoczenia, a dzięki zbadaniu interakcji pomiędzy grupą sił i słabości oraz grupą szans i zagrożeń, sformułowane zostały cele strategiczne wraz z priorytetami, które warunkują możliwość redukcji obszarów problemowych. Poniższa matryca obrazuje powiązania między określonymi celami strategicznymi a słabymi stronami, wynikającymi z analizy SWOT. W ten sposób identyfikuje typy projektów strategicznych dla obszaru w ramach Strategii ZIT, stanowiącej element Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. Analiza pokazuje wpływ typów projektów oraz poszczególnych priorytetów na minimalizowanie problemów występujących w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna.

Jedną z determinant wyboru celów i priorytetów ZIT były uwarunkowania formalno-prawne. Wyboru poszczególnych celów do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dokonano również w oparciu o przedstawione przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce z lipca 2013 r. oraz wskazany Mandat negocjacyjny Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego w sprawie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020.

Matryca logiczna zależności pomiędzy celami i priorytetami w MOF a problemami

Cel strategiczny ZIT	1. Ochrona i efektywne gospodarowanie zasobami przyrodniczymi			2. Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego			3. Uporządkowanie przestrzeni publicznych dla podniesienia bezpieczeństwa, ładu przestrzennego i konkurencyjności		4. Zwiększenie efektywności energetycznej			5. Podniesienie konkurencyjności i innowacyjności			6. Wzrost jakości usług publicznych			7. Budowa tożsamości Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego	
Priorytet ZIT	1.1. Podniesienie jakości zasobów wodnych poprzez rozwój infrastruktury wodno-kanalizacyjnej	1.2. Budowa efektywnego systemu gospodarki odpadami w MOF	1.3. Ochrona bioróżnorodności na terenie MOF	2.1. Poprawa jakości połączeń drogowych w MOF oraz dostępność i do sieci TEN-T	2.2. Poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego	2.3. Rozwój systemu zrównoważonego publicznego transportu zbiorowego	3.1. Wykorzystanie wyjątkowych elementów przestrzeni publicznej dla podniesienia aktywności zawodowej mieszkańców	3.2. Poprawa systemu bezpieczeństwa	4.1. Zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii	4.2. Zmniejszenie zapotrzebowania i zużycia energii	4.3. Poprawa bezpieczeństwa energetycznego	5.1. Podniesienie jakości infrastruktury badań i rozwoju	5.2. Podniesienie jakości edukacji wzmacniającej potencjał konkurencyjny obszaru	5.3. Stworzenie warunków do powstania nowych firm oraz rozwoju i umiędzynarodawiania działalności istniejących przedsiębiorstw	6.1. Wzrost jakości organizacji społeczeństwa obywatelskiego	6.2. Poprawa jakości usług publicznych na rzecz bezpieczeństwa i aktywności społecznej	6.3. Integracja i podniesienie jakości systemu usług publicznych w zakresie edukacji, ochrony zdrowia i sportu	7.1. Stworzenie wspólnych produktów turystycznych i ich promocja	7.2. Ochrona dziedzictwa kulturowego Warmii
Analiza SWOT – słabe strony																			
Silna presja mieszkańców MOF na tereny zielone																			
Braki w infrastrukturze zagospodarowania brzegów jezior i rzek																			
Słabo rozwinięty system bezpieczeństwa w przypadku sytuacji kryzysowych								Bezpieczny MOF											
Wysoka liczba występujących niekorzystnych zjawisk atmosferycznych								Bezpieczny MOF											
Rozproszenie osadnictwa na terenie gmin wiejskich – wysokie koszty budowy infrastruktury				Mobilny MOF (7b) Ekomobilny MOF	Mobilny MOF (7b) Ekomobilny MOF	Mobilny MOF (7b) Ekomobilny MOF													
Zanieczyszczenie powietrza – niskie emisje						Ekomobilny MOF													
Relatywnie słabo rozwinięta baza noclegowa i gastronomiczna																			
Słaby dostęp do usług medycznych na obszarach wiejskich MOF oraz brak systemu profilaktyki zdrowotnej na terenie całego																Zdrowy i aktywny MOF	Zdrowy i aktywny MOF		

Zjawisko wykluczenia społecznego																	Społeczny MOF Zdrowy i aktywny MOF	Zdrowy i aktywny MOF		
Niski odsetek dzieci objętych edukacją przedszkolną oraz niewystarczająca liczba miejsc w żłobkach																				
Brak imprez sportowych o randze międzynarodowej																				
Zły stan dróg lokalnych oraz wysoka liczba zdarzeń drogowych				Mobilny MOF (7b)	Mobilny MOF (7b)	Mobilny MOF (7b)														
Słabo rozwinięty system publicznego transportu zbiorowego				Ekomobiln y MOF	Ekomobiln y MOF	Ekomobiln y MOF														
Słabo rozwinięta (przestrzennie) sieć komunikacji miejskiej				Ekomobiln y MOF	Ekomobiln y MOF	Ekomobiln y MOF														

- bardzo pozytywny wpływ priorytetu i zdefiniowanych projektów na minimalizowanie problemu
- pozytywny wpływ priorytetu na minimalizowanie problemu, osiągany dzięki pośredniemu wpływowi realizacji innych projektów
- neutralny wpływ priorytetu na minimalizowanie problemu
- negatywny wpływ priorytetu na minimalizowanie problemu, w wyniku pośredniego wpływu realizacji innych projektów
- bardzo negatywny wpływ priorytetu na minimalizowanie problemu, w wyniku pośredniego wpływu realizacji innych projektów

Poniższa matryca obrazuje przejście z diagnozy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna poprzez wnioski z diagnozy, analizę SWOT, cele strategiczne i priorytety ZIT do typów projektów, które zostały zidentyfikowane podczas omawiania głównych problemów, które utrudniają rozwój i wpływają na jakość życia mieszkańców MOF Olsztyna. Poszczególne typy projektów będą realizowane w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Wpisują się one w wybrane cele tematyczne i priorytety inwestycyjne UE. W matrycy wskazano również fundusz UE (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Europejski Fundusz Społeczny), z jakiego będą realizowane wybrane projekty, a także osie priorytetowe z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020, a mianowicie infrastruktura transportowa, efektywność energetyczna, środowisko przyrodnicze i racjonalne wykorzystanie zasobów oraz włączenie społeczne.

Matryca logiczna powiązań strategicznych

Diagnoza	Wnioski z diagnozy	Analiza SWOT	Cel strategiczny ZIT	Priorytet ZIT	Projekt	Oś priorytetowa RPO	Cel tematyczny UE	Priorytet inwestycyjny UE	Fundusz UE
❖ powiązania komunikacyjne, mające znaczenie dla atrakcyjności MOF w różnych wymiarach – inwestycyjnym, turystycznym, jako miejsca zamieszkania oraz zapewniające spójność terytorialną obszaru poprzez zwiększenie dostępności publicznego transportu zbiorowego	❖ problemy komunikacyjne ❖ problemy infrastrukturalne	- rozproszenie osadnictwa na terenie gmin wiejskich – wysokie koszty budowy infrastruktury - zły stan dróg lokalnych oraz wysoka liczba zdarzeń drogowych	2. Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego	2.1. Poprawa jakości połączeń drogowych w MOF oraz dostępności do sieci TEN-T	Mobilny MOF (7b)	Infrastruktura transportowa	7 - Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej	7b - Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi	EFRR
				2.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego					
				2.3 Rozwój systemu zrównoważonego transportu zbiorowego					
❖ powiązania komunikacyjne, mające znaczenie dla atrakcyjności MOF w różnych wymiarach – inwestycyjnym, turystycznym, jako miejsca zamieszkania oraz zapewniające spójność terytorialną obszaru poprzez zwiększenie dostępności publicznego transportu zbiorowego	❖ problemy komunikacyjne ❖ problemy infrastrukturalne	- rozproszenie osadnictwa na terenie gmin wiejskich – wysokie koszty budowy infrastruktury - słabo rozwinięty system publicznego transportu zbiorowego - słabo rozwinięta (przestrzennie) sieć komunikacji miejskiej - zanieczyszczenie powietrza – niskie emisje	2. Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego	2.1. Poprawa jakości połączeń drogowych w MOF oraz dostępności do sieci TEN-T	Ekomobilny MOF	Efektywność energetyczna	4 - Wsparcie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach	4e - Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej, multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu	EFRR
				2.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego					
				2.3 Rozwój systemu zrównoważonego transportu zbiorowego					

❖ poziom systemu bezpieczeństwa, wpływający na jakość życia poprzez wzrost poczucia bezpieczeństwa mieszkańców i wzrost atrakcyjności zamieszkania w MOF	❖ bezpieczeństwo ❖ zasoby przyrodnicze	- słabo rozwinięty system bezpieczeństwa w przypadku sytuacji kryzysowych - wysoka liczba występujących niekorzystnych zjawisk atmosferycznych	3. Uporządkowanie przestrzeni publicznych dla podniesienia bezpieczeństwa, ładu przestrzennego i konkurencyjności	3.2. Poprawa systemu bezpieczeństwa	Bezpieczeństwo MOF	Środowisko przyrodnicze i racjonalne wykorzystanie zasobów	5 - Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem	5b – Wspieranie inwestycji ukierunkowanych na konkretne rodzaje zagrożeń przy jednoczesnym zwiększeniu odporności na klęski i katastrofy i rozwijaniu systemów zarządzania klęskami i katastrofami	EFRR
❖ system usług publicznych, warunkujący w dużym stopniu jakość życia w MOF	❖ rozwój usług publicznych	zjawisko wykluczenia społecznego	6. Wzrost jakości usług publicznych	6.2. Poprawa jakości usług publicznych na rzecz bezpieczeństwa i aktywności społecznej poprzez zintegrowane działania miękkie i inwestycje	Społeczny MOF	Włączenie społeczne	9 - Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją	9i – aktywne włączenie, w tym z myślą o promowaniu równych szans oraz aktywnego uczestnictwa i zwiększaniu szans na zatrudnienie	EFS
❖ system usług publicznych, warunkujący w dużym stopniu jakość życia w MOF	❖ rozwój usług publicznych	- słaby dostęp do usług medycznych na obszarach wiejskich MOF oraz brak systemu profilaktyki zdrowotnej na terenie całego MOF - zjawisko wykluczenia społecznego	6. Wzrost jakości usług publicznych	6.2. Poprawa jakości usług publicznych na rzecz bezpieczeństwa i aktywności społecznej poprzez zintegrowane działania miękkie i inwestycje 6.3. Integracja i podniesienie jakości systemu usług publicznych w zakresie edukacji, ochrony zdrowia i sportu	Zdrowy i Aktywny MOF	Włączenie społeczne	9 - Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją	9iv – ułatwienie dostępu do przystępnych cenowo, trwałych oraz wysokiej jakości usług, w tym opieki zdrowotnej i usług socjalnych świadczonych w interesie ogólnym	EFS

5.9. CELE I PRIORYTETY ZIT

W rozdziale dokonano uszczegółowienia **wybranych** celów strategicznych i priorytetów MOF, które realizowane mają być z alokacji ZIT w ramach RPO WiM 2014-2020. Poniższe cele strategiczne wraz z priorytetami wynikają z diagnozy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna i z przedstawionej w rozdziale 5.8. matrycy logicznej. W każdym priorytecie inwestycyjnym, zarówno w tabelach szeroko opisujących typy projektów, jak i dodatkowych tabelach po wylistowanych priorytetach w ramach danego celu strategicznego, wskazano wskaźniki rezultatu.

Poniżej opisu typów projektów realizowanych z celów strategicznych wyszczególnionych w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych zamieszczono tabelę z wskaźnikami produktu w podziale na priorytety inwestycyjne wraz z metodologią liczenia.

CEL STRATEGICZNY 2: PODNIESIENIE JAKOŚCI KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ I TRANSPORTU DROGOWEGO

PRIORYTET 2.1. POPRAWA JAKOŚCI POŁĄCZEŃ DROGOWYCH W MOF ORAZ DOSTĘPNOŚCI DO SIECI TEN-T

PRIORYTET 2.2. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA TRANSPORTU DROGOWEGO

PRIORYTET 2.3. ROZWÓJ SYSTEMU ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

PI	Wskaźniki programowe	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2020)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
7b	Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej WDDT II (syntetyczny)		13,49	17,1450	MliR	od 2013 r. co 2-3 lata

Priorytet inwestycyjny UE	7b - Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi
Obszary objęte interwencją	OSI Aglomeracja Olsztyna (zob.: Wymiar terytorialny wsparcia)
Typy przedsięwzięć zgodne z RPO WiM 2014-2020	- budowa, przebudowa dróg lokalnych jedynie w obszarach funkcjonalnych Olsztyna („Mobilny MOF”), Elbląga i Ełku * Realizacja przedsięwzięć w ramach typu projektu Mobilny MOF w ramach PI 7b warunkowana jest uzyskaniem zgody Komisji Europejskiej na zmianę Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020 w zakresie przesunięcia środków z PI 4e do PI 7b (dla dróg lokalnych) w kwocie 2 477 249,95 Euro, tj. do łącznego poziomu alokacji na PI 7b w wysokości 14 977 249,95 Euro, co łącznie nie będzie przekraczało 15% alokacji RPO na drogi w CT7. Dodatkowym warunkiem realizacji wszystkich przedsięwzięć jest uzyskanie akceptacji Ministra Rozwoju, w porozumieniu z Ministrem Finansów, do zwiększenia poziomu współfinansowania projektów drogowych w 7b w ramach przedsięwzięć „Mobilny MOF” (7b) do poziomu 17% w ramach kwoty z Budżetu Państwa przypadającej na województwo warmińsko-mazurskie na podstawie kontraktu terytorialnego (zgodnie z art. 18 ust. 2 tzw. ustawy wdrożeniowej). Zmiana poziomu współfinansowania może wiązać się również ze zmianą Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego.
Lista indykatoryjna projektów w ramach podstawowej	„ Mobilny MOF ” (7b) – projekty realizowane ze środków ZIT w ramach RPO WiM

alokacji ZIT	2014-2020: 1. Gmina Giętrwałd/ Gmina Jonkowo/ Gmina Olsztyn 1.1. Budowa ciągu dróg trzeciorzędnych ulic Gościnniej, Kresowej, Wołodajewskiego, Żurawiej, Perkoza wraz z odcinkiem drogi w Gminie Giętrwałd jako połączenia drogi wojewódzkiej 527 z DK 16 – węzeł Olsztyn Zachód (3G/10/3J) 2. Gmina Barczewo/ Gmina Dywity 2.1. Droga powiatowa 1442N od skrzyżowania z DK51 w miejscowości Spręcowo do miejscowości Tuławki, dalej drogą powiatową 1449N przez miejscowość Gady do drogi powiatowej 1430N, dalej drogą powiatową 1430N przez miejscowość Barczewko do DK16 (1B/1D) 3. Gmina Giętrwałd 3.1. Droga powiatowa 1370N od miejscowości Sząbruk, dalej przez Unieszewo do DK16 (1G) 3.2. Droga gminna od miejscowości Naterki poprzez miejscowość Gronity do Kudyp – węzeł Obwodnicy Olsztyna (2G) 4. Gmina Purda 4.1. Droga powiatowa 1464N od miejscowości Klebark Wielki przez miejscowość Klebark Mały (wraz z budową tzw. Obwodnicy Klebarka Małego) do DK16 – węzeł Wschód (1P) 5. Gmina Barczewo 5.1. Droga gminna od drogi powiatowej 1448N przez Nikielkowo i Wójtowo do DK16 (2B)
Lista indykatywna projektów w ramach oszczędności w podstawowej alokacji ZIT	„Mobilny MOF” (7b): 1. Gmina Giętrwałd 1.1. Droga powiatowa 1425N Guzowy Młyn - Biesal do DK16 (4G) 2. Gmina Barczewo 2.1. Droga gminna od skrzyżowania z DK16 do drogi powiatowej 1430N poprzez miejscowość Zalesie (3B) 2.2. Droga gminna od skrzyżowania z DK16 do drogi powiatowej 1483N poprzez miejscowość Tumiany (4B) 2.3. Droga powiatowa 1467N od miasta Barczewo przez Mokiny, Skajboty, Silice do skrzyżowania z drogą powiatową 1464N i 1463N (5B) 3. Gmina Stawiguda 3.1. Skrzyżowanie DK51 z drogą powiatową 1370N, następnie przez miejscowość Tomaszkowo do miejscowości Sząbruk (6G/2S) 4. Gmina Purda 4.1. Droga powiatowa 1463N od skrzyżowania z DK53 do miejscowości Klebark Wielki (9P)
Projekty komplementarne i o charakterze komplementarnym	Budowa DK51 w Olsztynie na odcinku od skrzyżowania ul. Towarowej z ul. Leonharda do węzła Wschód (S51) Budowa DK53 w Olsztynie na odcinku od ul. Pstrowskiego do węzła drogowego Pieczewo (S51) Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 w Olsztynie na odcinku od granicy miasta do wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Bałtyckiej Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 598 w Olsztynie na odcinku od Al. Warszawskiej do skrzyżowania ul. Płoskiego z ul. Witosa/Bukowskiego Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 598 na odcinku od skrzyżowania ul. Płoskiego z ul. Witosa/Bukowskiego do węzła Jaroty (S51) Budowa obwodnicy południowej Olsztyna. S-51 Olsztyn-Olsztynek. Przygotowanie dokumentacji projektowej dla obwodnicy północnej Olsztyna. „Ekomobilny MOF” – projekty realizowane ze środków ZIT w ramach RPO WiM 2014-2020:

	Rozwój łańcuchów ekomobilności w Gminach MOF Olsztyna z uwzględnieniem dróg: 1. Droga gminna w miejscowości Klebark Mały (2P) 2. Droga powiatowa 1464N od wiaduktu w miejscowości Ostrzeszewo do skrzyżowania z tzw. Obwodnicą Klebarka Małego (3P) 3. Droga gminna od skrzyżowania z drogą powiatową 1368N w miejscowości Godki przez Porbady do miejscowości Wrzesina – skrzyżowanie z drogą wojewódzką 527 (1J) 4. Droga powiatowa 1368N od miejscowości Godki do miejscowości Jonkowo, dalej drogą powiatową 1203N do skrzyżowania z drogą wojewódzką 527 (2J) 5. Droga gminna od skrzyżowania z drogą powiatową 1449N przez Zalbki do granicy Olsztyna – ul. Wiosenna (2D) 6. Droga gminna od skrzyżowania z drogą wojewódzką 598 do skrzyżowania z drogą powiatową 1372N przez ul. Przyrodniczą, ul. Jeziorną i ul. Rumiankową (1S) Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie - „Mobilny MOF” – projekty realizowane ze środków PO PW 2014-2020: Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie 1. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – łańcuchy ekomobilności: 1) Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego przy Dworcu PKS/PKP, 2) Przebudowa układu ulicznego w Centrum Olsztyna (ul. Pieniężnego wraz z mostem św. Jakuba oraz ul. Partyzantów), 3) Zakup taboru tramwajowego, 4) Rozbudowa systemu ITS, 5) Rozbudowa systemu komunikacyjnych dróg rowerowych w Olsztynie. 2. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – trakcja szynowa: 1) Przedłużenie linii tramwajowej łączącej osiedle Jaroty i Pieczewo z fabryką Michelin i zintegrowanym węzłem przesiadkowym przy Dworcu PKP/PKS wraz z rozbudową zajezdni tramwajowej, 2) Zakup taboru tramwajowego, 3) Rozbudowa systemu ITS. 3. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – projekt rezerwowy: 1) Przedłużenie linii tramwajowej na odcinku Al. Piłsudskiego od ul. Dworcowej do Kościuszki i do Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, 2) Zakup taboru tramwajowego, 3) Przebudowa Al. Sybiraków w Olsztynie wraz ze skrzyżowaniem z Al. Wojska Polskiego (drogi wyprowadzającej ruch z miasta w kierunku drogi DK 51 – przejście graniczne Bezledy), 4) Przebudowa wiaduktu nad kolejną w ciągu ul. Limanowskiego w Olsztynie, 5) Rozbudowa systemu ITS.
Tryb wyboru projektów	Tryb konkursowy
Typ beneficjentów	- jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia; - jednostki organizacyjne jednostek samorządu terytorialnego.
Wskaźniki produktu	1. Całkowita długość nowych dróg – 5,8 km. 2. Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg – 19,5 km.
Wskaźniki rezultatu bezpośredniego	N/D

PRIORYTET 2.1. POPRAWA JAKOŚCI POŁĄCZEŃ DROGOWYCH W MOF ORAZ DOSTĘPNOŚCI DO SIECI TEN-T**PRIORYTET 2.2. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA TRANSPORTU DROGOWEGO****PRIORYTET 2.3. ROZWÓJ SYSTEMU ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**

PI	Wskaźniki programowe	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
4e	Przewozy pasażerów komunikacją miejską	mln os.	59,5	63,4	GUS	rocznie
	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej	szt./rok	0	4380	Źródła rozproszone	rocznie
	Wielkość obszaru objęta łańcuchem ekomobilności	km ²	0	1450	GUS	rocznie

Priorytet inwestycyjny UE	4e - Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej, multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu
Obszary objęte interwencją	OSi Aglomeracja Olsztyna (zob.: Wymiar terytorialny wsparcia)
Typy przedsięwzięć zgodne z RPO WiM 2014-2020	- budowa/przebudowa infrastruktury transportu publicznego (np. P&R, budowa buspasów oraz zintegrowanych przystanków przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami transportu, sygnalizacja wzbudzana, drogi rowerowe, „Ekomobilny MOF”), zgodnie ze strategiami miejskimi obejmującymi ograniczenie emisyjności w transporcie; - budowa, przebudowa dróg w obszarach funkcjonalnych Olsztyna „Ekomobilny MOF”), Elbląga i Ełku związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską (jako element Strategii ZIT lub ZIT” (bis); - zakup, modernizacja niskoemisyjnego taboru, - wymiana oświetlenia miejskiego na energooszczędne, - wdrażanie systemów informacji i zarządzania ruchem (jako element projektów wskazanych powyżej), - działania informacyjne promujące transport zbiorowy jako element uzupełniający projektów. * „Ekomobilny MOF” – projekty kompleksowe, zakładające m.in. budowę infrastruktury drogowej pod transport zbiorowy, elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego, budowę komunikacyjnych dróg rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą jako uzupełnienie łańcucha ekomobilności w gminach MOF Olsztyna. W ramach Ekomobilnego MOF będą realizowane projekty dotyczące mobilności miejskiej. W przypadku realizacji inwestycji w infrastrukturę drogową muszą to być projekty kompleksowe obejmujące wiele elementów, w tym łańcuch ekomobilności. W projekcie będzie uwzględniony procent większościowy dla kosztów uwzględniających mobilność, np. ścieżki rowerowe, trakty piesze, pieszo-rowerowe, skrzyżowania, przejścia dla pieszych, azyle, oświetlenie, sygnalizacja świetlna, elementy BRD, zatoki autobusowe, wiaty przystankowe, parkingi park&ride, park&bike, zatoki postojowe, natomiast koszty związane z budową, przebudową dróg będą stanowić mniejszą część wydatków. Wskazane projekty są zgodne i spełniają warunki określone we wspólnej interpretacji Ministerstwa Rozwoju i Komisji Europejskiej postanowień Umowy Partnerstwa, dotyczących zrównoważonej i intermodalnej mobilności miejskiej (PI 4e).

Lista indykatywna projektów w ramach podstawowej alokacji ZIT	„Ekomobilny MOF” – projekty realizowane ze środków ZIT w ramach RPO WiM 2014-2020: <i>Rozwój łańcuchów ekomobilności w Gminach MOF Olsztyna z uwzględnieniem dróg:</i> 1. Droga gminna w miejscowości Klebark Mały (2P) 2. Droga powiatowa 1464N od wiaduktu w miejscowości Ostrzeszewo do skrzyżowania z tzw. Obwodnicą Klebarka Małego (3P) 3. Droga gminna od skrzyżowania z drogą powiatową 1368N w miejscowości Godki przez Porbady do miejscowości Wrzesina – skrzyżowanie z drogą wojewódzką 527 (1J) 4. Droga powiatowa 1368N od miejscowości Godki do miejscowości Jonkowo, dalej drogą powiatową 1203N do skrzyżowania z drogą wojewódzką 527 (2J) 5. Droga gminna od skrzyżowania z drogą powiatową 1449N przez Zalbki do granicy Olsztyna – ul. Wiosenna (2D) 6. Droga gminna od skrzyżowania z drogą wojewódzką 598 do skrzyżowania z drogą powiatową 1372N przez ul. Przyrodniczą, ul. Jeziorną i ul. Rumiankową (1S) „Mobilny MOF” – projekty realizowane ze środków krajowych programów operacyjnych: <i>Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie</i> 1. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – łańcuchy ekomobilności: 1) Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego przy Dworcu PKS/PKP, 2) Przebudowa układu ulicznego w Centrum Olsztyna (ul. Pieniężnego wraz z mostem św. Jakuba oraz ul. Partyzantów), 3) Zakup taboru tramwajowego, 4) Rozbudowa systemu ITS, 5) Rozbudowa systemu komunikacyjnych dróg rowerowych w Olsztynie. 2. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – trakcja szynowa: 1) Przedłużenie linii tramwajowej łączącej osiedle Jaroty i Pieczewo z fabryką Michelin i zintegrowanym węzłem przesiadkowym przy Dworcu PKP/PKS wraz z rozbudową zajezdni tramwajowej, 2) Zakup taboru tramwajowego, 3) Rozbudowa systemu ITS. 3. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – projekt rezerwowy: 1) Przedłużenie linii tramwajowej na odcinku Al. Piłsudskiego od ul. Dworcowej do Kościuszki i do Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, 2) Zakup taboru tramwajowego, 3) Przebudowa Al. Sybiraków w Olsztynie wraz ze skrzyżowaniem z Al. Wojska Polskiego (drogi wyprowadzającej ruch z miasta w kierunku drogi DK 51 – przejście graniczne Bezledy), 4) Przebudowa wiaduktu nad koleją w ciągu ul. Limanowskiego w Olsztynie, 5) Rozbudowa systemu ITS.
Lista indykatywna projektów w ramach oszczędności w podstawowej alokacji ZIT	„Ekomobilny MOF”: <i>Rozwój łańcuchów ekomobilności w Gminach MOF Olsztyna z uwzględnieniem dróg:</i> 1. Droga gminna Gietrzwałd – Rentyny (Wrzesina) jako połączenie DK16 z drogą wojewódzką 527 (5G) 2. Budowa ul. Granicznej i ul. Rejewskiego łączących DK53 z drogą powiatową 1464N (4P) 3. Droga powiatowa 1374N od miejscowości Szczęsne przez miejscowość Stary Olsztyn do drogi wojewódzkiej 598 (5P)

	4. Droga gminna od skrzyżowania z drogą powiatową 1374N do miejscowości Linowo i Trękus (6P) 5. Droga gminna od skrzyżowania z DK53 do miejscowości Marcinkowo (7P) 6. Droga gminna od skrzyżowania z drogą wojewódzką 598 do miejscowości Bałdy (8P) 7. Droga powiatowa 1203N od miejscowości Jonkowo przez miejscowość Nowe Kawkowo, Gamerki Wielkie do skrzyżowania z drogą wojewódzką 530 (4J) 8. Droga gminna od skrzyżowania z drogą powiatową 1203N do miejscowości Mątki, dalej drogą powiatową 1368N do miejscowości Barkweda, dalej drogą powiatową 1501N przez miejscowość Brąswałd, Dywity do DK51 (5J) 9. Droga gminna od skrzyżowania z drogą powiatową 1449N w miejscowości Kieźliny do skrzyżowania z drogą powiatową 1430N w miejscowości Różnowo (3D) 10. Droga powiatowa 1449N od skrzyżowania z drogą powiatową 1430N przez miejscowość Słupy do miejscowości Kieźliny i dalej do granicy Olsztyna (4D) 11. Przebudowa drogi powiatowej ul. Zientary Malewskiej do granicy Olsztyna – Nikielkowo droga powiatowa 1448N (2O) 12. Budowa drogi gminnej ul. Sikorskiego z ul. Krasickiego jako połączenie z wylotem na węzeł Pieczewo – obwodnica Olsztyna (3O)
Projekty o charakterze komplementarnym	Budowa DK51 w Olsztynie na odcinku od skrzyżowania ul. Towarowej z ul. Leonharda do węzła Wschód (S51) Budowa DK53 w Olsztynie na odcinku od ul. Pstrowskiego do węzła drogowego Pieczewo (S51) Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 w Olsztynie na odcinku od granicy miasta do wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Bałtyckiej Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 598 w Olsztynie na odcinku od Al. Warszawskiej do skrzyżowania ul. Płoskiego z ul. Witosa/Bukowskiego Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 598 na odcinku od skrzyżowania ul. Płoskiego z ul. Witosa/Bukowskiego do węzła Jaroty (S51) Budowa obwodnicy południowej Olsztyna. S-51 Olsztyn-Olsztynek. Przygotowanie dokumentacji projektowej dla obwodnicy północnej Olsztyna. „Mobilny MOF” (7b) – projekty realizowane ze środków ZIT w ramach RPO WiM 2014-2020: 1. Gmina Giętrząwałd/ Gmina Jonkowo/ Gmina Olsztyn 1.1. Budowa ciągu dróg trzeciorzędnych ulic Gościnniej, Kresowej, Wołodziejowskiego, Żurawiej, Perkoza wraz z odcinkiem drogi w Gminie Giętrząwałd jako połączenia drogi wojewódzkiej 527 z DK 16 – węzeł Olsztyn Zachód (3G/1O/3J) 2. Gmina Barczewo/ Gmina Dywity 2.1. Droga powiatowa 1442N od skrzyżowania z DK51 w miejscowości Spręcowo do miejscowości Tuławki, dalej drogą powiatową 1449N przez miejscowość Gady do drogi powiatowej 1430N, dalej drogą powiatową 1430N przez miejscowość Barczewko do DK16 (1B/1D) 3. Gmina Giętrząwałd 3.1. Droga powiatowa 1370N od miejscowości Sząbruk, dalej przez Unieszewo do DK16 (1G) 3.2. Droga gminna od miejscowości Naterki poprzez miejscowość Gronity do Kudyp – węzeł obwodnicy Olsztyna (2G) 4. Gmina Purda 4.1. Droga powiatowa 1464N od miejscowości Klebark Wielki przez miejscowość Klebark Mały (wraz z budową tzw. Obwodnicy Klebarka Małego) do DK16 – węzeł Wschód (1P) 5. Gmina Barczewo 5.1. Droga gminna od drogi powiatowej 1448N przez Nikielkowo i Wójtowo do

	DK16 (2B)
Tryb wyboru projektów	Tryb konkursowy
Typ beneficjentów	- jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne, w tym w porozumieniu z innymi podmiotami (np. zarządcami infrastruktury kolejowej, PKS); - związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego.
Wskaźniki produktu	1. Długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej – 5,8 km. 2. Długość dróg dla rowerów – 36,1 km. 3. Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej – 3 szt. 4. Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych – 2240 Mg CO ₂ /rok
Wskaźniki rezultatu bezpośredniego	1. Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej – 4380 szt./rok 2. Wielkość obszaru objęta łańcuchem ekomobilności – 1450 km ²

CEL STRATEGICZNY 3: UPORZĄDKOWANIE PRZESTRZENI PUBLICZNYCH DLA PODNIESIENIA BEZPIECZEŃSTWA, ŁADU PRZESTRZENNEGO I KONKURENCYJNOŚCI

PRIORYTET 3.2. POPRAWA SYSTEMU BEZPIECZEŃSTWA

PI	Wskaźniki programowe	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
5b	Liczba miast, w których podjęto działania związane z zabezpieczeniem przed niekorzystnymi zjawiskami pogodowymi	szt.	0	2	CZK	po zakończeniu projektu

Priorytet inwestycyjny UE	5b – Wspieranie inwestycji ukierunkowanych na konkretne rodzaje zagrożeń przy jednoczesnym zwiększeniu odporności na klęski i katastrofy i rozwijaniu systemów zarządzania klęskami i katastrofami
Obszary objęte interwencją	OSI Aglomeracja Olsztyna (zob.: Wymiar terytorialny wsparcia)
Typy przedsięwzięć zgodne z RPO WiM 2014-2020	- „Bezpieczny MOF”: - rozwój systemów zintegrowanego monitoringu i ostrzegania, prognozowania zagrożeń i reagowania w sytuacjach nagłego wystąpienia zjawisk katastrofalnych lub poważnych awarii; - wyposażenie i wzmocnienie służb ratowniczych.
Projekty pozakonkursowe	„Bezpieczny MOF” (zob.: rozdział 5.6.1. Projekty realizowane z alokacji ZIT w ramach RPO WiM)
Projekty o charakterze komplementarnym	<i>Rewitalizacja przestrzeni miejskiej Śródmieścia w Olsztynie</i> <i>Rewitalizacja obszarów powojennych na terenie koszar Dragonów w Olsztynie</i>
Tryb wyboru projektów	Tryb pozakonkursowy
Typ beneficjentów	- jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia; - jednostki organizacyjne jednostek samorządu terytorialnego; - jednostki organizacyjne administracji rządowej; - organizacje pozarządowe;

	- przedsiębiorstwa; - PGL Lasy Państwowe i jego jednostki organizacyjne.
Wskaźniki produktu	1. Liczba wprowadzonych do użycia systemów monitorowania zagrożeń i systemów wczesnego ostrzegania – 1 szt.
Wskaźniki rezultatu bezpośredniego	1. Liczba miast, w których podjęto działania związane z zabezpieczeniem przed niekorzystnymi zjawiskami pogodowymi – 2 szt.

CEL STRATEGICZNY 6: WZROST JAKOŚCI USŁUG PUBLICZNYCH

PRIORYTET 6.2. POPRAWA JAKOŚCI USŁUG PUBLICZNYCH NA RZECZ BEZPIECZEŃSTWA I AKTYWNOŚCI SPOŁECZNEJ

PI	Wskaźniki programowe	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
9i	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym pracujących po opuszczeniu programu (łącznie z pracującymi na własny rachunek)	%	20	20	SL 2014	bieżący monitoring
	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym poszukujących pracy po opuszczeniu programu	%	6	6	SL 2014	bieżący monitoring
	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym, które uzyskały kwalifikacje po opuszczeniu programu	%	30	30	SL 2014	bieżący monitoring

Priorytet inwestycyjny UE	9i – aktywne włączenie, w tym z myślą o promowaniu równych szans oraz aktywnego uczestnictwa i zwiększaniu szans na zatrudnienie
Obszary objęte interwencją	OSI Aglomeracja Olsztyna (zob.: Wymiar terytorialny wsparcia)
Typy przedsięwzięć zgodne z RPO WiM 2014-2020	- „ Społeczny MOF ”: - aktywizacja osób wykluczonych oraz zagrożonych wykluczeniem społecznym zgodnie ze zindywidualizowaną ścieżką rozwoju.
Projekty pozakonkursowe	N/D
Projekty o charakterze komplementarnym	<i>Aktywność poprzez wolontariat – utworzenie grup wspierających się w codziennym funkcjonowaniu</i> <i>Program profilaktyki otyłości seniorów „Przyspiesz metabolizm”</i> <i>Profilaktyka radzenia sobie ze stresem i depresją</i> <i>Profilaktyka wczesnego wykrywania otępień lub innych zaburzeń funkcji poznawczych</i> <i>Akcje profilaktyczne wczesnego wykrywania jaskry</i> <i>Gimnastyka kompensacyjna jako profilaktyka progresji zmian zwyrodnieniowych kręgosłupa i kończyn u osób po 65 roku życia „Stale sprawni”</i>
Tryb wyboru projektów	Tryb konkursowy
Typ beneficjentów	Wszystkie podmioty działające na podstawie zapisów statutowych lub innych dokumentów (np. KRS, zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej) w sferze pomocy i integracji społecznej, rehabilitacji zawodowej i społecznej osób niepełnosprawnych lub rynku pracy, z wyłączeniem osób

	fizycznych (nie dotyczy osób prowadzących działalność gospodarczą lub oświatową na podstawie przepisów odrębnych).
Wskaźniki produktu	1. Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym objętych wsparciem w programie – 1968 os. 2. Liczba osób z niepełnosprawnościami objętych wsparciem w programie – 182 os.
Wskaźniki rezultatu bezpośredniego	1. Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym pracujących po opuszczeniu programu (łącznie z pracującymi na własny rachunek) – 20% 2. Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym poszukujących pracy po opuszczeniu programu – 6% 3. Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym, które uzyskały kwalifikacje po opuszczeniu programu – 30%

PRIORYTET 6.2. POPRAWA JAKOŚCI USŁUG PUBLICZNYCH NA RZECZ BEZPIECZEŃSTWA I AKTYWNOŚCI SPOŁECZNEJ

PI	Wskaźniki programowe	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
9iv	Liczba wspartych w programie miejsc świadczenia usług społecznych, istniejących po zakończeniu programu	%	50	50	SL 2014	bieżący monitoring
	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym poszukujących pracy, uczestniczących w kształceniu lub szkoleniu, zdobywających kwalifikacje, pracujących (łącznie z prowadzącymi działalność na własny rachunek) po opuszczeniu programu	%	15	15	SL 2014	bieżący monitoring

Priorytet inwestycyjny UE	9iv – ułatwienie dostępu do przystępnych cenowo, trwałych oraz wysokiej jakości usług, w tym opieki zdrowotnej i usług socjalnych świadczonych w interesie ogólnym
Obszary objęte interwencją	OSI Aglomeracja Olsztyna (zob.: Wymiar terytorialny wsparcia)
Typy przedsięwzięć zgodne z RPO WiM 2014-2020	- „Zdrowy i aktywny MOF”: - świadczenie usług eliminujących dysfunkcje osób i rodzin znajdujących się w trudnej sytuacji życiowej, m.in.: wsparcie pieczy zastępczej, specjalistycznego poradnictwa rodzinnego, asystenta rodziny, skierowanych do osób w rodzinach zagrożonych wykluczeniem społecznym. - lokalne działania integracyjne społeczności, sprzyjające włączeniu społecznemu (np. wspólne działanie na rzecz poprawy przestrzeni publicznej z wykorzystaniem nabytych podczas aktywizacji zawodowej kompetencji).
Projekty pozakonkursowe	N/D
Projekty o charakterze komplementarnym	<i>Program profilaktyki otyłości seniorów „Przyspiesz metabolizm”</i> <i>Profilaktyka radzenia sobie ze stresem i depresją</i> <i>Profilaktyka wczesnego wykrywania otępień lub innych zaburzeń funkcji poznawczych</i> <i>Akcje profilaktyczne wczesnego wykrywania jaskry</i> <i>Gimnastyka kompensacyjna jako profilaktyka progresji zmian zwyrodnieniowych kręgosłupa i kończyn u osób po 65 roku życia „Stale sprawni”</i> <i>Aktywność poprzez wolontariat – utworzenie grup wspierających się w codziennym funkcjonowaniu</i>

Tryb wyboru projektów	Tryb konkursowy
Typ beneficjentów	- jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia; - jednostki organizacyjne jednostek samorządu terytorialnego; - jednostki organizacyjne pomocy społecznej (w rozumieniu przepisów o pomocy społecznej); - jednostki zatrudnienia socjalnego realizujące zadania wynikające z przepisów o zatrudnieniu socjalnym; - jednostki wspierania rodziny i systemu pieczy zastępczej (w rozumieniu przepisów o wspieraniu rodziny i systemie pieczy zastępczej); - organizacje pozarządowe działające na podstawie zapisów statutowych w sferze pomocy i integracji społecznej oraz inne podmioty prowadzące na podstawie zapisów statutowych działalność w sferze pomocy i integracji społecznej; - podmioty ekonomii społecznej.
Wskaźniki produktu	1. Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym objętych usługami społecznymi świadczonymi w interesie ogólnym w programie – 3508 os.
Wskaźniki rezultatu bezpośredniego	1. Liczba wspartych w programie miejsc świadczenia usług społecznych, istniejących po zakończeniu programu – 50% 2. Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym poszukujących pracy, uczestniczących w kształceniu lub szkoleniu, zdobywających kwalifikacje, pracujących (łącznie z prowadzącymi działalność na własny rachunek) po opuszczeniu programu – 15%

PRIORYTET 6.3. INTEGRACJA I PODNIESIENIE JAKOŚCI SYSTEMU USŁUG PUBLICZNYCH W ZAKRESIE EDUKACJI, OCHRONY ZDROWIA I SPORTU

PI	Wskaźniki programowe	Jednostka pomiaru	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2023)	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
9iv	Liczba wspartych w programie miejsc świadczenia usług zdrowotnych, istniejących po zakończeniu projektu	%	50	50	SL 2014	bieżący monitoring

Priorytet inwestycyjny UE	9iv – ułatwienie dostępu do przystępnych cenowo, trwałych oraz wysokiej jakości usług, w tym opieki zdrowotnej i usług socjalnych świadczonych w interesie ogólnym
Obszary objęte interwencją	OSI Aglomeracja Olsztyna (zob.: Wymiar terytorialny wsparcia)
Typy przedsięwzięć zgodne z RPO WiM 2014-2020	- „Zdrowy i aktywny MOF”: - wdrożenie profilaktyki raka szyjki macicy (w zakresie szczepienia dziewcząt w wieku ok. 11/14 lat celem uzupełnienia interwencji krajowej).
Projekty pozakonkursowe	N/D
Projekty o charakterze komplementarnym	<i>Program profilaktyki otyłości seniorów „Przyspiesz metabolizm”</i> <i>Profilaktyka radzenia sobie ze stresem i depresją</i> <i>Profilaktyka wczesnego wykrywania otępień lub innych zaburzeń funkcji poznawczych</i> <i>Akcje profilaktyczne wczesnego wykrywania jaskry</i> <i>Gimnastyka kompensacyjna jako profilaktyka progresji zmian zwyrodnieniowych kręgosłupa i kończyn u osób po 65 roku życia „Stale sprawni”</i> <i>Aktywność poprzez wolontariat – utworzenie grup wspierających się w codziennym funkcjonowaniu</i>
Tryb wyboru projektów	Tryb konkursowy

Typ beneficjentów	- podmioty lecznicze; - jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia; - jednostki organizacyjne jednostek samorządu terytorialnego; - organizacje pozarządowe lub organizacje non-profit posiadające doświadczenie w realizacji programów zdrowotnych; - podmioty ekonomii społecznej posiadające doświadczenie w realizacji programów zdrowotnych.
System preferencji dla wybranych obszarów	Po uzgodnieniach z IZ RPO WM
Minimalne i maksymalne wartości projektów	Po uzgodnieniach z IZ RPO WM
Wskaźniki produktu	1. Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym objętych usługami zdrowotnymi w programie – 681 os.
Wskaźniki rezultatu bezpośredniego	1. Liczba wspartych w programie miejsc świadczenia usług zdrowotnych, istniejących po zakończeniu projektu – 50%

Tabela 14: Wskaźniki produktu i rezultatu w podziale na PI wraz z metodologią liczenia

PI	Wskaźniki programowe	Typ wskaźnika P/RB**	Propozycja wskaźnika	Wartość programowa	Wartość dla ZIT	Metodologia
7b	Całkowita długość nowych dróg	P		Dla nowych dróg 2 typu – 1,96 km	5,8 km	- Na podstawie projektów realizowanych w ramach RPO WiM 2007-2013, wyliczony został koszt jednostkowy budowy 1 km drogi wojewódzkiej, który wyniósł 3 238 000,00 zł w cenach stałych na rok 2014. - Dostępne środki realizujące przedsięwzięcia dot. długości budowanych dróg w ramach PI 7b Mobilny MOF w ZIT (35 831 268,00 zł) przy zakładanym poziomie intensywności wsparcia 85%. - Koszt jednostkowy budowy nowych dróg ustalono poprzez wyliczenie średniej z następujących składników: koszt jednostkowy budowy 1 km drogi w Olsztynie zgodnie z kosztorysem inwestorskim (9 000 000,00 zł) oraz koszty jednostkowe budowy 1 km drogi na podstawie przeprowadzonego przeglądu rozstrzygnięć przetargów na budowę dróg wojewódzkich w Polsce (3 238 000,00 zł) = 6 119 000,00 zł. Wyliczenie: Długość nowych dróg = 35 831 268,00 zł (łączy nakład środków) / 6 119 000,00 zł (koszt jednostkowy uśredniony) = 5,8 km Wskaźnik może ulec zmianie przy zmianie alokacji środków w danym działaniu.
	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	P		Dla modernizowanych i przebudowanych dróg 2 typu – 31,83 km	19,5 km	- Na podstawie projektów realizowanych w ramach RPO WiM 2007-2013, wyliczony został koszt jednostkowy przebudowy 1 km drogi wojewódzkiej, który wyniósł 2 292 000,00 zł w cenach stałych na rok 2014. - Dostępne środki realizujące przedsięwzięcia dot. długości przebudowanych dróg w ramach PI 7b Mobilny MOF (59 224 259,66 zł) przy zakładanym poziomie intensywności wsparcia 85%. - Koszt jednostkowy przebudowy dróg ustalono poprzez wyliczenie średniej z następujących składników: średni koszt przebudowy 1 km drogi w Olsztynie zgodnie z podpisanymi umowami (3 763 502,00 zł) oraz koszty jednostkowe budowy 1 km drogi na podstawie przeprowadzonego przeglądu rozstrzygnięć przetargów na przebudowę dróg wojewódzkich w Polsce (2 292 000,00 zł) = 3 027 751,00 zł. Wyliczenie: Długość przebudowanych dróg = 59 224 259,66 zł (łączy nakład środków) / 3 027 751,00 zł (koszt jednostkowy uśredniony) = 19,5 km Wskaźnik może ulec zmianie przy zmianie alokacji środków w danym

						działaniu.
4e	Długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej	P		14 km	5,8 km	- Dostępne środki realizujące przedsięwzięcia dot. długości nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej w ramach PI 4e Ekomobilny MOF w ZIT (26 750 000,00 zł) przy zakładanym poziomie intensywności wsparcia 85%. Należy przyjąć, że całość alokacji w ramach Ekomobilnego MOF będzie rozdysponowana procentowo: 51% na łańcuchy ekomobilności w postaci ścieżek rowerowych, traktów pieszych, pieszo-rowerowych oraz elementy BRD, takie jak oświetlenie, azyle dla pieszych, przejścia dla pieszych; 49% na roboty drogowe, w tym elementy niezbędne do obsługi transportu publicznego (zatoki autobusowe, wiaty przystankowe), stąd przy wartości alokacji odpowiadającej robotom drogowym należy przyjąć podane w tabeli koszty jednostkowe. - Koszt jednostkowy budowy lub przebudowy dróg ustalono poprzez wyliczenie średniej z następujących składników: średni koszt budowy 1 km drogi w MOF Olsztyna (6 119 000,00 zł) oraz średni koszt przebudowy 1 km drogi w MOF Olsztyna (3 027 751,00 zł) = 4 573 375,00 zł. Wyliczenie: Długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej = 26 750 000,00 zł (łączny nakład środków) / 4 573 375,00 zł (koszt jednostkowy uśredniony) = 5,8 km
		P	Długość dróg dla rowerów		36,1 km	Należy przyjąć, że całość alokacji w ramach Ekomobilnego MOF będzie rozdysponowana procentowo: 51% na łańcuchy ekomobilności w postaci ścieżek rowerowych, traktów pieszych, pieszo-rowerowych oraz elementy BRD, takie jak oświetlenie, azyle dla pieszych, przejścia dla pieszych; 49% na roboty drogowe, w tym elementy niezbędne do obsługi transportu publicznego (zatoki autobusowe, wiaty przystankowe), stąd przy wartości alokacji odpowiadającej robotom drogowym należy przyjąć podane w tabeli koszty jednostkowe. - Na podstawie analizy ogłoszeń o zamówieniu w BZP, wyliczony został koszt jednostkowy budowy 1 km komunikacyjnej drogi rowerowej, który wyniósł średnio 800 000,00 zł. - Dostępne środki realizujące przedsięwzięcia dot. długości dróg dla rowerów w ramach PI 4e Ekomobilny MOF w ZIT (28 889 943,60 zł) przy zakładanym poziomie intensywności wsparcia 85%. Wyliczenie: Długość dróg dla rowerów = 28 889 943,60 zł (łączny nakład środków)/ 800 000,00 zł (koszt jednostkowy uśredniony) = 36,1 km

						Za wypełnienie wskaźnika uznawane są komunikacyjne drogi rowerowe oraz trakty pieszo-rowerowe.
	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	P		19 szt.	3 szt.	Wyliczenie: Koszt netto zakupu 1 szt. taboru tramwajowego wynosi 6 504 065,04 zł. Zakup taboru pasażerskiego = 20 398 028,07 zł (łącznie nakład środków w ramach 4e)/ 6 504 065,04 zł (koszt jednostkowy netto) = 3 szt.
	Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych	P		3040 Mg CO ₂ /rok	2240 Mg CO ₂ /rok	- Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych oszacowano na podstawie Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Olsztyna, gdzie 1 szt. tramwaju generuje redukcję emisji 746,67 Mg CO ₂ /rok. Wyliczenie: Redukcja emisji gazów 746,67 Mg CO ₂ /rok * 3 szt. = 2240 Mg CO₂/rok
		RB	Wielkość obszaru objęta łańcuchem ekomobilności		1450 km ²	Przewiduje się objęcie łańcuchem ekomobilności 1450 km ² powierzchni MOF Olsztyna (powierzchnia gmin MOF, tj. Olsztyn, Barczewo, Dywity, Gietrzwałd, Jonkowo, Purda, Stawiguda), zgodnie z danymi GUS.
	Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej	RB			4380 szt./rok	Wyliczenie: 6 przebudowanych dróg dla komunikacji miejskiej, na każdej z nich minimum 2 przewozy dziennie (rano i wieczorem), tj. 12 przewozów dziennie na wszystkich drogach. 12 przewozów x 365 dni w roku = 4380 przewozów [szt./rok] . Wskaźnik będzie liczony po zrealizowaniu całego systemu dróg i po pełnym roku uruchomienia linii komunikacji miejskiej.
5b		P	Liczba wprowadzonych do użycia systemów monitorowania zagrożeń i systemów wczesnego ostrzegania		1 szt.	W ramach PI planowane jest stworzenie jednego spójnego zintegrowanego systemu monitoringu, informowania i ostrzegania mieszkańców przed zagrożeniami oraz umożliwiającego reagowanie w przypadku wystąpienia zjawisk katastrofalnych lub poważnych awarii na obszarze MOF Olsztyna.
	Liczba miast, w których podjęto działania związane z zabezpieczeniem przed niekorzystnymi zjawiskami pogodowymi	RB			2 szt.	Przewiduje się podjęcie działań polegających na zabezpieczeniu przed niekorzystnymi zjawiskami pogodowymi na terenie całego MOF. Obszar MOF Olsztyna obejmuje 2 miasta, tj. Olsztyn i Barczewo.

9i	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym objętych wsparciem w programie	P		14 741 os.	1968 os.	Wyliczenie: Liczba osób zagrożonych wykluczeniem społecznym objętych wsparciem w typie projektu Społeczny MOF = dostępne środki finansowe w cenach w PI 9i przeznaczone na wsparcie osób zagrożonych wykluczeniem społecznym dla projektu Społeczny MOF (41 764 705,88 zł) x 90% / koszt jednostkowy wsparcia jednej osoby zagrożonej wykluczeniem społecznym w cenach stałych 2014 (19 100,02 zł) = 1968 osób
	Liczba osób z niepełnosprawnościami objętych wsparciem w programie	P		1249 os.	182 os.	Wyliczenie: Liczba osób zagrożonych wykluczeniem społecznym objętych wsparciem w typie projektu Społeczny MOF = dostępne środki finansowe w PI 9i przeznaczone na wsparcie osób zagrożonych wykluczeniem społecznym dla projektu Społeczny MOF (41 764 705,88 zł) x 10% / koszt jednostkowy wsparcia jednej osoby niepełnosprawnej zagrożonej wykluczeniem społecznym w cenach stałych 2014 (22 920,02 zł) = 182 osoby
	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym pracujących po opuszczeniu programu (łącznie z pracującymi na własny rachunek)	RB		20%	20%	Za wartość do wyliczenia wskaźnika przyjęto efektywność zatrudnieniową wynoszącą 20%.
	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym poszukujących pracy po opuszczeniu programu	RB		6%	6%	Za wartość wskaźnika przyjęto wartość wskaźnika referencyjnego opracowanego w ramach badania „Badanie skuteczności wsparcia realizowanego w ramach komponentu regionalnego PO KL 2007-2013 II raport częściowy”, zgodnie z którym liczba osób nieaktywnych zawodowo, 256 poszukujących pracy po opuszczeniu programu - rejestracja w PUP (tylko osoby, które nie były zarejestrowane przed projektem) – 6%.
	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym, które uzyskały kwalifikacje po opuszczeniu programu	RB		30%	30%	Za wartość wskaźnika przyjęto wartość wskaźnika referencyjnego opracowanego w ramach badania „Badanie skuteczności wsparcia realizowanego w ramach komponentu regionalnego PO KL 2007-2013 II raport częściowy”, zgodnie z którym liczba osób, które uzyskały kwalifikacje po opuszczeniu programu, który wynosi ok. 30%.
9iv	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym objętych usługami	P		12 962 os.	3508 os.	Wyliczenie: Liczba osób zagrożonych wykluczeniem społecznym objętych usługami społecznymi w typie projektu Zdrowy i aktywny MOF = dostępne środki finansowe w PI 9iv dla projektu (25 933 234,47 zł) / koszt jednostkowy

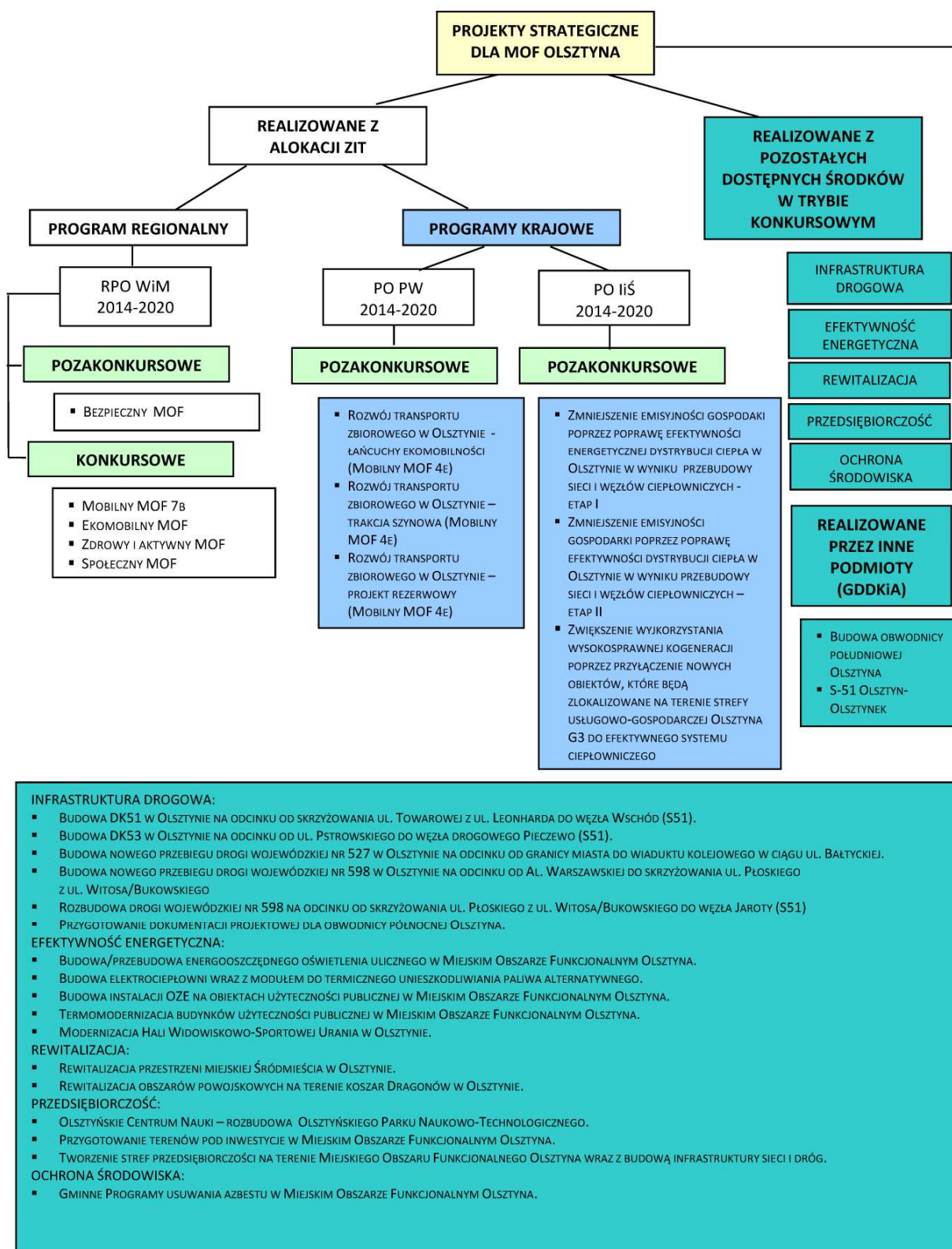
	społecznymi świadczonymi w interesie ogólnym w programie					usług społecznych w cenach stałych 2014 (7 391,59 zł) = 3508 osób
	Liczba wspartych w programie miejsc świadczenia usług społecznych istniejących po zakończeniu programu	RB		50%	50%	Do wyliczenia metodologii wzięto pod uwagę wszystkie jednostki organizacyjne pomocy społecznej. Proponuje się przyjąć wskaźnik 50% trwałych miejsc świadczenia usług społecznych istniejących po zakończeniu projektu ze względu na ryzyko nieuzyskania dofinansowania przez ww. instytucje w trybie konkursowym.
	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym poszukujących pracy, uczestniczących w kształceniu lub szkoleniu, zdobywających kwalifikacje, pracujących (łącznie z prowadzącymi działalność na własny rachunek) po opuszczeniu programu	RB		15%	15%	Za odsetek osób w niekorzystnej sytuacji społecznej poszukujących pracy, uczestniczących w kształceniu lub szkoleniu, zdobywających kwalifikacje, pracujących (łącznie z prowadzącymi działalność na własny rachunek) po opuszczeniu programu przyjęto wartość 15%, co stanowi wartość pośrednią pomiędzy propozycją ROPS a propozycją ekspercką.
9iv	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym objętych usługami zdrowotnymi w programie	P		9048 os.	681 os.	Wyliczenie: Liczba osób objętych profilaktyką raka szyjki macicy w typie projektu Zdrowy i aktywny MOF = dostępne środki finansowe w PI 9iv na realizację usług zdrowotnych w projekcie (1 127 647,06 zł) / koszt jednostkowy profilaktyki raka szyjki macicy w cenach stałych 2014 (1 655,33 zł) = 681 osób
	Liczba wspartych w programie miejsc świadczenia usług zdrowotnych istniejących po zakończeniu projektu	RB		50%	50%	Proponuje się przyjąć, na zasadzie benchmarku, wartość wskaźnika taką jak przy wartości wskaźnika "Liczba wspartych w programie miejsc świadczenia usług społecznych istniejących po zakończeniu projektu [szt.]", tj. 50%.
* Podane wartości są wartościami szacunkowymi, zostały wyliczone w oparciu o dokument „Wskaźniki programowe Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego 2014-2020 – założenia metodologiczne” (Tabela 4. Kurs euro – sposób obliczenia średniej ważonej na lata 2014 -2023). Metodologia szacowania wskaźników została sporządzona w oparciu o sposób szacowania wskaźników przyjęty przez IZ RPO WiM 2014-2020. ** P – wskaźnik produktu, RB – wskaźnik rezultatu bezpośredniego						

5.10. PROJEKTY STRATEGICZNE DLA MOF OLSZTYNA

W poniższym rozdziale wskazano diagram, który pokazuje wszystkie projekty/typy projektów, które są strategiczne dla MOF Olsztyna. Zostały one zidentyfikowane na podstawie diagnozy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz na podstawie analizy potrzeb, która była przeprowadzona na początku procesu wspólnych konsultacji pomiędzy sygnatariuszami Porozumienia ZIT. Każdy z przedstawicieli gmin wchodzących w skład MOF Olsztyna przygotowywał wykaz typów projektów, niezbędnych do realizacji w celu harmonijnego rozwoju obszaru funkcjonalnego. Przy typowaniu przedsięwzięć kierowano się głównie wytycznymi MIR w zakresie Zasad realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce (lipiec 2013). Kolejnym etapem gradacji projektów/typów projektów był mandat negocjacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego przekazany przez Zarząd Województwa, który nadawał ramy realizacji przyszłych Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020.

W wyniku programowania ZIT MIR wskazało podziały alokacji przypadających na poszczególne ZIT w ramach programów krajowych (PO PW 2014-2020 i PO IiŚ 2014-2020), które umożliwiły identyfikację kolejnych projektów. Ponadto wyróżniono pozostałe typy projektów/projekty, które według gestorów Strategii są ważne do realizowania wizji rozwoju obszaru MOF.

Rysunek 5. Projekty strategiczne dla MOF Olsztyna

**INFRASTRUKTURA DROGOWA:**

- BUDOWA DK51 W OLSZTYNIE NA ODCINKU OD SKRZYŻOWANIA UL. TOWAROWEJ Z UL. LEONHARDA DO WĘZŁA WSCHÓD (S51).
- BUDOWA DK53 W OLSZTYNIE NA ODCINKU OD UL. PSTROWSKIEGO DO WĘZŁA DROGOWEGO PIECZEWO (S51).
- BUDOWA NOWEGO PRZEBIEGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 527 W OLSZTYNIE NA ODCINKU OD GRANICY MIASTA DO WIADUKTU KOLEJOWEGO W CIĄGU UL. BAŁTYCKIEJ.
- BUDOWA NOWEGO PRZEBIEGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 598 W OLSZTYNIE NA ODCINKU OD AL. WARSZAWSKIEJ DO SKRZYŻOWANIA UL. PŁOSKIEGO Z UL. WITOSA/BUKOWSKIEGO
- ROZBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 598 NA ODCINKU OD SKRZYŻOWANIA UL. PŁOSKIEGO Z UL. WITOSA/BUKOWSKIEGO DO WĘZŁA JAROTY (S51)
- PRZYGOTOWANIE DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ DLA OBWODNICY PÓŁNOCCNEJ OLSZTYNA.

EFEKTYWNOŚĆ ENERGETYCZNA:

- BUDOWA/PRZEBUDOWA ENERGOOSZCZĘDNEGO OŚWIETLENIA ULICZNEGO W MIEJSKIM OBSZARZE FUNKCJONALNYM OLSZTYNA.
- BUDOWA ELEKTROCIEPŁOWNI WRAZ Z MODUŁEM DO TERMICZNEGO UNIESZKODLIWIANIA PALIWA ALTERNATYWNEGO.
- BUDOWA INSTALACJI OZE NA OBIEKTACH UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W MIEJSKIM OBSZARZE FUNKCJONALNYM OLSZTYNA.
- TERMOMODERNIZACJA BUDYNKÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W MIEJSKIM OBSZARZE FUNKCJONALNYM OLSZTYNA.
- MODERNIZACJA HALI WIDOWISKOWO-SPORTOWEJ URANIA W OLSZTYNIE.

REWITALIZACJA:

- REWITALIZACJA PRZESTRZENI MIEJSKIEJ ŚRÓDMIEŚCIA W OLSZTYNIE.
- REWITALIZACJA OBSZARÓW POWOJSKOWYCH NA TERENIE KOSZAR DRAGONÓW W OLSZTYNIE.

PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ:

- OLSZTYŃSKIE CENTRUM NAUKI – ROZBUDOWA OLSZTYŃSKIEGO PARKU NAUKOWO-TECHNOLOGICZNEGO.
- PRZYGOTOWANIE TERENÓW POD INWESTYCJE W MIEJSKIM OBSZARZE FUNKCJONALNYM OLSZTYNA.
- TWORZENIE STREF PRZEDSIĘBIORCZOŚCI NA TERENIE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA WRAZ Z BUDOWĄ INFRASTRUKTURY SIECI I DRÓG.

OCHRONA ŚRODOWISKA:

- GMINNE PROGRAMY USUWANIA AZBESTU W MIEJSKIM OBSZARZE FUNKCJONALNYM OLSZTYNA.

PROJEKTY KOMPLEMENTARNE DO PROJEKTÓW REALIZOWANYCH Z ALOKACJI ZIT Z RPO WiM

PROJEKTY O CHARAKTERZE KOMPLEMENTARNYM DO PROJEKTÓW REALIZOWANYCH Z ALOKACJI ZIT Z RPO WiM

Źródło: Opracowanie własne

5.10.1. PROJEKTY REALIZOWANE Z ALOKACJI ZIT W RAMACH RPO WIM

W ramach projektów realizowanych z alokacji ZIT w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020 w trybie konkursowym będą realizowane następujące typy projektów:

1. Ekomobilny MOF.
2. Mobilny MOF (7b).
3. Zdrowy i aktywny MOF.
4. Społeczny MOF.

W trybie pozakonkursowym będzie realizowany projekt Bezpieczny MOF.

BEZPIECZNY MOF – PROJEKT REALIZOWANY ZE ŚRODKÓW RPO WiM 2014-2020

Cel strategiczny MOF

3. Uporządkowanie przestrzeni publicznych dla podniesienia bezpieczeństwa, ładu przestrzennego i konkurencyjności

Priorytet Strategii MOF

3.2. Poprawa systemu bezpieczeństwa

Lider projektu

Typ beneficjentów

Jednostki samorządu terytorialnego, ich związki lub stowarzyszenia
 Jednostki organizacyjne jednostek samorządu terytorialnego
 Jednostki organizacyjne administracji rządowej
 Organizacje pozarządowe
 Przedsiębiorstwa
 PGL Lasy Państwowe i jego jednostki organizacyjne

Opis projektu

Zakres tematyczny projektu

Projekt zakładający wprowadzenie **systemu bezpieczeństwa regionu olsztyńskiego**, który służyć ma podniesieniu jakości życia w MOF Olsztyna. W ramach projektu przewidywana jest realizacja następujących zadań o charakterze inwestycyjnym:

1. stworzenie (przebudowa) Regionalnego Centrum Bezpieczeństwa;
2. stworzenie spójnego cyfrowego systemu łączności;
3. uruchomienie portalu informatycznego oraz aplikacji mobilnych;
4. stworzenie spójnego systemu bezpieczeństwa na akwenach wodnych;
5. wyposażenie RCB w Mobilne Centrum Kierowania;

6. stworzenie Regionalnego Magazynu Kryzysowego.

Zakres przestrzenny projektu

OSi Aglomeracja Olsztyna (zob.: Wymiar terytorialny wsparcia)

Zintegrowany charakter projektu

Projekt zintegrowany pod względem przestrzennym – jego realizacja przewidziana jest na obszarze wszystkich JST należących do MOF stanowiącego OSi Aglomeracja Olsztyna. Integruje zatem działania na obszarach miejskich i wiejskich sprzyjając zwiększeniu poziomu bezpieczeństwa.

Projekt ma charakter kompleksowy. Łączy działania infrastrukturalne wpływając na kilka aspektów jakości życia – podnosi:

- poczucie bezpieczeństwa wśród mieszkańców MOF,
- sprawność działania służb ratowniczych, poprawiając jednocześnie jakość świadczenia usług publicznych w tym zakresie (centrum zarządzania kryzysowego).

System Bezpieczeństwa Regionu Olsztyńskiego przejmie na siebie część zadań gmin z zakresu bezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego, do realizacji których są zobowiązane ustawowo, a nie są w stanie ich realizować.

Strategiczny wpływ na rozwój MOF (wpływ na realizację wskaźników ZIT)

Strategiczność projektu Bezpieczny MOF wynika z monopolu kompetencyjnego zadań własnych realizowanych przez gminy (ustawa o samorządzie gminnym) i powiat (ustawa o samorządzie powiatowym).

Projekt zapewni wzrost poczucia bezpieczeństwa społeczeństwa w wyniku zwiększenia efektywności działania służb oraz stworzenie możliwości wczesnego informowania i ostrzegania mieszkańców przed zagrożeniami, co wymaga inwestycji w infrastrukturę oraz rozwój systemów zintegrowanego monitoringu i ostrzegania. Dotyczyć ma przedsięwzięć skracających czas reakcji na występujące zjawiska katastrofalne lub awarie. Wyposażenie i wzmocnienie służb ratowniczych oraz udoskonalenie procedur służby będzie szybkiej wymianie informacji pomiędzy tymi służbami, co usprawni system zapewnienia bezpieczeństwa mieszkańcom.

Realizacja projektu stworzy możliwość dalszego wdrażania nowych rozwiązań, a także umożliwi osiągnięcie długofalowych korzyści, tj. poprawa funkcjonowania służb oraz jednostek odpowiedzialnych za bezpieczeństwo, optymalizacja kosztów utrzymania poprzez automatyzację części zachodzących procesów, wdrożenie jednolitych mechanizmów wymiany informacji opartych na technologiach teleinformatycznych, poprawa organizacji pracy i usprawnienie obsługi zgłoszeń mieszkańców MOF Olsztyna oraz osób czasowo przebywających na jego terenie, podniesienie jakości życia mieszkańców regionu poprzez podniesienie poziomu bezpieczeństwa, zwiększenie świadomości społecznej uzyskanej w wyniku szeroko pojętej edukacji z zakresu prewencji, udoskonalenie procedur współpracy oraz przepływu informacji pomiędzy wszystkimi podmiotami współuczestniczącymi w zapewnieniu bezpieczeństwa, poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez ograniczenie liczby wypadków i kolizji, poprawa bezpieczeństwa i porządku publicznego oraz poprawa efektywności wykorzystania zasobów administracji publicznej.

Grupa docelowa

Mieszkańcy całego MOF, przedsiębiorcy, turyści.

Budżet projektu (PLN)

Koszty całkowite:	36 400 000,00
Dofinansowanie:	85% - 30 940 000,00

Wkład własny:	15% - 5 460 000,00
---------------	--------------------

Okres realizacji

Okres realizacji	2015-2020 (w zależności od działania/podziałania może być krótszy)
------------------	--

Projekt jest komplementarny z następującymi projektami:

Rewitalizacja przestrzeni miejskiej Śródmieścia w Olsztynie

Rewitalizacja obszarów powojennych na terenie koszar Dragonów w Olsztynie

5.10.2. PROJEKTY POZAKONKURSOWE KOMPLEMENTARNE REALIZOWANE W RAMACH PO PW 2014-2020 I PO IIŚ 2014-2020

Zgodnie z ustawą wdrożeniową poniżej przedstawiono projekty zidentyfikowane, które mają być realizowane w trybie pozakonkursowym z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 i Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Dokładny opis tych projektów został przekazany do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, jako załącznik do pisma znak SF.041.6.1.2015 z dnia 16 kwietnia 2015 r. według wskazanego wzoru fiszek (projekty w ramach PO IIŚ 2014-2020 zostały zaktualizowane załącznikiem do pisma znak SF.041.6.1.2015 z dnia 25 maja 2015 r.). Ponadto, krótką charakterystykę projektów umieszczono w Załączniku 6.

W ramach PO PW 2014-2020 w zakresie transportu zbiorowego, priorytetu inwestycyjnego 4e przewidziano do realizacji następujące projekty:

1. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – łańcuchy ekomobilności.
2. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – trakcja szynowa.
3. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – projekt rezerwowy.

Tabela 15. Podział alokacji w ramach PI 4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu

	Kwota alokacji w PLN	Projekt podstawowy
Związek ZIT MOF Olsztyna	104 877 955,96	Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – łańcuchy ekomobilności (szacunkowy koszt kwalifikowany – 123,385 mln PLN)

Tabela 16. Podział alokacji w ramach PI 4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu

	Kwota alokacji w PLN	Projekt podstawowy
Związek ZIT MOF Olsztyna	126 514 559,81	Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – trakcja szynowa (szacunkowy koszt kwalifikowany – 208,473 mln PLN)

Tabela 17. Podział alokacji w ramach PI 4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu

	Kwota alokacji w PLN	Projekt rezerwowy
Związek ZIT MOF Olsztyna	-	Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – projekt rezerwowowy (szacunkowy koszt kwalifikowany – 198,130 mln PLN)

ROZWÓJ TRANSPORTU ZBIOROWEGO W OLSZTYNIE - „MOBILNY MOF” - PROJEKTY REALIZOWANE ZE ŚRODKÓW PO PW 2014-2020

Cel strategiczny MOF

2. Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego

Priorytet Strategii MOF

- 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 transportu zbiorowego

Lider projektu

Gmina Olsztyn

Typ beneficjentów

Jednostki samorządu terytorialnego i ich jednostki organizacyjne, w tym w porozumieniu z innymi podmiotami (np. zarządcami infrastruktury kolejowej, PKS)

Związki i stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego

Opis projektu

Zakres tematyczny projektu

Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie

1. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – łańcuchy ekomobilności:

- 1) Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego przy Dworcu PKS/PKP,
- 2) Przebudowa układu ulicznego w Centrum Olsztyna (ul. Pieniężnego wraz z mostem św. Jakuba oraz ul. Partyzantów),
- 3) Zakup taboru tramwajowego,
- 4) Rozbudowa systemu ITS,
- 5) Rozbudowa systemu komunikacyjnych dróg rowerowych w Olsztynie.

2. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – trakcja szynowa:

- 1) Przedłużenie linii tramwajowej łączącej osiedle Jaroty i Pieczewo z fabryką Michelin i zintegrowanym węzłem przesiadkowym przy Dworcu PKP/PKS wraz z rozbudową zajezdni tramwajowej,
- 2) Zakup taboru tramwajowego,
- 3) Rozbudowa systemu ITS.

3. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – projekt rezerwowowy:

- 1) Przedłużenie linii tramwajowej na odcinku Al. Piłsudskiego od ul. Dworcowej do Kościuszki i do

Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, 2) Zakup taboru tramwajowego, 3) Przebudowa Al. Sybiraków w Olsztynie wraz ze skrzyżowaniem z Al. Wojska Polskiego (drogi wyprowadzającej ruch z miasta w kierunku drogi DK 51 – przejście graniczne Bezledy), 4) Przebudowa wiaduktu nad kolejną w ciągu ul. Limanowskiego w Olsztynie, 5) Rozbudowa systemu ITS.
Zakres przestrzenny projektu
OSI Aglomeracja Olsztyna (zob.: Wymiar terytorialny wsparcia)
Kompleksowy charakter projektu
Projekt wpłynie na politykę przestrzenną MOF Olsztyna – uspokoi ruch samochodowy w śródmieściu Olsztyna, poprawi jakość publicznego transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego (łańcuchy ekomobilności) oraz w znacznym stopniu wpłynie na jakość życia mieszkańców i stan środowiska naturalnego. Realizacja projektu wpłynie ponadto na zwiększenie spójności całego systemu transportowego MOF, wspólnie z projektami, Mobilny MOF 7b i Ekomobilny MOF obszar funkcjonalny Olsztyna będzie powiązany siecią drogową, która zapewni dostępność zarówno dla mieszkańców MOF, jak i osób z zewnątrz. Całość inwestycji w połączeniu z inwestycjami w drogi gminne i powiatowe doprowadzi ruch w kierunku dróg: ekspresowej S51 i krajowej DK16. Obecnie mieszkańcy poszczególnych miejscowości MOF Olsztyna mają ograniczoną dostępność zarówno do miasta rdzenia, jak i pozostałych miejscowości ze względu na słabą infrastrukturę drogową i transportu publicznego. Realizacja projektu zintegrowanego poprawi komfort przemieszczania się w ramach obszaru funkcjonalnego i umożliwi szybsze i bezpieczniejsze dotarcie do celu. Zgodnie z wymogami Umowy Partnerstwa projekt pn. „Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie” ma charakter kompleksowy. Spełnia jednocześnie wszystkie cele wskazane do realizacji w dokumencie pn. „Zrównoważona intermodalna mobilność miejska (PI 4e), Postanowienia Umowy Partnerstwa, Dokument wykonawczy”. Dalsza rozbudowa ekologicznego środka transportu jakim jest tramwaj oraz wprowadzenie priorytetu dla transportu zbiorowego, prowadzi do wzrostu popytu na usługi komunikacji miejskiej. Ma to wpływ na zmniejszenie zatłoczenia w Śródmieściu – mniejsza liczba podróży indywidualnych. Za wyborem transportu publicznego przemawia: - uspokajanie ruchu w Śródmieściu, zawężanie ulic na rzecz priorytetu transportu zbiorowego (ul. Partyzantów, Piętnego, Piłsudskiego), - uspokajanie ruchu poprzez strefy „Tempo 30” na obszarze Śródmieścia, - strefa płatnego parkowania w Śródmieściu, - priorytet transportu publicznego – skrócenie czasu podróży względem transportu indywidualnego.
Strategiczny wpływ na rozwój MOF (wpływ na realizację wskaźników ZIT)
Projekt wpisuje się w Cel strategiczny 2: <i>Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego</i> Strategii MOF, gdzie bezpośrednio wskazano konieczność poprawy jakości połączeń drogowych w MOF Olsztyna oraz dostępności do sieci TEN-T. Wymiernym rezultatem realizacji projektu będzie podniesienie efektywności układów transportowych Olsztyna i jego obszaru funkcjonalnego, wyrażone przez poprawę jakości świadczonych usług transportu miejskiego oraz zwiększenie jego atrakcyjności, co powinno przełożyć się na wzrost roli publicznego transportu zbiorowego. Ponadto zostanie sprawnie zorganizowany transport, zgodny z oczekiwaniami mieszkańców, zarówno w mieście jak i wewnątrz MOF oraz ułatwiający przemieszczanie do i z obszarów zewnętrznych. Dzięki planowym inwestycjom w zakresie transportu nastąpi przekształcenie sieci transportowej miasta w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu i systemu transportowego kraju, zapewniający dogodne powiązania z innymi regionami i z europejskim systemem transportowym. Dodatkowo poprawie ulegnie bezpieczeństwo transportu drogowego dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, dzięki inwestycjom w chodniki, drogi rowerowe czy oświetlenie.

Planowane inwestycje przyczynią się do wypełnienia założeń Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku, tj. płynnego poruszania się w miastach, szczególnej dbałości o środowisko naturalne, dostępności transportu miejskiego, zmniejszenia ruchu na drogach przechodzących przez małe miejscowości czy poprawy warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i obsługi ruchu w obszarach metropolitalnych. Z kolei, zgodnie z założeniami Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego wsparciu ulegną rozwiązania integrujące przestrzeń funkcjonalnych obszarów miejskich m.in. w zakresie transportu zbiorowego (infrastruktury, taboru i rozwiązań organizacyjnych).

Grupa docelowa

Mieszkańcy całego MOF, przedsiębiorcy, turyści.

Budżet projektu (PLN) – Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – łańcuchy ekomobilności

Szacunkowe koszty całkowite:	134 591 922,19
Szacunkowe dofinansowanie:	85% kosztów kwalifikowanych – 104 877 955,96
Szacunkowy wkład własny:	15% kosztów kwalifikowanych – 19 055 429,65

Budżet projektu (PLN) – Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – trakcja szynowa

Szacunkowe koszty całkowite:	255 759 160,50
Szacunkowe dofinansowanie:	60,69% kosztów kwalifikowanych – 126 514 559,81
Szacunkowy wkład własny:	39,31% kosztów kwalifikowanych – 83 637 283,61

Budżet projektu (PLN) – Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – projekt rezerwow

Szacunkowe koszty całkowite:	231 664 257,00
Szacunkowe dofinansowanie:	85% kosztów kwalifikowanych – 168 410 709,39
Szacunkowy wkład własny:	15% kosztów kwalifikowanych – 31 184 441,92

Okres realizacji

Okres realizacji	2015-2020
------------------	-----------

Projekt jest komplementarny z następującymi projektami:

Budowa DK51 w Olsztynie na odcinku od skrzyżowania ul. Towarowej z ul. Leonharda do węzła Wschód (S51)

Budowa DK53 w Olsztynie na odcinku od ul. Pstrowskiego do węzła drogowego Pieczewo (S51)

Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 w Olsztynie na odcinku od granicy miasta do wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Bałtyckiej

Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 598 w Olsztynie na odcinku od Al. Warszawskiej do skrzyżowania ul. Płoskiego z ul. Witosa/Bukowskiego

Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 598 na odcinku od skrzyżowania ul. Płoskiego z ul. Witosa/Bukowskiego do węzła Jaroty (S51)

Budowa obwodnicy południowej Olsztyna.

S-51 Olsztyn-Olsztynek.

Przygotowanie dokumentacji projektowej dla obwodnicy północnej Olsztyna.

„Mobilny MOF” (7b) – projekty realizowane ze środków ZIT w ramach RPO WiM 2014-2020:

1. Gmina Gietrzwałd/ Gmina Jonkowo/ Gmina Olsztyn

1.1. Budowa ciągu dróg trzeciorzędnych ulic Gościnniej, Kresowej, Wołodyjowskiego, Żurawiej, Perkoza wraz z odcinkiem drogi w Gminie Gietrzwałd jako połączenia drogi wojewódzkiej 527 z DK 16 – węzeł Olsztyn Zachód (3G/10/3J)

2. Gmina Barczewo/ Gmina Dywity

2.1. Droga powiatowa 1442N od skrzyżowania z DK51 w miejscowości Spręcowo do miejscowości Tuławki, dalej drogą powiatową 1449N przez miejscowość Gady do drogi powiatowej 1430N, dalej drogą powiatową 1430N przez miejscowość Barczewko do DK16 (1B/1D)

3. Gmina Gietrzwałd

3.1. Droga powiatowa 1370N od miejscowości Szqbruk, dalej przez Unieszewo do DK16 (1G)

3.2. Droga gminna od miejscowości Naterki poprzez miejscowość Gronity do Kudyp – węzeł obwodnicy Olsztyna (2G)

4. Gmina Purda

4.1. Droga powiatowa 1464N od miejscowości Klebark Wielki przez miejscowość Klebark Mały (wraz z budową tzw. Obwodnicy Klebarka Małego) do DK16 – węzeł Wschód (1P)

5. Gmina Barczewo

5.1. Droga gminna od drogi powiatowej 1448N przez Nikielkowo i Wójtowo do DK16 (2B)

W ramach PO IiŚ 2014-2020 w zakresie mieszkalnictwa, sieci ciepłowniczych oraz sieci ciepłowniczych dla rozwoju kogeneracji przewidziano następujące projekty:

1. Zmniejszenie emisyjności gospodarki poprzez poprawę efektywności dystrybucji ciepła w Olsztynie w wyniku przebudowy sieci i węzłów ciepłowniczych – etap I.
2. Zmniejszenie emisyjności gospodarki poprzez poprawę efektywności dystrybucji ciepła w Olsztynie w wyniku przebudowy sieci i węzłów ciepłowniczych – etap II.
3. Zwiększenie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji poprzez przyłączenie nowych obiektów, które będą zlokalizowane na terenie strefy usługowo-gospodarczej Olsztyna G3 do efektywnego systemu ciepłowniczego.

Tabela 18. Podział alokacji w ramach PI 4.III w zakresie mieszkalnictwa

	Kwota alokacji w Euro	Projekt podstawowy	Projekt rezerwowy
Związek ZIT MOF Olsztyna	6 068 483,00	na obecnym etapie niezidentyfikowany	na obecnym etapie niezidentyfikowany

Tabela 19. Podział alokacji w ramach PI 4.V w zakresie sieci ciepłowniczych (projekt podstawowy)

	Kwota alokacji w Euro	Projekt podstawowy	Projekt rezerwowy
Związek ZIT MOF Olsztyna	5 312 082,00	Zmniejszenie emisyjności gospodarki poprzez poprawę efektywności dystrybucji ciepła w Olsztynie w wyniku przebudowy sieci i węzłów ciepłowniczych – etap I (szacunkowy koszt kwalifikowany – 29,97 mln PLN)	patrz poniżej

Tabela 20. Podział alokacji w ramach PI 4.V w zakresie sieci ciepłowniczych (projekt rezerwowy)

	Kwota alokacji w Euro	Projekt rezerwowy
Związek ZIT MOF Olsztyna	5 312 082,00	Zmniejszenie emisyjności gospodarki poprzez poprawę efektywności dystrybucji ciepła w Olsztynie w wyniku przebudowy sieci i węzłów ciepłowniczych – etap II (szacunkowy koszt kwalifikowany – 64,04 mln PLN)

Tabela 21. Podział alokacji w ramach PI 4.VI w zakresie sieci ciepłowniczych dla rozwoju kogeneracji

	Kwota alokacji w Euro	Projekt podstawowy	Projekt rezerwowy
Związek ZIT MOF Olsztyna	4 740 613,00	Zwiększenie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji poprzez przyłączenie nowych obiektów, które będą zlokalizowane na terenie strefy usługowo-gospodarczej Olsztyna G3 do efektywnego systemu ciepłowniczego (szacunkowy koszt kwalifikowany – 12,00 mln PLN)	na obecnym etapie niezidentyfikowany

Powyższe projekty są komplementarne do projektów realizowanych w ramach PI 4e mających na celu m.in. redukcję emisji szkodliwych substancji. Ograniczenie emisji można uzyskać przede wszystkim poprzez inwestycje w infrastrukturę poprawiającą efektywność energetyczną budynków czy sieci. Zgodnie z Umową partnerstwa zwiększenie efektywności energetycznej gospodarki służyć mają przede wszystkim działania koncentrujące się na realizacji strategii niskoemisyjnych, tj. w szczególności związane z ograniczaniem emisji pochodzących z budownictwa czy ciepłownictwa. W związku z tym należy prowadzić działania związane z modernizacją energetyczną budynków oraz modernizacją sieci dystrybucji ciepła. Wsparciem będą objęte budynki mieszkalne wielorodzinne oraz budynki użyteczności publicznej. Ma to doprowadzić do wypełnienia wymagań *Krajowego Planu Działań mającego na celu zwiększenie liczby budynków o niskim zużyciu energii*. Natomiast inwestycje w sieci ciepłownicze związane są ze zmniejszeniem strat energii powstających w procesie przesyłania i dystrybucji ciepła, w efekcie czego doprowadzą do poprawy wydajności systemu ciepłowniczego.

W ramach Priorytetu inwestycyjnego 4.III *Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym* Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko tylko w zakresie mieszkalnictwa wsparcie przewidziane jest dla spółdzielni mieszkaniowych oraz wspólnot mieszkaniowych. Priorytet inwestycyjny 4.III w zakresie mieszkalnictwa realizowany w ramach PO LiŚ 2014-2020 przewiduje wsparcie zwrotne projektów. Obszar kwalifikujący do wsparcia głębokiej, kompleksowej modernizacji energetycznej wielorodzinnych budynków mieszkalnych obejmuje teren MOF Olsztyna i skierowany jest tylko na projekty w zakresie mieszkalnictwa.

5.10.3. PROJEKTY O CHARAKTERZE KOMPLEMENTARNYM FINANSOWANE Z INNYCH ŹRÓDEŁ

W ramach projektów o charakterze komplementarnym realizowanych z pozostałych dostępnych środków w trybie konkursowym przewidziane do realizacji są projekty w zakresie infrastruktury drogowej, efektywności energetycznej, rewitalizacji, przedsiębiorczości i ochrony środowiska. Realizacja projektów jest uzależniona od wyników właściwego konkursu lub zapewnienia finansowania z innych źródeł.

Projekty w zakresie infrastruktury drogowej:

1. Budowa DK51 w Olsztynie na odcinku od skrzyżowania ul. Towarowej z ul. Leonharda do węzła Wschód (S51)
2. Budowa DK53 w Olsztynie na odcinku od ul. Pstrowskiego do węzła drogowego Pieczewo (S51)
3. Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 527 w Olsztynie na odcinku od granicy miasta do wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Bałtyckiej
4. Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 598 w Olsztynie na odcinku od Al. Warszawskiej do skrzyżowania ul. Płoskiego z ul. Witosa/Bukowskiego
5. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 598 na odcinku od skrzyżowania ul. Płoskiego z ul. Witosa/Bukowskiego do węzła Jaroty (S51)
6. Budowa obwodnicy południowej Olsztyna.
7. S-51 Olsztyn-Olsztynek.
8. Przygotowanie dokumentacji projektowej dla obwodnicy północnej Olsztyna.

Wskazane powyżej inwestycje mają charakter komplementarny do typu projektu Mobilny MOF (7b), gdyż wspólnie z drogami planowanymi do realizacji w ramach tego projektu stanowią przemyślany, zwarty układ komunikacyjny, który w znacznym stopniu zniweluje główny problem regionu warmińsko-mazurskiego, jakim jest wykluczenie komunikacyjne. Całość inwestycji doprowadzi ruch w kierunku sieci TEN-T tj. DK16 i S7, nie tylko Olsztyna, ale w połączeniu z inwestycjami w drogi gminne i powiatowe – również całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Mieszkańcy MOF przemieszczający się pomiędzy gminami będą mieli możliwość ominięcia centrum Olsztyna, kierując się np. z północnego wschodu na zachód, wykorzystując sieć dróg powstałych przy wsparciu ZIT do południowej obwodnicy Olsztyna. Takie rozwiązanie pozwoli na ominięcie m.in. wąskich gardel komunikacyjnych, udrożnienie istniejących korytarzy komunikacyjnych oraz poprzez ograniczenie kongestii znacząco wpłynie na komfort podróży wszystkich mieszkańców MOF i Olsztyna.

Wskazane powyżej inwestycje mają charakter komplementarny również do typu projektu Ekomobilny MOF. Wymiernym rezultatem realizacji przedsięwzięć będzie podniesienie efektywności układów transportowych Olsztyna i jego obszaru funkcjonalnego, wyrażone przez poprawę jakości świadczonych usług transportu miejskiego oraz zwiększenie jego atrakcyjności, co powinno przełożyć się na wzrost roli publicznego transportu zbiorowego na ww. obszarze oraz na ograniczenie

negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym.

Działania wpisują się również w Umowę partnerstwa, zgodnie z którą należy przeciwdziałać problemom w obszarze transportu miejskiego wynikającym m.in. z braku spójnej strategii wykorzystania potencjału rozwoju sieci komunikacji miejskiej. Docelowo więc cała struktura wpłynie na politykę przestrzenną MOF Olsztyna – uspokajanie ruchu samochodowego w śródmieściu Olsztyna, poprawę jakości publicznego transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego (łańcuchy ekomobilności) oraz na jakość życia mieszkańców i stanu środowiska naturalnego. Ponadto, projekty wpisują się w Cel strategiczny 2: *Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego* Strategii MOF, gdzie bezpośrednio wskazano konieczność poprawy jakości połączeń drogowych w MOF Olsztyna oraz dostępności do sieci TEN-T.

Projekty w zakresie efektywności energetycznej:

1. Budowa/przebudowa energooszczędnego oświetlenia ulicznego w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna.
2. Budowa elektrociepłowni wraz z modułem do termicznego unieszkodliwiania paliwa alternatywnego.
3. Budowa instalacji OZE na obiektach użyteczności publicznej w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna.
4. Termomodernizacja budynków użyteczności publicznej w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna.
5. Modernizacja Hali Widowiskowo-Sportowej Urania w Olsztynie.

Projekty w zakresie rewitalizacji:

1. Rewitalizacja przestrzeni miejskiej Śródmieścia w Olsztynie.
2. Rewitalizacja obszarów powojennych na terenie koszar Dragonów w Olsztynie.

Powyższe projekty mają charakter komplementarny do projektów realizowanych w ramach PI 5b mających na celu m.in. zwiększenie bezpieczeństwa przed zagrożeniami. Projekty te zakładają przede wszystkim rewitalizację przestrzeni publicznych, dzięki której wzrośnie bezpieczeństwo mieszkańców Olsztyna i turystów. Zrewitalizowane obszary zostaną objęte nadzorem i opieką, dzięki czemu staną się bardziej przyjazne, a potencjalnie występujące zagrożenia wyeliminowane. Na obszarach tych będą organizowane różnego rodzaju projekty społeczne, dzięki czemu społeczności je zamieszkujące staną się współodpowiedzialne i świadome swojego wpływu na otaczającą je przestrzeń. Zaangażowanie i aktywny udział mieszkańców w procesach rewitalizacji przestrzeni miejskich w znaczny sposób wpłynie na poprawę bezpieczeństwa dzięki współpracy z odpowiednimi służbami, a także utożsamianie się z miejscem zamieszkania poprzez m.in. bezpośrednie zaangażowanie w odbudowę zdegradowanych przestrzeni. Aktywne działania partycypacyjne mieszkańców na rzecz poprawy jakości swojego życia i zdolność do organizacji w ramach wspólnego celu, w znaczący sposób wpłyną na poprawę bezpieczeństwa.

Projekty w zakresie przedsiębiorczości:

1. Olsztyńskie Centrum Nauki – rozbudowa Olsztyńskiego Parku Naukowo-Technologicznego.
2. Przygotowanie terenów pod inwestycje w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna.
3. Tworzenie stref przedsiębiorczości na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna wraz z budową infrastruktury sieci i dróg.

Projekty w zakresie ochrony środowiska:

1. Gminne Programy usuwania azbestu w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna.

Na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna będą mogły być również realizowane projekty w zakresie ochrony środowiska – rekultywacja zdegradowanych terenów wraz z rozwojem terenów zielonych oraz projekty w zakresie wsparcia inwestycji kulturalnych, które będą oddziaływały na jakość oferty kulturalnej, atrakcyjność inwestycyjną, zagospodarowanie przestrzeni miejskich wraz z podniesieniem estetyki przestrzeni publicznych, a także budowanie potencjału i integracji społecznej. Grupami docelowymi wsparcia będą mieszkańcy Olsztyna i jego obszaru funkcjonalnego, a także inni użytkownicy wspieranej infrastruktury i korzystający z zasobów środowiska.

5.11. WYMIAR TERYTORIALNY WSPARCIA

Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna stanowi miasto-rdzeń wraz z 6 gminami ościennymi. Jest on tożsamy z OSI Aglomeracja Olsztyna wskazanym w Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025. Wsparcie w ramach poszczególnych celów strategicznych/priorytetów inwestycyjnych będzie dedykowane beneficjentom z obszaru całego MOF Olsztyna. Ze względu na stosunkowo niewielki terytorialnie zakres obszaru funkcjonalnego, wszystkie projekty planowane do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, w tym projekty realizowane punktowo bądź liniowo, będą oddziaływały na cały MOF Olsztyna, bez wyróżniania konkretnych obszarów.

Ze wsparcia skorzystają między innymi jednostki samorządu terytorialnego, mieszkańcy MOF Olsztyna, turyści, osoby zagrożone wykluczeniem społecznym oraz wszystkie podmioty działające na podstawie zapisów statutowych lub innych dokumentów w sferze pomocy i integracji społecznej, rehabilitacji zawodowej i społecznej osób niepełnosprawnych.

5.12. ZAGADNIENIA OGRANICZANIA NISKIEJ EMISJI

Zgodnie z Umową Partnerstwa „Celem UE jest zapewnienie społeczeństwu równego i powszechnego dostępu do energii, pochodzącej w coraz większym stopniu ze źródeł niskoemisyjnych oraz stworzenie stabilnych ram dla inwestycji energetycznych”. Najbardziej efektywnym kosztowo sposobem ograniczenia energochłonności (emisyjności) gospodarki Polski jest zwiększanie efektywności energetycznej. Obszary wykazujące największy potencjał poprawy efektywności energetycznej to budownictwo (przede wszystkim budynki użyteczności publicznej i mieszkalne

wielorodzinne), ciepłownictwo oraz transport. Zwiększeniu efektywności energetycznej gospodarki będą służyć przede wszystkim działania koncentrujące się na realizacji strategii niskoemisyjnych (plany gospodarki niskoemisyjnej), w szczególności związanych z ograniczeniem emisji pochodzących z budownictwa, ciepłownictwa oraz transportu.

Plan gospodarki niskoemisyjnej (PGN) jest strategicznym dokumentem, który wyznacza kierunki rozwoju gospodarki niskoemisyjnej dla gminy, w zakresie działań inwestycyjnych i nieinwestycyjnych w takich obszarach jak: transport publiczny i prywatny, budownictwo i mieszkalnictwo, gospodarka przestrzenna, energetyka i oświetlenie, gospodarka odpadami, gospodarka wodno-ściekowa oraz informacja i edukacja.

Gmina Olsztyn przyjęła Plan Gospodarki Niskoemisyjnej w dniu 27 maja 2015 r. (uchwałą nr X/110/15 Rady Miasta). Pozostałe gminy MOF Olsztyna przyjęły harmonogram przyjęcia PGN, który obrazuje tabela.

W związku z trwającymi pracami nad Planami Gospodarki Niskoemisyjnej w kilku gminach, możliwa będzie konieczność weryfikacji zapisów Strategii ZIT, aby zapewnić zgodność dokumentów

w kwestiach związanych z mobilnością miejską w celu pozyskania środków w ramach PI 4e.

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej	Termin przyjęcia/planowanego przyjęcia
Gmina Olsztyn	V.2015
Gmina Barczewo	XII.2015
Gmina Dywity	IV.2016
Gmina Giętrzwald	X.2015
Gmina Jonkowo	XII.2015
Gmina Purda	III.2016
Gmina Stawiguda	IV.2016

Cele Planu gospodarki niskoemisyjnej wpisują się w cele przyjęte na poziomie Unii Europejskiej, w zakresie transformacji gospodarki Europy w kierunku niskoemisyjnym. Wyznaczone cele szczegółowe na poziomie lokalnym wpisują się w cele strategiczne. PGN, zgodnie z zaleceniami NFOŚiGW, zawierają między innymi:

1. Przedstawienie wyników inwentaryzacji emisji dwutlenku węgla i opracowanie bilansu gazów cieplarnianych oraz zestawienie możliwych do zastosowania rozwiązań.
2. Rekomendowane działania/zadania (inwestycyjne, modernizacyjne, oszczędnościowe i efektywnościowe oraz pozainwestycyjne) wraz z opisem, określeniem podmiotów odpowiedzialnych za realizację, harmonogramem oraz z oszacowaniem kosztów i wskazaniem źródeł finansowania.
3. Określenie przewidywanego efektu energetycznego i ekologicznego zaproponowanych działań/zadań.

BUDOWNICTWO

Podstawowym problemem związanym z emisją gazów w obszarze MOF Olsztyna jest duża energochłonność zabudowy mieszkalnej, zarówno w sektorze komunalnym jak i użyteczności publicznej. W większości energia ta jest zużywana do ogrzewania (około 70%) oraz do przygotowania ciepłej wody użytkowej (ok. 14%). Niewielki procent budynków poddany został termomodernizacji. Modernizacji wymaga także stara, zabytkowa zabudowa (np. na obszarze Starego Miasta w Olsztynie) oraz indywidualna zabudowa jednorodzinna. Ponadto należy również wskazać, że najczęściej źródłem ogrzewania w takich budynkach są indywidualne paleniska węglowe, które w znacznym stopniu przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza pyłami i benzo(a)pirenem. W strukturze mieszkań

według okresu wybudowania w warmińsko-mazurskim w 2011 r. przeważały mieszkania powstałe w okresie 1945-1988 i stanowiły one blisko połowę wszystkich mieszkań w regionie (47,8%). Aż 1/3 mieszkań wybudowana została przed 1945 rokiem. Biorąc pod uwagę okres ich powstawania należy stwierdzić, iż znaczna część budynków wybudowana w przestarzałych technologiach wymaga rewitalizacji, w tym działań na rzecz energooszczędności i termomodernizacji. Działania te opierają się na podniesieniu efektywności wykorzystywania energii przez budynki (szkół, szpitali, budynki administracyjne i inne), mają one ogromny potencjał oszczędności zużywanej energii cieplnej, poprzez odpowiednią izolację termiczną.

Działania w zakresie efektywności energetycznej budownictwa powinny promować budynki o znacznie podwyższonych parametrach energetycznych w stosunku do obecnie istniejącej infrastruktury. Zdefiniowanie ogólnego celu zwiększa dowolność w promocji tego rodzaju budownictwa, w tym nie tylko budynków pasywnych, ale również na przykład budynków o niemal zerowym zużyciu energii (bardzo wysoka charakterystyka energetyczna oraz znaczne wykorzystanie odnawialnych źródeł energii). Wszystkie projekty obejmujące zmianę parametrów energetycznych budynków, w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego czy Programów Krajowych, powinny spełniać odpowiedni poziom wymagań związany z oszczędnością energii i izolacyjnością cieplną, który określono w przepisach techniczno-budowlanych, tj. rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 75, poz. 690, z późn. zm.).

WYTWARZANIE ENERGII (W TYM OZE)

W niewystarczającym stopniu jest obecnie wykorzystywany potencjał kogeneracji jako metody oszczędzania energii i ograniczania niskiej emisji. Wysokosprawna kogeneracja ze względu na znaczące zwiększenie sprawności wytwarzania, unikania strat sieciowych oraz ograniczania emisji szkodliwych substancji, w szczególności gazów cieplarnianych jest niezbędna dla poprawy efektywności energetycznej MOF, stanu środowiska i przeciwdziałania zmianom klimatu. Natomiast w zakresie ciepłownictwa jest to modernizacja niskosprawnych źródeł ciepła na nowe wysokosprawne źródła ciepła, w tym z OZE a także rozbudowa i dalsza modernizacja sieci przesyłu ciepła. W branży miejskich sieci ciepłowniczych najbardziej pożądanymi działaniami będzie rozwój kogeneracji oraz modernizacja systemów przesyłu ciepła. Promowanie wysokosprawnej kogeneracji stanowi także priorytet dla wspólnoty europejskiej i niesie ze sobą potencjalne korzyści związane z oszczędzaniem energii pierwotnej. Takie działania pozwolą w znaczący sposób zmniejszyć emisję dwutlenku węgla oraz poprawią bezpieczeństwo elektroenergetyczne. Duże źródła produkujące ciepło na potrzeby systemów ciepłowniczych wyposażone są z reguły w wysokosprawne urządzenia ograniczające emisję produktów spalania do atmosfery.

Emisja zanieczyszczeń z małych lokalnych, rozproszonych źródeł spalających gorsze rodzaje paliw jest wyższa niż ze źródeł scentralizowanych. Jak wynika z „Programu Ochrony Powietrza ze względu na przekroczenie poziomu docelowego benzo(a)pirenu w strefie Miasto Olsztyn”, w Olsztynie aż 88% zanieczyszczeń stanowi emisja powierzchniowa związana z ogrzewaniem indywidualnym mieszkań, wielkość emisji punktowej stanowi natomiast zaledwie 1% emisji ze strefy (pozostałe 11% stanowi emisja komunikacyjna). Należy więc podjąć działania zmierzające do włączenia jak największej ilości mieszkańców MOF do centralnych sieci przesyłu ciepła, a tam gdzie jest to nie możliwe należy dążyć do zapewnienia środków na zakup i montaż systemów służących do wykorzystania OZE.

TRANSPORT

Jednym z czynników mogących w znaczący sposób wpłynąć na redukcję niskiej emisji jest ograniczanie transportu indywidualnego na rzecz publicznego transportu zbiorowego. Olsztyn posiada system transportu publicznego, natomiast w pozostałych gminach MOF jego oferta jest bardzo uboga. Niedobór w dobrze zorganizowanym transporcie publicznym jest rekompensowany przez mieszkańców wyborem indywidualnych środków lokomocji tj. samochodów osobowych. W latach 2007-2012 w województwie nastąpił znaczący, bo o 69% przyrost liczby pojazdów. Spalanie paliw stałych w warunkach „niskiej emisji”, a także nadmierne zatłoczenie miast pojazdami samochodowymi (głównie osobowymi), w wysokim stopniu zużytymi technicznie powoduje zanieczyszczanie powietrza. Jest to zjawisko wtórne wynikające ze struktury przestrzennej obszaru miejskiego. Niekontrolowane rozlewanie się zabudowy i spadek gęstości zamieszkania powoduje wzrost zapotrzebowania na odbywanie podróży. Brak spójności w rozwoju nowych obszarów i ich funkcji sprzyja gwałtownemu wzrostowi podróży odbywanych indywidualnymi środkami transportu. Problemy potęgują również duże różnice w sytuacji poszczególnych miejscowości, związane z brakiem zintegrowanej przestrzeni i funkcjonalnie oferty transportu publicznego, z niskim wykorzystaniem technologii informatycznych w komunikacji oraz zbyt słabo rozwiniętą infrastrukturą przyjazną użytkownikom niezmotoryzowanym, czego konsekwencją jest rosnące zatłoczenie ulic ruchem indywidualnym wpływające na obniżenie prędkości przejazdów. Prowadzi to do powiększania się kosztów transportu towarów i osób, postępującej degradacji infrastruktury drogowej i negatywnie wpływa na stan środowiska poprzez emisję zanieczyszczeń do atmosfery i do gleby, zdrowie mieszkańców oraz komfort życia w MOF.

Zrównoważone i wydajne systemy transportowe pozwoliłyby znacząco podnieść jakość życia. Są atrakcyjne dla mieszkańców, ponieważ często oferują szeroki wybór środków transportu (drogowy, rowerowy, szynowy), bilety aglomeracyjne w przystępnej cenie i zapewniają dostępność przestrzeni. Jednocześnie ograniczają emisje i odpady, minimalizują zużycie zasobów nieodnawialnych, ograniczają konsumpcję zasobów odnawialnych, wykorzystanie gruntów, a także hałas. Jak wynika z badań przeprowadzonych w 2014 roku ponad 40% mieszkańców Olsztyna wskazuje jako główny czynnik wyboru środka komunikacji wygodę przemieszczania się, na drugim miejscu (blisko 35%) wskazywany jest czas dotarcia do celu. Zapewnienie systemu komunikacji spełniającego takie wymagania może przyczynić się do zmiany nawyków części osób poruszających się samochodami (33% mieszkańców) na rzecz komunikacji publicznej, która w znaczący sposób wpływa na ograniczenie niskiej emisji. Nie do przecenienia jest rozwój łańcuchów ekomobilności – komunikacyjnych dróg rowerowych i traktów pieszych. Zgodnie z *Zieloną Księgą. W kierunku nowej kultury mobilności w mieście* – Komisja Wspólnot Europejskich 2007 należy wprowadzić optymalizację wykorzystania różnorodnych środków transportu i tworzyć współmodalność pomiędzy różnymi rodzajami transportu zbiorowego (pociąg, tramwaj, autobus, taksówka) oraz różnymi rodzajami transportu indywidualnego (samochód, motocykl, rower, ruch pieszcy).

Dążąc do ograniczenia niskiej emisji na Obszarze MOF należy podjąć następujące działania:

1. Rozbudowa centralnych systemów zaopatrywania w energię ciepłą.
2. Zmniejszanie zapotrzebowania na energię ciepłą poprzez ograniczanie strat ciepła – termomodernizacja budynków.

3. Zmiana paliwa na inne o mniejszej zawartości popiołu lub zastosowanie energii elektrycznej, zastosowanie OZE.
4. Kontynuacja modernizacji systemu komunikacji miejskiej (w tym budowa linii tramwajowych).
5. Budowa i modernizacja dróg sprzyjająca rozwojowi transportu publicznego oraz skracaniu czasu podróży.
6. Wprowadzenie nowych niskoemisyjnych paliw i technologii, szczególnie w systemie transportu publicznego i służb miejskich.
7. Wprowadzanie odpowiednich regulacji prawnych, uniemożliwiających spalanie śmieci na terenach prywatnych posesji.

5.13. PLAN MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Poniższy zbiór dokumentów składający się na rozdział dotyczący planu mobilności miejskiej wskazuje plany przechodzenia na bardziej ekologiczne i zrównoważone systemy transportowe. Określa on lokalne uwarunkowania oraz kierunki planowanych działań i wskazuje elementy zawarte w regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020 w zakresie np. zbiorowego transportu pasażerskiego, transportu niezmotoryzowanego, wykorzystania inteligentnych systemów transportowych (ITS), logistyki miejskiej, bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach, wdrażania nowych wzorców użytkowania czy promocji ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Olsztyna na lata 2012-2027

W dniu 31 października 2012 r. uchwałą Rady Miasta Olsztyna został przyjęty „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”, którego głównym celem było zaplanowanie na lata 2012-2027 przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze miasta Olsztyna i gmin sąsiednich, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju transportu. Wynikają one z istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno – gospodarczego i negatywnych następstw niekontrolowanego rozwoju motoryzacji indywidualnej.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Olsztyna

Powyższe opracowanie zostało przyjęte Uchwałą Rady Miasta z dnia 15 maja 2013 r. Celem opracowania była weryfikacja programu rozwoju i modernizacji komunikacji w Olsztynie, w oparciu o szczegółowe analizy ruchowe. Wskazano prowadzenie polityki komunikacyjnej w kierunku dalszego zwiększania preferencji dla wszystkich środków komunikacji publicznej, szczególnie przy przejazdach przez skrzyżowania i sukcesywnego podnoszenia jakości świadczonych usług przez przewoźników. Spowoduje to „łagodne” przesunięcie części użytkowników samochodów indywidualnych do komunikacji publicznej.

Zintegrowanie planowania przestrzennego miasta i transportu zastosowane w niniejszym studium ma służyć równoległemu rozwojowi układu komunikacyjnego w stopniu odpowiednim dla struktury przestrzennej miasta, ale również zapewnić poprawę mobilności i dostępności komunikacyjnej poprzez alternatywne sposoby podróżowania – transport zbiorowy, ruch rowerowy, ruch pieszey.

Aby ta alternatywa była skuteczna niezbędny jest stały rozwój i modelowanie systemu transportu publicznego miasta zmierzający do poprawy jakości usług, dostępności powszechnej transportu publicznego oraz skrócenie czasu podróży. Temu celowi będą służyły przede wszystkim działania pozwalające na uzyskanie znaczącej różnicy w długości czasu podróży na rzecz transportu publicznego i skłaniające mieszkańców do rezygnacji z użytkowania transportu indywidualnego.

Równolegle do zamierzeń rozwojowych transportu publicznego, rozwój przestrzenny miasta należy prowadzić w kierunkach poprawy warunków zamieszkania w dzielnicy śródmiejskiej i strefach mieszkaniowych do niej przyległych, w celu zahamowania procesów suburbanizacyjnych – przenoszenia się mieszkańców do stref na obrzeżach i poza granicami miasta. Na obszarze strefy śródmiejskiej należy wprowadzić zmiany organizacji ruchu oraz zagospodarowania przestrzeni komunikacyjnej nadające silny priorytet dla transportu publicznego.

Głównymi elementami struktury przestrzennej miasta wymagającymi sprawnych połączeń dla masowego ruchu pasażerskiego są: strefa Śródmiejska – Centrum, Dworzec Główny – zintegrowany węzeł przesiadkowy w strefie Śródmiejskiej, strefy mieszkaniowe: dzielnic południowych (Nagórki, Pieczewo, Jaroty, Generałów) oraz dzielnic północnych (Zatorze, Wojska Polskiego, Podleśna), zachodnich (Likusy, Redykajny, Gutkowo), strefa Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego. Połączenia z pozostałymi strefami mieszkaniowymi, strefami usługowo-gospodarczymi i krajobrazowymi oraz z połączeniami podmiejskimi i regionalnymi, uzupełniają system transportu publicznego miasta.

W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Olsztyna wskazano następujące kierunki i działania:

- wprowadzenie nowego systemu transportu publicznego w postaci trakcji szynowej a następnie dalszy jej rozwój,
- udoskonalenie istniejącego systemu autobusowego przez nadanie priorytetu w ruchu dla autobusów na wydzielonych pasach, budowa nowych pasów ruchu autobusowego, a także uspokojenie ruchu lub wyłączenie z ruchu publicznego wybranych odcinków ulic w celu nadania priorytetu transportowi zbiorowemu,
- powszechnie stosowanie nowoczesnych, niskopodłogowych autobusów dostosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- realizacja obszarowego systemu sterowania ruchem poprawiającego standardy techniczne i użytkowe sieci transportowej miasta dla zagwarantowania priorytetów i prawidłowych warunków eksploatacji linii autobusowych, układu linii tramwajowych a także pojazdów specjalistycznych w czasie akcji.

Nakreślono także inne elementy systemu transportu publicznego, dla których wskazano wymagane działania:

- sieci podmiejskich linii autobusowych realizujących połączenia z terenami gmin ościennych. Wymagane działania koordynacyjne i integracyjne w zakresie wykorzystania tras autobusowych, przystanków i węzłów przesiadkowych oraz planowania rozkładów jazdy

- sieci regularnych połączeń autobusowych o znaczeniu regionalnym i krajowym. Niezbędna koordynacja z miejskim systemem transportu publicznego przynajmniej w rozwiązaniach projektowych węzłów przesiadkowych
- system kolejowy realizujący transport zbiorowy o charakterze aglomeracyjnym dla połączeń z ośrodkami miejskimi takimi jak: Ostróda, Morąg, Dobrze Miasto, Barczewo, Biskupiec, Szczytno, Olsztynek. Rejon dworców i przystanków kolejowych stanowi naturalne miejsce lokalizacji węzłów przesiadkowych wszystkich elementów składowych systemu transportowego, co należy uwzględnić przy wszelkich działaniach planistyczno-projektowych.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Olsztyna wskazano kierunki realizacji polityki parkingowej miasta, które są odmienne w różnych strefach struktury przestrzennej. Należy tu wyróżnić i odpowiednio programować:

- strefy mieszkaniowe – zabudowa jednorodzinna i wielorodzinna różnej intensywności,
- strefy zatrudnienia i usług – strefa Śródmiejska Centrum, strefa Uniwersytetu Warmińsko – Mazurskiego, strefy usługowo-gospodarcze,
- strefy turystyki, sportu i rekreacji – strefy otoczenia jezior i Lasu Miejskiego.

Poprawa warunków parkowania powinna być oparta o kompleksowe analizy całych zespołów i kwartałów zabudowy na terenach zabudowy historycznej i na zrealizowanych osiedlach, zalicza się do działań na obszarach przekształceń, wsparcia i rehabilitacji. Budowa parkingów wielopoziomowych – nadziemnych i podziemnych w Strefie Śródmiejskiej oraz w strefach mieszkaniowych zabudowy wielorodzinnej jest warunkiem koniecznym dla uzyskania znaczącej poprawy warunków parkowania w mieście. Równolegle z działaniami zmierzającymi do realizacji nowych miejsc parkingowych i obiektów parkingowych konieczne są zmiany w zakresie organizacji ruchu dla zapewnienie priorytetów komunikacji zbiorowej oraz rozwój rzeczywistej alternatywy dla ruchu samochodowego w formie sprawnego transportu zbiorowego, ciągów pieszych i ścieżek rowerowych.

Strategia rozwoju Miasta – Olsztyn 2020

W zaktualizowanej Strategii z października 2013 r. jednym z celów operacyjnych (D1) jest powstanie Regionalnego centrum komunikacyjnego, w ramach którego zaplanowano podjęcie następujących działań:

- inicjowanie i realizacja projektów poprawiających komunikację w ramach aglomeracji olsztyńskiej - kierunek działań związany m.in. z realizacją potrzebnych inwestycji w ramach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. Pozytywne oddziaływanie Olsztyna na jego otoczenie, a także wykorzystanie walorów otoczenia wymaga rozwoju sprawnego systemu komunikacji, zarówno wewnątrz miasta, jak i w relacjach z gminami Olsztyńskiego Obszaru Aglomeracyjnego,
- inicjowanie i realizacja projektów przyjaznych komunikacyjnie mieszkańcom Olsztyna - kierunek działań związany z realizacją inwestycji nakierowanych na uspokajanie ruchu samochodowego w śródmieściu, poprawę jakości transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego, rozwój systemu parkowania.

Zintegrowany Program Rozwoju Przestrzennego Śródmieścia Olsztyna

W dniu 24 czerwca 2015 r. Rada Miasta Olsztyna przyjęła uchwałą „Zintegrowany Program Rozwoju Przestrzennego Śródmieścia Olsztyna”, który pokazuje kierunki oraz wynikające z nich działania mające na celu uatrakcyjnienie przestrzeni miejskiej dla mieszkańców miasta. W w/w dokumencie wskazano następujące działania:

- przekierowanie tranzytu śródmiejskiego na zewnętrzny ring poprzez hierarchizację funkcjonalną ulic,
- modernizację ulic Śródmieścia pod kątem uspokajania ruchu samochodowego m.in. poprzez sukcesywne obejmowanie obszaru działania strefą Tempo 30, wprowadzenie strefy zamieszkania (obszar Starego Miasta), zastosowanie fizycznych elementów uspokajania ruchu w ulicach dojazdowych,
- prowadzenie spójnej polityki parkingowej, tj. parkowanie na obrzeżach Śródmieścia, zmodyfikowanie strefy płatnego parkowania oraz przyjęcie potrzeb parkingowych dla ruchu rowerowego jako element systemu parkowania na obszarze Śródmieścia,
- poprawę komfortu pieszych poprzez np. zapewnienie nawierzchni ciągów pieszych o wysokich walorach użytkowych i estetycznych, redukcję liczby sygnalizacji świetlnych na głównych ciągach pieszych, redukcję barier architektonicznych, wprowadzenie czytelnego układu ciągów pieszych,
- poprawę warunków dla rowerzystów poprzez tworzenie dróg dla rowerowych, pasów rowerowych a także wykorzystanie szerokiego spektrum rozwiązań określanych jako „niewidzialna” infrastruktura rowerowa.

Strategia rozwoju publicznego transportu zbiorowego do 2027 roku.

Zgodnie ze dokumentem pn. „Strategia rozwoju transportu zbiorowego w Olsztynie do 2027 r.” opracowanie zlecone przez Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie (marzec-czerwiec 2015 r.), celami strategicznymi dla publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej w Olsztynie jest: **stworzenie systemu szybkiej, wygodnej i zawsze dostępnej komunikacji miejskiej, stanowiącej realną alternatywę dla realizacji podróży samochodem osobowym.**

Dla osiągnięcia celu strategicznego niezbędne jest zrealizowanie poniższych celów operacyjnych:

1. Uruchomienie sprawnego i efektywnego systemu ekologicznej komunikacji miejskiej.
2. Integracja podsystemów komunikacji miejskiej we wzajemnie współdziałające elementy, tworzące jedną funkcjonalną całość.
3. Integracja różnych rodzajów transportu publicznego w Olsztynie.
4. Ograniczenie emisji zanieczyszczeń i natężenia hałasu w mieście.
5. Zmniejszenie liczby poruszających się w mieście pojazdów, w szczególności samochodów osobowych.

Jednocześnie z określeniem celów operacyjnych wyznacza się poniższe priorytety:

1. Zwiększenie prędkości podróżowania komunikacją miejską.
2. Wymiana taboru na bez lub niskoemisyjny w miejscu jego użytkowania.

3. Zwiększenie dostępności komunikacji miejskiej dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i niepełnosprawnych.
4. Niepogarszanie dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców miasta.
5. Pełna i powszechna dostępność informacji o komunikacji miejskiej.

Dla osiągnięcia celów operacyjnych niezbędne jest podjęcie szeregu działań operacyjnych przedstawionych w poniższej tabeli.

Tabela 22. Działania operacyjne

Lp.	Działanie operacyjne	Okres realizacji
1	Dokończenie realizacji projektu „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”, w tym: - budowa podsystemu tramwajowego, - budowa zajezdni tramwajowej, - zakup taboru tramwajowego, - uruchomienie ITS i Centrali Zarządzania Transportem Publicznym, - wdrożenie bus pasów i priorytetu dla komunikacji miejskiej, - uruchomienie systemu biletu elektronicznego, - przebudowa i budowa ulic.	2015
2	Wprowadzenie zmodyfikowanego układu linii autobusowych zintegrowanych z podsystemem tramwajowym.	2015-2016
3	Kompleksowe badania marketingowe po wdrożeniu nowego systemu linii komunikacyjnych	2016/ 2022/2027
4	Realizacja projektu „Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie”, w tym: - budowa linii tramwajowych, - budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego przy Dworcu Olsztyn Główny, - zakup taboru tramwajowego, - przebudowa układu ulicznego w centrum, - rozbudowa systemu ITS, - rozbudowa systemu komunikacyjnych dróg rowerowych.	2016-2020
5	Realizacja projektu „Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – projekt rezerwowy”, w tym: - budowa linii tramwajowych, - zakup taboru tramwajowego, - przebudowa ulic i wiaduktu, - rozbudowa systemu ITS.	2016-2020
6	Zakup 90 szt. niskoemisyjnego, niskopodłogowego taboru autobusowego	2016-2023
7	Zakup 40 sztuk taboru tramwajowego	2016-2027
8	Budowa węzłów przesiadkowych integrujących komunikację regionalną i miejską – I etap	2016-2020
9	Budowa parkingów Park&Ride – I etap	2016-2020
10	Budowa węzłów integrujących komunikację regionalną z miejską – II etap	2021-2027
11	Budowa nowych odcinków komunikacji tramwajowej w zachodnich i północnych rejonach miasta	2021-2027

Źródło: Strategia rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Olsztynie do 2027 r.

Diagnoza stanu istniejącego

Organizacja i zarządzanie transportem zbiorowym

Rolę organizatora publicznego transportu zbiorowego Gminy Olsztyn w rozumieniu Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r., od 1 lipca 2013 r. pełni Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie. ZDZiT jest emitentem i dystrybutorem biletów, uprawniających do korzystania z przewozów realizowanych przez operatorów w ramach realizacji zadania własnego miasta Olsztyna i gmin sąsiednich, z którymi miasto Olsztyn zawarło stosowne porozumienia. ZDZiT w Olsztynie ustala także regulaminy obowiązujące przy wykonaniu usług przewozowych środkami lokalnego transportu zbiorowego w Olsztynie.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o., pełniące funkcję operatora wewnętrznego, posiada status jednoosobowej spółki miasta, której podstawowym zadaniem jest wykonywanie zadania własnego Gminy Olsztyn, tj. bieżące zaspokajanie zbiorowych potrzeb społeczności lokalnej w zakresie transportu zbiorowego autobusowego, ponadto realizacja akceptowanych przez miasto inwestycji, np. odnowienie taboru autobusowego.

W dniu 17 kwietnia 2013 r. w trybie przetargu nieograniczonego, zawarto umowę z konsorcjum firm KDD Dariusz Gackowski oraz Blue Line Sp. z o.o., które świadczy usługi przewozowe polegające na realizacji ok. 700 000 wozokilometrów w skali każdego roku.

W 2015 r., po zakończeniu realizacji inwestycji oraz oddaniu do eksploatacji nowej sieci tras tramwajowych, planowane jest podpisanie kolejnych umów: pierwszej – na świadczenie przewozów tramwajowych oraz drugiej – na obsługę infrastruktury tramwajowej.

Obecnie zadania publicznego transportu zbiorowego

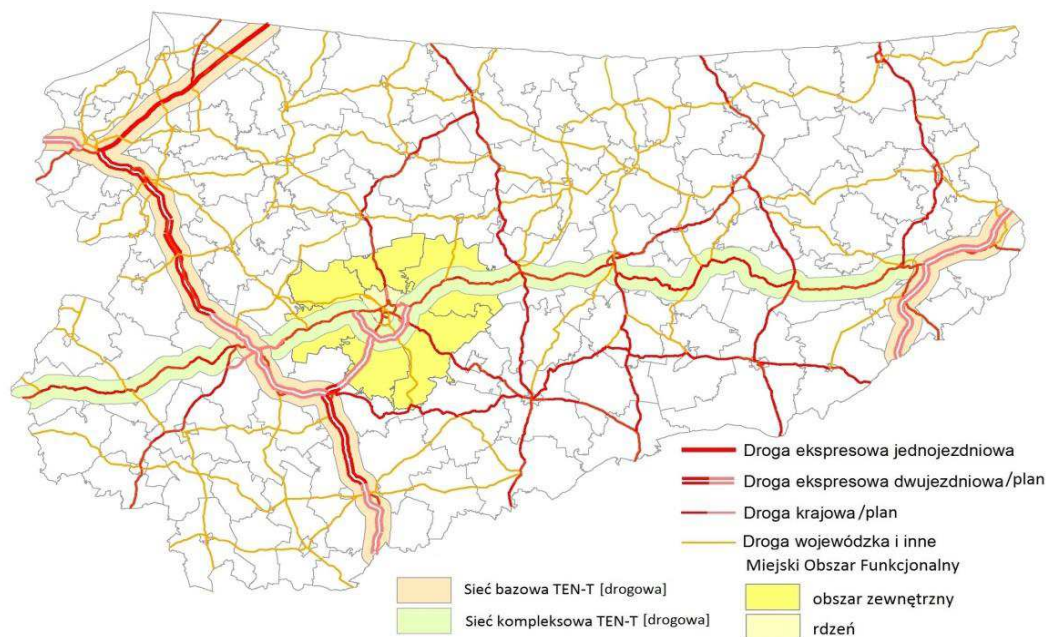
Wizja transportu publicznego w Olsztynie i w gminach ościennych, zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym. Celem ZDZiT w Olsztynie jest efektywne zarządzanie jakością publicznego transportu pasażerskiego w ramach lokalnego transportu zbiorowego oraz procesami ruchu w systemie transportowym miasta, poprzez sterowanie procesami integracji gałęzi transportu oraz mobilności systemu – poprawa warunków życia mieszkańców i standardów podróży osób podróżujących przez obszar aglomeracyjny miasta Olsztyna.

System uliczno-drogowy

Województwo warmińsko – mazurskie charakteryzuje się następującą siecią bazową TEN-T:

- odcinek drogi ekspresowej S7 między granicą z województwem pomorskim a granicą z województwem mazowieckim, trasa stanowi element korytarza TEN-T Bałtyk-Adriatyk,
- odcinek drogi ekspresowej S22 między obwodnicą Elbląga a granicą z Rosją w Grzechotkach,
- odcinek projektowanej drogi ekspresowej S61 między granicą z województwem mazowieckim a granicą z województwem podlaskim, trasa ta stanowi element korytarza TEN-T Morze Północne-Bałtyk.

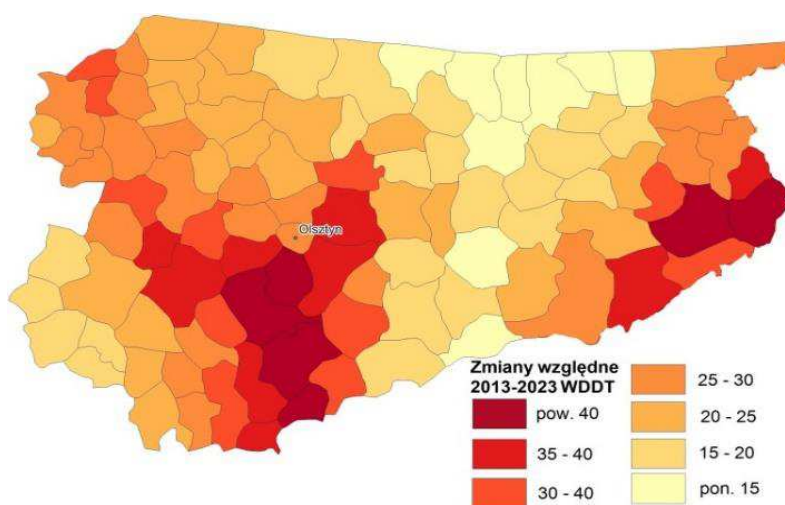
Sieć kompleksowa TEN-T to odcinek drogi krajowej DK16 między granicą z województwem kujawsko – pomorskim a granicą z województwem podlaskim.

Mapa 10. Mapa sieci bazowej i kompleksowej TEN-T na terenie województwa warmińsko – mazurskiego.

Źródło: Plan Transportowy dla POPW 2014-2020 (projekt z dnia 17.09.2015 r.)

Realizacja inwestycji drogowych w okresach programowania 2004-2006 i 2007-2013 w obrębie odcinków drogi ekspresowej S7 (Elbląg-Miłomłyn i Olsztyn-Nidzica oraz poprawa stanu drogi krajowej nr 16 na odcinku Barczewo-Borki Wielkie mają znaczenie w ruchu dojazdowym do MOF Olsztyna. W samym MOF Olsztyna najważniejszą inwestycją w ciągach dróg krajowych był II etap rozbudowy drogi nr 16 Gietrzwałd-Naglady i Wójtowo-Barczewo.

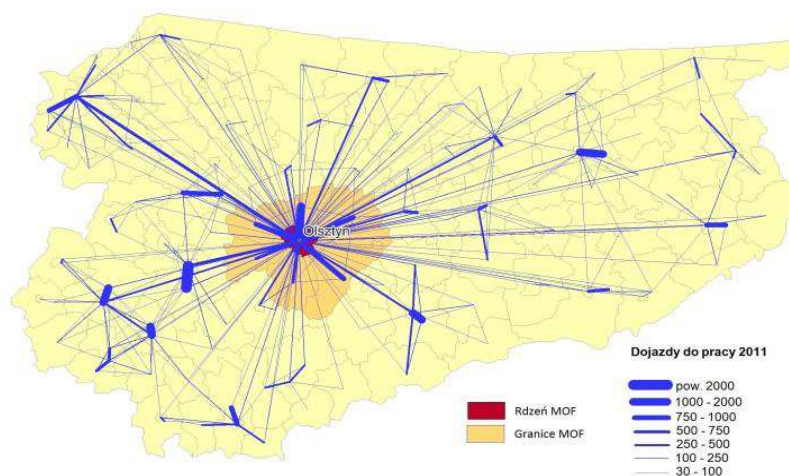
Z kluczowych przyszłych inwestycji, dla MOF Olsztyna i jego gmin, będzie ważny odcinek drogi ekspresowej S51 między Olsztynkiem oraz Południowa obwodnica Olsztyna (w ciągu DK16 i S51), ze względu na znaczne poprawie swojej dostępności dzięki „powiązaniu” do sieci dróg wyższych klas (układ południowa obwodnica Olsztyna, S51 i S7).

Mapa 11. Zmiany w dostępności drogowej w województwie warmińsko – mazurskim w wyniku inwestycji drogowych w latach 2014-2023

Źródło: Plan Transportowy dla POPW 2014-2020 (projekt z dnia 17.09.2015 r.)

Województwo warmińsko-mazurskie pod kątem dojazdów do pracy jest silnie monocentryczne, tzn. celem większości dojazdów na dłuższe odległości jest Olsztyn. Największe potoki ruchu w kierunku Olsztyna są z Dywitu, Purdy, Barczewa i Stawigudy, a sam Olsztyn jest atrakcyjnym rynkiem pracy również poza MOF w kierunku południowym i północnym, przede wszystkim dla mieszkańców gmin położonych wzdłuż drogi krajowej nr 57 w kierunku Bartoszczy. Natomiast wyjątkowo słabo Olsztyn oddziałuje na gminy położone wzdłuż drogi krajowej Nr 7, co może ulec zmianie w wyniku poprawy dostępności Olsztyna i realizacji inwestycji na drodze ekspresowej S51.

Mapa 12. Międzygminne dojazdy do pracy na obszarze województwa warmińsko – mazurskiego w 2011 r.



Źródło: Plan Transportowy dla POPW 2014-2020 (projekt z dnia 17.09.2015 r.)

Warunek ex-ante w województwie warmińsko-mazurskim dla dróg wojewódzkich i krajowych jest spełniony przez posiadanie następujących dokumentów:

- *Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025;*
- *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa warmińsko-mazurskiego;*
- *listy rankingowej bazującej na kryteriach wyboru projektów drogowych wskazanych w wytycznych Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju pt. Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Kryteria wyboru projektów drogowych w ciągu dróg wojewódzkich przewidywanych do realizacji w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych 2014-2020, stanowiącej załącznik nr 9 do RPO WiM 2014-2020;*
- *Planu rozwoju sieci drogowej dróg wojewódzkich województwa warmińsko-mazurskiego na lata 2012-2020 z perspektywą do roku 2030.*

W 2013 r. układ uliczny miasta rdzenia MOF Olsztyna tworzył 393,9 km dróg, w tym:

- 24,7 km dróg krajowych,
- 13,1 km dróg wojewódzkich,
- 14,0 km dróg powiatowych,
- 292,1 km dróg gminnych,
- 50 km dróg wewnętrznych.

W najbliższym czasie planuje się realizację dwóch dużych inwestycji drogowych otoczeniu Olsztyna. Do końca 2017 r. przewiduje się wybudowanie 24,7 km odcinka tzw. południowej obwodnicy Olsztyna, która przebiegać będzie od połączenia z istniejącą drogą krajową nr 16 w okolicy miejscowości Kudypy od węzła Olsztyn Zachód do węzła Olsztyn Wschód w okolicach miejscowości Wójtowo. Do momentu wybudowania obwodnicy mają zostać rozbudowa lub przebudowane (w zależności od odcinka) ulice Towarowa i Pstrowskiego, ul. Wilczyńskiego-ul. Warszawska oraz droga wojewódzka Nr 598 do węzła Olsztyn Jaroty – jako drogi dojazdowe do węzłów obwodnicy. Zakończenie tych inwestycji w znacznej mierze wyeliminuje ruch tranzytowy w centrum miasta i zmieni system uliczny w taki sposób, że przez obwodnicę przebiegać będzie także część ruchu międzydzielnicowego.

Miasto Olsztyn posiada także rozbudowaną sieć dróg rowerowych. Wg stanu z 27 marca 2015 r., sieć istniejących dróg dla rowerów liczyła 65,5 km. Planuje się, że do końca 2015 r. wraz z finalizacją tzw. projektu tramwajowego – zostanie oddanych do użytku w sumie około 10 km nowych dróg służących obsłudze ruchu rowerowego na terenie całego miasta. Na terenie Olsztyna znajdują się 3 oznakowane szlaki turystyki rowerowej o łącznej długości ok. 30 km: zielony „Łyna”, zielony „Wadąg” i „Jadę NIE TANKUJĘ” (Olsztyn-Gronity-Leśne Arboretum w Kudypach). Szlaki wyposażone są w miejsca plenerowego odpoczynku (altany, ławki, stały, kosze na śmieci i tablice edukacyjne). Ważnym elementem infrastruktury rowerowej w Olsztynie są stojaki rowerowe. Aktualnie na terenie miasta zamontowanych jest 270 stojaków rowerowych w formie U-kształtnej i pochodnych (w tym „Listki” nawiązujące do logo Olsztyna). Priorytetowymi lokalizacjami stojaków są: placówki oświatowe, miejsca użyteczności publicznej i miejsca rekreacji.

Zasady organizacji ruchu drogowego

System drogowy Olsztyna obejmuje 1.059 skrzyżowań, w tym 81 wyposażonych w sygnalizację świetlną. Obecnie finalizowany jest projekt, który w inteligentny system sterowania ruchem (ITS) ma zostać włączone docelowo 85 skrzyżowań, wliczające te, które powstaną w związku z budową torowisk tramwajowych i ul. Obiegowej. W nowym systemie na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną będzie nadany priorytet dla pojazdów komunikacji miejskiej.

Według stanu na dzień 15 maja 2015 r. poniżej przedstawione są elementy priorytetu dla komunikacji miejskiej.

Tabela 23. Elementy priorytetu dla komunikacji miejskiej

Rodzaj priorytetu	Lokalizacja - ulica	Długość
Pas wyłączny dla autobusów	Al. Warszawska od ul. Tuwima do ul. Jagiellończyka i ul. Polnej ul. Śliwy na całej długości	4,0 km

Pas wyłączny dla autobusów	<u>Al. Niepodległości</u> od ul. Knosały do Mostu Mariackiego <u>ul. Pstrowskiego</u> od ul. Kacprzaka do Al. Sikorskiego	2,8 km
Śluza autobusowa	<u>ul. Grunwaldzka</u> <u>ul. 1 Maja</u>	- -

Źródło: Strategia rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Olsztynie do 2027 r.

Sieć transportu zbiorowego

Sieć transportu miejskiego na obszarze miasta Olsztyna i gmin ościennych tworzą linie komunikacji autobusowej organizowanej przez ZDZiT w Olsztynie. Wg stanu na 31 marca 2015 r., sieć transportu obejmowała 34 linie autobusowe, w tym 2 nocne i 2 sezonowe. Długość linii autobusowych komunikacji miejskiej wynosiła 390,977 km, natomiast długość tras – 155,995 km. Przeciętna, rozkładowa prędkość eksploatacyjna w komunikacji autobusowej w dniu roboczym i w sobotę wynosiła 14,7 km/h, natomiast w niedzielę – 14,9 km/h. Są to wartości niskie – zmniejszające efektywność systemu komunikacji autobusowej w Olsztynie. Niska prędkość wynika m.in. z założeń przyjętych w rozkładach jazdy, uwzględniających możliwy długi czas oczekiwania na przejazd autobusów komunikacji miejskiej przez skrzyżowania wyposażone w sygnalizację świetlną. Inną przyczyną niskiej prędkości eksploatacyjnej pojazdów są występujące w rozkładach jazdy długie przerwy pomiędzy kursami, które z jednej strony zaniżają prędkość, natomiast z drugiej strony zdecydowanie zwiększają szansę punktualnego rozpoczęcia kolejnego kursu.

Przyjęte w projekcie pn. „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie” rozwiązania infrastrukturalne i drogowe przyniosą korzyści wpływające na rozwój publicznego transportu zbiorowego w postaci budowy wydzielonych wspólnych pasów autobusowo-tramwajowych w ciągu ulic w centrum miasta: Żołnierskiej, Kościuszki i Al. Piłsudskiego, przy jednoczesnym zwężeniu tych ulic.

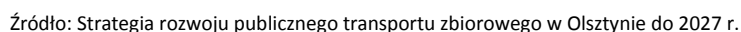
Operator wewnętrzny na dzień 31 marca 2015 r. dysponował 464 pojazdami, operator zewnętrznych świadczył usługi przy użyciu 12 pojazdów. Zdecydowana większość pojazdów – 162 autobusy, co stanowi 92% całości taboru to autobusy niskopodłogowe lub niskowejściowe. Funkcja przykłąku stanowi wyposażenie 161 pojazdów, natomiast rampę uchylną zainstalowano w 162 autobusach. Pojazdy niewyposażone w którąkolwiek z wyżej wymienionych funkcji lub urządzeń są własnością operatora wewnętrznego. Pasażerowie mają do dyspozycji 83 autobusy, w których podróż ułatwia głosowy system zapowiedzi przystanków. Co trzeci pojazd posiada także przycisk „STOP” oraz przyciski otwierania drzwi oznaczone alfabetem Braille’a (54 pojazdy).

W 2014 r. ZDZiT w Olsztynie zakupił 48 nowoczesnych wiat przystankowych, które zainstalowane zostały przede wszystkim w Śródmieściu oraz wzdłuż ulic: Al. Piłsudskiego, Dworcowej, Żołnierskiej, Wyszyńskiego i Krasickiego. W 2012 r. rozpoczęto doposażenie przystanków w system informacji pasażerskiej, składający się ze słupka przystankowego wyposażonego w moduły z nazwą, numerami linii korzystających z danego przystanku, numerem przystanku, numerem słupka w zespole przystankowym oraz tabliczką na wiatę przystankową – zawierającą informacje o nazwie przystanku i numerach linii. W 2012 r. oznakowano, zgodnie z powyższym, 37 przystanków, w 2013 r. – 28 przystanków, a w 2014 r. – 35 przystanków. W 2015 r. przewiduje się doposażenie w niezbędne informacje dla pasażerów ok. 40 kolejnych przystanków komunikacji miejskiej. W ciągu ostatnich trzech lat na przystankach komunikacji miejskiej, na których zainstalowane są wiaty przystankowe, zamontowano zostało ok. 100 gablot rozkładowych, co poprawi jakość prezentowanych informacji – zwiększenie ich zakresu. Na przystankach wyposażonych w gabloty znajduje się miejsce na schemat

sieci komunikacji i komunikaty specjalne. Komfort pasażerów jest brany, również pod uwagę przy ustalaniu parametrów oraz elementów wyposażenia wiat przystankowych. W przypadku każdej nowej inwestycji wymagane są wiaty o długości od 4,5 – 6 m dla przystanków autobusowych i od 7 – kilkudziesięciu metrów dla przystanków tramwajowych i wspólnych. Kolejne udogodnienia są przewidziane po ukończeniu projektu pn. „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”, w ramach którego zostaną zainstalowane w pojazdach 281 monitorów podsufitowych oraz 236 monitorów bocznych – informujących pasażerów m.in. o bieżącej dacie i godzinie, numerze linii, kierunku jazdy, przebiegu trasy, czasie przejazdu pomiędzy przystankami, ewentualnej zmianie trasy. W pojazdach zostanie zamontowanych 159 biletomatów mobilnych oraz w celu zapewnienia bezpieczeństwa osobistego pasażerów w 121 pojazdach zainstalowany będzie system monitoringu. Ponadto, w miejsca charakteryzujących się dużą liczbą pasażerów zamontowanych zostanie 37 biletomatów stacjonarnych oraz na 77 przystankach zainstalowane będą tablice elektroniczne prezentujące godziny odjazdów autobusów i tramwajów w czasie rzeczywistym.

Sieć linii komunikacji miejskiej na obszarze Olsztyna i gmin ościennych

Zakres funkcjonowania olsztyńskiej komunikacji miejskiej w gminach ościennych jest dość ograniczony. Ze względu na brak partycypacji finansowej gmin: Stawiguda, Purda, Barczewo i Gietrzwałd w kosztach utrzymania linii podmiejskich, ich obsługa realizowana jest w marginalnym zakresie. Ze wszystkich gmin ościennych najlepiej obsługiwana jest gmina Dywity. Przewozy są realizowane w tej gminie na dedykowanych jej obsłudze linach 82 i 88 oraz wybranych kursach linii 17. Gmina Purda obsługiwana jest linią 5, a gmina Barczewo tylko w sezonie działkowy, tj. od kwietnia do października – linią sezonową 84. Autobusy komunikacji miejskiej obsługują jedynie obrzeża gminy Stawiguda tj. miejscowość Bartąg, dojeżdżając do niego ul. Bartąską w Olsztynie, przy której w granicach miasta nie ma miejsca do zawracania autobusów. Podobna sytuacja, wywołana przyczynami techniczno-eksploatacyjnymi, występuje w gminie Gietrzwałd, przez której teren prowadzi trasa linii miejskiej nr 7 w wybranych kursach do olsztyńskiego osiedla Łupstych (w gminie Gietrzwałd znajduje się tylko jeden przystanek). Położenie względem Olsztyna poszczególnych jednostek administracyjnych, obsługiwanych olsztyńską komunikacją miejską wg stanu na dzień 31 marca 2015 r. – zaprezentowano na poniższym rysunku.



Planowanie priorytetów dla publicznego transportu zbiorowego rozważa się na kilku płaszczyznach. Są to wydzielone pasy dla autobusów, rozwój inteligentnego systemu sterowania ruchem nadający priorytet dla komunikacji miejskiej, rozbudowa tramwaju oraz połączenia ruchu podmiejskiego z miejskim – intermodalny węzeł przesiadkowy Dworzec PKP/PKS.

Strona 107

uzupełnieniem tego ciągu – dla pojazdów linii korzystających z przejazdu pomiędzy skrzyżowaniami ulic Wyszyńskiego i Żołnierskiej oraz Krasickiego i Synów Pułku, jest utworzenie wspólnych pasów autobusowo-tramwajowych w ul. Synów Pułku – od ul. Krasickiego do ul. Pstrowskiego oraz w ul. Wyszyńskiego – od ul. Pstrowskiego do Al. Piłsudskiego (w obydwu kierunkach).

Obecnie do skrzyżowania ulic Pstrowskiego i Synów Pułku od strony południowej dojeżdżają autobusy 9 linii, na których tylko tego kierunku realizowanych jest 700 kursów w skali dnia powszedniego. Punktualna komunikacja autobusowa wraz z szybką obsługą tramwajową, mogą zwiększyć konkurencyjność komunikacji zbiorowej względem komunikacji indywidualnej dla mieszkańców „sypialni” Olsztyna, tj. Nagórki, Jaroty, Pieczewo i os. Generałów.

Kolejne ciągi ulic objętych priorytetem dla komunikacji autobusowej po 2020 r. powinny zostać wytypowane przez organizatora transportu po przeprowadzeniu szczegółowych analiz natężenia ruchu oraz punktualności kursowania tramwajów i autobusów po zakończeniu realizacji inwestycji tramwajowych przewidzianych na lata 2016-2020.

Drugą płaszczyzną priorytetu dla publicznego transportu zbiorowego stanowi rozwój inteligentnego systemu sterowania ruchem. Celem realizacji tego systemu jest poprawa standardów technicznych i użytkowych sieci transportowej miasta dla zagwarantowania prawidłowych warunków eksploatacji układu linii tramwajowych oraz linii autobusowych.

Sfinalizowanie w 2015 r. działań systemowych ITS powinno zapewniać optymalny sposób sterowania, uwzględniając jako cechę priorytetową :

- minimalizację liczby zatrzymań pojazdów komunikacji miejskiej poza przystankami,
- skrócenie czasów podróży i zwiększenie prędkości handlowej dla komunikacji tramwajowej.

Celami wdrażanego systemu ITS są także:

- poprawa jakości funkcjonowania komunikacji miejskiej za pomocą systemu raportowania oraz analiz,
- poprawa komfortu korzystania z pojazdów operatorów poprzez zastosowanie systemu informowania pasażerów wewnątrz i na zewnątrz pojazdów,
- wprowadzenie nowoczesnego i elastycznego systemu biletu elektronicznego,
- obróbki danych dotyczących wykorzystania i obciążenia taboru, obsługi pasażerów, przychodów ze sprzedaży i wszelkich innych niezbędnych informacji.

Integracja taryfowo-biletowa komunikacji autobusowej i tramwajowej

W perspektywie uruchomienia komunikacji tramwajowej najważniejsze jest stworzenie taryfy opłat integrującej komunikację tramwajową i autobusową. Wszystkie rodzaje biletów dystrybuowanych przez ZDZiT w Olsztynie powinny uprawniać do przejazdu liniami autobusowymi, tramwajowymi, a w przyszłości ewentualnie także liniami kolejowymi.

Odnosnie integracji taryfowo-biletowej transportu miejskiego i regionalnego ze względu na rozbieżne rozwiązania finansowania komunikacji utrudniają, a często wręcz uniemożliwiają konstruowanie wspólnej taryfy, dlatego też nie przewiduje się w najbliższym okresie takiej integracji.

Pełna koordynacja rozkładów jazdy tramwajów i autobusów

Integracja systemu tramwajowego będzie polegać także na stosowaniu koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy liniami tramwajowymi i autobusowymi. Szczególnie dotyczy to węzłów przesiadkowych, w których spotykać się będą składy tramwajowe i autobusy. Naturalnym rozwiązaniem wydaje się być koordynacja autobusowych linii dowozowych z liniami tramwajowymi. Optymalne wykorzystanie potencjału przewozowego będzie osiągane także poprzez koordynację rozkładów jazdy w ramach tych samych środków transportu publicznego, w formie odcinkowej i punktowej.

Pomimo braku założeń integracji transportu miejskiego i regionalnego, powinny zostać zapoczątkowane działania zapewniające koordynację rozkładów jazdy obu tych rodzajów transportu, przynajmniej na przystankach przesiadkowych.

Integracja informacji o funkcjonowaniu komunikacji publicznej

Wprowadzanie dynamicznej informacji o odjazdach pojazdów w przystankach węzłowych komunikacji tramwajowej i autobusowej, początkuje integrację informacji o rzeczywistych odjazdach autobusów i tramwajów. Rozwinięcie tego rozwiązania może dotyczyć także informacji o odjazdach autobusów i pociągów regionalnych na przystankach przesiadkowych (zlokalizowanych np. przy dworcach kolejowym i autobusowym) oraz poprzez wykorzystanie internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmujących usługi transportu miejskiego i regionalnego.

Integracja w postaci przystanków i węzłów przesiadkowych

Podstawowymi elementami infrastruktury transportowej miasta, które tworzą układ punktowy, są przystanki i węzły przesiadkowe. Są one istotne z punktu widzenia pasażerów, ponieważ zapewniają im dostęp do sieci transportowej. Węzły powinny być tworzone przy wydzielonych pasach autobusowo-tramwajowych tak, aby zapewnić jak najkrótsze dojście pomiędzy przystankami, bez barier i przeszkód terenowych. Korzystne rozwiązania sygnalizacji świetlnej dla pasażerów, unikanie przejść podziemnych, schodów i kładek, sprzyjają zwiększaniu funkcjonalności węzłów. Węzły przesiadkowe mogą być wzbogacone o systemy Park&Ride, Bike&Ride i Park&Kiss oraz inne funkcje.

Zapoczątkowane przez miasto Olsztyn działania dotyczące inwestycji modernizacji Dworca – zintegrowanego węzła przesiadkowego w rejonie stacji kolejowej Olsztyn Główny – mogą stać się dobrym przykładem do podjęcia kolejnych kroków służących rozwojowi węzłów przesiadkowych w Olsztynie. Wprowadzenie elementów systemu ITS, w tym inteligentnego sterowania ruchem drogowym i komunikacją miejską, ułatwi przesiadanie się na przystankach węzłowych.

Podstawowymi zadaniami inwestycyjnymi w obszarze integracji różnych środków transportu pasażerskiego będą:

- urządzenie intermodalnego zintegrowanego zespołu dworców - jako centrum przesiadkowego,
- wykonanie intermodalnych przystanków komunikacji miejskiej.

W Olsztynie wraz z rozbudową sieci tramwajowej, powstaną także w wybranych rejonach miasta węzły integrujące komunikację regionalną i między miastową z komunikacją miejską. W pierwszej kolejności takie połączenie komunikacji regionalnej i miejskiej będzie po wybudowaniu węzła przesiadkowego przy Dworcu PKP/PKS. W następnej kolejności, tj. do 2020 r., powinno się uruchomić węzły w okolicach krańcówek tramwajowych w następujących przybliżonych okolicach:

- Tęczowy Las – integracja z komunikacją regionalną od strony Nidzicy, Zgniłochy i Butryn,

- Uniwersytet-Prawocheńskiego – integracja z komunikacją regionalną od strony Olsztynka i Ostródy oraz komunikacji międzymiastowej ze strony Warszawy, Torunia i Grudziądz,
- ul. Sybiraków – integracja z komunikacją regionalną od strony Dobrego Miasta i Lidzbarka Warmińskiego.

Do 2027 r. uruchomienie węzłów w następujących okolicach:

- Dajtki – integracja z komunikacją regionalną od strony Ostródy oraz komunikacji międzymiastowej ze strony Torunia i Grudziądz,
- Dworzec Zachodni - integracja z komunikacją regionalną od strony Ostródy oraz kolejowej komunikacji regionalnej i międzymiastowej z kierunków zachodnich i południowych,
- ul. Bydgoska – integracja z komunikacją regionalną od strony Tuławek i Jezioran.

Parkingi P&R i B&R

Jednym działań mających nas celu integrację transportu zbiorowego jest wybudowanie parkingów integrujących transport zbiorowy i indywidualny w rejonie przystanków węzłowych oraz przy wybranych przystankach tramwajowych.

Do 2020 r. parkingi systemu P&R powinny zostać zrealizowane w następujących (przybliżonych) lokalizacjach: Al. Warszawska/ul. Tuwima, Os. Mazurskie, Os. Jakubowo, ul. Cementowa, Osiedle Podleśna, Tęczowy Las, Os. Wojska Polskiego. W latach 2020-2027, przy założeniu rozbudowy sieci komunikacji tramwajowej do ul. Bałtyckiej oraz do ul. Kłosowej, korzystnym rozwiązaniem wydaje się być budowa parkingów w systemie P&R przy krańcówkach tras tramwajowych w ww. miejscach. Budowa sieci trakcyjnej w ul. Jagiellońskiej do ul. Wiosennej pozwoli w jeszcze większym stopniu wykorzystać przygotowany do końca 2020 r. parking P&R przy pętli Os. Podleśna.

Jedną z form integracji transportu zbiorowego z rowerowym jest system „Bike&Ride”, polegający na dojeździe rowerem do przystanku komunikacji zbiorowej, pozostawieniu roweru na parkingu rowerowym w obrębie przystanku i kontynuacji podróży transportem zbiorowym. W przypadku Olsztyna system ten może stanowić sposób na poprawę efektywności transportu publicznego na terenach o zabudowie rozproszonej. Jednocześnie, może być atrakcyjną propozycją dla mieszkańców okolicznych miejscowości, a także sprzyjać realizacji zamierzeń zmniejszenia liczby samochodów na obszarze Śródmieścia. W 2015 r. załączek systemu B&R stanowić będzie zadaszony parking dla rowerów, zlokalizowany przy krańcówce tramwajowej „Kanta”. „Strategia rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Olsztynie do 2027 r.” przedstawia potencjalne lokalizacje parkingów B&R ze wskazaniem powiązanych środków komunikacji tj. autobus komunikacji miejskiej, tramwaj, kolej oraz obszar objęty takim rozwiązaniem.

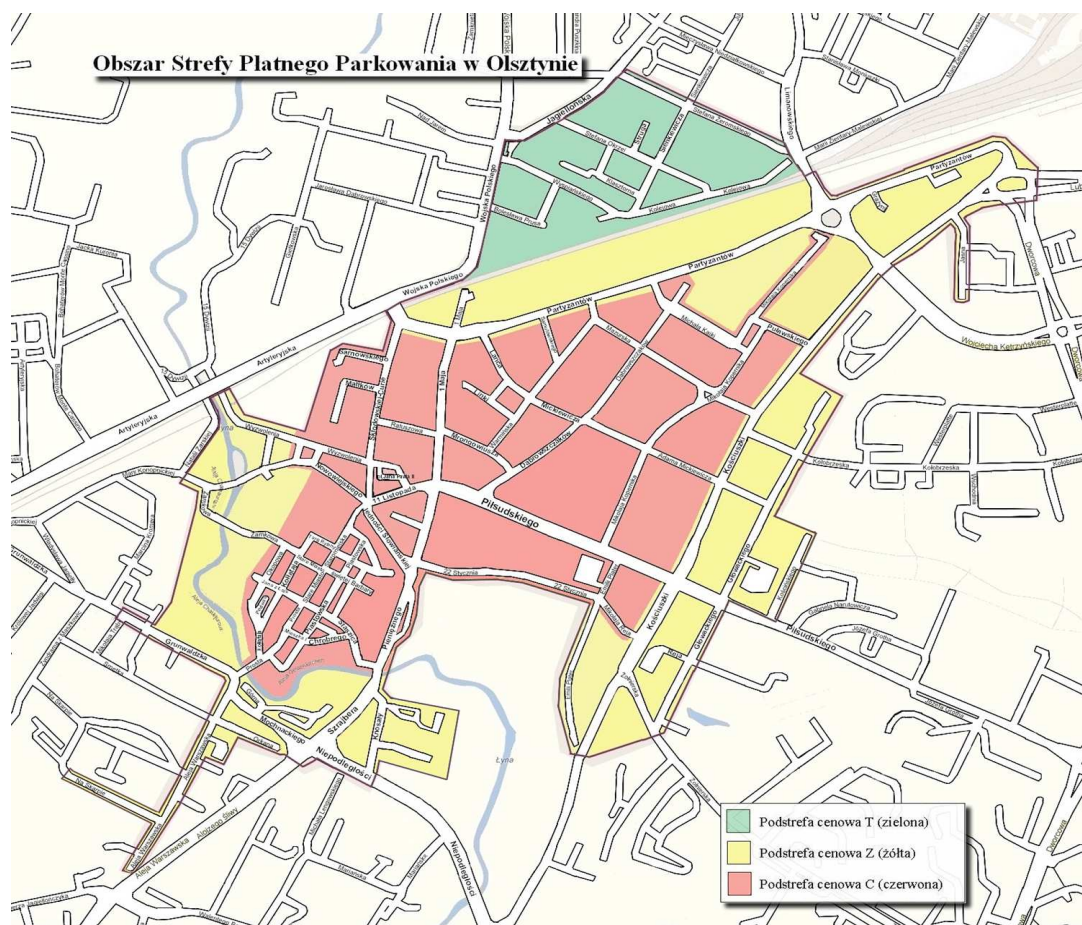
Strefa płatnego parkowania

Według danych na dzień 31 marca 2015 r. na terenie miasta Olsztyna znajdowało się 21,96 tys. miejsc postojowych, w tym ok. 2,5 tys. płatnych. W Olsztynie obowiązuje system miejsc postojowych w centralnym obszarze miasta. System parkingowy został podzielony na trzy podstrefy cenowe: C – czerwoną (o najwyższej opłacie), Z – żółtą i T – zieloną (o najniższej opłacie). Strefa płatnego parkowania obowiązuje od poniedziałku do piątku w godz. 8-16 (w piątek do godz. 15).

W dniu 26 sierpnia 2015 r. uchwałą Rady Miasta Olsztyna została poszerzona granica strefy płatnego parkowania i obecnie zasięg strefy przedstawia poniższy rysunek, a także wprowadzono zmiany w opłatach za usługi przewozowe wykonywane lokalnym transportem zbiorowym. Ilość miejsc

parkingowych oraz cena za parkowanie w połączeniu z cenami biletów autobusowych i tramwajowych to wielkości determinujące optymalizację parkowania w Śródmieściu.

Rysunek 7. Strefa płatnego parkowania w Olsztynie



Źródło: Uchwała Rady Miasta Olsztyna z dnia 26 sierpnia 2015 r.

Komunikacja rowerowa

Istotną rolę odgrywa w mieście komunikacja rowerowa. Do 2020 r. należy przewidzieć rozbudowę systemu komunikacyjnych dróg rowerowych w Olsztynie. Należy usprawnić ruch rowerowy poprzez wybudowanie komunikacyjnych dróg rowerowych, uzupełniających istniejący układ infrastruktury. Należy dążyć do stworzenia spójnego, czytelnego i bezpiecznego systemu komunikacji rowerowej, obejmującego teren całego miasta i przenoszącego ruch rowerowy o charakterze codziennych dojazdów do miejsca pracy, nauki i itp. Ponadto, do 2020 r. należy wyposażić istniejące i tworzone drogi rowerowe w elementy infrastruktury towarzyszącej: elementy systemu informacji miejskiej (SIM), w tym drogowskazy przeznaczone dla ruchu rowerowego (umieszczone w węzłowych miejscach całego systemu miejskiego) i tablic informacyjnych zawierające treści promujące korzystanie z tworzonego systemu komunikacji rowerowej. Drogi rowerowe powinny być wyposażone w samoobsługowe stacje naprawy rowerów, umieszczane w lokalizacjach istotnych dla ruchu rowerowego. Wskazane jest zainstalowanie urządzeń pomiarowych służących zbieraniu informacji na temat natężenia ruchu rowerowego na wybranych odcinkach systemu. Informacje pochodzące z takich urządzeń mogą służyć w przyszłości do optymalizacji działań skierowanych na dalszy rozwój systemu oraz mogą dostarczać danych pomocnych w działaniach upowszechniających korzystanie z komunikacji rowerowej.

Uzupełnieniem systemu dróg rowerowych i systemu B&R mogą być dwie inne formy wspierające wykorzystanie roweru jako środka lokomocji.

Stojaki i parkingi rowerowe – publiczne stojaki rowerowe powinny zapewniać bezpieczne i wygodne pozostawienie roweru w miejscu publicznym. Stojaki rowerowe powinny być lokalizowane przy ważniejszych źródłach ruchu oraz przy wszystkich najbardziej obciążonych przystankach komunikacji miejskiej, o ile nie wybudowano tam parkingu B&R.

Rower publiczny – jest to system umożliwiający krótkoterminowe wypożyczenie roweru na potrzeby pokonania niewielkich odległości na terenie miasta (1-7km). Rowery mogłyby być wypożyczane osobom zarejestrowanym w systemie za pomocą samoobsługowych urządzeń tzw. stacji, zlokalizowanych w miejscach uwzględniających różne źródła i cele podróży rowerowych oraz oczekiwania potencjalnych użytkowników. W „Strategii rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Olsztynie do 2027 r.” zaproponowano możliwe lokalizacje stacji roweru publicznego.

Organizacja systemu informacji dla pasażerów

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa bardzo ważną rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach (węzły przesiadkowe, dworce, przystanki, pojazdy, mieszkania, miejsca pracy, nauki i odpoczynku), w których mogą tych informacji potrzebować.

Docelowy system informacji dla pasażerów olsztyńskiej komunikacji miejskiej obejmować ma wszystkie etapy odbywania podróży: planowanie, oczekiwanie na przystanku, przejazd środkiem transportu oraz ewentualne dokonanie przesiadki. Elementy tego systemu przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 24. Docelowy system informacji dla pasażerów komunikacji miejskiej w Olsztynie

Część składowa systemu	Elementy systemu i jego funkcjonalności
Planowanie podróży	▪ zintegrowana informacja w Internecie i telefonach komórkowych umożliwiająca uzyskanie informacji o: - rozkładach jazdy, - bieżących opóźnieniach lub przyspieszeniach pojazdów komunikacji miejskiej, - opłatach, ulgach i regulaminie przewozów, - mapach i schematach sieci komunikacyjnej z naniesionymi pojazdami komunikacji miejskiej realizującymi swoje zadania przewozowe w trybie on-line, - wyszukiwarce połączeń, ▪ informacje poprzez lokalne media (prasa, radio i telewizja), ▪ informacje poprzez ulotki i tradycyjne komunikaty,
Zintegrowana informacja na przystankach	▪ stosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego (umieszczanych przez organizatora przewozów miejskich), ▪ rozkłady jazdy na przystankach prezentowane w gablotach informacyjnych, na kluczowych przystankach zastosowanie podświetlenia poprzez energooszczędne diody LED lub wyświetlanych w innej technologii (monitory), ▪ dynamiczna informacja o przyjazdach o odjazdach pojazdów prezentowana na monitorach na przystankach cieszących się największym zainteresowaniem pasażerów, ▪ mapy i schematy sieci komunikacyjnej, ▪ schematy węzłów przesiadkowych,
Informacja w pojazdach	▪ tablice kierunkowe z przodu, z boku i z tyłu każdego nowo zakupionego pojazdu (diodowe, ciekłokrystaliczne lub inne), prezentujące co najmniej informacje o: numerze linii, kierunku jazdy, trasie przejazdu, liczbę minut do odjazdu na

	przystanku początkowym, ewentualnych zmianach w trasie przejazdu, ▪ wewnętrzne tablice elektroniczne, prezentujące co najmniej informacje o: numerze linii, kierunku jazdy, pełnej trasie przejazdu, możliwych przesiadkach, czasie przejazdu, lokalizacji poszczególnych przystanków, liczbę minut do odjazdu na przystanku początkowym, ewentualnych zmianach w trasie przejazdu, ▪ informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów, ▪ zapowiedzi głosowe przystanków,
Informacja o przesiadkach	▪ w pojeździe – poprzez informację wizualną na tablicach wewnętrznych lub poprzez informację głosową, ▪ na przystankach węzłowych poprzez informację wizualną i głosową na tablicach dynamicznej informacji rozkładowej lub poprzez tradycyjne metody informacji tj. schematy węzłów komunikacyjnych, plany i schematy sieci komunikacyjnej.

Źródło: Strategia rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Olsztynie do 2027 r.

Propozycje połączeń Olsztyna z gminami ościennymi

Rozwój miasta Olsztyna wiąże się m.in. z migracją olsztynian i osiedlaniem się ich w miejscowościach gmin ościennych. Te procesy suburbanizacyjne w ostatnich latach spowodowały znaczny wzrost liczby mieszkańców przylegających do miasta miejscowości. Szacuje się, że trend w najbliższych latach będzie się utrzymywał. Planowanie transportu publicznego w Olsztynie powinno więc uwzględniać nie tylko siatkę połączeń miejskich, ale również pozamiejskich.

Planowane połączenia pomiędzy gminami ościennymi a Olsztynem do 2020 r. mogłyby obejmować m.in. następujące miejscowości:

- w gminie Gietrzwałd: Kudypy, Gronity, Naterki, Sząbruk, Unieszewo, Woryty, Łajsy, Tomaryny, Biesal, Gietrzwałd, Podlejski i Nagłady,
- w gminie Jonkowo: Warkały, Giedajty, Wrzesina, Stęki, Mątki, Jonkowo, Węgałty, Godki, Wołowno, Szałstry, Porbady, Stare Kawkowo, Nowe Kawkowo i Pupki,
- w gminie Dywity: Wadąg, Kieźliny, Dywity, Różnowo, Słupy, Bukwałd, Barkweda, Brąswałd, Ługwałd, Spręcowo, Frączki, Gradki, Nowe Włóki, Tuławki, Gady, Dąbrówka Wielka, Sętań i Rozgity,
- w gminie Barczewo: Nikielkowo, Barczewko, Ruszajny, Barczewo, Łęgajny, Wójtowo, Bogdany, Bartoły Wielkie, Kierzliny, Rejczuchy i Skajboty,
- w gminie Purda: Nowa Kaletka, Butryny, Purda, Marcinkowo, Trękusek, Klewki, Szczęśne, Pajtuny, Prejłowo, Patryki, Silice, Klebark Wielki, Klebark Mały i Ostrzeszewo,
- w gminie Stawiguda: Ruś, Bartąg, Bartązek, Gryźliny, Wymój, Stawiguda, Rybaki, Pluski, Dorotowo, Tomaszkowo i Gągławki.

Poza wymienionymi miejscowościami, do siatki połączeń mogłyby zostać włączone inne miejscowości i to niekoniecznie wyłącznie z gmin ościennych. Zakres sieci transportu zbiorowego będącego w organizacji Zarządu Zieleni i Transportu w Olsztynie zależy jednak od możliwości finansowych poszczególnych gmin i ich zdolności w partycypowaniu w kosztach utrzymania połączeń. Możliwe jest tworzenie wspólnych połączeń o charakterze powiatowym pomiędzy zainteresowanymi gminami, uwzględniającymi również tworzenie wspólnych połączeń do Olsztyna – po zawarciu porozumienia powiatów ziemskiego i grodzkiego.

Ewaluacja i monitoring *Strategii rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Olsztynie do 2027 r.*

Realizacja „Strategii” narażona jest na wiele ryzyk i zagrożeń, które należy odpowiednio wcześniej przewidywać, aby móc jak najskuteczniej je powstrzymać a także przeciwdziałać ich skutkom. Ze względu na powyższe, należy wdrożyć w życie sprawny system monitorowania zmian, który powinien objąć aspekty funkcjonowania komunikacji miejskiej, aby skutecznie wprowadzać zmiany przewidziane niniejszym planem. Zakłada się, że monitoring realizacji niniejszej strategii wykonywany będzie za pomocą monitorowania stopnia realizacji poszczególnych przedsięwzięć i zadań oraz cyklicznie za pomocą raportów analitycznych.

W ramach monitorowania *Strategii rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Olsztynie do 2027 r.* zaproponowano następujące wskaźniki realizacji.

Tabela 24. Wskaźniki realizacji

Badany element strategii	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	Dostępność podmiotowa: - udział pojazdów niskopodłogowych w inwentarzu operatorów, - stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia, - relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego. Dostępność przestrzenna: - liczba przystanków na 1km ² ,
Redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców	- struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin, - udział tramwajów w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu, - udział tramwajów w obsłudze najintensywniej zabudowanych obszarów miasta oraz rejonów o największej gęstości zaludnienia,
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii	- struktura pojazdów w inwentarzu w przekroju norm czystości spalin, - udział tramwajów w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu,
Efektywność ekonomiczna transportu osób	- wskaźnik odpłatności usług [%], - amortyzacja taboru/koszty ogółem [%],
Integracja transportu	- liczba przystanków węzłowych integrujących wewnętrznie transport miejski oraz transport miejski i regionalny,
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	- wielkość popytu, - struktura popytu, - wskaźniki odpłatności usług w przekroju linii i obszarów,
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	- cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców.

Źródło: Strategia rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Olsztynie do 2027 r.

Planuje się, że Strategia poddana zostanie procesowi ewaluacji i jej aktualizacji nie rzadziej niż co dwa lata.

Zgodnie z raportem *Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej* obszar MOF cechuje się bardzo silnie zróżnicowaną dostępnością miejscowości MOF do Olsztyna. Około połowa ludności zamieszkałej w MOF posiada co najmniej dobrą dostępność do ośrodków usługowych. Dobrą dostępnością cieszą się szczególnie miejscowości położone wzdłuż głównych korytarzy transportowych. Dotyczy to zarówno dostępności dla transportu indywidualnego, jak i dostępności w transporcie publicznym. Miejscowości wiejskie położone peryferyjnie z powodu bardzo słabej infrastruktury drogowej oraz

niewielkiej liczby mieszkańców (przekładającej się na niski popyt w transporcie publicznym) odznaczają się bardzo słabą dostępnością drogową i często brakiem dostępności w systemie transportu zbiorowego. Konsekwencją takiego stanu rzeczy jest wykluczenie transportowe przekładające się na niską mobilność, a co za tym idzie problem niskiego poziomu wykształcenia wynikający ze słabego dostępu do miejscowości ze szkołami ponadgimnazjalnymi, a także bezrobocia oraz niskiego poziomu kapitału społecznego.

Dostępność do transportu publicznego jest ważnym elementem zrównoważonego transportu i jednocześnie czynnikiem zrównoważonej mobilności. Dostępność należy tu rozumieć nie tylko, jako jakąkolwiek możliwość skorzystania z transportu publicznego, ale też, jako:

- dostępność w różnych porach dnia i dniach tygodnia;
- dostępność dla osób niepełnosprawnych;
- dostępność do informacji o usługach transportu publicznego.

Kolejnym poważnym problemem transportu publicznego MOF Olsztyna jest jego dezintegracja. Wizja MOF zintegrowanego, spójnego i konkurencyjnego napotyka na poważne bariery, wśród których należy wskazać zły stan dróg i bardzo słaby rozwój komunikacji publicznej. Ważnym działaniem jest między innymi podnoszenie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania transportem publicznym poprzez tworzenie infrastruktury towarzyszącej, takiej jak wygodne i bezpieczne wiaty przystankowe, zatoki przystankowe, oświetlanie ciągów pieszych czy też budowa przejść dla pieszych w pobliżu przystanków publicznego transportu zbiorowego.

W skali MOF wyróżniają się obszary o zróżnicowanej sile powiązań funkcjonalnych i dostępności przestrzennej. Konsekwencją niskiej spójności terytorialnej będzie w najbliższych latach zamykanie efektów rozwojowych przy jednoczesnym pogarszaniu sytuacji w tzw. peryferiach układu. W obszarach peryferyjnych postępować będą procesy emigracji, które obejmują głównie osoby lepiej wykształcone i aktywne, co dodatkowo będzie pogarszać sytuację i perspektywy rozwoju tych terenów.

Z rozmów pomiędzy partnerami oraz identyfikacji potencjalnych przedsięwzięć wynikło, że głównym problemem Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna jest wykluczenie komunikacyjne, w tym zły stan dróg lokalnych i słabo rozwinięta sieć komunikacji miejskiej. Poniższa tabela zawiera indykatywną listę projektów drogowych ZIT w ramach priorytetu inwestycyjnego 7b i 4e, które są przedstawione w formie graficznej w Załączniku 5. Projekty te stanowią spójną i kompleksową sieć połączeń, stanowiącą regionalny układ drogowy w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna.

W MOF Olsztyna konieczna jest poprawa dostępności w układzie drogowym. Wymaga ona podjęcia kompleksowych działań obejmujących zarówno modernizację układu drogowego, jak i uzupełnianie go o nowe odcinki dróg. Działania te powinny także dotyczyć infrastruktury towarzyszącej tj. parkingi, systemy komunikacyjnych dróg rowerowych, traktów pieszych czy zarządzanie ruchem. Dzięki temu nastąpi skrócenie czasu, zwiększenie bezpieczeństwa i podniesienie komfortu podróży.

Realizacja projektów Mobilny MOF (7b) i Ekomobilny MOF jest działaniem wprost przyczyniającym się do poprawy infrastruktury drogowej oraz ułatwia mobilność, a na niektórych odcinkach jest warunkiem funkcjonowania tam transportu publicznego.

Poprawa dostępności, która wpłynie na wzrost mobilności, aktywizację zawodową i społeczną osób oraz obszarów (zwłaszcza tych, gdzie występuje problem wykluczenia transportowego) wymaga poprawy infrastruktury drogowej, ale także organizacji systemu transportu publicznego.

W ramach realizacji projektów Mobilny MOF (7b) zdefiniowano zakres przedsięwzięć dotyczący zwiększania mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z **infrastrukturą TEN-T (w przypadku MOF Olsztyna jest to DK 16)**, w tym z węzłami multimodalnymi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi. Należy przez to rozumieć budowę lub przebudowę drogi lokalnej zapewniającej konieczne połączenie MOF Olsztyna z siecią TEN-T przez węzeł wraz z budową węzła lub węzeł już istniejący albo przez element punktowy sieci. Droga lokalna może być pośrednią składową układu drogowego pod warunkiem, że na wcześniejszym fragmencie ciągu drogowego pomiędzy odcinkiem proponowanym a siecią TEN-T wcześniej została przeprowadzona budowa/przebudowa drogi w odpowiednim zakresie oraz jest ciągiem jednorodnym (nie gorsze parametry drogi niż budowane w ramach ZIT). Połączenie z siecią dróg TEN-T będzie odbywała się bezpośrednio lub do dróg serwisowych idących wzdłuż obwodnicy Olsztyna, bądź przez ciągi już zrealizowane nie tworzące wąskich gardeł. Projekty będą polegały na budowie, przebudowie dróg lokalnych w miejskim obszarze funkcjonalnym Olsztyna obejmującej, m.in.: wzmocnienie nawierzchni w 80-115KN/oś, przebudowę nienormatywnych obiektów inżynierskich, budowę infrastruktury towarzyszącej (m.in. chodników, przejść dla pieszych, zatok autobusowych, skrzyżowań, zjazdów, sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych lub ogrodzeń, ciągów i ścieżek rowerowych, wag drogowych, oświetlenie, przebudowa infrastruktury podziemnej), korektę łuków poziomych i pionowych, poprawę oznakowania poziomego, wyprofilowanie poboczy i rowów odwadniających, wycinkę kolidujących drzew.

Kod dla wymiaru zakresu interwencji dla projektów Mobilny MOF (7b) to 030 – drugorzędne połączenia drogowe z siecią drogową i węzłami TEN-T (nowo budowane), 032 – lokalne drogi dojazdowe (nowo budowane) i 034 – inne drogi przebudowane lub zmodernizowane (autostrady, drogi krajowe, regionalne lub lokalne).

W ramach realizacji projektów Ekomobilny MOF zdefiniowano następujący zakres przedsięwzięć związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską w MOF Olsztyna wraz z infrastrukturą towarzyszącą m.in.: wyposażeniem obiektów inżynierskich w (zjazdy, zatoki autobusowe i inne niezbędne urządzenia drogowe), budową, przebudową lub remontem urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych lub ogrodzeń), budową lub remontem osłon przeciwoślnieńowych lub ekranów akustycznych, budową lub remontem chodników (wyłącznie w przypadku budowy, przebudowy lub remontu drogi, jako część projektu), budową lub remontem przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace infrastrukturalne pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, w tym azyle dla pieszych, rowerzystów czy zwierząt, budową, przebudową lub remontem ciągów, ścieżek rowerowych (jako część projektu), budową lub przebudową oświetlenia na energooszczędne, budową lub remont miejsc do wypoczynku dla kierowców, w tym zakup wyposażenia dotyczące wkomponowania ww. rodzaju projektów w krajobraz, budową, przebudową lub remontem infrastruktury drogowej przyczyniającej się do ochrony środowiska (itp. urządzenia odwadniające, w tym kanalizacja deszczowa, zbiorniki retencyjne, przepusty, sączki, zbiorniki odparowujące, separatory dla wód opadowych), budową/przebudową kanalizacji teletechnicznej, przebudową infrastruktury kolidującej, stojaki, wiaty rowerowe, stacje samoobsługowej naprawy rowerów, parkingi park&ride, kiss&ride, przebudowa tej części skrzyżowań. Odnośnie projektów realizowanych w ramach PI 4e w alokacji ZIT w ramach RPO WiM 2014-2020 Ekomobilny MOF, są to typy projektów wybierane w trybie konkursowym. Z uwagi na dokumentem „Zrównoważona intermodalna mobilność miejska (PI 4e) Postanowienia Umowy Partnerstwa Dokument wykonawczy”, projekty te zostały poddane preselekcji, tak by wpisywały się zakres projektów zintegrowanych opisanych w dokumencie

wykonawczym. Poszczególne projekty kompleksowe zawierają w sobie elementy tworzące koncepcję wzrostu mobilności w poszczególnych Gminach MOF, przez to w całym Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna.. Zgodnie z *Zieloną Księgą. W kierunku nowej kultury mobilności w mieście* (Komisja Wspólnot Europejskich 2007) projekty te będą umożliwiały odbywanie podróży alternatywnie do samochodów indywidualnych poprzez transport publiczny, rower, ruch pieszy. Wszystkie drogi realizowane z PI 4e będą obejmowały infrastrukturę drogową niezbędną do rozwoju/odtworzenia systemu transportu publicznego. Projekty, które przeszły preselekcję, są to drogi, po których porusza się lub będzie poruszać się transport publiczny, który docelowo prowadzić będzie do zintegrowanego węzła przesiadkowego przy Dworcu PKP/PKS realizowanym ze środków PO PW 2014-2020. Z uwagi na charakterystykę osadnictwa w MOF Olsztyna – rozproszona zabudowa siedliskowa, wokół Olsztyna tworzą się nowe osiedla domków jednorodzinnych, które zamieszkane są przez społeczność korzystającą z usług m.in. edukacyjnych i zdrowotnych w mieście rdzeniu Olsztynie. Osiedla te powstają na terenach, które często nie objęte są usługą transportu zbiorowego, z uwagi na zdekapitalizowany stan dróg, bądź ich brak. Podróże odbywają się tylko transportem indywidualnym. W momencie wprowadzenia transportu publicznego, zintegrowanego z transportem publicznym Olsztyna, część mieszkańców będzie wykorzystywało ten środek transportu. W głównej mierze będą to osoby zależne (dzieci, młodzież, jak i osoby starsze). Bez wykonania infrastruktury drogowej nie będzie możliwe stworzenie spójnego systemu transportu zbiorowego, a w konsekwencji zmniejszenia zatłoczenia miastach i obniżenie niskiej emisji. Jednocześnie, z uwagi na lokalny charakter dróg poddanych preselekcji, nie ma możliwości nadania im priorytetu w ruchu transportu publicznego. Planowane obniżenie niskiej emisji wskazane będzie każdorazowo w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej oraz na poziomie projektu.

Kod dla wymiaru zakresu interwencji dla projektów Ekomobilny MOF w części będą zaklasyfikowane do kategorii 043, a w części do 034, który będzie podlegać warunkowi mniejszości wydatków.

Zgodnie z dokumentem „Zrównoważona intermodalna mobilność miejska (PI 4e) Postanowienia Umowy Partnerstwa Dokument wykonawczy”, cały projekt pn. „Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie” spełnia warunki bezwzględne wskazane w dokumencie. Projekt zakłada kompleksowe podejście do transportu publicznego. Realizuje zarówno zadania związane z dalszą rozbudową linii tramwajowej wraz z zakupem taboru, jak również integruje różne formy transportu – zintegrowane centrum przesiadkowe przy Dworcu PKP/PKS. Przewiduje budowę komunikacyjnych dróg rowerowych, w tym brakujących elementów tych dróg, tworząc spójną sieć i dając realną alternatywę poruszania się ekologicznym środkiem transportu, jakim jest rower. Projekt przewiduje również ograniczanie ruchu w Śródmieściu poprzez zawężanie dróg dla ruchu samochodów osobowych, wydzielając w nich pasy dla autobusów (ulice Partyzantów, Pieniężnego, Sybiraków). Wszystkie roboty budowlane związane z przebudową nawierzchni, skrzyżowań czy budową obiektów inżynierskich są niezbędne do wprowadzenia priorytetu dla transportu zbiorowego. Wymaga to zmiany geometrii jezdni i skrzyżowań, wymiany podbudowy umożliwiającej poruszanie się transportu publicznego. Na podstawie w/w dokumentu uznaje się, że całe zamierzenie inwestycyjne stanowi projekt komplementarny i objęte jest kategorią interwencji 043 Infrastruktura i promocja czystego transportu miejskiego (w tym wyposażenie i tabor).

Zatem biorąc pod uwagę projekty Ekomobilny MOF Olsztyna (4e), oraz projekt dofinansowany z PO PW 2014-2020 z Poddziałania 2.1. pn. „Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie”, warunek „mniejszości alokacji na inwestycje drogowe” w PI 4e na budowę dróg na poziomie Strategii MOF Olsztyna jest wypełniony.

Program/Działanie/Poddziałanie	Kwota alokacji w Euro	Kategoria interwencji
RPO WiM 2014-2020/Zrównoważony transport miejski/Ekomobilny MOF (4e)	9 292 875	043
RPO WiM 2014-2020/Zrównoważony transport miejski/ Ekomobilny MOF (4e)	5 684 375 *	043 034
PO PW 2014-2020/ Nowoczesna Infrastruktura Transportowa/ Zrównoważony Transport Miejski (4e)	54 671 703	043
Łącznie	69 648 953	

* Projekt Ekomobilny MOF w części robót drogowych został uwzględniony w całości jako kategoria 034, pomimo, że zawiera elementy związane z rozwojem/odtworzeniem systemu transportu publicznego.

Alokacja poddziałań zaznaczonych na niebiesko, przeznaczona jest na budowę dróg lokalnych na potrzeby transportu publicznego, zatem podział alokacji na inwestycje w intermodalną mobilność miejską i inwestycje drogowe przedstawia się następująco:

	Inwestycje w intermodalną mobilność miejską	Inwestycje drogowe	Razem
Wartość w Euro	63 964 578	5 684 375	69 648 953
Udział	91,84%	8,16%	100%

W ramach Ekomobilnego MOF będą realizowane projekty dotyczące mobilności miejskiej. W przypadku realizacji inwestycji w infrastrukturę drogową muszą to być projekty kompleksowe obejmujące wiele elementów, w tym łańcuch ekomobilności. W projekcie będzie uwzględniany procent większościowy dla kosztów uwzględniających mobilność, np. ścieżki rowerowe, trakty piesze, pieszo-rowerowe, skrzyżowania przejścia dla pieszych, azyle, oświetlenie, sygnalizacja świetlna, elementy BRD, zatoki autobusowe, wiaty przystankowe, parkingi park&ride, zatoki postojowe, park&bike.

Oznaczenie drogi	Nazwa projektu	Beneficjent	Oddziaływanie na MOF
Lista indykatywna projektów w ramach podstawowej alokacji ZIT 7b			
3G/3J/10	Budowa ciągu dróg trzeciorzędnych ulic Gościnniej, Kresowej, Wołodyjowskiego, Żurawiej, Perkoza wraz z odcinkiem drogi w Gminie Gietrzwałd jako połączenia drogi wojewódzkiej 527 z DK16 – węzeł Olsztyn Zachód	Gmina Gietrzwałd/ Gmina Jonkowo/ Gmina Olsztyn	– połączenie komunikacyjne pomiędzy drogą wojewódzką 527 z DK16 – przebudowa i rozbudowa drogi gminnej w ciągu istniejącej linii miejskiego transportu publicznego Olsztyn dworzec – Łupstych (Gmina Gietrzwałd) – alternatywny do drogi wojewódzkiej 527 dojazd do Olsztyna – po zrealizowaniu inwestycji uruchomienie komunikacji zbiorowej – w projekcie zatoki autobusowe oraz oświetlenie – poszerzenie pasa drogowego o ciąg pieszo-rowerowy łączący Arboretum w Kudypach z Łupstychem (Gmina Gietrzwałd) – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów

			– budowa pętli autobusowej dla komunikacji miejskiej, zatok autobusowych, chodnika, drogi rowerowej, oświetlenia ulicznego i kanalizacji deszczowej (ul. Żurawia wraz z ul. Kresową) – przebudowa skrzyżowań i zjazdów w zakresie niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania drogi – ułatwienie codziennego dojazdu do miejsc pracy na terenie miasta Olsztyn
1B/1D	Droga powiatowa 1442N od skrzyżowania z DK51 w miejscowości Spręcowo do miejscowości Tuławki, dalej drogą powiatową 1449N przez miejscowość Gady do drogi powiatowej 1430N, dalej drogą powiatową 1430N przez miejscowość Barczewko do DK16		– połączenie DK 51 i stref przedsiębiorczości w gminie Dywity z miastem Barczewo i DK16 – jedyne połączenie jednostki osadniczej miejscowości Barczewko z ośrodkami życia publicznego-gospodarczego w Barczewie i Olsztynie – kursuje publiczny transport zbiorowy – prywatny przewoźnik relacji Barczewko-Olsztyn przez Barczewo, Łęgajny, Nikielkowo oraz przewoźnik dzieci do szkół podstawowych, gimnazjów i szkół ponadgimnazjalnych – skrócenie czasu przejazdu pomiędzy DK16, DK51 – wykonanie połączenia komunikacji zbiorowej od m. Barczewo do północnej części Olsztyna, co ułatwi szybszą komunikację oraz zmniejszy natężenie ruchu w samym Olsztynie – pozyskanie nowych inwestorów dla gm. Barczewo oraz gm. Dywity – poprawa warunków dla działalności już istniejących w gm. Barczewo oraz gm. Dywity – zwiększenie atrakcyjności terenów mieszkaniowych dla gm. Barczewo i Gm. Dywity – poprawa jakości i standardu życia mieszkańców – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – drogi stanowić będą spójną całość dla stworzenia wspólnie z m. Olsztyn i wszystkimi gminami wspólnej komunikacji aglomeracyjnej – alternatywne rozwiązanie dla północnej obwodnicy Olsztyna w przypadku zdarzeń drogowych na DK51 lub DK16
1G	Droga powiatowa 1370N od miejscowości Sząbruk, dalej przez Unieszewo do DK16	Gmina Gietrzwałd/Powiat Olsztyński	– połączenie komunikacyjne pomiędzy DK51 a DK16 – organizacja linii transportu publicznego od m. Tomaszkowo do dworca w Olsztynie przez Siłę, Sząbruk, Unieszewo, Gietrzwałd, Kudypy – obecnie kursuje komunikacja zbiorowa relacji Olsztyn-Woryty i Olsztyn-Gietrzwałd. Linie obsługujące miejsca rozwoju turystyki zorganizowanej Marina Golf Club, OW Copernicus (Siła) osiedla mieszkaniowe na 2 tys. mieszkańców (Sząbruk-Siła), 1 tys. mieszkańców Unieszewo-Barwiny – połączenie gmin Gietrzwałd i Stawiguda – poprawa jakości życia mieszkańców m. Sząbruk oraz m. Unieszewo – zwiększenie atrakcyjności terenów mieszkaniowych – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – poprawa bezpieczeństwa dowozu dzieci do szkoły i przedszkola w m. Sząbruk – zwiększenie konkurencyjności gminy Gietrzwałd – stworzenie nowych miejsc pracy poprzez pozyskanie

			nowych inwestorów – poprawa warunków dla działalności istniejących i działających firm w gm. Gietrzwałd – wybudowanie zatok autobusowych, oświetlenia oraz odcinkowo ciągów pieszo-rowerowych – kontynuacja drogi 6G/2S
2G	Droga gminna od miejscowości Naterki poprzez miejscowość Gronity do Kudyp – węzeł obwodnicy Olsztyna	Gmina Gietrzwałd	– połączenie m. Naterki, m. Gronity, m. Kudypy z DK16 – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – połączenie miejsc rozwoju turystyki zorganizowanej, – połączenie osiedli, które przewidziane są na około 1 tys. mieszkańców (Naterki) oraz około 1,5 tys. mieszkańców (Gronity-Kudypy) – zwiększenie konkurencyjności gminy Gietrzwałd – stworzenie nowych miejsc pracy poprzez pozyskanie nowych inwestorów – poprawa warunków dla działalności istniejących i działających firm w gm. Gietrzwałd – wybudowanie zatok autobusowych, oświetlenia oraz odcinkowo ciągów pieszo-rowerowych
1P	Droga powiatowa 1464N od miejscowości Klebark Wielki przez miejscowość Klebark Mały (wraz z budową tzw. Obwodnicy Klebarka Małego) do DK16 – węzeł Wschód	Gmina Purda/Powiat Olsztyński	– połączenie DK 16 z DK53 – droga przebiega przez obszar o dużym nasileniu rozwoju budownictwa mieszkaniowego ze względu na bliską odległość od m. Olsztyn oraz strefy rozwoju przemysłu i usług – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – połączenie z drogami 2P, 3P, 9P i 5B
2B	Droga gminna od drogi powiatowej 1448N przez Nikielkowo i Wójtowo do DK16	Gmina Barczewo	– jedyna istniejąca droga łącząca miejscowości Wójtowo i Nikielkowo – po zrealizowaniu inwestycji uruchomienie komunikacji zbiorowej – wybudowanie zatok autobusowych i przystanków, oświetlenia oraz kanalizacji deszczowej – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – kontynuacja drogi 2O
Lista indykatoryjna projektów w ramach oszczędności w podstawowej alokacji ZIT 7b			
4G	Droga powiatowa 1425N Guzowy Młyn – Biesal jako połączenie DK16 z węzłem DK51 Olsztynek	Gmina Gietrzwałd/Powiat Olsztyński	– połączenie komunikacyjne gm. Olsztynek z gm. Gietrzwałd – połączenie DK51 z DK16 oraz drogi wojewódzkiej 531 – po zrealizowaniu inwestycji uruchomienie komunikacji zbiorowej – szybsza komunikacja pomiędzy gm. Olsztynek, gm. Gietrzwałd i gm. Łukta – zmniejszenie czasu przejazdu pomiędzy DK51 a DK16 – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – zwiększenie atrakcyjności terenów pod względem turystycznym – pozyskanie nowych inwestorów – stworzenie nowych miejsc pracy

			– skrócenie czasu przejazdu do DK7 (węzeł Olsztynek) dla mieszkańców gminy Jonkowo, Gietrzwałd i Świątki – droga stanowić będzie spójną całość dla stworzenia wspólnie z m. Olsztyn i wszystkimi gminami wspólnej komunikacji aglomeracyjnej
3B	Droga gminna od skrzyżowania z DK16 do drogi powiatowej 1430N poprzez miejscowość Zalesie	Gmina Barczewo	– połączenie drogi powiatowej nr 1430 z m. Zalesie i DK16 – ominięcie m. Barczewo i w bezpieczny sposób poprzez węzeł w Kromerowie włączenie się do ruchu na drodze krajowej – po zrealizowaniu inwestycji uruchomienie komunikacji zbiorowej – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów
4B	Droga gminna od skrzyżowania z DK16 do drogi powiatowej 1483N poprzez miejscowość Tumiany	Gmina Barczewo	– połączenie DK16 z drogą powiatową 1483N – po zrealizowaniu inwestycji uruchomienie komunikacji zbiorowej – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów
5B	Droga powiatowa 1467N od miasta Barczewo przez Mokiny, Skajboty, Silice do skrzyżowania z drogą powiatową 1464N i 1463N	Gmina Barczewo/Gmina Purda/Powiat Olsztyński	– połączenie komunikacyjne gm. Barczewo z gm. Purda – poprawa jakości życia mieszkańców miejscowości przy DP 1464N – zwiększenie atrakcyjności dla przyszłych i obecnych inwestorów – stworzenie nowych miejsc pracy – zwiększenie konkurencyjności gm. Barczewo – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – wzrost rozwoju ekonomicznego istniejących zakładów pracy (tartak, fermy, rolnictwo) – po zrealizowaniu inwestycji uruchomienie komunikacji zbiorowej – szybsze połączenie m. Barczewo z DK53 (połączenie przez m. Klebark Wielki i Klewki) – alternatywne rozwiązanie dla północnej części obwodnicy Olsztyna w przypadku zdarzeń drogowych – zwiększenie atrakcyjności terenów pod zabudowę mieszkaniową – zwiększenie rozwoju agroturystyki – droga stanowić będzie spójną całość dla stworzenia wspólnie z m. Olsztyn i wszystkimi gminami wspólnej komunikacji aglomeracyjnej – łączy się z drogą 2P
6G/2S	Skrzyżowanie DK51 z drogą powiatową 1370N, następnie przez miejscowość Tomaszkowo do miejscowości Sząbruk	Gmina Stawiguda/Powiat Olsztyński	– droga jest połączeniem komunikacyjnym pomiędzy DK 51 a DK16 – po zrealizowaniu inwestycji uruchomienie komunikacji zbiorowej – połączenie gm. Gietrzwałd z gm. Stawiguda – modernizacja drogi poprawi jakość życia mieszkańców m. Tomaszkowo, Sząbruk, Naterki – zwiększenie atrakcyjności terenów mieszkaniowych – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i

			rowerzystów – po zrealizowaniu inwestycji uruchomienie komunikacji zbiorowej – zwiększenie konkurencyjności gm. Gietrzwałd i Stawiguda – stworzenie nowych miejsc pracy poprzez pozyskanie nowych inwestorów – poprawa warunków dla działalności istniejących i działających firm w gm. Gietrzwałd i gm. Stawiguda – zwiększenie atrakcyjności pod względem turystycznym – stworzenie nowych miejsc pracy w sektorze turystycznym i agroturystycznym – spójne włączenie do obwodnicy Olsztyna – alternatywny przejazd dla północnej obwodnicy Olsztyna w przypadku zdarzeń drogowych – rozdzielanie ruchu lokalnego od ruchu tranzytowego przebiegającego południową częścią obwodnicy – droga stanowić będzie spójną całość dla stworzenia wspólnie z m. Olsztyn i wszystkimi gminami wspólnej komunikacji aglomeracyjnej – jest kontynuacją drogi 1G
9P	Droga powiatowa 1463N od skrzyżowania z DK53 do miejscowości Klebark Wielki	Gmina Purda/Powiat Olsztyński	– połączenie DK 16 z DK53 – droga przebiega przez obszar o dużym nasileniu rozwoju budownictwa mieszkaniowego ze względu na bliską odległość od m. Olsztyn oraz strefy rozwoju przemysłu i usług – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – połączenie z drogami 1P i 5B

Oznaczenie drogi	Nazwa projektu	Beneficjent	Oddziaływanie na MOF
Lista indykatoryjna projektów w ramach podstawowej alokacji ZIT 4e W ramach Ekomobilnego MOF będą realizowane projekty dotyczące mobilności miejskiej. W przypadku realizacji inwestycji w infrastrukturze drogowej muszą to być projekty kompleksowe obejmujące wiele elementów, w tym łańcuch ekomobilności. W projekcie będzie uwzględniany procent większościowy dla kosztów uwzględniających mobilność, np. ścieżki rowerowe, trakty piesze, pieszo-rowerowe, skrzyżowania przejścia dla pieszych, azyle, oświetlenie, sygnalizacja świetlna, elementy BRD, zatoki autobusowe, wiaty przystankowe, parkingi park&ride, zatoki postojowe, park&bike.			
2P	Droga gminna w miejscowości Klebark Mały	Gmina Purda	– połączenie komunikacyjne dla m. Klebark Mały przez drogą powiatową 1464N z m. Olsztyn – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – zwiększenie konkurencyjności gminy Purda – poprawa warunków dla działalności istniejących i działających firm w gm. Purda – drogi stanowić będą spójną całość dla stworzenia wspólnie z m. Olsztyn i wszystkimi gminami wspólnej komunikacji aglomeracyjnej – połączenie z drogą 3P
3P	Droga powiatowa 1464N od wiaduktu w miejscowości Ostrzeszewo do skrzyżowania z tzw. Obwodnicą Klebarka Małego	Gmina Purda/Powiat Olsztyński	– połączenie m. Olsztyn z m. Klebark Mały, dalej alternatywnie drogą powiatową 1464N z DK53 – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów

			– poprawa warunków dla działalności istniejących i działających firm w gm. Purda – drogi stanowić będą spójną całość dla stworzenia wspólnie z m. Olsztyn i wszystkimi gminami wspólnej komunikacji aglomeracyjnej – połączenie z drogami 1P i 2P
1J	Droga gminna od skrzyżowania z drogą powiatową 1368N w miejscowości Godki przez Porbady do miejscowości Wrzesina – skrzyżowanie z drogą wojewódzką 527	Gmina Jonkowo	– modernizacja odcinka z drogi gruntowej na drogę o nawierzchni bitumicznej od m. Godki do m. Wrzesina (droga gminna) pozwoli na zorganizowanie transportu publicznego dla mieszkańców miejscowości znajdujących się na modernizowanym odcinku, obecnie nie kursuje komunikacja ze względu na zły stan techniczny drogi, połączenie do stacji kolejowej – zwiększenie atrakcyjności gospodarczej i mieszkaniowej gminy Jonkowo – połączenie komunikacyjne dla m. Wrzesiny, m. Porbady, m. Godki z m. Jonkowo, w której znajduje się urząd gminy, ośrodek zdrowia, ośrodki edukacji – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – szybsza i bezpieczniejsza komunikacja do drogi wojewódzkiej 527, która łączy m. Olsztyn z m. Morąg, na tym odcinku kursują autobusy PKS z Olsztyna do Miłakowa, Dobrego Miasta, Świątek – zwiększenie konkurencyjności gminy Jonkowo – poprawa warunków dla działalności istniejących i działających firm w gm. Jonkowo – drogi stanowić będą spójną całość dla stworzenia wspólnie z m. Olsztyn i wszystkimi gminami wspólnej komunikacji aglomeracyjnej – połączenie z drogą 2J
2J	Droga powiatowa 1368N od miejscowości Godki do miejscowości Jonkowo, dalej drogą powiatową 1203N do skrzyżowania z drogą wojewódzką 527		– połączenie komunikacyjne dla m. Wrzesina, m. Porbady, m. Godki, m. Jonkowo, m. Mątki z drogą wojewódzką 527 która łączy m. Olsztyn z m. Morąg, na tym odcinku kursują autobusy PKS z Olsztyna do Miłakowa, Dobrego Miasta, Świątek – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – zwiększenie konkurencyjności gminy Jonkowo – poprawa warunków dla działalności istniejących i działających firm w gm. Jonkowo – drogi stanowić będą spójną całość dla stworzenia wspólnie z m. Olsztyn i wszystkimi gminami wspólnej komunikacji aglomeracyjnej – połączenie z drogą 1J oraz 3G/3J/1O
2D	Droga gminna od skrzyżowania z drogą powiatową 1449N przez Zalbki do granicy Olsztyna – ul. Wiosenna	Gmina Dywity	– uruchomienie alternatywnego połączenia komunikacyjnego z gm. Dywity do Olsztyna w rejon terenów przemysłowych – po zrealizowaniu inwestycji uruchomienie komunikacji zbiorowej – zwiększenie zainteresowania inwestorów terenami wzdłuż modernizowanej drogi – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów

1S	Droga gminna od skrzyżowania z drogą wojewódzką 598 do skrzyżowania z drogą powiatową 1372N przez ul. Przyrodniczą, ul. Jeziorną i ul. Rumiankową	Gmina Stawiguda	– połączenie drogi wojewódzkiej 598 do węzła komunikacyjnego – drogi powiatowej 1372N oraz do węzła na obwodnicy Olsztyna – budowa drogi wraz z przystankami autobusowymi, kanalizacją deszczową oraz oświetleniem – po zrealizowaniu inwestycji uruchomienie komunikacji zbiorowej – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej obszarów w pobliżu drogi
Lista indykatoryjna projektów w ramach oszczędności w podstawowej alokacji ZIT 4e			
5G	Droga gminna Gietrzwałd-Rentyny (Wrzesina) jako połączenie DK16 z drogą wojewódzką 527	Gmina Gietrzwałd/Powiat Olsztyński	– połączenie komunikacyjne DK16 z drogą wojewódzką 527 – po zrealizowaniu inwestycji uruchomienie komunikacji zbiorowej – zwiększenie atrakcyjności dla przyszłych inwestorów w gm. Gietrzwałd – poprawa jakości życia mieszkańców gm. Gietrzwałd – połączenie komunikacyjne gm. Gietrzwałd z gm. Jonkowo – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – szybszy i bezpieczny dojazd do ośrodków edukacyjnych, zdrowotnych i urzędów w gm. Gietrzwałd i gm. Jonkowo – zwiększenie atrakcyjności terenów pod zabudowę jednorodzinną – zwiększenie atrakcyjności terenów kultu religijnego w m. Gietrzwałd, szybszy dojazd od drogi wojewódzkiej 527 – zmniejszenie natężenia ruchu dla m. Olsztyn przez szybszy dojazd od DK 16 do północno-zachodniej części Olsztyna (osiedle Gutkowo, Likusy, Zatorze) oraz od drogi wojewódzkiej 527 do południowo-zachodniej części Olsztyna (osiedle Dajtki, Uniwersytet) – droga stanowić będzie spójną całość dla stworzenia wspólnie z m. Olsztyn i wszystkimi gminami wspólnej komunikacji aglomeracyjnej
4J	Droga powiatowa 1203N od miejscowości Jonkowo przez miejscowość Nowe Kawkowo, Gamerki Wielkie do skrzyżowania z drogą wojewódzką 530	Gmina Jonkowo/Powiat Olsztyński	– połączenie komunikacyjne gm. Jonkowo z drogą wojewódzką 530 i Powiatem Ostródzkim – ze względu na zły stan techniczny drogi ograniczone kursowanie autobusu PKS relacji Olsztyn–Mostkowo oraz busu Olsztyn-Gamerki do stacji kolejowej – po zrealizowaniu inwestycji zwiększenie częstotliwości kursowania transportu zbiorowego oraz możliwość kursowania większych autobusów – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – zwiększenie atrakcyjności gminy Jonkowo – pozyskanie nowych inwestorów dla gm. Jonkowo – zwiększenie atrakcyjności terenów mieszkaniowych – poprawa warunków dla działalności istniejących i działających firm w gm. Jonkowo – połączenie drogi wojewódzkiej 530 z DK7 – droga stanowić będzie spójną całość dla stworzenia

			wspólnie z m. Olsztyn i wszystkimi gminami wspólnej komunikacji aglomeracyjnej – połączenie z drogą 2J
5J	Droga gminna od skrzyżowania z drogą powiatową 1203N do miejscowości Mątki, dalej drogą powiatową 1368N do miejscowości Barkweda, dalej drogą powiatową 1501N przez miejscowość Brąswałd, Dywity do DK51	Gmina Jonkowo/Powiat Olsztyński	– połączenie komunikacyjne gm. Jonkowo z gm. Dywity – zmniejszenie czasu przejazdu pomiędzy gm. Jonkowo, a gm. Dywity – po zrealizowaniu inwestycji uruchomienie komunikacji zbiorowej – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – zmniejszenie natężenia ruchu w m. Olsztyn przez przejście części ruchu pojazdów samochodowych jadących od m. Morąg do m. Dywity, Dobre Miasto oraz w drugą stronę – skrócenie czasu przejazdu do ośrodków pracy czy miejsca zamieszkania dla osób pracujących w gm. Jonkowo czy też w gm. Dywity, a także osób mieszkających w gm. Jonkowo, a pracujących w m. Olsztyn w północnej części miasta – zwiększenie konkurencyjności i atrakcyjności dla obu gmin – poprawa jakości życia mieszkańców – zwiększenie atrakcyjności terenów pod zabudowę mieszkaniową – zwiększenie atrakcyjności gmin dla przyszłych inwestorów – poprawa warunków dla działalności istniejących i działających firm w gm. Jonkowo i Dywity – połączenie komunikacyjne z DK51 – drogi stanowiąc będą spójną całość dla stworzenia wspólnie z m. Olsztyn i wszystkimi gminami wspólnej komunikacji aglomeracyjnej – połączenie z drogą 2J
4P	Budowa ul. Granicznej i ul. Rejewskiego łączących DK53 z drogą powiatową 1464N	Gmina Purda/Gmina Olsztyn	– połączenie miasta Olsztyna z DK 53 – najszybszy dojazd do Olsztyna z planowanego Portu Lotniczego w Szymanach – po zrealizowaniu inwestycji uruchomienie komunikacji zbiorowej oraz budowa dróg rowerowych – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów
5P	Droga powiatowa 1374N od miejscowości Szczęsne przez miejscowość Stary Olsztyn do drogi wojewódzkiej 598	Gmina Purda/Powiat Olsztyński	– połączenie komunikacyjne drogi wojewódzkiej 598 oraz DK53 z obwodnicą Olsztyna – po zrealizowaniu inwestycji uruchomienie komunikacji zbiorowej – połączenie komunikacyjne gm. Stawiguda z gm. Purda – zwiększenie atrakcyjności dla przyszłych inwestorów – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – wykonywanie kursów komunikacji zbiorowej, także większymi pojazdami – zmniejszenie natężenia ruchu dla m. Olsztyn, szybszy dojazd do osiedla Jaroty od DK53 oraz szybszy dojazd do ul. Pstrowskiego w Olsztynie od drogi wojewódzkiej 598

			– poprawa atrakcyjności terenów pod względem agroturystyki – droga stanowić będzie spójną całość dla stworzenia wspólnie z m. Olsztyn i wszystkimi gminami wspólnej komunikacji aglomeracyjnej – połączenie z drogą 5P
6P	Droga gminna od skrzyżowania z drogą powiatową 1374N do miejscowości Linowo i Trękus	Gmina Purda	– połączenie m. Linowo i Trękus z drogą powiatową 1374N – po zrealizowaniu inwestycji uruchomienie komunikacji zbiorowej – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – połączenie z drogą 4P
7P	Droga gminna od skrzyżowania z DK53 do miejscowości Marcinkowo	Gmina Purda	– połączenie Gminy Purda z DK53 i dalej z Olsztynem – droga, po której kursuje komunikacja prywatna (2 linie BUS) i komunikacja PKS na trasie Olsztyn-Purda-Olsztyn – w ciągu drogi wykonanie nowych ciągów pieszych (gotowa dokumentacja) – w miejscowości Marcinkowo znajduje się przystanek PKP zmodernizowanej linii Olsztyn-Szymany – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów
8P	Droga gminna od skrzyżowania drogi wojewódzkiej 598 do miejscowości Bałdy	Gmina Purda	– połączenie terenów Gminy Purda (nad jeziorem Gim) z drogą wojewódzką 598 stanowiącą dojazd do Olsztyna – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – po zrealizowaniu inwestycji uruchomienie komunikacji zbiorowej
3D	Droga gminna od skrzyżowania z drogą powiatową 1449N w miejscowości Kieźliny do skrzyżowania z drogą powiatową 1430N w miejscowości Różnowo	Gmina Dywity	– położenie wzdłuż terenów objętych planami rozwoju budownictwa indywidualnego i usługowego – po zrealizowaniu inwestycji uruchomienie komunikacji zbiorowej obejmującej m. Kieźliny, Dągi i Różnowo – budowa traktu rowerowego – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – odciążenie ruchu lokalnego na DK51 – połączenie z drogą 4D
4D	Droga powiatowa 1449N od skrzyżowania z drogą powiatową 1430N przez miejscowość Słupy do miejscowości Kieźliny i dalej do granicy Olsztyna	Gmina Dywity/Powiat Olsztyński	– położenie wzdłuż terenów objętych planami rozwoju budownictwa indywidualnego i usługowego – po zrealizowaniu inwestycji uruchomienie komunikacji zbiorowej obejmującej m. Kieźliny, Słupy – budowa traktu rowerowego – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – połączenie z drogą 2D i 3D

20	Przebudowa drogi powiatowej ul. Zientary Malewskiej do granicy Olsztyna - Nikielkowo droga powiatowa 1448N	Gmina Olsztyn	– połączenie komunikacyjne Olsztyna z m. Nikielkowo i gm. Barczewo – funkcjonuje komunikacja zbiorowa – poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi, pasażerów komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów – kontynuacja drogi 2B
30	Budowa drogi gminnej ul. Sikorskiego z ul. Krasickiego jako połączenie z wylotem na węzeł Pieczewo – obwodnica Olsztyna	Gmina Olsztyn	– skrócenie czasu dojazdu do planowanej obwodnicy Olsztyna – budowa, chodnika, drogi rowerowej, oświetlenia ulicznego

System transportowy MOF Olsztyna jest ściśle powiązany z systemem transportowym rdzenia MOF, tj. Olsztyna. W celu jego sprawnego funkcjonowania na całym obszarze MOF, niezbędne jest usprawnienie systemu transportowego Olsztyna, aby usprawnić przemieszczanie się mieszkańców obszaru funkcjonalnego do oraz z miasta. Zaplanowany układ drogowy tworzący spójną sieć przechodzącą przez miasto, stanowiący również dowiązanie do południowej obwodnicy Olsztyna, wpłynie na udrożnienie dróg, po których porusza się transport publiczny, szczególnie poprzez sprawne wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta. Znaczące usprawnienie transportu publicznego wpłynie na wzrost jego znaczenia nie tylko wśród mieszkańców Olsztyna, ale również wśród osób przyjezdnych, które mając możliwość sprawnego przemieszczenia się w wybrane punkty miasta komunikacją publiczną wybiorą ten środek transportu, pozostawiając prywatne środki transportu na obrzeżach (np. parkingach typu „parkuj i jedź”). Natomiast osoby nie zainteresowane przejazdem przez miasto będą miały alternatywę na jego ominięcie południową obwodnicą Olsztyna lub od północnej strony siecią dróg realizowanych w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Planowany do realizacji projekt Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie, związany z rozbudową linii tramwajowej pozwoli na znaczne zmniejszenie liczby przewozów pasażerskich liniami autobusowymi na korzyść linii tramwajowych i tym samym likwidację części linii autobusowych przemieszczających się wzdłuż planowanego torowiska. Nastąpi również uprzywilejowanie transportu publicznego kosztem transportu indywidualnego poprzez wydzielenie oddzielnego torowiska oraz przez system sygnalizacji akomodacyjnej wzbudzonej przez tramwaje, co znacząco wpłynie na szybkość przemieszczania się transportem publicznym. Działanie takie pozwoli na wykorzystanie części taboru autobusowego w północnych i zachodnich częściach miasta, gdzie priorytetyzowany jest i będzie autobusowy transport publiczny. Ponadto działanie takie znacząco wpłynie na redukcję emisji CO₂.

W ramach realizacji projektu Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie planowana jest również budowa lub przebudowa układu ulicznego w mieście. Inwestycje te wpłyną na bezpieczeństwo użytkowników dróg oraz rozwój łańcucha ekomobilności. Będą miały charakter kompleksowy, tj. wraz z przebudową samych ulic nastąpi m.in. wydzielenie buspasów, budowa ciągów pieszo-rowerowych, dostosowanie przejść dla pieszych do możliwości komunikacji osób niepełnosprawnych, poprawa widoczności i oznakowania czy przebudowa oświetlenia, itp.

Jednym z elementów projektu jest rozbudowa systemu Inteligentnego Sterowania Ruchem (ITS). W ramach systemu ITS wykonana będzie m.in. rozbudowa podsystemu sterowania ruchem ulicznym, wraz z priorytetem dla pojazdów transportu publicznego, rozbudowa podsystemu monitoringu

wizyjnego na skrzyżowaniach, rozbudowa podsystemu informacji pasażerskiej na przystankach i w pojazdach czy podsystem sterowania oświetleniem publicznym. Inwestycja w ITS wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwiększenie jego płynności oraz minimalizację czasu przejazdów.

Jednocześnie rozbudowa systemu komunikacyjnych dróg rowerowych w Olsztynie, stanowiąca element projektu poprawi ofertę ruchu rowerowego w mieście. Uzupełnią one istniejący układ infrastruktury poprzez wybudowanie komunikacyjnych dróg rowerowych służących obsłudze ruchu rowerowego. Celem jest stworzenie spójnego, czytelnego i bezpiecznego systemu komunikacji rowerowej, obejmującego teren całego miasta i przenoszącego ruch rowerowy o charakterze codziennych dojazdów do miejsca pracy, nauki, itp. W połączeniu z planowanym do realizacji projektem Ekomobilny MOF, komunikacyjne drogi rowerowe w Olsztynie i na terenie jego obszaru funkcjonalnego będą stanowiły spójną sieć komunikacyjną wspierającą zrównoważoną multimodalną mobilność miejską.

W ramach projektu pn. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie będą realizowane następujące zadania:

Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – łańcuchy ekomobilności:

- 1) Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego przy Dworcu PKS/PKP,
- 2) Przebudowa układu ulicznego w Centrum Olsztyna (ul. Pieniężnego wraz z mostem św. Jakuba oraz ul. Partyzantów),
- 3) Zakup taboru tramwajowego,
- 4) Rozbudowa systemu ITS,
- 5) Rozbudowa systemu komunikacyjnych dróg rowerowych w Olsztynie.

Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – trakcja szynowa:

- 1) Przedłużenie linii tramwajowej łączącej osiedle Jaroty i Pieczewo z fabryką Michelin i zintegrowanym węzłem przesiadkowym przy Dworcu PKP/PKS wraz z rozbudową zajezdni tramwajowej,
- 2) Zakup taboru tramwajowego,
- 3) Rozbudowa systemu ITS.

W ramach realizacji zadania pn. Przedłużenie linii tramwajowej łączącej osiedle Jaroty i Pieczewo z fabryką Michelin i zintegrowanym węzłem przesiadkowym przy Dworcu PKP/PKS wraz z rozbudową zajezdni tramwajowej planowana jest:

- rozbudowa linii tramwajowej od skrzyżowania ul. Sikorskiego/Wilczyńskiego/Płoskiego (miejsce obecnie realizowanej inwestycji tramwajowej) zlokalizowanego na granicy osiedli Jaroty i Generatów poprzez część ulic Wilczyńskiego, Krasickiego, Synów Pułku, Wyszyńskiego, Piłsudskiego, Dworcowej do skrzyżowania ul. Dworcowej i Towarowej (miejsce obecnie realizowanej inwestycji tramwajowej) – odcinek o długości ok. 7,0 km;

- rozbudowa linii tramwajowej od skrzyżowania ul. Wilczyńskiego/Krasickiego na granicy osiedla Jaroty i Pieczewo poprzez ul. Wilczyńskiego w głąb osiedla Pieczewo wraz z budową krańcówki – odcinek o długości ok. 0,6 km;
- rozbudowa linii tramwajowej od skrzyżowania ul. Witosa/Płoskiego/Bukowskiego na osiedlu Jaroty poprzez ul. Płoskiego w kierunku południowym wraz z budową krańcówki – odcinek o długości ok. 0,3 km;

Łączna długość trzech wyżej opisanych odcinków wynosi ok. 7,9 km. Wraz z rozbudową linii tramwajowej planuje się rozbudowę infrastruktury, tj. trakcji, sieci energetycznej i podstacji trakcyjnych tramwajowych, pomieszczeń socjalnych dla motorniczych na planowanych krańcach, elementy informacji pasażerskiej itp.

Planowana rozbudowa linii tramwajowej ma za zadanie przede wszystkim zamknąć układ olsztyńskiego torowiska poprzez dobudowę nowych odcinków torów w układzie południe – północ po wschodniej części miasta oraz objęcie torowiskiem jak największego zasięgu południowych osiedli mieszkaniowych: Jaroty, Pieczewo, Generałów (tzw. miejskich sypialni). Rozbudowa układu torowego we wschodniej części miasta pozwoli również połączyć osiedla południowe oraz okolice Dworca PKS/PKP z fabryką opon Michelin.

Jednoczesna przebudowa centrum przesiadkowego przy Dworcu PKP/PKS pozwoli na połączenie różnych rodzajów transportu publicznego: autobus/tramwaj/kolej.

Podróżni z Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna przyjeżdżający do Dworca Głównego będą mieli swobodny dostęp do linii tramwajowych jadących do Centrum – miejsca lokalizacji urzędów regionalnych, szkół, szpitali, zakładów pracy. Zgodnie z dokumentem pn. *Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej* codzienne migracje wahadłowe związane z dojazdami do szkół podstawowych, gimnazjalnych, ponadgimnazjalnych i wyższych wynoszą 5,4 tys. Natomiast migracje związane z dojazdami do pracy oscylują na poziomie 4,3 tys. osób w relacji dojazdów z gmin MOF do Olsztyna. Zintegrowanie różnych form transportu usprawni przemieszczanie się tych znaczących grup podróżujących.

Rozbudowa linii tramwajowej połączy największych pracodawców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, jakim jest Uniwersytet Warmińsko – Mazurski, fabryka Michelin czy Wojewódzki Szpital Specjalistyczny z Dworcem PKP/PKS oraz z największymi sypialniami Miasta, tj. osiedlami Jaroty, Pieczewo, Generałów i Tęczowy Las (Gmina Stawiguda).

Planowany – główny odcinek linii tramwajowej – o długości ok. 7,0 km (od ul. Wilczyńskiego do ul. Dworcowej), na dzień dzisiejszy jest obsługiwany w zależności od miejsca przez co najmniej sześć, a maksymalnie dziesięć linii autobusowych. Z usług tych, w ciągu jednego dnia roboczego w relacji południe – północ, korzysta ok. 25 500 pasażerów oraz w relacji północ – południe ok. 25 300 podróżnych. Wyliczenia liczby podróżnych pochodzą z danych uzyskanych od Zarządu Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie, który w IV kwartale 2014 r. realizował kompleksowe badania napełnienia wszystkich linii autobusowych. Spośród grupy ok. 50 800 pasażerów z usług komunikacji miejskiej wzdłuż odcinka ul. Wilczyńskiego (ok. 1,6 km długości), znaczną część stanowią podróżni wysiadający i wsiadający z/do pojazdów komunikacji miejskiej tylko wzdłuż tego odcinka – ok. 16 800 osób. Ulica Wilczyńskiego jest główną ulicą największego olsztyńskiego osiedla mieszkaniowego – Jaroty. Stąd też dalsza planowana rozbudowa linii tramwajowej przewidywana jest wzdłuż ul. Wilczyńskiego od skrzyżowania ul. Wilczyńskiego/Krasickiego na granicy osiedli Jaroty i Pieczewo poprzez ul.

Wilczyńskiego w głąb osiedla Pieczewo, wraz z budową krańcówki. Odcinek o długości ok. 0,6 km obecnie obsługują cztery linie autobusowe, które dziennie wywożą z osiedla Pieczewo ok. 2 000 podróżnych i przywożą na osiedle ok. 1 900 pasażerów.

Kolejnym kierunkiem rozwoju planowanej linii tramwajowej jest rozbudowa torowiska wzdłuż części ul. Płoskiego na odcinku 0,3 km od skrzyżowania ul. Witosa/Płoskiego/Bukowskiego na osiedlu Jaroty w kierunku południowym wraz z budową krańcówki – odcinek o długości 0,3 km. Ten krótki odcinek obecnie jest obsługiwany przez jedną linię autobusową, natomiast jest to niewątpliwie miejsce, dookoła którego postępuje intensywny rozwój wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej. Stąd też w najbliższej przyszłości należy się spodziewać znacznego wzrostu liczby potencjalnych pasażerów.

Planowana rozbudowa linii tramwajowej pozwoli na znaczne zmniejszenie liczby przewozów pasażerskich liniami autobusowymi na korzyść linii tramwajowych i tym samym likwidację części linii autobusowych przemieszczających się wzdłuż planowanego torowiska, uprzywilejowanie transportu publicznego kosztem transportu indywidualnego poprzez wydzielenie oddzielnego torowiska oraz przez system sygnalizacji akomodacyjnej wzbudzanej przez tramwaje, co znacząco wpłynie na szybkość przemieszczania się transportem publicznym. Działanie takie pozwoli na wykorzystanie części taboru autobusowego w północnych i zachodnich częściach miasta, gdzie priorytetyzowany jest i będzie autobusowy transport publiczny.

Ponadto przewiduje się:

- przebudowę istniejącej infrastruktury drogowej dla potrzeb wprowadzenia linii tramwajowej;
- przebudowę kolizji z istniejącym uzbrojeniem;
- rozbudowę zajezdni tramwajowej o niezbędną liczbę nowych/kolejnych miejsc postojowych/torów odstawczych;
- doposażenie zajezdni tramwajowej w niezbędny sprzęt techniczny do obsługi linii tramwajowych w ramach pogotowia technicznego.

W ramach Projektu dokupiony zostanie dodatkowy tabor tramwajowy obsługujący teren objęty powyższym zadaniem, dlatego też koniecznością jest rozbudowa zajezdni tramwajowej o dodatkowe torowiska postojowe. Niezbędny jest także zakup sprzętu niezbędnego do obsługi taboru i trakcji tramwajowej, który będzie obejmował m.in.: dźwig specjalistyczny do wykolejania, wóz wieżowy – pogotowie sieciowe, pojazd specjalistyczny wielozadaniowy.

W ramach realizacji zadania pn. Zakup taboru tramwajowego niezbędny jest zakup 9 szt. taboru tramwajowego w celu obsługi komunikacji zbiorowej na terenie objętym zadaniem Przedłużenie linii tramwajowej łączącej osiedle Jaroty i Pieczewo z fabryką Michelin i zintegrowanym węzłem przesiadkowym przy Dworcu PKP/PKS wraz z rozbudową zajezdni tramwajowej.

Dzięki tej inwestycji możliwe będzie wprowadzenie drobnych modyfikacji/korekt w trasach trzech linii tramwajowych, które planuje się uruchomić w momencie zakończenia realizowanej inwestycji oraz uruchomienie nowej – czwartej linii tramwajowej z osiedli Jaroty/Pieczewo po planowanym wschodnim torowisku, poprzez fabrykę Michelin do Dworca PKP/PKS.

W ramach realizacji projektu pn. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – łańcuchy ekomobilności, zadanie pn. Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego przy Dworcu PKS/PKP przewidziana jest budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego przy Dworcu PKP/PKS. W ramach prac przewidziana jest:

- budowa peronów postojowych i przystankowych dla pojazdów komunikacji miejskiej obsługujących ok. 15 linii autobusowych kursujących wokół Dworca Głównego. Powyższa inwestycja pozwoliłaby stworzyć miejsce obsługi pasażerów komunikacji autobusowej znajdujące się w okolicach planowanego przystanku tramwajowego. Dzięki tej inwestycji pasażerowie będą mieli do dyspozycji zintegrowane centrum przesiadkowe kumulujące na niewielkim obszarze różne środki transportu, co zdecydowanie usprawniłoby obsługę zarówno mieszkańców miasta, jak i pasażerów przyjezdnych m.in. z MOF Olsztyna/turystów, którzy na dzień dzisiejszy wokół dworca mają do dyspozycji ok. 10 przystanków autobusowych i busowych oddalonych od siebie nawet o kilkaset metrów,
- przebudowa układu drogowego placu Konstytucji 3 Maja,
- budowa ciągów pieszych komunikujących poszczególne przystanki,
- budowa miejsc postojowych – parkingu wraz z zapleczem dla autobusów i busów obsługujących m.in. Miejski Obszar Funkcjonalny,
- przebudowa kolizji z istniejącym uzbrojeniem,
- budowa elementów systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

Zadanie pn. Przebudowa układu ulicznego w Centrum Olsztyna (ul. Pieniężnego wraz z mostem św. Jakuba oraz ul. Partyzantów) przewiduje przebudowę układu ulicznego w następującym zakresie:

Ul. Pieniężnego wraz z mostem Św. Jakuba

1) Poprawa bezpieczeństwa i rozwój łańcucha ekomobilności:

- wydzielenie buspasa w kierunku Al. Piłsudskiego,
- budowa ciągów pieszo-rowerowych,
- dostosowanie przejść dla pieszych do możliwości komunikacji osób niepełnosprawnych,
- poprawa widoczności i oznakowania,
- przebudowa mostu Św. Jakuba w zakresie zwiększenia jego nośności, w celu umożliwienia poruszania się po obiekcie pojazdów komunikacji miejskiej oraz w celu wydzielenia buspasa,

Po ul. Pieniężnego każdego dnia roboczego wykonywanych jest ok. 940 kursów realizowanych przez pojazdy obsługujące 13 linii autobusowych. Jest to ulica doprowadzająca do ścisłego Śródmieścia pojazdy komunikacji miejskiej z kierunków południowych i zachodnich (osiedla: Zacisze, Brzeziny, Podgrodzie, Stary Dwór, Kortowo, Słoneczny Stok, Dajtki, Gutkowo, Likusy, Redykajny, Nad Jeziorem Długim). Obecnie stan mostu na ul. Pieniężnego dopuszcza ruch pojazdów komunikacji miejskiej na zasadzie zgody ograniczonej warunkowo terminem, stąd też prawidłowa obsługa komunikacją miejską wyżej wymienionych osiedli uzależniona jest od możliwości przeprawy przez obiekt na ul. Pieniężnego oraz nadanie priorytetu dla komunikacji miejskiej na tej ulicy.

2) Poprawa warunków ruchu:

- nowa nawierzchnia,
- większa czytelność i przejrzystość skrzyżowań,
- uprzywilejowanie transportu zbiorowego poprzez wydzielony buspas i system sygnalizacji akomodacyjnej wzbudzanej przez autobus,

- przebudowa oświetlenia.

3) podwyższenie atrakcyjności środowiska miejskiego, poprawa komfortu mieszkańców i instytucji znajdujących się przy przebudowywanym ciągu ulic w wyniku:

- lepszego zagospodarowania przestrzeni miejskiej pod kątem ruchu pieszego i rowerowego,
- uspokojenia ruchu indywidualnego w Śródmieściu na rzecz ruchu pieszego, rowerowego i zbiorowego,
- przebudowy infrastruktury podziemnej,
- zastosowania cichej nawierzchni,
- zmniejszenia niepożądanego oddziaływania hałasu i spalin.

Ul. Partyzantów

1) Poprawa bezpieczeństwa:

- wydzielenie buspasa w ulicy Partyzantów,
- budowa ciągów pieszo-rowerowych,
- dostosowanie przejść dla pieszych do możliwości komunikacji osób niepełnosprawnych.

Po ul. Partyzantów każdego dnia roboczego wykonywanych jest ok. 830 kursów realizowanych przez pojazdy obsługujące 10 linii autobusowych. Jest to ulica doprowadzająca do ścisłego Śródmieścia pojazdy komunikacji miejskiej z kierunków północnych (osiedla: Zatorze, Podleśna), Dworca PKP/PKS, osiedli przemysłowych oraz Gminy Dywity – wchodzącej w skład MOF Olsztyna, z którą Gmina Olsztyn ma zawarte stosowne porozumienia w zakresie funkcjonowania komunikacji miejskiej. Prawidłowa obsługa komunikacją miejską wyżej wymienionych osiedli i obszarów uzależniona jest od nadania priorytetu dla komunikacji miejskiej na tej ulicy,

2) Poprawa warunków ruchu:

- uprzywilejowanie transportu zbiorowego poprzez wydzielony buspas i system sygnalizacji akomodacyjnej wzbudzonej przez autobus,
- nowa nawierzchnia,
- większa czytelność i przejrzystość skrzyżowań.

W ulicach Warszawskiej, Śliwy, Niepodległości i Piłsudskiego wykonano buspasy w ramach poprzedniej perspektywy finansowej, natomiast kontynuacja wykonywania buspasów w ul. Pieniężnego oraz ul. Partyzantów spowoduje uprzywilejowanie transportu zbiorowego trzecią równoległą do linii tramwajowych nitką w kierunkach Uniwersytet Warmińsko-Mazurski – Dworzec Główny.

3) Poprawa komfortu mieszkańców i instytucji znajdujących się przy przebudowywanym ciągu ulic w wyniku:

- budowy miejsc postojowych wzdłuż jezdni,
- przebudowy sieci i infrastruktury podziemnej,
- urządzenia zieleni.

W ramach realizacji zadania zostaną zakupione 6 szt. pociągów tramwajowych w celu zwiększenia częstotliwości kursowania istniejących linii tramwajowych. W ramach projektu „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie” powstały trzy linie tramwajowe oraz wybudowana została zajeżdźnia tramwajowa. Zakup w pierwszej fazie projektu podstawowego pozwoli na zwiększenie częstotliwości kursowania nowego środka transportu, z drugiej strony istniejąca zajeżdźnia ma wymaganą rezerwę, która pozwoli na bezpieczną i funkcjonalną obsługę taboru. Zabieg ten pozwoli na upowszechnienie nowego środka transportu rozpowszechniając go przez jego dalszą rozbudowę.

W ramach realizacji zadania pn. Rozbudowa systemu ITS wykonane zostaną:

- rozbudowa podsystemu sterowania ruchem ulicznym, wraz z priorytetem dla pojazdów transportu publicznego,
- rozbudowa podsystemu monitoringu wizyjnego na skrzyżowaniach objętych systemem sterowania ruchem,
- rozbudowa podsystemu rejestracji pojazdów na czerwonym świetle i informacji pasażerskiej na przystankach i w pojazdach wraz z rozbudową systemu monitoringu,
- rozbudowa podsystemu pomiaru prędkości chwilowej,
- podsystem sterowania oświetleniem publicznym,
- rozbudowa systemu Olsztyńskiej Karty Miejskiej,
- doposażenie Centrum Sterowania Ruchem w laboratorium programowania sterowników.

Zadanie pn. Rozbudowa systemu komunikacyjnych dróg rowerowych w Olsztynie polega na poprawieniu oferty ruchu rowerowego poprzez wybudowanie komunikacyjnych dróg rowerowych. Uzupełnią one istniejący układ infrastruktury służący obsłudze ruchu rowerowego. Celem jest stworzenie spójnego, czytelnego i bezpiecznego systemu komunikacji rowerowej, obejmującego teren całego miasta i przenoszącego ruch rowerowy o charakterze codziennych dojazdów do miejsca pracy, nauki, itp.

Integralną częścią zadania jest wyposażenie tworzonych dróg rowerowych w elementy infrastruktury towarzyszącej w postaci:

- stojaków i parkingów rowerowych (w formie rozwiązań dostosowanych do charakterystyki poszczególnych lokalizacji),
- elementów systemu informacji miejskiej (SIM), w tym drogowskazów przeznaczonych dla ruchu rowerowego (umieszczonych w węzłowych miejscach całego systemu miejskiego) i tablic informacyjnych zawierających treści promujące korzystanie z tworzonego systemu komunikacji rowerowej,
- samoobsługowe stacje naprawy rowerów umieszczane w lokalizacjach istotnych dla ruchu rowerowego,
- urządzeń pomiarowych („liczników”) służących zbieraniu informacji na temat natężenia ruchu rowerowego na wybranych odcinkach systemu komunikacji rowerowej. Informacje pochodzące z takich urządzeń służą optymalizacji działań skierowanych na dalszy rozwój systemu oraz dostarczają danych pomocnych w działaniach upowszechniających korzystanie z komunikacji rowerowej.

Głównym projektem komplementarnym do projektu pn. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie jest projekt pn. Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie, realizowany w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013. Projekt ten obejmuje:

- budowę sieci tramwajowej o długości ok. 11 km (linia podstawowa Jaroty – Sikorskiego – Obiegowa – Kościuszki – Dworzec Główny z odgałęzieniami do Uniwersytetu i Starego Miasta,
- budowę zajezdni tramwajowej, na terenie obecnej zajezdni MPK Sp. z o.o.,
- zakup 15 pociągów tramwajowych, niskopodłogowych, dwukierunkowych, o pojemności ok. 200 pasażerów,
- wybudowanie odcinka planowanej ulicy Obiegowej pomiędzy al. Sikorskiego a al. Piłsudskiego,
- zaadaptowanie skrzyżowań dla potrzeb poprowadzenia linii tramwajowej,
- wybudowanie pasów autobusowych o łącznej długości ok. 6,8 km w pasach drogowych,
- zrealizowanie systemów ITS (sygnalizacja świetlna, system informacji pasażerów, sterowanie ruchem pojazdów na sieci transportu publicznego, bilet elektroniczny).

W ramach tego projektu wprowadzany jest nowy, ekologiczny środek transportu (tramwaj), który zgodnie z założeniami dokumentu strategicznego miasta *Strategia Rozwoju Miasta – Olsztyn 2020* (cel operacyjny D1) będzie dalej rozbudowywany. Realizacja projektu przyczyni się do powstania nowoczesnego systemu publicznego transportu zbiorowego. Wprowadza to nową jakość zarówno w obsłudze pasażerów, jak również w trendach rozwoju miasta.

Projektem komplementarnym jest drugi etap projektu Rozwój transportu drogowego – projekt rezerwowowy, który wpisuje się w Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020, obejmujący:

- przedłużenie linii tramwajowej na odcinku Al. Piłsudskiego od ul. Dworcowej do Kościuszki i do Uniwersytetu Warmińsko – Mazurskiego,
- zakup taboru tramwajowego – 15 szt.,
- przebudowę Al. Sybiraków w Olsztynie wraz ze skrzyżowaniem z Al. Wojska Polskiego (drogi wyprowadzającej ruch z miasta w kierunku drogi DK 51 – przejście graniczne Bezledy),
- przebudowę wiaduktu nad koleją w ciągu ul. Limanowskiego w Olsztynie,
- rozbudowę systemu ITS.

Projekt ten przyczyni się do powstania rozbudowanej sieci linii tramwajowej, umożliwiającej domknięcie ringu w rejonie Śródmieścia. Pozwoli to także na połączenie głównych osiedli – sypialni miasta (os. Jaroty, os. Pieczewo, os. Generałów) z samym centrum Olsztyna. Realizacja projektu również wprowadzi priorytet autobusowej komunikacji w rejonie os. Zatorze. Rozwiąże także problem wąskiego gardła systemu komunikacyjnego, jakim jest wiadukt nad koleją w ciągu ulicy Limanowskiego. Obiekt ten obecnie jest warunkowo dopuszczony do eksploatacji, a dziennie odbywa się po nim ok. 450 kursów realizowanych przez pojazdy komunikacji miejskiej.

Kolejnymi projektami o charakterze komplementarnym do projektu Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie są projekty realizowane przez GDDKiA bezpośrednio łączące się z siecią TEN-T: Budowa

południowej obwodnicy Olsztyna w ciągu dróg: ekspresowej S51 i krajowej DK16; Budowa drogi krajowej S51 na odcinku Olsztyn – Olsztynek realizowanych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 oraz dalej z projektami przebudowy drogi ekspresowej S7, przyczyniając się do skrócenia czasu dotarcia do ośrodków wojewódzkich, jak Warszawa i Gdańsk. Z powyższym wiąże się projekty przebudowy wyjazdów na obwodnicę z miasta rdzenia do węzła Olsztyn – Południe, węzła Olsztyn – Jaroty, węzła Olsztyn – Pieczewo oraz Olsztyn – Wschód, planowanych do realizacji w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020, tj.: Rozbudowa oraz przedłużenie drogi wojewódzkiej nr 598 na odcinku ul. Warszawska – węzeł Jaroty w ciągu południowej obwodnicy Olsztyna DK 16, Budowa ul. Towarowej od skrzyżowania ul. Towarowej z ul. Leonharda do projektowanej obwodnicy Olsztyna, Budowa nowego przebiegu ul. Pstrowskiego w Olsztynie do węzła drogowego Pieczewo w ciągu obwodnicy oraz obecnie realizowanego przez GDDKiA w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 Budowa drogi ekspresowej S51 na odcinku Olsztyn – Olsztynek.

W ramach realizacji projektów komplementarnych oraz projektu podstawowego „Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – łańcuchy ekomobilności” oraz „Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – trakcja szynowa” powstanie spójny układ komunikacyjny obsługujący zarówno Olsztyn – miasto rdzeń oraz jego miejski obszar funkcjonalny.

Projekt „Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie” wykazuje komplementarność do następujących projektów planowanych do realizacji w ramach ZIT:

- Ekomobilny MOF – budowa ciągów rowerowych i pieszych oraz budowa dróg gminnych i powiatowych. Jako rodzaj projektów realizowanych w ramach ZIT w zakresie promowania strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspierania zrównoważonej, multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu. Poszczególne projekty będą zgłaszane w trybie konkursowym stanowiąc uzupełnienie zadania realizowanego w ramach projektu pn. „Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – łańcuchy ekomobilności” zadanie Rozbudowa systemu komunikacyjnych dróg rowerowych w Olsztynie, ponieważ planowane drogi będą obsługiwane przez transport zbiorowy, który w głównej mierze będzie dowoził mieszkańców MOF do miasta rdzenia. Parking dla autobusów, busów z m.in. Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego zlokalizowany będzie przy ul. Lubelskiej, realizowany w ramach zadania Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego przy Dworcu PKS/PKP.
- Mobilny MOF (7b) – budowa dróg gminnych i powiatowych. Jako rodzaj projektów realizowanych w ramach ZIT w zakresie zwiększania mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TENT-T, w tym z węzłami multimodalnymi.

W ramach projektu pn. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – etap II rezerwowy będą realizowane następujące zadania:

Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – projekt rezerwowy:

- 1) Przedłużenie linii tramwajowej na odcinku Al. Piłsudskiego od ul. Dworcowej do Kościuszki i do Uniwersytetu Warmińsko – Mazurskiego,
- 2) Zakup taboru tramwajowego,

- 3) Przebudowa Al. Sybiraków w Olsztynie wraz ze skrzyżowaniem z Al. Wojska Polskiego (drogi wyprowadzającej ruch z miasta w kierunku drogi DK 51 – przejście graniczne Bezledy),
- 4) Przebudowa wiaduktu nad koleją w ciągu ul. Limanowskiego w Olsztynie,
- 5) Rozbudowa systemu ITS,

W ramach realizacji zadania pn. Przedłużenie linii tramwajowej na odcinku Al. Piłsudskiego od ul. Dworcowej do Kościuszki i do Uniwersytetu Warmińsko - Mazurskiego planowana jest:

- rozbudowa linii tramwajowej od skrzyżowania ul. Tuwima/Warszawska (miejsce obecnie realizowanej inwestycji tramwajowej) poprzez części Al. Warszawskiej i ul. Dybowskiego na teren kampusu studenckiego Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego – odcinek o długości ok. 1,0 km;
- rozbudowa linii tramwajowej od skrzyżowania ul. Dworcowa/Piłsudskiego poprzez część Al. Piłsudskiego do skrzyżowania Al. Piłsudskiego/Kościuszki (miejsce obecnie realizowanej inwestycji tramwajowej) – odcinek o długości około 1,0 km;
- rozbudowa linii tramwajowej od skrzyżowania ul. Witosa/Kanta (miejsce obecnie realizowanej inwestycji tramwajowej) do skrzyżowania ul. Krasickiego/Wilczyńskiego – odcinek o długości około 0,9 km.

Łączna długość trzech wyżej opisanych odcinków wynosi ok. 2,9 km. Wraz z rozbudową linii tramwajowej planuje się rozbudowę infrastruktury technicznej, tj. trakcji, elementów informacji pasażerskiej itp.

Planowana rozbudowa linii tramwajowej ma za zadanie przede wszystkim zamknąć układ olsztyńskiego torowiska w rejonie Śródmieścia poprzez dobudowę nowego odcinka torów wzdłuż części Al. Piłsudskiego w układzie wschód – zachód. Rozbudowa układu torowego w rejonie Śródmieścia pozwoli połączyć osiedla południowe i wschodnie ze znaczną częścią Al. Piłsudskiego, będącą główną ulicą miasta o strategicznym znaczeniu usługowo/biurowo/handlowym oraz okolice Dworca PKP/PKS i fabryki Michelin z tą częścią Śródmieścia. Planowany odcinek linii tramwajowej – o długości 1,0 km jest obecnie obsługiwany przez trzy linie autobusowe kursujące z najwyższymi możliwymi częstotliwościami kursowania (co 10/12 minut w czasie szczytów przewozowych). Z usług tych w ciągu jednego dnia roboczego w relacji wschód – zachód korzysta ok. 2 700 pasażerów oraz w relacji zachód – wschód ok. 3 500 podróżnych. Wyliczenia liczby podróżnych pochodzą z danych uzyskanych od Zarządu Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie, który w IV kwartale 2014 r. realizował kompleksowe badania napełnienia wszystkich linii autobusowych. W skład podanych wartości wchodzi łączna liczba pasażerów wysiadających i wsiadających do wszystkich pojazdów obsługujących wszystkie linie autobusowe, kursujące wzdłuż istniejących przystanków autobusowych znajdujących się na planowanej trasie linii tramwajowej.

Rozbudowa linii tramwajowej wzdłuż Al. Piłsudskiego pozwoli również na zachowanie obsługi komunikacyjnej Dworca PKP/PKS pojazdami szynowymi w razie potencjalnych awarii lub zdarzeń mających miejsce na części ul. Kościuszki. Ponadto w razie jakichkolwiek zdarzeń występujących w tej części miasta po ul. Dworcowej i Al. Piłsudskiego zostanie utworzona alternatywna droga dojazdowa z bazy tramwajowej w rejon ul. Sikorskiego i Kortowa.

Kolejnym kierunkiem rozwoju planowanej linii tramwajowej jest rozbudowa torowiska wzdłuż części Al. Warszawskiej i ul. Dybowskiego na odcinku około 1,0 km od skrzyżowania Al. Warszawska/Tuwima w kierunku kampusu studenckiego Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego wraz z budową krańcówki.

Wyżej opisany odcinek na dzień dzisiejszy jest obsługiwany przez osiem linii autobusowych, z usług których zarówno w relacji północ – południe, jak i południe – północ korzysta po ok. 4 100 pasażerów. W rejonie planowanej krańcówki „Uniwersytet”, przewiduje w niedalekiej przyszłości budowę kolejnego budynku Wydziałowego, o wielkości zbliżonej do zlokalizowanego nieopodal Wydziału Humanistycznego i Biblioteki Uniwersyteckiej.

W ramach Projektu dokupiony zostanie dodatkowy tabor tramwajowy obsługujący teren objęty zadaniem opisanym poniżej.

W ramach realizacji zadania pn. Zakup taboru tramwajowego niezbędny jest zakup 15 szt. taboru tramwajowego, w celu obsługi komunikacji zbiorowej na terenie objętym zadaniem pn. Przedłużenie linii tramwajowej na odcinku Al. Piłsudskiego od ul. Dworcowej do Kościuszki i do Uniwersytetu Warmińsko – Mazurskiego. Dzięki tej inwestycji możliwe będzie uruchomienie nowej – piątej linii tramwajowej z osiedli Jaroty/Pieczewo po planowanym wschodnim torowisku, poprzez fabrykę Michelin i Al. Piłsudskiego do Śródmieścia/Centrum.

Kolejne zadanie planowane do realizacji w ramach projektu pn. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – projekt rezerwowy to zadanie pn. Przebudowa Al. Sybiraków w Olsztynie wraz ze skrzyżowaniem z Al. Wojska Polskiego (drogi wyprowadzającej ruch z miasta w kierunku drogi DK 51 – przejście graniczne Bezledy.

W ramach realizacji zadania przewidziana jest:

- przebudowa układu drogowego Al. Sybiraków wraz ze skrzyżowaniem z Al. Wojska Polskiego, wzmocnieniu konstrukcji drogi,
- wydzielenie buspasa,
- modernizacja skrzyżowania Al. Sybiraków z ul. Rataja oraz częściowej modernizacji ulicy Rataja – na odcinku ok. 130 m do skrzyżowania z Al. Sybiraków,
- budowa nowych zatok i zjazdów przy przystankach autobusowych oraz dodatkowych pasów ruchu w obrębie skrzyżowań i zjazdów,
- budowa nowych obustronnych chodników wraz ze ścieżką rowerową, przejść dla pieszych oraz sygnalizacji świetlnej,
- budowa parkingu P&R, parking na miejscu ogródków działkowych na 244 samochody i 17 autobusów,
- przebudowa kolizji z istniejącym uzbrojeniem,
- przebudowa infrastruktury znajdującej się w ulicy – kanalizacji deszczowej, sieci gazowej, sieci ciepłowniczej, urządzeń energetycznych,
- budowa systemu informującego pasażerów,
- budowa nowego oświetlenia drogi,
- zagospodarowanie terenu małą architekturą, m.in. śmietniki, ławeczki, zieleń, oznakowanie.

Po Al. Sybiraków każdego dnia roboczego wykonywanych jest ok. 75 kursów realizowanych przez pojazdy obsługujące jedną linię autobusową, jednakże należy zwrócić uwagę, że w związku z planowaną budową parkingu P+R, a także wraz z wdrożeniem nowego układu komunikacyjnego dla miasta Olsztyna, uwzględniającego uruchomienie komunikacji tramwajowej, przewiduje się

skierowanie na Al. Sybiraków kolejnej lub dwóch kolejnych linii autobusowych. Aleja Sybiraków poprzez ul. Limanowskiego jest ulicą doprowadzającą do Śródmieścia oraz w okolice Dworca Głównego i osiedli wschodnich pojazdy komunikacji miejskiej z pętli Jakubowo, ale w przyszłości także pasażerów m.in. z Gminy Dywity – wchodzącej w skład Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, a decydujących się na pozostawienie samochodów na parkingu P+R i skorzystanie z komunikacji miejskiej.

W ramach realizacji zadania pn. Przebudowa wiaduktu nad koleją w ciągu ul. Limanowskiego w Olsztynie nastąpi:

- podniesienie nośności wiaduktu z 30 na 50 t w celu umożliwienia zintegrowania ruchu transportu publicznego na drogach: ul. Partyzantów, ul. Limanowskiego, Al. Sybiraków z Al. Wojska Polskiego;
- obiekt będzie posiadał priorytet dla transportu publicznego.

Po ul. Limanowskiego każdego dnia roboczego wykonywanych jest ok. 450 kursów realizowanych przez pojazdy obsługujące 7 linii autobusowych. Jest to ulica doprowadzająca do ścisłego Śródmieścia oraz w okolice Dworca Głównego i osiedli wschodnich pojazdy komunikacji miejskiej z kierunków północnych (osiedla: Podleśna, Zatorze, Wojska Polskiego, Zielona Górka, Track), na dzień dzisiejszy stan wiaduktu na ul. Limanowskiego pojazdy komunikacji miejskiej dopuszcza do ruchu na zasadzie zgody ograniczonej warunkowo terminem. Prawidłowa obsługa komunikacją miejską wyżej wymienionych osiedli uzależniona jest od możliwości przeprawy przez obiekt na ul. Limanowskiego oraz nadanie priorytetu dla komunikacji miejskiej na tej ulicy.

Priorytet nadany pojazdom komunikacji miejskiej na wiadukcie oraz wzdłuż ul. Limanowskiego z jednej strony, poprzedzony będzie udogodnieniami dla transportu zbiorowego powstałymi wzdłuż Al. Sybiraków i dalej będzie miał swoją kontynuację wzdłuż ul. Partyzantów i Pieniężnego, do zrealizowanego ciągu buspasów zlokalizowanych wzdłuż ul. Śliwy i Warszawskiej. Łączny ciąg ulic z nadaniem priorytetu dla pojazdów transportu zbiorowego osiągnąłby długość ok. 5,4 km (z uwzględnieniem zrealizowanych już buspasów),

W ramach realizacji zadania pn. Rozbudowa systemu ITS wykonane zostaną:

- rozbudowa podsystemu rejestracji pojazdów na czerwonym świetle i informacji pasażerskiej na przystankach,
- rozbudowa sieci stacjonarnych automatów biletowych wraz z rozbudową systemu monitoringu,
- podsystem ważenia pojazdów na wjazdach do miasta,
- rozbudowa dwupasmowej (2G+5G) sieci WiFi Mesh.

Głównym projektem komplementarnym do projektu pn. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – projekt rezerwowy jest projekt pn. Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie, realizowany w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013.

Projektem komplementarnym jest projekt Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – łańcuchy ekomobilności oraz Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – trakcja szynowa, który wpisuje się w Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020, obejmujący:

- przedłużenie linii tramwajowej łączącej osiedle Jaroty i Pieczewo z fabryką Michelin i zintegrowanym węzłem przesiadkowym przy Dworcu PKP/PKS wraz z rozbudową zajezdni tramwajowej,
- zakup taboru tramwajowego,
- budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego przy Dworcu PKS/PKP,
- przebudowę układu ulicznego w Centrum Olsztyna (ul. Pieniężnego wraz z mostem św. Jakuba oraz ul. Partyzantów),
- rozbudowę systemu ITS,
- rozbudowę systemu komunikacyjnych dróg rowerowych w Olsztynie.

Projekt ten przyczyni się do powstania rozbudowanej sieci linii tramwajowej, umożliwiającej mobilność mieszkańców os. Jaroty, Pieczewo i os. Generałów w kierunku centrum miasta oraz Dworca PKP/PKS. Realizacja projektu również wprowadzi priorytet autobusowej komunikacji w rejonie Śródmieścia. Rozwiąże problem wąskiego gardła systemu komunikacyjnego, jakim jest most św. Jakuba w ciągu ulicy Pieniężnego. Obiekt ten obecnie jest warunkowo dopuszczony do eksploatacji, a dziennie odbywa się po nim ok. 950 kursów realizowanych przez pojazdy komunikacji miejskiej.

Podobnie, jak w przypadku projektu pn. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie kolejnymi projektami o charakterze komplementarnym są projekty realizowane przez GDDKiA bezpośrednio łączącymi się z siecią TEN-T: Budowa południowej obwodnicy Olsztyna w ciągu dróg: ekspresowej S51 i krajowej DK16; Budowa drogi krajowej S51 na odcinku Olsztyn – Olsztynek realizowanych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 oraz dalej z projektami przebudowy drogi ekspresowej S7, a także projekty przebudowy wyjazdów na obwodnicę z miasta rdzenia do węzła Olsztyn – Południe, węzła Olsztyn – Jaroty, węzła Olsztyn – Pieczewo oraz Olsztyn – Wschód, planowanych do realizacji w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020.

W ramach realizacji projektów komplementarnych oraz projektu „Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – etap II rezerwowy” powstanie spójny układ komunikacyjny obsługujący zarówno Olsztyn jako miasto rdzeń oraz jego obszar funkcjonalny.

Projekt pn. Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – projekt rezerwowy wykazuje komplementarność do planowanych do realizacji w ramach ZIT, tj. projektu Ekomobilny MOF oraz Mobilny MOF (7b).

Budowa całego ww. pakietu inwestycji przyczyni się do powstania kompleksowego układu komunikacyjnego Olsztyna i jego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. Ma to na celu wyprowadzenie tranzytu idącego obecnie przez centrum miasta, co bezpośrednio zmniejszy kongestię w Śródmieściu. Ponadto wybudowanie dowiązań do obwodnicy w tym odpowiedniej długości (Wilczyńskiego – Warszawska) rozprowadzi ruch samochodów indywidualnych w kierunku obwodnicy.

Jak zauważono w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Olsztyna na lata 2012-2027 przebieg tras linii komunikacji autobusowej jest wydłużony w stosunku do linii prostych, łączących główne źródła i cele podróży. Udział ulic o wyższych parametrach jest niewystarczający, a budowana południowa obwodnica Olsztyna nie rozwiąże problemów obsługi największych potoków wewnątrz miasta, zwłaszcza Śródmieścia. Kongestia w ruchu drogowym

powoduje regularne obniżanie parametrów eksploatacyjnych komunikacji autobusowej i w rezultacie – oferowanej jakości usług.

Drogowy transport publiczny w Olsztynie jest oparty na sieci ulicznej miasta i dróg podmiejskich z wydzielonymi zatokami przystankowymi na trasach o największych potokach pasażerskich. W sieci przystankowej funkcjonuje tylko jeden węzeł przesiadkowy przy Dworcu PKP/PKS, którego infrastruktura nie spełnia potrzeb zarówno mieszkańców Olsztyna, jak i osób przyjezdnych. Niezbędna jest rozbudowa węzła przesiadkowego uwzględniająca nie tylko istniejącą sieć transportową, ale również mającą powstać w najbliższej przyszłości. W związku z tym należy wybudować zintegrowany węzeł przesiadkowy przy Dworcu PKP/PKS, w skład którego wejdą m.in.:

- perony postojowe i przystankowe dla pojazdów komunikacji miejskiej, obsługujące pasażerów komunikacji autobusowej oraz planowanego przystanku tramwajowego;
- ciągi piesze komunikujące poszczególne przystanki;
- miejsca postojowe (parkingi wraz z zapleczem dla autobusów i busów obsługujących MOF);
- elementy systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.

Przebudowa centrum przesiadkowego przy Dworcu PKP/PKS pozwoli więc na połączenie różnych rodzajów transportu publicznego – autobus/tramwaj/kolej. Podróżni z MOF Olsztyna przyjeżdżający do Dworca Głównego będą mieli swobodny dostęp do transportu publicznego prowadzącego do wybranych punktów Olsztyna, jego obszaru funkcjonalnego i poza jego granice.

Zakres integracji transportu publicznego w Olsztynie i gminach, z którymi miasto Olsztyn podpisało porozumienia dotyczące wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego, zdeterminowany jest realizowaną budową trakcji tramwajowej. Integracja wewnętrzna miejskiego transportu publicznego powinna przede wszystkim dotyczyć:

- bezwzględnego zapewnienia integracji taryfowej i biletowej komunikacji autobusowej i tramwajowej;
- pełnej koordynacji rozkładów jazdy linii tramwajowych i autobusowych;
- integracji informacji o funkcjonowaniu obydwu rodzajów trakcji (elektrycznej i spalinowej), zwłaszcza w postaci dynamicznej informacji o odjazdach pojazdów w przystankach węzłowych komunikacji tramwajowej i autobusowej, z uwzględnieniem także informacji o odjazdach autobusów i pociągów regionalnych na przystankach przesiadkowych (zlokalizowanych przy dworcach PKP i PKS) oraz internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu miejskiego i regionalnego;
- systemów inteligentnego sterowania ruchem drogowym, ułatwiających przesiadanie się na przystankach węzłowych (przyjazne przesiadkom cykle sygnalizacji świetlnej).

Miejski transport zbiorowy i regionalny kolejowy transport pasażerski muszą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem kolei są kontynuowane z wykorzystaniem środków transportu miejskiego (mają charakter komplementarny). W rezultacie, niedogodność przesiadki z pociągu do autobusu lub tramwaju (i odwrotnie) oraz brak dogodnych połączeń publicznego transportu zbiorowego w sąsiedztwie przystanków lub stacji kolejowych, względnie brak pełnej koordynacji rozkładów jazdy, odbiją się negatywnie na obydwu tych rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

Integracja transportu miejskiego i regionalnego wymaga także podjęcia niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych, tworzących warunki dla dogodnego przesiadania się pomiędzy transportem

indywidualnym i zbiorowym. Uzupełnieniem działań inwestycyjnych prowadzących do integracji podsystemów transportowych powinna być budowa parkingów w systemie "parkuj i jedź", przyległych do przystanków przesiadkowych oraz do wybranych przystanków tramwajowych. Zasadne jest lokalizowanie takich parkingów poza obszarem Śródmieścia Olsztyna.

Realizacja projektów wskazanych w Strategii MOF Olsztyna przyczyni się również do wypełnienia założeń zawartych w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 (z perspektywą do 2030). Dla osiągnięcia celów SRT mogą być podejmowane następujące działania:

- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych;
- tworzenie warunków do integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy "parkuj i jedź", itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych, wprowadzenia biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników w skali regionów i kraju (biletu elektronicznego);
- zwiększenie możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
- modernizacja układu drogowego w celu wyeliminowania ciężkiego ruchu towarowego oraz przewozów masowych ładunków niebezpiecznych przez tereny zabudowane,
- wprowadzenie rozwiązań dla logistyki transportu towaru w miastach, które przyczynią się do zmniejszenia zatłoczenia i innych uciążliwości dla mieszkańców poprzez ograniczenie i lepsze skoordynowanie ruchu pojazdów ciężarowych,
- promowanie innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez zachęcanie do rozwijania systemów zarządzania ruchem, zapewniających priorytet w ruchu środkom transportu publicznego,
- tworzenie wymogów i zachęt dla dostosowywania systemów transportowych miast do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się przez odpowiednie przepisy oraz współfinansowanie projektów,
- promowanie komunikacji pieszej i rowerowej.

Również w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego podkreślono konieczność wspierania rozwiązań integrujących przestrzeń funkcjonalnych obszarów miejskich m.in. w zakresie transportu zbiorowego (infrastruktury, taboru i rozwiązań organizacyjnych). Integracja wewnętrznej przestrzeni obszaru metropolitalnego może nastąpić poprzez wprowadzenie odpowiednich regulacji prawnych i organizacyjnych w zakresie integracji dostarczania różnych usług publicznych oraz rozbudowę i wprowadzenie usprawnień z zakresu multimodalnego transportu zbiorowego (obejmujących różne środki transportu i elementy infrastruktury, takie jak metro, kolej, tramwaj, inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź”). Ponadto, za najważniejszy cel uznano zwiększanie liczby i udziału pasażerów korzystających z transportu publicznego w największych miastach i ich obszarach funkcjonalnych do 2020 r., co ma na celu zredukowanie problemu kongestii.

Projekty drogowe planowane do realizacji w ramach PI 7b w znaczący sposób przyczynią się do zwiększenia dostępności MOF na zewnątrz poprzez połączenie regionalnego systemu transportowego z siecią TEN-T. Wskazane w Strategii MOF Olsztyna drogi lokalne, które stanowią regionalny układ drogowy i tworzą sieć połączeń, wpisują się w realizację Celu tematycznego 7 Umowy partnerstwa, gdyż ich realizacja przyczyni się do stworzenia jednolitej i spójnej sieci transportowej TEN-T, która między innymi połączy główne ośrodki życia gospodarczego kraju (miasta

wojewódzkie). Przez MOF Olsztyna przebiega droga krajowa nr 16, która dla regionu Warmii i Mazur stanowi kręgosłup połączeń drogowych. Droga ta wpisana jest w uzupełniającą sieć TEN-T. Inwestycje w ramach PI 7b wpłyną na zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z tą infrastrukturą, w tym z węzłami multimodalnymi. Ponadto rozwiążą w sposób całościowy kwestie połączeń drogowych na obszarze MOF Olsztyna oraz udostępnią go komunikacyjnie na zewnątrz poprzez połączenie z regionalnym systemem transportowym oraz z siecią dróg krajowych i siecią TEN-T.

Wybrane do realizacji w PI 4e drogi gminne i powiatowe pozwolą na rozwinięcie zrównoważonego transportu zbiorowego poprzez utworzenie nowych linii bądź polepszenie jakości już istniejących tras. Organizacja lokalnego transportu zbiorowego zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt. 4 ustawy *o samorządzie gminnym* należy do obowiązków poszczególnych gmin MOF Olsztyna. Również zgodnie z art. 7 ustawy *publicznym transporcie zbiorowym* to gmina jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich. Sprawnie zorganizowany publiczny transport zbiorowy poprawi mobilność ludności na terenie MOF. Przeznaczone do realizacji drogi w znaczny sposób przyczynią się do ograniczenia kongestii w mieście-rdzeniu poprzez rozprowadzenie ruchu do południowej obwodnicy Olsztyna oraz po stronie północnej – utworzenie połączeń omijających Śródmieście Olsztyna. Realizacja projektu przyczyni się do zapewnienia sprawnie funkcjonującego i atrakcyjnego dla pasażera publicznego transportu zbiorowego. Dobrze zorganizowany transport publiczny będzie służył z jednej strony rezygnacji z odbywania podróży samochodem, a z drugiej zachęci do wykorzystywania innych środków transportu m.in. komunikacji zbiorowej, roweru czy ruchu pieszego. Podjęte kompleksowe działania będą również w znaczącym stopniu wpływały na realizację planów redukcji emisji CO₂ zgodnie z założeniami zarówno Umowy partnerstwa jak i Planów Gospodarki Niskoemisyjnej gmin MOF Olsztyna.

Problem wzrostu emisji szkodliwych substancji w wyniku zwiększenia natężenia ruchu samochodowego został zdiagnozowany także w Planie Gospodarki Niskoemisyjnej Olsztyna. Problemy związane ze wzrostem natężenia ruchu drogowego w MOF rozwiązać można m.in. poprzez:

- sukcesywną wymianę obecnie wykorzystywanego taboru autobusowego, specjalistycznego (śmieciarki) samochodów służbowych,
- zmianę rodzaju środków transportu, tj. wprowadzenie na liniach obecnie obsługiwanych przez autobusy np. autobusów elektrycznych, tramwajów itp.,
- modernizację nawierzchni, a tym samym poprawę parametrów technicznych niektórych ulic obsługujących komunikację zbiorową.

Modernizacja i rozbudowa systemu transportu publicznego nie jest więc celem samym w sobie, ale wpłynie na zmiany w mobilności miejskiej prowadzące do zmniejszenia emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców aglomeracji oraz zwiększy efektywność energetyczną systemu transportowego.

Projekt Mobilny MOF realizowany w ramach PI 7b i Ekomobilny MOF jest spójny z projektem Mobilny MOF (Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie) realizowanym ze środków krajowych programów operacyjnych. Celem rozwoju całości systemu transportu publicznego w okresie 2014 – 2020 jest:

- rozwój i większe wykorzystanie niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców obszaru funkcjonalnego Olsztyna,

- poprawa mobilności mieszkańców w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym.

Realizowane będą przedsięwzięcia w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego, służące podniesieniu jego bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu. Inwestycje będą miały charakter zarówno infrastrukturalny, jak i taborowy, a także kompleksowy, obejmujący obydwa typy projektów.

Wymiernym rezultatem realizacji przedsięwzięć będzie podniesienie efektywności układów transportowych Olsztyna i jego obszaru funkcjonalnego, wyrażone przez poprawę jakości świadczonych usług transportu miejskiego oraz zwiększenie jego atrakcyjności, co powinno przełożyć się na wzrost roli publicznego transportu zbiorowego. Jednym z najważniejszych celów jest zwiększanie liczby i udziału pasażerów korzystających z transportu publicznego w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym do 2020 r., co ma na celu zredukowanie problemu kongestii.

Dzięki planowym inwestycjom w zakresie transportu nastąpi przekształcenie sieci transportowej miasta w sprawny i funkcjonalny element infrastruktury regionu i systemu transportowego kraju, zapewniający dogodne powiązania z innymi regionami i z europejskim systemem transportowym. Ponadto zostanie sprawnie zorganizowany transport, zgodny z oczekiwaniami mieszkańców, zarówno w mieście jak i wewnątrz MOF oraz ułatwiający przemieszczanie do i z obszarów zewnętrznych. Inwestycje wpłyną również na ruch samochodów ciężarowych poprzez usprawnienie przejazdu przez miasto w kierunku obwodnicy, co w znaczący sposób zredukuje ruch w mieście. Całość działań zostanie przeprowadzona z zapewnieniem równowagi pomiędzy zdolnością transportu do służenia rozwojowi ekonomicznemu, a poszanowaniem środowiska naturalnego i zachowaniem jakości życia w przyszłości.

Projekty realizowane w ramach priorytetu inwestycyjnego 7b również będą miały znaczny wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego – realizowanego w ramach priorytetu inwestycyjnego 4e. Docelowo cała struktura wpłynie na politykę przestrzenną Miasta oraz MOF Olsztyna – uspokajanie ruchu samochodowego w Śródmieściu, poprawę jakości publicznego transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego (łańcuchy ekomobilności) oraz na jakość życia mieszkańców i stanu środowiska naturalnego.

Planowane inwestycje przyczynią się więc do wypełnienia założeń Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku, tj. płynnego poruszania się w miastach, szczególnej dbałości o środowisko naturalne, dostępności transportu miejskiego, zmniejszenia ruchu na drogach przechodzących przez małe miejscowości czy poprawy warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i obsługi ruchu w obszarach metropolitalnych. Również w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego podkreślono konieczność wspierania rozwiązań integrujących przestrzeń funkcjonalnych obszarów miejskich m.in. w zakresie publicznego transportu zbiorowego (infrastruktury, taboru i rozwiązań organizacyjnych).

W celu osiągnięcia zamierzonego efektu dla Olsztyna, jak i całego MOF niezbędna jest realizacja wszystkich projektów strategicznych realizowanych w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych oraz krajowych programów operacyjnych.

5.14. ZASADY ORAZ TRYB I KRYTERIA WYBORU PROJEKTÓW

W ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na obszarze MOF Olsztyna przewiduje się realizację projektów konkursowych, finansowanych z EFRR i EFS oraz pozakonkursowego finansowanego z EFRR.

Tryb konkursowy – tryb, w którym wniosek o dofinansowanie projektu jest składany w ramach konkursu organizowanego i przeprowadzanego przez instytucje organizujące konkurs. Konkurs jest postępowaniem służącym wybraniu do dofinansowania projektów, które spełniły kryteria wyboru projektów.

Warunek dotyczący Planu Transportowego w województwie warmińsko-mazurskim dla dróg wojewódzkich i krajowych jest spełniony przez posiadanie dokumentów przedstawionych w rozdziale 5.13. Plan mobilności miejskiej.

Propozycje kryteriów wyboru projektów. Dla projektów konkursowych w Strategii ZIT przyjmuje się kierunkowe zasady wyboru projektów, na które składają się:

1. Spełnianie kryteriów określonych w art. 39 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. *o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020*.
2. Zgodność projektów z zapisami SzOOP RPO WiM na lata 2014-2020.
3. Umieszczenie projektów na terenie MOF Olsztyna.
4. Wypełnienie oczekiwanego efektu interwencji w ramach OSI Aglomeracja Olsztyna, tj. wzrost funkcji metropolitalnych, zgodnie ze Strategią rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025.
5. Zasady wyboru dla typów projektów w Strategii:
 - „**Mobilny MOF**” (7b) – kryteria przyjęte przez Komitet Monitorujący Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020 dnia 25 lutego 2016 r.

Nazwa kryterium	Rodzaj kryterium
Zgodność ze Strategią Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna	zerojedynkowe
Bezpośrednie połączenie miasta MOF Olsztyna z siecią TEN-T, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi	zerojedynkowe
Obecność projektu na liście indykatywnej przedsięwzięcia Mobilny MOF (7b)	zerojedynkowe
Zgodność z postulatami Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 (NPBRD) i krótkoterminowych programów realizacyjnych	zerojedynkowe
Stopień realizacji wskaźników Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna - liczba punktów (P) za kryterium jest równa:	punktowe

$P = \frac{\frac{wp1}{ws1} + \frac{wp2}{ws2} + \frac{wpX}{wsX}}{x} * A$ wp – wartość wskaźnika do osiągnięcia w ramach projektu ws – wartość wskaźnika dla całej Strategii ZIT x – ilość badanych wskaźników A – maksymalna liczba punktów do zdobycia w ramach tego kryterium	Projekt może otrzymać od >0 do 30 punktów
Zasięg oddziaływania projektu na obszarze ZIT - oceniany będzie zasięg terytorialny oddziaływania projektu: • projekt oddziałuje na 1 gminę: 0 pkt • projekt oddziałuje na więcej niż jedną gminę: 5 pkt • projekt oddziałuje na cały obszar ZIT: 10 pkt	punktowe Projekt może otrzymać od 0 do 10 punktów
Komplementarność projektu w ramach Strategii MOF Olsztyna. - oceniana będzie komplementarność projektu: • projekt jest kontynuacją projektu/ów realizowanego/ych na obszarze ZIT w perspektywie finansowej 2007-2013: 1 pkt • projekt jest powiązany z projektem/ami realizowanym/i na obszarze MOF w perspektywie finansowej 2014-2020: 1 pkt • projekt jest częścią zintegrowanego przedsięwzięcia wskazanego w Strategii ZIT Olsztyna (uzupełnia lub jest uzupełniany przez projekty finansowane z innych źródeł niż środki przeznaczone dla ZIT): 1 pkt	punktowe Projekt może otrzymać od 0 do 3 punktów
Efektywność kosztowa wybudowania 1 km drogi Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym w Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika wyniósł 6 119 000 zł/km (koszt budowy 1 km dróg zgodnie z metodologią przyjętą w Strategii MOF Olsztyna) i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów tym kryterium: • 6 pkt – efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 4 589 249 zł/km włącznie) • 4 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 4 589 250 do 6 118 999 zł/km włącznie) • 2 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 6 119 000 zł/km włącznie)	Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania. Projekt może otrzymać od 0 do 6 punktów Ocena kryterium będzie polegała na: a) wyliczeniu dla projektu wartości umownego kosztu jednostkowego dla jednego z dwóch wskaźników, który jest realizowany przez projekt poprzez podzielenie dofinansowania z EFRR dla

000 do 7 648 749 zł/km włącznie) • 0 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (7 648 750 zł/km i więcej)	projektu przez poziom występującego w projekcie wskaźnika produktu osiąganego w projekcie (i zaokrąglenia do pełnych złotych), a następnie sprawdzeniu, w którym przedziale mieści się wyliczony wskaźnik i przyznaniu odpowiedniej liczby punktów, b) przyznaniu 0 punktów - kiedy projekt nie realizuje żadnego z dwóch wskaźników.
Efektywność kosztowa przebudowy 1 km drogi Kryterium ocenia średni umowny koszt jednostkowy uzyskania 1 jednostki wskaźnika produktu w projekcie w porównaniu z analogicznym kosztem jednostkowym zaplanowanym w Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. Umowny koszt jednostkowy wykorzystany do wyliczenia wartości wskaźnika wyniósł 3 027 751 zł/km (koszt przebudowy 1 km dróg zgodnie z metodologią przyjętą w Strategii MOF Olsztyna) i będzie on stanowił punkt odniesienia podczas oceny projektów tym kryterium: • 6 pkt – efektywność kosztowa na poziomie poniżej 75% średniego kosztu (do 2 270 812 zł/km włącznie) • 4 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 75% i niższym niż 100% średniego kosztu (od 2 270 813 do 3 027 750 zł/km włącznie) • 2 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 100% i niższym niż 125% średniego kosztu (od 3 027 751 do 3 784 687 zł/km włącznie) • 0 pkt – efektywność kosztowa na poziomie wyższym lub równym 125% średniego kosztu (3 784 688 zł/km i więcej)	
Wpływ projektu na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym Kryterium punktuje projekty zwiększające bezpieczeństwo użytkowników. Oparte jest ono na analizie całkowitego współczynnika redukcji wypadkowości. W ramach kryterium obliczamy całkowity współczynnik redukcji wypadkowości: $wr = wr1 \times wr2 \times wr3$ gdzie: wr – całkowity współczynnik redukcji wypadkowości, wr1, wr2, wr3 – współczynniki redukcji wypadkowości przypisane danym środkom poprawy bezpieczeństwa (maksymalnie trzy najkorzystniejsze z punktu widzenia analizy ekonomicznej). Wykorzystujemy współczynniki redukcji liczby zdarzeń drogowych i ofiar dla inwestycji dotyczących przebudowy: • budowa azyli centralnych w osi jezdni: 0,65 • budowa azyli centralnego na dojeździe do skrzyżowania: 0,55 • sygnalizacja świetlna na przejściu dla pieszych: 0,92 • budowa wyniesionego przejścia dla pieszych: 0,76	Punktację przyznaje się w następujący sposób: 5 pkt – wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,60; 1,00) 4 pkt – wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,50; 0,60) 3 pkt – wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,40; 0,50) 2 pkt – wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,30; 0,40) 1 pkt – wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w

• budowa zatoki autobusowej na obszarach niezabudowanych: 0,88 • budowa naprzemiennych skrętów w lewo na skrzyżowaniu: 0,85 • instalacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu o 4 wlotach: 0,80 • zamknięcie jednego dojazdu na skrzyżowaniu o 4 wlotach: 0,77 • wydzielenie pasów do lewoskrętu na skrzyżowaniach bez sygnalizacji świetlnej: 0,75 • wydzielenie pasów i fazy świateł do skrętu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną: 0,80 • wydzielenie przestrzeni dla ruchu lekkiego, w tym budowa chodnika lub ścieżki rowerowej: 0,82 Współczynniki redukcji liczby zdarzeń drogowych i ofiar dla inwestycji dotyczących budowy: • budowa wygrozdzenia wzdłuż chodnika: 0,85 • dobudowa drugiej jezdni: 0,60 • wydzielenie pasa dla ruchu rowerowego na jezdni: 0,90 • wydzielenie pasa dla ruchu ciężkiego/wolnego: 0,90 • poprawa szorstkości nawierzchni poza skrzyżowaniem: 0,90 • instalacja barier ochronnych wzdłuż krawędzi jezdni: 0,85 • usunięcie przeszkód stałych z otoczenia drogi np. drzew, słupów itp.: 0,60 • budowa tunelu dla ruchu pojazdów lub ruchu niezmotoryzowanego (segregacja ruchu): 0,65 • wydzielenie pasa dla pojazdów włączających się do ruchu: 0,95	przedziale <0,20; 0,30) 0 pkt – wyliczony współczynnik redukcji wypadkowości zawiera się w przedziale <0,00; 0,20)
Wpływ na rozwiązanie wszystkich zdiagnozowanych problemów kluczowych interesariuszy Weryfikowane będzie rozwiązanie przez projekt wszystkich naglących problemów kluczowych interesariuszy. W ramach kryterium można przyznać następujące punkty: • 0 pkt – projekt przyczynia się do rozwiązania wybranych problemów kluczowych interesariuszy w obszarze objętym projektem • 1 pkt – projekt przyczynia się do rozwiązania wszystkich zdiagnozowanych problemów kluczowych interesariuszy w obszarze objętym projektem	Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania.
Realizacja kilku komplementarnych celów Weryfikowane będzie realizowanie przez projekt kilku różnych, ale	Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości

uzupełniających się celów wynikających z analizy sytuacji problemowej. W ramach kryterium można przyznać następujące punkty: • 0 pkt – projekt realizuje jeden cel, • 1 pkt – projekt realizuje kilka uzupełniających się celów wymagających odrębnych działań.	uzyskania dofinansowania.
Oddziaływanie na realizację polityk horyzontalnych: zrównoważonego rozwoju Kryterium punktuje wykorzystanie elementów podlegających recyklingowi (elementy starej drogi, tłuczeń) w ramach realizowanej inwestycji drogowej: • 3 pkt – pow. 30% ilości wykorzystanych elementów podlegających recyklingowi w stosunku do wszystkich materiałów niezbędnych do realizacji robót budowlanych; • 2 pkt – pow. 10% do 30% ilości wykorzystanych elementów podlegających recyklingowi w stosunku do wszystkich materiałów • niezbędnych do realizacji robót budowlanych; • 1 pkt – do 10% ilości wykorzystanych elementów podlegających recyklingowi w stosunku do wszystkich materiałów niezbędnych do realizacji robót budowlanych; • 0 pkt – brak recyklingu.	Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania. Projekt może otrzymać od 0 do 3 punktów.
Gotowość projektu do realizacji Preferowane będą projekty gotowe do realizacji: • 0 pkt, gdy brak gotowości, • 1 pkt – gdy projekt ma uregulowaną własność gruntów • 2 pkt – gdy projekt posiada pozwolenia/zgłoszenia na budowę • 3 pkt – gdy projekt ma ogłoszone postępowania przetargowe • 5 pkt – gdy projekt ma wybranego wykonawcę robót budowlanych	Kryterium punktowe – przyznanie 0 punktów nie dyskwalifikuje z możliwości uzyskania dofinansowania. Projekt może otrzymać od 0 do 5 punktów.
Zgodność projektu z zasadami horyzontalnymi wynikającymi z RPO WiM 2014-2020 Preferowane będą projekty spełniające zasady horyzontalne, w szczególności kryterium stosowania klauzul społecznych w zamówieniach publicznych.	Kryterium premiuje założone we wniosku o dofinansowanie wykorzystanie przy wyborze oferentów – obok jakości i ceny – także kryteriów odnoszących się do kwestii społecznych (dopuszczonych przez prawo zamówień publicznych).

	W ramach kryterium można przyznać następujące punkty: 0 pkt – w zamówieniach publicznych realizowanych/planowanych do realizacji w ramach projektu nie wskazano, czy wśród kryteriów wyboru oferentów będą kryteria odnoszące się do kwestii społecznych 1 pkt – w zamówieniach publicznych realizowanych/planowanych do realizacji w ramach projektu zobowiązano się do stosowania kryteriów odnoszących się do kwestii społecznych
--	---

- „**Ekomobilny MOF**” – kryteria omawiane w Grupach roboczych powołanych w ramach Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020

Nazwa kryterium	Rodzaj kryterium
Zgodność ze Strategią Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna	zerojedynkowe
Projekt stanowi realizację kompleksowej koncepcji zrównoważonej mobilności w gminie - uzupełnienie łańcucha ekomobilności (np. stanowią połączenie z przystankami komunikacji zbiorowej lub stanowią kontynuację ciągu pieszego, rowerowego, pieszo-rowerowego w ramach mobilności miejskiej).	zerojedynkowe
Czy projekty są wpisane na listę indykatywną projektów w ramach typu projektu Ekomobilny MOF wymienionych w Strategii ZIT?	zerojedynkowe
Projekty przewidują powstanie elementów infrastruktury zbiorowego transportu publicznego (w przypadku realizacji elementów drogowych).	zerojedynkowe
Projekty zapewnią powstanie/utrzymanie linii zbiorowego transportu publicznego np. oświadczenie beneficjenta, list intencyjny (w przypadku realizacji elementów drogowych).	zerojedynkowe
Projekty są niezbędnym i uzupełniającym elementem projektu w zakresie systemu zrównoważonej mobilności miejskiej.	zerojedynkowe

Zasięg oddziaływania projektu na obszarze MOF Olsztyna. - oceniany będzie zasięg terytorialny oddziaływania projektu: • projekt oddziałuje na 1 gminę: 0 pkt • projekt oddziałuje na więcej niż jedną gminę: 5 pkt • projekt oddziałuje na cały obszar MOF Olsztyna: 10 pkt	punktowe max – 10 pkt
Komplementarność projektu w ramach Strategii MOF Olsztyna. - oceniana będzie komplementarność projektu: • projekt jest kontynuacją projektu/ów realizowanego/ych na obszarze MOF w perspektywie finansowej 2007-2013: 1 pkt • projekt jest powiązany z projektem/ami realizowanym/i na obszarze MOF w perspektywie finansowej 2014-2020: 1 pkt • projekt jest częścią zintegrowanego przedsięwzięcia wskazanego w Strategii MOF Olsztyna: 1 pkt	punktowe max – 3 pkt
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. - oceniany będzie wpływ projektu na poprawę bezpieczeństwa ruchu rowerowego: • oświetlenie uliczne: 1 pkt • zastosowanie nawierzchni bitumicznych: 1 pkt • stojaki/wiaty rowerowe: 1 pkt • stacje samoobsługowej naprawy rowerów: 1 pkt • przejazdy dla rowerzystów (z przejściami dla pieszych w przypadku ciągów pieszo-rowerowych): 1 pkt • fizyczna separacja chodników od komunikacyjnych dróg dla rowerów (np. przy pomocy zieleni, zróżnicowania rodzajów nawierzchni itp.): 1 pkt • ciągłość niwelety i nawierzchni drogi dla rowerów przez zjazdy indywidualne i publiczne: 1 pkt • stosowanie automatycznej detekcji rowerów na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną: 1 pkt • poprawa jakości oznakowania poziomego: 1 pkt • poprawa jakości oznakowania pionowego: 1 pkt • poprawa przepustowości : 1 pkt • poprawa nośności (np. poprawa nawierzchni): 1 pkt • budowa chodnika: 1 pkt • budowa wydzielonej drogi dla rowerów, pasów ruchu dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów lub ciągu pieszo-rowerowego: 1 pkt • budowa azyli dla pieszych, wysp kanalizujących ruch lub progów zwalniających lub innych urządzeń BRD, w tym wyniesionych przejść dla pieszych i/lub przejazdów dla rowerzystów wyniesionych tarcz skrzyżowań, mini rond itp.: 1 pkt • budowa zatok autobusowych: 1 pkt • budowa wiat przystankowych: 1 pkt	punktowe

• budowa przejścia dla pieszych: 1 pkt • przebudowa skrzyżowania z drogą wyższej kategorii: 1 pkt • montaż barier ochronnych lub sprężystych: 1 pkt	max – 20 pkt
Stopień realizacji wskaźników projektu zawartych w Strategii MOF Olsztyna. - liczba punktów za kryterium jest równa: $P = \frac{\frac{wp1}{ws1} + \frac{wp2}{ws2} + \frac{wpX}{wsX}}{x} * 30$ P – liczba punktów wp – wartość wskaźnika produktu do osiągnięcia w ramach projektu ws – wartość wskaźnika produktu dla całej Strategii MOF Olsztyna x – ilość badanych wskaźników 30 – maksymalna liczba punktów do zdobycia w ramach kryterium 0 pkt – projekt nie realizuje żadnego wskaźnika produktu 30 pkt – projekt realizuje w 100% wartości wskaźników produktu* * liczba punktów nie zmienia się w przypadku przekroczenia 100% wartości wskaźnika produktu	punktowe max – 30 pkt
Stopień realizacji wskaźników projektu zawartych w Strategii MOF Olsztyna. - liczba punktów za kryterium jest równa: $P = \frac{\frac{wp1}{ws1} + \frac{wp2}{ws2} + \frac{wpX}{wsX}}{x} * 20$ P – liczba punktów wp – wartość wskaźnika rezultatu bezpośredniego do osiągnięcia w ramach projektu ws – wartość wskaźnika rezultatu bezpośredniego dla całej Strategii MOF Olsztyna x – ilość badanych wskaźników 20 – maksymalna liczba punktów do zdobycia w ramach kryterium 0 pkt – projekt nie realizuje żadnego wskaźnika rezultatu bezpośredniego 20 pkt – projekt realizuje w 100% wartości wskaźników rezultatu bezpośredniego* * liczba punktów nie zmienia się w przypadku przekroczenia 100% wartości wskaźnika rezultatu bezpośredniego	punktowe max – 20 pkt

- „Społeczny MOF”

Nazwa kryterium	Rodzaj kryterium
Czy grupą docelową projektu są mieszkańcy MOF Olsztyna?	zerojedynkowe
Zgodność ze Strategią Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna	zerojedynkowe
Przedsięwzięcia dotyczące aktywizacji zawodowej uwzględniają zasadę efektywności społeczno-zawodowej w zakresie uregulowanym w wytycznych ministra ds. rozwoju regionalnego.	zerojedynkowe
Zasięg oddziaływania projektu na obszarze MOF Olsztyna. - oceniany będzie zasięg terytorialny oddziaływania projektu: - projekt oddziałuje na 1 gminę: 0 pkt - projekt oddziałuje na więcej niż jedną gminę: 5 pkt - projekt oddziałuje na cały obszar MOF Olsztyna: 10 pkt	punktowe max – 10 pkt
Zasięg oddziaływania projektu na obszarze rewitalizowanym. - oceniany będzie zasięg projektu na obszarze rewitalizowanym: - projekt obejmuje obszar rewitalizowany: 10 pkt - projekt nie obejmuje obszaru rewitalizowanego: 0 pkt	punktowe max – 10 pkt
Komplementarność projektu w ramach Strategii MOF Olsztyna. - oceniana będzie komplementarność projektu: - projekt jest kontynuacją projektu/ów realizowanego/ych na obszarze MOF w perspektywie finansowej 2007-2013: 1 pkt - projekt jest powiązany z projektem/ami realizowanym/i na obszarze MOF w perspektywie finansowej 2014-2020: 1 pkt - projekt jest częścią zintegrowanego przedsięwzięcia wskazanego w Strategii MOF Olsztyna: 1 pkt	punktowe max – 3 pkt
Stopień realizacji wskaźników projektu zawartych w Strategii MOF Olsztyna. - liczba punktów za kryterium jest równa: $P = \frac{\frac{wp1}{ws1} + \frac{wp2}{ws2} + \frac{wpX}{wsX}}{X} * 30$ P – liczba punktów wp – wartość wskaźnika produktu do osiągnięcia w ramach projektu ws – wartość wskaźnika produktu dla całej Strategii MOF Olsztyna x – ilość badanych wskaźników 30 – maksymalna liczba punktów do zdobycia w ramach kryterium	punktowe

0 pkt – projekt nie realizuje żadnego wskaźnika produktu 30 pkt – projekt realizuje w 100% wartości wskaźników produktu* * liczba punktów nie zmienia się w przypadku przekroczenia 100% wartości wskaźnika produktu	max – 30 pkt.
Stopień realizacji wskaźników projektu zawartych w Strategii MOF Olsztyna. - liczba punktów za kryterium jest równa: $P = \frac{\frac{wp1}{ws1} + \frac{wp2}{ws2} + \frac{wpX}{wsX}}{X} * 20$ P – liczba punktów wp – wartość wskaźnika rezultatu bezpośredniego do osiągnięcia w ramach projektu ws – wartość wskaźnika rezultatu bezpośredniego dla całej Strategii MOF Olsztyna x – ilość badanych wskaźników 20 – maksymalna liczba punktów do zdobycia w ramach kryterium 0 pkt – projekt nie realizuje żadnego wskaźnika rezultatu bezpośredniego 20 pkt – projekt realizuje w 100% wartości wskaźników rezultatu bezpośredniego* * liczba punktów nie zmienia się w przypadku przekroczenia 100% wartości wskaźnika rezultatu bezpośredniego	punktowe max – 20 pkt

- „Zdrowy i aktywny MOF”

Nazwa kryterium	Rodzaj kryterium
Czy grupą docelową projektu są mieszkańcy MOF Olsztyna?	zerojedynkowe
Zgodność ze Strategią Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna	zerojedynkowe
Działania są zgodne z horyzontalnymi wytycznymi ministra ds. rozwoju regionalnego dotyczącymi celu tematycznego 9 oraz z Komunikatem Komisji Europejskiej „Usługi świadczone w interesie ogólnym, w tym usługi socjalne świadczone w interesie ogólnym: nowe zobowiązania europejskie” KOM(2007)725.	zerojedynkowe
Zasięg oddziaływania projektu na obszarze MOF Olsztyna. - oceniany będzie zasięg terytorialny oddziaływania projektu: • projekt oddziałuje na 1 gminę: 0 pkt • projekt oddziałuje na więcej niż jedną gminę: 5 pkt • projekt oddziałuje na cały obszar MOF Olsztyna: 10 pkt	punktowe max – 10 pkt

ws – wartość wskaźnika rezultatu bezpośredniego dla całej Strategii MOF Olsztyna x – ilość badanych wskaźników 20 – maksymalna liczba punktów do zdobycia w ramach kryterium 0 pkt – projekt nie realizuje żadnego wskaźnika rezultatu bezpośredniego 20 pkt – projekt realizuje w 100% wartości wskaźników rezultatu bezpośredniego* * liczba punktów nie zmienia się w przypadku przekroczenia 100% wartości wskaźnika rezultatu bezpośredniego	max – 20 pkt
---	--------------

- „Zdrowy i aktywny MOF”

Nazwa kryterium	Rodzaj kryterium
Czy grupą docelową projektu są mieszkańcy MOF Olsztyna?	zerojedynkowe
Zgodność ze Strategią Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna	zerojedynkowe
Działania są zgodne z planem działania na rzecz sektora ochrony zdrowia, wdrażanego z wykorzystaniem funduszy unijnych na szczeblu krajowym i regionalnym.	zerojedynkowe
Uczestnicy projektu zostali zidentyfikowani w porozumieniu z jednostką pomocy społecznej (zaświadczenie z jednostki pomocy społecznej).	zerojedynkowe
Zasięg oddziaływania projektu na obszarze MOF Olsztyna. - oceniany będzie zasięg terytorialny oddziaływania projektu: • projekt oddziałuje na 1 gminę: 0 pkt • projekt oddziałuje na więcej niż jedną gminę: 5 pkt • projekt oddziałuje na cały obszar MOF Olsztyna: 10 pkt	punktowe max – 10 pkt
Komplementarność projektu w ramach Strategii MOF Olsztyna. - oceniana będzie komplementarność projektu: • projekt jest kontynuacją projektu/ów realizowanego/ych na obszarze MOF w perspektywie finansowej 2007-2013: 1 pkt • projekt jest powiązany z projektem/ami realizowanym/i na obszarze MOF w perspektywie finansowej 2014-2020: 1 pkt • projekt jest częścią zintegrowanego przedsięwzięcia wskazanego w Strategii MOF Olsztyna: 1 pkt	punktowe max – 3 pkt
Stopień realizacji wskaźników projektu zawartych w Strategii MOF Olsztyna. - liczba punktów za kryterium jest równa:	punktowe

$P = \frac{\frac{wp1}{ws1} + \frac{wp2}{ws2} + \frac{wpX}{wsX}}{x} * 30$ P – liczba punktów wp – wartość wskaźnika produktu do osiągnięcia w ramach projektu ws – wartość wskaźnika produktu dla całej Strategii MOF Olsztyna x – ilość badanych wskaźników 30 – maksymalna liczba punktów do zdobycia w ramach kryterium 0 pkt – projekt nie realizuje żadnego wskaźnika produktu 30 pkt – projekt realizuje w 100% wartości wskaźników produktu* * liczba punktów nie zmienia się w przypadku przekroczenia 100% wartości wskaźnika produktu	max – 30 pkt
Stopień realizacji wskaźników projektu zawartych w Strategii MOF Olsztyna. - liczba punktów za kryterium jest równa: $P = \frac{\frac{wp1}{ws1} + \frac{wp2}{ws2} + \frac{wpX}{wsX}}{x} * 20$ P – liczba punktów wp – wartość wskaźnika rezultatu bezpośredniego do osiągnięcia w ramach projektu ws – wartość wskaźnika rezultatu bezpośredniego dla całej Strategii MOF Olsztyna x – ilość badanych wskaźników 20 – maksymalna liczba punktów do zdobycia w ramach kryterium 0 pkt – projekt nie realizuje żadnego wskaźnika rezultatu bezpośredniego 20 pkt – projekt realizuje w 100% wartości wskaźników rezultatu bezpośredniego* * liczba punktów nie zmienia się w przypadku przekroczenia 100% wartości wskaźnika rezultatu bezpośredniego	punktowe max – 20 pkt

Tryb pozakonkursowy – tryb może zostać zastosowany do wyboru projektów, których wnioskodawcami, ze względu na charakter lub cel projektu, mogą być jedynie podmioty jednoznacznie określone przed złożeniem wniosku o dofinansowanie. W trybie pozakonkursowym mogą być wybierane wyłącznie projekty o strategicznym znaczeniu dla społeczno-gospodarczego rozwoju kraju, regionu, lub obszaru objętego realizacją Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych lub projekty dotyczące realizacji zadań publicznych.

„Bezpieczny MOF” – dla ZIT MOF Olsztyna przewidziano tryb pozakonkursowy dla projektu realizującego cele osi priorytetowej „Środowisko przyrodnicze i racjonalne wykorzystanie zasobów”, priorytet inwestycyjny 5b, działanie 5.4 Zapobieganie i zarządzanie ryzykiem, poddziałanie 5.4.2 Bezpieczny MOF (ZIT Olsztyna).

W ramach tego działania będzie realizowany jeden kompleksowy projekt „Bezpieczny MOF”, złożony z szeregu zadań wdrażanych przez poszczególnych członków Związku ZIT. Projekt rozwiązuje w sposób kompleksowy kwestie bezpieczeństwa publicznego na terenie MOF Olsztyna, ale także ze względu na zwiększającą się efektywność działania służb, przy wykorzystaniu najnowszych technik informatycznych i telekomunikacyjnych, oraz budowanie poczucia solidarności międzysąsiedzkiej. Bezpieczeństwo, ten aspekt życia olsztynian i mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego, wymaga optymalnego zarządzania, wciąż udoskonalanych procedur, współdziałania międzyinstytucjonalnego oraz maksymalnego zaangażowania środków UE, w tym także na edukację i działania prewencyjne. RCB to także możliwość szybkiej reakcji na klęski żywiołowe i katastrofy ekologiczne, których liczba w ostatnich latach znacznie wzrosła. Dynamiczne zmiany klimatyczne, powodujące często ekstremalne warunki pogodowe i stanowiące duże zagrożenie dla życia mieszkańców, wymagają nowoczesnej infrastruktury wysokiej jakości i koordynacji na poziomie regionalnym wszystkich służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo.

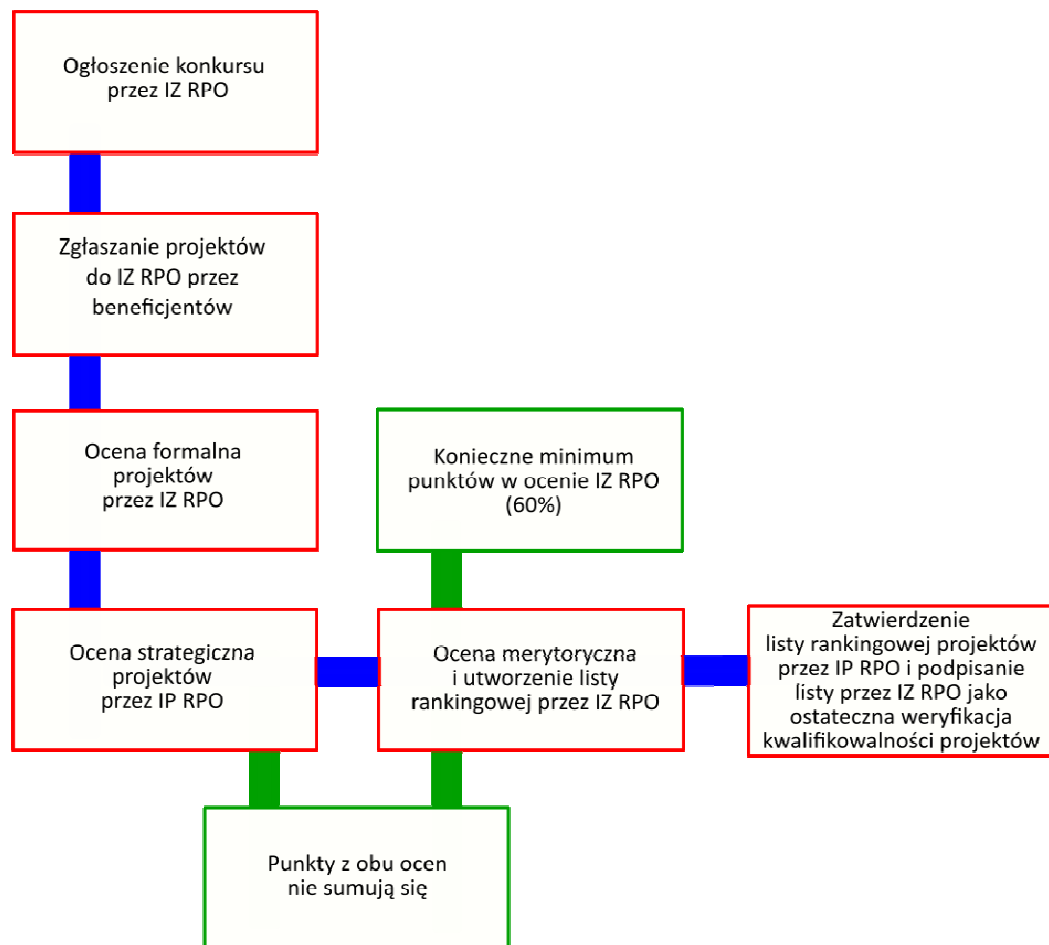
Projekt wykazuje zgodność z następującymi dokumentami strategicznymi:

- Strategia Europa 2020;
- Strategia Rozwoju Kraju 2020;
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020. Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie;
- Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025;

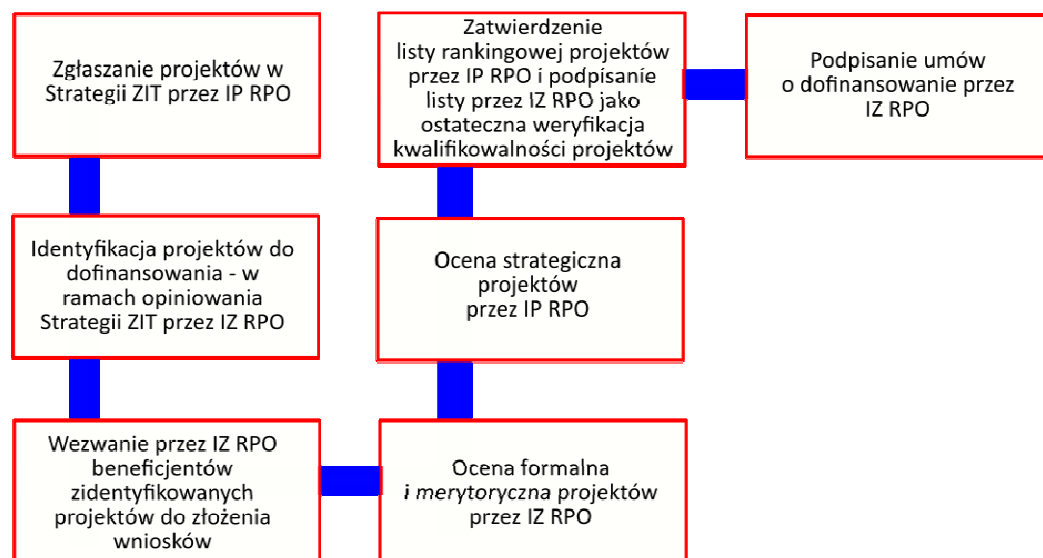
Ponadto projekt „Bezpieczny MOF” bezpośrednio wynika z celów strategicznych i priorytetów Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna.

W ramach projektu „Bezpieczny MOF” realizowane będzie przedsięwzięcie wynikające ze Strategii ZIT i przyczyniające się do realizacji działania „Wzmacnianie bezpieczeństwa i zapobieganie zagrożeniom w miastach” obszaru priorytetowego Bezpieczeństwo Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB). Strategiczność projektu Bezpieczny MOF wynika z monopolu kompetencyjnego zadań własnych realizowanych przez gminy (ustawa o samorządzie gminnym) i powiat (ustawa o samorządzie powiatowym).

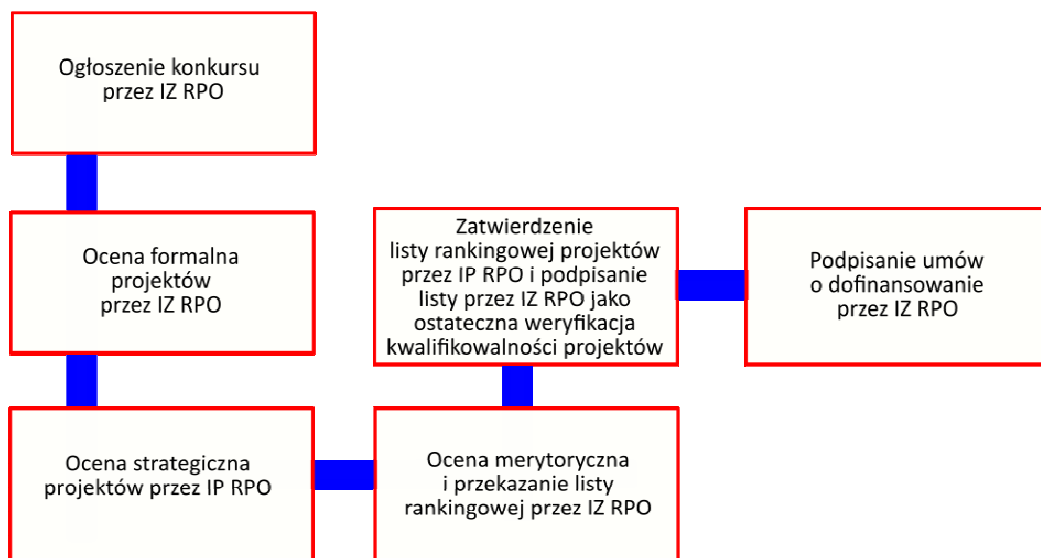
Przebieg procesu decyzyjnego



Powierzenie zadań Związkom ZIT – tryb pozakonkursowy



Powierzenie zadań Związkom ZIT – tryb konkursowy



5.15. INSTRUMENTY FINANSOWE

W ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych przewiduje się dotacje bezzwrotne, nie przewiduje się natomiast instrumentów finansowych o charakterze zwrotnym. Wsparcie zwrotne przewiduje się jedynie przy projektach realizowanych w ramach Priorytetu inwestycyjnego 4.III *Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym* Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

5.16. PLAN FINANSOWY

Tabela 26. Plan finansowy ZIT MOF Olsztyna

Lp.	Oś priorytetowa	Działanie	Poddziałanie	PI	Alokacja ze środków UE (Euro)	Środki z Budżetu Państwa* (Euro)	Fund usz
1.	4. Efektywność energetyczna	4.4 Zrównoważony transport miejski	4.4.1 Ekomobilny MOF (ZIT Olsztyna)	4e	19 752 750,05	-	EFRR
2.	5. Środowisko przyrodnicze i racjonalne wykorzystanie zasobów	5.4 Zapobieganie i zarządzanie ryzykiem	5.4.2 Bezpieczny MOF (ZIT Olsztyna)	5b	7 370 000,00	-	EFRR
3.	7. Infrastruktura transportowa	7.2 Infrastruktura drogowa w miejskich obszarach funkcjonalnych	7.2.1 Mobilny MOF (ZIT Olsztyna)	7b	14 977 249,95**	3 733 334,00	EFRR
4.	11. Włączenie społeczne	11.1 Aktywne włączenie, w tym z myślą o promowaniu równych szans oraz aktywnego uczestnictwa i zwiększaniu szans na zatrudnienie	11.1.2 Aktywizacja społeczna i zawodowa osób wykluczonych oraz zagrożonych wykluczeniem społecznym z wykorzystaniem instrumentów aktywnej integracji – projekt ZIT Olsztyna – Społeczny MOF	9i	10 000 000,00	823 529,00	EFS
5.		11.2 Ułatwienie dostępu do przystępnych cenowo, trwałych oraz wysokiej jakości usług, w tym opieki zdrowotnej i usług socjalnych świadczonych w interesie ogólnym	11.2.2 Ułatwienie dostępu do usług zdrowotnych – projekt ZIT Olsztyna – Zdrowy i Aktywny MOF	9iv	270 000,00	25 412,00	EFS
			11.2.4 Ułatwienie dostępu do usług społecznych – projekt ZIT Olsztyna – Zdrowy i Aktywny MOF		6 209 366,00	584 411,00	
Razem:					58 579 366,00	5 166 686,00	

Źródło: opracowanie własne

* Procent wkładu z Budżetu Państwa w ramach PI 4e i PI 7b może ulec zmianie w zależności od rozstrzygnięcia przez właściwego ministra wniosku Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego, zgodnie z pismem znak PR.II.412.1.10.2016 z dnia 19 lutego 2016 r.

** Alokacja ze środków UE w ramach PI 7b uwzględnia kwotę 2 477 249,95 Euro, która zwiększa alokację do spełnienia warunku określonego w Umowie Partnerstwa, dotyczącego limitu 15% na drogi lokalne i wymaga akceptacji przez Komisję Europejską.

Tabela nr 26 przedstawia plan finansowy z uwzględnieniem realizacji projektów. Poddziałania odzwierciedlają projekty planowane do realizacji w ramach ZIT w odniesieniu do priorytetów inwestycyjnych z RPO WiM 2014-2020 i z podziałem przydzielonej alokacji w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego.

W tabeli nr 27 przedstawiono wysokość alokacji oraz wkładu własnego Związku ZIT niezbędnych i najważniejszych do realizacji celów strategicznych ujętych w Strategii MOF. Wkład własny Związku ZIT dla każdego z projektów będzie rozpatrywany indywidualnie i uzależniony od miejsca jego realizacji. Każdy z członków Związku ZIT będzie ponosił koszty zgodnie z zasięgiem realizacji projektu, a w przypadku, gdy projekt jest realizowany przez więcej niż jednego członka Związku ZIT, zgodnie z porozumieniem zawartym między nimi.

Tabela 27. Plan finansowy zgodnie z celami strategicznymi MOF Olsztyna

Lp.	Projekt	Cel strategiczny MOF	Priorytet Strategii MOF	PI	Alokacja ze środków UE (Euro)	Środki z Budżetu Państwa (Euro)	Wkład własny w Euro	Fundusz
1.	Mobilny MOF	2. Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego	2.1. Poprawa jakości połączeń drogowych w MOF oraz dostępności do sieci TEN-T	7b	14 977 249,95	3 733 334,00	3 301 867,75	EFRR
			2.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego					
			2.3. Rozwój systemu zrównoważonego transportu zbiorowego					
2.	Ekomobilny MOF	2. Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego	2.1. Poprawa jakości połączeń drogowych w MOF oraz dostępności do sieci TEN-T	4e	19 752 750,05	-	3 485 779,42	EFRR
			2.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego					
			2.3. Rozwój systemu zrównoważonego transportu zbiorowego					
3.	Bezpieczny MOF	3. Uporządkowanie przestrzeni publicznych dla podniesienia bezpieczeństwa, ładu przestrzennego i konkurencyjności	3.2. Poprawa systemu bezpieczeństwa	5b	7 370 000,00	-	1 300 588,24	EFRR
4.	Zdrowy i Aktywny MOF	6. Wzrost jakości usług publicznych	6.2. Poprawa jakości usług publicznych na rzecz bezpieczeństwa i aktywności społecznej poprzez zintegrowane działania miękkie i inwestycje	9iv	6 209 366,00	584 411,00	1 198 901,82	EFS
			6.3. Integracja i podniesienie jakości systemu usług publicznych w zakresie edukacji, ochrony zdrowia i sportu		270 000,00	25 412,00	52 131,53	
5.	Społeczny	6. Wzrost jakości	6.2. Poprawa jakości usług	9i	10 000 000,00	823 529,00	1 910 034,53	EFS

	MOF	usług publicznych	publicznych na rzecz bezpieczeństwa i aktywności społecznej poprzez zintegrowane działania miękkie i inwestycje					
Razem:					58 579 366,00	5 166 686,00	11 249 303,29	

Źródło: opracowanie własne

Wkład własny do projektów w ramach poszczególnych priorytetów inwestycyjnych będzie sfinansowany z budżetów JST realizujących dany projekt oraz ewentualnych kredytów i pożyczek zaciąganych na poczet finansowania inwestycji. W ramach Europejskiego Funduszu Społecznego, źródła finansowania wkładu własnego będą finansowane z budżetów JST oraz pozostałych podmiotów zgodnych z katalogiem beneficjentów wskazanych w danym priorytecie inwestycyjnym. W ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych nie przewiduje się instrumentów finansowych o charakterze zwrotnym. Wsparcie zwrotne przewiduje się jedynie przy projektach realizowanych w ramach Priorytetu inwestycyjnego 4.III *Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym* Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Tabela 28. Wysokość przyznanej alokacji z podziałem na fundusze

Fundusz UE	Alokacja ze środków UE
EFRR	42 100 000,00
EFS	16 479 366,00
Razem:	58 579 366,00

5.17. OPIS SYSTEMU WDRAŻANIA

Tabela 29. System wdrażania instrumentu ZIT na terenie MOF Olsztyna

Organ	Funkcja w systemie	Podstawowe zadania	Członkowie
Lider ZIT – pełniący funkcję IP RPO	decyzyjna	- Pełnienie funkcji IP RPO na podstawie art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020. - Zadania należące wyłącznie do kompetencji Lidera: - wybór projektów realizowanych w ramach ZIT, w tym opracowanie listy rankingowej, - zawarcie porozumienia z IZ RPO, dotyczącego realizacji ZIT w MOF Olsztyna, - udział w programowaniu RPO WiM w zakresie ZIT, - uzgadnianie z IZ RPO harmonogramu ogłaszania konkursów, szczegółowych opisów priorytetów oraz kryteriów wyboru projektów, - udział w pracach Komitetu Monitorującego RPO WiM, - zatwierdzanie Strategii ZIT oraz jej zmian po uprzednim ich przyjęciu w drodze uchwały przez Komitet Sterujący ZIT, - przedkładanie Strategii ZIT do zaopiniowania IZ RPO oraz ministrowi właściwemu ds. rozwoju regionalnego,	Prezydent Olsztyna

		• przedłożenie propozycji kryteriów wyboru projektów realizowanych w ramach ZIT i uzgodnienie ich z IZ RPO.	
Komitet Sterujący ZIT	opiniodawcza	1. Zadania należące wyłącznie do kompetencji Przewodniczącego Komitetu Sterującego ZIT: • kierowanie pracami Komitetu Sterującego, • koordynacja działań związanych ze Strategią ZIT. 2. Zadania należące do kompetencji Komitetu Sterującego ZIT: • opiniowanie Strategii ZIT oraz jej zmian, • opiniowanie kryteriów wyboru projektów realizowanych w ramach ZIT, • opiniowanie harmonogramu ogłaszania konkursów, szczegółowych opisów priorytetów oraz kryteriów wyboru projektów, • opiniowanie projektów ubiegających się o dofinansowanie w ramach ZIT, • opiniowanie listy rankingowej projektów przedkładanych IZ RPO, • przedkładanie sprawozdań z realizacji Strategii ZIT (z projektów w ramach ZIT), • opiniowanie innych dokumentów wymaganych przez IZ RPO, • przyjmowanie Strategii ZIT oraz jej zmian w drodze uchwały.	• Prezydent Olsztyna – pełniący funkcję Przewodniczącego KS ZIT • Strony Porozumienia - Przedstawiciele pozostałych 6 gmin MOF Olsztyna
Biuro ZIT	administracyjno-merytoryczna	1. Obsługa KS ZIT, w tym: • przygotowywanie dokumentów zgodnie z wytycznymi Komitetu Sterującego, • przekazywanie dokumentów do zatwierdzenia Komitetowi Sterującemu, • organizacja w wyznaczonych terminach posiedzeń Komitetu Sterującego oraz przygotowywanie protokołów z posiedzeń. 2. Przygotowanie i aktualizacja Strategii ZIT MOF Olsztyna. 3. Przygotowanie projektów dokumentów wymaganych przez IZ RPO, w tym przygotowanie kryteriów wyboru projektów oraz listy projektów realizowanych w ramach ZIT, w tym opracowanie listy rankingowej. • Przygotowanie projektu sprawozdań z realizacji Strategii ZIT.	• Pracownicy Urzędu Miasta Olsztyna
Panel Ekspertów ZIT (fakultatywnie)	doradcza	1. Doradztwo podczas wyboru projektów oraz tworzenia listy rankingowej. 2. Doradztwo dla KS ZIT.	• Eksperti powołani przez KS ZIT, w tym co najmniej: - o specjaliści w ramach poszczególnych dziedzin; - o eksperci z zakresu analizy finansowej i ekonomicznej; - o eksperci z zakresu ochrony środowiska.

Źródło: opracowanie własne

Powyższa tabela obrazuje system wdrażania Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w ramach MOF Olsztyna. Zawiera szczegółowy opis wraz z podziałem kompetencji poszczególnych organów. Kompetencje są rozdzielone na: Lidera ZIT, którym jest Prezydent Olsztyna, pełniący funkcję Instytucji Pośredniczącej; Komitet Sterujący ZIT składający się z przedstawicieli gmin MOF Olsztyna; Biuro ZIT działające w strukturze Urzędu Miasta Olsztyna oraz Panel Ekspertów ZIT, który jest organem doradczym szczególnie w zakresie analizy finansowej, ekonomicznej i ochrony środowiska. Panel Ekspertów ZIT jest ciałem powoływanym przez KS ZIT. Grupę tę stanowią przedstawiciele Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna powoływani z różnych obszarów i środowisk. Jako ciało doradcze będą mogli oni brać udział w posiedzeniach KS ZIT i analizować uwarunkowania gospodarczo-społeczne wpływające na proces wdrażania Strategii ZIT. Panel Ekspertów ma charakter zespołu wspierającego wiedzą, doświadczeniem oraz znajomością kwestii związanych z

zagadnieniami wynikającymi z istniejącej sytuacji w MOF Olsztyna, stając się jednocześnie partnerem w procesie wdrażania Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Powyższe organy zostały powołane w porozumieniu z dnia 11 maja 2015 r. w *sprawie współdziałania celem realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*, które między innymi miało na celu ustalenie praw i obowiązków oraz zasad współpracy stron porozumienia.

W proces realizacji Strategii ZIT, a tym samym w proces realizacji działań w zakresie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w ramach MOF Olsztyna będą zaangażowani partnerzy ze środowisk społecznych i gospodarczych, tj. organizacje pozarządowe, przedsiębiorcy, naukowcy itp. poprzez m.in. uczestnictwo w spotkaniach informacyjnych i promocyjnych dotyczących instrumentu ZIT czy korzystanie z informacji umieszczonych na stronie internetowej. Beneficjenci projektów realizowanych w ramach ZIT i projektów komplementarnych do ZIT, jako bezpośredni odbiorcy rezultatów realizowanych przedsięwzięć, będą brać czynny udział w procesie realizacji Strategii ZIT.

W celu realizacji Strategii ZIT będą organizowane spotkania informacyjne w terminie poprzedzającym ogłoszenie pierwszych konkursów m.in. z mieszkańcami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, organizacjami pozarządowymi, przedsiębiorcami. Prowadzone działania informacyjne będą pełniły rolę wspomagającą w realizacji głównych działań ZIT jako całości. Działania te będą miały na celu uświadomienie mieszkańcom MOF Olsztyna idei i celu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Mają budować tożsamość mieszkańców, zachęcając do współpracy i wskazać benefity z realizacji wspólnych przedsięwzięć na obszarze MOF.

Jednocześnie będzie możliwość uczestnictwa w spotkaniach zewnętrznych w ramach wymiany doświadczeń, w celu pogłębienia dotychczasowej wiedzy oraz pozyskania nowych doświadczeń i wiedzy w zakresie realizacji ZIT oraz zapoznania się z działaniami podejmowanymi w instytucjach partnerskich.

W zakresie działań realizowanych w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego istnieje możliwość udziału w projektach partnerów wyłanianych w trybie art. 33 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020. Spotkania z mieszkańcami i przedsiębiorcami w ramach EFS, na których omawiano kwestie związane z problemami natury społecznej, były już organizowane.

W zakresie kwestii związanych z zagadnieniami transportu publicznego w Olsztynie oraz w zakresie szeroko rozumianej mobilności funkcję doradczą pełni Platforma Ekomobilności Miejskiej, powołana zarządzeniem Prezydenta Olsztyna. Członkami Platformy są przedstawiciele różnych środowisk, których wiedza i doświadczenie pomagają w rozwiązywaniu problemów dotyczących mobilności miejskiej i mają wpływ na realizację zadań związanych z powyższym zagadnieniem.

5.18. MONITORING I EWALUACJA

Celem prowadzenia monitoringu i ewaluacji jest kontrola realizacji Strategii MOF, w tym przygotowanie niezbędnych informacji do oceny postępów wdrażania planowanych projektów w ramach ZIT.

Organem odpowiedzialnym za monitoring i ewaluację jest Biuro ZIT. Działania prowadzone są w porozumieniu z poszczególnymi Stronami Porozumienia oraz innymi podmiotami realizującymi projekty w ramach ZIT MOF Olsztyna. Realizacja Strategii MOF jest mierzona za pomocą wskaźników

produktu oraz rezultatu określonych w Strategii dla poszczególnych projektów. Raport z monitoringu opracowywany jest przez Biuro ZIT raz w roku i przedstawiany do akceptacji Komitetowi Sterującemu ZIT.

Monitoring Strategii MOF jest prowadzony w sposób ciągły i stanowi kontynuację prac diagnostycznych i programowych związanych z przygotowaniem dokumentu. Procesem ciągłym jest również ewaluacja Strategii MOF.

Raport z monitoringu jest przygotowywany w formie sprawozdania z realizacji Strategii MOF, w oparciu o dane pozyskiwane bezpośrednio od beneficjentów wsparcia uzyskanego w ramach ZIT bądź IZ RPO oraz na bazie źródeł ogólnodostępnych, takich jak Bank Danych Lokalnych GUS. Wyniki i wnioski zawarte w raporcie są przedmiotem analiz Komitetu Sterującego ZIT. W sytuacji zagrożenia realizacji Strategii MOF poprzez niewykonanie zakładanych wskaźników produktu oraz rezultatu, Komitet Sterujący ZIT może realizować procedury zaradcze bądź zalecić beneficjentom działania naprawcze.

Monitoring Strategii MOF prowadzony jest również na bieżąco, w formie sprawdzania gotowości do uruchomienia projektów przewidywanych do realizacji w ramach ZIT. Jest to kontynuacja prac prowadzonych w fazie przygotowania Strategii MOF. Bieżącym monitoringiem zajmuje się Biuro ZIT, które jest w stałym kontakcie z sygnatariuszami porozumienia i beneficjentami planowanych do realizacji projektów. Monitoring i ewaluacja Strategii MOF będą przeprowadzone w sposób wiarygodny, z zachowaniem obiektywności i realizmu. Pozyskiwane dane będą aktualne i pozwolą na reagowanie w odpowiednim czasie, a także uwzględnią kontekst społeczno-gospodarczy i inne czynniki warunkujące wdrażanie Strategii MOF.

System ewaluacji Strategii MOF będzie wpisywał się w system ewaluacji RPO WiM 2014-2020. W uzasadnionych przypadkach Komitet Sterujący ZIT może podjąć decyzję o przeprowadzeniu przez podmiot zewnętrzny ewaluacji mającej na celu poprawę jakości projektowania i wdrażania dokumentu, jak również analizę skuteczności, efektywności i wpływu projektów na osiągnięcie celów Strategii MOF.

Nadzór nad realizacją poszczególnych projektów prowadzą Strony Porozumienia zaangażowane w ich realizację i wnoszący wkład własny. Ponoszą one odpowiedzialność za wszystkie etapy związane z przygotowaniem, realizacją i rozliczeniem projektu, m.in.: przygotowanie dokumentacji technicznej (w przypadku inwestycji), przeprowadzenie postępowań o zamówienie publiczne, podpisanie i nadzór nad realizacją umowy.

6. PROCES PRZYGOTOWANIA STRATEGII

Głównym celem Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych jest nauka współpracy m.in. pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, co prowadzi do realizacji zintegrowanych projektów rozwiązujących zdiagnozowane problemy. Wymusiło to partycypacyjne podejście i ustalenie z gminami wspólnych zintegrowanych projektów określonych w Strategii ZIT w sposób zintegrowany. W proces przygotowania i realizacji Strategii ZIT byli zaangażowani m.in. przedstawiciele członków MOF Olsztyna, mieszkańcy, radni, , przedstawiciele rad osiedli i organizacje pozarządowe.

6.1. PRZYGOTOWANIE STRATEGII

Rozmowy dotyczące problemów obszaru funkcjonalnego Olsztyna rozpoczęły się przed ukazaniem się *Zasad realizacji Zintegrowanych Inwestycji w Polsce* oraz przeprowadzeniem delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich. Dnia 7 grudnia 2012 r. odbyło się zebranie założycielskie, w którym udział wzięli przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego, których Rady Gmin (Barczewo, Biskupiec, Dobrze Miasto, Dywity, Gietrzwałd, Jeziorany, Jonkowo, Kolno, Olsztynek, Purda, Stawiguda, Świątki) i Rada Powiatu Olsztyńskiego podjęły uchwały w sprawie utworzenia Stowarzyszenia Olsztyński Obszar Aglomeracyjny. Stowarzyszenie zostało wpisane do Krajowego Rejestru Sądowego postanowieniem z dnia 4 lutego 2013 r. Zgodnie ze Statutem Stowarzyszenia OOA jego celem jest wspieranie idei samorządu terytorialnego oraz inicjowanie współpracy gmin i powiatu na rzecz spójności terytorialnej, rozumianej jako proces polegający na takim kształtowaniu przestrzeni, aby zapewnić najlepszy rozwój unikalnego potencjału terytoriów poszczególnych gmin dla osiągania celów rozwojowych, w tym spójności społeczno-gospodarczej Olsztyńskiego Obszaru Aglomeracyjnego, poprzez zintegrowane zarządzanie jego rozwojem. Członkowie Stowarzyszenia OOA na posiedzeniach prowadzili dyskusje dotyczące problemów obszaru funkcjonalnego, dalszej współpracy i realizacji wspólnych przedsięwzięć.

Przyjęty przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w lipcu 2013 r. dokument *Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji w Polsce* wskazał delimitację obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich. Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna składa się z sześciu gmin, tj. gminy Barczewo, Dywity, Gietrzwałd, Jonkowo, Purda i Stawiguda oraz rdzenia – gminy Olsztyn.

Proces kształtowania dokumentu Strategii ZIT rozpoczął się od przygotowania wniosku o uruchomienie postępowania w sprawie udzielenia zamówienia publicznego, do którego nie stosuje się przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych, w trybie zapytania ofertowego dnia 18 lipca 2013 r. Na skutek postępowania został wyłoniony wykonawca i dnia 8 sierpnia 2013 r. została podpisana umowa z firmą GEOPROFIT Wojciech Dziemianowicz z Warszawy. Przedmiotem umowy było opracowanie strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w zakresie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Do połowy września 2013 r. została przygotowana wersja robocza dokumentu Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w zakresie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, która została przekazana do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego dnia 13 września 2013 r.

Od sierpnia 2013 roku odbyły się dwadzieścia trzy spotkania z przedstawicielami gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna oraz Powiatu Olsztyńskiego, na których omawiano główne problemy, które utrudniają rozwój i wpływają na jakość życia mieszkańców MOF Olsztyna. Następnie wskazywano propozycje rodzajów projektów, które mogłyby być realizowane w formule ZIT. Na spotkaniach omawiane były zarówno projekty drogowe, jak i wszystkie te, które wpisują się w określone kierunki interwencji wyznaczone przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (wcześniej Ministerstwo Rozwoju Regionalnego):

- rozwój zrównoważonego, sprawnego transportu łączącego miasto i jego obszar funkcjonalny,
- przywracanie funkcji społeczno-gospodarczych zdegradowanych obszarów miejskiego obszaru funkcjonalnego,
- poprawa stanu środowiska przyrodniczego na obszarze funkcjonalnym Miasta,
- wspieranie efektywności energetycznej,
- wzmacnianie rozwoju funkcji symbolicznych budujących międzynarodowy charakter i ponadregionalną rangę miejskiego obszaru funkcjonalnego oraz poprawa dostępu i jakości usług publicznych w całym obszarze funkcjonalnym.

Przedstawiono pięć obszarów, w ramach których zostały przygotowane propozycje przedsięwzięć projektowych, a mianowicie:

- 1) Zdrowy i aktywny MOF – w ramach przedsięwzięcia przewidziano realizację wiązek zadań, których celem jest wzrost dostępności i jakości usług publicznych umożliwiających aktywizację społeczno-zawodową, przede wszystkim wzrost udziału osób i rodzin zagrożonych wykluczeniem społecznym w życiu lokalnej społeczności.
- 2) Bezpieczny MOF – przedsięwzięcie partnerskie Miasta Olsztyna oraz Powiatu Olsztyńskiego, zakładający wprowadzenie systemu bezpieczeństwa regionu olsztyńskiego. Projekt ma zapewnić wzrost poczucia bezpieczeństwa społeczeństwa w wyniku zwiększenia efektywności działania służb oraz stworzenie możliwości wczesnego informowania i ostrzegania mieszkańców przed zagrożeniami, co wymaga inwestycji w infrastrukturę oraz rozwój systemów zintegrowanego monitoringu i ostrzegania.
- 3) Społeczny MOF – przedsięwzięcie zakłada aktywizację osób i rodzin wykluczonych oraz zagrożonych wykluczeniem społecznym, w tym społeczną, zawodową, edukacyjną i zdrowotną.
- 4) Warmiński MOF – przedsięwzięcie zakłada promocję tradycji warmińskiej i dziedzictwa kulturowego opartą na wydarzeniach w postaci spotkań, zajęć warsztatowych, koncertów itp., realizowanych na obszarze MOF Olsztyna.
- 5) Zielony MOF – przedsięwzięcie zakłada zagospodarowanie terenów zielonych jako miejsc wypoczynku i rekreacji w poszczególnych gminach MOF Olsztyna.

Z rozmów pomiędzy partnerami oraz identyfikacji potencjalnych przedsięwzięć wynikło, że głównym problemem Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna jest wykluczenie komunikacyjne, w tym zły stan dróg lokalnych i słabo rozwinięta sieć komunikacji miejskiej. W związku z tym, największą potrzebą wskazywaną przez członków MOF Olsztyna była konieczność przebudowy/budowy ciągów dróg łączących rdzeń z gminami ościennymi. W wyniku rozmów ustalono, że jednym ze strategicznych projektów będzie wiązka przedsięwzięć tworząca sieć połączeń drogowych dowiązujących się do Obwodnicy Olsztyna (projekt planowany do realizacji z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020), a od strony północnej bezpośrednio wchodzących do Miasta. Przedsięwzięcie to nazwano Mobilny MOF. Kolejnym zaproponowanym był Sieciowy MOF, który był odpowiedzią na problemy związane z rozproszeniem osadnictwa na terenie gmin wiejskich i wynikające z nich wysokie koszty budowy infrastruktury technicznej. Problem ten przełożono na

cele, jednak przedsięwzięcie nie zostało przyjęte ze względu na ograniczające zapisy w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020 oraz na niespełnienie podstawowej idei Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, tj. realizacji zintegrowanych projektów odpowiadających w sposób kompleksowy na potrzeby i problemy miast i ich obszarów funkcjonalnych.

Ostatecznie w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych finansowanych w ramach RPO WiM 2014-2020 został zaplanowany projekt realizowany w trybie pozakonkursowym, tj. Bezpieczny MOF oraz projekty planowane do realizacji w trybie konkursowym, tj. Mobilny MOF (7b), Ekomobilny MOF, Społeczny MOF oraz Zdrowy i aktywny MOF. Projekt Ekomobilny MOF zakłada stworzenie dróg rowerowych i traktów pieszych wraz z węzłami przesiadkowymi umożliwiającymi przesiadanie się do komunikacji zbiorowej, które sprzyjać będą poprawie jakości życia oraz zaspokajaniu codziennych potrzeb transportowych wiążących się z dojazdami do pracy i szkoły na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. Strategia MOF wskazuje również na realizację działań dotyczących rozwoju transportu publicznego na terenie miasta Olsztyna, w tym m.in. budowę centrum przesiadkowego.

Przedsięwzięcia zostały zweryfikowane pod kątem zamierzeń strategicznych wynikających ze zidentyfikowanych w diagnozie projektów. Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna opiera się m.in. na zapisach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020 oraz ustaleniach z Instytucją Zarządzającą, czyli Urzędem Marszałkowskim Województwa Warmińsko-Mazurskiego. W związku z powyższym dnia 10 marca 2014 r. została przekazana do Urzędu Marszałkowskiego pierwsza wersja Mandatu negocjacyjnego Związku ZIT w sprawie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020, a dnia 3 kwietnia 2014 r. wersja druga Mandatu negocjacyjnego. W ramach negocjacji Związku ZIT z Instytucją Zarządzającą dnia 21 marca 2014 r. odbyło się spotkanie, na którym w obecności Wicemarszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego Jarosława Słomy ustalano zakres strategii, typy projektów przeznaczonych do realizacji w ramach ZIT. Ponadto przedstawiciele MOF Olsztyna w trybie roboczym na bieżąco kontaktowali się z Instytucją Zarządzającą. Dnia 20 grudnia 2013 r. zostało zorganizowane spotkanie z udziałem przedstawicieli Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, ośrodków subregionalnych Elbląga i Ełku oraz Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego dotyczące zasad realizacji ZIT i Strategii ZIT.

Równolegle z opracowywaniem Strategii ZIT w Referacie ds. Strategii Wydziału Rozwoju Miasta Urzędu Miasta Olsztyna przygotowywany był projekt porozumienia między gminami MOF Olsztyna i Powiatem Olsztyńskim. Porozumienie administracyjne w sprawie powołania Związku ZIT w ramach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna zostało zawarte dnia 6 marca 2014 roku w Urzędzie Miasta Olsztyna.

W marcu 2014 r. została rozpoczęta procedura przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dokumentu Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. Projekt zakresu prognozy został przedłożony do uzgodnienia Warmińsko-Mazurskiemu Państwowemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Sanitarnemu oraz Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Olsztynie. Jednocześnie na tablicach ogłoszeń w Gminie Olsztyn oraz we wszystkich gminach MOF Olsztyna oraz Starostwie Powiatowym w Olsztynie zostało wywieszone obwieszczenie o prowadzeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. Procedura przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko została

zakończona w styczniu 2015 r., po wydaniu opinii dotyczącej projektu dokumentu przez organy środowiskowe.

W związku z wymogiem Komisji Europejskiej dotyczącym zapisów odnośnie pełnienia funkcji Instytucji Pośredniczącej przez Związek ZIT, nastąpiła konieczność zmiany treści porozumienia. Ponadto, wymóg uwzględnienia w porozumieniu podstawy prawnej opierającej się m.in. na art. 74 ustawy o samorządzie gminnym, wymusił konieczność zmiany formy porozumienia z administracyjnego na porozumienie międzygminne. W związku z powyższym Powiat Olsztyński nie może być jednym z sygnatariuszy porozumienia międzygminnego, jednak nadal pozostaje beneficjentem planowanych do realizacji projektów.

6.2. KONSULTACJE SPOŁECZNE

Dnia 21 marca 2014 r. Prezydent Olsztyna podpisał Zarządzenie nr 124 o przeprowadzeniu konsultacji społecznych w sprawie Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. Termin konsultacji został przewidziany od dnia 1 kwietnia do 25 kwietnia 2014 r. Dnia 16 kwietnia 2014 r. odbyło się spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami MOF Olsztyna. Uwagi do Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna można było składać na formularzu online zamieszczonym na platformie konsultacji społecznych www.konsultacje.olsztyn.eu. Równolegle do konsultacji prowadzonych w Gminie Olsztyn przeprowadzone były konsultacje we wszystkich gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna i w Starostwie Powiatowym.

Celem przeprowadzenia konsultacji było poinformowanie mieszkańców Olsztyna oraz mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna o przygotowanym projekcie *Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*. Konsultacje dały mieszkańcom możliwość zapoznania się z projektem dokumentu, a także możliwość zgłaszania pytań i uwag pozwalających na opracowanie *Strategii MOF* w sposób najbardziej odpowiadający ich potrzebom.

Kampania informacyjna o spotkaniu konsultacyjnym w Gminie Olsztyn rozpoczęła się 1 kwietnia 2014 r. W miejscach publicznych (Urząd Miasta Olsztyna, filie Miejskiej Biblioteki Publicznej) zostały umieszczone plakaty informujące o terminie spotkania oraz o możliwości zgłoszenia uwag do projektu *Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* na formularzu online, zamieszczonym na Platformie Konsultacji Społecznych www.konsultacje.olsztyn.eu. Informacja na temat dokumentu została umieszczona na Platformie w dniu 24 marca 2014 roku wraz z wątkiem dotyczącym *Strategii MOF* na forum. Informacje dotyczące konsultacji ukazały się również w prasie w formie tradycyjnej oraz w formie elektronicznej na portalach internetowych.

Dnia 8 kwietnia 2014 roku odbyło się spotkanie z Radą Działalności Pożytku Publicznego, na którym został przedstawiony i omówiony projekt dokumentu. Jednocześnie informacja o konsultacjach projektu *Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* została przekazana przedstawicielom organizacji pozarządowych w formie elektronicznej.

Równolegle do konsultacji społecznych prowadzonych w Gminie Olsztyn były prowadzone konsultacje społeczne we wszystkich gminach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, czyli w gminach Barczewo, Dywity, Gietrzwałd, Jonkowo, Purda i Stawiguda oraz w Starostwie Powiatowym w Olsztynie.

Po zakończonym procesie konsultacji społecznych zostało przygotowane zestawienie uwag z konsultacji przeprowadzonych w gminach MOF i Starostwie Powiatowym w Olsztynie oraz *Raport z konsultacji społecznych dla przedsięwzięcia opracowania dokumentu Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*, które zostały zamieszczone w Załączniku 2 niniejszego dokumentu. Dokumenty podpisane przez osoby decyzyjne są do wglądu w wydziale merytorycznym Urzędu Miasta Olsztyna.

W celu podkreślenia udziału partnerów społeczno-gospodarczych w procesie przygotowania i wdrażania Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w ramach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, co wynika z zasad Umowy partnerstwa, dnia 26 stycznia 2015 roku zostało zorganizowane posiedzenie Obywatelskiej Rady Kultury Olsztyna, na którym została przedstawiona prezentacja na temat ZIT w ramach MOF Olsztyna, dzięki której ugruntowała się wiedza członków Rady w powyższym zakresie.

Informacje na temat Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych i Strategii MOF Olsztyna zostały również przekazane przedstawicielom Komitetu Monitorującego Strategię Rozwoju Miasta w dniu 12 maja 2015 roku oraz członkom Rady Gospodarczej przy Prezydencie Olsztyna na spotkaniu w dniu 19 maja 2015 roku. Dzięki spotkaniom przedstawiciele środowisk gospodarczych, naukowych i społecznych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna mogli zapoznać się z procesem przygotowania i wdrażania instrumentu ZIT na terenie MOF Olsztyna.

6.3. STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

Dnia 13 marca 2014 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego został przedłożony do uzgodnienia zakres i stopień szczegółowości prognozy oddziaływania na środowisko projektu dokumentu pt. *Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*. Jednocześnie na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Olsztyna oraz tablicach ogłoszeń gmin MOF Olsztyna oraz Starostwa Powiatowego wywieszono na okres trzech tygodni obwieszczenie o prowadzeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna.

Dnia 25 marca 2014 r. został przygotowany wniosek o uruchomienie postępowania w sprawie udzielenia zamówienia publicznego, do którego nie stosuje się przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych, w trybie zapytania ofertowego. Na skutek postępowania został wyłoniony wykonawca i dnia 18 kwietnia 2014 r. została podpisana umowa z Moniką Szewczyk prowadzącą działalność gospodarczą pod nazwą „EKOPRO”. Przedmiotem umowy było wykonanie prognozy oddziaływania na środowisko dokumentu *Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*. Dnia 23 maja 2014 r. Gmina Olsztyn odebrała przedmiot umowy w formie papierowej oraz w formie cyfrowej.

W związku z odbywającymi się spotkaniami w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju i zmianami zapisów zarówno Umowy partnerstwa, jak i Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020, procedura dotycząca oceny oddziaływania na środowisko została wznowiona w grudniu 2014 r. Projekt Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został przesłany do zaopiniowania do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego dnia 9 grudnia 2014 r. Jednocześnie na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Olsztyna oraz tablicach ogłoszeń gmin MOF Olsztyna

oraz Starostwa Powiatowego wywieszono na okres od 30 grudnia 2014 r. do 22 stycznia 2015 r. obwieszczenie o wyłożeniu do publicznego wglądu Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie wydał opinię dotyczącą projektu Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna dnia 22 grudnia 2014 r., natomiast opinia Warmińsko-Mazurskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego została wydana dnia 8 stycznia 2015 r.

7. SPÓJNOŚĆ Z KRAJOWYMI I UNIJNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI I PLANISTYCZNYMI

Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna (a zatem i ZIT Olsztyna) są spójne z głównymi dokumentami wyższego rzędu, do których zaliczono:

- Strategię Europa 2020 – zbieżność powinna być wykazywana ze względu na fakt, iż Strategia MOF Olsztyna będzie mogła być realizowana m.in. poprzez wsparcie środkami funduszy strukturalnych i funduszu spójności;
- Strategię Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo (ŚSRK – od „średniookresowej” Strategii Rozwoju Kraju) – do tego dokumentu mają obowiązek odnosić się wszystkie strategie wojewódzkie. Ze względu na ścisły związek między Strategią MOF Olsztyna a SRSGWM 2025 istotne jest również wskazanie celów MOF Olsztyna w szerszym kontekście polityki krajowej;
- Krajową Strategię Rozwoju Regionalnego. Regiony, miasta, obszary wiejskie (KSRR) – dokument ten przedstawia terytorialne cele rozwoju kraju, również stanowi ważne odniesienie dla strategii wojewódzkich, dlatego także Strategia MOF Olsztyna powinna być zbieżna z KSRR.
- Strategię rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025 – jest to najważniejszy dokument strategiczny na poziomie wojewódzkim, który jest podstawą do opracowania Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego (RPO WiM).

Wszystkie cele strategiczne Strategii MOF Olsztyna są spójne z jednym lub dwoma priorytetami Strategii Europa 2020. Strategia MOF w największym stopniu będzie przyczyniała się do realizacji priorytetu „Rozwój zrównoważony”, w którym przewiduje się inicjatywy skierowane na zagadnienia środowiskowe, wzrost mobilności (usprawnienia transportowe) oraz konkurencyjność regionów i miast.

Tabela 30. Cele strategiczne MOF Olsztyna a Strategia Europa 2020

Strategia MOF OLSZTYNA (cele strategiczne)	Strategia Europa 2020 (priorytety strategiczne)		
	Rozwój inteligentny	Rozwój zrównoważony	Rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu
Ochrona i efektywne gospodarowanie zasobami przyrodniczymi		✓	
Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego		✓	✓
Uporządkowanie przestrzeni publicznych dla podniesienia bezpieczeństwa, ład przestrzennego i konkurencyjności	✓	✓	
Zwiększenie efektywności energetycznej		✓	
Podniesienie konkurencyjności i innowacyjności	✓	✓	
Wzrost jakości usług publicznych			✓
Budowa tożsamości Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego			✓

Strategia Rozwoju Kraju 2020 (SRK) określa trzy obszary strategiczne, z których pierwszy „Sprawne i aktywne państwo” odpowiada działaniom, które przewidziano w Strategii MOF w celu 3. Z kolei cel 6 Strategii MOF będzie realizował cel trzeci SRK. W pozostałych przypadkach Strategia MOF wpisuje się najpełniej w cel drugi SRK, tj.: „konkurencyjną gospodarkę”.

Tabela 31. Cele strategiczne MOF Olsztyna a Strategia Rozwoju Kraju 2020

Strategia MOF OLSZTYNA (cele strategiczne)	Strategia Rozwoju Kraju 2020 (obszary strategiczne)		
	Sprawne i efektywne państwo	Konkurencyjna gospodarka	Spójność społeczna i terytorialna
Ochrona i efektywne gospodarowanie zasobami przyrodniczymi		✓	
Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego		✓	
Uporządkowanie przestrzeni publicznych dla podniesienia bezpieczeństwa, ładu przestrzennego i konkurencyjności	✓	✓	
Zwiększenie efektywności energetycznej		✓	
Podniesienie konkurencyjności i innowacyjności		✓	
Wzrost jakości usług publicznych			✓
Budowa tożsamości Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego			✓

KSRR bardzo wyraźnie odnosi się do dużych miast i ich obszarów metropolitalnych, a także do aglomeracji miast wojewódzkich. W szczególności dotyczy to celu 1 KSRR „Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów”, w którym przewidziane są kierunki działań zbieżne z potrzebami i aspiracjami MOF Olsztyna:

- wzmacnianie funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich i integracja ich obszarów funkcjonalnych;
- tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych i zwiększania ich absorpcji poza miastami wojewódzkimi (w tym działaniu mieszczą się również aspekty specjalizacji terytorialnej);
- budowa podstaw konkurencyjności regionów (Olsztyn wraz z obszarem funkcjonalnym wpisuje się w zadania ukierunkowane na rozwój kapitału ludzkiego, wsparcie dla lokalizacji inwestycji zagranicznych, wzrost innowacyjności w firmach, wspierania instytucji otoczenia biznesu, zagadnienia środowiskowe oraz współpracę międzynarodową).

Cel 2 KSRR dotyczy budowania spójności terytorialnej i przeciwdziałania marginalizacji obszarów problemowych. Pomimo wyraźnego potencjału MOF, jako głównego ośrodka rozwoju województwa, należy podkreślić wciąż aktualne problemy z rewitalizacją oraz wciąż relatywnie niskiej dostępności komunikacyjnej.

W celu 3 KSRR przewidziane są kierunki działań odnoszące się do: „Tworzenia warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie. Strategia MOF Olsztyna wpisuje się w ten nurt działań, jednak sama nie przewiduje dodatkowych celów związanych z zarządzaniem. Jedynym kierunkiem działań, w który wpisuje się Strategia MOF jest „wspieranie budowy kapitału społecznego dla rozwoju regionalnego w oparciu o sieci współpracy między różnymi aktorami polityki regionalnej”.

Każdy cel strategiczny MOF Olsztyna będzie przyczyniał się również do realizacji celu 1 KSRR.

Tabela 32. Cele strategiczne MOF Olsztyna a Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020.
Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie

Strategia MOF OLSZTYNA (cele strategiczne)	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020 (cele polityki regionalnej)		
	Wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów	Budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji obszarów problemowych	Tworzenie warunków dla skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie
Ochrona i efektywne gospodarowanie zasobami przyrodniczymi	✓		
Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego	✓	✓	
Uporządkowanie przestrzeni publicznych dla	✓		

podniesienia bezpieczeństwa, ładu przestrzennego i konkurencyjności			
Zwiększenie efektywności energetycznej	✓		✓
Podniesienie konkurencyjności i innowacyjności	✓		
Wzrost jakości usług publicznych	✓		✓
Budowa tożsamości Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego		✓	

Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025 określa nie tylko cele, w które bardzo dobrze wpisuje się Strategia MOF (

Tabela), ale przede wszystkim w dużym stopniu odnosi się do sytuacji w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym. W szczególności należy wymienić:

- liczne odwołania do potencjału społeczno-gospodarczego Olsztyna, jego funkcji naukowych, edukacyjnych oraz roli jaką pełni będąc stolicą województwa;
- wyróżnienie OSI Aglomeracja Olsztyna, co oznacza ukierunkowaną interwencję polityki regionalnej województwa warmińsko-mazurskiego;
- wskazanie inteligentnych specjalizacji województwa warmińsko-mazurskiego, których rozwój opiera się m.in. o potencjał gospodarczy, naukowy i instytucjonalny zgromadzony w MOF Olsztyna. Istotne jest, że Olsztyn i jego otoczenie mogą przyczynić się również do rozwoju dziedzin warunkujących rozwój specjalizacji (bezpieczeństwo, sektor ICT, logistyka, finansowanie, targi i promocja).

Każdy z celów strategicznych MOF Olsztyna będzie przyczyniał się do realizacji co najmniej jednego celu strategicznego określonego na poziomie wojewódzkim. W szczególności wspierany będzie cel 4, tj. nowoczesna infrastruktura rozwoju (będzie realizowany przez 4 cele strategiczne MOF).

Tabela 33. Cele strategiczne MOF Olsztyna a Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025

Strategia MOF OLSZTYNA (cele strategiczne)	Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025 (cele strategiczne)			
	Wzrost konkurencyjności gospodarki	Wzrost aktywności społecznej	Wzrost liczby i jakości powiązań sieciowych	Nowoczesna infrastruktura rozwoju
Ochrona i efektywne gospodarowanie zasobami przyrodniczymi				✓
Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego				✓
Uporządkowanie przestrzeni publicznych dla podniesienia bezpieczeństwa, ładu przestrzennego i konkurencyjności	✓	✓		
Zwiększenie efektywności energetycznej				✓
Podniesienie konkurencyjności i innowacyjności	✓		✓	
Wzrost jakości usług publicznych		✓		✓
Budowa tożsamości Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego		✓		

8. LITERATURA

Bąkowski A., Mażewska M. (red), 2012, *Ośrodki innowacji i przedsiębiorczości w Polsce. Raport 2012*, Warszawa

Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województwa, IGiPZ PAN, Warszawa, 2013.

Dziemianowicz W., Szlachta J., *Konkurencyjność Warmii i Mazur – diagnoza problemowa*, Olsztyn, 2012.

EUROPA 2020 - Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, Bruksela 2010.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Warszawa 2010.

Mieszkańcy Olsztyna 2012. Badanie opinii publicznej mieszkańców Olsztyna i ich problemów. Raport Końcowy, Instytut Badań i Analiz Grupa OSB, Olsztyn 2012.

Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego *Ujednolicony wykaz ustalonych kategorii jednostek naukowych*, Warszawa 2010

Plan transportowy dla Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 (projekt 17.09.2015 r.)

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego. Analiza uwarunkowań, materiały Warmińsko-Mazurskiego Biuro Planowania Przestrzennego w Olsztynie, 2012.

Program Ochrony Środowiska dla Miasta Olsztyna na lata 2011-2014 z perspektywą do roku 2018

Raport o stanie środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego w 2011 roku, WIOŚ, Olsztyn, 2012.

Regionalna Strategii Innowacyjności Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2020, Olsztyn, 2010.

Strategia Rozwoju Kraju 2020 – Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo, Warszawa 2012.

Strategia rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Olsztynie do 2027 r.

Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025, Olsztyn, 2013.

Śledź D. (red.), 2010, *Badanie opinii publicznej pn. „Mieszkańcy Olsztyna 2010” – Raport końcowy*

Założenia Krajowej Polityki Miejskiej do roku 2020, Warszawa, 2013.

Zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce, MRR, Warszawa, 2013.

9. ZAŁĄCZNIK 1. MATRYCA LOGIKI INTERWENCJI

Matryca logiki interwencji

C-Cel strategiczny ZIT/P-Priorytet ZIT/ O-Oś priorytetowa RPO/D-Działanie RPO/PD-Poddziałanie RPO	Projekt	Nazwa wskaźnika	Typ wskaźnika P/RS/RB*	Jednostka miary	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa (2023)	Częstotliwość pomiaru	Źródło
C: 2. Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego									
P: 2.1. Poprawa jakości połączeń drogowych w MOF oraz dostępności do sieci TEN-T									
P: 2.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego									
P: 2.3 Rozwój systemu zrównoważonego transportu zbiorowego									
O: 7. Infrastruktura transportowa D: 7.1 Infrastruktura drogowa PD: 7.1.2 Mobilny MOF (ZIT Olsztyna)	Mobilny MOF (7b)	Całkowita długość nowych dróg	P	km	0	2014	5,8	rocznie	IZ RPO
		Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg	P	km	0	2014	19,5	rocznie	IZ RPO
		Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej WDDT II (syntetyczny)	RS		13,49	2013	17,1450**	od 2013 r. co 2-3 lata	MIIR
C: 2. Podniesienie jakości komunikacji zbiorowej i transportu drogowego									
P: 2.1. Poprawa jakości połączeń drogowych w MOF oraz dostępności do sieci TEN-T									
P: 2.2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego									
P: 2.3 Rozwój systemu zrównoważonego transportu zbiorowego									
O: 4. Efektywność energetyczna D: 4.4 Zrównoważony transport miejski PD: 4.4.1 Ekomobilny MOF (ZIT Olsztyna)	Ekomobilny MOF	Długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej	P	km	0	2014	5,8	rocznie	IZ RPO
		Długość dróg dla rowerów	P	km	0	2014	36,1	rocznie	IZ RPO
		Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	P	szt.	0	2014	3	rocznie	IZ RPO
		Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych	P	Mg CO ₂ /rok	0	2014	2240	rocznie	IZ RPO
		Przewozy pasażerów komunikacją miejską	RS	mln os.	59,5	2012	63,4	rocznie	GUS
		Liczba przewozów komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej	RB	szt./rok	0	2014	4380	rocznie	źródła rozproszone
		Wielkość obszaru objęta łańcuchem ekomobilności	RB	km ²	0	2014	1450	rocznie	GUS
C 3.Uporządkowanie przestrzeni publicznych dla podniesienia bezpieczeństwa, ładu przestrzennego i konkurencyjności									
P 3.2. Poprawa systemu bezpieczeństwa									
O: 5. Środowisko przyrodnicze D: 5.4 Zapobieganie i zarządzanie ryzykiem PD: 5.4.2 Bezpieczny MOF (ZIT Olsztyna)	Bezpieczny MOF	Liczba wprowadzonych do użycia systemów monitorowania zagrożeń i systemów wczesnego ostrzegania	P	szt.	0	2014	1	rocznie	IZ RPO
		Liczba miast, w których podjęto działania związane z zabezpieczeniem przed niekorzystnymi zjawiskami pogodowymi	RB	szt.	0	2014	2	rocznie	CZK***
C: 6. Wzrost jakości usług publicznych									
P: 6.2. Poprawa jakości usług publicznych na rzecz bezpieczeństwa i aktywności społecznej poprzez zintegrowane działania miękkie i inwestycje									
O: 11. Włączenie społeczne D: 11.1 Aktywne włączenie, w tym z myślą o promowaniu równych szans oraz aktywnego uczestnictwa i zwiększaniu	Społeczny MOF	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym objętych wsparciem w programie	P	os.	0	2014	1968	bieżący monitoring	IZ RPO

szans na zatrudnienie PD: 11.1.2 Aktywizacja społeczna i zawodowa osób wykluczonych oraz zagrożonych wykluczeniem społecznym z wykorzystaniem instrumentów aktywnej integracji – projekt ZIT Olsztyna – Społeczny MOF		Liczba osób z niepełnosprawnościami objętych wsparciem w programie	P	os.	0	2014	182	bieżący monitorin g	IZ RPO
		Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym pracujących po opuszczeniu programu (łącznie z pracującymi na własny rachunek)	RB	%	0	2013	20	bieżący monitorin g	SL 2014
		Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym poszukujących pracy po opuszczeniu programu	RB	%	0	2013	6	bieżący monitorin g	SL 2014
		Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym, które uzyskały kwalifikacje po opuszczeniu programu	RB	%	0	2013	30	bieżący monitorin g	SL 2014
C: 6. Wzrost jakości usług publicznych									
P: 6.2. Poprawa jakości usług publicznych na rzecz bezpieczeństwa i aktywności społecznej poprzez zintegrowane działania miękkie i inwestycje									
O: 11. Włączenie społeczne D: 11.2 Ułatwienie dostępu do przystępnych cenowo, trwałych oraz wysokiej jakości usług, w tym opieki zdrowotnej i usług socjalnych świadczonych w interesie ogólnym PD: 11.2.4 Ułatwienie dostępu do usług społecznych – projekt ZIT Olsztyna – Zdrowy i Aktywny MOF	Zdrowy i aktywny MOF	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym objętych usługami społecznymi świadczonymi w interesie ogólnym w programie	P	os.	0	2014	3508	bieżący monitorin g	IZ RPO
		Liczba wspartych w programie miejsc świadczenia usług społecznych istniejących po zakończeniu programu	RB	%	0	2013	50	bieżący monitorin g	SL 2014
		Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym poszukujących pracy, uczestniczących w kształceniu lub szkoleniu, zdobywających kwalifikacje, pracujących (łącznie z prowadzącymi działalność na własny rachunek) po opuszczeniu programu	RB	%	0	2013	15	bieżący monitorin g	SL 2014
C: 6. Wzrost jakości usług publicznych									
P: 6.2. Poprawa jakości usług publicznych na rzecz bezpieczeństwa i aktywności społecznej poprzez zintegrowane działania miękkie i inwestycje									
P: 6.3. Integracja i podniesienie jakości systemu usług publicznych w zakresie edukacji, ochrony zdrowia i sportu									
O: 11. Włączenie społeczne D: 11.2 Ułatwienie dostępu do przystępnych cenowo, trwałych oraz wysokiej jakości usług, w tym opieki zdrowotnej i usług socjalnych świadczonych w interesie ogólnym PD: 11.2.2 Ułatwienie dostępu do usług zdrowotnych – projekt ZIT Olsztyna – Zdrowy i Aktywny MOF	Zdrowy i aktywny MOF	Liczba osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym objętych usługami zdrowotnymi w programie	P	os.	0	2014	681	bieżący monitorin g	IZ RPO
		Liczba wspartych w programie miejsc świadczenia usług zdrowotnych istniejących po zakończeniu projektu	RB	%	0	2013	50	bieżący monitorin g	SL 2014

* P – wskaźnik produktu, RS – wskaźnik rezultatu strategicznego, RB – wskaźnik rezultatu bezpośredniego

** wartość docelowa dla wskaźnika WDDT II będzie liczona w roku 2020

*** Centrum Zarządzania Kryzysowego Miasta Olsztyna i Powiatu Olsztyńskiego

- Wskaźniki rezultatu strategicznego odnoszą się do całego województwa warmińsko-mazurskiego. Będą one zgodne zarówno w zakresie wielkości, jak i przeprowadzanego monitoringu wskaźników rezultatu zawartych w RPO WiM 2014-2020.
- Wskaźniki rezultatu bezpośredniego liczone są w oparciu o dane uwzględniające obszar MOF Olsztyna.

10. ZAŁĄCZNIK 2. RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH DLA PRZEDSIĘWZIĘCIA

opracowania dokumentu *Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*

CEL PRZEPROWADZENIA KONSULTACJI

Celem przeprowadzenia konsultacji było poinformowanie mieszkańców Olsztyna oraz mieszkańców Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna o przygotowanym projekcie *Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*. Konsultacje dały mieszkańcom Olsztyna oraz mieszkańcom MOF Olsztyna możliwość zapoznania się z projektem dokumentu, a także możliwość zgłaszania pytań i uwag pozwalających na opracowanie *Strategii MOF* w sposób najbardziej odpowiadający ich potrzebom.

PRZEBIEG KONSULTACJI

21 marca 2014 roku Prezydent Olsztyna wydał *Zarządzenie Nr 124 o przeprowadzeniu konsultacji społecznych w sprawie Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*. Termin konsultacji przewidziano od dnia 1 kwietnia do 25 kwietnia 2014 roku.

Konsultacje *Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* odbyły się 16 kwietnia 2014 roku o godzinie 17:00 w sali 219 Urzędu Miasta Olsztyna. W spotkaniu wzięło udział około 50 osób – przedstawiciele Rady Miasta Olsztyna, Rad Osiedli, mieszkańców Olsztyna, a także przedstawiciele Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna oraz Powiatu Olsztyńskiego. Spotkaniu przewodniczył Prezydent Olsztyna Piotr Grzymowicz. Na pytania i wątpliwości uczestników spotkania odpowiadał prof. Wojciech Dziemianowicz – współautor dokumentu *Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* oraz Pani Justyna Sarna-Pezowicz, Kierownik Referatu ds. Strategii w Wydziale Rozwoju Miasta Urzędu Miasta Olsztyna.

Pan Piotr Grzymowicz powitał wszystkich Uczestników spotkania oraz Współautora dokumentu *Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*, prof. Wojciecha Dziemianowicza. Podziękował Partnerom uczestniczącym w opracowaniu dokumentu *Strategii MOF*, którymi są:

- Burmistrz Barczewa – Lech Jan Nitkowski,
- Wójt Gminy Dywity – Jacek Szydło,
- Wójt Gminy Gietrzwałd – Mieczysław Ziółkowski,
- Wójt Gminy Jonkowo – Wojciech Giecko,
- Wójt Gminy Purda – Jerzy Laskowski,
- Wójt Gminy Stawiguda – Teodozy Jerzy Marcinkiewicz

oraz

- Starosta Olsztyński – Mirosław Pampuch,

a także wszystkim osobom współtworzącym dokument za zaangażowanie, również w przygotowanie Porozumienia Administracyjnego. Porozumienie Administracyjne zostało podpisane przez przedstawicieli gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna oraz Powiatu Olsztyńskiego

w dniu 6 marca 2014 r. Na mocy Porozumienia powstał tzw. Związek ZIT (ZIT – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne).

Prof. Wojciech Dziemianowicz wyjaśnił, że polityka miejska stanowi obecnie oś myślenia o kierunkach rozwoju. Rozwój opierać się będzie na metropoliach, w których istotną rolę będzie odgrywać wiedza i innowacje. Polityka miejska i rozwój oparty na miastach wynika m.in. z dokumentów, tj. *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* czy *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego*. W ramach realizacji polityki miejskiej, miasta muszą współpracować z gminami sąsiednimi i przygotować Strategię ZIT w ramach swoich obszarów funkcjonalnych. Dlatego właśnie dokument *Strategii MOF* zawiera rozdział dotyczący Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Zgodnie z ekspertyzą prof. Przemysława Śleszyńskiego, opracowaną na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, obszar funkcjonalny Olsztyna to 6 gmin sąsiednich, czyli Barczewo, Dywity, Gietrzwałd, Jonkowo, Purda i Stawiguda. Środki w ramach ZIT zostały przeliczone w oparciu o liczbę mieszkańców poszczególnych gmin. Istotnym działaniem prowadzącym do rozwoju funkcji miejskich, metropolitalnych są projekty zintegrowane. Oznacza to, że realizowane projekty mają służyć społeczności na obszarze całych obszarów funkcjonalnych.

Pani Marianna Hołubowska, mieszkanka Olsztyna, Osiedle Pojezierze, zauważyła, że Zarządzenie Prezydenta Olsztyna o przeprowadzeniu konsultacji społecznych w sprawie *Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* dotyczy mieszkańców Olsztyna, natomiast MOF Olsztyna obejmuje 6 gmin ościennych. Dodała, że nie należy rozdzielać opinii mieszkańców Olsztyna od opinii mieszkańców gmin na temat wspólnego dokumentu. Spotkanie konsultacyjne w Olsztynie nie powinno być ograniczone do udziału przedstawicieli władz poszczególnych gmin. Pan Mieczysław Ziółkowski, Wójt Gminy Gietrzwałd odpowiedział, że projekt *Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* jest konsultowany w poszczególnych gminach zgodnie z procedurami określonymi dla każdej z nich. Pan Piotr Grzymowicz dodał, iż konsultacje społeczne są organizowane we wszystkich gminach MOF Olsztyna. Konsultacje są przeprowadzane w oparciu o funkcjonujące przepisy, a *Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* musi być przyjęta uchwałą przez rady wszystkich gmin odrębnie.

Pan Dariusz Rudnik, Radny Rady Miasta Olsztyna zauważył, że *Strategia MOF* jest przygotowana w taki sposób, aby uwzględnić wszystkie potrzeby poszczególnych gmin. W dokumencie brakuje planów utworzenia niskoemisyjnego transportu szynowego. Były pomysły na stworzenie transportu szynowego z Gutkowa do Dworca Głównego w Olsztynie przy przebudowie ulicy Bałtyckiej, jednakże zostały zarzucone. Do pomysłu należałoby wrócić w ramach realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Transport taki ułatwiłby życie mieszkańców gmin wokół Olsztyna i byłby rozwiązaniem ekologicznym. Dodał, że nie ma planów budowy północnej obwodnicy Olsztyna, jednakże połączenie tranzytowe z drogą w kierunku Bartoszyca będzie musiało być zrealizowane. W chwili obecnej niewłaściwym punktem jest most na ulicy Limanowskiego. Ulica Towarowa, która ma być remontowana nie rozwiąże problemu, a Plac Bema stanowi wąskie gardło. Warto byłoby się zastanowić nad przedłużeniem ulicy Artyleryjskiej i stworzeniem alternatywnego przejazdu tranzytowego. Pan Piotr Grzymowicz poinformował, że na projekt kolei miejskiej Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu wykonał analizy, z których wynika, że niewielka liczba osób chciałaby utworzenia tego typu kolei z Gutkowa do Olsztyna. Ponadto inwestycja taka wiązałaby się z wysokimi kosztami, które musiałoby ponieść miasto w związku z korzystaniem z infrastruktury kolejowej. Zaproponowane projekty do realizacji w ramach ZIT zostały wypracowane wspólnie z przedstawicielami gmin MOF Olsztyna. Rozwiązują one w sposób kompleksowy problemy powiązań komunikacyjnych na obszarze MOF Olsztyna. Modernizacja zaplanowanych dróg usprawni połączenia

sąsiednich gmin z miastem wojewódzkim. Ponadto w planach inwestycyjnych Gminy Olsztyn znajduje się modernizacja wiaduktów, zarówno na ulicy Limanowskiego, jak i na ulicy Towarowej. Docelowo planowane jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta. Gmina Olsztyn przygotowuje realizację dowiązań do południowej obwodnicy Olsztyna i przygotowuje się do realizacji obwodnicy północnej wspólnie z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad. Ruch tranzytowy przez ulicę Limanowskiego nie będzie wzmacniany. Prof. Wojciech Dziemianowicz dodał, że dokument *Strategii MOF* będzie zawierał również projekty komplementarne. Projekty drogowe będą mogły być realizowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz Programu Operacyjnego Polska Wschodnia w trybie konkursowym. W ramach ZIT projekty drogowe są przewidziane do realizacji w trybie pozakonkursowym.

Pan Jan Świtoń zapytał, czy w ramach *Strategii MOF* planowane są głównie drogi, ponieważ ważna jest również poprawa warunków socjalno-bytowych społeczeństwa, osób wykluczonych w Olsztynie i na obszarze wszystkich gmin sąsiednich, również poprzez budowę mieszkań socjalnych. Pani Justyna Sarna-Pezowicz odpowiedziała, że planowany projekt Społeczny MOF oraz Zdrowy i aktywny MOF w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego przewiduje włączenie osób wykluczonych społecznie, długotrwale bezrobotnych czy niepełnosprawnych do społeczeństwa poprzez aktywizację społeczno-zawodową. Środki unijne przewidziane są na długotrwałe efekty, przede wszystkim związane ze spadkiem bezrobocia poprzez aktywizację osób wykluczonych. Tego typu działania znajdują się w celu strategicznym nr 6 *Wzrost jakości usług publicznych* - Integracja i podniesienie jakości systemu usług publicznych w zakresie edukacji, ochrony zdrowia i sportu poprzez integrację systemów edukacyjnych, zmniejszanie różnic w jakości i dostępie do usług edukacyjnych, jak również zwiększenie ochrony zdrowia mieszkańców MOF poprzez zwiększenie dostępu do badań oraz działania w zakresie profilaktyki zdrowotnej. Na inne projekty społeczne, które będzie można realizować w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych oraz RPO WiM na lata 2014-2020 będą publicznie ogłaszane konkursy, do których będą mogły startować organizacje pozarządowe, organizacje społeczne itp.

Pan Andrzej Filipiak zauważył, że podział kwot przeznaczonych na ZIT jest niesłuszny, ponieważ tylko drogi będą służyły wszystkim gminom. Projekt związany z bezpieczeństwem leży w gestii państwa polskiego. Prof. Wojciech Dziemianowicz odpowiedział, że bezpieczeństwo społeczeństwa jest mierzone również poczuciem bezpieczeństwa mieszkańców. Projekt Zdrowy i aktywny MOF przewiduje udział całego przekroju społeczeństwa, a zależeć on będzie od zaangażowania i kampanii promocyjnej poszczególnych gmin i organizacji pozarządowych. Pan Mirosław Pampuch, Starosta Olsztyński dodał, że Powiat Olsztyński wraz z Miastem Olsztyn przyjął politykę poprawy mobilności służb, tj. policja czy straż pożarna. Są to działania związane z szeroko rozumianą poprawą bezpieczeństwa. Projekt Bezpieczny MOF będzie się odnosił nie tylko do Miasta Olsztyna, ale do całego Powiatu Olsztyńskiego. Przedstawione projekty są spójne i są wynikiem wspólnej pracy 8 jednostek samorządu terytorialnego. Ponadto Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna tak naprawdę wychodzi poza granice wyznaczone poprzez delimitację prof. Przemysława Śleszyńskiego. W ramach Stowarzyszenia Olsztyński Obszar Aglomeracyjny zostanie zlecone przeprowadzenie nowej delimitacji Aglomeracji Olsztyńskiej, która pokaże faktyczne oddziaływanie Miasta Olsztyna, np. na Olsztynek czy Dobre Miasto. Środki na miejskie obszary funkcjonalne w następnej perspektywie finansowania Unii Europejskiej będą wyższe, w związku z czym należy promować Aglomerację Olsztyńską, również poza wianuszkami 6 gmin ościennych.

Pan Stefan Dziembowski, Przewodniczący Rady Osiedla Pojezierze zwrócił uwagę na fakt, iż mające powstać lotnisko w Szymanach jest istotną inwestycją dla regionu, w związku z czym czy

planowane jest połączenie drogowe Olsztyna ze Szczytnem. Dodał, że do Prezydenta Olsztyna został przekazany wniosek o prowizoryczne zamknięcie ulicy Piłsudskiego od Urzędu Wojewódzkiego do Urzędu Miasta Olsztyna, zostawiając jeden pas drogowy w celu pokazania, jak zwężenie drogi utrudni dojazd np. na ulicę Bałtycką. Pan Piotr Grzymowicz odpowiedział, że sprawy dotyczące lotniska w Szymanach podlegają Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Planowana jest szybka kolej do Szyman, z której mieszkańcy Olsztyna i okolic będą mogli korzystać. Natomiast wniosek, który wpłynął wymaga określonej procedury. W imieniu Prezydenta ruchem zarządza Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu, ponadto istnieje Komisja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która opiniuje wnioski. Tranzyt, który odbywa się przez Śródmieście nie jest dobrym rozwiązaniem. Istotny jest rozwój transportu publicznego, uspokojenie ruchu w Śródmieściu, zmniejszenie niskiej emisji, która jest przekroczona i stanowi zagrożenie dla mieszkańców Śródmieścia.

Pani Monika Falej, Rada Organizacji Pozarządowych Miasta Olsztyna zauważyła, że Zarządzenie Prezydenta Olsztyna o przeprowadzeniu konsultacji społecznych w sprawie *Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* zakłada przesłanie dokumentu organizacjom pozarządowym pocztą elektroniczną. Organizacje pozarządowe nie miały szansy zapoznać się z projektem *Strategii MOF* i pracować nad nim, wobec czego trudno jest się do niego odnieść. Ponadto z uwagi na krótki termin konsultacji pojawia się pytanie, do jakiego obszaru projektu *Strategii MOF* mogą odnieść się organizacje pozarządowe i czy uwagi zostaną uwzględnione. Dodała, że projekt *Strategii MOF* jest dokumentem trudnym, zawierającym wiele niezrozumiałych pojęć. Spotkanie informacyjne na temat Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, wszelkich dokumentów związanych z powyższym tematem powinno odbyć się wcześniej, pomimo napiętych terminów określonych przez Urząd Marszałkowski. Bez podstawowej wiedzy trudno jest wyrazić opinię na temat dokumentu. Ponadto tak niewielką kwotę w ramach ZIT można wykorzystać w całości na cele społeczne. Prof. Wojciech Dziemianowicz odpowiedział, że *Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* powinna dokładnie wpisywać się w Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020. Można dyskutować o ewentualnych zmianach, jednak należy pamiętać, że w przypadku rozszerzenia zapisów dokumentu *Strategii MOF* pojawią się konsekwencje w postaci wykluczeń potencjalnych beneficjentów z aplikowania o środki. *Strategia MOF* została przygotowana w taki sposób, aby nie ograniczać aktywności potencjalnych wnioskodawców w innych obszarach. Założeniem Komisji Europejskiej jest przeciwnie współpracy w ramach ZIT na relatywnie małym obszarze tematycznym. Pan Piotr Grzymowicz dodał, że pierwsza wersja dokumentu *Strategii MOF* została przygotowana w roku 2013 z uwagi na konieczność spełnienia warunków Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Z ówczesnym Ministerstwem Rozwoju Regionalnego toczyły się rozmowy na temat delimitacji Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna i rozszerzenia jego granic do obszaru Powiatu Olsztyńskiego wraz ze zwiększeniem środków. Ponadto dokument *Strategii MOF* nie mógł być wcześniej zamknięty z uwagi na brak dokumentu RPO WiM na lata 2014-2020, z którym powinien być spójny. Po ogłoszeniu konsultacji społecznych w sprawie *Strategii MOF*, dokument wraz z formularzem do zgłaszania uwag i wszelkimi informacjami został wywieszony na Platformie Konsultacji Społecznych. Ponadto powinien być przekazany organizacjom pozarządowym pocztą elektroniczną poprzez Biuro Dialogu Obywatelskiego. Organizacje pozarządowe mogą wyrazić swoją opinię na temat projektu *Strategii MOF*. Konsultacje społeczne trwają do 25 kwietnia 2014 r. Pani Justyna Sarna-Pezowicz wyjaśniła, że Europejski Fundusz Społeczny jest w całości dedykowany celom społecznym. Zintegrowane Inwestycje Terytorialne są zupełnie nowym instrumentem. Przed rozpoczęciem prac na dokumentem *Strategii MOF* należało zapoznać się z szeregiem dokumentów, tj. *Umową Partnerstwa*, *Zasadami*

realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce czy Regionalnym Programem Operacyjnym Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020. Język tych dokumentów jest specyficzny, a dokumenty ulegają zmianie, do których należy się dostosować. Przy tworzeniu projektu *Strategii MOF* nie było swobody tworzenia, jak w przypadku *Strategii rozwoju Miasta – Olsztyn 2020*. *Strategia MOF* musi zawierać określone punkty i wpisywać się w dokumenty wyższego rzędu. Ponadto dokument będzie musiał zyskać akceptację Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Jeżeli organizacje pozarządowe i inni potencjalni wnioskodawcy wykażą w swoich projektach przy aplikacjach do np. Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój spójność ze *Strategią MOF*, być może zyskają dodatkowe punkty. Wobec powyższego uwagi do projektu *Strategii MOF* mogą być składane, szczególnie w obszarze celów strategicznych. Zakres wykorzystania środków w ramach ZIT został narzucony przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju oraz Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

Pan Robert Szewczyk, Radny Rady Miasta Olsztyna zauważył, że w związku z faktem, iż projektami kluczowymi w ramach ZIT są inwestycje drogowe, nasuwa się pytanie o długość planowanych dróg, koszty i czas realizacji inwestycji. Zapytał czy budowa dróg lokalnych w ramach ZIT nie będzie miała konsekwencji dla Miasta Olsztyna w przypadku chęci ubiegania się w trybie pozakonkursowym w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020. Pan Piotr Grzymowicz odpowiedział, że do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego zostało wystosowane pismo w sprawie możliwości aplikowania o środki w trybie pozakonkursowym, ponieważ takiej możliwości nie było w przypadku dróg wojewódzkich. Pani Halina Zaborowska-Boruch, Zastępca Prezydenta Olsztyna wyjaśniła, że planowane drogi powiatowe, które stanowią 90% dróg spójnie zamykają ruch i prowadzą go do Olsztyna bądź drogi wyższego rzędu, tj. drogi krajowej czy obwodnicy Olsztyna. Każda gmina będzie realizowała drogi na swoim terenie we własnym zakresie. Gmina Olsztyn w ramach ZIT planuje stworzenie alternatywy do ulicy Bałtyckiej, co z Gminą Jonkowo i Gminą Gietrzwałd tworzy spójne połączenie drogi wojewódzkiej 527 przez ulicę Gościenną, Kresową, Żurawią, następnie przez Łupstych do DK 16. Ponadto planowana jest przebudowa ulicy Zientary-Malewskiej do miejscowości Nikielkowo. Koszty budowy dróg szacowane są na poziomie 33 000 000,00 PLN. Prof. Wojciech Dziemianowicz dodał, że istotnym czynnikiem charakteryzującym RPO WiM na lata 2014-2020 są wykluczenia typów projektów z możliwości ubiegania się o środki w ramach RPO WiM w trybie konkursowym poza formułą ZIT, które dotyczą zarówno obszaru, jak i instytucji. Województwo warmińsko-mazurskie jako region peryferyjny nie powinien stosować tego typu ograniczeń.

Pan Robert Szewczyk, Radny Rady Miasta Olsztyna powiedział, że zaproponowana struktura dróg w ramach ZIT jest przygotowana bardzo dobrze i będzie wspierana, jednakże niepokój wzbudza stan finansów Olsztyna. RPO WiM na lata 2014-2020 jest obecnie negocjowany w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju. Nasuwa się pytanie, czy planowane projekty nie powinny w większym stopniu dotyczyć transportu publicznego niż budowy samych dróg. Pan Lech Jan Nitkowski, Burmistrz Barczewa powiedział, że władze gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, jako samorządowcy, zjednoczyły się i wypracowały wspólny dokument. Mieszkańcy Gminy Barczewo dojeżdżają do Olsztyna do pracy, szkół i sklepów. Wobec powyższego zadaniem wspólnym, spajającym MOF Olsztyna jest budowa dróg. Na inne projekty, związane np. z budową kanalizacji będą przewidziane środki w ramach innych programów unijnych. Dodał, że istnieje obawa co do wykorzystania wszystkich środków w ramach ZIT z Europejskiego Funduszu Społecznego. Przy opracowywaniu projektu *Strategii MOF* zwracano uwagę na zapisy przy projektach,

w ramach których będą budowane ścieżki rowerowe przy rzece Łyna, aby dotyczyły dorzecza rzeki Łyny. Ponadto w ramach budowy bądź przebudowy dróg przewidziany jest transport publiczny.

Pan Krzysztof Ludwiniak, Radny Gminy Barczewo zapytał, czy mapa przedstawiająca różnymi kolorami planowane w ramach ZIT drogi pokazuje również kolejność ich realizacji. Pan Mirosław Pampuch wyjaśnił, że kolory dróg są przypisane poszczególnym jednostkom samorządu terytorialnego, linie ciągłe dotyczą kluczowych projektów drogowych, natomiast linie przerywane pokazują projekty rezerwowe. „Płatki” komunikacyjne na mapie przedstawiają cały ciąg komunikacyjny w ramach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. W ramach ZIT mogą być realizowane drogi funkcjonalne, które oddziałują na sferę życia mieszkańców MOF Olsztyna. Drogi pozwolą na zrealizowanie systemu komunikacji zbiorowej. Prof. Wojciech Dziemianowicz dodał, że *Strategia MOF* będzie negocjowana z Urzędem Marszałkowskim Województwa Warmińsko-Mazurskiego i z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju. Rozpoczyna też współpracę gmin MOF Olsztyna od planowania wspólnego systemu komunikacyjnego.

Protokół ze spotkania został umieszczony na platformie konsultacji społecznych <http://www.konsultacje.olsztyn.eu/forum/43-strategia-miejskiego-obszaru-funkcjonalnego/5688-strategia-miejskiego-obszaru-funkcjonalnego>

INFORMACJA OGÓLNA O KONSULTACJACH SPOŁECZNYCH

Zgodnie z uchwałą Nr XXXIV/605/13 Rady Miasta Olsztyna z dnia 27 marca 2013 roku, informacja o spotkaniach była podana do wiadomości publicznej w Biuletynie Informacji Publicznej.

Radni i Przewodniczący Rad Osiedli na spotkanie 16 kwietnia 2014 roku zostali zaproszeni imiennie, zaproszenie otrzymali również pocztą elektroniczną. Kampania informacyjna o spotkaniu konsultacyjnym rozpoczęła się 1 kwietnia 2014 r. W miejscach publicznych (Urząd Miasta Olsztyna, filie Miejskiej Biblioteki Publicznej) zostały umieszczone plakaty informujące o terminie spotkania oraz o możliwości zgłoszenia uwag do projektu *Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* na formularzu online, zamieszczonym na Platformie Konsultacji Społecznych. Informacja na temat dokumentu została umieszczona na Platformie w dniu 24 marca 2014 roku wraz z wątkiem dotyczącym *Strategii MOF* na forum. Informacje dotyczące konsultacji ukazały się również w prasie w formie tradycyjnej oraz w formie elektronicznej na portalach internetowych.

8 kwietnia 2014 roku odbyło się spotkanie z Radą Działalności Pożytku Publicznego, na którym został przedstawiony i omówiony projekt dokumentu. Informacji udzielała Justyna Sarna-Pezowicz, Kierownik Referatu ds. Strategii w Wydziale Rozwoju Miasta Urzędu Miasta Olsztyna. Jednocześnie informacja o konsultacjach projektu *Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* została przekazana przedstawicielom organizacji pozarządowych w formie elektronicznej.

INFORMACJA O KONSULTACJACH PRZEPROWADZONYCH PRZEZ GMINY Z OBSZARU MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO OLSZTYNA ORAZ STAROSTWO POWIATOWE W OLSZTYNIE

Gmina Barczewo

2 kwietnia 2014 roku Burmistrz Barczewa wydał *Zarządzenie Nr 0050.40.2014 w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych z mieszkańcami Miasta i gminy Barczewo w*

sprawie *Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*. Termin konsultacji przewidziano od dnia 4 kwietnia do 18 kwietnia 2014 roku.

Konsultacje zostały przeprowadzone poprzez wyłożenie do publicznego wglądu projektu dokumentu *Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* w Urzędzie Miejskim w Barczewie oraz na stronie internetowej urzędu www.barczewo.pl.

W wyniku konsultacji społecznych do projektu dokumentu nie złożono żadnych uwag i wniosków.

Gmina Dywity

W dniu 29 kwietnia w sali konferencyjnej w Dywitach odbyło się spotkanie informacyjno - konsultacyjne z mieszkańcami gminy Dywity w sprawie projektu *Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*, opracowanego przez prof. Wojciecha Dziemianowicza przy współpracy przedstawicieli gmin należących do MOF Olsztyna.

Wśród obecnych gości była Pani Magdalena Rafalska Dyrektor Wydziału Rozwoju Miasta Olsztyna, Radni i Sołtysi Gminy Dywity, oraz przedstawiciele organizacji pozarządowych działających na terenie Gminy Dywity.

Wszystkich przybyłych gości przywitał Wójt Gminy Dywity Jacek Szydło, który omówił wstępne założenia inwestycyjne w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych.

Pani Magdalena Rafalska Dyrektor Wydziału Rozwoju Miasta Olsztyna omówiła podstawowe założenia projektu *Strategii MOF*, przedstawiła zarys planowanych inwestycji we wszystkich gminach uczestniczących w MOF Olsztyna. Głównym kierunkiem rozwoju są inwestycje drogowe na drogach lokalnych, które mają poprawić komunikację mieszkańców gmin ościennych z miastem Olsztyn.

Pani Anna Jara, Kierownik Referatu Budownictwa i Inwestycji Komunalnych Urzędu Gminy w Dywitach przedstawiła szczegóły poszczególnych inwestycji planowanych na terenie Gminy Dywity wpisanych w strategię. Do najważniejszych należą:

- 1) Droga powiatowa 1442N od skrzyżowania z DK51 w m. Spręcowo, do m. Tuławki, następnie drogą powiatową 1449N do skrzyżowania z drogą powiatową 1430N Różnowo-Barczewko, następnie do granicy Olsztyna.
- 2) Droga powiatowa 1449N od mostu na rzece Wadąg przez miejscowość Kieźliny do DK51.
- 3) Droga gminna z m. Żalbki do granicy Olsztyna.
- 4) Droga gminna od skrzyżowania z drogą powiatową 1449N w m. Kieźliny do skrzyżowania z drogą powiatową 1430N w m. Różnowo.
- 5) Podczas spotkania radni i sołtysi zgłosili również swoje wnioski dotyczące inwestycji drogowych na terenie gminy Dywity, które powinny być uwzględnione na liście projektów przewidziane do realizacji w formule ZIT.
- 6) Budowa drogi gminnej od drogi krajowej Nr 51 w Spręcowie do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1501N w Brąswaldzie.
- 7) Budowa drogi gminnej od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1501N w Brąswaldzie do mostu na rzece Łyna w miejscowości Redykajny - granica miasta Olsztyna.
- 8) Budowa drogi powiatowej nr 1453 N Różnowo – Dąbrówka Wielka – Nowe Włóki od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1430N w Różnowie do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1442 N w Nowych Włókach.

- 9) Budowa drogi powiatowej nr 1451 N Różnowo – Rozgity – Sętań od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1430N w Różnowie do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1442 w Sętalu.
- 10) Budowa ciągu pieszo – rowerowego wzdłuż drogi powiatowej nr 1442N od skrzyżowania z DK 51 w Dywitach do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1449N.
- 11) Budowa podstawowej infrastruktury drogowej na terenie strefy przedsiębiorczości w Dywitach.

Gmina Gietrzwałd

21 marca 2014 roku Wójt Gminy Gietrzwałd wydał *Zarządzenie Nr 19/2014 w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych w sprawie Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*. Termin konsultacji przewidziano od dnia 27 marca do 25 kwietnia 2014 roku.

Konsultacje zostały przeprowadzone w formie zebrań z mieszkańcami i objęły sołectwa: Gietrzwałd, Gronity, Łupstych, Naterki, Sząbruk i Unieszewo. Na zebraniach z mieszkańcami Wójt Gminy Gietrzwałd Mieczysław Ziółkowski lub Zastępca Wójta Tadeusz Antoszewski informowali o szczegółowych założeniach i podłożu powstania *Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* oraz o inwestycjach, jakie wynikają z niej dla Gminy Gietrzwałd. Dyskusja na zebraniach skupiała się na szczegółowym wyjaśnianiu proponowanych kierunków finansowania przedsięwzięć w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Pytania mieszkańców dotyczyły przełożenia dokumentu *Strategii MOF* na budowę chodników i ścieżek rowerowych między miejscowościami, budowy lokalnych dróg gminnych, organizację linii transportu publicznego oraz wpływu mieszkańców na sposób wydatkowania środków.

Informacje na temat projektu *Strategii MOF* zostały również omówione z radnymi Rady Gminy Gietrzwałd oraz sołtysami wsi, a także zamieszczone w Gazecie Gietrzwałdzkiej.

W wyniku konsultacji społecznych do projektu dokumentu nie złożono żadnych uwag i wniosków.

Gmina Jonkowo

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w formie spotkania z mieszkańcami w dniu 24 kwietnia 2014 roku. Informacja o spotkaniu została zamieszczona na stronie internetowej www.jonkowo.pl oraz na tablicach ogłoszeniowych w miejscowościach Gminy Jonkowo oraz na tablicach w Urzędzie Gminy.

Osoby, które uczestniczyły w spotkaniu zadawały ogólne pytania dotyczące Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna oraz planowanych obszarów działania ZIT.

W wyniku konsultacji społecznych do projektu dokumentu nie złożono żadnych uwag i wniosków.

Gmina Purda

1 kwietnia 2014 roku Wójt Gminy Purda wydał *Zarządzenie Nr 20/2014 w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*. Termin konsultacji przewidziano od dnia 9 kwietnia do 25 kwietnia 2014 roku.

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone poprzez wyłożenie do publicznej wiadomości projektu *Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* w Urzędzie Gminy w Purdzie oraz poprzez zamieszczenie treści dokumentu na stronie Biuletynu Informacji Publicznej

www.bip.purda.pl. Ogłoszenie w sprawie wydania zarządzenia wójta Gminy Purda wraz z treścią dokumentu *Strategii MOF Olsztyna* zamieszczono na tablicy ogłoszeń oraz na stronie BIP w dniu 9 kwietnia 2014 roku.

W ramach przeprowadzonych konsultacji społecznych do projektu dokumentu złożono 2 wnioski.

Państwo Izabela i Jacek Jabłońscy, mieszkańcy miejscowości Klebark Mały wniesli uwagę dotyczącą odsunięcia tzw. małej obwodnicy Klebarka Małego od zabudowy mieszkaniowej tej miejscowości na odległość, która zminimalizuje uciążliwości związane z przekroczeniem norm hałasu i zapylenia, uwzględniającą uwarunkowania środowiskowe.

Pani Eugenia Palmowska, Sołtys Klebarka Małego wniosła uwagę dotyczącą odsunięcia tzw. małej obwodnicy Klebarka Małego od zabudowy mieszkaniowej oraz od terenów sportowo-rekreacyjnych tej miejscowości z powodu dużego natężenia ruchu oraz możliwości potrąceń dzieci korzystających z terenów sportowo-rekreacyjnych.

Pan Waldemar Czarnota, Zastępca Wójta Gminy Purda w odpowiedzi na złożone wnioski poinformował, że niemożliwe jest odsunięcie tzw. małej obwodnicy Klebarka Małego od budynków mieszkalnych w tej miejscowości. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest sposób przejęcia gruntu pod istniejącą obwodnicę. Grunt został nieodpłatnie przejęty od Agencji Nieruchomości Rolnych z przeznaczeniem na ściśle określony cel – drogę publiczną, jednocześnie stanowi odrębną jednostkę geodezyjną. Przesunięcie obwodnicy spowoduje konieczność przejęcia od ANR kolejnej działki na cele drogi, którą trzeba wyznaczyć geodezyjnie oraz konieczność dokonania zapłaty za już przejętą na ten cel działkę, z powodu obowiązujących w tym zakresie przepisów. Wątpliwe jest także wyrażenie zgody przez ANR na kolejne przekazanie gruntu na ten sam cel, na który już raz grunty zostały przekazane. Kolejnym aspektem sprawy jest konieczność przejęcia dodatkowego gruntu od Pracowniczych Ogrodów Działkowych. Mała obwodnica Klebarka Małego będzie drogą asfaltową, spełniająca wszystkie wymagania techniczne stawiane przed tego rodzaju obiektami, co na pewno spowoduje zarówno zmniejszenie uciążliwości związanych z hałasem oraz w znaczący sposób ograniczy zapylenie związane z eksploatacją drogi. Natomiast bezpieczeństwo dzieci i młodzieży korzystającej z obiektów sportowo-rekreacyjnych w Klebarku Małym zostanie osiągnięte poprzez ogrodzenie placu oraz zamontowanie piłkochwyty. Ustawienie odpowiednich znaków informacyjnych oraz znaków ograniczających prędkość poruszających się po małej obwodnicy Klebarka Małego pojazdów wyeliminuje lub znacznie ograniczy wypadkowość w tym miejscu.

Gmina Stawiguda

Zebranie konsultacyjne w Gminie Stawiguda w sprawie *Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* połączonych komisji Rady Gminy Stawiguda odbyło się w dniu 23 kwietnia 2014 r.

W ramach przeprowadzonego zebrania do projektu dokumentu wnioskowano o uwzględnienie następujących uwag:

- 1) Wpisanie na listę rezerwową: przebudowy drogi powiatowej Bartąg-Ruś na terenie Gminy Stawiguda.
- 2) Uwzględnienie w pkt. 5.6 w Liście projektów strategicznych komplementarnych do ZIT poniższych zadań:
 - Stworzenie strefy przedsiębiorczości wraz z budową infrastruktury.

- Dokończenie opasek sanitarnych i zagospodarowanie terenów wokół jezior, zwłaszcza: Wulpińskiego, Plusznego i Bartąg.
- Budowa ścieżek rowerowych i tras narciarskich, tras spacerowo-biegowych.
- Budowa oświetlenia (energooszczędnego) ulicznego na terenie Gminy Stawiguda.
- Rozbudowa z termomodernizacją GOK w Stawigudzie.

Starostwo Powiatowe w Olsztynie

Konsultacje społeczne w Starostwie Powiatowym w Olsztynie w sprawie *Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna* odbywały się od dnia 3 kwietnia do 25 kwietnia 2014 roku.

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone poprzez zamieszczenie projektu dokumentu na stronie internetowej Powiatu Olsztyńskiego, w Biuletynie Informacji Publicznej Powiatu Olsztyńskiego, na tablicy informacyjnej w Biurze Obsługi Interesanta Starostwa Powiatowego oraz poprzez zamieszczenie informacji w siedzibach gmin (Barczewo, Purda, Stawiguda, Gietrzwałd, Jonkowo, Dywity).

W wyniku konsultacji społecznych do projektu dokumentu nie złożono żadnych uwag i wniosków.

**Uwagi zgłoszone podczas konsultacji społecznych dotyczących *Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna*,
przeprowadzonych w gminach MOF i Starostwie Powiatowym w Olsztynie**

L.p.	Data zgłoszenia	JST	Uwaga	Zgłaszający	Uzasadnienie	Rozstrzygnięcie
Uwagi zgłoszone na formularzu online						
1.	2014-04-11	Olsztyn	<i>Przebudowa ulicy Piłsudskiego – plany zwężenia ulicy</i>	Jacek Klonowski	Zwężenie ulicy Piłsudskiego, które jest planowane w związku z wykonywaniem tam linii tramwajowej spowoduje zablokowanie Olsztyna i wieczne korki. Samochody będą jechały 20-30 km/h i smog będzie dużo większy niż jest dotychczas. Zastanawia mnie po co niszczyć coś, co funkcjonowało dobrze. W sondzie, którą widziałem w telewizji lokalnej wszyscy mieszkańcy Olsztyna zapytani o tą kwestię wyrażali się o tym pomyśle negatywnie. Niektórzy nawet nie wierzyli, że coś tak "mądrego" można wymyśleć. Dla równowagi zrobiono wtedy sondaż wśród urzędników ratusza, którzy oczywiście poparli pomysł Prezydenta, swojego szefa. Pan Prezydent Piotr Grzymowicz już raz utrudnił życie mieszkańcom Olsztyna likwidując przejście do Alfry. Teraz utrudni im przejazd przez Olsztyn. Zapamiętany zostanie nie jako Prezydent, który czyni życie w Olsztynie łatwiejszym, lecz ten, który je mieszkańcom utrudnił.	Uwaga nie została uwzględniona – nie odnosi się do zapisów Strategii MOF.
Uwagi zgłoszone poza trybem online – w formie pisma złożonego do kancelarii ogólnej Urzędu Miasta Olsztyna						
2.	2014-04-23	Olsztyn	1. Dopracowanie Strategii MOF i przygotowanie dokumentu czytelnego i zrozumiałego dla ogółu mieszkańców w formie skróconej, lub na podstawie dokumentu bazowego wydzielenie konkretnych projektów podlegających opiniowaniu społecznemu.	Marianna Hołubowska		1. Uwaga nie została uwzględniona – Strategia MOF podlega konsultacjom społecznym w całości. [Odpowiedź] Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna została napisana zgodnie z wytycznymi Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Dokument ten musi

		2. Określenie perspektywy czasowej do jakiej ma się odnosić Strategia MOF. 3. Wpisanie w Strategię MOF jako zadanie priorytetowe rozwój komunikacji publicznej między Olsztynem i sąsiednimi gminami. 4. W rozdziale „Cele rozwoju MOF” wykreślić punkt 4.3.3 dotyczący elektrociepłowni w Olsztynie w oparciu o wysokosprawną kogenerację. Projekt ten dotyczy wyłącznie obszaru gminy Olsztyn i będąc już przedmiotem konsultacji społecznych w Olsztynie został odrzucony przez mieszkańców miasta. Z drugiej strony, projekt ten nie podlegał opiniowaniu przez mieszkańców sąsiednich gmin. 5. Unieważnienie przeprowadzonych konsultacji z powodu uchybień formalnych (separowanie podmiotów konsultacji zamieszkujących Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna poprzez organizowanie odrębnych spotkań konsultacyjnych w Olsztynie, a następnie w wybranych gminach, brak określenia perspektywy czasowej dla Strategii MOF). 6. Wyznaczenie nowego terminu konsultacji.			być spójny z innymi dokumentami strategicznymi oraz programami operacyjnymi. Forma została więc niejako narzucona, gdyż zastosowanie języka niespecjalistycznego w wielu elementach mogłoby skutkować odrzuceniem Strategii przez organy opiniujące i zatwierdzające. 2. [Odpowiedź] W Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna wskazano ramy czasowe, dokument ten jest odpowiedzią na wyzwania, jakie niesie za sobą nowa perspektywa finansowa budżetu UE na lata 2014-2020. 3. [Odpowiedź] Wybrane do realizacji w projekcie Mobilny MOF drogi gminne i powiatowe pozwolą na rozwinięcie zrównoważonego transportu zbiorowego poprzez utworzenie nowych linii bądź polepszenie jakości już istniejących tras. Poprawi to mobilność ludności MOF poprzez rozwinięcie sieci połączeń drogowych wykorzystywanych do transportu publicznego. 4. [Odpowiedź] Cel strategiczny 4: Zwiększenie efektywności energetycznej jest spójny z celem tematycznym 4 Umowy Partnerstwa. Tak jak pozostałe cele strategiczne, zawiera on ogólne założenia projektów, które mogą być w przyszłości realizowane na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego. 5. Uwaga nie została uwzględniona. [Odpowiedź] Każdy z członków MOF tj. gminy oraz Powiat Olsztyński prowadzą konsultacje społeczne zgodnie z przyjętymi przez rady gmin/powiatu procedurami. Zaproszenie na konsultacje w gminie Olsztyn skierowano za pośrednictwem gmin/powiatu do wszystkich mieszkańców MOF i każdy zainteresowany mieszkańiec miał możliwość uczestnictwa w w/w spotkaniu. 6. Uwaga nie została uwzględniona.
--	--	--	--	--	---

						[Odpowiedź] jw.
3.	2014-04-24	Olsztyn	1. Brak merytorycznych podstaw do sformułowania celu strategicznego 7 – budowy tożsamości olsztyńskiego MOF: Tworzenie wspólnych produktów turystycznych (cel str. 7, poz. 4.7.1.) nie przyczyni się w istocie do budowania tożsamości MOF, lecz do wzrostu jego atrakcyjności turystycznej. Natomiast dbałość o dziedzictwo Warmii, rozumiane jako ochronę i zabezpieczenie obiektów zabytkowych i historycznych (poz. 4.7.2.) ogranicza rolę działań kulturalnych w odniesieniu do budowy tożsamości do jednego, wąskiego aspektu. Rażącym błędem merytorycznym jest pomijanie realizowanej poprzez aktywność kulturalną roli komunikacji społecznej w budowaniu tożsamości olsztyńskiego MOF. 2. Niespójność wewnętrzna dokumentu: brak zapisów dot. realizacji celu strategicznego 7. Cel ten nie jest uwzględniony w rozdziale 5.8, plan finansowy Strategii nie zawiera zapisów dotyczących wysokości finansowania działań w tym obszarze. Niespójnością jest także niejasny w dokumencie status obszaru kultury jako usługi publicznej. 3. Strategia pozostaje w sprzeczności do zapisów Strategii Miasta Olsztyna (cel operacyjny A2 – budowanie tożsamości miasta oraz cel A3 – wzrost współpracy opartej na zaufaniu). Tożsamość społeczna nie powinna tylko być wiązana z tożsamością przestrzenną czy urbanistyczną. W silnych stronach Strategii dostrzeżono potencjał kulturotwórczy. W zapisach ZIT MOF nie ma merytorycznej kontynuacji tego aspektu. 4. Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna nie uwzględnia roli	Obywatelska Rada Kultury		[Odpowiedź] Zgodnie Umową Partnerstwa w nowym okresie programowania 2014-2020 większego znaczenia nabiera podejście funkcjonalne do rozwoju, w tym do rozwoju obszarów miejskich poprzez wsparcie miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie. Podejmowane działania mają służyć rozwiązywaniu problemów przede wszystkim gospodarczych, środowiskowych i społecznych. Ponadto realizacja Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych ma na celu podjęcie współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego miejskich obszarów funkcjonalnych poprzez realizację zintegrowanych projektów odpowiadających w sposób kompleksowy na potrzeby JST. <i>Strategia Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna</i> jest dokumentem odnoszącym się do obszaru MOF Olsztyna, uwzględniając wszelkie powiązania pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego, zarówno komunikacyjne, jak i społeczne, gospodarcze czy kulturowe. Konieczność przygotowania dokumentu <i>Strategii MOF Olsztyna</i> wynika z wytycznych ministerialnych oraz Instytucji Zarządzającej Województwa Warmińsko-Mazurskiego. <i>Strategia MOF Olsztyna</i> nie jest dokumentem o charakterze strategicznym, takim jak np. <i>Strategia rozwoju Miasta – Olsztyn 2020</i> czy <i>Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025</i>. Cele strategiczne Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna odnoszą się do tych dziedzin życia, które wymagają wsparcia, ale również poprawy ich funkcjonowania na obszarze MOF Olsztyna. <i>Strategia ZIT</i> jest <u>elementem</u> <i>Strategii MOF Olsztyna</i> wymagany przez Ministerstwo Infrastruktury

			kultury w budowaniu tożsamości olsztyńskiego MOF i w rozwoju kapitału społecznego, niezbędnego do jego harmonijnego rozwoju społeczno-gospodarczego.		i Rozwoju. Jest to dokument, którego cele muszą wpisywać się w zapisy Mandatu negocjacyjnego Zarządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego w sprawie realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla miejskiego obszaru funkcjonalnego Olsztyna w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020. Pierwotna wersja dokumentu <i>Strategia MOF</i> zawierała projekt „Warmiński MOF”, wpisujący się w Cel strategiczny 7. <i>Budowa tożsamości Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego</i>, priorytet 4.7.1 <i>Stworzenie wspólnych produktów turystycznych i ich promocja</i> oraz priorytet 4.7.2 <i>Ochrona dziedzictwa kulturowego Warmii</i>. W ramach projektu „Warmiński MOF” przewidywano realizację przedsięwzięć o charakterze promocyjnym, edukacyjnym – aktywizujących, wzmacniających tożsamość, w tym kulturową mieszkańców MOF Olsztyna oraz przyciągających turystów. Projekt bazował na zasobach kultury gmin MOF integrując i wzmacniając ich dorobek kulturalny. Jednakże z uwagi na zapis w RPO WiM na lata 2014-2020 dotyczący wyłączenia typów projektów realizowanych na ściśle określonym obszarze w formule ZIT z możliwości ubiegania się o środki z budżetu RPO w trybie konkursowym poza formułą ZIT, projekt „Warmiński MOF” nie będzie realizowany. Działania związane z szeroko rozumianą kulturą i tożsamością kulturową mogą być realizowane przez potencjalnych beneficjentów ze środków w ramach RPO WiM na lata 2014-2020 w ramach priorytetu inwestycyjnego 6.3. Zachowanie, ochrona, promowanie i rozwój dziedzictwa naturalnego i kulturowego oraz priorytetu inwestycyjnego 9.2. Wspieranie rewitalizacji fizycznej,
--	--	--	---	--	---

						gospodarczej i społecznej ubogich społeczności na obszarach miejskich i wiejskich. W ramach PI 9.2. możliwe będzie wspieranie nadawania i przywracania funkcji społecznych, w tym kulturalnych, edukacyjnych i rekreacyjnych zdegradowanym obszarom miejskim. Realizacja PI 9.2. będzie uzupełniała działania podejmowane w ramach innych priorytetów inwestycyjnych, tj. 4.3., 4.5., 6.3., 7.2. Środki RPO WiM na lata 2014-2020 przewidziane na realizację przedsięwzięć w ramach ww. priorytetów są znacznie wyższe niż środki na działania podejmowane w ramach ZIT.
4.	2014-04-25	Olsztyn	1. Wyznaczony termin do 25 kwietnia 2014 jest obejściem prawnym, aby mieszkańcy Olsztyna nie przeanalizowali Strategii MOF. Pierwsza prezentacja odbyła się 16 kwietnia 2014 r. Prezydent zostawił tylko 6 dni roboczych na analizę społeczną i złożenie korekt przez mieszkańców. 2. Przedstawiona Strategia jest rozrostem biurokracji w Olsztynie, str. 80-81 wraz z spodziewaną dużą ilością ekspertów i ekspertyz. 3. „Miękkie” projekty na sumę 68 mln zł. 4. Należy wprowadzić: - poprawę Placu Kolumny Orła Białego, - pomnik Baltazara ze Skajbot, - nową wersję i miejsce pomnika Żołnierza z AK, - koncepcje Towarzystwa Naukowego im. Wojciecha Kętrzyńskiego upamiętniające dokonania patriotyczne i gospodarcze Polaków na Warmii przed 1945 r. - pomnik Naczelników Państwa siedzących na ławie i gaworzących o Pieniądzu Publicznym, stworzenie wzorem Sandomierza, Bractwa Rycerskiego Warmii w oparciu o Muzeum. 5. Nieprecyzyjna liczba mieszkańców Olsztyna.	Piotr Kowalski		1. [Odpowiedź] Termin konsultacji społecznych został wyznaczony Zarządzeniem Prezydenta Nr 124 z dnia 21 marca 2014 roku i zakładał przeprowadzenie konsultacji od dnia 1 kwietnia do 25 kwietnia 2014 roku. Od momentu rozpoczęcia konsultacji (01.04.), projekt dokumentu <i>Strategii MOF Olsztyna</i> był umieszczony na Platformie Konsultacji Społecznych www.konsultacje.olsztyn.eu wraz z formularzem online, dzięki któremu osoby zainteresowane mogły zgłaszać uwagi i wnioski. Ponadto informacje dotyczące konsultacji ukazały się w prasie w formie tradycyjnej oraz w formie elektronicznej na portalach internetowych. Spotkanie konsultacyjne, które odbyło się 16 kwietnia 2014 roku zostało zorganizowane w celu wyjaśnienia wszelkich wątpliwości związanych z projektem <i>Strategii Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna</i>. 2. [Odpowiedź] Zawiązanie zinstytucjonalizowanej formy partnerstwa jest jednym z warunków realizacji ZIT w miastach wojewódzkich. W Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna w dniu 6 marca 2014 roku zostało zawarte porozumienie administracyjne, które w sposób szczegółowy opisuje system

						wdrażania Strategii ZIT. Ze względu na charakter ZIT niezbędne było określenie wspólnych mechanizmów wdrożeniowych – mechanizmów koordynacji, obsługi i sposobu finansowania przedsięwzięć, co wiąże się z powołaniem Komitetu Sterującego ZIT oraz utworzeniem Biura ZIT, które będzie funkcjonowało w strukturze Urzędu Miasta Olsztyna. 3. [Odpowiedź] Projekty „miękkie” zostały zaproponowane wspólnie z przedstawicielami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna i Powiatu Olsztyńskiego i wynikają z wspólnych potrzeb poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego. W ramach projektu Społeczny MOF oraz Zdrowy i aktywny MOF będą mogły być realizowane typy przedsięwzięć aktywizujące osoby zagrożone wykluczeniem społecznym czy osoby bezrobotne. Wzrost aktywności zawodowej osób pozostających długotrwale bezrobotnych, a także readaptacja społeczna oraz zawodowa osób niepełnosprawnych i osób starszych poprzez zwiększenie motywacji do działania i zwiększenie zdolności komunikacyjnych, a także przełamanie bariery społecznego wyobcowania to istotne czynniki do zrealizowania w formule ZIT. 4. [Odpowiedź] Zaproponowane projekty zostały wypracowane przez przedstawicieli wszystkich gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna i Powiatu Olsztyńskiego w drodze porozumienia. Zgodnie Umową Partnerstwa w nowym okresie programowania 2014-2020 większego znaczenia nabiera podejście funkcjonalne do rozwoju, w tym do rozwoju obszarów miejskich poprzez wsparcie miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie. Podejmowane działania mają służyć rozwiązywaniu problemów przede wszystkim
--	--	--	--	--	--	---

						gospodarczych, środowiskowych i społecznych terenów obejmujących łącznie Olsztyn i gminy ościenne. Ponadto realizacja Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych ma na celu podjęcie współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego miejskich obszarów funkcjonalnych poprzez realizację zintegrowanych projektów odpowiadających w sposób kompleksowy na potrzeby JST. Wobec powyższego, zaproponowane przez Pana do wprowadzenia do projektu Strategii MOF Olsztyna projekty nie mogą zostać ujęte. 5. [Odpowiedź] Podana w projekcie Strategii MOF Olsztyna liczba ok. 230 tys. osób odnosi się do mieszkańców gmin Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna, wyznaczonego w dokumencie <i>Kryteria delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich</i>, czyli gmin: Barczewo, Dywity, Gietrzwałd, Jonkowo, Purda i Stawiguda oraz rdzenia – Olsztyna.
Uwagi zgłoszone w gminach na obszarze Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna						
5.	2014-04-24	Purda	Odsunięcie tzw. Małej obwodnicy Klebarka Małego od zabudowy mieszkaniowej tej miejscowości na odległość, która zminimalizuje uciążliwości związane z przekroczeniem norm hałasu i zapylenia, uwzględniając uwarunkowania środowiskowe.	Izabela i Jacek Jabłoński		Uwaga nie została uwzględniona. [Odpowiedź] Niemożliwe jest odsunięcie tzw. małej obwodnicy Klebarka Małego od budynków mieszkalnych w tej miejscowości. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest sposób przejęcia gruntu pod istniejącą obwodnicę. Grunt został nieodpłatnie przejęty od Agencji Nieruchomości Rolnych z przeznaczeniem na ściśle określony cel – drogę publiczną, jednocześnie stanowi odrębną jednostkę geodezyjną. Przesunięcie obwodnicy spowoduje konieczność przejęcia od ANR kolejnej działki na cele drogi, którą trzeba wyznaczyć geodezyjnie oraz konieczność dokonania zapłaty za już przejętą na ten cel działkę, z powodu obowiązujących w tym

						zakresie przepisów. Wątpliwe jest także wyrażenie zgody przez ANR na kolejne przekazanie gruntu na ten sam cel, na który już raz grunty zostały przekazane. Kolejnym aspektem sprawy jest konieczność przejęcia dodatkowego gruntu od Pracowniczych Ogrodów Działkowych. Mała obwodnica Klebarka Małego będzie drogą asfaltową, spełniająca wszystkie wymagania techniczne stawiane przed tego rodzaju obiektami, co na pewno spowoduje zarówno zmniejszenie uciążliwości związanych z hałasem oraz w znaczący sposób ograniczy zapylenie związane z eksploatacją drogi.
6.	2014-04-25	Purda	Odsunięcie tzw. Małej obwodnicy Klebarka Małego od zabudowy mieszkaniowej oraz od terenów sportowo-rekreacyjnych tej miejscowości z powodu dużego natężenia ruchu oraz możliwości potrąceń dzieci korzystających z terenów sportowo-rekreacyjnych	Eugenia Palmowska Sołtys Sołectwa Klebark Mały		Uwaga nie została uwzględniona. [Odpowiedź] Bezpieczeństwo dzieci i młodzieży korzystającej z obiektów sportowo-rekreacyjnych w Klebarku Małym zostanie osiągnięte poprzez ogrodzenie placu oraz zamontowanie piłkochwytów. Ustawienie odpowiednich znaków informacyjnych oraz znaków ograniczających prędkość poruszających się po małej obwodnicy Klebarka Małego pojazdów wyeliminuje lub znacznie ograniczy wypadkowość w tym miejscu.
7..	2014-05-23	Stawiguda	I. Przyjęcie w Strategii MOF kierunków rozwoju z przeznaczeniem środków finansowych na wszystkie obszary działania zgodnie z wytycznymi: • rozwój zrównoważonego, sprawnego transportu łączącego miasto i jego obszar funkcjonalny (np. wprowadzenie zintegrowanych kart miejskich, budowa systemów „parkuj i jedź”, parkingów i ścieżek rowerowych); • przywracanie funkcji społeczno-gospodarczych zdegradowanych obszarów miejskiego obszaru funkcjonalnego – tzw.	Rada Gminy Stawigudy		I. Uwaga nie została uwzględniona. Proponowane kierunki rozwoju są zestawem kierunków interwencji do realizacji w ramach Strategii ZIT, zawartych w <i>Zasadach realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Polsce</i> , zatwierdzonych przez MRR w lipcu 2013 r. Strategia MOF jest dokumentem szerszym od Strategii ZIT i w rozdziale 4 wskazuje cele strategiczne dla całego obszaru MOF Olsztyna, które są rozwinięciem proponowanych kierunków interwencji. II. Uwaga nie została uwzględniona. 1. System połączeń komunikacyjnych na obszarze Miejskiego Obszaru

		rewitalizacja (projekty łączące działania typowo inwestycyjne z miękkimi – np. przebudowa lub adaptacja budynków w zaniedbanej dzielnicy i wsiach oraz aktywizacja zamieszkujących ją osób, które są zagrożone wykluczeniem społecznym – osoby pozostające długo bez pracy, rodziny wielodzietne, osoby niepełnosprawne); • poprawę stanu środowiska przyrodniczego na obszarze funkcjonalnym miasta (np. usuwanie azbestu, ochrona istniejących terenów zielonych budowa parków i skwerów w miastach i wsiach, wymiana źródeł ciepła na bardziej ekologiczne); • wspieranie efektywności energetycznej (kompleksowa modernizacja energetyczna w budynkach mieszkaniowych polegająca np. na ocieplaniu budynków, wymianie okien i oświetlenia na energooszczędne, przebudowie systemów grzewczych); • wzmacnianie rozwoju funkcji symbolicznych budujących międzynarodowy charakter i ponadregionalną rangę miejskiego obszaru funkcjonalnego oraz poprawę dostępu i jakości usług publicznych w całym obszarze funkcjonalnym (np. promocja produktu turystycznego wspólnego dla całego obszaru funkcjonalnego, poprawa systemu informacji dla cudzoziemców, poprawa jakości sanitariatów publicznych, usprawnienia dla osób niepełnosprawnych, bezpłatny dostęp do Internetu); • wzmacnianie badań, rozwoju technologicznego oraz innowacji (np. rozwój usług oferowanych przez Instytucje Otoczenia Biznesu). II Uwzględnienie w Strategii MOF zadań na obszarze objętym strategią: 1. Połączenia transportowe, komunikacyjne pomiędzy sołectwami na terenach MOF		Funkcjonalnego Olsztyna został przygotowany w sposób spójny i kompleksowy. Projekt Mobilny MOF wraz z przeznaczoną do budowy południową obwodnicą Olsztyna oraz pozostałymi drogami zgłoszonymi do realizacji w ramach Kontraktu Terytorialnego będą stanowiły przemysłany, zwarty układ komunikacyjny, który w znacznym stopniu zniweluje główny problem regionu warmińsko-mazurskiego, jakim jest wykluczenie komunikacyjne. Fakt ten został zdiagnozowany zarówno w Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025, Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020, jak i w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. 2. Gazyfikacja sołectw na terenie gminy Stawiguda nie jest przedsięwzięciem mającym zintegrowany charakter oraz realizującym wspólną wizję i cele rozwojowe dla wszystkich jst na obszarze MOF Olsztyna. B. Uwaga nie została uwzględniona. Priorytety inwestycyjne zaproponowane przez Związek ZIT w Strategii ZIT, która jest elementem Strategii MOF, są negocjowane z Instytucją Zarządzającą RPO WiM na lata 2014-2020. Strategia MOF w rozdziale 4 wskazuje cele strategiczne dla całego obszaru MOF Olsztyna, które są rozwinięciem proponowanych kierunków interwencji.
--	--	--	--	---

		min: - przebudowa drogi powiatowej 1441N Wymój- Stawiguda-Pluski, - przebudowa drogi gminnej Pluski- Rybaki, - przebudowa drogi powiatowej Bartąg – Ruś - przebudowa drogi gminnej ul. Żurawia i Myśliwska w Tomaszkanie od skrzyżowania z drogą powiatową 1370N - przebudowa drogi gminnej 162048N w Dorotowie od projektowanej drogi serwisowej przy drodze 51 2. Gazyfikacja sołectw na terenie gminy Stawiguda wchodzącej w skład MOF. B. W dokumencie opublikowanym na stronach www.powiat-olszynski.pl/konsultacje-w-sprawie-strategii-mof-olsztyna część zatytułowaną: „Fundusze w ramach ZIT przeznaczone zostaną przede wszystkim na” zapisać następująco i konsekwentnie z pozycji Powiatu i gmin MOF Olsztyn zabiegać o przeznaczanie środków na wsparcie tak zdefiniowanych celów/zadań: Fundusze w ramach ZIT przeznaczone zostaną przede wszystkim na: - rozwój zrównoważonego, sprawnego transportu, łączącego miasto i jego obszar funkcjonalny (np. powiązanie sprawną i dobrej jakości siecią dróg wszystkich sołectw w ramach MOF, wprowadzenie zintegrowanego transportu miejskiego na terenie MOF, wprowadzenie zintegrowanych kart miejskich, budowa systemów „parkuj i jedź”, parkingów i ścieżek rowerowych, zwłaszcza wokół jezior MOF); - przywracanie funkcji społeczno-gospodarczych zdegradowanych obszarów miejskiego obszaru funkcjonalnego – tzw. rewitalizacja miasta i wsi MOF (projekty łączące działania typowo inwestycyjne z miękkimi – np.		
--	--	--	--	--

		przebudowa lub adaptacja budynków w zaniedbanej dzielnicy oraz aktywizacja zamieszkujących ją osób, które są zagrożone wykluczeniem społecznym – osoby pozostające długo bez pracy, rodziny wielodzietne, osoby niepełnosprawne); - poprawę stanu środowiska przyrodniczego na obszarze funkcjonalnym miasta i wsi (np. usuwanie azbestu, ochrona istniejących terenów zielonych w miastach i wsiach, budowa parków i skwerów, wymiana źródeł ciepła na bardziej ekologiczne- w tym gazyfikacja wsi, czy rozwój fotowoltaiki w ramach OZE); - wspieranie efektywności energetycznej (kompleksowa modernizacja energetyczna w budynkach mieszkaniowych polegająca np. na ocieplaniu budynków, wymianie okien i oświetlenia na energooszczędne, przebudowie systemów grzewczych) i gazyfikacja wsi obszaru ZIT; - wzmacnianie rozwoju funkcji symbolicznie budujących międzynarodowe zainteresowanie i ponadregionalną rangę miejskiego obszaru funkcjonalnego oraz poprawę dostępu i jakości usług publicznych w całym obszarze funkcjonalnym (np. promocja produktów turystycznych wspólnych dla całego obszaru funkcjonalnego, poprawa systemu informacji dla cudzoziemców, poprawa stanu ilościowego, dostępności i jakości sanitariatów publicznych, usprawnienia dla osób niepełnosprawnych, bezpłatny i powszechny we wszystkich sołectwach oraz w Olsztynie dostęp do Internetu); - wzmacnianie badań, rozwoju technologicznego oraz innowacji na terenie MOF (np. rozwój nowatorskich naukowych badań, wdrożeń i usług oferowanych przez Instytucję Otoczenia Biznesu, innowacyjności funkcjonalnej np. rozwój agroturystyki, usług			
--	--	--	--	--	--

		noclegowych oraz obsługi turystów, budowa obiektów użyteczności publicznej np. świetlic, wielofunkcyjnych obiektów sportowo-rekreacyjnych na wsiach). Ostateczne decyzje co do zakresu wsparcia ZIT zapadną po negocjacjach tzw. kontraktów terytorialnych oraz ustaleniu zawartości wszystkich programów operacyjnych. Strategia ZIT powinna dotyczyć minimum dwóch z powyższych celów. Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego wskazał, że przedsięwzięcia realizowane w ramach ZIT Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna muszą przyczyniać się do osiągnięcia rezultatów wskazanych w Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025 dla OSI Aglomeracja Olsztyna. <i>Realizacja tych celów/zadań, miałyby także priorytet w planowaniu i budżetach zarówno województwa jak powiatu i gmin uczestników MOF Olsztyn. Marszałek i Wojewoda zaś, zabiegali by o wsparcie dla realizacji w/w celów w zakresie pozyskiwanych środków oraz wsparcia z budżetu państwa oraz RPO.</i>			
--	--	---	--	--	--

11. ZAŁĄCZNIK 3. POROZUMIENIE W SPRAWIE POWOŁANIA ZWIĄZKU ZIT

POROZUMIENIE
z dnia 11 maja 2015 r.
w sprawie współdziałania celem realizacji
Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna

Strony Porozumienia:

1. Gmina Olsztyn, reprezentowana przez Prezydenta Piotra Grzymowicza;
2. Gmina Barczewo, reprezentowana przez Burmistrza Lecha Jana Nitkowskiego;
3. Gmina Dywity, reprezentowana przez Wójta Jacka Szydło;
4. Gmina Gietrzwałd, reprezentowana przez Wójta Marcina Sieczkowskiego;
5. Gmina Jonkowo, reprezentowana przez Wójta Wojciecha Giecko;
6. Gmina Purda, reprezentowana przez Wójta Piotra Płoskiego;
7. Gmina Stawiguda, reprezentowana przez Wójta Irenę Derdoń.

Preambuła

Na podstawie art. 74 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 594, z 2014 r. poz. 379, 1072) oraz: uchwały nr VIII/84/15 Rady Miasta Olsztyna z dnia 29 kwietnia 2015 r., uchwały nr VIII(60)15 Rady Miejskiej w Barczewie z dnia 21 kwietnia 2015 r., uchwały nr VIII/44/15 Rady Gminy Dywity z dnia 30 kwietnia 2015 r., uchwały nr VI/42/2015 Rady Gminy Gietrzwałd z dnia 30 kwietnia 2015 r., uchwały nr VIII/47/2015 Rady Gminy Jonkowo z dnia 27 kwietnia 2015 r., uchwały nr VI/32/2015 Rady Gminy Purda z dnia 24 kwietnia 2015 r., uchwały nr VII/52/2015 Rady Gminy Stawiguda z dnia 28 kwietnia 2015 r.; mając na uwadze zrównoważony rozwój oraz zwiększenie zaangażowania miast i ich obszarów funkcjonalnych w zarządzaniu środkami strukturalnymi Unii Europejskiej w ramach perspektywy finansowej 2014-2020 oraz efektywne wykorzystanie środków unijnych w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, Strony postanawiają co następuje:

Słowniczek:

1. ZIT – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, instrument, za pomocą którego partnerstwa reprezentujące Miasta i ich obszary funkcjonalne, mogą realizować zintegrowane projekty.
2. MOF Olsztyna – Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna, w którego skład wchodzi Gminy: Olsztyn, Barczewo, Dywity, Gietrzwałd, Jonkowo, Purda i Stawiguda. MOF wyznaczony jest zgodnie z dokumentem *Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województwa*, przygotowanym pod kierunkiem prof. Przemysława Śleszyńskiego, na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, oraz z zasadami zawartymi w Modelu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) w Regionalnym Programie Operacyjnym Warmia i Mazury na lata 2014-2020.

Barczewo | Dywity | Gietrzwałd | Jonkowo | Purda | Stawiguda

Olsztyn

3. Strategia ZIT – dokument określający zasady realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna.
4. RPO WiM – Regionalny Program Operacyjny Warmia i Mazury na lata 2014-2020.
5. IZ RPO – Instytucja Zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym Warmia i Mazury na lata 2014-2020.
6. IP RPO – Instytucja Pośrednicząca Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2014-2020 zgodnie z art. 123 ust. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013.
7. Ustawa – ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 594, z 2014 r. poz. 379, 1072).

§ 1. Wstęp

1. Działając na podstawie art. 74 ustawy Strony Porozumienia ustalają co następuje:
 - 1) gmina Barczewo powierza Gminie Olsztyn rolę Lidera przy realizacji ZIT, pełniącego funkcję IP RPO oraz posiadającego kompetencje do koordynacji zadań w zakresie zarządzania ZIT,
 - 2) gmina Dywity powierza Gminie Olsztyn rolę Lidera przy realizacji ZIT, pełniącego funkcję IP RPO oraz posiadającego kompetencje do koordynacji zadań w zakresie zarządzania ZIT,
 - 3) gmina Giętrzwald powierza Gminie Olsztyn rolę Lidera przy realizacji ZIT, pełniącego funkcję IP RPO oraz posiadającego kompetencje do koordynacji zadań w zakresie zarządzania ZIT,
 - 4) gmina Jonkowo powierza Gminie Olsztyn rolę Lidera przy realizacji ZIT, pełniącego funkcję IP RPO oraz posiadającego kompetencje do koordynacji zadań w zakresie zarządzania ZIT,
 - 5) gmina Purda powierza Gminie Olsztyn rolę Lidera przy realizacji ZIT, pełniącego funkcję IP RPO oraz posiadającego kompetencje do koordynacji zadań w zakresie zarządzania ZIT,
 - 6) gmina Stawiguda powierza Gminie Olsztyn rolę Lidera przy realizacji ZIT, pełniącego funkcję IP RPO oraz posiadającego kompetencje do koordynacji zadań w zakresie zarządzania ZIT.
2. Strony Porozumienia zgodnie deklarują podjęcie współpracy i powierzenie zadań IP RPO Liderowi, w celu wspomagania zrównoważonego rozwoju MOF Olsztyna.
3. Strony Porozumienia zgodnie postanawiają, że Lider reprezentuje wszystkie strony w procesie negocjacji, ustanawiania i realizacji instrumentu ZIT wobec właściwego ministerstwa ds. rozwoju regionalnego, IZ RPO oraz innych podmiotów.
4. Lider pełni funkcję IP RPO na podstawie art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2014 r., poz. 1146).
5. Do wyłącznych kompetencji Lidera pełniącego funkcję IP RPO należą:
 - 1) wybór projektów realizowanych w ramach ZIT, w tym opracowanie listy rankingowej,
 - 2) zawarcie porozumienia z IZ RPO, dotyczącego realizacji ZIT w MOF Olsztyna,
 - 3) udział w programowaniu RPO WiM w zakresie ZIT,
 - 4) uzgadnianie z IZ RPO harmonogramu ogłaszania konkursów, szczegółowych opisów priorytetów oraz kryteriów wyboru projektów,

Barczewo | Dywity | Giętrzwald | Jonkowo | Purda | Stawiguda
Olsztyn

- 5) udział w pracach Komitetu Monitorującego RPO WiM,
 - 6) przedkładanie Strategii ZIT do zaopiniowania IZ RPO oraz właściwemu ministrowi ds. rozwoju regionalnego,
 - 7) przedłożenie propozycji kryteriów wyboru projektów realizowanych w ramach ZIT i uzgodnienie ich z IZ RPO.
6. Celem Porozumienia jest ustalenie praw i obowiązków oraz zasad współpracy Stron Porozumienia przy realizacji ZIT MOF Olsztyna.
7. Porozumienie swoim działaniem obejmuje obszar MOF Olsztyna, w skład którego wchodzi Strony Porozumienia.
8. Przedmiotowy obszar działania może ulec zmianie, zgodnie z wolą wszystkich Stron oraz zgodnością z dokumentami związanymi z MOF i ZIT.
9. Porozumienie zostaje zawarte na okres wdrażania i rozliczania ZIT, zgodnie z dokumentami programowymi na lata 2014-2020 właściwego ministerstwa ds. rozwoju regionalnego.
10. W ramach wdrażania ZIT MOF Olsztyna przyjmuje się wariant minimalnej delegacji zadań. Szczegółowy zakres zadań zostanie określony w porozumieniu między IP RPO, reprezentującą wszystkie Strony Porozumienia, a IZ RPO.
11. Projekt Strategii ZIT, po opracowaniu, zostanie przedłożony wszystkim Stronom Porozumienia do przyjęcia przez Rady Miast/Gmin w formie uchwały.
12. Każda zmiana Strategii ZIT wymaga przyjęcia przez wszystkie Strony Porozumienia w formie uchwały Rady Miast/Gmin.
13. W celu efektywnego realizowania ZIT Strony Porozumienia przystępują do wdrażania Strategii ZIT.
14. Strony Porozumienia ponoszą odpowiedzialność za skuteczne i terminowe wdrożenie Strategii ZIT, zgodnie z niniejszym Porozumieniem.
15. Strony Porozumienia zobowiązują się współdziałać w celu osiągnięcia celów Strategii ZIT.
16. Strony Porozumienia zobowiązują się realizować swoje zadania z najwyższą starannością.
17. Strony Porozumienia zobowiązują się samodzielnie lub w partnerstwie realizować projekty w ramach Strategii ZIT oraz projekty komplementarne do Strategii ZIT.
18. W celu aplikacji i realizacji wspólnych projektów Gminy mogą zawierać odrębne porozumienia wykonawcze.
19. W przypadku nieprawidłowości finansowych lub konieczności zwrotu środków związanych z realizacją projektów w ramach ZIT, każda ze Stron Porozumienia zobowiązuje się do ponoszenia kosztów wynikających z nieprawidłowości powstałych w wyniku swojego działania lub zaniechania.
20. Obsługę merytoryczną i administracyjną zapewnia Biuro ZIT usytuowane w strukturze Urzędu Miasta Olsztyna.
21. Organem doradczym jest Panel Ekspertów ZIT.

§ 2. Komitet Sterujący ZIT

1. Przewodniczącym Komitetu Sterującego jest Prezydent Olsztyna.
2. Przewodniczący Komitetu Sterującego jest upoważniony do reprezentacji Stron Porozumienia przed organami administracyjnymi wszystkich instancji we wszelkich postępowaniach administracyjnych dotyczących wydania decyzji, uzgodnień, opinii i innych aktów związanych z realizacją zadań na rzecz realizacji ZIT.
3. Zadania, które należą wyłącznie do kompetencji Przewodniczącego Komitetu Sterującego, obejmują:
 - 1) kierowanie pracami Komitetu Sterującego,
 - 2) koordynację działań związanych ze Strategią ZIT,
4. W przypadku nieobecności przewodniczącego, pracami Komitetu Sterującego kieruje upoważniony przez niego Zastępca Prezydenta Olsztyna.
5. W skład Komitetu Sterującego wchodzi przedstawiciele wszystkich siedmiu gmin MOF.
6. Do zadań Komitetu Sterującego należy:
 - 1) opiniowanie Strategii ZIT oraz jej zmian,
 - 2) opiniowanie kryteriów wyboru projektów realizowanych w ramach ZIT,
 - 3) opiniowanie harmonogramu ogłaszania konkursów, szczegółowych opisów priorytetów oraz kryteriów wyboru projektów,
 - 4) opiniowanie projektów ubiegających się o dofinansowanie w ramach ZIT,
 - 5) opiniowanie listy rankingowej projektów przedkładanych IZ RPO,
 - 6) przedkładanie sprawozdań z realizacji Strategii ZIT (z projektów w ramach ZIT),
 - 7) opiniowanie innych dokumentów wymaganych przez IZ RPO.
7. Decyzje Komitetu Sterującego podejmowane są w drodze uchwał.
8. Głosowanie Komitetu Sterującego odbywa się zgodnie z zasadą zwykłej większości głosów.
9. Każdy członek Komitetu Sterującego posiada jeden głos.
10. Posiedzenia Komitetu Sterującego odbywają się w zależności od potrzeb, jednak nie rzadziej niż raz na kwartał.
11. Przewodniczący Komitetu Sterującego wyznacza termin posiedzenia Komitetu Sterującego.
12. Z posiedzeń Komitetu Sterującego sporządza się protokół.

§ 3. Biuro ZIT

1. Obsługę merytoryczną i administracyjną w ramach ZIT prowadzi Biuro ZIT.
2. Biuro ZIT usytuowane jest w strukturze Urzędu Miasta Olsztyna i w ramach funkcjonowania stosuje regulaminy wewnętrzne Urzędu Miasta Olsztyna.
3. Pracodawcą dla pracowników Biura ZIT jest Prezydent Olsztyna.
4. Najważniejsze zadania Biura ZIT obejmują:
 - 1) obsługę Komitetu Sterującego ZIT, w tym:
 - a) przygotowywanie dokumentów zgodnie z wytycznymi Komitetu Sterującego,
 - b) przekazywanie dokumentów do zatwierdzenia Komitetowi Sterującemu,

- c) organizację w wyznaczonych terminach posiedzeń Komitetu Sterującego oraz przygotowywanie protokołów z posiedzeń,
- 2) przygotowanie i aktualizację Strategii ZIT MOF Olsztyna,
- 3) przygotowanie projektów dokumentów wymaganych przez IZ RPO, w tym przygotowanie kryteriów wyboru projektów oraz listy projektów realizowanych w ramach ZIT, w tym opracowanie listy rankingowej,
- 4) przygotowanie projektu sprawozdań z realizacji Strategii ZIT.
- 5. Wsparcie pracy Biura ZIT MOF Olsztyna pochodzić będzie ze środków Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020.
- 6. W przypadku braku wsparcia pracy Biura ZIT lub jego części ze środków Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020, zobowiązania finansowe wynikające z programowania, wdrażania, finansowania, ewaluacji, uzgadniania wspólnych projektów, bieżącej obsługi i rozliczeń ZIT – Strony Porozumienia pokrywają proporcjonalnie do liczby mieszkańców Gminy.
- 7. W przypadku, o którym mowa w ust. 7, wysokość oraz forma finansowania zobowiązań wynikających z pracy Biura ZIT określone zostaną w odrębnym porozumieniu.
- 8. Powyższe zasady nie dotyczą wkładów własnych Stron Porozumienia w projekty realizowane w ramach ZIT.

§ 4. Panel Ekspertów ZIT

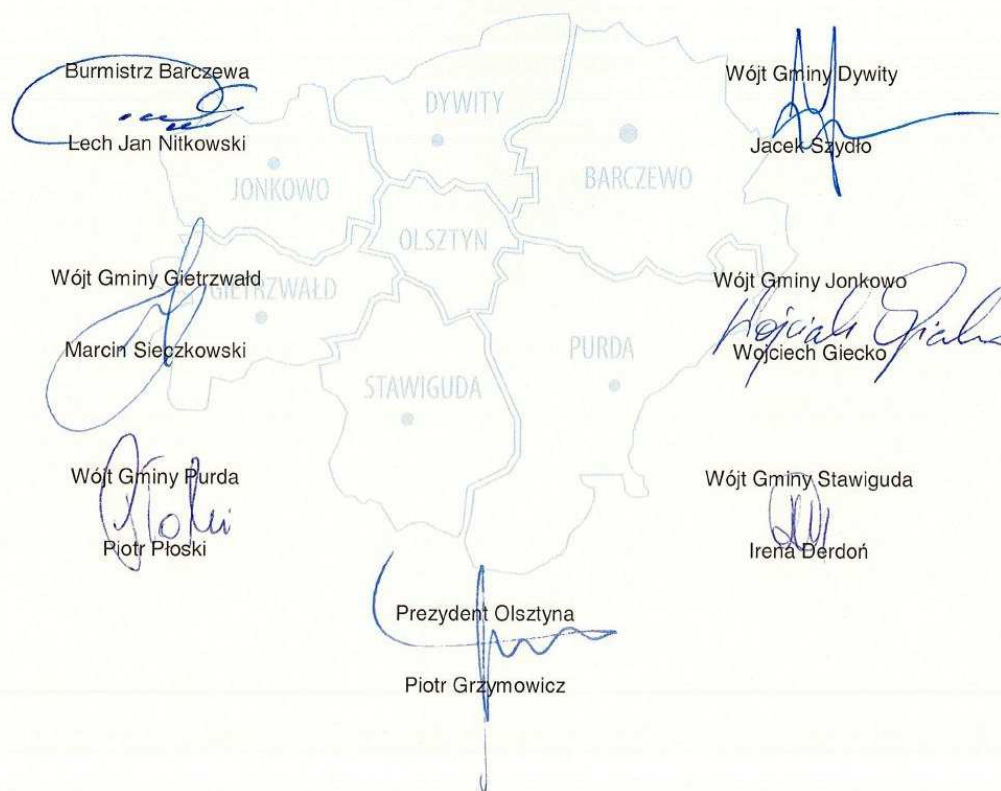
- 1. Komitet Sterujący ZIT powołuje Panel Ekspertów ZIT, który jest organem doradczym.
- 2. Eksperci zostaną powołani przez Komitet Sterujący ZIT.
- 3. W skład Panelu Ekspertów ZIT wchodzi co najmniej:
 - 1) eksperci – specjaliści w ramach poszczególnych dziedzin,
 - 2) eksperci – z zakresu analizy finansowej i ekonomicznej,
 - 3) eksperci – z zakresu ochrony środowiska.
- 4. Panel Ekspertów ZIT będzie doradzał podczas wyboru projektów oraz tworzenia listy rankingowej w ramach ogłaszanych konkursów.
- 5. Przewodniczący Komitetu Sterującego ZIT, wyznaczając termin posiedzenia, może skierować zaproszenie do ekspertów w celu pełnienia przez nich funkcji doradczych.

§ 5. Postanowienia końcowe

- 1. W sprawach nieuregulowanych niniejszym Porozumieniem stosuje się przepisy Kodeksu Cywilnego, ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 594, z 2014 r. poz. 379, 1072).
- 2. Strony Porozumienia stwierdzają, że niniejsze Porozumienie może być uzupełniane w drodze aneksów. Wszystkie Strony Porozumienia zobowiązane są do podpisania aneksów.
- 3. Zmiany i uzupełnienia niniejszego Porozumienia wymagają formy pisemnej pod rygorem nieważności.
- 4. Zmiany w treści Porozumienia wymagają zgody wszystkich Stron Porozumienia.

Barczewo | Dywity | Giętrzwald | Jonkowo | Purda | Stawiguda
Olsztyn

5. Porozumienie sporządzono w siedmiu jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej ze Stron.
6. Zgodnie z postanowieniem art. 13, pkt 6) lit. a) ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2011 r., poz. 1172 ze zm.) porozumienie podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego.



Barczewo | Dywity | Gietrzwałd | Jonkowo | Purda | Stawiguda
Olsztyn

**Aneks nr 1 z dnia 23 czerwca 2015 r.
do porozumienia
z dnia 11 maja 2015 r.
w sprawie współdziałania celem realizacji
Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna**

Strony aneksu do Porozumienia:

1. Gmina Olsztyn, reprezentowana przez Prezydenta Piotra Grzymowicza;
2. Gmina Barczewo, reprezentowana przez Burmistrza Lecha Jana Nitkowskiego;
3. Gmina Dywity, reprezentowana przez Wójta Jacka Szydło;
4. Gmina Giętrzwald, reprezentowana przez Wójta Marcina Sieczkowskiego;
5. Gmina Jonkowo, reprezentowana przez Wójta Wojciecha Giecko;
6. Gmina Purda, reprezentowana przez Wójta Piotra Płoskiego;
7. Gmina Stawiguda, reprezentowana przez Wójt Irenę Derdóń.

Na podstawie art. 74 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 594, z 2014 r. poz. 379, 1072) oraz: uchwały nr VIII/84/15 Rady Miasta Olsztyna z dnia 29 kwietnia 2015 r., uchwały nr VIII(60)15 Rady Miejskiej w Barczewie z dnia 21 kwietnia 2015 r., uchwały nr VIII/44/15 Rady Gminy Dywity z dnia 30 kwietnia 2015 r., uchwały nr VI/42/2015 Rady Gminy Giętrzwald z dnia 30 kwietnia 2015 r., uchwały nr VIII/47/2015 Rady Gminy Jonkowo z dnia 27 kwietnia 2015 r., uchwały nr VI/32/2015 Rady Gminy Purda z dnia 24 kwietnia 2015 r., uchwały nr VII/52/2015 Rady Gminy Stawiguda z dnia 28 kwietnia 2015 r.; mając na uwadze zrównoważony rozwój oraz zwiększenie zaangażowania miast i ich obszarów funkcjonalnych w zarządzaniu środkami strukturalnymi Unii Europejskiej w ramach perspektywy finansowej 2014-2020 oraz efektywne wykorzystanie środków unijnych w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, Strony postanawiają co następuje:

§ 1

1. § 1, ust. 5 Porozumienia otrzymuje brzmienie: „Do wyłącznych kompetencji Lidera pełniącego funkcję IP RPO należą:

- 1) wybór projektów realizowanych w ramach ZIT, w tym opracowanie listy rankingowej,
- 2) zawarcie porozumienia z IZ RPO, dotyczącego realizacji ZIT w MOF Olsztyna,
- 3) udział w programowaniu RPO WiM w zakresie ZIT,
- 4) uzgadnianie z IZ RPO harmonogramu ogłaszania konkursów, szczegółowych opisów priorytetów oraz kryteriów wyboru projektów,
- 5) udział w pracach Komitetu Monitorującego RPO WiM,
- 6) zatwierdzanie Strategii ZIT oraz jej zmian po uprzednim ich przyjęciu w drodze uchwały przez Komitet Sterujący ZIT,

Barczewo | Dywity | Giętrzwald | Jonkowo | Purda | Stawiguda
Olsztyn

- 7) przedkładanie Strategii ZIT do zaopiniowania IZ RPO oraz ministrowi właściwemu ds. rozwoju regionalnego po uprzednim przyjęciu jej uchwałą przez Komitet Sterujący ZIT,
 - 8) przedłożenie propozycji kryteriów wyboru projektów realizowanych w ramach ZIT i uzgodnienie ich z IZ RPO.
2. § 1, ust. 11 Porozumienia otrzymuje brzmienie: „Strategia ZIT, po pozytywnym zaopiniowaniu przez IZ RPO oraz ministerstwo właściwe ds. rozwoju regionalnego, zostanie przedłożona wszystkim Stronom Porozumienia do przyjęcia przez Rady Miast/Gmin w formie uchwały”.
3. W § 2, ust. 6 dopisuje się pkt 8), który otrzymuje brzmienie: „przyjmowanie Strategii ZIT oraz jej zmian w drodze uchwały”.

§ 2

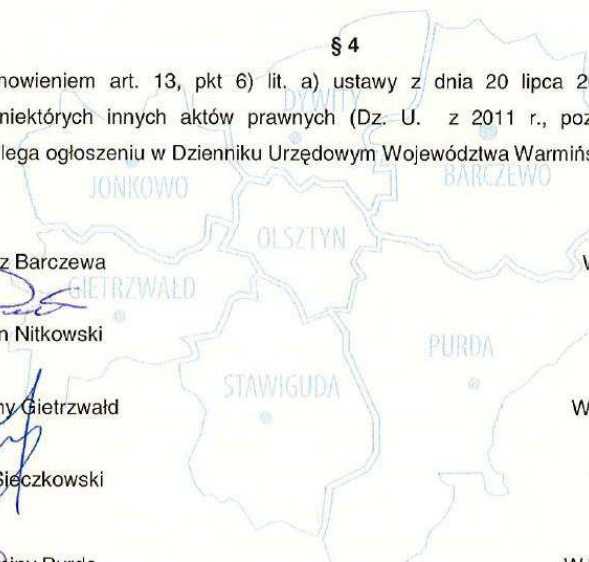
W pozostałym zakresie Porozumienie nie ulega zmianie.

§ 3

Aneks sporządzono w siedmiu jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej ze Stron.

§ 4

Zgodnie z postanowieniem art. 13, pkt 6) lit. a) ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2011 r., poz. 1172 ze zm.) aneks do Porozumienia podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko-Mazurskiego.



Burmistrz Barczewa
 Lech Jan Nitkowski

Wójt Gminy Giętrzwald
 Marcin Sieczkowski

Wójt Gminy Purda
 Piotr Płoski

Wójt Gminy Dywity
 Jacek Szydło

Wójt Gminy Jonkowo
 Wojciech Giecko

Wójt Gminy Stawiguda
 Irena Derdóń

Prezydent Olsztyna
 Piotr Grzymowicz

Barczewo | Dywity | Giętrzwald | Jonkowo | Purda | Stawiguda
 Olsztyn

12. ZAŁĄCZNIK 4. STRATEGICZNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

13. ZAŁĄCZNIK 5. DROGI W MOF OLSZTYNA PLANOWANE DO REALIZACJI W RAMACH ZIT

**14. ZAŁĄCZNIK 6. ZESTAWIENIE PROJEKTÓW
POZAKONKURSOWYCH KOMPLEMENTARNYCH
REALIZOWANYCH W RAMACH PROGRAMU
OPERACYJNEGO POLSKA WSCHODNIA ORAZ PROGRAMU
OPERACYJNEGO INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO**

Zestawienie projektów pozakonkursowych komplementarnych

Lp	Nazwa projektu	Status projektu nadany przez Związek ZIT	Pozycja na liście nadana przez Związek ZIT	Lokalizacja inwestycji	Program operacyjny	Przewidywany okres realizacji projektu	Szacunkowy koszt całkowity w mln PLN	Szacunkowy koszt kwalifikowany w mln PLN	Szacunkowa kwota dofinansowania w mln PLN	Wnioskodawca	Forma prawna wnioskodawcy	Skrócony opis projektu	Opis zgodności projektu z zakresem i celami właściwej osi priorytetowej Programu operacyjnego
1.	Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – łańcuchy ekomobilności	podstawowy	podstawowa	Województwo warmińskie; Mazurskie; Miasto Olsztyn	Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020	III kw. 2014-IV kw. 2018	134,591	123,385	104,877	Gmina Olsztyn	Jednostka samorządu terytorialnego	Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – łańcuchy ekomobilności: 1) Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego przy Dworcu PKS/PKP, 2) Przebudowa układu ulicznego w Centrum Olsztyna (ul. Pieniężnego wraz z mostem św. Jakuba oraz ul. Partyzantów), 3) Zakup taboru tramwajowego, 4) Rozbudowa systemu ITS, 5) Rozbudowa systemu komunikacyjnych dróg rowerowych w Olsztynie, 6) Inżynier Kontraktu, ekspertyzy, obsługa prawna, decyzje, opłaty, promocja.	Projekt wpisuje się w PRIORYTET INWESTYCYJNY 4E: <i>Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmianę klimatu</i> , II Osi Priorytetowej: <i>Nowoczesna infrastruktura transportowa</i> Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020. Oś Priorytetowa II: <i>Nowoczesna infrastruktura transportowa</i> realizuje Cel Tematyczny 4, czyli <i>wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach</i> . Natomiast celem szczegółowym Priorytetu jest <i>zwiększone wykorzystanie transportu miejskiego w miastach wojewódzkich i ich obszarach funkcjonalnych</i> . Planowany projekt dotyczy realizacji zadań z zakresu sieci autobusowych, wraz z zakupem taboru, budowy/przebudowy niezbędnej infrastruktury na potrzeby komunikacji miejskiej, w tym intermodalny dworzec przesiadkowy a także wdrożenia nowych, rozbudowy lub modernizacji istniejących systemów telematycznych na potrzeby komunikacji miejskiej. Dzięki temu projekt przyczyni się do realizacji priorytetu inwestycyjnego. Projekt przyczyni się do osiągnięcia następujących celów: skrócenia czasu podróży komunikacją miejską oraz upłynnienie ruchu w zatłoczonych obszarach miasta poprzez prioryteryzację transportu publicznego, integrację funkcjonujących w centrum miasta form transportu, w tym transportu publicznego z komunikacją indywidualną (pieszą i rowerową) a także lepsze wykorzystanie przyjaznego środowisku systemu transportu publicznego. Projekt „Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – łańcuchy ekomobilności” wpisuje się także we wskaźniki osi priorytetowej POPW 2014-2020, takie jak: wskaźnik rezultatu bezpośredniego – liczba przewozów pasażerskich komunikacją miejską w miastach na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej, wskaźniki produktu – liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej, pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej, całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej, liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych – rozbudowa istniejącego systemu telematycznego na potrzeby komunikacji miejskiej.
2.	Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – trakcja szynowa	podstawowy	podstawowa	Województwo warmińskie; Mazurskie; Miasto Olsztyn	Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020	IV kw. 2015-IV kw. 2020	255,759	208,473	126,514	Gmina Olsztyn	Jednostka samorządu terytorialnego	Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – trakcja szynowa: 1) Przedłużenie linii tramwajowej łączącej osiedle Jaroty i Pieczewo z fabryką Michelin i zintegrowanym węzłem przesiadkowym przy Dworcu PKP/PKS wraz z rozbudową zajezdni tramwajowej, 2) Zakup taboru tramwajowego, 3) Rozbudowa systemu ITS, 4) Inżynier Kontraktu, ekspertyzy, obsługa prawna, decyzje, opłaty, promocja.	Projekt wpisuje się w PRIORYTET INWESTYCYJNY 4E: <i>Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmianę klimatu</i> , II Osi Priorytetowej: <i>Nowoczesna infrastruktura transportowa</i> Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020. Oś Priorytetowa II: <i>Nowoczesna infrastruktura transportowa</i> realizuje Cel Tematyczny 4, czyli <i>wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach</i> . Natomiast celem szczegółowym Priorytetu jest <i>zwiększone wykorzystanie transportu miejskiego w miastach wojewódzkich i ich obszarach funkcjonalnych</i> . Planowany projekt dotyczy realizacji zadań z zakresu budowy/przebudowy sieci tramwajowych i autobusowych, wraz z zakupem taboru, budowy/przebudowy niezbędnej infrastruktury na potrzeby komunikacji miejskiej, w tym intermodalny dworzec przesiadkowy a także wdrożenia nowych, rozbudowy lub modernizacji istniejących systemów telematycznych na potrzeby komunikacji miejskiej. Dzięki temu projekt przyczyni się do realizacji priorytetu inwestycyjnego. Projekt przyczyni się do osiągnięcia następujących celów: skrócenia czasu podróży komunikacją miejską oraz upłynnienie ruchu w zatłoczonych obszarach miasta poprzez prioryteryzację transportu publicznego, integrację funkcjonujących w centrum miasta form transportu, w tym transportu publicznego z komunikacją indywidualną (pieszą i rowerową) a także lepsze wykorzystanie przyjaznego środowisku systemu transportu publicznego. Projekt „Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – trakcja szynowa” wpisuje się także we wskaźniki osi priorytetowej POPW 2014-2020, takie jak: wskaźnik rezultatu bezpośredniego – liczba przewozów pasażerskich komunikacją

													miejską w miastach na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej, wskaźniki produktu – liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej, pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej, całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej, liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych – rozbudowa istniejącego systemu telematycznego na potrzeby komunikacji miejskiej.
3.	Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – projekt rezerwowy	rezerwowy	rezerwowa	Województwo warmińsko-mazurskie; Miasto Olsztyn	Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020	IV kw. 2015-IV kw. 2020	231,664	198,130	168,410	Gmina Olsztyn	Jednostka samorządu terytorialnego	Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – projekt rezerwowy: 1) Przedłużenie linii tramwajowej na odcinku Al. Piłsudskiego od ul. Dworcowej do Kościuszki i do Uniwersytetu Warmińsko – Mazurskiego, 2) Zakup taboru tramwajowego, 3) Przebudowa Al. Sybiraków w Olsztynie wraz ze skrzyżowaniem z Al. Wojska Polskiego (drogi wyprowadzającej ruch z miasta w kierunku drogi DK 51 – przejście graniczne Bezledy), 4) Przebudowa wiaduktu nad kolejną w ciągu ul. Limanowskiego w Olsztynie, 5) Rozbudowa systemu ITS, 6) Inżynier Kontraktu, ekspertyzy, obsługa prawna, decyzje, opłaty, promocja.	Projekt wpisuje się w PRIORYTET INWESTYCYJNY 4E: <i>Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmianę klimatu, II Osi Priorytetowej: Nowoczesna infrastruktura transportowa</i> Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020. Oś Priorytetowa II: <i>Nowoczesna infrastruktura transportowa</i> realizuje Cel Tematyczny 4, czyli <i>wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach</i> . Natomiast celem szczegółowym Priorytetu jest <i>zwiększone wykorzystanie transportu miejskiego w miastach wojewódzkich i ich obszarach funkcjonalnych</i> . Planowany projekt dotyczy realizacji zadań z zakresu budowy/przebudowy sieci tramwajowych i autobusowych, wraz z zakupem taboru, budowy/przebudowy niezbędnej infrastruktury na potrzeby komunikacji miejskiej, w tym rozbudowy lub modernizacji istniejących systemów telematycznych na potrzeby komunikacji miejskiej. Dzięki temu projekt przyczyni się do realizacji priorytetu inwestycyjnego. Projekt przyczyni się do osiągnięcia następujących celów: skrócenia czasu podróży komunikacją miejską oraz upłynnienie ruchu w zatłoczonych obszarach miasta poprzez priorytetyzację transportu publicznego, integrację funkcjonujących w centrum miasta form transportu, w tym transportu publicznego z komunikacją indywidualną (pieszą i rowerową) a także lepsze wykorzystanie przyjaznego środowisku systemu transportu publicznego. Projekt „Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – projekt rezerwowy” wpisuje się także we wskaźniki osi priorytetowej POPW 2014-2020, takie jak: wskaźnik rezultatu bezpośredniego – liczba przewozów pasażerskich komunikacją miejską na przebudowanych i nowych liniach komunikacji miejskiej, wskaźniki produktu – liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej, pojemność zakupionego taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej, całkowita długość nowych lub przebudowanych linii komunikacji miejskiej, w tym infrastruktura drogowa (wiadukt w ciągu ul. Limanowskiego), rozbudowa istniejącego systemu telematycznego na potrzeby komunikacji miejskiej.
4.	Zmniejszenie emisyjności gospodarki poprzez poprawę efektywności dystrybucji ciepła w Olsztynie w wyniku przebudowy sieci i węzłów ciepłowniczych – etap I	podstawowy	1 podstawowa	Województwo warmińsko-mazurskie; Miasto Olsztyn	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	I kw. 2014 – IV kw. 2020	36,70	29,97	22,48	Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.	Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością	Realizacja zadania ma na celu modernizację odcinków sieci ciepłowniczej dystrybucyjnej o niskiej efektywności przesyłu energii (duże straty ciepła). Przedsięwzięcie jest kontynuacją projektu pn. „Przebudowa systemu dystrybucji ciepła w Olsztynie poprzez zastosowanie energooszczędnych rozwiązań”, realizowanego w latach 2007-2015 w ramach Działania 9.2 Efektywna Dystrybucja Energii POIiŚ. Zadanie ma na celu zmniejszenie strat energii powstających w olsztyńskim systemie dystrybucji ciepła.	Projekt wpisuje się w <i>Priorytet inwestycyjny 4.V. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu, I Osi Priorytetowej: Zmniejszenie emisyjności gospodarki</i> Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Oś Priorytetowa I: Zmniejszenie emisyjności gospodarki realizuje Cel Tematyczny, czyli <i>wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach</i> . Natomiast celem szczegółowym Priorytetu jest <i>zwiększona sprawność przesyłu energii termicznej</i> . Planowany projekt dotyczy realizacji zadań z zakresu przebudowy istniejących systemów ciepłowniczych celem zmniejszenia strat na przesył oraz likwidacji węzłów grupowych wraz z budową przyłączy do istniejących budynków i instalacją węzłów dwufunkcyjnych. Dzięki temu projekt przyczyni się do realizacji priorytetu inwestycyjnego, tj. zwiększenie efektywności energetycznej oraz zmniejszenie emisji zanieczyszczeń. Projekt spełni takie wskaźniki osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020, jak: długość wybudowanej lub zmodernizowanej sieci ciepłowniczej, szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych oraz zmniejszenie zużycia energii pierwotnej.
5.	Zmniejszenie emisyjności gospodarki poprzez poprawę efektywności	rezerwowy	1 rezerwowa	Województwo warmińsko-mazurskie; Miasto Olsztyn	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	I kw. 2014 – IV kw. 2020	78,60	64,04	48,03	Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.	Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością	Realizacja zadania ma na celu modernizację odcinków sieci ciepłowniczej dystrybucyjnej o niskiej efektywności przesyłu energii (duże straty ciepła). Przedsięwzięcie jest kontynuacją projektu pn. „Przebudowa systemu dystrybucji ciepła w Olsztynie poprzez zastosowanie energooszczędnych rozwiązań”, realizowanego w latach 2007-2015 w ramach Działania 9.2	Projekt wpisuje się w <i>Priorytet inwestycyjny 4.V. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu, I Osi Priorytetowej: Zmniejszenie emisyjności gospodarki</i> Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Oś

	dystrybucji ciepła w Olsztynie w wyniku przebudowy sieci i węzłów ciepłowniczych – etap II			Miasto Olsztyn						yki Ciepłnej Sp. z o.o.		Efektywna Dystrybucja Energii POIiŚ. Zadanie ma na celu zmniejszenie strat energii powstających w olsztyńskim systemie dystrybucji ciepła.	Priorytetowa I: Zmniejszenie emisyjności gospodarki realizuje Cel Tematyczny, czyli wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach. Natomiast celem szczegółowym Priorytetu jest zwiększona sprawność przesyłu energii termicznej. Planowany projekt dotyczy realizacji zadań z zakresu przebudowy istniejących systemów ciepłowniczych celem zmniejszenia strat na przesyłach oraz likwidacji węzłów grupowych wraz z budową przyłączy do istniejących budynków i instalacją węzłów dwufunkcyjnych. Dzięki temu projekt przyczyni się do realizacji priorytetu inwestycyjnego, tj. zwiększenie efektywności energetycznej oraz zmniejszenie emisji zanieczyszczeń. Projekt spełni takie wskaźniki osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020, jak: długość wybudowanej lub zmodernizowanej sieci ciepłowniczej, szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych oraz zmniejszenie zużycia energii pierwotnej.
6.	Zwiększenie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji poprzez przyłączenie nowych obiektów, które będą zlokalizowane na terenie strefy usługowo-gospodarczej Olsztyna G3 do efektywnego systemu ciepłowniczego	podstawowy	1 podstawowa	Województwo warmińskie; Miasto Olsztyn	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020	I kw. 2016 – IV kw. 2020	14,76	12,00	9,00	Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.	Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością	Realizacja zadania ma na celu zwiększenie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji poprzez przyłączenie wyłącznie nowych obiektów, które zostaną zlokalizowane na terenie strefy usługowo-gospodarczej Olsztyna G3 do efektywnego systemu ciepłowniczego. Strefą G3 objęte są tereny położone na wschód od ulicy Leonharda i rozciągające się wzdłuż ulic Towarowej i Piłsudskiego. Zgodnie z Miejsowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego w granicach strefy G3 wyznaczono m.in. obszary usług, przemysłu i składów, tereny parku naukowo-technologicznego. Nowe źródło będzie to instalacja wyposażona w blok do termicznej utylizacji frakcji palnej powstałej w wyniku przetworzenia odpadów komunalnych wraz z odzyskiem energii. Planowana elektrociepłownia wykorzystywać będzie technologię spalania frakcji palnej pochodzącej z odpadów komunalnych, uzupełnianą technologią spalania gazu ziemnego, oleju opałowego w kotłach szczytowych.	Projekt wpisuje się w <i>PRIORYTET INWESTYCYJNY 4.VI. Promowanie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji ciepła i energii elektrycznej w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe, I Osi Priorytetowej: Zmniejszenie emisyjności gospodarki Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Oś Priorytetowa I: Zmniejszenie emisyjności gospodarki</i> realizuje Cel Tematyczny 4, czyli wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach. Natomiast celem szczegółowym Priorytetu jest zwiększony udział energii wytwarzanej w wysokosprawnej kogeneracji. Planowany projekt dotyczy realizacji zadań z zakresu budowy przyłączy do sieci ciepłowniczych do wykorzystania ciepła użytkowego wyprodukowanego w jednostkach wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w układach wysokosprawnej kogeneracji. Dzięki temu projekt przyczyni się do realizacji priorytetu inwestycyjnego. Projekt spełni takie wskaźniki osi priorytetowej POIiŚ 2014-2020, jak: dodatkowa zdolność wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej w warunkach wysokosprawnej kogeneracji, szacowany roczny spadek emisji gazów cieplarnianych (CI), długość wybudowanej lub zmodernizowanej sieci ciepłowniczej oraz liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie.

