

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Analiza możliwości lokalizacji parkingów P+R w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym (MOF Olsztyn)

Olsztyn, grudzień 2018 r.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

1.	WSTĘP.....	4
2.	STAN ISTNIEJĄCY SYSTEMU TRANSPORTOWEGO.....	5
2.1.	OBSZAR OPRACOWANIA.....	5
2.2.	TRANSPORT DROGOWY.....	6
	SIEĆ DROGOWA	6
	STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA.....	8
	KOMUNIKACJA TRAMWAJOWA	10
	KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA	10
2.3.	TRANSPORT KOLEJOWY.....	15
2.4.	TRANSPORT LOTNICZY	18
2.5.	SYSTEM ROWEROWY	18
2.6.	DOSTĘPNE PARKINGI MOGĄCE PEŁNIĆ FUNKCJĘ P&R	19
3.	ANALIZA RELACJI KOMUNIKACYJNYCH W TRANSPORCIE INDYWIDUALNYM W MOF OLSZTYNA.....	21
3.1.	PRZEPROWADZENIE ANALIZY	21
3.2.	ANALIZA DOJAZDÓW DO PRACY.....	21
3.3.	ANALIZA DOJAZDÓW DO SZKOŁY	23
3.4.	ANALIZA DANYCH Z GPR 2015.....	27
3.5.	ANALIZA POMIARU RUCHU DROGOWEGO DK51.....	28
4.	OCENA POPYTU NA MIEJSCA PARKINGOWE NA PARKINGACH TYPU P&R. 31	
5.	CHARAKTERYSTYKA I OCENA WSKAZANYCH LOKALIZACJI PARKINGÓW P&R.....	32
6.	WPŁYW BADAŃ NA KATEGORYZACJĘ PARKINGÓW	75
7.	KOLEJNOŚĆ REALIZACJI INWESTYCJI PARKINGOWYCH.....	77
7.1.	LOKALIZACJE „TESTOWE”	108
8.	WYPOSAŻENIE I ORGANIZACJA FUNKCJONALNA PARKINGÓW	110
9.	PODSUMOWANIE	122
10.	SPIS TABEL	124
11.	SPIS ILUSTRACJI	124

Załączniki

Mapa rekomendowanych parkingów – obszar Olsztyna
Mapa rekomendowanych parkingów – obszar MOF
Sprawozdanie z wizji lokalnych
Raport z ankiet konsultacyjnych
Raporty ze spotkań konsultacyjnych

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Objaśnienia skrótów

B&R – Bike and Ride

DA – Dworzec autobusowy

DK – Droga krajowa

DK – Dworzec kolejowy

DW – Droga wojewódzka

GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

GPR – Generalny Pomiar Ruchu

LK – Linia kolejowa

MOF – Miejski Obszar Funkcjonalny

ORM – Olsztyński Rower Miejski

PKP – Polskie Koleje Państwowe

PLK – Polskie Linie Kolejowe

PTZ – Publiczny transport zbiorowy

P&R – Park & Ride (Parkuj i Jedź)

SPP – Strefa Płatnego Parkowania

ZDZiT – Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

1. WSTĘP

Obecnie typowym rozwiązaniem w polityce transportowej krajów Unii Europejskiej jest ograniczanie ruchu pojazdów komunikacji indywidualnej w centrach miast. Przyczynami konieczności wprowadzania takich działań jest występowanie kongestii na ulicach miast, a także dewastacja zieleni poprzez parkowanie w miejscach nielegalnych, co jest następstwem braku odpowiedniej liczby miejsc parkingowych. Kłopotliwa dla środowiska jest także emisja spalin oraz oddziaływanie hałasu.

Aktualnym trendem w państwach Europy Zachodniej jest rozwój transportu zbiorowego, harmonizowanie poszczególnych jego gałęzi (transport drogowy: autobusy i tramwaje, a także transport kolejowy), oraz integracja na szczeblu miejskim, regionalnym i krajowym. Postępująca suburbanizacja skłania organizatorów transportu zbiorowego do zapewniania dojazdu do centrów miast mieszkańcom obrzeży oraz okolicznych terenów podmiejskich.

Idealnym rozwiązaniem dla ograniczenia ruchu komunikacji indywidualnej w centrach miast oraz dla wykorzystania rozwoju transportu w ośrodkach podmiejskich jest powstawanie punktów przesiadkowych na wlotach do miast. Istniejącym popularnym rozwiązaniem w ramach tworzenia takich punktów jest budowa parkingów P&R (Park&Ride – Parkuj i Jedź) pozwalających kierowcy na pozostawienie samochodu na parkingu znajdującym się w ścisłym sąsiedztwie przystanku albo pętli autobusowej lub tramwajowej. Parkingi takie zastosowanie mają także przy przystankach lub stacjach kolejowych, gdzie zatrzymuje się kolej miejska, aglomeracyjna oraz regionalna.

Wychodząc naprzeciw powszechnym rozwiązaniom, a takim niewątpliwie jest budowa parkingów P&R, niniejsze opracowanie ma na celu przeanalizowanie możliwych lokalizacji pod budowę takich właśnie parkingów w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna. Analiza ta powstała w zgodzie z zasadami zrównoważonej mobilności wpływającej na poprawę stanu środowiska naturalnego i podniesienie komfortu życia w Olsztynie oraz jego obszarze funkcjonalnym.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

2. STAN ISTNIEJĄCY SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

2.1. OBSZAR OPRACOWANIA

Na obszar poddany analizie w opracowaniu składa się Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna, w którego skład wchodzi siedem gmin, znajdujących się na terenie województwa warmińsko-mazurskiego:

- gmina miejska Olsztyn,
- gmina miejsko-wiejska Barczewo,
- gmina wiejska Stawiguda,
- gmina wiejska Dywity,
- gmina wiejska Jonkowo,
- gmina wiejska Purda,
- gmina wiejska Gietrzwałd.



Rysunek 1. Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna

Źródło: Plan mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna do roku 2025

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

2.2. TRANSPORT DROGOWY

SIEĆ DROGOWA

Układ dróg mieszczący się w obszarze opracowania rozciąga się promieniście, a jego głównym punktem jest centrum Olsztyna. Przez teren MOF Olsztyna przebiegają cztery drogi krajowe oraz cztery drogi wojewódzkie.

Droga krajowa nr 16 ma swój początek w miejscowości Dolna Grupa w powiecie świeckim w województwie kujawsko-pomorskim, natomiast kończy się na granicy polsko-litewskiej w okolicy miejscowości Ogrodniki w powiecie sejneńskim w województwie podlaskim. W granicach MOF Olsztyna droga przebiega z zachodu na wschód przez gminę Gietrzwałd, miasto Olsztyn, gminę Jonkowo oraz gminę Barczewo.

Droga krajowa nr 51 rozpoczyna się na granicy polsko-rosyjskiej w województwie warmińsko-mazurskim w powiecie bartoszyckim w okolicy miejscowości Bezledy. Koniec DK51 znajduje się w miejscowości Olsztynek w powiecie olsztyńskim w województwie warmińsko-mazurskim. W analizowanym obszarze droga przebiega przez gminę Dywity, miasto Olsztyn oraz gminę Stawiguda.

Droga krajowa nr 53 przebiega pomiędzy Olsztynem a Ostrołęką, łącząc ze sobą stolicę województwa warmińsko-mazurskiego z powiatem ostrołęckim w województwie mazowieckim. Na terenie omawianego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego droga, oprócz Olsztyna, przebiega także przez gminę Purda.

Droga krajowa nr 58 łączy Olsztynek z miejscowością Szczuczyn w powiecie grajewskim w województwie podlaskim. W obszarze MOF Olsztyna droga przebiega przez gminę Purda w jej południowej części.

Droga wojewódzka nr 527 rozpoczyna się w miejscowości Dziergoń w powiecie sztumskim w województwie pomorskim, natomiast swój koniec ma w Olsztynie. W granicach opracowania droga znajduje się na terenie gminy Jonkowo oraz miasta Olsztyn.

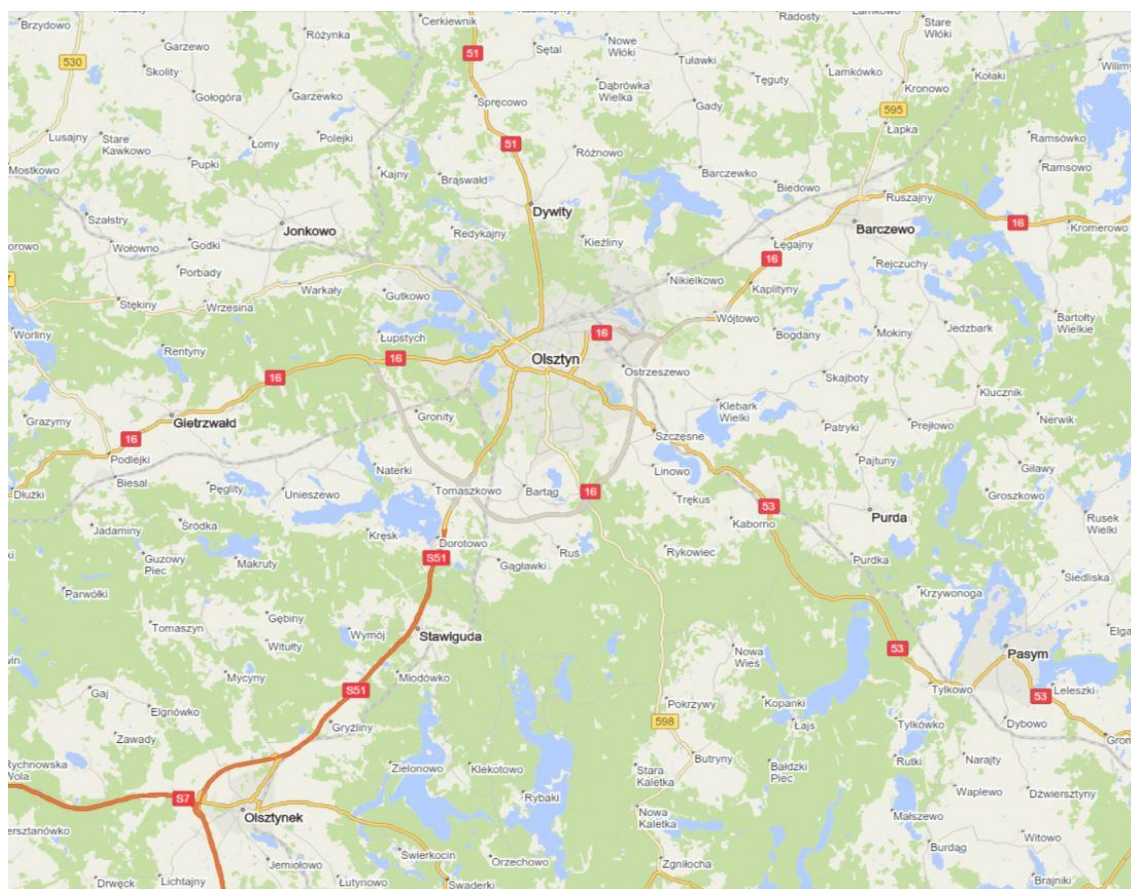
Droga wojewódzka nr 531 znajduje się w całości na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Rozpoczyna się ona w powiecie ostródzkim w miejscowości Łukta i kończy w powiecie olsztyńskim w miejscowości Podlejski. W Miejskim Obszarze Funkcjonalnym Olsztyna droga znajduje się w gminie Gietrzwałd.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Droga wojewódzka nr 595 zlokalizowana jest w województwie warmińsko-mazurskim w powiecie olsztyńskim pomiędzy miejscowościami Jeziorany a Barczewo. Na wyznaczonym obszarze opracowania droga znajduje się w gminie Barczewo.

Droga wojewódzka nr 598 mieści się w całości w województwie warmińsko-mazurskim. Ma swój początek w Olsztynie, natomiast kończy się w miejscowości Zgniłocha w gminie Purda. Na terenie objętym opracowaniem droga znajduje się w mieście Olsztyn, w gminie Stawiguda oraz w gminie Purda.

Istotnym elementem sieci drogowej MOF Olsztyna jest przygotowywana południowa obwodnica Olsztyna przebiegająca przez gminy Gietrzwałd, Stawiguda, Purda i Barczewo oraz w niewielkiej części miasta Olsztyna. Obwodnica odchodzić będzie od drogi krajowej nr 16 oraz będzie przez nią przechodzić droga S51 od węzła Olsztyn Południe do węzła Olsztyn Wschód, gdzie wejdzie do miasta.



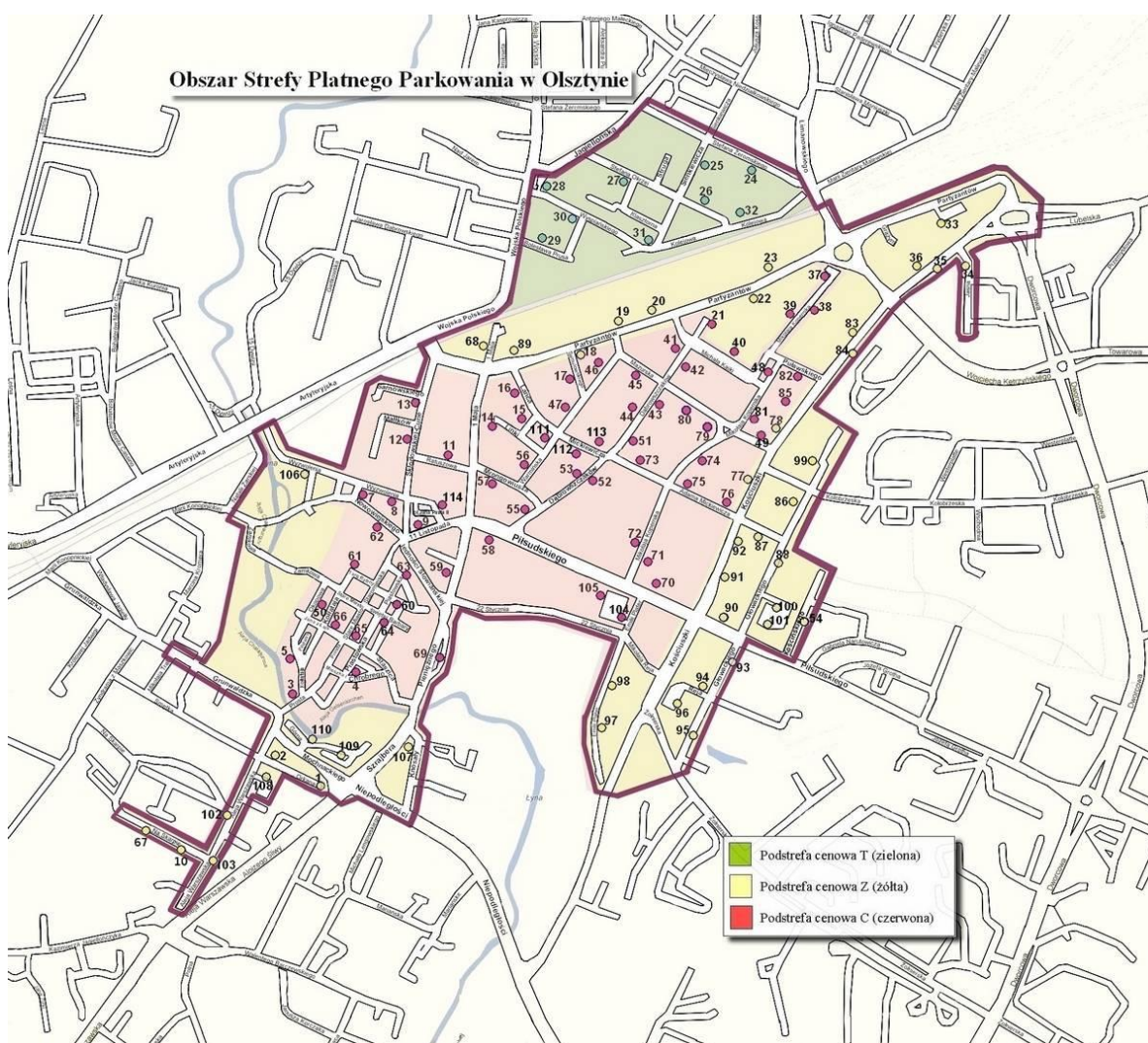
Rysunek 2. Układ sieci drogowej na terenie MOF Olsztyna

Źródło: <http://m.targeo.pl>

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA

W kwietniu 1995 roku została utworzona Strefa Płatnego Parkowania w Olsztynie. W obszarze strefy znalazło się ściśle centrum miasta. Zgodnie z przyjętymi uchwałami płatne postoje w tej strefie obowiązują od poniedziałku do czwartku pomiędzy godzinami 8:00 a 16:00 oraz w piątki od 8:00 do 15:00.



Rysunek 3. Obszar Strefy Płatnego Parkowania w Olsztynie

Źródło: <http://www.kierunek.olsztyn.pl/strefa-platnego-parkowania/>

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Opłat za postój w SPP w Olsztynie dokonuje się w przeznaczonych do tego parkometrach. W celu zróżnicowania cen w poszczególnych częściach strefy ustalone zostały trzy podstrefy:

- Podstrefa C (czerwona),
- Podstrefa Z (żółta),
- Podstrefa T (zielona).

Najdroższą podstrefą jest ta oznaczona kolorem czerwonym, natomiast najtańszą ta o kolorze zielonym. Posiadacz biletu na droższą podstrefę jest upoważniony do pozostawienia samochodu również w podstrefie tańszej.

Opłata za:	Podstrefa C (czerwona)	Podstrefa Z (żółta)	Podstrefa T (zielona)
parkowanie pojazdu do pół godziny	1,00 zł	0,70 zł	0,50 zł
parkowanie pojazdu przez pierwszą godzinę	2,50 zł	2,00 zł	1,30 zł
parkowanie pojazdu za drugą godzinę	3,00 zł	2,40 zł	1,50 zł
parkowanie pojazdu za trzecią godzinę	3,60 zł	2,80 zł	1,80 zł
parkowanie za każdą kolejną godzinę	2,50 zł	2,00 zł	1,30 zł

Rysunek 4. Stawki opłat jednorazowych za postój w SPP

Źródło: <https://www.zdzit.olsztyn.eu/pl/strefa-parkowania/oplaty-za-postoj-w-spp/stawki-oplat-w-spp>

Opłatą za pozostawienie samochodu w Strefie Płatnego Parkowania w Olsztynie, oprócz jednorazowego wykupienia biletu w parkometrze, może być także wykupienie karty abonamentowej, przy czym mieszkańcom SPP oraz jednostkom użyteczności z siedzibą w Olsztynie abonamenty przyznawane są po preferencyjnych cenach. Za zaparkowanie w strefie samochodu bez ważnego biletu albo wykupionego abonamentu naliczane są dodatkowe opłaty. Opłaty te naliczane są także w przypadku przekroczenia czasu, jaki został wykupiony, zgodnie z pobranym w parkometrze biletem.

W Strefie Płatnego Parkowania w Olsztynie nie jest wymagana opłata za postój:

- pojazdów oznakowanych,
- pojazdów jednośladowych i trójkołowych,
- pojazdów kierowanych przez osoby niepełnosprawne albo przewożących osoby niepełnosprawne,

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

- pojazdów komunikacji zbiorowej,
- pojazdów osób posiadających kartę parkingową kombatanta,
- pojazdów w ramach jednostek pomocy humanitarno-medycznej.

KOMUNIKACJA TRAMWAJOWA

Komunikacja tramwajowa na terenie Olsztyna funkcjonowała w latach od roku 1907 do roku 1965, po czym tramwaje zostały wycofane, a trakcję tramwajową w mieście zlikwidowano. Do przywrócenia linii tramwajowych w Olsztynie doszło w 2015 roku. Uruchomiono wtedy trzy linie tramwajowe, a obecnie trwają przygotowania do dalszej rozbudowy sieci tramwajowej i wprowadzenia kolejnych linii tramwajowych.

Tabela 1. Układ linii tramwajowych (stan na listopad 2018 r.)

Numer linii	Trasa
1	Wysoka Brama – Kanta
2	Dworzec Główny – Kanta
3	Dworzec Główny – Uniwersytet-Prawocheńskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.zdzit.olsztyn.eu/pl/transport-publiczny/rozkład-jazdy>

KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA

Początek funkcjonowania miejskiej komunikacji autobusowej w Olsztynie datuje się na 1940 rok, kiedy to na ulice miasta wyjechały dwie pierwsze linie autobusowe. Natomiast pierwsza linia autobusowa w czasie powojennym uruchomiona została w roku 1946, co było następstwem powstania Miejskich Zakładów Komunikacyjnych. Aktualnie za komunikację autobusową w ramach miejskiego transportu publicznego odpowiada Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie (ZDZiT Olsztyn).

Obecnie po aglomeracji olsztyńskiej poruszają się 34 linie autobusowe dzienne oraz dwie linie nocne N01 i N02. Linie autobusowe poruszające się za dnia dzielą się na 23 linie zwykłe, 5 linii dowożących podróżnych do tramwaju oraz 6 linii okresowych. W poniższej tabeli przedstawione zostały trasy poszczególnych autobusów.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Tabela 2. Układ linii autobusowych (stan na listopad 2018 r.)

Numer linii	Trasa	Rodzaj linii
101	Dworzec Główny - Redykajny	zwykła
103	Dworzec Główny – Stary Dwór	zwykła
105	Borkowskiego – Osiedle Mazurskie	zwykła
106	Cementowa - Gutkowo	zwykła
107	Jakubowo - Dajtki	zwykła
108	Dworzec Główny – Dywity – Dworzec Główny	zwykła
109	Osiedle Podleśna – Słoneczny Stok	zwykła
110	Polmozbyt – Jakubowo	zwykła
111	Nagórki – Gutkowo	zwykła
112	Dworzec Główny – Dywity – Dworzec Główny	zwykła
113	Pieczewo - Dajtki	zwykła
116	Osiedle Mazurskie - Track	zwykła
117	Osiedle Generałów – Cmentarz Dywity-Brama Wschodnia	zwykła
120	Pieczewo - Dworzec Główny	zwykła
121	Bartąska Rondo – Cementowa	zwykła
126	Osiedle Generałów – Jagiellońska-Ogrody	zwykła
127	Witosa – Redykajny	zwykła
128	Brzeziny – Dworzec Główny	zwykła
129	Plac Roosevelta - Olsztynek	zwykła
130	Pieczewo – Stary Dwór	zwykła
131	Pieczewo – Indykpol	zwykła
136	Bartąska-Rondo – Jagiellońska-szpital	zwykła
141	Osiedle Generałów – Cementowa	zwykła
201	Kutrzeby – Sikorskiego-Wilczyńskiego	dowozowa do tramwaju
202	Pieczewo – Sikorskiego-Wilczyńskiego	dowozowa do tramwaju
203	Andersa – Osiedle Generałów	dowozowa do tramwaju
204	Andersa - Piezewo	dowozowa do tramwaju
205	Tęczowy Las – Galeria Warmińska	dowozowa do tramwaju
302	Dajtki – Stary Dwór	okresowa
303	Witosa – Stary Dwór	okresowa
304	Dworzec Główny – Wójtowo	okresowa
305	Dworzec Główny – Stary Dwór	okresowa
307	Witosa – Plaża Miejska	okresowa
309	Jakubowo – Stary Dwór	okresowa

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

N01	Dworzec Główny – Osiedle Podgródzie – Nagórki – Pieczewo – Jaroty – Osiedle Generałów – Osiedle Podgródzie – Dworzec Główny	Nocna
N02	Dworzec Główny – Likusy – Gutkowo – Likusy – Kortowo – Słoneczny Stok – Kortowo – Dajtki – Osiedle Wojska Polskiego – Zatorze – Dworzec Główny	nocna

Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.zdit.olsztyn.eu/pl/transport-publiczny/rozklad-jazdy>

Na obszarze MOF Olsztyna komunikacja autobusowa oprócz miasta Olsztyn obsługuje także gminę Dywity, gminę Gietrzwałd, gminę Purda oraz gminę Stawiguda. Autobusy miejskie nie docierają natomiast do gminy Jonkowo. Autobusy miejskie dojeżdżają także do miejscowości Wójtowo w gminie Barczewo, jednak tylko w okresie od kwietnia do października. Poniżej przedstawione zostały strategiczne dla komunikacji publicznej miejsca w Olsztynie oraz linie tramwajowe i autobusowe, którymi można z tych miejsc dotrzeć do kluczowych lokalizacji w Olsztynie.

Pętla autobusowa Dajtki

Z pętli autobusowej Dajtki można dotrzeć do centrum Olsztyna autobusami linii 107 oraz 113.

Przystanek autobusowy i tramwajowy Uniwersytet-Prawocheńskiego

Przystanek Uniwersytet-Prawocheńskiego zlokalizowany jest na skrzyżowaniu alei Warszawskiej z ulicą Tuwima. Z przystanku można dojechać na Dworzec Główny linią tramwajową nr 3 oraz autobusami linii 103 i 305. Ponadto możliwy jest dojazd do centrum miasta linią autobusową nr 109 i 309. Z przystanku w stronę placu Roosevelta odjeżdżają autobusy linii 129, 136 i 309.

Przystanek autobusowy i tramwajowy Sikorskiego-Wilczyńskiego

Z przystanku możliwy jest dojazd na Dworzec Główny autobusami linii 121 i 136 oraz linią tramwajową nr 2. Do centrum można stąd dojechać autobusem linii 117, na plac Roosevelta linią autobusową nr 136, a na przystanek Wysoka Brama tramwajem linii 1.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Przystanek autobusowy Krasickiego-Wilczyńskiego

Z przystanku możliwy jest dojazd na Dworzec Główny liniami autobusowymi o numerach 120, 121, 126 i 131. Ponadto możliwy jest dojazd do Centrum autobusami linii 113 i 117, a na plac Roosevelta autobusem linii 127.

Pętla autobusowa Cementowa

Z pętli można dojechać na Dworzec Główny autobusami linii 121 i 128. Ponadto linie autobusowe o numerach 106 i 128 zapewniają dojazd do Centrum.

Przystanek autobusowy Wrocławska

Przystanek znajduje się przy skrzyżowaniu ulicy Jagiellońskiej z ulicą Poprzeczną. Z przystanku można dojechać na Dworzec Główny liniami autobusowymi o numerach 108, 112, 126 i 131. Dodatkowo z tego miejsca zapewniony jest dojazd do centrum autobusem linii 109, a na plac Roosevelta autobusem linii 136.

Pętla autobusowa Jakubowo

Z pętli autobusowej Jakubowo można dojechać do centrum liniami autobusowymi o numerach 107, 110, 117 i 309. Autobus linii 107 dojeżdża także do Dworca Głównego.

Przystanek autobusowy Likusy

Z pętli autobusowej zapewniony jest dojazd do centrum autobusami linii 101, 106 oraz 111, przy czym autobus linii 101 jedzie także w stronę Dworca Głównego. Linia autobusowa 127 pozwala dojechać na plac Roosevelta.

Komunikację autobusową na analizowanym obszarze zapewnia także PKS Olsztyn oraz prywatni przewoźnicy. Aktualnie (stan na 29.11.2018) do gmin okolicznych Olsztyna PKS Olsztyn realizuje tylko jedno połączenie dziennie do Stawigudy. Zdecydowanie większą ofertę w tym zakresie zapewniają prywatni przewoźnicy.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Na odcinku Olsztyn – Barczewo realizowane są bardzo częste (w godzinach szczytu nawet co kilka minut) połączenia zapewnione przez przewoźników:

- Inter trans Krzysztof Kobus,
- RDM Dorota Rynko,
- M. Maziec.

Pomiędzy Olsztynem a Stawigudą przewoźnicy prywatni zapewniają regularne połączenia, realizowane w godzinach szczytu nawet co 15 minut. Do Olsztyna z gminy Stawiguda dojechać można wybierając usługi:

- RDM Dorota Rynko,
- JARO-BUS Jarosław Garwarski,
- Olsztyński Bus Sp. z o.o.

Z gminy Dywity zapewniony jest całodzienny dojazd do Olsztyna przez prywatnych przewoźników. W godzinach szczytu kursy realizowane są nawet co 10 minut. Trasę tę obsługują:

- RIK – Transport Osobowy,
- Inter Trans Krzysztof Kobus,
- ExpressBus Transport Osobowy,
- Radex,
- Zarobkowy Przewóz Osób Bartczak Waldemar,
- RDM Dorota Rynko,
- Bus Travel Mariusz Grzelak.

Na trasie Jonkowo – Olsztyn oraz Purda – Olsztyn kursy realizuje przewoźnik U Grzesia. Kursy wykonywane są 6 razy dziennie pomiędzy Olsztynem a Jonkowem i 14 razy dziennie pomiędzy Olsztynem a Purdą.

Kursy wykonywane przez prywatnych przewoźników realizowane są także pomiędzy Olsztynem a Gietrzwałdem. 17 takich kursów dziennie realizowanych jest przez firmę JARO-BUS Jarosław Garwarski, 15 kursów przez RDM Dorota Rynko, a 3 kursy przez Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.

Ponadto na terenie MOF Olsztyna przewozy wykonują Sa-To Bus Sławomir Zieliński oraz Przewozy Autokarowe Lipnicki.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

2.3. TRANSPORT KOLEJOWY

Na analizowanym MOF Olsztyna znajduje się strategiczny dla całego województwa warmińsko-mazurskiego węzeł kolejowy. Olsztyn Główny to stacja, na której stykają się ze sobą cztery linie kolejowe.

Linia kolejowa nr 216 Działdowo – Olsztyn Główny jest linią pierwszorzędą, jednotorową, zelektryfikowaną, normalnotorową i o znaczeniu państwowym. W granicach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna LK 216 przebiega przez gminę Jonkowo oraz miasto Olsztyn Główny.

Linia kolejowa nr 219 Olsztyn Główny – Ełk to linia drugorzędna, jednotorowa, niezelektryfikowana (z wyłączeniem obszaru stacji Olsztyn Główny) i normalnotorowa. Na terenie MOF Olsztyna przebiega przez miasto Olsztyn oraz przez gminę Barczewo.

Linia kolejowa nr 220 Olsztyn Główny – Bogaczewo jest linią pierwszorzędą, jednotorową, zelektryfikowaną i normalnotorową. W granicach opracowania LK 220 znajduje się na terenie miasta Olsztyn oraz gminy Jonkowo.

Linia kolejowa nr 353 Poznań Wschód – Skandawa to linia pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, normalnotorowa i o znaczeniu państwowym. Na ramach MOF Olsztyna linia przebiega przez gminę Gietrzwałd, miasto Olsztyn i gminę Barczewo.

Drugą stacją węzłową w analizowanym obszarze jest stacja Gutkowo, w ramach której stykają się ze sobą linia kolejowa nr 220 oraz linia kolejowa nr 221, która jest linią drugorzędą, jednotorową, niezelektryfikowaną (z wyłączeniem obszaru stacji Gutkowo) i normalnotorową. LK 221 ma swój przebieg w granicach gminy Jonkowo oraz gminy Dywity.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA



Rysunek 5. Węzeł kolejowy na terenie MOF Olsztyna

Źródło: <https://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/mapy/>

Na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna do obsługi pasażerów transportu kolejowego przeznaczonych jest 9 stacji kolejowych oraz 12 przystanków kolejowych. Stacje i przystanki kolejowe w analizowanym obszarze obsługiwane są przez pociągi PKP Intercity oraz PolRegio.

Tabela 3. Wykaz stacji i przystanków kolejowych na terenie MOF Olsztyna

Nazwa punktu eksploatacyjnego	Rodzaj punktu eksploatacyjnego	Jednostka samorządu terytorialnego
Barczewo	stacja	gmina Barczewo
Bartąg	przystanek	gmina Stawiguda
Biesal	stacja	gmina Gietrzwałd
Bukwałd	przystanek	gmina Dywity
Gawerki Wielkie	stacja	gmina Jonkowo
Gąglawki	przystanek	gmina Stawiguda
Godki	przystanek	gmina Jonkowo

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Gryżliny	przystanek	gmina Stawiguda
Gutkowo	stacja	Miasto Olsztyn
Jonkowo	przystanek	gmina Jonkowo
Klewki	przystanek	gmina Purda
Łęgajny	stacja	gmina Barczewo
Marcinkowo	stacja	Gmina Purda
Naterki	stacja	gmina Gietrzwałd
Olsztyn Główny	stacja	Miasto Olsztyn
Olsztyn Zachodni	stacja	Miasto Olsztyn
Olsztyn Dajtki	przystanek	Miasto Olsztyn
Stawiguda	przystanek	gmina Stawiguda
Unieszewo	przystanek	gmina Gietrzwałd
Wipsowo	przystanek	gmina Barczewo
Wołowno	przystanek	gmina Jonkowo

Źródło: opracowanie własne

Oprócz przedstawionych w powyższej tabeli stacjach i przystankach kolejowych na terenie MOF Olsztyna budowany jest przystanek Olsztyn Śródmieście pomiędzy stacjami Olsztyn Zachodni i Olsztyn Główny. Planowany jest także przystanek na linii kolejowej nr 220 pomiędzy przystankiem kolejowym Jonkowo a stacją Gutkowo.

Transport kolejowy, mimo iż posiada duży potencjał (aż 5 linii wychodzących z Olsztyna, a licząc z linią do Braniewa – w sumie 6 linii wychodzących z węzła olsztyńskiego), pełni obecnie niewielką rolę w obsłudze połączeń o charakterze aglomeracyjnym. Za wyjątkiem pociągów na linii kolejowej w kierunku Ostródy i Iławy (10 par pociągów dziennie w dni robocze), oferta połączeń, wahająca się w granicach 3-7 par pociągów dziennie w dni robocze, to zdecydowanie zbyt mało, by kolej spełniała istotną rolę w obsłudze połączeń aglomeracyjnych. Dodatkowym problemem jest w wielu wypadkach mało atrakcyjny rozkład jazdy (np. brak pociągów przed godz. 6 do Olsztyna i po godz. 22 w kierunku przeciwnym, zbyt mała liczba pociągów zapewniających dojazdy i powroty z Olsztyna w kluczowych porach dnia, np. dojazdy na ok. godz. 7.30 i powroty ok. godz. 16.30).

Kolejny mankament dotyczy linii kolejowej w kierunku Szczytna (obsługującej na terenie MOF przystanek Klewki i stację Marcinkowo). Rozkład jazdy części pociągów (do/z Portu Lotniczego Szymany) dostosowany jest do rozkładu lotów – nie tylko jednak

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

w zakresie godzin, ale też dni kursowania. W efekcie, część pociągów kursuje tylko w wybrane dni tygodnia (np. 2 lub 3 razy w tygodniu). Biorąc pod uwagę, że dotyczy to również pociągów kursujących w potencjalnie atrakcyjnych porach (np. pociąg wyjeżdżający z Olsztyna o godz. 19.08¹ kursuje tylko we wtorki, czwartki i soboty), nie jest możliwe planowanie codziennych podróży w oparciu o tego rodzaju ofertę.

Bezwzględnie zatem, budowa parkingów P&R przy stacjach i przystankach kolejowych powinna być powiązana z poprawą oferty transportu kolejowego.

2.4. TRANSPORT LOTNICZY

Na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna nie znajduje się żadne lotnisko obsługujące pasażerów. Najbliższy port lotniczy Olsztyn-Mazury, funkcjonujący od 2016 roku, znajduje się 58 km na południowy wschód od centrum Olsztyna w miejscowości Szymany. Na lotnisko możliwy jest bezpośredni dojazd pociągami regionalnymi z Olsztyna Głównego, a przejazd w jedną stronę zajmuje 55 minut. Port lotniczy Olsztyn-Mazury obsługuje połączenia rejsowe do Lwowa, Londynu, Burgas i Dortmundu (stan na listopad 2018 roku).

2.5. SYSTEM ROWEROWY

Na terenie Olsztyna w lipcu 2018 roku uruchomiono system Olsztyńskiego Roweru Miejskiego. W ramach tego przedsięwzięcia w 2018 r. udostępnione zostały na terenie miasta w różnych lokalizacjach 16 automatyczne wypożyczalnie, w których dostępnych jest łącznie 140 rowerów z 7-stopniową przekładnią. Dostęp do systemu ORM ułatwiony jest poprzez możliwość wypożyczenia roweru za pomocą aplikacji mobilnej.

¹Wg. rozkładu jazdy ważnego od dn. 9.12.2018 r.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA



Rysunek 6. Olsztyński Rower Miejski

Źródło: <https://orm.bike/>

2.6. DOSTĘPNE PARKINGI MOGĄCE PEŁNIĆ FUNKCJĘ P&R

W ramach analizy przeprowadzona została inwentaryzacja miejsc parkingowych, które znajdują się na wlotach drogowych do Olsztyna i mogłyby w przyszłości pełnić funkcję parkingów typu P&R.

Cmentarz Dywity - brama zachodnia

Parking przy zachodniej bramie cmentarza Dywity znajduje się przy wjeździe do Olsztyna od północy drogą krajową nr 51 (al. Wojska Polskiego). Jest on zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie pętli autobusowej Cmentarz Dywity-Brama Zachodnia, skąd odjeżdżają autobusy w stronę centrum Olsztyna, w tym w kierunku Dworca Głównego. Parking w tym miejscu posiada niespełna 100 miejsc parkingowych.

Cmentarz Dywity - brama wschodnia

Parking przy wschodniej bramie cmentarza w Dywitach znajduje się przy ulicy Wadąskiej pomiędzy miejscowościami Dywity i Wadąg. Jest to lokalizacja pomiędzy wjazdem do Olsztyna od północy drogą krajową nr 51 (al. Wojska Polskiego) a wjazdem do miasta od północnego wschodu ulicą Jagiellońską. Parking znajduje się tuż przy pętli

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

autobusowej Cmentarz Dywity-Brama Wschodnia (Wadąska), z której odjeżdżają autobusy w stronę centrum Olsztyna, także w kierunku Dworca Głównego. Przy wschodniej bramie dywickiego cmentarza znajduje się ponad 300 miejsc parkingowych.

Pętla autobusowa Jakubowo (Parkowa)

Przy pętli autobusowej Jakubowo, tuż obok Centrum Edukacji i Inicjatyw Kulturalnych znajduje się plac, na którym parkuje do 20 samochodów. Parking zlokalizowany jest przy alei Wojska Polskiego, którą można wjechać do Olsztyna od strony północnej.

Droga krajowa nr 51 – Bartąg, Parking Leśny

Przy wjeździe do Olsztyna od strony południowo-zachodniej drogą krajową nr 51, przy skrzyżowaniu z prowadzącą do Bartąga ul. Nad Łyną zlokalizowany jest parking leśny. Parking znajduje się w sąsiedztwie przystanku autobusowego Bartąg-Kolonia, skąd dojechać można do centrum Olsztyna na Plac Roosevelta.

Droga krajowa nr 16 - Kudypy

Parking wzdłuż drogi krajowej nr 16 znajduje się przy skrzyżowaniu z ulicą Olsztyńską prowadzącą do miejscowości Kudypy. W odległości niespełna 300 m zlokalizowany jest przystanek autobusowy umożliwiający dojazd autobusem do centrum Olsztyna, w tym również na Dworzec Główny.

Dajtki pętla autobusowa

Dziki parking przy pętli autobusowej Dajtki znajduje przy drodze krajowej nr 16 (ulica Sielska). Obecnie możliwe jest pozostawienie w tym miejscu do 20 pojazdów. Ponadto na terenie pętli znajduje się niewykorzystany teren mogący posłużyć za dodatkowe miejsca parkingowe. Z pętli możliwy jest dojazd autobusem do centrum Olsztyna, w tym także na Dworzec Główny.

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

3. ANALIZA RELACJI KOMUNIKACYJNYCH W TRANSPORCIE INDYWIDUALNYM W MOF OLSZTYNA

3.1. PRZEPROWADZENIE ANALIZY

W ramach analizy relacji komunikacyjnych w transporcie indywidualnym w Olsztynie pochyłono się nad wyznaczeniem siły ciążenia z poszczególnych ośrodków do Olsztyna na podstawie kierunków i częstotliwości przemieszczania się mieszkańców transportem indywidualnym.

Analiza została oparta o dane wynikające z Generalnego Pomiaru Ruchu z 2015 roku udostępnionego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, a także o dokument pn. „Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego w kontekście mobilności miejskiej”. Ponadto przeanalizowane zostało „Opracowanie wyników z pomiaru ruchu drogowego (droga krajowa nr 51)” z maja 2016 roku.

3.2. ANALIZA DOJAZDÓW DO PRACY

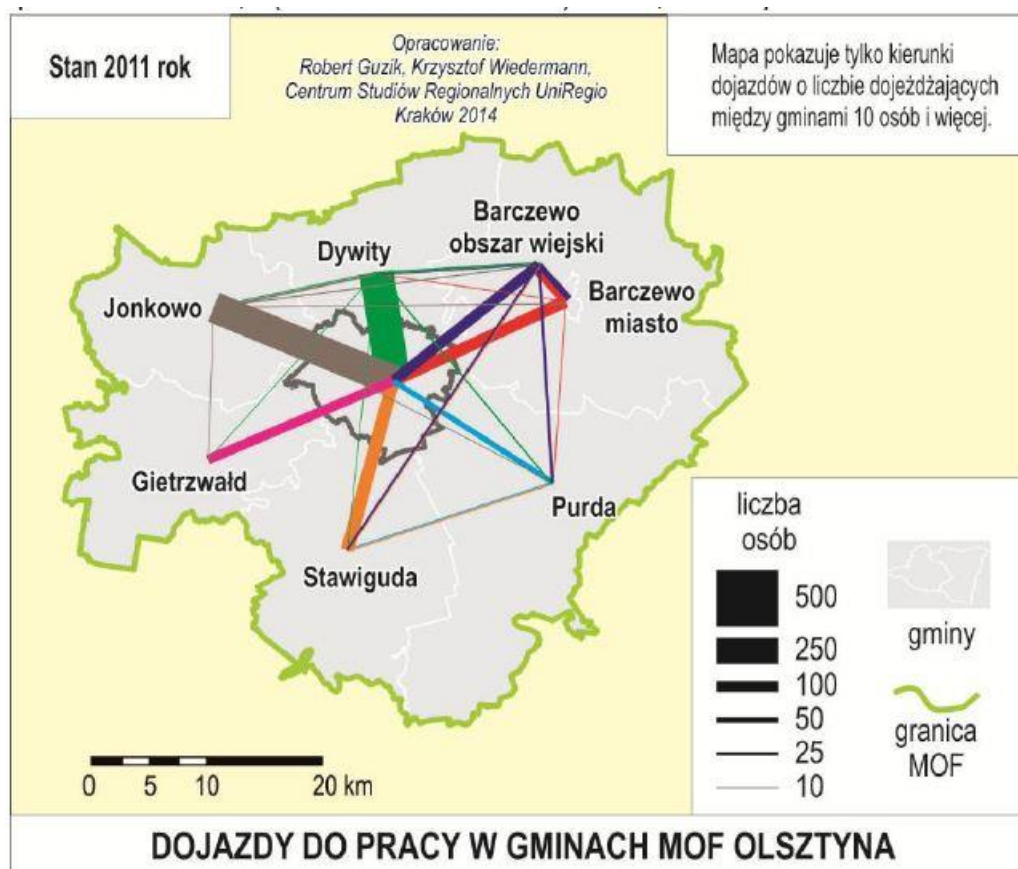
Narodowy Spis Powszechny z 2011 roku wykazał, że wśród 6,1 tys. osób przemieszczających się pomiędzy gminami Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna aż 5,6 tys. osób dziennie przemieszcza się pomiędzy Olsztynem a jedną z gmin z nim sąsiadujących, z czego aż 4,3 tys. osób dojeżdża do pracy do stolicy województwa.

Gminą, która generuje największe potoki ruchu w stronę do i z Olsztyna jest gmina Barczewo. Na tej trasie przemieszcza się 1,5 tys. osób, w tym 1,2 tys. do Olsztyna. Drugą gminą pod względem wielkości generowanych potoków ruchu jest gmina Dywity. Pomiędzy tą gminą a Olsztynem przemieszcza się 1,0 tys. osób. Pomiędzy gminą Jonkowo i Olsztynem, oraz pomiędzy gminą Purda i Olsztynem przemieszcza się ok. 1,2 tys. osób. Pomiędzy Olsztynem oraz Stawigudą i Gietrzwałdem kolejne 1,0 tys. osób. Jednocześnie zgodnie z NSP 2011 do Olsztyna przyjeżdża do pracy łącznie 17,20 tys. osób.

Poniżej przedstawiony został rysunek z kierunkami i natężeniem dojazdów do pracy na terenie MOF Olsztyna. Zgodnie ze wspomnianym Narodowym Spisem powszechnym z

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

2011 roku potoki ruchu pomiędzy otaczającymi Olsztyn gminami są znikome w porównaniu z potokami generowanymi w kierunku Olsztyna.



Rysunek 7. Kierunki i natężenie dojazdów do pracy w MOF Olsztyna

Źródło: Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej, Kraków, grudzień 2014

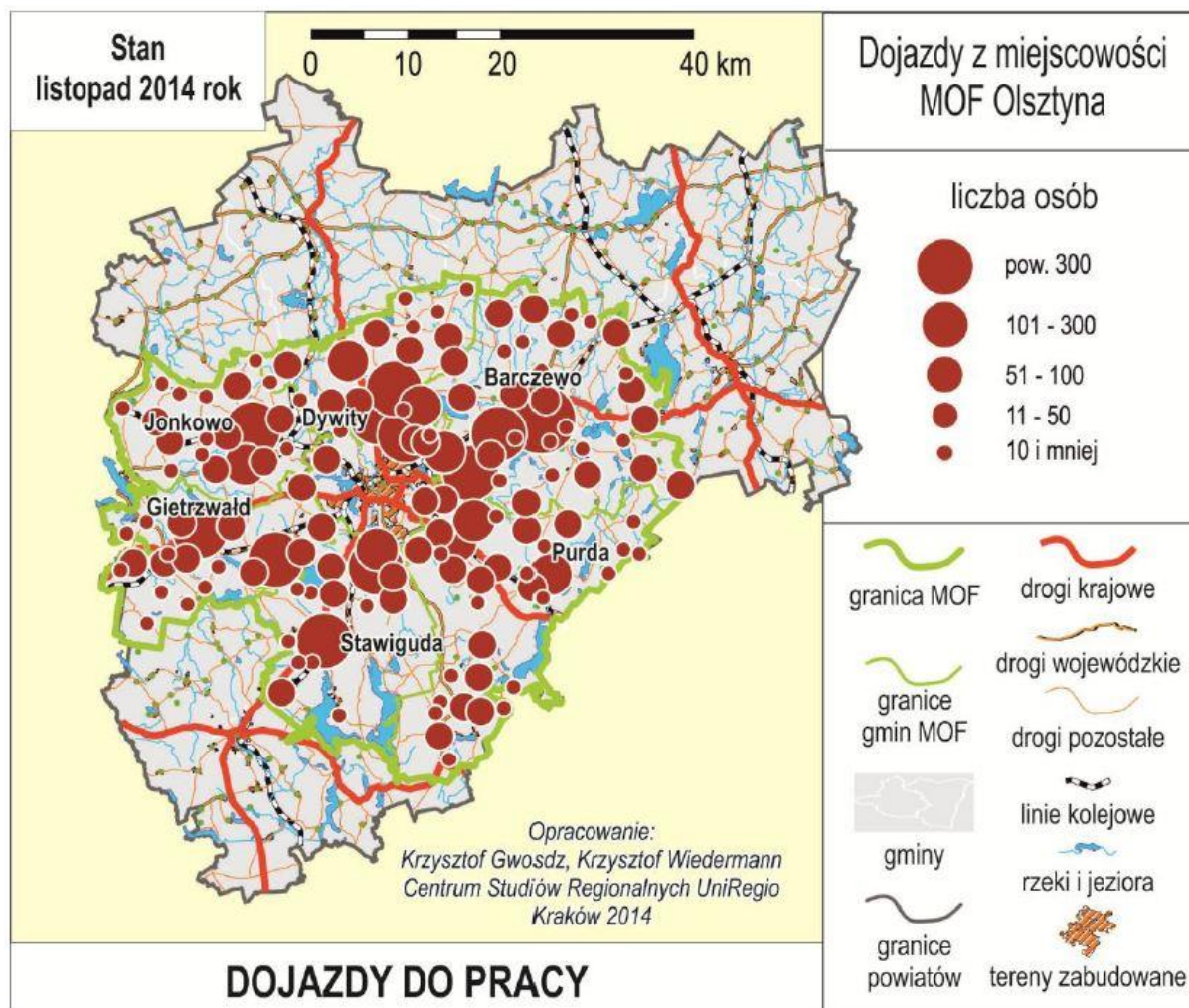
Na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna znajduje się 101 miejscowości, z których do Olsztyna do pracy dojeżdża minimum 5 osób. W jedenastu z nich liczba dojeżdżających przekracza 100 osób. Rysunek nr 8 obrazuje, w jakich miejscowościach gmin otaczających Olsztyn jest najwięcej mieszkańców dojeżdżających do pracy do stolicy województwa.

Jak łatwo zauważyć, liczba osób dojeżdżających do pracy do Olsztyna z poszczególnych miejscowości silnie zależy od wielkości jego zaludnienia. Stąd też Barczewo, które posiada największą liczbę mieszkańców spośród miejscowości znajdujących się w granicach MOF Olsztyna, generuje największą liczbę dojeżdżających. Kolejnymi

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

miejscościami o znaczącej liczbie pracujących w Olsztynie wśród mieszkańców są Dywity, Kieźliny i Jonkowo.

Reasumując, najwięcej osób dojeżdża do pracy do Olsztyna z terenów znajdujących się na północ od miasta rdzeniowego.



Rysunek 8. Liczba dojeżdżających do pracy w Olsztynie według miejscowości MOF

Źródło: Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej, Kraków, grudzień 2014

3.3. ANALIZA DOJAZDÓW DO SZKOŁY

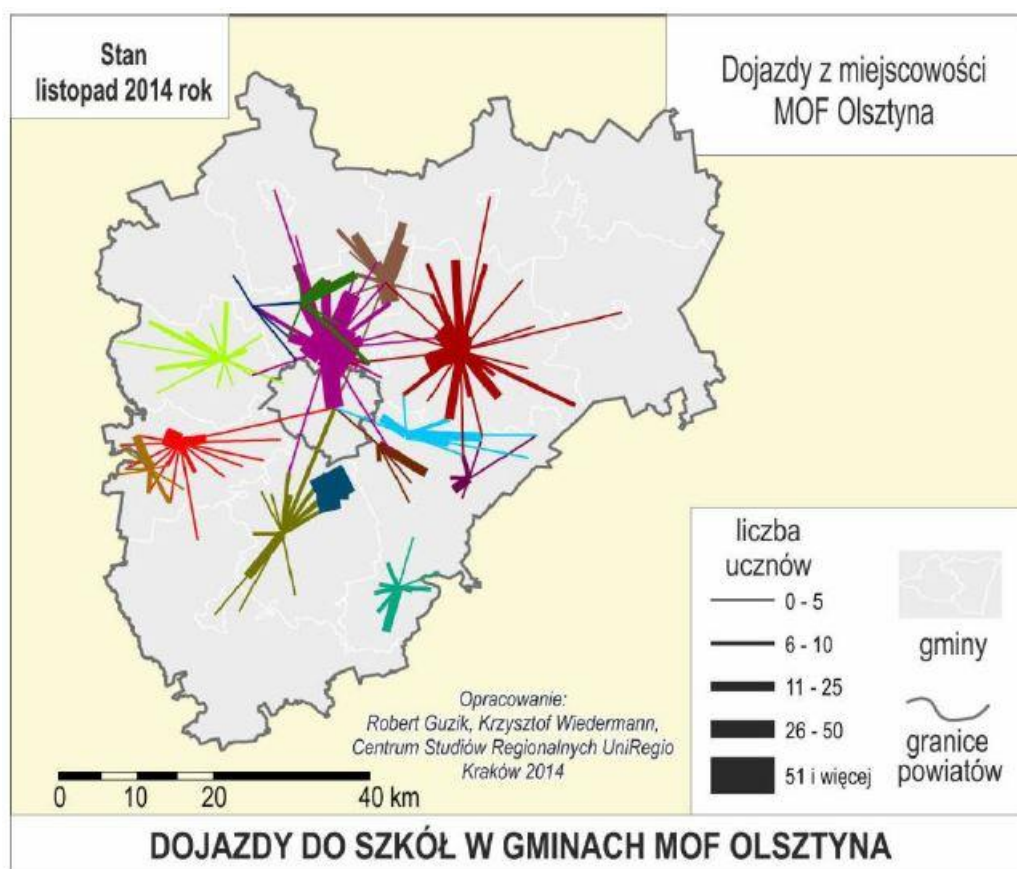
ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Choć dla całości opracowania liczba osób dojeżdżających do szkół na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna może nie mieć dużego znaczenia (osoby te w zdecydowanej większości nie są zmotoryzowane i nie są potencjalnym użytkownikiem parkingów typu P&R), jej analiza może nakreślić, jak będą kształtowały się potoki osób dojeżdżających do pracy w przyszłości.

Ponadto widoczne na terenie MOF Olsztyna jest dowożenie dzieci do szkół przez rodziców do innych gmin. Jest to następstwem migracji ludności pomiędzy gminami, czy też ściślej przenoszenia się mieszkańców Olsztyna do okolicznych gmin. Uczniowie często nie zmieniają w takiej sytuacji szkół, a rodzice decydują się na dowożenie ich, co generuje dodatkowy ruch samochodowy. Dowodem na to jest obserwowane znaczne zmniejszenie ruchu w dni wolne od zajęć szkolnych – ferie, wakacje, święta.

W zakresie dojazdów do szkół podstawowych, co do zasady uczniowie w ramach rejonizacji przypisani są odgórnie do szkół w ramach miejsca zamieszkania. Dlatego też dojazdy do takich szkół przeważnie odbywają się w granicach jednej gminy i stanowią powyżej 95% takich podróży. Wyjątkiem jest gmina Dywity, gdzie procent podróży do szkół wewnątrz gminy wynosi 89%, co i tak jest wysokim wynikiem.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA



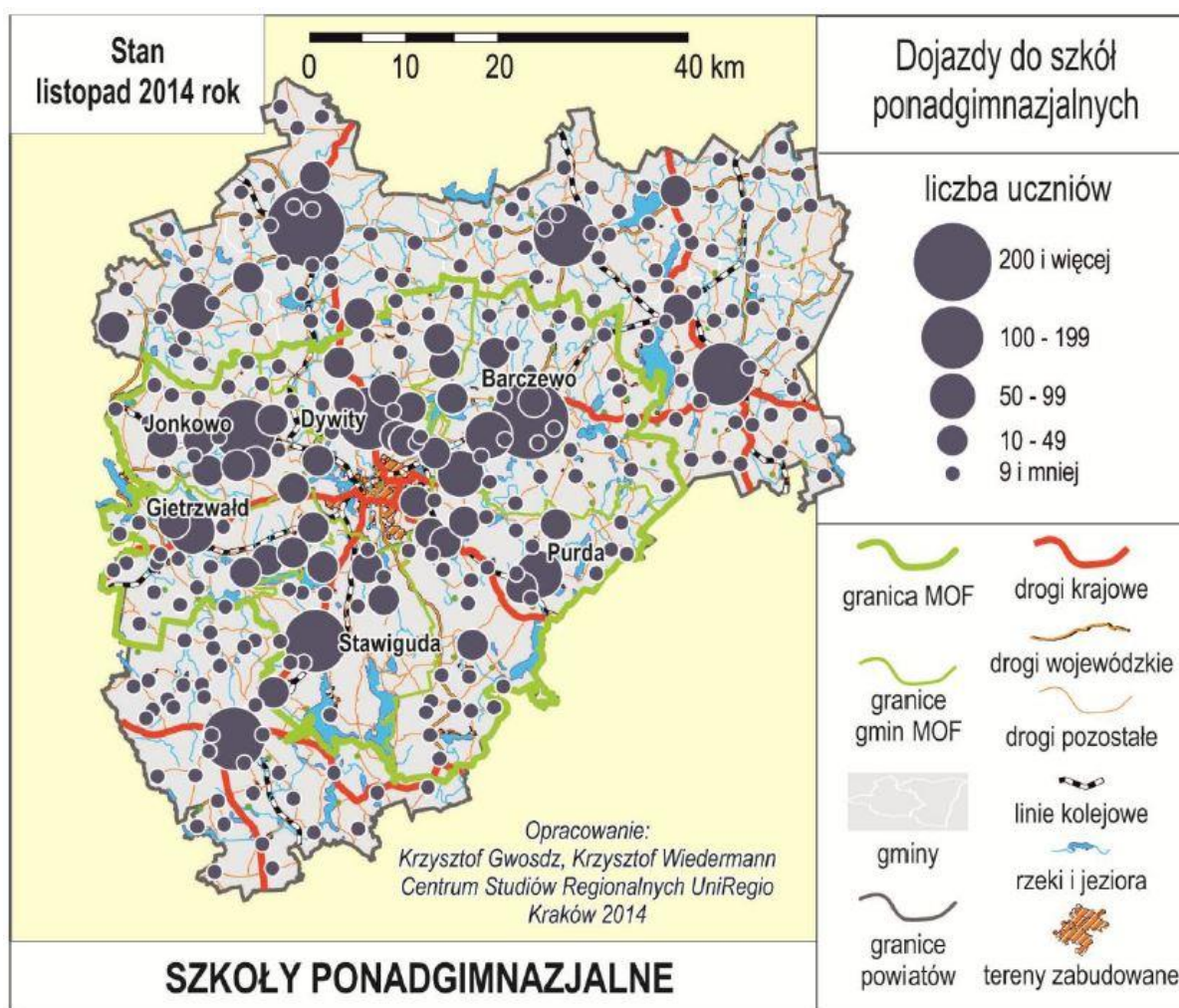
Rysunek 9. Zasięg i natężenie dojazdów do miejscowości szkolnych MOF Olsztyna

Źródło: Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej, Kraków, grudzień 2014

Zupełnie inaczej sytuacja wygląda w szkołach ponadpodstawowych znajdujących się na terenie MOF Olsztyna. Wynika to z faktu, że na całym obszarze Olsztyn jest główną miejscowością, w której znajdują się ośrodki szkolnictwa ponadpodstawowego (Istnieją także liceum ogólnokształcące i szkoła Branżowa w Barczewie). Dlatego też udział w potokach ruchu osób dojeżdżających do tego typu szkół do Olsztyna z okolicznych gmin wynosi niemal 100%.

Rysunek poniżej przedstawia natężenie dojazdów do szkół ponadpodstawowych. Podobnie jak w przypadku dojazdów do pracy największe potoki generowane są z Barczewa oraz z Dywit.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

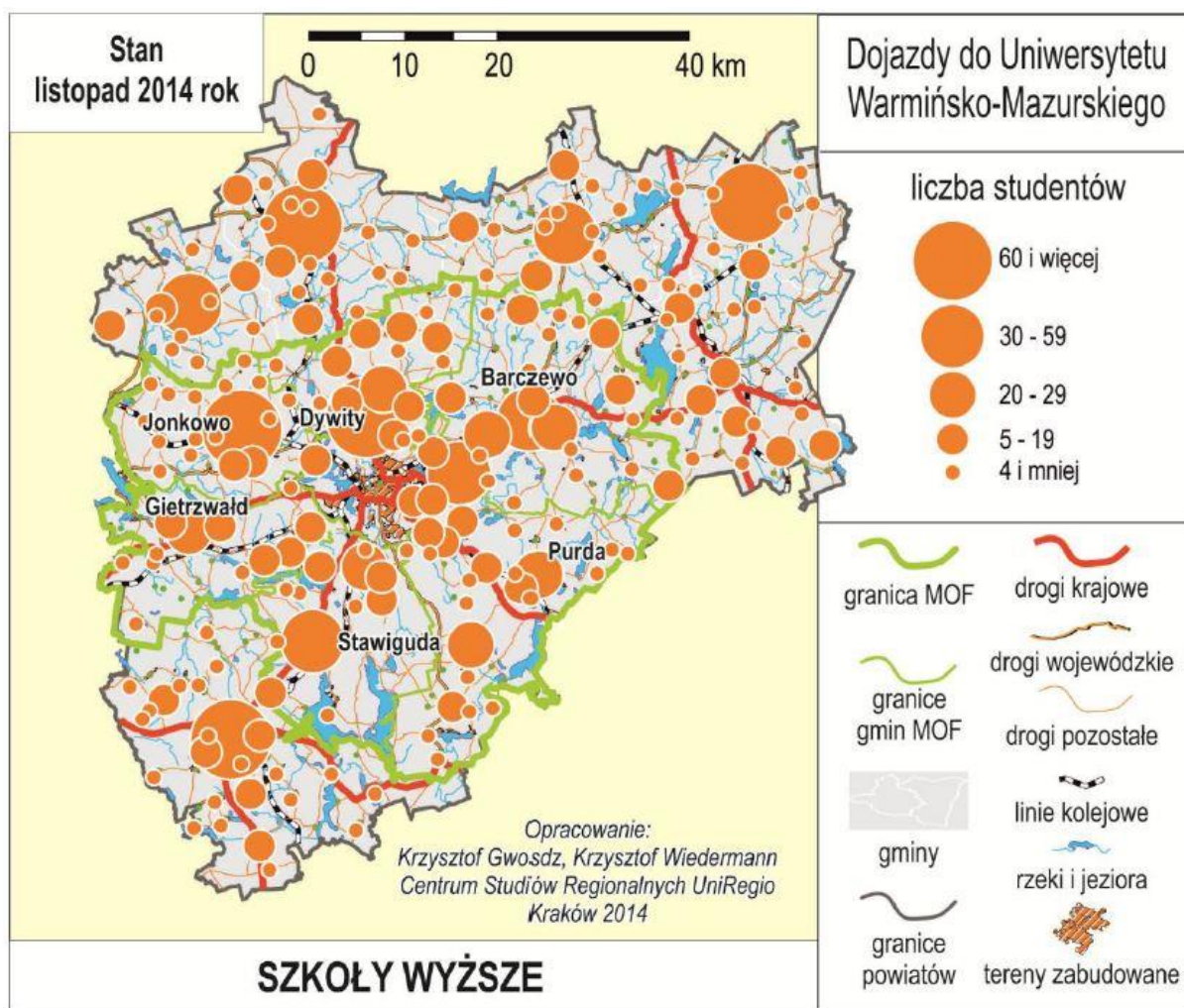


Rysunek 10. Natężenie dojazdów do szkół ponadpodstawowych (w 2014 jeszcze jako ponadgimnazjalne) w powiecie olsztyńskim

Źródło: Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej, Kraków, grudzień 2014

Natężenie dojazdów do uczelni wyższych prezentuje się analogicznie do dojazdów do szkół ponadpodstawowych. Jednak w tym przypadku przewaga Barczewa oraz Dywitu nad innymi miejscowościami nie jest aż tak wyraźna. Jest to przedstawione na rysunku z natężeniami dojazdów do Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego zaczerpniętego z dokumentu *Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej*.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA



Rysunek 11. Natężenie dojazdów do Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego

Źródło: Relacje przestrzenne komunikacji zbiorowej i indywidualnej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna w kontekście mobilności miejskiej, Kraków, grudzień 2014

3.4. ANALIZA DANYCH Z GPR 2015

Analiza danych z przeprowadzonego w 2015 roku Generalnego Pomiaru Ruchu wykazała, że największe natężenie ruchu w granicach Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna znajduje się na trasie z Barczewa do Olsztyna. Mniejszym, ale także dużym natężeniem charakteryzuje się droga do Olsztyna ze Stawigudy (Olsztynka). Mapka z danymi znajduje się poniżej.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA



Rysunek 12. Natężenie według danych z Generalnego Pomiaru Ruchu 2015

Źródło: <https://www.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015>

3.5. ANALIZA POMIARU RUCHU DROGOWEGO DK51

W ramach przygotowania niniejszego opracowania przeanalizowano także dokument pod nazwą „Opracowanie wyników z pomiaru ruchu drogowego (droga krajowa nr 51)” z 2016 roku. Pomiary natężenia ruchu przeprowadzone w celu realizacji tego opracowania wykonane zostały w terminie od wtorku 10 maja 2016 roku od godziny 6:00 do piątku 13 maja 2016 do godziny 6:00. Pomiar wykonywany był bez przerwy, a punkt pomiarowy wyznaczony był w miejscowości Dywity na DK51 pomiędzy ul. Grzybową a ul. Barczewskiego. Spisywane były pojazdy poruszające się w obydwu kierunkach.

Spis podczas pomiaru dokonany został z uwzględnieniem podziału na różne kategorie pojazdów. Dla niniejszego opracowania ważne są liczby dotyczące samochodów osobowych, motocykli i rowerów. Liczba samochodów dostawczych, samochodów ciężarowych, autobusów oraz ciągników rolniczych nie jest istotna w kontekście projektu Park&Ride.

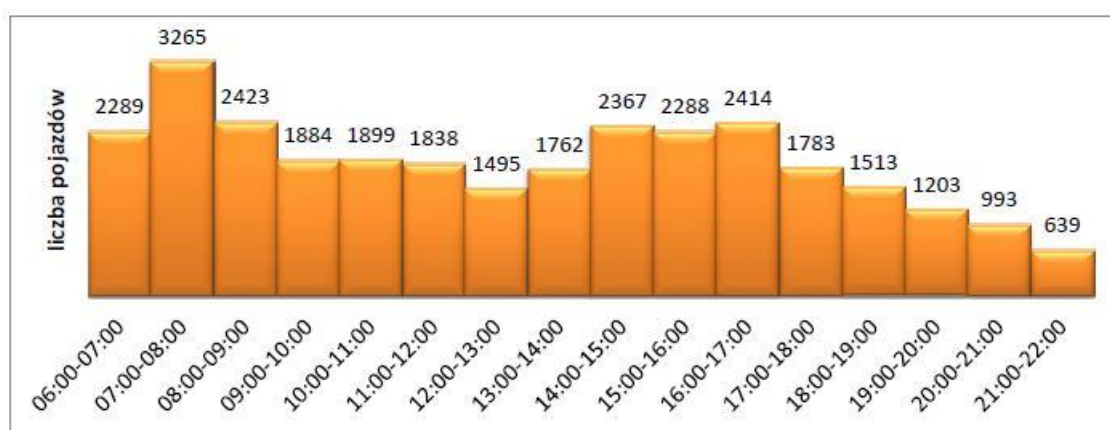
ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Średnio na dobę w punkcie pomiarowym odnotowano 115 motocykli, 19273 samochody osobowe² i 63 rowery jadące w obu kierunkach. Biorąc pod uwagę, że liczba pojazdów przemieszczających się pomiędzy Olsztynem a gminą Dywity jest niemalże identyczna w obydwu kierunkach jazdy, można przyjąć, że w każdą ze stron dziennie kieruje się niespełna 10000 pojazdów.

Jak wynika z badań przeprowadzonych w 2016 roku, największą liczbę pojazdów odnotowano w godzinach 6:00 - 9:00 i 14:00 - 17:00, przy czym w szczycie porannym wyróżnia się kierunek do Olsztyna, natomiast w szczycie popołudniowym kierunek z Olsztyna. Poniżej przedstawione zostały wykresy z wynikami pomiaru godzinowego dziennego dla obydwu kierunków.

Liczba pojazdów przemieszczających się właśnie w tych godzinach (szczytowych) wyraźnie wskazuje na fakt, że są to podróże do i z pracy oraz szkół. Dla całości opracowania pod kątem wdrożenia parkingów Park&Ride na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna jest to bardzo istotne, ponieważ uczestnicy tych podróży to w głównej mierze osoby dla których projekt P&R jest przeznaczony.

Wykres 1. Pomiar godzinowy dzienny - kierunek „do Olsztyna”

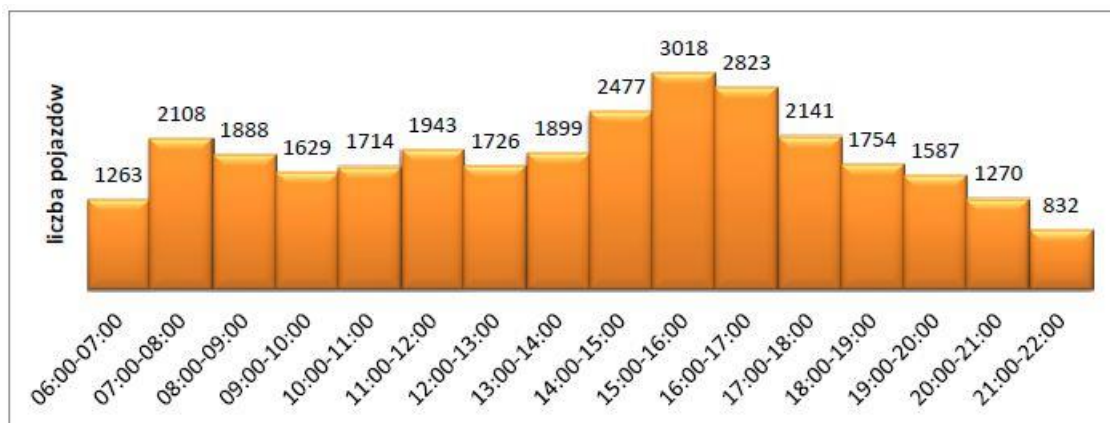


Źródło: Opracowanie wyników z pomiaru ruchu drogowego (droga krajowa nr 51)

² W obie strony – dane pokazane na rysunku 12 (w rozdziale 3.4) to natężenie ruchu w 1 stronę.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Wykres 2. Pomiar godzinowy nocny – kierunek „z Olsztyna”



Źródło: Opracowanie wyników z pomiaru ruchu drogowego (droga krajowa nr 51)

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

4. OCENA POPYTU NA MIEJSCA PARKINGOWE NA PARKINGACH TYPU P&R

Analiza relacji komunikacyjnych zawarta w rozdziale 3 pozwoliła na wstępną ocenę popytu podróżujących w Miejskim Obszarze Funkcjonalnym na parkingi typu P&R. Zgodnie z analizowanymi danymi, udało się ustalić, że zdecydowana większość podróżujących przemieszcza się codziennie w drodze do pracy lub szkoły (głównie na uniwersytet) do Olsztyna z jednej z okolicznych gmin, przy czym największe potoki płyną do stolicy województwa z miejscowości będących siedzibami poszczególnych gmin.

W zgodzie z powyższym największy popyt na parkingi P+R przypisuje się mieszkańcom Barczewa, a w dalszej kolejności także Dywit i Jonkowa. Dlatego też budowa parkingów P+R ukierunkowanych na mieszkańców gmin Barczewo, Dywity i Jonkowo jawi się jako jak najbardziej wskazana. Mogą to być parkingi przy przystankach i pętlach autobusowych oraz przy stacjach i przystankach kolejowych na obszarach tych gmin, bądź już w samym Olsztynie przy wjazdach do miasta.

Mniejszy popyt na korzystanie z parkingów tego typu można przypisać gminom Gietrzwałd, Stawiguda oraz Purda. Nie znaczy to jednak, że tego typu parkingi przeznaczone dla mieszkańców tych gmin nie mają racji bytu. Potoki ruchu pomiędzy tymi gminami a centrum Olsztyna też są widoczne na przedstawionych w poprzednim rozdziale grafikach.

Popyt na wykorzystanie parkingów P&R ocenić można także na podstawie przeprowadzonych w ramach opracowania ankiet. Około 75% osób spośród 540 ankietowanych dojeżdża codziennie do pracy lub szkoły samochodem. Ponadto niespełna 60% spośród respondentów w razie stosowania przesiadek podczas podróży preferuje kombinację, w ramach której przesiada się z samochodu do środka transportu publicznego.

Przy tym niemal 82% wszystkich ankietowanych uważa pomysł utworzenia parkingów P&R za bardzo dobry (przede wszystkim w połączeniu z dobrą ofertą komunikacji publicznej). Nieco większymi zwolennikami tej idei są mieszkańcy gmin otaczających Olsztyn – ponad 88% respondentów z tego obszaru jest za. Mieszkańcy samego Olsztyna również dostrzegają jednak zalety tego rozwiązania – ponad 76% docenia ideę P&R.

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

5. CHARAKTERYSTYKA I OCENA WSKAZANYCH LOKALIZACJI PARKINGÓW P&R

Przeprowadzona analiza wskazała zasadność realizacji parkingów P&R w blisko 50 lokalizacjach na terenie MOF. Lokalizacje te wynikały zarówno z zapisów *Planu mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna do roku 2025*³, uchwalonego przez Gminy MOF w 2017 r., jak i z wyników I tury konsultacji przedmiotowego dokumentu *Analiza możliwości lokalizacji parkingów P+R w Olsztynie i jego obszarze funkcjonalnym (MOF Olsztyn)*.

W ramach pierwszej tury konsultacji przedmiotowego opracowania mieszkańcy mogli zgłaszać swoje propozycje lokalizacji parkingów podczas spotkań konsultacyjnych, które odbyły się w każdej Gminie MOF w terminie 6-15 listopada 2018 r., jak również za pośrednictwem ankiet konsultacyjnych. Ostatecznie wypełnionych zostało 540 ankiet. Sprawozdania (raporty) ze spotkań konsultacyjnych oraz raport z ankiet konsultacyjnych stanowią załączniki do niniejszego opracowania.

Wykonawca dokumentu dokonał weryfikacji propozycji lokalizacji zgłoszonych w *Planie mobilności* oraz na etapie konsultacji, jak również, na podstawie dokonanej wizji lokalnej, zaproponował kilka dodatkowych lokalizacji. Selekcja lokalizacji odrzuconych była dwuetapowa. W I etapie odrzucono lokalizacje zgłoszone na etapie konsultacji zaprzeczające idei P&R (np. lokalizacje w centrum Olsztyna) oraz niekonkretne propozycje lokalizacji. W II etapie odrzucono natomiast propozycje bardziej korzystnych lokalizacji (na obrzeżach Olsztyna lub poza miastem), lecz niemożliwych bądź niezasadnych do realizacji z innych powodów.

Finalna propozycja lokalizacji (II etap selekcji) została zweryfikowana przez przedstawicieli Gmin MOF.

Parkingi rekomendowane do realizacji zostały podzielone na 4 kategorie:

- **A: Priorytetowe** – Parkingi położone w kluczowych lokalizacjach na terenie MOF: m.in. przy sieci tramwajowej, przystankach/stacjach kolejowych położonych korzystnie względem sieci osadniczej (bądź z rozbudowaną ofertą połączeń

³ W poniższej tabeli opisano je jako „lokalizacje rozpatrywane pierwotnie”.

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

kolejowych), przy dużych/kluczowych pętlach autobusowych, na kluczowych wlotach drogowych do Olsztyna. Do realizacji w pierwszej kolejności.

- **B: Podstawowe** – Parkingi w większości wypadków o podobnym charakterze jak parkingi kat. „A”, przy czym o przydzieleniu do kat. „B” przesądzały m.in.: nieco mniej korzystna lokalizacja, niedostateczna oferta połączeń kolejowych, niedaleka odległość od parkingów kat. „A” lub inne okoliczności wskazane w kolumnie „uwagi związane z kategorią parkingu”. Co do zasady, należy dążyć do realizacji parkingów kat. „B” w tym samym czasie co parkingów kat. „A”, przy czym np. w przypadku braku wystarczających środków finansowych dopuszczalna jest ich realizacja w późniejszym okresie.
- **C: Uzupełniające** – Parkingi położone peryferyjnie, z niedostateczną ofertą połączeń kolejowych. Dopuszczalna realizacja w późniejszym okresie.
- **D: Warunkowe** – do realizacji tylko w przypadku realizacji dodatkowych działań, opisanych w kolumnie „uwagi związane z kategorią parkingu”.

Części lokalizacji przydzielono „niską” kategorię (B, C lub D), wskazując jednocześnie, że przy spełnieniu określonych okoliczności jest możliwość „podwyższenia” kategorii. Jeśli zatem np. w kolumnie „kategoria” zaznaczono np. D/A, to oznacza, że po spełnieniu kryteriów/pojawieniu się okoliczności opisanych w kolumnie „uwagi”, dana lokalizacja (obecnie z kategorią „D”) otrzymałaby kategorię „A”.

Niezależnie od powyższego, w dalszej części dokumentu (rozdział 7) dokonana została dalsza hierarchizacja parkingów – umieszczono tam rekomendowaną kolejność realizacji inwestycji poszczególnych parkingów P&R.

Poniżej zaprezentowano wykaz lokalizacji rekomendowanych do realizacji oraz odrzuconych (w II etapie), wraz z uzasadnieniem ew. ich odrzucenia. Mapy z rekomendowanymi lokalizacjami stanowią załącznik do opracowania.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCYJONALNEGO OLSZTYNA

Tabela 4. Lista parkingów rekomendowanych do realizacji

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Zasadność utworzenia stacji Olsztyńskiego Roweru Miejskiego w obrębie parkingu	Lokalizacja rozpatrywana pierwotnie	Lokalizacja wskazana na etapie konsultacji	Uwagi
1	Barczewo, przy stacji kolejowej	Barczewo	A		+		Konieczność poprawy oferty połączeń kolejowych ⁴ , zasadność wprowadzenia „wspólnego biletu” (kolej + komunikacja miejska) – co jednak w przypadku lokalizacji P&R przy stacji Barczewo nie powinno wpływać na kategorię parkingu (wynika to z faktu, że Barczewo jest największym, po Olsztynie, ośrodkiem na terenie Gmin MOF, w związku z czym przynajmniej jeden parking na terenie Gminy Barczewo powinien posiadać najwyższą kategorię). W przypadku uruchomienia komunikacji miejskiej do Barczewa – zasadne jest doprowadzenie jej trasy do stacji kolejowej, aby spełniała ona rolę linii „dowozowej” do kolei. W przypadku braku możliwości uruchomienia linii olsztyńskiej komunikacji miejskiej – zasadne uruchomienie linii „dowozowej” do stacji kolejowej wewnątrz Gminy Barczewo.
2	Łęgajny, przy stacji kolejowej	Barczewo	C/B		+		Konieczność poprawy oferty połączeń kolejowych, zasadność wprowadzenia „wspólnego biletu” (kolej + komunikacja miejska)
3	Wipsowo, przy przystanku	Barczewo	C/B		+		Konieczność poprawy oferty połączeń kolejowych,

⁴ W przypadku przewozów kolejowych o charakterze aglomeracyjnym, absolutnie minimalnym standardem powinna być częstotliwość kursowania co ok. 60 minut w godzinach szczytu i co ok. 120 minut poza szczytem oraz w weekendy. Konieczne jest również funkcjonowanie połączeń w porze wczesnoporannej i późnowieczornej (pociągi przyjeżdżające przed godz. 6 do Olsztyna i odjeżdżające z Olsztyna po godz. 22).

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Zasadność utworzenia stacji Olsztyńskiego Roweru Miejskiego w obrębie parkingu	Lokalizacja rozpatrywana pierwotnie	Lokalizacja wskazana na etapie konsultacji	Uwagi
	kolejowym						zasadność wprowadzenia „wspólnego biletu” (kolej + komunikacja miejska)
4	Barczewo skrzyżowanie (Wróćkowo), przy DK16 po prawej stronie patrząc w kierunku Olsztyna (pomiędzy mostem na rzece Pisie, a skrzyżowaniem z ul. Olsztyńską)	Barczewo	D/A			+	Konieczność znaczącej przebudowy skrzyżowania z DK16, budowy dodatkowych zjazdów/wjazdów etc. Dodatkowym warunkiem: uruchomienie komunikacji miejskiej do Barczewa. Konieczność pozyskania terenu pod inwestycję.
5	Łęgajny skrzyżowanie, przy skrzyżowaniu DK16 z drogą w kierunku stacji PKP (pętla autobusowa)	Barczewo	D/B			+	Warunkiem – pozyskanie terenu pod inwestycję (de facto brak terenu – grunty prywatne oraz GDDKiA). Dodatkowym warunkiem: uruchomienie komunikacji miejskiej do Łęgajn/Barczewa.
6	Dywity, cmentarz (brama wschodnia)	Dywity	A			+	
7	Różnowo	Dywity	A			+	UG Dywity realizuje we własnym zakresie parking P&R na ok. 10 pojazdów
8	Spręcowo, skrzyżowanie / OSP	Dywity	B/A			+	Zasadne jest zwiększenie częstotliwości kursowania linii autobusowej 110 (przynajmniej w godzinach szczytu). Rekomendowana finalnie lokalizacja – przy OSP (sąsiedztwo przystanku autobusowego, brak konieczności przebudowy skrzyżowania z DK51).

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Zasadność utworzenia stacji Olsztyńskiego Roweru Miejskiego w obrębie parkingu	Lokalizacja rozpatrywana pierwotnie	Lokalizacja wskazana na etapie konsultacji	Uwagi
9	Barkweda, przy przystanku kolejowym Bukwałd	Dywity	D/A		+		Warunkiem – zwiększenie liczby pociągów do Olsztyna, budowa nowych przystanków kolejowych na odc. Olsztyn Zach. - Gutkowo (możliwość dojazdu uczniów z Gm. Dywity do szkół) oraz utworzenie linii autobusowej dowozowej do PKP Bukwałd
10	Kieźliny (przystanek Kieźliny Kościół)	Dywity	n.d.			+	Tylko parking B&R. W zakresie P&R: Z jednej strony zakłada się „P&R Jagiellońska / Ogrody”, z drugiej strony „P&R cmentarz Dywity – brama wschodnia”, obydwie łatwo osiągalne samochodami
11	Wadąg, przystanek autobusowy	Dywity	n.d.			+	Tylko parking B&R. W zakresie P&R: Z jednej strony zakłada się „P&R Jagiellońska/Ogrody”, z drugiej strony „P&R cmentarz Dywity – brama wschodnia”, obydwie łatwo osiągalne samochodami
12	Biesal, przy stacji kolejowej	Gietrzwałd	A		+		Zasadność wprowadzenia „wspólnego biletu” (kolej + komunikacja miejska), co w tym przypadku nie wpływa jednak na zmianę kategorii (ze względu na stosunkowo dobrze rozbudowaną już obecnie ofertę połączeń kolejowych)
13	Unieszewo, przy przystanku kolejowym	Gietrzwałd	A		+		Zasadność wprowadzenia „wspólnego biletu” (kolej + komunikacja miejska), co w tym przypadku nie wpływa jednak na zmianę kategorii (ze względu na stosunkowo dobrze rozbudowaną już obecnie ofertę połączeń kolejowych)
14	Kudypy, skrzyżowanie. Po	Gietrzwałd	B/A			+	Zasadne jest zwiększenie częstotliwości kursowania

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Zasadność utworzenia stacji Olsztyńskiego Roweru Miejskiego w obrębie parkingu	Lokalizacja rozpatrywana pierwotnie	Lokalizacja wskazana na etapie konsultacji	Uwagi
	drugiej stronie względem pierwotnie proponowanej lokalizacji (po prawej stronie DK16 patrząc w kier. Olsztyna)						linii autobusowej 107 (przynajmniej w godzinach szczytu)
15	Naterki, przy stacji kolejowej	Gietrzwałd	B		+		Zasadność wprowadzenia „wspólnego biletu” (kolej + komunikacja miejska), co w tym przypadku nie wpływa jednak na zmianę kategorii (ze względu na stosunkowo dobrze rozbudowaną już obecnie ofertę połączeń kolejowych)
16	Gietrzwałd Rondo, obszar styku DK16 z ul. Ostródzką	Gietrzwałd	D/A			+	Lokalizacja związana z planami budowy w tym rejonie ronda. Warunkiem realizacji – uruchomienie komunikacji miejskiej do Gietrzwałdu.
17	Jonkowo, przy przystanku kolejowym	Jonkowo	B/A		+		Konieczność poprawy oferty połączeń kolejowych, zasadność wprowadzenia „wspólnego biletu” (kolej + komunikacja miejska)
18	Gutkowo Rondo, rejon styku drogi 1203N z liniami kolejowymi 220 i 221 (Elbląg/ Braniewo)	Jonkowo	D/A			+	Warunkiem – budowa przystanku kolejowego w tym rejonie. Zasadność budowy P&R w tym rejonie pojawi się dopiero w momencie, gdy wyczerpie się miejsca na parkingach w rejonie stacji PKP Gutkowo – bądź gdy ruch samochodowy w rejonie P&R PKP Gutkowo powodować będzie istotne zatory drogowe w rejonie ul. Bałtyckiej. Konieczność poprawy oferty połączeń kolejowych, zasadność wprowadzenia „wspólnego biletu” (kolej + komunikacja miejska).

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Zasadność utworzenia stacji Olsztyńskiego Roweru Miejskiego w obrębie parkingu	Lokalizacja rozpatrywana pierwotnie	Lokalizacja wskazana na etapie konsultacji	Uwagi
19	Gamerki Wielkie, przy stacji kolejowej	Jonkowo	D/B		+		Konieczność poprawy oferty połączeń kolejowych, zasadność wprowadzenia „wspólnego biletu” (kolej + komunikacja miejska)
20	Wołowno, przy przystanku kolejowym	Jonkowo	D/C		+		Konieczność poprawy oferty połączeń kolejowych, zasadność wprowadzenia „wspólnego biletu” (kolej + komunikacja miejska). Budowa P&R na działce wzdłuż torów (pomiędzy końcem peronu i przejazdem) lub na działce przy drodze prowadzącej od centrum miejscowości do przystanku (działka prywatna, do sprzedania).
21	Godki, przy przystanku kolejowym	Jonkowo	n.d.		+		W związku informacją Gminy Jonkowo dot. planów ograniczenia ruchu samochodowego na drodze prowadzącej do przystanku – realizacja tylko parkingu B&R.
22	Olsztyn, Pętla autobusowa Jagiellońska-Ogrody	Olsztyn	A			+	Zamiast lokalizacji Poprzeczna/Jagiellońska (gdzie teren ma już właściciela i przeznaczenie, poza tym jest zbyt blisko centrum miasta).
23	Olsztyn, Przystanek kolejowy Dajtki	Olsztyn	B			+	
24	Olsztyn, Kanta przystanek krańcowy tramwaju	Olsztyn	A	Tak		+	
25	Olsztyn, przy stacji kolejowej / pętli autobusowej Gutkowo	Olsztyn	A	Tak	+		Lokalizacje: W pierwszej kolejności: na skraju placu ładunkowego (rejon ul. Słowiczej) wraz z ciągiem pieszym do peronów (ew. również nowym

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Zasadność utworzenia stacji Olsztyńskiego Roweru Miejskiego w obrębie parkingu	Lokalizacja rozpatrywana pierwotnie	Lokalizacja wskazana na etapie konsultacji	Uwagi
							wejściem na perony, od strony wyjazdu w kier. Elbląga/Braniewa) W dalszej kolejności (po zwiększeniu liczby pociągów): plac przed dworcem i/lub przy ul. Sokolej (na nieużytku przy ul. Sokolej ok. 100 m od budynku dworca, ew. na odcinku pomiędzy budynkiem dworca i przejazdem w ciągu ul. Przepiórczej, równolegle do torów)
26	Olsztyn, ul. Kłosowa / Pętla autobusowa Dajtki	Olsztyn	B/A	Tak	+		Zmiana na kat. A w przypadku budowy linii tramwajowej.
27	Olsztyn, Tęczowy Las	Olsztyn	A	Tak	+		
28	Olsztyn, ul. Cementowa	Olsztyn	A	Tak	+		
29	Olsztyn, Os. Mazurskie	Olsztyn	B	Tak	+		
30	Olsztyn, Pętla autobusowa Polmozbyt	Olsztyn	B	Tak		+	Lokalizacją alternatywną – Ostrzeszewo (w przypadku braku możliwości budowy P&R w tej lokalizacji)
31	Olsztyn, Al. Sybiraków (przy skrzyżowaniu z ul. Rataja – ogródki działkowe)	Olsztyn	B/A	Tak		+	Realizacja w przypadku wyczerpywania się miejsca na parkingu P&R Dywity – Cmentarz Brama Wsch. Lokalizacja w zamian za pierwotnie rozpatrywaną lokalizację „Os. Wojska Polskiego” (pętla Jakubowo)
32	Olsztyn, pętla autobusowa Witosza	Olsztyn	B/A	Tak		+	Realizacja w przypadku wyczerpywania się miejsca na parkingu P&R Kanta
33	Olsztyn, Al. Warszawska/ul.	Olsztyn	D/A	Tak	+		Lokalizacja uzależniona od możliwości pozyskania

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Zasadność utworzenia stacji Olsztyńskiego Roweru Miejskiego w obrębie parkingu	Lokalizacja rozpatrywana pierwotnie	Lokalizacja wskazana na etapie konsultacji	Uwagi
	Tuwima						terenu (własność: Uniwersytet Warmińsko-Mazurski)
34	Olsztyn, Os. Zacisze	Olsztyn	D/A	Tak		+	W przypadku braku możliwości budowy P&R przy pętli Bartąska-Rondo
35	Olsztyn, Pętla autobusowa Stary Dwór	Olsztyn	D/A	Tak	+		II alternatywa dla lokalizacji Warszawska/Tuwima (w przypadku braku możliwości budowy P&R w tej lokalizacji)
36	Olsztyn, Redykajny, przejazd kolejowy – planowany przystanek kolejowy	Olsztyn	D/A	Tak		+	Warunkiem – budowa przystanku kolejowego Redykajny
37	Olsztyn, Skrzyżowanie ul. Dybowskiego z ul. Warszawską	Olsztyn	D/A	Tak		+	I alternatywa dla lokalizacji Warszawska/Tuwima (w przypadku braku możliwości budowy P&R w tej lokalizacji)
38	Olsztyn, ul. Zientary-Malewskiej (styk z linią kolejową 353, okolice fabryki Indykpol)	Olsztyn	D/A			+	Warunkiem – budowa przystanku kolejowego w tej lokalizacji
39	Olsztyn/Ostrzeszewo, Obwodnica (Al. Piłsudskiego 91), prywatny teren przemysłowy, do sprzedania, ok. 300 m od obwodnicy patrząc w kier. Olsztyna	Olsztyn	D/B	Tak		+	Alternatywa dla lokalizacji „Polmozyt” (nr 50). Warunkiem – przedłużenie linii komunikacji miejskiej 110 do Ostrzeszewa
40	Klewki, przy przystanku kolejowym	Purda	B/A		+		Konieczność poprawy oferty połączeń kolejowych, zasadność wprowadzenia „wspólnego biletu” (kolej

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Zasadność utworzenia stacji Olsztyńskiego Roweru Miejskiego w obrębie parkingu	Lokalizacja rozpatrywana pierwotnie	Lokalizacja wskazana na etapie konsultacji	Uwagi
41	Marcinkowo, przy stacji kolejowej	Purda	C/B		+		+ komunikacja miejska)
42	Klebark Wielki (przy drodze łączącej Klebark Wlk. z Klebarkiem Małym)	Purda	B/A			+	Konieczność poprawy oferty połączeń kolejowych, zasadność wprowadzenia „wspólnego biletu” (kolej + komunikacja miejska)
43	Bartąg, Bartąska - Rondo, pętla autobusowa	Stawiguda	A			+	Warunkiem realizacji parkingu w proponowanej lokalizacji, wznowienie połączenia autobusowego do Klebarka Wlk., obsługiwanego w ramach miejskiej komunikacji zbiorowej.
44	Stawiguda, pętla autobusowa	Stawiguda	A			+	Alternatywnie – w rejonie Os. Zacisze (w przypadku braku możliwości budowy P&R w tej lokalizacji)
45	Stawiguda, przy przystanku kolejowym	Stawiguda	B/A		+		Warunkiem – utrzymanie funkcjonowania linii 129. <u>W przypadku jej likwidacji – zmiana kategorii na „D”.</u>
46	Gryźliny, przy przystanku kolejowym	Stawiguda	C/B		+		Konieczność poprawy oferty połączeń kolejowych, zasadność wprowadzenia „wspólnego biletu” (kolej + komunikacja miejska)
47	Gągławki, przy stacji kolejowej	Stawiguda	D/C		+		Konieczność poprawy oferty połączeń kolejowych, zasadność wprowadzenia „wspólnego biletu” (kolej + komunikacja miejska)
48	Bartąg, przystanek kolejowy	Stawiguda	D/C			+	Konieczność poprawy oferty połączeń kolejowych,



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska

MIEJSKI
OBSZAR
FUNKCJONALNY
OLSZTYNA



Unia Europejska
Fundusz Spójności



ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Zasadność utworzenia stacji Olsztyńskiego Roweru Miejskiego w obrębie parkingu	Lokalizacja rozpatrywana pierwotnie	Lokalizacja wskazana na etapie konsultacji	Uwagi
							zasadność wprowadzenia „wspólnego biletu” (kolej + komunikacja miejska)

Źródło: opracowanie własne

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Tabela 5. Lista parkingów rekomendowanych do odrzucenia

LP	Lokalizacja	Gmina	Lokalizacja rozpatrywana pierwotnie	Lokalizacja wskazana na etapie konsultacji	Uzasadnienie odrzucenia
1	Wójtowo , przystanek autobusowy	Barczewo		+	Brak uzasadnienia w związku z niedaleką proponowaną lokalizacją P&R „Cementowa”.
2	Dywity , Os. Royal	Dywity		+	Brak uzasadnienia – osiedle położone w zasięgu dojścia pieszo do DK51 (istnieje natomiast konieczność budowy przystanku autobusowego w tym terenie)
3	Dywity , przy drodze krajowej nr 51 na północ od Dywit	Dywity	+		Ostatecznie rekomendowana jest lokalizacja w Spręcowie
4	Dywity , rejon ul. Olsztyńskiej	Dywity	+		Ostatecznie rekomendowana jest lokalizacja „Dywity Cmentarz – Brama Wsch.”
5	Ługwald , skrzyżowanie	Dywity		+	Bardzo trudne warunki terenowe (zakręty w ciągu DK51, bardzo duże przewyższenia, las – ograniczona widoczność), praktycznie uniemożliwiająca realizację parkingu bez ogromnych prac inwestycyjnych. Obsługa tej lokalizacji będzie się odbywać na parkingu Dywity Cmentarz, a z punktu widzenia obszarów na północ od gm. Dywity – w Spręcowie.
6	Kudypy , przy drodze krajowej nr 16 między lotniskiem Dajtki a skrzyżowaniem z drogą na Kudypy	Gietrzwałd	+		Ostatecznie rekomendowana jest lokalizacja po prawej stronie DK16 przy skrzyżowaniu w Kudypach – przed skrzyżowaniem, patrząc w kierunku Olsztyna
7	Warkały lub Giedajty , przy drodze wojewódzkiej nr 527 w okolicach Warkały lub Giedajt	Jonkowo	+		Brak dostępnego terenu, lokalizacja nieatrakcyjna. Obsługa tych lokalizacji przez P&R w Gutkowie, a w przypadku miejscowości Giedajty – również przez P&R przy przystanku kolejowym w Jonkowie
8	Jonkowo , w północno-wschodniej części Jonkowa	Jonkowo	+		Brak dostępnego terenu, lokalizacja nieatrakcyjna. Obsługa tej lokalizacji przez P&R w Gutkowie, ew. również przez P&R przy przystanku kolejowym w

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

LP	Lokalizacja	Gmina	Lokalizacja rozpatrywana pierwotnie	Lokalizacja wskazana na etapie konsultacji	Uzasadnienie odrzucenia
9	Olsztyn – Klebark Mały, DK 16, rejon obwodnicy Olsztyna	Olsztyn		+	Jonkowie Brak uzasadnienia w związku z niedaleką proponowaną lokalizacją P&R ul. Cementowa
10	Olsztyn, „Kłosa Centrum Rekreacyjne”	Olsztyn		+	Obsługa tej lokalizacji przez P&R Dajtki
11	Olsztyn, ul. Bałtycka	Olsztyn	+		Obsługa tej lokalizacji przez P&R Gutkowo
12	Olsztyn, ul. Bartąska, „Biedronka”	Olsztyn		+	Obsługa tej lokalizacji przez P&R „Bartąska/Rondo” lub „Os. Zacisze”, ew. również przez P&R Kanta lub P&R Witosa, P&R Tęczowy Las. W rejonie lokalizacji dobrze rozbudowana oferta komunikacji publicznej – małe prawdopodobieństwo realizacji przewozów „ostatniej mili” od P&R Biedronka/Bartąska do miejsca zamieszkania (zwłaszcza jeśli zbudowany zostanie parking przy Rondzie/ ul. Bartąska lub w rejonie Os. Zacisze)
13	Olsztyn, Przystanek autobusowy Zalbki	Olsztyn		+	Brak dostępnego terenu; w zamian należy dążyć do budowy P&R w rejonie styku ul. Zientary-Malewskiej z linią kolejową 353 (obszar skrzyżowania z ul. Tracką)
14	Olsztyn, Gutkowo ul. Bałtycka przy szkole	Olsztyn		+	Brak uzasadnienia w związku z niedaleką proponowaną lokalizacją P&R przy PKP / pętli autobusowej Gutkowo
15	Olsztyn, Przystanek autobusowy Zielona Góra	Olsztyn		+	Przystanek w zasięgu dojścia pieszego z osiedla; z punktu widzenia osób dojeżdżających spoza Olsztyna należy dążyć do budowy P&R w rejonie styku ul. Zientary-Malewskiej z linią kolejową 353 (obszar skrzyżowania z ul. Tracką)
16	Olsztyn, Pętla autobusowa „Track”	Olsztyn		+	Lokalizacja mało atrakcyjna z punktu widzenia osób dojeżdżających do Olsztyna (w bok od głównej drogi); z punktu widzenia osób dojeżdżających spoza Olsztyna należy dążyć do budowy P&R w rejonie styku ul. Zientary-Malewskiej z linią kolejową 353 (obszar skrzyżowania z ul. Tracką)
17	Olsztyn, Skrzyżowanie	Olsztyn		+	P&R dla tego rejonu spełniać będzie P&R „Tęczowy Las”, ew. również P&R w

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

LP	Lokalizacja	Gmina	Lokalizacja rozpatrywana pierwotnie	Lokalizacja wskazana na etapie konsultacji	Uzasadnienie odrzucenia
	Sikorskiego, Wilczyńskiego i Płoskiego				rejonie krańca tramwajowego Kanta
18	Olsztyn , Skrzyżowanie Wyszyńskiego, Synów Pułku i 5 Wileńskiej Brygady AK	Olsztyn		+	Lokalizacja zbyt blisko centrum, z punktu widzenia dojazdów od strony DK53, P&R będzie zlokalizowany w rejonie pętli Os. Mazurskie (jak również w Klewkach)
19	Olsztyn , Skrzyżowanie Jagiellońskiej z Poprzeczną	Olsztyn		+	Teren ma już właściciela i przeznaczenie, poza tym jest zbyt blisko centrum miasta
20	Olsztyn , Os. Wojska Polskiego	Olsztyn	+		Ostatecznie rekomendowana będzie lokalizacja w obszarze ogródków działkowych przy skrzyżowaniu Sybiraków/Rataja
21	Olsztyn , Os. Podleśna	Olsztyn	+		Ostatecznie rekomendowana będzie lokalizacja „Jagiellońska-Ogrody”
22	Klewki , pętla autobusowa	Purda		+	Brak miejsca, konieczność znaczącej przebudowy obszaru w centrum miejscowości, P&R w Klewkach będzie zlokalizowany przy przystanku PKP, kilkaset metrów od wskazanej lokalizacji
23	Klebark Mały , w obrębie miejscowości	Purda		+	Lokalizacja proponowana – działka 165/11 (rekomendowana przez Gminę Purda ze względu m.in. na dostępność terenu: jest to działka gminna) – znajdowałyby się ok. 500 m od skrzyżowania z drogą do Olsztyna. Jest to lokalizacja mało atrakcyjna z punktu widzenia użytkowników prywatnych samochodów (konieczność zjazdu z głównej drogi), poza tym jest to lokalizacja nieatrakcyjna z punktu widzenia kierowców zjeżdżających z obwodnicy Olsztyna (Klebark leży w drugą stronę niż centrum Olsztyna). W tym kontekście, rekomendowane są lokalizacje pomiędzy Klebarkiem Wielkim i Małym lub w rejonie pętli Polmozbyt (alternatywnie: w rejonie Ostrzeszewa).
24	Bartązek , Warmiński Las 66 (Zakład Hodowli Roślin)	Stawiguda		+	Parking w tym rejonie nie spełnia idei P&R, tylko parkingu przy zakładzie pracy. Ew. obsługa P&R w rejonie Bartąskiej (rondo, Os. Zacisze) lub P&R Tęczowy Las
25	Bartązek , skrzyżowanie ulicy Warmiński Las z DW	Stawiguda		+	Brak uzasadnienia w związku z niedaleką proponowaną lokalizacją P&R „Tęczowy Las”.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCYJONALNEGO OLSZTYN

LP	Lokalizacja	Gmina	Lokalizacja rozpatrywana pierwotnie	Lokalizacja wskazana na etapie konsultacji	Uzasadnienie odrzucenia
26	598 Tomaszkowo , przy drodze krajowej nr 51 na północ od węzła obwodnicy	Stawiguda	+		Brak dostępnego terenu – konieczność znaczącej przebudowy budowanej obecnie drogi ekspresowej (budowa zjazdu); obsługa tej lokalizacji przez P&R Warszawa/Tuwima (ew. Warszawa/Dybowskiego lub pętla Stary Dwór jako lokalizacje alternatywne dla P&R Warszawa/Tuwima)
27	Tomaszkowo , „parking leśny” przy skrzyżowaniu DK51 z ul. Nad Łyną	Stawiguda		+	Brak uzasadnienia w związku z niedaleką proponowaną lokalizacją P&R al. Warszawa/Tuwima (parking przy linii tramwajowej; ew. Warszawa/Dybowskiego lub pętla Stary Dwór jako lokalizacje alternatywne dla P&R Warszawa/Tuwima)

Źródło: opracowanie własne

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

Część rekomendowanych lokalizacji posiada możliwość realizacji parkingu w więcej niż jednym położeniu. Docelowo, ta wariantowość może być istotna w przypadku np. problemów z pozyskaniem gruntów pod inwestycję, problemami geologicznymi czy wyczerpywaniem się miejsca, skutkującym koniecznością rozbudowy parkingów.

W kolejnych tabelach opisano konkretne wariantowe położenie poszczególnych lokalizacji, wraz ze wskazaniem ich orientacyjnej powierzchni i przewidywanej pojemności (przy założeniu, że będą to parkingi jednopoziomowe). Opisano również obecny sposób wykorzystania terenów rekomendowanych pod budowę parkingów, szacunkowe koszty budowy parkingów P&R w poszczególnych lokalizacjach, dostępność mediów oraz strukturę własnościową gruntów.

Koszty realizacji projektu w podziale na poszczególne lokalizacje, zostały uzyskane w oparciu o cennik robót budowlanych typowych dla branży drogowej, publikacje internetowe oraz wiedzę ekspercką. Należy tutaj podkreślić, iż wartości te mają bardzo orientacyjny szacunek. Bardziej rzeczywiste dane będzie można uzyskać na etapie wykonania projektów budowlanych. Należy także mieć na uwadze kwestię dynamiki zmian cen za usługi i materiały budowlane. Rozstrzygnięcia zamówień publicznych w ostatnim okresie pokazują, iż oferty wykonawców bardzo często przekraczają zakładany budżet zamawiającego.

W poniższej tabeli przedstawiono dane wyjściowe (koszty jednostkowe), w oparciu o które obliczone zostały koszty realizacji poszczególnych lokalizacji. W przypadku niektórych miejsc ze względu na niekorzystne warunki terenowe (grunty podmokłe, ukształtowanie terenu), uwzględniono także konieczność realizacji prac ziemnych (m.in. niwelacja, wymiana podłoża). Koszt budowy poszczególnych parkingów przedstawiono dla rekomendowanych wariantów. Średnia wartość realizacji jednego parkingu oscyluje w granicach 2,7 mln zł, zaś całego projektu ok 126 mln zł.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Tabela 6. Szacunkowe koszty jednostkowe poszczególnych usług i materiałów budowlanych

	cena jednostkowa robót za 1m/ 1m2 (w PLN)	cena jednostkowa za 1m/ 1m2 materiałów (w PLN)
roboty ziemne (w tym niwelacja)	72,00	100,00
roboty ziemne bez niwelacji	40,32	70,00
podbudowa z kruszywa	28,00	60,00
krawężniki betonowe	25,00	40,00
przyłącza kanalizacyjne	150,00	500,00
przyłącza elektryczne	150,00	500,00
przyłącza wodociągowe	80,00	500,00
kostka	23,00	100,00
suma bez niwelacji	496,32	1770,00
suma z niwelacją	528,00	1800,00
projekt budowlany	50 000,00	n.d.
infrastruktura (2 szlabany, 1 biletomat)	1 000,00	120 000,00

Źródło: opracowanie własne⁵

⁵ Na podstawie <https://www.eurobudowa.pl/cenniki-budowlane/cennik-prac-budowlanych/prace-drogowe-brukarskie-ceny/prace-brukarskie-nawierzchniowe-ceny/> (dostęp: 28.11.18),
<https://kb.pl/porady/przylacze-kanalizacyjne-i-przylacze-pradu-do-dzialki-koszty/> (dostęp: 28.11.18)

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Tabela 7. Szczegółowy opis rekomendowanych lokalizacji parkingów, ich powierzchnia oraz obecny sposób wykorzystania

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja (opis ogólny)	Lokalizacja (nazwa robocza)	Szczegółowa lokalizacja	Szacowana powierzchnia	Szacowana maksymalna możliwa liczba samochodów	Obecny sposób wykorzystania terenu
1	Barczewo, przy stacji kolejowej	Barczewo PKP	Podstawowa: Od strony dworca (plac przed dworcem oraz sąsiadujący z nim park)	ok. 800 m ²	Ok. 40	Plac przed dworcem – parking nieoficjalny. Park – zgodnie z przeznaczeniem (park jest zaniedbany)
			Alternatywna: Po przeciwnej stronie dworca i torów (pomiędzy nastawnią PKP i początkiem peronów)	ok. 800 m ²	Ok. 40	Nieużytek
2	Łęgajny, przy stacji kolejowej	Łęgajny PKP	Nieużytek przy torze od strony dworca, w kierunku Olsztyna (dawny plac ładunkowy)	ok. 500 m ²	Ok. 25	Nieużytek, częściowo parking nieoficjalny
			Zagajnik pomiędzy drogą i torami (w kierunku Barczewa)	ok. 500 m ²	Ok. 25	Nieużytek
3	Wipsowo, przy przystanku kolejowym	Wipsowo PKP	Podstawowa: Patrząc w kierunku Korsz po lewej stronie linii 353, pomiędzy peronem a drogą gruntową	ok. 1000 m ²	Ok. 50	Nieużytek, częściowo parking nieoficjalny
			Alternatywna: Po przeciwnej stronie torów	ok. 1000 m ²	Ok. 50	Nieużytek
4	Barczewo skrzyżowanie (Wróćkowo), przy DK16 po prawej stronie patrząc w kierunku Olsztyna (pomiędzy mostem na rzece Pisie, a skrzyżowaniem z ul. Olsztyńską)	Barczewo Skrzyżowanie	po prawej stronie patrząc w kierunku Olsztyna, pomiędzy mostem na rzece Pisie, a skrzyżowaniem z ul. Olsztyńską	ok. 2000 m ²	Ok. 100	Nieużytek (łąka)
5	Łęgajny skrzyżowanie, przy skrzyżowaniu DK16 z drogą	Łęgajny Skrzyżowanie,	Podstawowa – w rejonie pętli autobusowej (obszar pomiędzy	ok. 500 m ²	Ok. 25	Pole uprawne, pętla autobusowa (czynna)

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja (opis ogólny)	Lokalizacja (nazwa robocza)	Szczegółowa lokalizacja	Szacowana powierzchnia	Szacowana maksymalna możliwa liczba samochodów	Obecny sposób wykorzystania terenu
	w kierunku stacji PKP (pętla autobusowa)		ul. Grabową i drogą prowadzącą równoległe do DK16)			
			Po drugiej stronie DK16	ok. 500 m ²	Ok. 25	Pole uprawne
6	Dywity, cmentarz (brama wschodnia)	Dywity Cmentarz	Plac przed bramą cmentarza	ok. 2000 m ²	Ok. 100	Czynny parking
7	Różnowo	Różnowo Pętla	Zieleniec przy przystanku autobusowym (pętli)	ok. 500 m ²	Ok. 25	Zieleniec
8	Spręcowo, skrzyżowanie / OSP	Spręcowo	Podstawowa – w rejonie OSP (teren nieutwardzony pomiędzy placem przed siedzibą OSP i wjazdem do miejscowości)	ok. 2000 m ²	Ok. 100	Plac przed OSP, częściowo parking
			Alternatywna – w rejonie skrzyżowania w DK51	2 x po ok. 1500 m ²	Ok. 150	Nieużytki
9	Barkweda, przy przystanku kolejowym Bukwałd	Bukwałd PKP	Lokalizacja możliwa od strony budynku dworcowego, w obu kierunkach (zarówno od strony Olsztyna, jak i Braniewa).	2 x po ok. 500 m ²	Ok. 50	Nieużytki
10	Kieźliny (przystanek Kieźliny Kościół)	Kieźliny	n.d.	n.d. (tylko parking rowerowy B&R)	n.d.	Zieleniec
11	Wadąg, przystanek autobusowy	Wadąg	n.d.	n.d. (tylko parking rowerowy B&R)	n.d.	Zieleniec
12	Biesal, przy stacji kolejowej	Biesal PKP	Podstawowa: w rejonie placu ładunkowego i na skraju drogi prowadzącej od budynku	ok. 1000 m ²	Ok. 50	Nieużytek, częściowo parking nieoficjalny

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja (opis ogólny)	Lokalizacja (nazwa robocza)	Szczegółowa lokalizacja	Szacowana powierzchnia	Szacowana maksymalna możliwa liczba samochodów	Obecny sposób wykorzystania terenu
			dworca do przejazdu			
			Alternatywna: plac po drugiej stronie torów	ok. 1000 m ²	Ok. 50	Składowisko materiałów budowlanych
13	Unieszewo, przy przystanku kolejowym	Unieszewo PKP	Podstawowa: teren pomiędzy budynkiem dworca i przejazdem	ok. 800 m ²	Ok. 40	Nieużytek, częściowo parking nieoficjalny
			Alternatywna: niewielki plac po drugiej stronie budynku dworca (w kierunku Ostródy)	ok. 500 m ²	Ok. 25	Nieużytek, częściowo parking nieoficjalny
14	Kudypy, skrzyżowanie. Po drugiej stronie względem pierwotnie proponowanej lokalizacji (po prawej stronie DK16 patrząc w kier. Olsztyna)	Kudypy Skrzyżowanie	Dawny przebieg DK16 i teren do niego przylegający, za skrzyżowaniem, po lewej stronie obecnego przebiegu (patrząc w stronę obwodnicy)	ok. 600 m ²	Ok. 30	Fragment dawnej drogi, nieużytkowany
15	Naterki, przy stacji kolejowej	Naterki PKP	Podstawowa: w rejonie wejścia na perony (przy rozwidleniu dróg prowadzących na teren kolejowy)	ok. 800 m ²	Ok. 40	Nieużytek, częściowo parking nieoficjalny
			Alternatywna: ok. 150 m od wejścia na perony, za budynkami kolejowymi.	ok. 800 m ²	Ok. 40	Teren wykorzystywany przez PKP
16	Gietrzwałd Rondo, obszar styku DK16 z ul. Ostródzką	Gietrzwałd Rondo	W rejonie skrzyżowania DK16 z ul. Ostródzką – w obszarze planowanego ronda, po prawej stronie DK16 (patrząc w kierunku Olsztyna)	ok. 1000 m ²	Ok. 50	Nieużytek
17	Jonkowo, przy przystanku kolejowym	Jonkowo, PKP	Na placu przed dworcem, na obecnie nieutwardzonym terenie na wysokości peronu	ok. 1650 m ²	Ok. 80	Nieużytek, częściowo parking nieoficjalny

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja (opis ogólny)	Lokalizacja (nazwa robocza)	Szczegółowa lokalizacja	Szacowana powierzchnia	Szacowana maksymalna możliwa liczba samochodów	Obecny sposób wykorzystania terenu
			(po prawej stronie dworca, patrząc w kierunku toru), możliwe również wykorzystanie zieleńca wzdłuż toru (pomiędzy przejazdem i peronem)			
18	Gutkowo Rondo, rejon styku drogi 1203N z liniami kolejowymi 220 i 221 (Elbląg/ Braniewo)	Gutkowo Rondo	W rejonie styku drogi 1203N (Gutkowo – Jonkowo) z liniami kolejowymi do Elbląga (nr 220) i Braniewa (nr 221), pomiędzy LK220 i drogą 1203N, ok. 300 m od ronda w Gutkowie (w kierunku Jonkowa). Parking znajdowałby się pomiędzy liniami kolejowymi.	ok. 1000 m	ok. 50	Teren leśny, łąka
19	Gamerki Wielkie, przy stacji kolejowej	Gamerki Wielkie PKP	Na terenie nieutwardzonym przy budynku dworca (od strony Olsztyna) i dalej, na dawnym placu ładunkowym.	ok. 1200 m ²	ok. 60	Nieużytek, częściowo parking nieoficjalny
20	Wołowno, przy przystanku kolejowym	Wołowno PKP	Wzdłuż torów (pomiędzy peronem i przejazdem kolejowym)	ok. 1000 m ²	ok. 50	Nieużytek
			Po drugiej stronie torów (pomiędzy peronem i przejazdem kolejowym)	ok. 1000 m ²	ok. 50	Nieużytek
			Przy drodze prowadzącej od przystanku do centrum miejscowości	ok. 1100 m ²	ok. 50	Nieużytek (teren zamknięty, do sprzedania)
21	Godki, przy przystanku	Godki PKP	n.d.	n.d. (tylko	n.d.	Teren przystanku PKP

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja (opis ogólny)	Lokalizacja (nazwa robocza)	Szczegółowa lokalizacja	Szacowana powierzchnia	Szacowana maksymalna możliwa liczba samochodów	Obecny sposób wykorzystania terenu
	kolejowym			parking rowerowy B&R)		
22	Olsztyn, Pętla autobusowa Jagiellońska-Ogrody	Jagiellońska-Ogrody	Na zieleńcu pomiędzy ul. Jagiellońską i peronami autobusowymi lub na zieleńcu na północ od pętli (w kier. Wadąga)	ok. 3800 m ²	ok. 190	Pętla autobusowa, zieleńiec
23	Olsztyn, Przystanek kolejowy Dajtki	Dajtki PKP	Po prawej stronie torów (patrząc w kierunku centrum), na wysokości wiaduktu nad torami.	ok. 1000 m ²	ok. 50	Nieużytek
24	Olsztyn, Kanta przystanek krańcowy tramwaju	Kanta	W obrębie istniejącego parkingu oraz na sąsiadującym z nim zieleńcu (teren zadrzewiony, w kier. ul. Janowicza, a także obszar początku parku, w kierunku początku zabudowań osiedla)	ok. 3000 m ²	ok. 150	Istniejący parking, zieleńiec (początek parku)
25	Olsztyn, przy stacji kolejowej / pętli autobusowej Gutkowo	Gutkowo PKP	Zieleńiec sąsiadujący z ul. Słowiczą i końcem placu ładunkowego	Ok. 1500 m ²	ok. 75	Nieużytek, częściowo parking nieoficjalny
			Zieleńiec przy ul. Sokolej (ok. 100 m od budynku dworca, po lewej stronie ul. Sokolej patrząc w kier. dworca)	Ok. 1200 m ²	ok. 60	Nieużytek
			Plac przed budynkiem dworca	Ok. 800 m ²	ok. 40	Parking nieoficjalny
			Obszar wzdłuż torów, pomiędzy torami i ul. Sokolą, na odcinku pomiędzy	Ok. 2000 m ²	ok. 100	Nieużytek

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja (opis ogólny)	Lokalizacja (nazwa robocza)	Szczegółowa lokalizacja	Szacowana powierzchnia	Szacowana maksymalna możliwa liczba samochodów	Obecny sposób wykorzystania terenu
			zabudowaniami kolejowymi i przejazdem w ciągu ul. Przepiórczej			
26	Olsztyn, ul. Kłosowa / Pętla autobusowa Dajtki	Kłosowa	Na terenie lotniska Dajtki	Ok. 3000 m ²	ok. 150	Teren użytkowany przez Aeroklub
			W obrębie pętli autobusowej „Dajtki”	Ok. 1500 m ²	ok. 75	Pętla, układ uliczny, zieleniec
27	Olsztyn, Tęczowy Las	Tęczowy Las	Podstawowa: Po lewej stronie ulicy Płaskiego w kierunku wyjazdu z Olsztyna za pętlą autobusową	Ok. 1000 m ²	ok. 50	Zieleniec, teren nieuporządkowany
			Alternatywna: Po przeciwnej stronie ul. Płaskiego	Ok. 1000 m ²	ok. 50	Nieużytek (łąka)
28	Olsztyn, ul. Cementowa	Cementowa	Wzdłuż ulicy Lubelskiej przed pętlą (po prawej stronie patrząc w kier. centrum, niedaleko za zjazdem z obwodnicy)	Ok. 900 m ²	ok. 45	Nieużytek (łąka)
			Wewnątrz pętli (dodatkowy, mniejszy parking)	Ok. 1100 m ²	ok. 55	Zieleniec, pętla
29	Olsztyn, Os. Mazurskie	Os. Mazurskie	przed pętlą autobusową od strony wjazdu do Olsztyna (po prawej stronie patrząc w kier. centrum, tuż przed pętlą).	Ok. 1100 m ²	ok. 55	Nieużytek (łąka, drzewa)
			wewnątrz pętli (dodatkowy, mniejszy parking).	Ok. 1200 m ²	ok. 60	Zieleniec, pętla
30	Olsztyn, Pętla autobusowa Polmozbyt	Polmozbyt	W rejonie pętli autobusowej (pomiędzy al. Piłsudskiego i krańcem ronda/zawrotki)	Ok. 2500 m ²	ok. 125	Zieleniec, pętla, układ drogowy
			Po wschodniej stronie pętli (za	Ok. 1200 m ²	ok. 60	Nieużytek (pętla)

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja (opis ogólny)	Lokalizacja (nazwa robocza)	Szczegółowa lokalizacja	Szacowana powierzchnia	Szacowana maksymalna możliwa liczba samochodów	Obecny sposób wykorzystania terenu
			przystankiem, w kier. Ostrzeszewa)			
31	Olsztyn, Al. Sybiraków (przy skrzyżowaniu z ul. Rataja – ogródki działkowe)	Al. Sybiraków	Na terenie ogródków działkowych	Ok. 3000 m ²	ok. 150	Ogródki działkowe (istniejące)
32	Olsztyn, pętla autobusowa Witosa	Witosa	na zieleńcu pomiędzy jezdnią a terenem pętli.	Ok. 1000 m ²	ok. 50	Zieleniec, pętla
33	Olsztyn, Al. Warszawska/ul. Tuwima	Tuwima	Za przystankiem tramwajowym (po prawej stronie al. Warszawskiej, patrząc w kier. centrum)	Ok. 1200 m ²	ok. 60	Nieużytek (łąka)
34	Olsztyn, Os. Bartąg/Zacisze	Os. Bartąg/ Zacisze	Na zieleńcu pomiędzy ul. Żółtą i wjazdem na Os. Bartąg (po lewej stronie ul. Bartąskiej, patrząc w kier. Olsztyna)	Ok. 2000 m ²	ok. 100	Nieużytek
			Na zieleńcu na wysokości Os. Bartąg (po prawej stronie ul. Bartąskiej, patrząc w kier. Olsztyna)	Ok. 2000 m ²	ok. 100	Nieużytek
35	Olsztyn, Pętla autobusowa Stary Dwór	Stary Dwór	Na zieleńcu pomiędzy ul. Słoneczną i pętlą	Ok. 600 m ²	ok. 30	Zieleniec
			Na zieleńcu pomiędzy peronami i terenem UWM	Ok. 1500 m ²	ok. 75	Zieleniec
			Na zieleńcu pomiędzy wyjazdem z terenu UWM a al. Warszawską (na wschód od pętli)	Ok. 2400 m ²	ok. 120	Zieleniec
36	Olsztyn, Redykajny, przejazd kolejowy – planowany przystanek kolejowy	Redykajny	Lokalizacja możliwa po obu stronach przejazdu kolejowego w ciągu ul. Hozjusza, po	Ok. 1800 m ² + ok 1200 m ²	ok. 150	Nieużytki

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCYJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja (opis ogólny)	Lokalizacja (nazwa robocza)	Szczegółowa lokalizacja	Szacowana powierzchnia	Szacowana maksymalna możliwa liczba samochodów	Obecny sposób wykorzystania terenu
			zachodniej stronie (od strony Gutkowa)			
37	Olsztyn, Skrzyżowanie ul. Dybowskiego z al. Warszawską	Dybowskiego	Lokalizacja (patrząc w stronę centrum) po lewej stronie al. Warszawskiej, za skrzyżowaniem z ul. Dybowskiego.	Ok. 1800 m ²	ok. 90	Zieleniec
38	Olsztyn, ul. Zientary-Malewskiej (styk z linią kolejową 353, okolice fabryki Indykpol)	Zientary-Malewskiej	Pomiędzy torami kolejowymi i ulicą (równoległe do torów, w kier. Niekielkowa): mankamentem terenu mała powierzchnia (która i tak musi jeszcze uwzględniać powierzchnię pod peron kolejowy).	Ok. 1000 m ²	ok. 50	Nieużytek
			Po drugiej stronie ulicy (po prawej stronie patrząc w kierunku Olsztyna), na wysokości istniejącego zakrętu.	Ok. 1500 m ²	ok. 75	Nieużytek
39	Olsztyn/Ostrzeszewo, Obwodnica (Al. Piłsudskiego 93), prywatny teren przemysłowy, do sprzedania, ok. 300 m od obwodnicy patrząc w kier. Olsztyna	Ostrzeszewo Obwodnica	al. Piłsudskiego 93, niedaleko obwodnicy, po prawej stronie patrząc w kierunku centrum Olsztyna	Ok. 3000 m ²	ok. 150	Nieużytek (teren zamknięty, do sprzedania)
40	Klewki, przy przystanku kolejowym	Klewki PKP	Lokalizacja podstawowa: po drugiej stronie torów względem peronu	Ok. 1000 m ²	ok. 50	Nieużytek, pośrodku droga gruntowa (użytkowana)
			Lokalizacja alternatywna: łąka	Ok. 1000 m ²	ok. 50	Nieużytek

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja (opis ogólny)	Lokalizacja (nazwa robocza)	Szczegółowa lokalizacja	Szacowana powierzchnia	Szacowana maksymalna możliwa liczba samochodów	Obecny sposób wykorzystania terenu
			w trójkącie pomiędzy peronem, przejazdem i DK53			
41	Marcinkowo, przy stacji kolejowej	Marcinkowo PKP	Lokalizacja podstawowa: obszar dawnego placu ładunkowego wzdłuż torów	Ok. 1000 m ²	ok. 50	Nieużytek, częściowo parking nieoficjalny
			Lokalizacja alternatywna: plac asfaltowy w rejonie nastawni	Ok. 1000 m ²	ok. 50	Plac służący do nauki jazdy
42	Klebark Wielki (przy drodze łączącej Klebark Wielki z Klebarkiem Małym)	Klebark Wielki	przy drodze łączącej Klebark Wielki z Klebarkiem Małym (po prawej stronie patrząc w kierunku centrum Olsztyna, w rejonie „żwirowiska”)	Ok. 1000 m ²	ok. 50	Plac z kruszywem budowlanym/ ziemią
43	Bartąg, Bartąska - Rondo, pętla autobusowa	Bartąska	Po południowej stronie ronda (po przeciwnej stronie względem przystanku autobusowego)	Ok. 1500 m ²	ok. 75	Pole uprawne
			Pomiędzy ul. Bartąską i rzeką Łyną (na wysokości przystanku autobusowego)	Ok. 800 m ²	ok. 40	Nieużytek
			Na skrzyżowaniu w rejonie ul. Bartąskiej i Rumiankowej	Ok. 2000 m ²	ok. 100	Pusty plac
44	Stawiguda, pętla autobusowa	Stawiguda Pętla	Lokalizacja podstawowa: nieużytek (łąka) przy ul. Jaśminowej	Ok. 1800 m ²	ok. 90	Nieużytek (łąka)
			Lokalizacja alternatywna 1: teren leśny przy pętli (pomiędzy pętlą i stacją benzynową)	Ok. 1800 m ²	ok. 90	Teren leśny

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja (opis ogólny)	Lokalizacja (nazwa robocza)	Szczegółowa lokalizacja	Szacowana powierzchnia	Szacowana maksymalna możliwa liczba samochodów	Obecny sposób wykorzystania terenu
			Lokalizacja alternatywna 2: nieużytek (łąka) po drugiej stronie stacji benzynowej	Ok. 2000 m ²	ok. 100	Nieużytek
45	Stawiguda, przy przystanku kolejowym	Stawiguda PKP	Podstawowa: wzdłuż peronu, na dawnym placu ładunkowym;	Ok. 1000 m ²	ok. 50	Teren z płyt betonowych, częściowo czynna ulica, częściowo ciąg pieszy, częściowo teren nieużytkowany, częściowo parking nieoficjalny
			Alternatywna: po drugiej stronie peronu (za przejazdem), równoległe do torów.	Ok. 1000 m ²	ok. 50	Nieużytek
46	Gryżliny, przy przystanku kolejowym	Gryżliny PKP	Lokalizacja podstawowa: teren wzdłuż przystanku, po drugiej stronie przejazdu	Ok. 1000 m ²	ok. 50	Nieużytek (składowisko materiałów budowlanych)
			Lokalizacja alternatywna 1: teren po przeciwnej stronie torów kolejowych względem przystanku (po drugiej stronie skrzyżowania Krótka/Lotnicza)	Ok. 1000 m ²	ok. 50	Nieużytek
			Lokalizacja alternatywna 2: teren za przystankiem (pomiędzy peronem i zabudowaniami)	Ok. 1000 m ²	ok. 50	Nieużytek
47	Gąglawki, przy stacji kolejowej	Gąglawki PKP	wzdłuż torów, po prawej stronie budynku stacyjnego i wejścia na perony	Ok. 500 m ²	ok. 25	Teren użytkowany przez PKP (nieuporządkowany)
48	Bartąg, przystanek kolejowy	Bartąg PKP	Lokalizacja podstawowa „A”: teren pomiędzy budynkiem dworca a budynkiem	Ok. 400 m ²	ok. 20	Teren użytkowany przez mieszkańców budynków kolejowych

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja (opis ogólny)	Lokalizacja (nazwa robocza)	Szczegółowa lokalizacja	Szacowana powierzchnia	Szacowana maksymalna możliwa liczba samochodów	Obecny sposób wykorzystania terenu
			gospodarczym			
			Lokalizacja podstawowa „B”: teren pomiędzy przystankiem autobusowym a nasypem kolejowym	Ok. 400 m2	ok. 20	Nieużytek
			Lokalizacja alternatywna „A”: teren po drugiej stronie ul. Miętowej (względem lokalizacji 2)	Ok. 400 m2	ok. 20	Pole uprawne
			Lokalizacja alternatywna „B”: teren po drugiej stronie nasypu (pomiędzy ul. Ziołową i torem)	Ok. 400 m2	ok. 20	Nieużytek

Źródło: opracowanie własne

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Tabela 8. Własność gruntu rekomendowanych lokalizacji, dostępność mediów i szacunkowy koszt realizacji poszczególnych parkingów

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Własność gruntu	Szacunkowy koszt realizacji	Uzbrojenie terenu
1	Barczewo, przy stacji kolejowej	Barczewo	A	PKP PLK/ gmina	1 912 400,00 zł	Dz. 19/12, obręb 2 – sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna, sieć elektroenergetyczna Dz. 13/18, obręb 2 – b.d.
2	Łęgajny, przy stacji kolejowej	Barczewo	C/B	PKP PLK	1 214 000,00 zł	Dz. 416/1, obręb Łęgajny – b.d.
3	Wipsowo, przy przystanku kolejowym	Barczewo	C/B	PKP PLK/ Nadleśnictwo Wipsowo/ Prywatna	2 378 000,00 zł	Dz. 35/2, obręb Wipsowo – b.d. Dz. 3072/1, obręb Wipsowo – brak Dz. 180, obręb Wipsowo – brak
4	Barczewo skrzyżowanie (Wróćnikowo), przy DK16 po prawej stronie patrząc w kierunku Olsztyna (pomiędzy mostem na rzece Pisie, a skrzyżowaniem z ul. Olsztyńską)	Barczewo	D/A	GDDKiA	4 706 000,00 zł	Dz. 6/30, obręb Bark Wróćnikowo - sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć kanalizacyjna
5	Łęgajny skrzyżowanie, przy skrzyżowaniu DK16 z drogą w kierunku stacji PKP (pętla autobusowa)	Barczewo	D/B	GDDKiA/Prywatna	956 528,00 zł	Dz. 192/1, obręb Łęgajny – sieć kanalizacyjna, sieć telekomunikacyjna Dz. 196/11, obręb Łęgajny – sieć gazowa
6	Dywity, cmentarz (brama wschodnia)	Dywity	A	Gminna (Olsztyn)	4 582 640,00 zł	Dz. 386/38, obręb Kieźliny – sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa
7	Różnowo	Dywity	A	Gminna (Dywity)	1 183 160,00 zł	Dz. 667, obręb Różnowo - sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć kanalizacyjna
8	Spręcowo, skrzyżowanie / OSP	Dywity	B/A	Prywatna/ GDDKiA/ Gminna	3 542 000,00 zł	Dz. 186/14, obręb Spręcowo - sieć kanalizacyjna 186/13 – sieć elektroenergetyczna

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Własność gruntu	Szacunkowy koszt realizacji	Uzbrojenie terenu
						Dz. 183/2, obręb Spręcowo – sieć telekomunikacyjna, sieć wodociągowa Dz. 105/1, obręb Spręcowo - sieć kanalizacyjna
9	Barkweda, przy przystanku kolejowym Bukwałd	Dywity	D/A	PKP PLK	1 214 000,00 zł	Dz. 236/10, obręb Bukwałd – sieć telekomunikacyjna
10	Kieźliny (przystanek Kieźliny Kościół)	Dywity	n.d. (tylko parking B&R)	Gminna	117 989,60 zł	Dz. 161/2, obręb Kieźliny - sieć telekomunikacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć kanalizacyjna
11	Wadąg, przystanek autobusowy	Dywity	n.d. (tylko parking B&R)	Gminna	163 316,00 zł	Dz. 495, obręb Kieźliny – sieć telekomunikacyjna
12	Biesal, przy stacji kolejowej	Gietrzwałd	A	PKP PLK/Skarb Państwa/ gminna	2 378 000,00 zł	Dz. 140/6, obręb Biesal – brak Dz. 140/7, obręb Biesal – sieć telekomunikacyjna, sieć kanalizacyjna, sieć wodociągowa Dz. 140/12, obręb Biesal - sieć telekomunikacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa
13	Unieszewo, przy przystanku kolejowym	Gietrzwałd	A	PKP PLK/Skarb Państwa/ gminna	1 912 400,00 zł	Dz. 83/9, obręb Unieszewo – sieć elektroenergetyczna, sieć gazowa, sieć telekomunikacyjna Dz. 83/2, obręb Unieszewo – sieć telekomunikacyjna, sieć elektroenergetyczna Dz. 83/4, obręb Unieszewo – sieć wodociągowa
14	Kudypy, skrzyżowanie. Po drugiej stronie	Gietrzwałd	B/A	GDDKiA/Skarb Państwa	1 446 800,00 zł	Dz. 384, obręb Gronity – sieć

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Własność gruntu	Szacunkowy koszt realizacji	Uzbrojenie terenu
	względem pierwotnie proponowanej lokalizacji (po prawej stronie DK16 patrząc w kier. Olsztyna)					energetyczna
15	Naterki, przy stacji kolejowej	Gietrzwałd	C	GDDKiA/Skarb Państwa	1 912 400,00 zł	Dz. 53/6, obręb Naterki – brak Dz. 53/8, obręb Naterki - brak
16	Gietrzwałd Rondo, obszar styku DK16 z ul. Ostródką	Gietrzwałd	D/A	GDDKiA/ prywatna/ Skarb Państwa	2 378 000,00 zł	Dz. 322/1, obręb Gietrzwałd – brak Dz. 322/2, obręb Gietrzwałd – sieć teletechniczna
17	Jonkowo, przy przystanku kolejowym	Jonkowo	B/A	PKP PLK	1 523 108,00 zł	Dz. 70/12, obręb Jonkowo - sieć teletechniczna, sieć elektroenergetyczna
18	Gutkowo Rondo, rejon styku drogi 1203N z liniami kolejowymi 220 i 221 (Elbląg/ Braniewo)	Jonkowo	D/A	Prywatna	2 316 320,00 zł	Dz. 28, obręb Wilimowo – sieć teletechniczna
19	Gamerki Wielkie, przy stacji kolejowej	Jonkowo	D/B	PKP PLK	1 409 792,00 zł	Dz. 50/11, obręb Gamerki Wielkie - sieć teletechniczna, sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa
20	Wołowno, przy przystanku kolejowym	Jonkowo	D/C	PKP PLK/ prywatna	2 316 320,00 zł	Dz. 113/9, obręb Wołowno – sieć wodociągowa, sieć teletechniczna Dz. 145/4 – sieć kanalizacyjna
21	Godki, przy przystanku kolejowym	Jonkowo	n.d. (tylko parking B&R)	PKP PLK/ prywatna	117 989,60 zł	Dz. 114, obręb Godki – sieć elektroenergetyczna Dz. 123, obręb Godki – brak Dz. 105, obręb Godki – sieć teletechniczna
22	Olsztyn, Pętla autobusowa Jagiellońska-Ogrody	Olsztyn	A	Gminna	3 117 216,00 zł	Dz. 19/2, obręb Olsztyn 6 – sieć elektroenergetyczna Sieć gazowa, sieć telekomunikacyjna
23	Olsztyn, Przystanek kolejowy Dajtki	Olsztyn	B	Prywatna	2 499 000,00 zł	Dz. 17, obręb Olsztyn 52 – sieć

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Własność gruntu	Szacunkowy koszt realizacji	Uzbrojenie terenu
						kanalizacyjna
24	Olsztyn, Kanta przystanek krańcowy tramwaju	Olsztyn	A	Gminna/ Spółdzielnia mieszkaniowa Jaroty	6 969 960,00 zł	Dz. 99/2, obręb Olsztyn 125 – brak Dz. 64/1, obręb Olsztyn 125 - brak Dz. 64/3, obręb Olsztyn 125 - brak Dz. 64/4, obręb Olsztyn 125 - brak
25	Olsztyn, przy stacji kolejowej / pętli autobusowej Gutkowo	Olsztyn	A	PKP PLK/ PKP S.A.	3 663 000,00 zł	Dz. 158/10, obręb Olsztyn 139 - sieć kanalizacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa, sieć gazowa, sieć telekomunikacyjna Dz. 158/6, obręb Olsztyn 139 – sieć kanalizacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa Dz. 158/5, obręb Olsztyn 139 – sieć kanalizacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa, sieć gazowa, sieć telekomunikacyjna
26	Olsztyn, ul. Kłosowa / Pętla autobusowa Dajtki	Olsztyn	B/A	Gminna	2 437 320,00 zł	Dz. 54/5, obręb Olsztyn 47 – sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna, sieć kanalizacyjna Dz. 7/4, obręb Olsztyn 120 - b.d.
27	Olsztyn, Tęczowy Las	Olsztyn	A	Prywatna (konieczność służebności)	2 437 320,00 zł	Dz. 119/8, obręb Olsztyn 125 – brak sieci Dz. 39/35, obręb Olsztyn 160 – brak sieci
28	Olsztyn, ul. Cementowa	Olsztyn	A	Gminna/ Skarb Państwa, zarząd: Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w	2 210 688,00 zł	Dz. 1, obręb 89 – sieć kanalizacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Własność gruntu	Szacunkowy koszt realizacji	Uzbrojenie terenu
				Olsztynie		wodociągowa, sieć telekomunikacyjna Dz. 16, obręb 88 – sieć kanalizacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna, sieć gazowa
29	Olsztyn, Os. Mazurskie	Olsztyn	B	Prywatna	2 663 952,00 zł	Dz. 330/5, obręb Olsztyn 100 – b.d Dz. 344, obręb Olsztyn 100 – b.d Dz.345, obręb Olsztyn 100 – b.d Dz. 346, obręb Olsztyn 100 – b.d Dz. 347, obręb Olsztyn 100 – b.d Dz. 348, obręb Olsztyn 100 – b.d Dz. 350, obręb Olsztyn 100 – b.d Dz. 351, obręb Olsztyn 100 – b.d
30	Olsztyn, Pętla autobusowa Polmozbyt	Olsztyn	B	gminna/ prywatna	5 836 800,00 zł	Dz. 49/32, obręb Olsztyn 149 – b.d Dz. 49/19, obręb Olsztyn 149 -b.d
31	Olsztyn, Al. Sybiraków (przy skrzyżowaniu z ul. Rataja – ogródki działkowe)	Olsztyn	B/A	Polski związek działkowców	6 969 960,00 zł	Dz. 7/3, obręb Olsztyn 25 – b.d Dz. 7/4, obręb Olsztyn 25 – b.d
32	Olsztyn, pętla autobusowa Witosa	Olsztyn	B/A	gminna	2 437 320,00 zł	Dz. 87, obręb Olsztyn 125 – b.d Dz. 94/4, obręb Olsztyn 125 -b.d
33	Olsztyn, Al. Warszawska/ul. Tuwima	Olsztyn	D/A	UWM	2 964 600,00 zł	Dz. 73/11, obręb Olsztyn 110 – b.d Dz. 73/13, obręb Olsztyn 110 – b.d
34	Olsztyn, Os. Zacisze	Olsztyn	D/A	Prywatna	4 703 640,00 zł	Dz. 44/2, obręb Olsztyn 160 – b.d Dz. 211/4, obręb Jaroty – b.d
35	Olsztyn, Pętla autobusowa Stary Dwór	Olsztyn	D/A	Gminna/ UWM	1 567 800,00 zł	Dz. 13/3, obręb Olsztyn 113 – b.d Dz. 13/5, obręb Olsztyn 113 – b.d Dz. 13/4, obręb Olsztyn 113 – b.d Dz. 13/6, obręb Olsztyn 113 – b.d
36	Olsztyn, Redykajny, przejazd kolejowy –	Olsztyn	D/A	Gminna/Prywatna	2 890 584,00 zł	Dz. 35/19, obręb Olsztyn 155 – b.d

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Własność gruntu	Szacunkowy koszt realizacji	Uzbrojenie terenu
	planowany przystanek kolejowy					Dz. 17, obręb Olsztyn 40 – b.d Dz. 18/2, obręb Olsztyn 40 – b.d
37	Olsztyn, Skrzyżowanie ul. Dybowskiego z ul. Warszawską	Olsztyn	D/A	Gminna/ UWM	4 361 400,00 zł	Dz. 28/2, obręb Olsztyn 152 – b.d Dz. 28/1, obręb Olsztyn 152 – b.d
38	Olsztyn, ul. Zientary-Malewskiej (styk z linią kolejową 353, okolice fabryki Indykpol)	Olsztyn	D/A	Gminna	2 437 320,00 zł	Dz. 13/5, obręb Olsztyn 147 – b.d Dz. 11/3, obręb Olsztyn 147 – b.d Dz. 20/1, obręb Olsztyn 147 – b.d
39	Olsztyn/Ostrzeszewo, Obwodnica (Al. Piłsudskiego 93), prywatny teren przemysłowy, do sprzedania, ok. 300 m od obwodnicy patrząc w kier. Olsztyna	Olsztyn	D/B	Prywatna	6 969 960,00 zł	Dz. 47/5, obręb Olsztyn 134 – b.d
40	Klewki, przy przystanku kolejowym	Purda	B/A	PKP PLK	2 378 000,00 zł	Dz. 66/4, obręb Klewki – sieć wodociągowa, sieć teletechniczna Dz. 59/7, obręb Klewki – sieć wodociągowa
41	Marcinkowo, przy stacji kolejowej	Purda	C/B	PKP PLK/ Lasy Państwowe/ Prywatna	2 316 320,00 zł	Dz. 250, obręb Marcinkowo – sieć teletechniczna, sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa Dz. 3118/10, obręb Marcinkowo – sieć wodociągowa, sieć teletechniczna Dz. 3118/8, obręb Marcinkowo – sieć teletechniczna, sieć elektroenergetyczna
42	Klebark Wielki (przy drodze łączącej Klebark Wielki z Klebarkiem Małym)	Purda	B/A	Prywatna	981 200,00 zł	Dz. 13/17, obręb Klebark Wielki – sieć kanalizacyjna Dz. 13/41, obręb Klebark Wielki – sieć telekomunikacyjna, sieć wodociągowa

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Własność gruntu	Szacunkowy koszt realizacji	Uzbrojenie terenu
43	Bartąg, Bartąska - Rondo, pętla autobusowa	Stawiguda	A	Prywatny	4 240 400,00 zł	Dz. 47/4, obręb Bartąg – sieć teletechniczna Dz. 283/1, obręb Bartąg – sieć kanalizacyjna, sieć wodociągowa, sieć teletechniczna Dz. 295/104, obręb Bartąg – sieć kanalizacyjna Dz. 295/105, obręb Bartąg – sieć gazowa, sieć wodociągowa, sieć kanalizacyjna
44	Stawiguda, pętla autobusowa	Stawiguda	A	Prywatny	2 316 320,00 zł	Dz. 87/5, obręb Stawiguda – sieć kanalizacyjna Dz. 87/4, obręb Stawiguda – sieć teletechniczna Dz. 89/3, obręb Stawiguda – sieć teletechniczna Dz. 93/15, obręb Stawiguda – brak Dz. 93/16, obręb Stawiguda – sieć kanalizacyjna, sieć wodociągowa, sieć elektroenergetyczna, sieć gazowa
45	Stawiguda, przy przystanku kolejowym	Stawiguda	B/A	Gminna/ PKP PLK	2 378 000,00 zł	Dz. 590/6, obręb Stawiguda – sieć elektroenergetyczna Dz. 590/5, obręb Stawiguda – sieć gazowa, sieć kanalizacyjna
46	Gryżliny, przy przystanku kolejowym	Stawiguda	C/B	PKP PLK	1 183 160,00 zł	Dz. 511, obręb Gryżliny- sieć gazowa, sieć teletechniczna
47	Gągławki, przy stacji kolejowej	Stawiguda	D/C	PKP PLK	981 200,00 zł	Dz. 11/8, obręb Gągławki - brak
48	Bartąg, przystanek kolejowy	Stawiguda	D/C	PKP PLK	2 316 320,00 zł	Dz. 119/7, obręb Bartąg – sieć teletechniczna Dz. 119/5, obręb Bartąg – sieć teletechniczna, sieć wodociągowa,

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCYJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Własność gruntu	Szacunkowy koszt realizacji	Uzbrojenie terenu
						siec kanalizacyjna Dz. 119/1, obręb Bartąg – siec wodociągowa, siec kanalizacyjna Dz. 133/8, obręb Bartąg – siec wodociągowa
				RAZEM	125 909 923,20 zł	

Źródło: opracowanie własne

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Kluczowym czynnikiem przesądającym o powodzeniu projektu P&R jest atrakcyjna oferta transportu publicznego, zapewniającego przemieszczanie się pomiędzy parkingami i centrum Olsztyna. Obecnie oferta publicznego transportu zbiorowego (PTZ) w zakresie rekomendowanych lokalizacji jest bardzo zróżnicowana. Obrazuje to kolejna tabela, w której wskazano przeciętną częstotliwość kursowania komunikacji miejskiej z danej lokalizacji do centrum Olsztyna oraz dzienną liczbę pociągów regionalnych.

Należy podkreślić, że w przypadku połączeń realizowanych po linii 353 w kier. Ostródy i Iławy, część pociągów PolRegio ma charakter połączeń przyspieszonych. Na obszarze MOF nie zatrzymują się one na stacji Naterki, nie będą się też zatrzymywać na przystanku Olsztyn Dajtki (otwartym w dn. 9.12.2018 r.). Z punktu widzenia osób podróżujących w dalszych relacjach jest to naturalnie sytuacja korzystna (skrócenie czasu jazdy), ale z punktu widzenia podróży wewnątrz MOF nie jest to sytuacja optymalna, gdyż zmniejsza dostępność transportu kolejowego w obszarze aglomeracji. Stąd też zasadne jest, w momencie realizacji parkingów, nawiązanie współpracy pomiędzy Gminami MOF, samorządem wojewódzkim i przewoźnikiem PolRegio w zakresie zmiany rozkładu jazdy i zorganizowania zatrzymań w ww. lokalizacjach – zwłaszcza jeśli nie zostałyby podjęte działania związane z uruchomieniem połączeń aglomeracyjnych, a oferta połączeń pozostałaby zbliżona do obecnej.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCYJONALNEGO OLSZTYNA

Tabela 9. Obecna oferta publicznego transportu zbiorowego związana z obsługą rekomendowanych lokalizacji

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Oferta połączeń komunikacji miejskiej do/z centrum Olsztyna (połączenia bezpośrednie)	Oferta połączeń komunikacji kolejowej do/z Olsztyna
1	Barczewo, przy stacji kolejowej	Barczewo	A	Brak	Dni robocze: 6 pociągów w każdym kierunku, dni wolne: 4-6 pociągów w zależności od kierunku
2	Łęgajny, przy stacji kolejowej	Barczewo	C/B	Brak	Dni robocze: 6 pociągów w każdym kierunku, dni wolne: 4-6 pociągów w zależności od kierunku
3	Wipsowo, przy przystanku kolejowym	Barczewo	C/B	Brak	Dni robocze: 6 pociągów w każdym kierunku, dni wolne: 4-6 pociągów w zależności od kierunku
4	Barczewo skrzyżowanie (Wróćkowo), przy DK16 po prawej stronie patrząc w kierunku Olsztyna (pomiędzy mostem na rzece Pisie, a skrzyżowaniem z ul. Olsztyńską)	Barczewo	D/A	Brak	n.d.
5	Łęgajny skrzyżowanie, przy skrzyżowaniu DK16 z drogą w kierunku stacji PKP (pętla autobusowa)	Barczewo	D/B	Brak	n.d.
6	Dywity, cmentarz (brama wschodnia)	Dywity	A	108 – Dw. Główny co 2 godz. 112 – Dw. Główny co 2 godz. ⁶ 117 – Centrum co 1 godz.	n.d.
7	Różnowo	Dywity	A	108 - Dw. Główny co 2 godz. 112 – Dw. Główny co 2 godz.	n.d.
8	Spręcowo, skrzyżowanie / OSP	Dywity	B/A	110 – Centrum 5 kursów na dobę (nieregularna częstotliwość)	n.d.
9	Barkweda, przy przystanku kolejowym Bukwałd	Dywity	D/A	Brak	Dni robocze: 3 pociągi w każdym kierunku, dni wolne: 1-2 pociągi w zależności od kierunku

⁶ Należy podkreślić, że linie autobusowe 108 (w kier. Dywit) i 112 (w kier. Centrum) kursują trasą de facto trasą okrężną (przez Wadąg, Różnowo), co oznacza, że czas przejazdu do centrum wynosi ok. 40 minut, a to wpływa negatywnie na zainteresowanie podróżami tymi liniami pomiędzy Olsztynem i Dywitami (lub odwrotnie). Atrakcyjną, pod względem czasu jazdy, ofertę stanowią wyłącznie w tym względzie połączenia realizowane DK51.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Oferta połączeń komunikacji miejskiej do/z centrum Olsztyna (połączenia bezpośrednie)	Oferta połączeń komunikacji kolejowej do/z Olsztyna
10	Kieźliny (przystanek Kieźliny Kościół)	Dywity	n.d.	108 – Dw. Główny co 2 godz. 112 – Dw. Główny co 2 godz.	n.d.
11	Wadąg, przystanek autobusowy	Dywity	n.d.	108 – Dw. Główny co 2 godz. 112 – Dw. Główny co 2 godz.	n.d.
12	Biesal, przy stacji kolejowej	Gietrzwałd	A	Brak	Dni robocze: 10 pociągów w każdym kierunku, dni wolne: 7 pociągów w każdym kierunku
13	Unieszewo, przy przystanku kolejowym	Gietrzwałd	A	Brak	Dni robocze: 10 pociągów w każdym kierunku, dni wolne: 7 pociągów w każdym kierunku
14	Kudypy, skrzyżowanie. Po drugiej stronie względem pierwotnie proponowanej lokalizacji (po prawej stronie DK16 patrząc w kier. Olsztyna)	Gietrzwałd	B/A	107 – Centrum 14 kursów na dobę (nieregularna częstotliwość)	n.d.
15	Naterki, przy stacji kolejowej	Gietrzwałd	B	Brak	Dni robocze: 8 pociągów w każdym kierunku, dni wolne: 5 pociągów w każdym kierunku
16	Gietrzwałd Rondo, obszar styku DK16 z ul. Ostródką	Gietrzwałd	D/A	Brak	n.d.
17	Jonkowo, przy przystanku kolejowym	Jonkowo	B/A	Brak	Dni robocze: 7 pociągów w każdym kierunku, dni wolne: 4-5 pociągów w zależności od kierunku
18	Gutkowo Rondo, rejon styku drogi 1203N z liniami kolejowymi 220 i 221 (Elbląg/ Braniewo)	Jonkowo	D/A	Brak	Dni robocze: 7 pociągów w każdym kierunku, dni wolne: 4-5 pociągów w zależności od kierunku
19	Gamerki Wielkie, przy stacji kolejowej	Jonkowo	D/B	Brak	Dni robocze: 7 pociągów w każdym kierunku, dni wolne: 4-5 pociągów w zależności od kierunku
20	Wołowno, przy przystanku kolejowym	Jonkowo	D/C	Brak	Dni robocze: 7 pociągów w każdym kierunku, dni wolne: 4-5 pociągów w zależności od kierunku

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Oferta połączeń komunikacji miejskiej do/z centrum Olsztyna (połączenia bezpośrednie)	Oferta połączeń komunikacji kolejowej do/z Olsztyna
21	Godki, przy przystanku kolejowym	Jonkowo	n.d.	Brak	Dni robocze: 7 pociągów w każdym kierunku, dni wolne: 4-5 pociągów w zależności od kierunku
22	Olsztyn, Pętla autobusowa Jagiellońska-Ogrody	Olsztyn	A	108 – Dw. Główny co 2 godz. 112 – Dw. Główny co 2 godz. 126 – Dw. Główny co 15 minut	n.d.
23	Olsztyn, Przystanek kolejowy Dajtki	Olsztyn	B	Brak	Dni robocze: 11-12 pociągów w zależności od kierunku, dni wolne: 5-8 pociągów w zależności od kierunku
24	Olsztyn, Kanta przystanek krańcowy tramwaju	Olsztyn	A	1 – Centrum co 15 minut, co 7,5 minuty w szczycie 2 – Dw. Główny co 15 minut 127 – Pl. Roosevelta co 30 minut	n.d.
25	Olsztyn, przy stacji kolejowej / pętli autobusowej Gutkowo	Olsztyn	A	106 – Centrum co 30 minut 111 – Pl. Roosevelta/Centrum co 30 minut (w godzinach szczytu co 15 minut)	Dni robocze: 10 pociągów w każdym kierunku, dni wolne: 5-7 pociągów w zależności od kierunku
26	Olsztyn, ul. Kłosowa / Pętla autobusowa Dajtki	Olsztyn	B/A	107 – Pl. Roosevelta/Centrum co 30 minut, co 15 minut w szczycie 113 – Pl. Roosevelta/Centrum co 30 minut, co 15 minut	n.d.
27	Olsztyn, Tęczowy Las	Olsztyn	A	Brak	n.d.
28	Olsztyn, ul. Cementowa	Olsztyn	A	106 – Centrum co 1 godz., co 15 minut w szczycie 121 – Dw. Główny co 30 minut 128 – Dw. Główny/centrum/Pl. Roosevelta co 30 minut	n.d.
29	Olsztyn, Os. Mazurskie	Olsztyn	B	105 – Centrum/Pl. Roosevelta co 30 minut 116 – Centrum co 30 minut	n.d.
30	Olsztyn, Pętla autobusowa Polmozbyt	Olsztyn	B	110 – Centrum co 30 minut	n.d.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Oferta połączeń komunikacji miejskiej do/z centrum Olsztyna (połączenia bezpośrednie)	Oferta połączeń komunikacji kolejowej do/z Olsztyna
31	Olsztyn, Al. Sybiraków (przy skrzyżowaniu z ul. Rataja – ogródki działkowe)	Olsztyn	B/A	107 – Centrum/Pl. Roosevelta co 30 minut (w godzinach szczytu co 15 minut) 309 – Centrum/Pl. Roosevelta co 15 minut	n.d.
32	Olsztyn, pętla autobusowa Witosa	Olsztyn	B/A	1 – Centrum co 15 minut, co 7,5 minuty w szczycie 2 – Dw. Główny co 15 minut 127 – Pl. Roosevelta co 30 minut (w godzinach szczytu co 15 minut)	n.d.
33	Olsztyn, Al. Warszawska/ul. Tuwima	Olsztyn	D/A	3 – Dw. Główny co 30 minut (w niedzielę i święta rzadziej) 103 – Dw. Główny co 15 minut 109 – Pl. Roosevelta/Centrum co 15 minut 129 – Pl. Roosevelta 8 na dobę (nieregularna częstotliwość) 136 – Pl. Roosevelta co 30 minut (w godzinach szczytu co 15 minut) 305 – Dw. Główny w godzinach szczytu co 15 minut, poza szczytem co 30 minut	n.d.
34	Olsztyn, Os. Zacisze	Olsztyn	D/A	121 – Dw. Główny co 15 minut 136 – Pl. Roosevelta co 30 minut (w godzinach szczytu co 15 minut)	n.d.
35	Olsztyn, Pętla autobusowa Stary Dwór	Olsztyn	D/A	103 – Dw. Główny co 15 minut 305 – Dw. Główny 14 kursów na dobę (nieregularna częstotliwość) 309 – Pl. Roosevelta/Centrum/Dw. Główny co 15 minut	n.d.
36	Olsztyn, Redykajny, przejazd kolejowy – planowany przystanek kolejowy	Olsztyn	D/A	101 – Pl. Roosevelta/Centrum/Dw. Główny co 30 minut, co 15 minut w	Dni robocze: 10 pociągów w każdym kierunku, dni wolne: 5-7 pociągów w

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Oferta połączeń komunikacji miejskiej do/z centrum Olsztyna (połączenia bezpośrednie)	Oferta połączeń komunikacji kolejowej do/z Olsztyna
				szczyście 127 – Pl. Roosevelta co 30 minut, co 15 minut w szczyście	zależności od kierunku ⁷
37	Olsztyn, Skrzyżowanie ul. Dybowskiego z ul. Warszawską	Olsztyn	D/A	103 – Dw. Główny co 15 minut 109 – Pl. Roosevelta/Centrum co 15 minut 305 – Dw. Główny 14 kursów na dobę (nieregularna częstotliwość) 309 – Pl. Roosevelta/Centrum/Dw. Główny co 15 minut	n.d.
38	Olsztyn, ul. Zientary-Malewskiej (styk z linią kolejową 353, okolice fabryki Indykpol)	Olsztyn	D/A	Brak	n.d.
39	Olsztyn/Ostrzeszewo, Obwodnica (Al. Piłsudskiego 93), prywatny teren przemysłowy, do sprzedania, ok. 300 m od obwodnicy patrząc w kier. Olsztyna	Olsztyn	D/B		n.d.
40	Klewki, przy przystanku kolejowym	Purda	B/A	105 – Centrum/Pl. Roosevelta 7 kursów na dobę (nieregularna częstotliwość) ⁸	Dni robocze: 6 pociągów w każdym kierunku, dni wolne: 3-4 pociągi w zależności od kierunku ⁹
41	Marcinkowo, przy stacji kolejowej	Purda	C/B	Brak	Dni robocze: 6 pociągów w każdym kierunku, dni wolne: 3-4 pociągi w zależności od kierunku ¹⁰
42	Klebark Wielki (przy drodze łączącej Klebark Wielki z Klebarkiem Małym)	Purda	B/A	Brak	n.d.
43	Bartąg, Bartąska - Rondo, pętla autobusowa	Stawiguda	A	121 – Dw. Główny co 15 minut (poza szczytem co 30 minut)	n.d.

⁷ Zakładając, że funkcjonowałby już obecnie przystanek kolejowy.

⁸ Przy założeniu, że w ramach P&R funkcjonować będzie również przystanek komunikacji miejskiej (linia 105) – obecnie brak przystanku w tej lokalizacji.

⁹ Nie uwzględniono pociągów do/z Portu Lotniczego Szymany, kursujących tylko w wybrane dni tygodnia (ich rozkład jest dostosowany do rozkładu lotów).

¹⁰ Jw.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Roboczy numer parkingu	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Oferta połączeń komunikacji miejskiej do/z centrum Olsztyna (połączenia bezpośrednie)	Oferta połączeń komunikacji kolejowej do/z Olsztyna
				136 – Pl. Roosevelta co 30 minut (w godzinach szczytu co 15 minut)	
44	Stawiguda, pętla autobusowa	Stawiguda	A	129 – Pl. Roosevelta 8 kursów na dobę (nieregularna częstotliwość)	n.d.
45	Stawiguda, przy przystanku kolejowym	Stawiguda	B/A	Brak	Dni robocze: 4 pociągi w każdym kierunku, soboty: 1 pociąg w każdym kierunku, niedziele: 3 pociągi w każdym kierunku
46	Gryżliny, przy przystanku kolejowym	Stawiguda	C/B	Brak	Dni robocze: 4 pociągi w każdym kierunku, soboty: 1 pociąg w każdym kierunku, niedziele: 3 pociągi w każdym kierunku
47	Gąglawki, przy stacji kolejowej	Stawiguda	D/C	Brak	Dni robocze: 4 pociągi w każdym kierunku, soboty: 1 pociąg w każdym kierunku, niedziele: 3 pociągi w każdym kierunku
48	Bartąg, przystanek kolejowy	Stawiguda	D/C	Brak	Dni robocze: 4 pociągi w każdym kierunku, soboty: 1 pociąg w każdym kierunku, niedziele: 3 pociągi w każdym kierunku

Źródło: opracowanie własne

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

6. WPŁYW PRZEPROWADZONYCH BADAŃ NA KATEGORYZACJĘ PARKINGÓW

W ramach realizacji niniejszego opracowania przeprowadzony został szereg analiz, badań oraz pomiarów. Wszystkie te składowe finalnie miały istotny wpływ na ostateczne rekomendacje lokalizacji parkingów oraz ich kategoryzowanie.

Wśród wykonanych zadań znalazły się analiza dokumentów planistycznych (m.in. Planu Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna do roku 2025), przeprowadzenie konsultacji społecznych oraz badania ankietowego we wszystkich gminach MOF Olsztyna oraz wykonanie inwentaryzacji w terenie wszystkich wskazanych lokalizacji. Ponadto twórcy opracowania sami wyznaczyli dodatkowe lokalizacje, mogące posłużyć za miejsca do budowy parkingów Park&Ride. Dodatkowo wszystkie lokalizacje zostały sprawdzone pod kątem wielkości terenu i jego dostępności, a także sprawdzona została jakość działek – np. wysokość i równość terenu oraz czy nie jest on podmokły. Ponadto przeanalizowany został system transportu publicznego w danym terenie.

Analiza dokumentów planistycznych posłużyła zidentyfikowaniu wstępnie zakładanych miejsc pod budowę parkingów Park&Ride na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Olsztyna. Lokalizacje zawarte w Planie Mobilności posłużyły za punkt wyjściowy do całości opracowania. Na ich podstawie wykonawcy opracowania wysnuli dodatkowe propozycje, które ich zdaniem również są zasadne do przeanalizowania pod kątem wykorzystania ich w ramach wdrożenia projektu Park&Ride.

Istotną kwestią dla całego przedsięwzięcia było wykonanie rozeznania wśród potencjalnych użytkowników parkingów. Dlatego też we wszystkich gminach MOF Olsztyna rozprawdzone zostały ankiety, w których ankietowani mogli wyrazić swoje zainteresowanie proponowanymi lokalizacjami parkingów (przygotowanymi w oparciu o Plan Mobilności oraz wstępne rekomendacje twórców opracowania) oraz wskazać inne miejsca, które mogłyby posłużyć pod budowę parkingów typu P&R. Zainteresowani mieli też możliwość uczestnictwa w konsultacjach społecznych, podczas których również mogli zabrać głos i zarekomendować swoje propozycje bądź zakwestionować zasadność wykorzystania w projekcie już proponowanych miejsc. Dla ostatecznie rekomendowanych lokalizacji bardzo

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

istotne było, czy konkretne lokalizacje wzbudzają zainteresowanie wśród mieszkańców i było to uwzględniane podczas klasyfikowania poszczególnych lokalizacji do kategorii.

Wszystkie propozycje lokalizacji zaczerpniętych z opisanych powyżej źródeł w ramach badania zostały poddane inwentaryzacji. Na jej podstawie parkingi kategoryzowane były biorąc pod uwagę ich dostępność, jakość czy też wielkość. Zdarzało się, że wskazane miejsca znajdowały się na przykład na terenach podmokłych, co zupełnie wykluczało je z dalszych analiz i nie były one brane pod uwagę przy przygotowywaniu ostatecznego zestawienia rekomendowanych lokalizacji pod parkingi P&R.

Ważnym aspektem mającym wpływ na przypisanie poszczególnych lokalizacji, parkingowych do konkretnych kategorii było przeanalizowanie systemu transportu publicznego. Parkingi, które miałyby powstać w miejscach, do których nie dociera komunikacja miejska, bądź też dociera, ale oferta przewozowa nie jawi się jako atrakcyjna, zyskiwały w przygotowanym zestawieniu niską kategorię. Natomiast miejsca, z których dotrzeć można do centrum Olsztyna komunikacją miejską kursującą co kilka bądź kilkanaście minut zyskiwały zdecydowanie wyższą kategorię niż pozostałe lokalizacje, oczywiście pod warunkiem spełnienia także innych warunków.

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA****7. KOLEJNOŚĆ REALIZACJI INWESTYCJI PARKINGOWYCH**

Poniżej przedstawiono proponowaną kolejność realizacji inwestycji P&R (zgodnie z rekomendowanymi kategoriami). Wskazano kolejność w obrębie poszczególnych kategorii A-C, w rozbiciu na stan obecny i stan pożądany (co ma związek z tym, że w przypadku części parkingów założono podwyższenie kategorii w przypadku osiągnięcia „stanu pożadanego”, przede wszystkim związanego z poprawą oferty PTZ).

Co do zasady o wyższym miejscu na liście decydowała przede wszystkim lokalizacja przy komunikacji szynowej (kolej, tramwaj), a w drugiej kolejności – częstotliwość kursowania transportu publicznego do centrum. W mniejszym stopniu o miejscu na liście decydowały również:

- odległość od centrum Olsztyna (lokalizacje blisko centrum wpływały na obniżenie miejsca na liście, gdyż lokalizacje w sąsiedztwie centrum co do zasady są sprzeczne z ideą P&R);
- wielkość miejscowości (lub osiedla w Olsztynie), gdzie miałyby zostać zlokalizowany parking (im większa miejscowość/osiedle zlokalizowane w rejonie parkignu, ale w odległości większej niż odległość akceptowalna do pokonania pieszo, tym miejsce na liście wyższe);
- oczekiwania społeczne zgłoszone na etapie konsultacji;
- potencjalne problemy z inwestycją (np. problem z pozyskaniem gruntu, wysokie koszty, duży stopień skomplikowania związany z koniecznością przebudowy istniejącej infrastruktury);
- natężenie ruchu na drogach do Olsztyna.

Wskazaną listę z propozycją kolejności należy traktować jak mechanizm ruchomy, tzn. jeśli lokalizacja „X” z różnych przyczyn nie może być w danym momencie realizowana – automatycznie lokalizacje znajdujące się dalej na liście uzyskują wyższą pozycję. Przy czym jeśli później zajdą okoliczności pozwalające na realizację inwestycji „X” - wówczas powinna ona „powrócić” na swoje miejsce na liście i należy dążyć do realizacji inwestycji w kolejności zgodnie z pierwotnymi założeniami.

W zakresie pozycji rankingowych w ramach stanu pożadanego, w niektórych przypadkach, gdy poszczególne lokalizacje parkingów miały wobec siebie charakter alternatywny, tę samą pozycję w rankingu przypisywano wszystkim tego typu lokalizacjom.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Tabela 10. Kolejność realizacji – stan obecny

Kategoria	Ranking w obrębie kategorii	Nazwa robocza	Gmina	Roboczy numer parkingu ¹¹	Uzasadnienie pozycji w rankingu
A	1	Kanta	Olsztyn	24	Bardzo wysoka częstotliwość kursowania transportu szynowego do centrum, już obecnie duże zainteresowanie parkowaniem przy krańcu Kanta.
A	2	Unieszewo PKP	Gietrzwałd	13	Wysokie miejsce na liście związane z dobrze rozbudowaną już obecnie ofertą połączeń kolejowych i bliskim sąsiedztwem Gietrzwałdu (najkorzystniejsza lokalizacja z punktu widzenia siedziby gminy).
A	3	Gutkowo PKP	Olsztyn	25	Lokalizacja pozwalająca na korzystanie już w tym momencie zarówno z kolei, jak i z transportu autobusowego (przy czym naturalnie oferta połączeń kolejowych na razie niezadowalająca). Już obecnie lokalizacja cieszy się zainteresowaniem z punktu widzenia mieszkańców gminy Jonkowo.
A	4	Dywity cmentarz	Dywity	6	Najwyższy priorytet realizacji biorąc pod uwagę parkingi zlokalizowane przy drogach (a nie przy transporcie szynowym), co odpowiada również wynikom pomiaru ruchu na drogach wlotowych do Olsztyna (największe natężenie na drogach odnotowywane jest na kierunkach od strony Dywit i Barczewa). Bardzo dobre warunki terenowe (praktycznie gotowy teren), stosunkowo dobrze rozbudowana oferta publicznego transportu zbiorowego (PTZ) do Olsztyna, duża skala zainteresowania lokalizacją na etapie konsultacji.
A	5	Biesal PKP	Gietrzwałd	12	Dobrze rozbudowana oferta połączeń kolejowych (analogicznie jak w Unieszewie), ale mniej korzystna lokalizacja z punktu widzenia głównych generatorów ruchu w gminie.
A	6	Barczewo PKP	Barczewo	1	Zasadność przypisania kat „A” (mimo bardzo nieatrakcyjnej oferty transportu kolejowego) już na etapie wstępnej kategoryzacji wynika z faktu, że Barczewo, obok Olsztyna, to jedyny ośrodek miejski na obszarze MOF.
A	7	Bartąg (Rondo)	Stawiguda	43	Lokalizacja ciesząca się największym zainteresowaniem na etapie konsultacji. Stosunkowo dobrze rozbudowana oferta PTZ do centrum, mankamentem trudne warunki terenowe, potencjalnie uniemożliwiające realizację inwestycji w tej lokalizacji.
A	8	Cementowa.	Olsztyn	28	Ważna lokalizacja z punktu widzenia Gm. Barczewo (biorąc pod uwagę praktyczny brak możliwości realizacji inwestycji P&R w samej Gm. Barczewo przy braku znaczących inwestycji w przebudowę infrastruktury drogowej). Mankamentem – bliska lokalizacja względem centrum.

¹¹ Zgodnie z numeracją przyjętą w tabeli 4 i kolejnych.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Kategoria	Ranking w obrębie kategorii	Nazwa robocza	Gmina	Roboczy numer parkingu ¹¹	Uzasadnienie pozycji w rankingu
A	9	Jagiellońska-Ogrody	Olsztyn	22	Druga kluczowa lokalizacja z punktu widzenia Gm. Dywity. Niski ranking wynika z faktu, że jako główną lokalizację należy zakładać cmentarz w Dywitach.
A	10	Stawiguda Pętla	Stawiguda	44	Lokalizacja potencjalnie bardzo atrakcyjna ze względu na położenie w samym środku miejscowości gminnej, ale obecnie nisko na liście z punktu widzenia niewielkiej liczby autobusów (ZDZiT Olsztyn) do Olsztyna oraz niepewnej przyszłości linii autobusowej 129.
A	11	Tęczowy Las	Olsztyn	27	Niskie miejsce na liście wynikające z bardzo słabej oferty połączeń autobusowych. W tym kontekście, jako priorytetową w tym rejonie należy traktować lokalizację „Bartąg/Rondo”.
A	n.d.	Różnowo	Dywity	7	Inwestycja już w tym momencie realizowana we własnym zakresie przez UG Dywity.
B	1	Jonkowo PKP	Jonkowo	17	Lokalizacja w miejscowości gminnej, blisko zakładów pracy.
B	2	Klewki PKP	Purda	40	Lokalizacja zbierająca ruch samochodowy z największej miejscowości w Gm. Purda (choć nie jest to siedziba gminy). Możliwość utworzenia przystanku autobusowego (linia 105) i stworzenia namiastki „węzła multimodalnego”.
B	3	Stawiguda PKP	Stawiguda	45	Lokalizacja w miejscowości gminnej, dobre warunki terenowe (płaski teren przy torach, przy samym wejściu na perony).
B	4	Kłosowa	Olsztyn	26	Z punktu widzenia Gm. Gietrzwałd – lokalizacja bardziej atrakcyjna niż „Kudypy skrzyżowanie”, biorąc pod uwagę, że oferta wydłużonych kursów linii 107 (do Łupstycha) jest znacznie mniej rozbudowana niż oferta połączeń do centrum z pętli Dajtki.
B	5	Polmozbyt	Olsztyn	30	Lokalizacja potencjalnie atrakcyjna z punktu widzenia północnej części Gm. Purda. Mankamentem lokalizacji – stosunkowo nieduża odległość do centrum.
B	6	Kudypy Skrzyżowanie	Gietrzwałd	14	Lokalizację należy traktować jako uzupełniającą dla lokalizacji „Kłosowa”.
B	7	Spręcowo	Dywity	8	Lokalizację należy traktować jako uzupełniającą dla lokalizacji „Dywity Cmentarz”, ew. również jako lokalizację atrakcyjną z punktu widzenia kierowców dojeżdżających z obszarów położonych na północ od Gm. Dywity.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Kategoria	Ranking w obrębie kategorii	Nazwa robocza	Gmina	Roboczy numer parkingu ¹¹	Uzasadnienie pozycji w rankingu
B	8	Naterki PKP	Gietrzwałd	15	Lokalizacja atrakcyjna przede wszystkim z punktu widzenia miejscowości Naterki, ew. również Sząbruk. Niższe miejsce na liście (w porównaniu z Biesalem i Unieszewem) z powodu bardziej peryferyjnego położenia i trudnych warunków terenowych.
B	n.d.	Witosa	Olsztyn	32	Rozpoczęcie inwestycji od razu w momencie wyczerpania się miejsca w lokalizacji „Kanta”.
B	n.d.	Al. Sybiraków	Olsztyn	31	Rozpoczęcie inwestycji od razu w momencie wyczerpania się miejsca w lokalizacji „Dywity-cmentarz”.
C	1	Marcinkowo PKP	Purda	41	Lokalizacja atrakcyjna przede wszystkim z punktu widzenia miejscowości Marcinkowo i Purda (siedziba gminy, stąd wysokie miejsce na liście).
C	2	Gryżliny PKP.	Stawiguda	46	Lokalizacja atrakcyjna przede wszystkim z punktu widzenia miejscowości Gryżliny, ew. również Ameryka (gm. Olsztynek, zatem zasięg oddziaływania poza obszarem MOF).
C	3	Łęgajny PKP	Barczewo	2	Lokalizacja o charakterze peryferyjnym.
C	4	Wipsowo PKP	Barczewo	3	Jw.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 11. Kolejność realizacji – stan pożądany

Kategoria	Ranking w obrębie kategorii	Nazwa robocza	Gmina	Roboczy numer parkingu ¹²	Uzasadnienie pozycji w rankingu
A	1	- Kanta - Witosa	- Olsztyn - Olsztyn	24 32	- Ad. „Kanta”: uwagi jak w przypadku stanu obecnego. - Ad. „Witosa”: realizacja od razu w momencie wyczerpania się miejsca w lokalizacji „Kanta”.

¹² Zgodnie z numeracją przyjętą w tabeli 4 i kolejnych.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Kategoria	Ranking w obrębie kategorii	Nazwa robocza	Gmina	Roboczy numer parking ¹²	Uzasadnienie pozycji w rankingu
A	2	Kłosowa	Olsztyn	26	Atrakcyjność lokalizacji wzrośnie znacząco w momencie doprowadzenia w ten rejon linii tramwajowej.
A	3	- Gutkowo PKP - Gutkowo Rondo	- Olsztyn - Jonkowo	25 18	- Ad. Gutkowo PKP: Zwiększenie liczby pociągów w przyszłości i wprowadzenie zintegrowanych rozwiązań taryfowych znacząco podniesie atrakcyjność tej lokalizacji jako „węzła multimodalnego” (biorąc pod uwagę również sąsiedztwo pętli autobusowej). - Ad. Gutkowo Rondo: budowa natychmiast w momencie wyczerpania się miejsca w rejonie stacji/pętli Gutkowo.
A	4	- Dywity Cmentarz - al. Sybiraków	- Dywity - Olsztyn	6 31	- Ad. Dywity – uwagi analogiczne jak w stanie obecnym. - Ad. Sybiraków – realizacja natychmiast w przypadku wyczerpania się miejsca w Dywitach.
A	5	Redykajny PKP	Olsztyn	36	Do realizacji natychmiast w momencie budowy przystanku kolejowego.
A	6	Barczewo PKP	Barczewo	1	Atrakcyjność determinowana przez zwiększenie liczby połączeń kolejowych w przyszłości. Dodatkowo fakt wysokiego miejsca na liście wynika z tego, iż Barczewo jest oprócz Olsztyna jedynym ośrodkiem miejskim w MOF oraz jest siedzibą gminy.
A	7	Jonkowo PKP	Jonkowo	17	Atrakcyjność determinowana przez zwiększenie liczby połączeń kolejowych w przyszłości oraz fakt położenia w siedzibie gminy.
A	8	Stawiguda PKP	Stawiguda	45	Atrakcyjność determinowana przez zwiększenie liczby połączeń kolejowych w przyszłości oraz fakt położenia w siedzibie gminy. Niższe miejsce na liście w porównaniu z Jonkowem wynika z minimalnie gorszej dostępności drogowej.
A	9	Unieszewo PKP	Gietrzwałd	13	Lokalizacja najbardziej atrakcyjna z punktu widzenia stacji/przystanków kolejowych w Gm. Gietrzwałd. Znacznie niższe miejsce na liście w porównaniu z listą w zakresie „wstępnej kategoryzacji” wynika z faktu, że na linii kolejowej 353 w kier. Ostródy/Iławy funkcjonuje obecnie najlepsza oferta spośród linii wychodzących z węzła olsztyńskiego – jednak po postulowanym zwiększeniu liczby połączeń na innych liniach, wzrośnie znacząco atrakcyjność kilku innych lokalizacji przy stacjach/przystankach kolejowych, ze względu na korzystniejsze położenie niż Unieszewo.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Kategoria	Ranking w obrębie kategorii	Nazwa robocza	Gmina	Roboczy numer parkingu ¹²	Uzasadnienie pozycji w rankingu
A	10	- Klewki PKP - Os. Mazurskie	- Purda - Olsztyn	40 29	- Ad. Klewki PKP – Lokalizacja najbardziej atrakcyjna z punktu widzenia stacji/przystanków kolejowych w Gm. Purda. Możliwość utworzenia „węzła multimodalnego” (możliwość zatrzymania autobusu miejskiego 105 na parking. Niższe miejsce na liście w porównaniu z Unieszewem wynika z bliższej odległości do centrum Olsztyna (potencjalnie mniejsze zainteresowanie). - Ad. Os. Mazurskie – Realizacja w przypadku braku możliwości realizacji parkingu „PKP Klewki”, ew. w przypadku wyczerpania się miejsca w tej lokalizacji.
A	11	Zientary-Malewskiej	Olsztyn	38	Potencjalnie atrakcyjna lokalizacja w przypadku budowy przystanku kolejowego w tym obszarze, biorąc pod uwagę utrudniony dojazd z tego obszaru do centrum Olsztyna (ul. Zientary-Malewskiej prowadzi przez las, jest drogą o dużej liczbie zakrętów i przewyższeń, dodatkowo charakteryzuje się wzmożonym ruchem samochodów ciężarowych; wjazd do samego centrum też jest utrudniony, ze względu na ograniczoną przepustowość ciągów drogowych). Dodatkowo atrakcyjność tej lokalizacji podnosi sąsiedztwo zakładów „Indykpol” (możliwość utworzenia węzła przesiadkowego i linii „dowozowej” do zakładów).
A	12	Bukwałd PKP	Dywity	9	Zwiększenie liczby pociągów wraz z budową parkingu, utwardzeniem drogi do parkingu/przystanku i jednoczesnym uruchomieniem linii „dowozowych”, a także budową nowych przystanków kolejowych pomiędzy Olsztynem Zach. i Gutkowem może stanowić atrakcyjną alternatywę dla transportu drogowego w zakresie dojazdów z Gm. Dywity do zachodniej części Olsztyna (przejazd pociągiem np. na odc. Bukwałd – Redykajny: ok. 10 minut).
A	13	- al. Warszawska/Tuwima - al. Warszawska/Dybowskiego	- Olsztyn - Olsztyn - Olsztyn	33 37 35	Stosunkowo dalekie miejsce na liście dla lokalizacji Warszawska/Tuwima (mimo faktu, iż znajduje się ono przy komunikacji szynowej, a także mimo dużego poparcia dla tej lokalizacji na etapie konsultacji społecznych) wynika z faktu, że znajduje się ona stosunkowo blisko centrum (ta sama uwaga dotyczy zresztą obu lokalizacji alternatywnych). Trasa tramwajowa nie prowadzi do centrum najkrótszą drogą, w związku z czym zachodzi ryzyko małego zainteresowania tą lokalizacją (zwłaszcza jeśli

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Kategoria	Ranking w obrębie kategorii	Nazwa robocza	Gmina	Roboczy numer parkingu ¹²	Uzasadnienie pozycji w rankingu
		Stary Dwór			np. nie zostaną wprowadzone restrykcje związane z parkowaniem w centrum – np. zmniejszenie liczby miejsc parkingowych czy wzrost opłat za parkowanie).
A	14	- Bartąg Rondo - Os. Bartąg-Zacisze	- Stawiguda - Olsztyn	43 34	- Ad. Bartąg Rondo – uwagi analogiczne jak w stanie obecnym. - Ad. Os. Bartąg-Zacisze – realizacja w przypadku braku możliwości budowy parkingu w obszarze „Bartąg Rondo”.
A	15	Biesal PKP	Gietrzwałd	12	Uwagi jak w przypadku stanu obecnego.
A	16	Barczewo Skrzyżowanie	Barczewo	4	Pomimo faktu, że z kierunku Barczewa (obok kierunku Dywit) wjeżdża do Olsztyna najwięcej samochodów, lokalizację tę należy traktować jako uzupełniającą dla Barczewa PKP (nawet w przypadku uruchomienia miejskich połączeń autobusowych). Na niekorzyść tej lokalizacji przemawia konieczność bardzo dużych inwestycji związanych z przebudową układu drogowego.
A	17	Stawiguda Pętla	Stawiguda	44	Lokalizację tę należy traktować jako uzupełniającą dla Stawigudy PKP.
A	18	Gietrzwałd Rondo	Gietrzwałd	16	Lokalizację tę należy traktować jako uzupełniającą dla Unieszewa PKP, ew. również Biesala PKP (także w przypadku uruchomienia połączeń komunikacji miejskiej do Gietrzwałdu).
A	19	Os. Jagiellońska-Ogrody	Olsztyn	22	Uwagi analogiczne jak w stanie obecnym.
A	20	Cementowa	Olsztyn	28	Uwagi analogiczne jak w stanie obecnym.
A	21	Tęczowy Las	Olsztyn	27	Uwagi analogiczne jak w stanie obecnym.
A	22	Klebark Wielki	Purda	42	Z psychologicznego punktu widzenia, może to być atrakcyjniejsza lokalizacja do skorzystania z P&R przez mieszkańców północnej części Gm. Purda niż lokalizacje po drugiej stronie obwodnicy (znajdująca się znacznie bliżej centrum – co może zniechęcać do pozostawiania samochodu i zmiany środka transportu praktycznie na ostatnim etapie podróży). Stąd też, lokalizacja w Klebarku otrzymała docelowo kategorię A, a lokalizacje „Polmozbyt” i „Ostrzeszewo” - kat. B.
A	23	Kudypy Skrzyżowanie	Gietrzwałd	14	Uwagi analogiczne jak w stanie obecnym.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Kategoria	Ranking w obrębie kategorii	Nazwa robocza	Gmina	Roboczy numer parkingu ¹²	Uzasadnienie pozycji w rankingu
A	24	Spręcowo	Dywity	8	Uwagi analogiczne jak w stanie obecnym.
A	n.d.	Różnowo	Dywity	7	Uwagi analogiczne jak w stanie obecnym.
B	1	Marcinkowo PKP	Purda	41	Uwagi analogiczne jak w stanie obecnym.
B	2	Gamerki Wielkie PKP	Jonkowo	19	Lokalizacja atrakcyjna z punktu widzenia miejscowości Gamerki Wielkie, Stare Kawkowo oraz miejscowości położonych wzdłuż DW530 (odc. Łukta – Kalisty). Wysokie miejsce na liście ze względu na zasięg wykraczający poza obszar MOF oraz wnioski jakie zostały przekazane przez Mieszkańców Gminy Jonkowo ¹³ .
B	3	Gryżliny PKP	Stawiguda	46	Uwagi analogiczne jak w stanie obecnym.
B	4	Łęgajny PKP	Barczewo	2	Uwagi analogiczne jak w stanie obecnym.
B	5	Wipsowo PKP	Barczewo	3	Uwagi analogiczne jak w stanie obecnym.
B	6	Dajtki PKP	Olsztyn	23	Lokalizacja na skraju osiedla – jednak jej mankamentem jest konieczność dalszych dodatkowych prac inwestycyjnych: przebudowa wiaduktu nad torami – jego obecna dopuszczalna nośność to 2,5 t; zasadna byłaby również budowa schodów prowadzących bezpośrednio z drogi na peron (obecne ciągi piesze wydłużają drogę dojścia co najmniej o 100 m). Dodatkowo, lokalizacja „Dajtki PKP” (i jednoczesna lokalizacja „Kłosowa” po drugiej stronie osiedla) powoduje, że praktycznie całe osiedle Dajtki znajduje się w akceptowalnej odległości dotarcia pieszo do przystanku PTZ – a w przypadku przystanku Dajtki PKP trudno podejrzewać, by stała się to atrakcyjna lokalizacja z punktu widzenia osób dojeżdżających do Olsztyna z kierunku Gm. Gietrzwałd.
B	7	- Polmozbyt - Ostrzeszewo	- Olsztyn - Olsztyn	30 39	Obie lokalizacje będą w dużej mierze uzupełniające dla lokalizacji „Klebarć Wielki”. Przy czym lokalizacja Polmozbyt (Ostrzeszewo) ma wobec niej charakter alternatywny jest również potencjalnie atrakcyjna z punktu widzenia kierowców zjeżdżających do Olsztyna z obwodnicy. W przypadku niemożności realizacji parkingu w Klebarku – lokalizacja Polmozbyt lub Ostrzeszewo de facto przejmie jego rolę.
B	8	Łęgajny Skrzyżowania	Barczewo	5	Lokalizacja uzupełniająca dla „Barczewo Skrzyżowanie”. Atutem lokalizacji – istniejąca

¹³ E-mail skierowany w dn. 11.12.2018 r. do UM Olsztyn.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Kategoria	Ranking w obrębie kategorii	Nazwa robocza	Gmina	Roboczy numer parkingu ¹²	Uzasadnienie pozycji w rankingu
					pętla autobusowa, ale mankamentem – prawdopodobna duża trudność z pozyskaniem terenu pod inwestycję.
B	9	Naterki PKP	Gietrzwałd	15	Lokalizacja atrakcyjna przede wszystkim z punktu widzenia miejscowości Naterki, ew. również Sząbruk. Niska pozycja na liście wynika przede wszystkim z trudnej dostępności drogowej i stosunkowo peryferyjnym położeniu.
C	1	Bartąg PKP	Stawiguda	48	Lokalizacja perspektywiczna (potencjalnie atrakcyjna lokalizacja z punktu widzenia kierowców zjeżdżających z obwodnicy). Mankamentem – trudne warunki terenowe.
C	2	Wołowno PKP	Jonkowo	20	Lokalizacja o charakterze peryferyjnym. Atutem lokalizacji – łatwość pozyskania gruntu (działka prywatna do sprzedania w odległości ok. 100 m od peronu).
C	3	Gąglawki PKP	Stawiguda	47	Bardzo niekorzystna lokalizacja – z dala od zabudowań, w trudnym pagórkowatym terenie.

Źródło: Opracowanie własne

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Tabela 12. Podsumowanie kluczowych cech poszczególnych lokalizacji

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
1	Barczewo PKP	A - 6	A – 6	Podstawowa: Od strony dworca (plac przed dworcem oraz sąsiadujący z nim park)	ok. 800 m2	PKP PLK/ gmina	Ok. 40	1 912 400,00 zł	- przy DK 16 w odległości nie większej niż co 3000 m, od Czerwonego Boru do skrzyżowania z Wojska Polskiego w Barczewie (ostatnia nie za blisko skrzyżowania!)	Dz. 19/12, obręb 2 – sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna, sieć elektroenergetyczna Dz. 13/18, obręb 2 – b.d.
				Alternatywna: Po przeciwnej stronie dworca i torów (pomiędzy nastawnią PKP i początkiem peronów)	ok. 800 m2		Ok. 40			
2	Łęgajny PKP	C - 3	B – 4	Nieużytek przy torze od strony dworca, w kierunku Olsztyna (dawny plac ładunkowy)	ok. 800 m2	PKP PLK	Ok. 25	1 214 000,00 zł	- Olsztyńska w odległości nie większej niż co 3000 m od do skrzyżowania z DK16 do skrzyżowania z Łęgajny PKP	Dz. 416/1, obręb Łęgajny – b.d.
				Zagajnik pomiędzy drogą i torami (w	ok. 500 m2		Ok. 25			

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN**

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
				kierunku Barczewa)					PKP	
3	Wipsowo PKP	C – 4	B – 5	Podstawowa: Patrzac w kierunku Korsz po lewej stronie linii 353, pomiędzy peronem a drogą gruntową	ok. 1000 m2	PKP PLK/ Nadleśnictwo Wipsowo/ Prywatna	Ok. 50	2 378 000,00 zł	- Przy drodze powiatowej, w odległości nie większej niż co 3000 m, od skrzyżowania z koleją przy Wipsowo PKP, do północnej granicy gminy - jw., na południe do skrzyżowania z DK16	Dz. 35/2, obręb Wipsowo – b.d Dz. 3072/1, obręb Wipsowo – brak Dz. 180, obręb Wipsowo - brak
				Alternatywna: Po przeciwnej stronie torów	ok. 1000 m2		Ok. 50			
4	Barczewo skrzyżowanie	D	A – 16	po prawej stronie patrząc w kierunku Olsztyna, pomiędzy mostem na rzece Pisie, a skrzyżowaniem z ul. Olsztyńską	ok. 2000 m2	GDDKiA	Ok. 100	4 706 000,00 zł	- na ciągu Wróćkowo – Olsztyńska – DK16 - jeżeli kategoria <u>zmieni się na „A”</u> : w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Kierzliny – Kościuszki – Olsztyńska – DK16 - jw., na ciągu: Barczewski Dwór – Warmińska –DK16	Dz. 6/30, obręb Bark Wróćkowo - sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć kanalizacyjna
5	Łęgajny skrzyżowanie	D	B – 8	Podstawowa – w rejonie pętli autobusowej (obszar pomiędzy ul. Grabową i drogą prowadzącą równolegle do DK16)	ok. 500 m2	GDDKiA/Prywatna	Ok. 25	956 528,00 zł	- jeżeli kategoria <u>zmieni się na „B”</u> : w odległości nie większej niż co 3000 m pomiędzy miejscowością Bark a DK16 - jw. przy DK16 od Wójtowa do Łęgaj	Dz. 192/1, obręb Łęgajny – sieć kanalizacyjna, sieć telekomunikacyjna Dz. 196/11, obręb Łęgajny – sieć gazowa
				Po drugiej stronie DK16	ok. 500 m2		Ok. 25			
6	Dywity Cmentarz	A – 4	A – 4	Plac przed bramą	ok. 2000 m2	Gmina Olsztyn	Ok. 100	4 582 640,00	- w odległości nie	Dz. 386/38, obręb

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
				cmentarza				zł	większej niż co 3000 m na ciągu: DK51 na odcinku Ługwałd – Dywity i Wadąską do cmentarza brama wschodnia - jw. wzdłuż ulicy ks. Jagalla i Wadąskiej od Jagiellońskiej do cmentarza brama wschodnia - przy wylocie ulic: Romana Domagały; Edyty Stein; Pawła Sowy; Jana Kochanowskiego do ulicy ks. Jagalla	Kieźliny – sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa
7	Różnowo pętla	A	A	Zieleniec przy przystanku autobusowym (pętli)	ok. 500 m2	Gmina Dywity	Ok. 25	1 183 160,00 zł	UG Dywity realizuje we własnym zakresie parking P&R na ok. 10 pojazdów	Dz. 667, obręb Różnowo - sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć kanalizacyjna
8	Spręcowo	B – 7	A – 24	Podstawowa – w rejonie OSP (teren nieutwardzony pomiędzy placem przed siedzibą OSP i wjazdem do miejscowości)	ok. 2000 m2	Prywatna/ GDDKiA/ Gminna	Ok. 100	3 542 000,00 zł	- w odległości nie większej niż co 3000 m, przy drodze równoległej do DK51 po prawej stronie w kierunku Olsztyna, w obydwie strony od przystanków autobusu przy OSP Spręcowo	Dz. 186/14, obręb Spręcowo - sieć kanalizacyjna 186/13 – sieć elektroenergetyczna Dz. 183/2, obręb Spręcowo – sieć telekomunikacyjna, sieć wodociągowa Dz. 105/1, obręb Spręcowo - sieć kanalizacyjna
				Alternatywna –	2 x po ok.	GDDKiA	Ok. 150		-	Dz. 236/10, obręb

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN**

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
				w rejonie skrzyżowania z DK51	1500 m ²					Bukwałd – sieć telekomunikacyjna
9	Bukwałd PKP	D	A – 12	Lokalizacja możliwa od strony budynku dworcowego, w obu kierunkach (zarówno od strony Olsztyna, jak i Braniewa).	2 x po ok. 500 m ²	Gminna	Ok. 50	1 214 000,00 zł	<u>jeżeli kategoria zmieni się na „A”</u> : w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Bukwałd – skrzyżowanie z koleją – Barkweda – jez. Mosąg	
10	Kieźliny (Kościół)	n.d.	n.d.	n.d.	Parking tylko rowerowy	Gminna	n.d.	117 989,60 zł	Tylko parking B&R. W zakresie P&R: Z jednej strony zakłada się „P&R Jagiellońska / Ogrody”, z drugiej strony „P&R cmentarzy Dywity – brama wschodnia”, obydwie łatwo osiągalne samochodami	Dz. 161/2, obręb Kieźliny - sieć telekomunikacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć kanalizacyjna
11	Wadąg (przyst. autobusowy)	n.d.	n.d.	n.d.	Parking tylko rowerowy	Gminna	n.d.	163 316,00 zł	Tylko parking B&R. W zakresie P&R: Z jednej strony zakłada się „P&R Jagiellońska/Ogrody”, z drugiej strony „P&R cmentarzy Dywity – brama wschodnia”, obydwie łatwo osiągalne samochodami	Dz. 495, obręb Kieźliny – sieć telekomunikacyjna
12	Biesal PKP	A – 5	A – 15	Podstawowa: w rejonie placu ładunkowego i na skraju drogi prowadzącej od budynku dworca do przejazdu	ok. 1000 m ²	PKP PLK/Skarb Państwa/ gminna	Ok. 50	2 378 000,00 zł	- w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: DK16 (z obydwu kierunków) - Podlejski – Biesal – DW 531 – Biesal PKP - jw. na ciągu: Tomaryny - DW 531 –	Dz. 140/6, obręb Biesal – brak Dz. 140/7, obręb Biesal – sieć telekomunikacyjna, sieć kanalizacyjna, sieć wodociągowa Dz. 140/12, obręb
				Alternatywna:	ok. 1000 m ²		Ok. 50			

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKcjONALNEGO OLSZTYN

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
				plac po drugiej stronie torów					Biesal PKP	Biesal - sieć telekomunikacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa
13	Unieszewo PKP	A - 2	A - 9	Podstawowa: teren pomiędzy budynkiem dworca i przejazdem	ok. 800 m ²	PKP PLK/Skarb Państwa/ gminna	Ok. 40	1 912 400,00 zł	- w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Sząbruk - Samulowskiego - Cegłowo - Unieszewo PKP - jw. na ciągu: Łajsy - Unieszewo PKP	Dz. 83/9, obręb Unieszewo – sieć elektroenergetyczna, sieć gazowa, sieć telekomunikacyjna Dz. 83/2, obręb Unieszewo – sieć telekomunikacyjna, sieć elektroenergetyczna Dz. 83/4, obręb Unieszewo – sieć wodociągowa
				Alternatywna: niewielki plac po drugiej stronie budynku dworca (w kierunku Ostródy)	ok. 500 m ²		Ok. 25			
14	Kudypy Skrzyżowanie	B - 6	A - 23	Dawny przebieg DK16 i teren do niego przylegający, za skrzyżowaniem, po lewej stronie obecnego przebiegu (patrzac w stronę obwodnicy)	ok. 600 m ²	GDDKiA/Skarb Państwa	Ok. 30	1 446 800,00 zł	- w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Gronity – Gietrzwałdzka – Kudypy – Olsztyńska - DK16	Dz. 384, obręb Gronity – sieć energetyczna
15	Naterki PKP	B - 8	B - 9	Podstawowa: w rejonie wejścia na perony (przy rozwidleniu dróg prowadzących na teren kolejowy)	ok. 800 m ²	GDDKiA/Skarb Państwa	Ok. 40	1 912 400,00 zł	- w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągach: Zofiówka – Naterki – droga do Kudyp – Naterki PKP	Dz. 53/6, obręb Naterki – brak Dz. 53/8, obręb Naterki - brak
				Alternatywna: ok. 150 m od	ok. 800 m ²		Ok. 40			

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
				wejścia na perony, za budynkami kolejowymi.						
16	Gietrzwałd Rondo	D	A – 18	W rejonie skrzyżowania DK16 z ul. Ostródką – w obszarze planowanego ronda, po prawej stronie DK16 (patrząc w kierunku Olsztyna)	ok. 1000 m ²	GDDKiA/ prywatna/ Skarb Państwa	Ok. 50	2 378 000,00 zł	jeżeli kategoria zmieni się na „A”: w odległości nie większej niż co 3000 m wzdłuż ulicy Ostródkiej do skrzyżowania z DK16 - jw., w obydwu kierunkach przy DK16	Dz. 322/1, obręb Gietrzwałd – brak Dz. 322/2, obręb Gietrzwałd – sieć teletechniczna
17	Jonkowo, PKP	B - 1	A – 7	Na placu przed dworcem, na obecnie nieutwardzonym terenie na wysokości peronu (po prawej stronie dworca, patrząc w kierunku toru), możliwe również wykorzystanie zieleni wzdłuż toru (pomiędzy przejazdem i peronem)	ok. 1650 m ²	PKP PLK	Ok. 80	1 523 108,00 zł	- w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Olsztyńska – ks. Hnatowskiego – Lipowa – Jonkowo PKP - jw., na ciągu: Warkały / Giedajty – droga do Jonkowa – Jonkowo PKP	Dz. 70/12, obręb Jonkowo - sieć teletechniczna, sieć elektroenergetyczna
18	Gutkowo Rondo	D	A - 3	W rejonie styku drogi 1203N (Gutkowo – Jonkowo) z liniami kolejowymi do	ok. 1000 m ²	Prywatna	ok. 50	2 316 320,00 zł	- jeżeli kategoria zmieni się na „A”: w odległości nie większej niż co 3000 m, na ciągu: Wilimowo – droga 1203N – Gutkowo styk z DW	Dz. 28, obręb Wilimowo – sieć teletechniczna

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
				Elbląga (nr 220) i Braniewa (nr 221), pomiędzy LK220 i drogą 1203N, ok. 300 m od ronda w Gutkowie (w kierunku Jonkowa). Parking znajdowałby się pomiędzy liniami kolejowymi.					527 - jw., na ciągu: Giedajty - Warkały – DW527- styk z 1203N	
19	Gamerki Wielkie PKP	D	B – 2	Na terenie nieutwardzonym przy budynku dworca (od strony Olsztyna) i dalej, na dawnym placu ładunkowym.	ok. 1200 m ²	PKP PLK	ok. 60	1 409 792,00 zł	- jeżeli kategoria <u>zmieni się na „B”</u> : w odległości nie większej niż co 3000 m, na ciągu DW 530 w obydwie strony od dojazdu do stacji Gamerki – Gamerki Wlk. PKP - jw., na ciągu :Nowe Kawkowo – Stare Kawkowo - Gamerki Wlk. PKP	Dz. 50/11, obręb Gamerki Wielkie - sieć teletechniczna, sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa
20	Wołowno PKP	D	C – 2	Wzdłuż torów (pomiędzy peronem i przejazdem kolejowym)	ok. 1000 m ²	PKP PLK/ prywatna	ok. 50	2 316 320,00 zł	- jw., przy wszystkich drogach zbiegających się przy Wołowno PKP	Dz. 113/9, obręb Wołowno – sieć wodociągowa, sieć teletechniczna Dz. 145/4 – sieć kanalizacyjna Dz. 113/9, obręb Wołowno – sieć wodociągowa, sieć teletechniczna Dz. 145/4 – sieć
				Po drugiej stronie torów (pomiędzy peronem i przejazdem kolejowym)	ok. 1000 m ²		ok. 50			

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
				Przy drodze prowadzącej od przystanku do centrum miejscowości	ok. 1100 m ²		ok. 50			kanalizacyjna
21	Godki PKP	n.d.	n.d.	n.d.	n.d. (tylko parking rowerowy B&R)	PKP PLK/ prywatna	n.d.	117 989,60 zł	- w odległości nie większej niż co 3000 m, w Godkach na drogach łączących się z drogą równoległą do kolei – droga do przystanku Godki – Godki PKP	Dz. 114, obręb Godki – sieć elektroenergetyczna Dz. 123, obręb Godki – brak Dz. 105, obręb Godki – sieć teletechniczna
22	Jagiellońska-Ogrody	A – 9	A – 19	Na zieleńcu pomiędzy ul. Jagiellońską i peronami autobusowymi lub na zieleńcu na północ od pętli (w kier. Wadąga)	ok. 3800 m ²	Gminna	ok. 190	3 117 216,00 zł	- od strony północnej - w odległości nie większej niż co 3000 m (obowiązkowo dwie przy skrzyżowaniu z ks. Jagielly, wskazujące dojazd do P&R „pętla” i P&R „cementarz”) na ciągu: Korczaka – Jagiellońska – Olsztyn pętla Jagiellońska/Ogrody - od strony południowej - w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Św. Franciszką z Asyżu - Wrzosowa – Jagiellońska – Olsztyn pętla Jagiellońska/Ogrody	Dz. 19/2, obręb Olsztyn 6 – sieć elektroenergetyczna Sieć gazowa, sieć telekomunikacyjna
23	Dajtki PKP	D	B – 6	Po prawej stronie torów (patrzac w	ok. 1000 m ²	Prywatna	ok. 50	2 499 000,00 zł	- przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Sielska przy Bartnickiej –	Dz. 17, obręb Olsztyn 52 – sieć kanalizacyjna

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
				kierunku centrum), na wysokości wiaduktu nad torami.					Żytunia – Chmielna – Bławatna – Olsztyn Dajtki PKP - jw. na ciągu: Zbożowa r. Kłosowej – Siewna - Chabrowa – Rzepakowa – Bławatna - Olsztyn Dajtki PKP - jw. na ciągu: Kłosowa – Rolna – Rzepakowa – Bławatna - Olsztyn Dajtki PKP	
24	Kanta	A - 1	A – 1	W obrębie istniejącego parkingu oraz na sąsiadującym z nim zieleńcu (teren zadrzewiony, w kier. ul. Janowicza, a także obszar początku parku, w kierunku początku zabudowań osiedla)	ok. 3000 m ²	Gminna/ Spółdzielnia mieszkaniowa Jaroty	ok. 150	6 969 960,00 zł	- przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Krasickiego r. Wilczyńskiego – Krasickiego - Witosa – Olsztyn przystanek tramwajowy Kanta - przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Witosa r. DW598– Witosa – Olsztyn przystanek tramwajowy Kanta - przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Bajkowa r. Smerfów – Bajkowa – Kanta - Olsztyn przystanek tramwajowy Kanta	Dz. 99/2, obręb Olsztyn 125 – brak Dz. 64/1, obręb Olsztyn 125 - brak Dz. 64/3, obręb Olsztyn 125 - brak Dz. 64/4, obręb Olsztyn 125 - brak
25	Gutkowo PKP	A – 3	A – 3	Zieleniec sąsiadujący z ul. Słowiczą i końcem placu ładunkowego	Ok. 1500 m ²	PKP PLK/ prywatna	ok. 75	3 663 000,00 zł	- w odległości nie większej niż co 3000 m, na ciągu: Wilimowo gm. Jonkowo – droga 1203N – DW 527 – Olsztyn Gutkowo PKP	Dz. 158/10, obręb Olsztyn 139 - sieć kanalizacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa, sieć gazowa, sieć telekomunikacyjna
				Zieleniec przy ul. Sokolej (ok.	Ok. 1200 m ²		ok. 60			

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
				100 m od budynku dworca, po lewej stronie ul. Sokolej patrząc w kier. dworca)					- jw., na ciągu: Giedajty - Warkały – DW527 - Olsztyn Gutkowo PKP - w odległości nie większej niż co 3000 m, obowiązkowo przed każdym skretem, na ciągu: Łupstych gm. Gietrzwałd – ul. Żurawia - DW 527 (Bałtycka) – Sokola - Olsztyn Gutkowo PKP - przy każdym skrećie, na ciągu ulic: Cietrzewia r. Bażantowej – Przepiórcza - Sokola - Olsztyn Gutkowo PKP	Dz. 158/6, obręb Olsztyn 139 – sieć kanalizacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa Dz. 158/5, obręb Olsztyn 139 – sieć kanalizacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa, sieć gazowa, sieć telekomunikacyjna
				Plac przed budynkiem dworca	Ok. 800 m ²		ok. 40			
				Obszar wzdłuż torów, pomiędzy torami i ul. Sokolą, na odcinku pomiędzy zabudowaniami kolejowymi i przejazdem w ciągu ul. Przepiórczej	Ok. 2000 m ²		ok. 100			
26	Kłosowa	B – 4	A – 2	Na terenie lotniska Dajtki	Ok. 3000 m ²	Gminna	ok. 150	2 437 320,00 zł	- w odległości nie większej niż co 3000 m, na ciągu: Kudypy gm. Gietrzwałd – DK16 – Sielska- Olsztyn pętla Dajtki - przy każdym skrećie, na ciągu ulic: Rolna r. Gryczanej – Rolna – Oliwkowa - pętla Dajtki - jw., na ciągu: Kłosowa r. Sielskiej – Kłosowa – Żytunia – Zbożowa - Olsztyn pętla Dajtki - jw., na ciągu: Kłosowa r. Sielskiej – Kłosowa (cała)– Sielska - Olsztyn	Dz. 54/5, obręb Olsztyn 47 – sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna, sieć kanalizacyjna Dz. 7/4, obręb Olsztyn 120 - b.d.
				W obrębie pętli autobusowej „Dajtki”,	Ok. 1500 m ²		ok. 75			
				Pomiędzy ul. Lotniczą i „Biedronką” (obszar skrzyżowania z ul. Sielską), po prawej stronie patrząc w kierunku centrum	Ok. 2000 m ²		ok. 100			

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
									pętla Dajtki - jw., na ciągu Rolna r. Strąkowej – Rolna – Oliwkowa – Olsztyn pętla Dajtki	
27	Tęczowy Las	A – 11	A – 21	Podstawowa: Po lewej stronie ulicy Płockiego w kierunku wyjazdu z Olsztyna za pętlą autobusową	Ok. 1000 m ²	Prywatna (konieczność służebności)	ok. 50	2 437 320,00 zł	- przy każdym skrócie, na ciągu ulic: Bajkowa r. Kubusia Puchatka – Bajkowa - Bolka i Lolka – Bajkowa – DW598 (Płockiego) - Olsztyn Tęczowy Las	Dz. 119/8, obręb Olsztyn 125 – brak sieci Dz. 39/35, obręb Olsztyn 160 – brak sieci
				Alternatywna: Po przeciwnej stronie ul. Płockiego	Ok. 1000 m ²		ok. 50			
28	Cementowa	A – 8	A – 20	Wzdłuż ulicy Lubelskiej przed pętlą (po prawej stronie patrząc w kier. centrum, niedaleko za zjazdem z obwodnicy)	Ok. 900 m ²	Gminna/ Skarb Państwa, zarząd: Zarząd Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie	ok. 45	2 210 688,00 zł	- w odległości nie większej niż co 3000 m, na ciągu: Wójtowo gm. Barczewo – DK16 – Lubelska - Olsztyn pętla Cementowa - jw., na ciągu: Klebark Wielki gm. Purda - Klebark Mały gm. Purda – DK 16– Lubelska - Olsztyn pętla Cementowa	Dz. 1, obręb 89 – sieć kanalizacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna Dz. 16, obręb 88 – sieć kanalizacyjna, sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa, sieć telekomunikacyjna, sieć gazowa
				Wewnątrz pętli (dodatkowy, mniejszy parking)	Ok. 1100 m ²		ok. 55			
29	Os. Mazurskie	D	A – 10	przed pętlą autobusową od strony wjazdu do Olsztyna (po prawej stronie patrząc w kier.	Ok. 1100 m ²	Prywatna	ok. 55	2 663 952,00 zł	- przy każdym skrócie, na ciągu ulic: Augustowska r. Piłsudskiego – Augustowska - Opolska – DK53 (5 Wileńskiej	Dz. 330/5, obręb Olsztyn 100 – b.d Dz. 344, obręb Olsztyn 100 – b.d Dz.345, obręb Olsztyn 100 – b.d

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
				centrum, tuż przed pętlą).					Brygady AK) - Olsztyn pętla Os. Mazurskie - jw., na ciągu: Elbląska r. 5 Wileńskiej Brygady AK – Elbląska (cała) - 5 Wileńskiej Brygady AK - Olsztyn pętla Os. Mazurskie - jw., na ciągu: Gołdapska r. Białostockiej – Gołdapska – Czeska - 5 Wileńskiej Brygady AK - Olsztyn pętla Os. Mazurskie	Dz. 346, obręb Olsztyn 100 – b.d Dz. 347, obręb Olsztyn 100 – b.d Dz. 348, obręb Olsztyn 100 – b.d Dz. 350, obręb Olsztyn 100 – b.d Dz. 351, obręb Olsztyn 100 – b.d
				wewnątrz pętli (dodatkowy, mniejszy parking).	Ok. 1200 m2		ok. 60			
30	Polmozbyt	B – 5	B – 7	W rejonie pętli autobusowej (pomiędzy al. Piłsudskiego i krańcem ronda/zawrotki)	Ok. 2500 m2	Gminna / prywatna	ok. 125	5 836 800,00 zł	- w odległości nie większej niż co 3000 m, na ciągu: Ostrzeszewo gm. Purda – Al. Piłsudskiego – Olsztyn pętla Polmozbyt - przy każdym skrócie, na ciągu ulic: Białostocka – Augustowska - Al. Piłsudskiego – Olsztyn pętla Polmozbyt	Dz. 49/32, obręb Olsztyn 149 – b.d Dz. 49/19, obręb Olsztyn 149 -b.d Dz. 7/3, obręb Olsztyn 25 – b.d Dz. 7/4, obręb Olsztyn 25 – b.d
				Po wschodniej stronie pętli (za przystankiem, w kier. Ostrzeszewa)	Ok. 1200 m2		ok. 60			
31	Al. Sybiraków	B	A – 4	Na terenie ogródków działkowych	Ok. 3000 m2	Polski Związek Działkowców	ok. 150	6 969 960,00 zł	- w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: DK51 na odcinku Ługwałd – Dywity – Al. Wojska Polskiego – Al. Sybiraków – Olsztyn Rataja/Sybiraków - przy wylocie ulic: Romana Domagały;	Dz. 87, obręb Olsztyn 125 – b.d Dz. 94/4, obręb Olsztyn 125 -b.d

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
									Edyty Stein; Pawła Sowy; Jana Kochanowskiego do ulicy ks. Jagalla – ks. Jagalla – Wadąska - Al. Wojska Polskiego – Al. Sybiraków – Olsztyn Rataja/Sybiraków	
32	Witosa	B	A – 1	na zieleńcu pomiędzy jezdnią a terenem pętli.	Ok. 1000 m2	gminna	ok. 50	2 437 320,00 zł	- przy każdym skrócie, na ciągu ulic: Krasickiego r. Wilczyńskiego – Krasickiego - Witosa – Olsztyn pętla autobusowa Witosa - przy każdym skrócie, na ciągu ulic: Witosa r. DW598– Witosa – Olsztyn przystanek tramwajowy Kanta - przy każdym skrócie, na ciągu ulic: Bajkowa r. Smerfów – Bajkowa – Kanta - Olsztyn przystanek tramwajowy Kanta	Dz. 49/32. obręb Olsztyn 149 – b.d Dz. 49/19, obręb Olsztyn 149 – b.d
33	Al. Warszawska/Tuwima	D	A – 13	Za przystankiem tramwajowym (po prawej stronie al. Warszawskiej, patrząc w kier. centrum)	Ok. 1200 m2	UWM	ok. 60	2 964 600,00 zł	- jeżeli kategoria zmieni się na „A”: przy każdym skrócie, na ciągu ulic: Obitza r. Słonecznej – Obitza – Dybowskiiego – Oczapowskiego – Prawocheńskiego – Olszyn Al. Warszawska/Tuwima - jw. : Znanieckiego r. Olszewskiego –	Dz. 73/11, obręb Olsztyn 110 – b.d Dz. 73/13, obręb Olsztyn 110 – b.d

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN**

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
									Olszewskiego – Wawrzyczka – Tuwima - Olszyn Al. Warszawska/Tuwima	
34	Os. Bartąg/ Zacisze	D	A – 14	Na zieleńcu pomiędzy ul. Żółtą i wjazdem na Os. Bartąg (po lewej stronie ul. Bartąskiej, patrząc w kier. Olsztyna)	Ok. 2000 m ²	Prywatna	ok. 100	4 703 640,00 zł	- jeżeli kategoria zmieni się na „A”: przy każdym skrócie, na ciągu ulic: ul. Jakubowa (cała) - Bartąska – Olsztyn Os. Zacisze - jw., na ciągu ulic: Kwiatowa (cała) – Srebrna - Żółta - Bartąska – Olsztyn Os. Zacisze - jw., na ciągu ulic: Chabrowa r. Antonowicza - Antonowicza – Srebrna - Żółta - Bartąska – Olsztyn Os. Zacisze	Dz. 44/2, obręb Olsztyn 160 – b.d Dz. 211/4, obręb Jaroty – b.d
				Na zieleńcu na wysokości Os. Bartąg (po prawej stronie ul. Bartąskiej, patrząc w kier. Olsztyna)	Ok. 2000 m ²		ok. 100			
35	Stary Dwór	D	A – 13	Na zieleńcu pomiędzy ul. Słoneczną i pętlą	Ok. 600 m ²	Gminna / UWM	ok. 30	1 567 800,00 zł	- jeżeli kategoria zmieni się na „A”: przy każdym skrócie, na ciągu ulic: Słoneczna r. Zodiakalnej – Zodiakalna – Gwiazdka – Dybowskiego – Słoneczna – Olsztyn pętla Stary Dwór - jw., na ciągu ulic: Dybowskiego r. Obitza – Obitza - Słoneczna – Olsztyn pętla Stary Dwór	Dz. 13/3, obręb Olsztyn 113 – b.d Dz. 13/5, obręb Olsztyn 113 – b.d Dz. 13/4, obręb Olsztyn 113 – b.d Dz. 13/6, obręb Olsztyn 113 – b.d
				Na zieleńcu pomiędzy peronami i terenem UWM	Ok. 1500 m ²		ok. 75			
				Na zieleńcu pomiędzy wyjazdem z terenu UWM a al. Warszawską (na wschód od pętli)	Ok. 2400 m ²		ok. 120			
36	Redykajny PKP	D	A – 5	Lokalizacja możliwa po obu	Ok. 1800 m ² + ok 1200 m ²	Gminna / prywatna	ok. 150	2 890 584,00 zł	- jeżeli kategoria zmieni się na „A”: przy każdym	Dz. 35/19, obręb Olsztyn 155 – b.d

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądaný: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
				stronach przejazdu kolejowego w ciągu ul. Hozjusza, po zachodniej stronie (od strony Gutkowa)					skręcie, na ciągu ulic: Ławendowa (cała) – kard. Hozjusza – Olsztyn Redykajny PKP - jw.: Kard. Hozjusza (cała) – Olsztyn Redykajny PKP - jw., na ciągu ulic: Ostróżki (cała) – Konwaliowa – Dziewanny – Kocanki – Macierzanki – Jemioły – kard. Hozjusza – Olsztyn Redykajny PKP - jw., na ciągu ulic: Bałtycka (DW527) r. Wędkarskiej – Wędkarska – Wczasowa – Łabędzia – Jagodowa – Wczasowa – kard. Hozjusza – Olsztyn Redykajny PKP	Dz. 17, obręb Olsztyn 40 – b.d Dz. 18/2, obręb Olsztyn 40 – b.d
37	Dybowskiego	D	A – 13	Lokalizacja (patrząc w stronę centrum) po lewej stronie al. Warszawskiej, za skrzyżowaniem z ul. Dybowskiego.	Ok. 1800 m ²	Gminna / UWM	ok. 90	4 361 400,00 zł	- jeżeli kategoria zmieni się na „A”: przy każdym skręcie, na ciągu ulic: Słoneczna r. Zodiakalnej – Zodiakalna – Gwiazdna – Dybowskiego – Olsztyn pętla Dybowskiego/Al. Warszawska - jw., na ciągu ulic: Słoneczna r. Obitza – Obitza - Dybowskiego – Olsztyn pętla Dybowskiego/Al. Warszawska	Dz. 28/2, obręb Olsztyn 152 – b.d Dz. 28/1, obręb Olsztyn 152 – b.d

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
38	Zientary-Malewskiej	D	A – 11	Pomiędzy torami kolejowymi i ulicą (równolegle do torów, w kier. Niekielkowa): mankamentem terenu mała powierzchnia (która i tak musi jeszcze uwzględnić powierzchnię pod peron kolejowy).	Ok. 1000 m ²	gminna	ok. 50	2 437 320,00 zł	- jeżeli kategoria zmieni się na „A”: przy każdym skręcie, na ciągu ulic: dojazdowa do „Indykpolu” – Zientary-Malewskiej – Olsztyn styk Zientary-Malewskiej i LK 353 - jw., na ciągu ulic: Wiosenna r. Jesiennej – Wiosenna – Letnia – Zientary-Malewskiej – Olsztyn styk Zientary-Malewskiej i LK 353 - jw., na ciągu ulic: Zimowa (cała) – Zientary-Malewskiej – Olsztyn styk Zientary – Malewskiej i LK 353 - na ciągu ulic: Grzymały (w Nikielkowie gm. Barczewo) – Zientary-Malewskiej – Olsztyn styk Zientary – Malewskiej i LK 353 - jw., na ciągu ulic: Krokusowej (cała) – Lawendowej - Grzymały(w Nikielkowie gm. Barczewo) – Zientary-Malewskiej – Olsztyn styk Zientary – Malewskiej i LK 353	Dz. 13/5, obręb Olsztyn 147 – b.d Dz. 11/3, obręb Olsztyn 147 – b.d Dz. 20/1, obręb Olsztyn 147 – b.d
				Po drugiej stronie ulicy (po prawej stronie patrząc w kierunku Olsztyna), na wysokości istniejącego zakrętu.	Ok. 1500 m ²		ok. 75			
39	Ostrzeszewo	D	B – 7	al. Piłsudskiego 93, niedaleko obwodnicy, po	Ok. 3000 m ²	prywatna	ok. 150	6 969 960,00 zł	- jeżeli kategoria zmieni się na „B”: w odległości nie większej niż co 3000	Dz. 47/5, obręb Olsztyn 134 – b.d

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
				prawej stronie patrząc w kierunku centrum Olsztyna					m na ciągu: Klebark Wielki (pierwsza lokalizacja: za parkingiem w Klebarku Wlk.) – Klebark Mały – Ostrzeszewo obwodnica	
40	Klewki PKP	B – 2	A -10	Lokalizacja podstawowa: po drugiej stronie torów względem peronu	Ok. 1000 m2	PKP PLK	ok. 50	2 378 000,00 zł	- w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Klebark Wielki – Biedówko - Klewki – DK53 – Klewki PKP - jw. na ciągu: Wojtkowizna – DK53 - Klewki PKP - jw. na ciągu: Stary Olsztyn – DK53 - Szczesne – DK53 - Klewki PKP - jw., na ciągu: Trękus – Linowo - Szczesne – DK53 - Klewki PKP - jw., na ciągu: Kaborno – DK53 - Klewki PKP	Dz. 66/4, obręb Klewki – sieć wodociągowa, sieć teletechniczna Dz. 59/7, obręb Klewki – sieć wodociągowa
				Lokalizacja alternatywna: łąka w trójkącie pomiędzy peronem, przejazdem i DK53	Ok. 1000 m2		ok. 50			
41	Marcinkowo PKP	C – 1	B – 1	Lokalizacja podstawowa: obszar dawnego placu ładunkowego wzdłuż torów	Ok. 1000 m2	PKP PLK/Lasy Państwowe/Prywatna	ok. 50	2 316 320,00 zł	- w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Purda – Wyrandy- Marcinkowo PKP - jw., na ciągu: Bruchwałd – Nowa Wieś – Marcinkowo PKP - jw. na ciągu: Krzywonoza – Kosno – Purdka - Marcinkowo PKP	Dz. 250, obręb Marcinkowo – sieć teletechniczna, sieć elektroenergetyczna, sieć wodociągowa Dz. 3118/10, obręb Marcinkowo – sieć wodociągowa, sieć teletechniczna Dz. 3118/8, obręb Marcinkowo – sieć teletechniczna, sieć elektroenergetyczna
				Lokalizacja alternatywna: plac asfaltowy w rejonie nastawni	Ok. 1000 m2		ok. 50			

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
42	Klebark Wielki	D	A – 22	przy drodze łączącej Klebark Wielki z Klebarkiem Małym (tuż przy początku miejscowości Klebark Wielki)	Ok. 1000 m ²	Prywatna	ok. 50	981 200,00 zł	w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Purda – Pajtuny – Patryki – Klebark Wielki	Dz. 13/17, obręb Klebark Wielki – sieć kanalizacyjna Dz. 13/41, obręb Klebark Wielki – sieć telekomunikacyjna, sieć wodociągowa
43	Bartąg Rondo	A – 7	A – 14	Po południowej stronie ronda (po przeciwnej stronie względem przystanku autobusowego)	Ok. 1500 m ²	Prywatna	ok. 75	4 240 400,00 zł	- przy każdym skrócie, na ciągu ulic: Nad Łyną r. Łańskiej – Nad Łyną – Warmiński Las – Bartąska rondo (gm. Stawiguda) - jw., na ciągu ulic: Warmiński Las w Bartążku – Warmiński Las - Bartąska rondo (gm. Stawiguda) - jw., na ciągu ulic: Jakubowa (cała) – Bartąska (w Olsztynie); Bartąska – Bartąska rondo (w gm. Stawiguda) - jw., na ciągu ulic: Kwiatowa (cała) – Srebrna - Złota - Bartąska (w Olsztynie); Bartąska – Bartąska rondo (w gm. Stawiguda) - jw., na ciągu ulic: Chabrowa r. Antonowicza - Antonowicza – Srebrna - Złota - Bartąska (w Olsztynie); Bartąska –	Dz. 47/4, obręb Bartąg – sieć teletechniczna Dz. 283/1, obręb Bartąg – sieć kanalizacyjna, sieć wodociągowa, sieć teletechniczna Dz. 295/104, obręb Bartąg – sieć kanalizacyjna Dz. 295/105, obręb Bartąg – sieć gazowa, sieć wodociągowa, sieć kanalizacyjna
				Pomiędzy ul. Bartąską i rzeką Łyną (na wysokości przystanku autobusowego)	Ok. 800 m ²		ok. 40			
				Na skrzyżowaniu w rejonie ul. Bartąskiej i Rumiankowej	Ok. 2000 m ²		ok. 100			

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
									Bartąska rondo (w gm. Stawiguda)	
44	Stawiguda Pętla	A – 10	A – 17	Lokalizacja podstawowa: nieużytek (łąka) przy ul. Jaśminowej	Ok. 1800 m ²	prywatny	ok. 90	2 316 320,00 zł	- przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Dębowa (cała) – Olsztyńska – Wiśniowa – Warmińska – Kalinowa - Stawiguda pętla - jw., na ciągu ulic: Piaskowa (cała) – Mazurska - Warmińska – Kalinowa – Stawiguda pętla - jw., na ciągu ulic: Różana (cała) - Piaskowa – Mazurska - Warmińska – Kalinowa – Stawiguda pętla	Dz. 87/5, obręb Stawiguda – sieć kanalizacyjna Dz. 87/4, obręb Stawiguda – sieć teletechniczna Dz. 89/3, obręb Stawiguda – sieć teletechniczna Dz. 93/15, obręb Stawiguda – brak Dz. 93/16, obręb Stawiguda – sieć kanalizacyjna, sieć wodociągowa, sieć elektroenergetyczna, sieć gazowa
				Lokalizacja alternatywna 1: teren leśny przy pętli (pomiędzy pętla i stacją benzynową)	Ok. 1800 m ²		ok. 90			
				Lokalizacja alternatywna 2: nieużytek (łąka) po drugiej stronie stacji benzynowej	Ok. 2000 m ²		ok. 100			
45	Stawiguda PKP	B – 3	A – 8	Podstawowa: wzdłuż peronu, na dawnym placu ładunkowym;	Ok. 1000 m ²	Gminna/ PKP PLK	ok. 50	2 378 000,00 zł	- przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Warmińska r. Brzozkwiniowej – Brzozkwiniowa – Olsztyńska – Stawiguda PKP - jw., na ciągu ulic: Dębowa (cała) – Olsztyńska – Stawiguda PKP - jw. na ciągu ulic: Czereśniowa – Przemysłowa – Olsztyńska – Stawiguda PKP - jw. na ciągu ulic: Ogrodowa – Olsztyńska	Dz. 590/6, obręb Stawiguda – sieć elektroenergetyczna Dz. 590/5, obręb Stawiguda – sieć gazowa, sieć kanalizacyjna
				Alternatywna: po drugiej stronie peronu (za przejazdem), równolegle do torów.	Ok. 1000 m ²		ok. 50			

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIĘJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądaný: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
									– Stawiguda PKP Jeżeli nie byłoby P&R przy pętli autobusowej, to dodatkowo: - przy każdym skrócie, na ciągu ulic: Dębowa (cała) – Olsztyńska – Stawiguda PKP - jw., na ciągu ulic: Piaskowa (cała) – Mazurska – Olsztyńska – Stawiguda PKP - jw., na ciągu ulic: Różana (cała) – Piaskowa – Mazurska – Olsztyńska – Stawiguda PKP	
46	Gryżliny PKP	C – 2	B – 3	Lokalizacja podstawowa: teren wzdłuż przystanku, po drugiej stronie przejazdu	Ok. 1000 m ²	PKP PLK	ok. 50	1 183 160,00 zł	- przy każdym skrócie, na ciągu ulic: Miodowa r. Baczewskiego – Baczewskiego – Spacerowa – Gryżliny PKP - jw., na ciągu ulic: Malinowa (cała) – Baczewskiego – Spacerowa – Gryżliny PKP	Dz. 511, obręb Gryżliny- sieć gazowa, sieć teletechniczna
				Lokalizacja alternatywna 1: teren po przeciwnej stronie torów kolejowych względem przystanku (po drugiej stronie skrzyżowania Krótki/Lotnicza)	Ok. 1000 m ²		ok. 50			
				Lokalizacja alternatywna 2: teren za	Ok. 1000 m ²		ok. 50			

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądany: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
				przystankiem (pomiędzy peronem i zabudowaniami)						
47	Gąglawki PKP	D	C – 3	wzdłuż torów, po prawej stronie budynku stacyjnego i wejścia na perony	Ok. 500 m ²	PKP PLK	ok. 25	981 200,00 zł	- Gąglawki – ul. Graniczna – Gąglawki PKP	Dz. 11/8, obręb Gąglawki - brak
48	Bartąg PKP	D	C – 1	Lokalizacja podstawowa „A”: teren pomiędzy budynkiem dworca a budynkiem gospodarczym	Ok. 400 m ²	PKP PLK	ok. 20	2 316 320,00 zł	- od Barczewo PKP po obydwu stronach kolei, przy ul. Gietrzwałdzkiej: na wschód do ul. Nad Łyną, na zachód do DK51	Dz. 119/7, obręb Bartąg – sieć teletechniczna Dz. 119/5, obręb Bartąg – sieć teletechniczna, sieć wodociągowa, sieć kanalizacyjna
				Lokalizacja podstawowa „B”: teren pomiędzy przystankiem autobusowym a nasypem kolejowym	Ok. 400 m ²		ok. 20			
				Lokalizacja alternatywna „A”: teren po drugiej stronie ul. Miętowej (względem lokalizacji 2)	Ok. 400 m ²		ok. 20			
				Lokalizacja alternatywna „B”: teren po drugiej stronie	Ok. 400 m ²		ok. 20			

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Robocza numeracja	Robocza nazwa parkingu	Stan obecny: kategoria – priorytet realizacji	Stan pożądaný: kategoria – priorytet realizacji	Lokalizacja szczegółowa i dojazd	Powierzchnia	Własność działek	Liczba miejsc parkingowych	Orientacyjny koszt budowy	Umieszczenie tablic informacyjnych (lokalizacja)	Uzbrojenie terenu
				nasypu (pomiędzy ul. Ziołową i torem)						

Źródło: Opracowanie własne

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

7.1. LOKALIZACJE „TESTOWE”

Rekomenduje się, by w pierwszej kolejności zrealizować P&R w 4 lokalizacjach, które należałoby uznać za testowe: Kanta, Gutkowo PKP, Dywity Cmentarz i Unieszewo PKP.

Wybór tych 4 lokalizacji wynika po pierwsze z faktu, że znalazły się one najwyżej na liście lokalizacji rekomendowanych do realizacji w ramach „wstępnej” kategorii A, jak również z faktu, że są to lokalizacje odmiennego typu:

- Kanta: popularna już obecnie lokalizacja typu P&R, w rejonie dużego osiedla w Olsztynie, przy linii tramwajowej;
- Gutkowo PKP: Lokalizacja na skraju Olsztyna, jednocześnie jedna z niewielu lokalizacji w obszarze MOF, w której atrakcyjną ofertę kontynuacji podróży PTZ może zapewnić zarówno transport drogowy, jak i szynowy;
- Dywity Cmentarz: Lokalizacja poza Olsztynem, bez transportu szynowego, jednak z dobrze rozwiniętą ofertą transportu autobusowego, z praktycznie przygotowanym terenem pod P&R, w dodatku lokalizacja cechująca się dużym poparciem społecznym;
- Unieszewo PKP: Lokalizacja najbardziej peryferyjna spośród lokalizacji testowych, charakteryzująca się jednak potencjalnie dużym zainteresowaniem (dobra oferta połączeń kolejowych). W przypadku ew. znaczącego wzrostu połączeń kolejowych na któreś z innych linii (niż trasa w kier. Ostródy) wychodzących z węzła olsztyńskiego, a przed rozpoczęciem realizacji lokalizacji te stosowych – Unieszewo może zostać zastąpione inną lokalizacją P&R przy przystanku/stacji kolejowej, znajdującej się wyżej na liście z rekomendowaną kolejnością realizacji, w zakresie „ostatecznej” kategorii A.

Realizacja parkingów w tych lokalizacjach powinna posłużyć do wypracowania pożądanego modelu funkcjonowania parkingów: zarówno jeśli chodzi o wyposażenie, oznakowanie, jak i też o mechanizmy związane z użytkowaniem parkingów. W tym ostatnim względzie, należałoby też np. przetestować w poszczególnych lokalizacjach system rezerwacji miejsc czy też preferencyjne rozwiązania taryfowe (np. darmowy/zniżkowy abonament na miejsce parkingowe dla posiadaczy biletów okresowych). Realizacja parkingu testowego w Gutkowie mogłaby z kolei posłużyć do testowego wdrożenia „wspólnego biletu” na kolej i komunikację miejską (w pierwszym okresie np. tylko pomiędzy Gutkowem i Olsztynem Gł.).

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Błędy i wady rozwiązań testowych byłyby sukcesywnie naprawiane – a mieszkańcy MOF, korzystający z parkingów w początkowej fazie, będą musieli być informowani za pośrednictwem środków masowego przekazu, iż system przechodzi przez fazę testów i eliminacji błędów.

Dopiero po wyeliminowaniu błędów, należałoby rozpoczynać realizację kolejnych parkingów na obszarze MOF.

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA****8. WYPOSAŻENIE I ORGANIZACJA FUNKCJONALNA PARKINGÓW**

Wszystkie parkingi muszą być oświetlone i objęte systemem monitoringu wizyjnego. Na wszystkich powinny znaleźć się zadaszone wiaty rowerowe (parkingi B&R). W przypadku większości parkingów na obszarze Olsztyna, elementem wyposażenia powinna być stacja Olsztyńskiego Roweru Miejskiego (dokładne wskazania, które parkingi powinny być wyposażone w stacje ORM, wskazane zostały w powyższej tabeli). Niezbędne wyposażenie większości parkingów to również utwardzone ciągi piesze prowadzące do peronów kolejowych/przystanków autobusowych (szczegółowe rekomendacje w tym zakresie uwzględniono w raporcie z wizji lokalnych). Urządzenia do walidacji (parkometry) oraz urządzenia wjazdowe/wyjazdowe („bramki”) w pierwszym okresie powinny zostać zainstalowane tylko na terenie parkingów w Olsztynie. W związku z tym, że użytkownicy P&R przebywają na parkingach możliwie najkrótszy czas, nie jest konieczne wyposażanie parkingów np. w toalety, punkty małej gastronomii (lokalizacja na otwartym terenie – istotne ryzyko awaryjności automatów gastronomicznych) czy ławki.

Wraz ze zwiększaniem się liczby samochodów elektrycznych w Polsce, na parkingach P&R powinny zostać zainstalowane stacje do ładowania samochodów elektrycznych. W pierwszej kolejności powinny one zostać zainstalowane na parkingach na terenie Olsztyna oraz na co najmniej jednym parkingu w każdej z pozostałych Gmin MOF (optymalnie: na parkingu zlokalizowanym w miejscowości gminnej – a w przypadku gm. Purda, na parkingu w Klewkach). Docelowo, stacje ładowania powinny zostać zainstalowane na wszystkich parkingach.

Rozliczanie korzystających z parkingów, z punktu widzenia technicznego, co do zasady powinno następować z użyciem parkometrów lub aplikacji mobilnych (z możliwością wyboru przez użytkownika). W tym ostatnim kontekście – wykorzystać można istniejące, zewnętrzne systemy do poboru opłat¹⁴ (wybór operatora zewnętrznego, w trybie przetargu nieograniczonego). Można również rozważyć utworzenie własnego, nowoczesnego systemu poboru opłat za transport, integrującego kwestię opłat za parkowanie. Systemy takie pozwalają nie tylko ujednolicić czy zautomatyzować pobieranie opłat za parkowanie i transport publiczny, ale również wprowadzić preferencyjne rozwiązania dla użytkowników.

¹⁴ Typu SkyCash.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Elementem systemu może być również aplikacja informująca o liczbie wolnych miejsc w poszczególnych lokalizacjach P&R.

„Dobrą praktyką” w tym względzie może być np. funkcjonalność Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej (MKA, wraz z aplikacją mobilną iMKA).

Jest to zrealizowany przez Województwo Małopolskie (w ramach Małopolskiego RPO 2007-2013) system poboru opłat za transport. Obecnie MKA funkcjonuje w Krakowie i Tarnowie, a także w pociągach na terenie Woj. Małopolskiego. W ramach MKA sprzedawane są bilety komunikacji miejskiej w Krakowie i Tarnowie oraz przewoźników kolejowych, a także tzw. bilety zintegrowane – przy zakupie biletów co najmniej 2 emitentów, pasażer otrzymuje upust ok. 10%.

Kluczowym atutem MKA jest możliwość płatności, w aplikacji mobilnej, poprzez odcisk linii papilarnej. Dla zarejestrowanych użytkowników MKA przygotowywane są programy lojalnościowe, np. możliwość korzystania bezpłatnie z systemu P&R w Krakowie (w Tarnowie system jest płatny, jednak MKA pozwala na zarezerwowanie miejsca na parking – usługa dotyczy zarówno samochodów, jak i rowerów oraz motocykli). Aplikacja umożliwia również wypożyczenie i płatność za rower miejski.

W zakresie samego wdrażania płatności za parkowanie – należy pamiętać, że na terenie MOF, Strefa Płatnego Parkowania funkcjonuje tylko w Olsztynie. Stąd też wprowadzanie opłat w innych Gminach może zostać źle odebrane przez mieszkańców i może stanowić czynnik zniechęcający do korzystania z systemu. Tym bardziej, że podczas spotkań konsultacyjnych w Gminach MOF wskazywano, że kluczowa jest obecnie sama budowa parkingów (oraz poprawa oferty transportu publicznego – przede wszystkim zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów), natomiast rozwój ich funkcjonalności jest kwestią drugorzędną, do ew. realizacji w przyszłości.

W związku z tym, rekomenduje się następujące działania:

- Na terenie Olsztyna: wprowadzenie rozwiązania „pakietowego” dla posiadaczy biletów okresowych komunikacji miejskiej (możliwość darmowego parkowania na parkingach P&R lub możliwość wykupienia abonamentu w cenie promocyjnej). Wprowadzenie możliwości uzyskania abonamentu na miejsce dla stałych użytkowników (w ankietach konsultacyjnych ponad 60% respondentów wskazało tę funkcjonalność jako co najmniej duży wpływ na decyzję o zmianie zachowań

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

komunikacyjnych). Dla jednorazowych użytkowników – opłata podstawowa, jak w SPP.

- Na terenie Gmin MOF (poza Olsztynem): w pierwszym okresie funkcjonowania brak jakichkolwiek obostrzeń związanych z użytkowaniem parkingów. W przyszłości, w sytuacji, w której wyczerpywać się będzie miejsce na parkingach – montaż urządzeń wjazdowych i urządzeń do pobierania opłat za parkowanie, a także wprowadzenie płatnego parkowania dla użytkowników jednorazowych (decyzja do podjęcia indywidualnie przez poszczególne Gminy MOF), wraz z równoczesną możliwością uzyskania bezpłatnego (lub zniżkowego – decyzja do podjęcia przez poszczególne Gminy MOF) abonamentu dla posiadaczy biletów okresowych na transport publiczny.

Niezbędnym elementem systemu muszą być tablice informujące o lokalizacji parkingów i (przynajmniej w zakresie parkingów na obszarze miasta Olsztyna) elektroniczne tablice informujące o bieżącej liczbie wolnych miejsc w danej lokalizacji. Każda tablica musi zawierać duże, czytelne podczas jazdy samochodem elementy: graficzny symbol P&R; jego oficjalnie zatwierdzoną nazwę; jeżeli tablica jest przed skrzyżowaniem – czytelną strzałkę, w którą stronę należy skręcić – albo znak, że należy dalej jechać prosto. To powinien być komplet informacji na danej tablicy – inaczej tablica stanie się nieczytelna podczas jazdy. Tak samo nie należy umieszczać informacji o P&R przed samym miejscem skrętu (złe rozwiązanie stosowane w niektórych lokalizacjach w aglomeracji warszawskiej), bo w takiej sytuacji może nie być już możliwości skręcenia w lewo z prawego pasa.

Uzupełnieniem tego systemu informacji powinna być aplikacja mobilna informująca o wolnej liczbie miejsc w poszczególnych lokalizacjach.

W poniższej tabeli wskazano rekomendowane lokalizacje do umieszczenia ww. tablic.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

Tabela 13. Rekomendowane lokalizacje tablic informacyjnych o parkingach

LP	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Tablice kierujące do P&R
1	Barczewo, przy stacji kolejowej	Barczewo	A	- przy DK 16 w odległości nie większej niż co 3000 m, od Czerwonego Boru do skrzyżowania z Wojska Polskiego w Barczewie (ostatnia nie za blisko skrzyżowania!) - Wojska Polskiego przed skrzyżowaniem z DK16 - Przy DW 959 w odległości nie większej niż co 3000 m od skrzyżowania z koleją przy Barczewo PKP, do północnej granicy gminy - jw., na ciągu: Kierzliny – Kościuszki – Olsztyńska – DK16 – Wojska Polskiego - jw., na ciągu: Barczewski Dwór – Warmińska –DK16 – Wojska Polskiego
2	Łęgajny, przy stacji kolejowej	Barczewo	C/B	- Olsztyńska w odległości nie większej niż co 3000 m od do skrzyżowania z DK16 do skrótu w Kasztanową i Łęgajny PKP - jw. na ciągu Leśna – Olsztyńska do skrótu w Kasztanową i Łęgajny PKP
3	Wipsowo, przy przystanku kolejowym	Barczewo	C/B	- Przy drodze powiatowej, w odległości nie większej niż co 3000 m, od skrzyżowania z koleją przy Wipsowo PKP, do północnej granicy gminy - jw., na południe do skrzyżowania z DK16
4	Barczewo skrzyżowanie Wróćkowo, przy DK16 po prawej stronie patrząc w kierunku Olsztyna (pomiędzy mostem na rzece Pisie, a skrzyżowaniem z ul. Olsztyńską)	Barczewo	D/A	- na ciągu Wróćkowo – Olsztyńska – DK16 - jeżeli kategoria zmieni się na „A”: w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Kierzliny – Kościuszki – Olsztyńska – DK16 - jw., na ciągu: Barczewski Dwór – Warmińska –DK16
5	Łęgajny skrzyżowanie, przy skrzyżowaniu DK16 z drogą w kierunku stacji PKP (pętla autobusowa)	Barczewo	D/B	- jeżeli kategoria zmieni się na „B”: w odległości nie większej niż co 3000 m pomiędzy miejscowością Bark a DK16 - jw. przy DK16 od Wójtowa do Łęgajn

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

LP	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Tablice kierujące do P&R
6	Dywity, cmentarz (brama wschodnia)	Dywity	A	- w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: DK51 na odcinku Ługwałd – Dywity i Wadąską do cmentarza brama wschodnia - jw. wzdłuż ulicy ks. Jagaiły i Wadąskiej od Jagiellońskiej do cmentarza brama wschodnia - przy wylocie ulic: Romana Domagały; Edydy Stein; Pawła Sowy; Jana Kochanowskiego do ulicy ks. Jagaiły
7	Różnowo	Dywity	A	UG Dywity realizuje we własnym zakresie parking P&R na ok. 10 pojazdów
8	Spręcowo, skrzyżowanie / OSP	Dywity	B/A	- w odległości nie większej niż co 3000 m, przy drodze równoległej do DK51 po prawej stronie w kierunku Olsztyna, w obydwie strony od przystanków autobusu przy OSP Spręcowo
9	Barkweda, przy przystanku kolejowym Bukwałd	Dywity	D/A	- jeżeli kategoria zmieni się na „A”: w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Bukwałd – skrzyżowanie z kolejną – Barkweda – jez. Mosąg
10	Kieźliny (przystanek Kieźliny Kościół)	Dywity	n.d.	Tylko parking B&R. W zakresie P&R: Z jednej strony zakłada się „P&R Jagiellońska / Ogrody”, z drugiej strony „P&R cmentarzy Dywity – brama wschodnia”, obydwie łatwo osiągalne samochodami
11	Wadąg, przystanek autobusowy	Dywity	n.d.	Tylko parking B&R. W zakresie P&R: Z jednej strony zakłada się „P&R Jagiellońska/Ogrody”, z drugiej strony „P&R cmentarzy Dywity – brama wschodnia”, obydwie łatwo osiągalne samochodami
12	Biesal, przy stacji kolejowej	Gietrzwałd	A	- w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu:DK16 (z obydwu kierunków) - Podlejski – Biesal – DW 531 – Biesal PKP - jw. na ciągu: Tomaryny - DW 531 – Biesal PKP
13	Unieszewo, przy przystanku kolejowym	Gietrzwałd	A	- w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Sząbruk - Samulowskiego – Cewglowo – Unieszewo PKP - jw. na ciągu: Łajsy – Unieszewo PKP

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

LP	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Tablice kierujące do P&R
14	Kudypy, skrzyżowanie. Po drugiej stronie względem pierwotnie proponowanej lokalizacji (po prawej stronie DK16 patrząc w kier. Olsztyna)	Gietrzwałd	B/A	- w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Gronity – Gietrzwałdzka – Kudypy – Olsztyńska - DK16
15	Naterki, przy stacji kolejowej	Gietrzwałd	B	- w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągach: Zofiówka – Naterki – droga do Kudyp – Naterki PKP
16	Gietrzwałd Rondo, obszar styku DK16 z ul. Ostródzką	Gietrzwałd	D/A	- <u>jeżeli kategoria zmieni się na „A”</u> : w odległości nie większej niż co 3000 m wzdłuż ulicy Ostródzkiej do skrzyżowania z DK16 - jw., w obydwu kierunkach przy DK16
17	Jonkowo, przy przystanku kolejowym	Jonkowo	B/A	- w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Olsztyńska – ks. Hnatowskiego – Lipowa – Jonkowo PKP - jw., na ciągu: Warkały / Giedajty – droga do Jonkowa – Jonkowo PKP
18	Godki, przy przystanku kolejowym	Jonkowo	D/C	- w odległości nie większej niż co 3000 m, w Godkach na drogach łączących się z drogą równoległą do kolei – droga do przystanku Godki – \Godki PKP
19	Gutkowo, rejon styku drogi 1203N z liniami kolejowymi 220 i 221 (Elbląg/ Braniewo)	Jonkowo	D/A	- <u>jeżeli kategoria zmieni się na „A”</u> : w odległości nie większej niż co 3000 m, na ciągu: Wilimowo – droga 1203N – Gutkowo styk z DW 527 - jw., na ciągu: Giedajty - Warkały – DW527- styk z 1203N
20	Gamerki Wielkie, przy stacji kolejowej	Jonkowo	D/B	- <u>jeżeli kategoria zmieni się na „B”</u> : w odległości nie większej niż co 3000 m, na ciągu DW 530 w obydwie strony od dojazdu do stacji Gamerki – Gamerki Wlk. PKP - jw., na ciągu :Nowe Kawkowo – Stare Kawkowo - Gamerki Wlk. PKP

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

LP	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Tablice kierujące do P&R
21	Wołowno, przy przystanku kolejowym	Jonkowo	D/C	- jw., przy wszystkich drogach zbiegających się przy Wołowno PKP
22	Olsztyn, Pętla autobusowa Jagiellońska-Ogrody	Olsztyn	A	- od strony północnej - w odległości nie większej niż co 3000 m (obowiązkowo dwie przy skrzyżowaniu z ks. Jagąłły, wskazujące dojazd do P&R „pętla” i P&R „cmentarz”) na ciągu: Korczaka – Jagiellońska – Olsztyn pętla Jagiellońska/Ogrody - od strony południowej - w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Św. Franciszką z Asyżu - Wrzosowa – Jagiellońska – Olsztyn pętla Jagiellońska/Ogrody
23	Olsztyn, Przystanek kolejowy Dajtki	Olsztyn	B	- przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Sielska przy Bartnickiej – Źytnia – Chmielna – Bławatna – Olsztyn Dajtki PKP - jw. na ciągu: Zbożowa r. Kłosowej – Siewna - Chabrowa – Rzepakowa – Bławatna - Olsztyn Dajtki PKP - jw. na ciągu: Kłosowa – Rolna – Rzepakowa – Bławatna - Olsztyn Dajtki PKP
24	Olsztyn, Kanta przystanek krańcowy tramwaju	Olsztyn	A	- przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Krasickiego r. Wilczyńskiego – Krasickiego - Witosa – Olsztyn przystanek tramwajowy Kanta - przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Witosa r. DW598– Witosa – Olsztyn przystanek tramwajowy Kanta - przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Bajkowa r. Smerfów – Bajkowa – Kanta - Olsztyn przystanek tramwajowy Kanta
25	Olsztyn, przy stacji kolejowej / pętli autobusowej Gutkowo	Olsztyn	A	- w odległości nie większej niż co 3000 m, na ciągu: Wilimowo gm. Jonkowo – droga 1203N – DW 527 – Olsztyn Gutkowo PKP - jw., na ciągu: Giedajty - Warkały – DW527 - Olsztyn Gutkowo PKP - w odległości nie większej niż co 3000 m, obowiązkowo przed każdym skřęćem, na ciągu: Łupstych gm. Gietrzwałd – ul. Źurawia - DW 527 (Bałtycka) – Sokola - Olsztyn Gutkowo PKP - przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Cietrzewia r. Bażantowej –

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

LP	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Tablice kierujące do P&R
				Przepiórcza - Sokola - Olsztyn Gutkowo PKP
26	Olsztyn, ul. Kłosowa / Pętla autobusowa Dajtki	Olsztyn	B/A	- w odległości nie większej niż co 3000 m, na ciągu: Kudypy gm. Gietrzwałd – DK16 – Sielska- Olsztyn pętla Dajtki - przy każdym skrócie, na ciągu ulic; Rolna r. Gryczanej – Rolna – Oliwkowa - pętla Dajtki - jw., na ciągu: Kłosowa r. Sielskiej – Kłosowa – Żytnia – Zbożowa - Olsztyn pętla Dajtki - jw., na ciągu: Kłosowa r. Sielskiej – Kłosowa (cała)– Sielska - Olsztyn pętla Dajtki - jw., na ciągu Rolna r. Strąkowej – Rolna – Oliwkowa – Olsztyn pętla Dajtki
27	Olsztyn, Tęczowy Las	Olsztyn	A	- przy każdym skrócie, na ciągu ulic: Bajkowa r. Kubusia Puchatka – Bajkowa - Bolka i Lolka – Bajkowa – DW598 (Płoskiego) - Olsztyn Tęczowy Las - jw.,:Bartaska r. Wilczyńskiego – Bartaska – Bukowskiego - Olsztyn Tęczowy Las
28	Olsztyn, ul. Cementowa	Olsztyn	A	- w odległości nie większej niż co 3000 m, na ciągu: Wójtowo gm. Barczewo – DK16 – Lubelska - Olsztyn pętla Cementowa - jw., na ciągu: Klebark Wielki gm. Purda -Klebark Mały gm. Purda – DK 16– Lubelska - Olsztyn pętla Cementowa
29	Olsztyn, Os. Mazurskie	Olsztyn	B	- przy każdym skrócie, na ciągu ulic: Augustowska r. Piłsudskiego – Augustowska - Opolska – DK53 (5 Wileńskiej Brygady AK) - Olsztyn pętla Os. Mazurskie - jw., na ciągu: Elbląska r. 5 Wileńskiej Brygady AK – Elbląska (cała) - 5 Wileńskiej Brygady AK - Olsztyn pętla Os. Mazurskie - jw., na ciągu: Gołdapska r. Białostockiej – Gołdapska – Czeska - 5 Wileńskiej Brygady AK - Olsztyn pętla Os. Mazurskie
30	Olsztyn, Pętla autobusowa Polmozbyt	Olsztyn	B	- w odległości nie większej niż co 3000 m, na ciągu: Ostrzeszewo gm.

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

LP	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Tablice kierujące do P&R
				Purda – Al. Piłsudskiego – Olsztyn pętla Polmozbyt - przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Białostocka – Augustowska - Al. Piłsudskiego – Olsztyn pętla Polmozbyt
31	Olsztyn, Al. Sybiraków (przy skrzyżowaniu z ul. Rataja – ogródki działkowe)	Olsztyn	B/A	- w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: DK51 na odcinku Ługwałd – Dywity – Al. Wojska Polskiego – Al. Sybiraków – Olsztyn Rataja/Sybiraków - przy wylocie ulic: Romana Domagały; Edydy Stein; Pawła Sowy; Jana Kochanowskiego do ulicy ks. Jagały – ks. Jagały – Wadąska - Al. Wojska Polskiego – Al. Sybiraków – Olsztyn Rataja/Sybiraków
32	Olsztyn, pętla autobusowa Witosa	Olsztyn	B/A	- przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Krasickiego r. Wilczyńskiego – Krasickiego - Witosa – Olsztyn pętla autobusowa Witosa - przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Witosa r. DW598– Witosa – Olsztyn przystanek tramwajowy Kanta - przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Bajkowa r. Smerfów – Bajkowa – Kanta - Olsztyn przystanek tramwajowy Kanta
33	Olsztyn, Al. Warszawska/ul. Tuwima	Olsztyn	D/A	- <u>jeżeli kategoria zmieni się na „A”</u> : przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Obitza r. Słonecznej – Obitza – Dybowskiego – Oczapowskiego – Prawocheńskiego – Olsztyn Al. Warszawska/Tuwima - jw. : Znanieckiego r. Olszewskiego – Olszewskiego – Wawrzyczka – Tuwima - Olsztyn Al. Warszawska/Tuwima
34	Olsztyn, Os. Zacisze	Olsztyn	D/A	- <u>jeżeli kategoria zmieni się na „A”</u> : przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: ul. Jakubowa (cała) - Bartąska – Olsztyn Os. Zacisze - jw., na ciągu ulic: Kwiatowa (cała) –Srebrna - Złota - Bartąska – Olsztyn Os. Zacisze - jw., na ciągu ulic: Chabrowa r. Antonowicza - Antonowicza – Srebrna - Złota - Bartąska – Olsztyn Os. Zacisze
35	Olsztyn, Pętla autobusowa Stary Dwór	Olsztyn	D/A	- <u>jeżeli kategoria zmieni się na „A”</u> : przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Słoneczna r. Zodiakalnej – Zodiakalna – Gwiazdna –

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYN

LP	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Tablice kierujące do P&R
				Dybowskiego – Słoneczna – Olsztyn pętla Stary Dwór - jw., na ciągu ulic: Dybowskiego r. Obitza – Obitza - Słoneczna – Olsztyn pętla Stary Dwór
36	Olsztyn, Redykajny, przejazd kolejowy – planowany przystanek kolejowy	Olsztyn	D/A	- jeżeli kategoria zmieni się na „A”: przy każdym skrócie, na ciągu ulic: Lawendowa (cała) – kard. Hozjusza – Olsztyn Redykajny PKP - jw.: Kard. Hozjusza (cała) – Olsztyn Redykajny PKP - jw., na ciągu ulic: Ostróżki (cała) – Konwaliowa – Dziewanny – Kocanki – Macierzanki – Jemioły – kard. Hozjusza – Olsztyn Redykajny PKP - jw., na ciągu ulic: Bałtycka (DW527) r. Wędkarskiej – Wędkarska – Wczasowa – Łabędzia – Jagodowa – Wczasowa – kard. Hozjusza – Olsztyn Redykajny PKP
37	Olsztyn, Skrzyżowanie ul. Dybowskiego z ul. Warszawską	Olsztyn	D/A	- jeżeli kategoria zmieni się na „A”: przy każdym skrócie, na ciągu ulic: Słoneczna r. Zodiakalnej – Zodiakalna – Gwiazdka – Dybowskiego – Olsztyn pętla Dybowskiego/Al. Warszawska - jw., na ciągu ulic: Słoneczna r. Obitza – Obitza - Dybowskiego – Olsztyn pętla Dybowskiego/Al. Warszawska
38	Olsztyn, ul. Zientary-Malewskiej (styk z linią kolejową 353, okolice fabryki Indykpol)	Olsztyn	D/A	- jeżeli kategoria zmieni się na „A”: przy każdym skrócie, na ciągu ulic: dojazdowa do „Indykpolu” – Zientary-Malewskiej – Olsztyn styk Zientary-Malewskiej i LK 353 - jw., na ciągu ulic: Wiosenna r. Jesiennej – Wiosenna – Letnia – Zientary-Malewskiej – Olsztyn styk Zientary-Malewskiej i LK 353 - jw., na ciągu ulic: Zimowa (cała) – Zientary-Malewskiej – Olsztyn styk Zientary – Malewskiej i LK 353 - na ciągu ulic: Grzymały (w Nikielkowie gm. Barczewo) – Zientary-Malewskiej – Olsztyn styk Zientary – Malewskiej i LK 353 - jw., na ciągu ulic: Krokusowej (cała) – Lawendowej – Grzymały(w Nikielkowie gm. Barczewo) – Zientary-Malewskiej – Olsztyn styk

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

LP	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Tablice kierujące do P&R
				Zientary – Malewskiej i LK 353
39	Klewki, przy przystanku kolejowym	Purda	B/A	- w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Klebark Wielki – Biedówko - Klewki – DK53 – Klewki PKP - jw. na ciągu: Wojtkowizna – DK53 - Klewki PKP - jw. na ciągu: Stary Olsztyn – DK53 - Szczesne – DK53 - Klewki PKP - jw., na ciągu: Trękus – Linowo - Szczesne – DK53 - Klewki PKP - jw., na ciągu: Kaborno – DK53 - Klewki PKP
40	Marcinkowo, przy stacji kolejowej	Purda	C/B	- w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Purda – Wyrandy- Marcinkowo PKP - jw., na ciągu: Bruchwałd – Nowa Wieś – Marcinkowo PKP - jw. na ciągu: Krzywonoga – Kosno – Purda - Marcinkowo PKP
41	Ostrzeszewo, Obwodnica prywatny teren przemysłowy, do sprzedania, ok. 300 m od obwodnicy patrząc w kier. Olsztyna	Purda	D/B	- jeżeli kategoria zmieni się na „B”: w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Klebark Wielki (pierwsza lokalizacja: za parkingiem w Klebarku Wlk.) – Klebark Mały – Ostrzeszewo obwodnica
42	Klebark Wielki (przy drodze łączącej Klebark Wielki z Klebarkiem Małym)	Purda	B/A	w odległości nie większej niż co 3000 m na ciągu: Purda – Pajtuny – Patryki – Klebark Wielki
43	Bartąg, Bartąska - Rondo, pętla autobusowa	Stawiguda	A	- przy każdym skręcie, na ciągu ulic: Nad Łyną r. Łańskiej – Nad Łyną – Warmiński Las – Bartąska rondo (gm. Stawiguda) - jw., na ciągu ulic: Warmiński Las w Bartążku – Warmiński Las - Bartąska rondo (gm. Stawiguda) - jw., na ciągu ulic: Jakubowa (cała) – Bartąska (w Olsztynie); Bartąska – Bartąska rondo (w gm. Stawiguda) - jw., na ciągu ulic: Kwiatowa (cała) – Srebrna - Złota - Bartąska (w Olsztynie); Bartąska – Bartąska rondo (w gm. Stawiguda) - jw., na ciągu ulic: Chabrowa r. Antonowicza - Antonowicza – Srebrna - Złota - Bartąska (w Olsztynie); Bartąska – Bartąska rondo

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE

MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

LP	Lokalizacja	Gmina	Kat.	Tablice kierujące do P&R
				(w gm. Stawiguda)
44	Stawiguda, pętla autobusowa	Stawiguda	A	- przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Dębowa (cała) – Olsztyńska – Wiśniowa – Warmińska – Kalinowa - Stawiguda pętla - jw., na ciągu ulic: Piaskowa (cała) – Mazurska - Warmińska– Kalinowa – Stawiguda pętla - jw., na ciągu ulic: Różana (cała) - Piaskowa – Mazurska - Warmińska– Kalinowa – Stawiguda pętla
45	Stawiguda, przy przystanku kolejowym	Stawiguda	B/A	- przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Warmińska r. Brzaskwiniowej – Brzaskwiniowa – Olsztyńska – Stawiguda PKP - jw., na ciągu ulic: Dębowa (cała) – Olsztyńska – Stawiguda PKP - jw. na ciągu ulic: Czereśniowa – Przemysłowa – Olsztyńska – Stawiguda PKP - jw. na ciągu ulic: Ogrodowa – Olsztyńska – Stawiguda PKP <u>Jeżeli nie byłoby P&R przy pętli autobusowej, to dodatkowo:</u> - przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Dębowa (cała) – Olsztyńska – Stawiguda PKP - jw., na ciągu ulic: Piaskowa (cała) – Mazurska – Olsztyńska – Stawiguda PKP - jw., na ciągu ulic: Różana (cała) - Piaskowa – Mazurska – Olsztyńska – Stawiguda PKP
46	Gryżliny, przy przystanku kolejowym	Stawiguda	C/B	- przy każdym skřęćie, na ciągu ulic: Miodowa r. Baczewskiego – Baczewskiego – Spacerowa – Gryżliny PKP - jw., na ciągu ulic: Malinowa (cała) - – Baczewskiego – Spacerowa – Gryżliny PKP
47	Gągławki, przy stacji kolejowej	Stawiguda	D/C	- Gągławki – ul. Graniczna – Gągławki PKP
48	Bartąg, przystanek kolejowy	Stawiguda	D/C	- od zjazdu z obwodnicy, dalej w ciągu ul Gietrzwałdzkiej; w drugą stronę – do DK51

Źródło: opracowanie własne

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA**

9. PODSUMOWANIE

Budowa parkingów o charakterze P&R ma w swoim założeniu odciążyć centra miast poprzez zmniejszenie w nich ruchu samochodowego. Ideą P&R jest pozostawianie samochodów możliwie najbliżej miejsca zamieszkania – na peryferiach miasta stanowiącego „rdzeń” aglomeracji lub w miejscowościach podmiejskich – oraz kontynuacja podróży do centrum transportem publicznym (przede wszystkim szynowym, choć w uzasadnionych przypadkach również drogowym). P&R to zazwyczaj również pakiet działań motywujących do zmiany zachowań komunikacyjnych. Może to być zarówno system zakazów i nakazów (których na terenie Olsztyna w chwili obecnej nie planuje się wdrożyć – a takimi działaniami może być np. ograniczenie liczby miejsc parkingowych czy w ogóle ruchu w centrum albo wzrost opłat za parkowanie). Może to być jednak również zestaw działań motywujących do zmiany zachowań komunikacyjnych – takich jak rozwój oferty transportu publicznego czy też wprowadzanie preferencyjnych rozwiązań taryfowych. Pod tym ostatnim mianem rozumieć należy również np. wprowadzanie darmowych lub promocyjnych abonamentów dla posiadaczy biletów okresowych na transport publiczny, zapewniających gwarancję miejsca na parkingach P&R.

Sama budowa parkingów nie jest działaniem wystarczającym do zachęcenia kierowców, aby przesiedli się do tramwajów, autobusów czy pociągów. Równoległy rozwój transportu publicznego jest kluczowy. Stąd też parkingi zlokalizowane przy stacjach i przystankach kolejowych pod Olsztynem w większości wypadków otrzymały stosunkowo niską kategorię hierarchiczną, z rekomendacją do realizacji dopiero w przyszłości, w przypadku zwiększenia liczby pociągów zapewniających dojazdy do Olsztyna. Aglomeracja olsztyńska posiada bowiem bardzo duży potencjał do rozwoju kolejowych przewozów aglomeracyjnych (6 linii kolejowych wychodzących z węzła olsztyńskiego, licząc razem z linią Gutkowo – Braniewo), jednak, za wyjątkiem linii kolejowej w kierunku Ostródy i Iławy, oferta połączeń jest obecnie niezadowalająca i w żaden sposób nie może stanowić podstawy do opierania na kolei nowoczesnej komunikacji aglomeracyjnej.

W pierwszym okresie większość parkingów powinna w związku z powyższym powstać w rejonie pętli tramwajowych bądź autobusowych, gdyż olsztyńska komunikacja miejska gwarantuje dużą dostępność (wysoką częstotliwość kursowania) zwłaszcza na obszarze

ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA

miasta. Przy czym i tak w niektórych przypadkach wskazano konieczność zwiększenia częstotliwości kursowania jako warunku do uruchomienia parkingów P&R pod Olsztynem. W jeszcze innych przypadkach (np. Barczewo, Gietrzwałd) utworzenie parkingów przy drogach w ogóle powinno być uzależnione od uruchomienia, we współpracy Gmin MOF z Olsztynem, linii komunikacji miejskiej. Niezasadna byłaby budowa parkingów w oparciu o założenie kontynuowania podróży do Olsztyna innymi połączeniami autobusowymi (PKS, prywatni przewoźnicy) ze względu na niską jakość świadczonych przez nich usług.

Działaniem wspierającym zwiększenie liczby pociągów powinno być wprowadzenie „wspólnego biletu” na kolej i komunikację miejską, co pozwoli wielu mieszkańcom MOF na swobodny wybór środka transportu.

**ZINTEGROWANE INWESTYCJE TERYTORIALNE
MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO OLSZTYNA****10. SPIS TABEL**

Tabela 1. Układ linii tramwajowych (stan na listopad 2018 r.)	10
Tabela 2. Układ linii autobusowych (stan na listopad 2018 r.).....	11
Tabela 3. Wykaz stacji i przystanków kolejowych na terenie MOF Olsztyna.....	16
Tabela 4. Lista parkingów rekomendowanych do realizacji.....	34
Tabela 5. Lista parkingów rekomendowanych do odrzucenia	43
Tabela 6. Szacunkowe koszty jednostkowe poszczególnych usług i materiałów budowlanych	48
Tabela 7. Szczegółowy opis rekomendowanych lokalizacji parkingów, ich powierzchnia oraz obecny sposób wykorzystania	49
Tabela 8. Własność gruntu rekomendowanych lokalizacji, dostępność mediów i szacunkowy koszt realizacji poszczególnych parkingów	60
Tabela 9. Obecna oferta publicznego transportu zbiorowego związana z obsługą rekomendowanych lokalizacji.....	69
Tabela 10. Kolejność realizacji – stan obecny	78
Tabela 11. Kolejność realizacji – stan pożądany	80
Tabela 12. Podsumowanie kluczowych cech poszczególnych lokalizacji.....	86
Tabela 13. Rekomendowane lokalizacje tablic informacyjnych o parkingach	113

11. SPIS ILUSTRACJI

Rysunek 1. Miejski Obszar Funkcjonalny Olsztyna	5
Rysunek 2. Układ sieci drogowej na terenie MOF Olsztyna	7
Rysunek 3. Obszar Strefy Płatnego Parkowania w Olsztynie.....	8
Rysunek 4. Stawki opłat jednorazowych za postój w SPP	9
Rysunek 5. Węzeł kolejowy na terenie MOF Olsztyna	16
Rysunek 6. Olsztyński Rower Miejski	19
Rysunek 7. Kierunki i natężenie dojazdów do pracy w MOF Olsztyna	22
Rysunek 8. Liczba dojeżdżających do pracy w Olsztynie według miejscowości MOF	23
Rysunek 9. Zasięg i natężenie dojazdów do miejscowości szkolnych MOF Olsztyna.....	25
Rysunek 10. Natężenie dojazdów do szkół ponadpodstawowych (w 2014 jeszcze jako ponadgimnazjalne) w powiecie olsztyńskim.....	26
Rysunek 11. Natężenie dojazdów do Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego	27
Rysunek 12. Natężenie według danych z Generalnego Pomiaru Ruchu 2015	28
Wykres 1. Pomiar godzinowy dzienny - kierunek „do Olsztyna”	29
Wykres 2. Pomiar godzinowy nocny – kierunek „z Olsztyna”	30