

L.dz. 11/2009

Olsztyn, 28.10.2009 r.

**Szanowny Pan  
Piotr Grzymowicz  
Prezydent Miasta Olsztyn  
Pl. Jana Pawła II 1  
10-101 Olsztyn**

Dotyczy: Konsultacje społeczne w sprawie realizacji projektu indywidualnego pt. „*Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie*”

**Szanowny Panie Prezydencie,**

Stowarzyszenie Forum Rozwoju Olsztyna (FRO) z przyjemnością przyjęło Pańską odpowiedź dotyczącą rozpatrzenia trasy FRO jako jednego z możliwych do realizacji wariantów w Studium Wykonalności dla projektu „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”.

Jednakże jesteśmy zaskoczeni faktem, iż jest to dopiero druga oficjalna odpowiedź na wielokrotnie przesyłane do Urzędu Miasta pisma. Pierwsza z otrzymanych odpowiedzi, mimo że otrzymana w terminie przewidzianym *ustawą o dostępie do informacji publicznej* zawierała klauzulę braku możliwości jej upowszechniania ze względu na zapisy *ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych*.

W dniu 22.10.2009r. otrzymaliśmy odpowiedź na trzy kolejne pisma wysłane w dniu 3 września br. dotyczące następujących kwestii: uzyskania dostępu do dokumentów przygotowywanych ze środków publicznych, umów o ich przygotowanie z wykonawcami oraz zakresu konsultacji społecznych. Do otrzymanych informacji odniesiemy się w odrębnym piśmie. Wciąż jednak czekamy na ustosunkowanie się do prośby o usunięcie m.in. z oficjalnej strony internetowej Urzędu Miasta Olsztyn szeregu nieprawdziwych informacji związanych z realizacją projektu „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportowego zbiorowego w Olsztynie” (pismo nr 8/2009 z dnia 3 września br).

Otrzymana drogą elektroniczną odpowiedź w opinii wielu osób, które ją otrzymały jest pod względem merytorycznym niezgodna ze standardami stosowanymi na świecie i dodatkowo informacje w niej podane w wielu miejscach rażąco odbiegają od stanu faktycznego. Z tego też względu FRO zdecydowało się na przygotowanie listu otwartego, w którym odniesie się do każdej części pisma Pana Prezydenta (kursywą zaznaczone cytaty z Pana pisma)

**„Szanowny Panie,  
Dziękuję za Pana opinię na temat projektu pn. „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”.  
Odnosząc się do kwestii poruszonych przez Pana. wyjaśniam co następuje:**

***- połączenie głównych punktów ruchotwórczych jest zapewnione lepiej w wariantcie "miejskim", ponieważ obejmuje on nie tylko Stare Miasto, ale także rejon ul. Kościuszki i Al. Piłsudskiego, czyli administracyjne i biznesowe centrum Miasta, zaś przebieg w ul. Obiegowej pozwala przejąć ruch z sąsiednich osiedli mieszkaniowych oraz zapewnia obsługę Szpitala Wojewódzkiego. Takich zalet nie posiada wariant Forum Rozwoju Olsztyna;"***

Wariant opracowany przez IMS, określany przez Pana jako "miejski", w istocie łączy podobną ilość punktów ruchotwórczych. Należy jednak zwrócić uwagę, że wariant FRO kompleksowo obsługuje największe generatory ruchu w mieście. Poniższa analiza wskazuje szereg mankamentów rozwiązania IMS i zalety rozwiązania FRO.

Rys. 1 Ekwidystanty dla planowanych przystanków - Południowe Osiedla



Legenda dla rys. 1-3

Punkt czerwony – przystanek wariantu FRO

Punkt niebieski – przystanek wariantu IMS

Zasięg czerwony – odległość od przystanku wariantu FRO nie większa niż 360 metrów

Zasięg niebieski – odległość od przystanku wariantu IMS nie większa niż 360 metrów

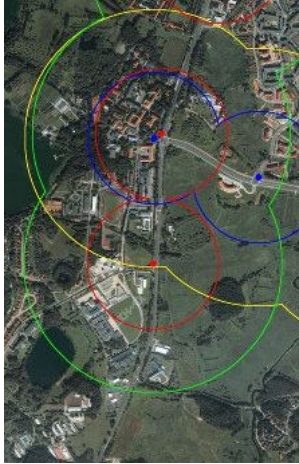
Zasięg zielony – odległość od przystanku wariantu FRO nie większa niż 720 metrów

Zasięg żółty – odległość od przystanku wariantu IMS nie większa niż 720 metrów

W pierwszej kolejności należy wymienić obsługę mieszkańców południowych dzielnic miasta – Pieczewa, Jarot oraz osiedla Generałów obejmujących ponad 40 tys. mieszkańców miasta Olsztyn. Rys. 1 przedstawia zasięg oddziaływania sieci tramwajowej. Wariant FRO obejmuje swoim oddziaływaniem osiedla południowe wzdłuż ulicy Wilczyńskiego od Pieczewa, poprzez Jaroty aż do Osiedla Generałów. Ekwidystanta o odległości od planowanego przystanku wynoszącej 720 metrów odpowiada 10 minutom marszu i obejmuje niemal całe Jaroty – pominięte są jedynie skrajne budynki w południowej części osiedla. W obrębie ekwidystanty o odległości od planowanego przystanku wynoszącej 360 metrów, co odpowiada 5 minutom marszu. Wariant FRO obejmuje tereny gęsto zabudowane, a co za tym idzie gęsto zaludnione. Wariant IMS nie obejmuje całego osiedla – ekwidystanta 720 metrów nie obejmuje północnej części osiedla Jaroty oraz całego Pieczewa. Dodatkowo linia tramwajowa w tym wariantcie przebiega w większości

przez tereny jeszcze nie zabudowane – istnieje więc ryzyko, że tramwaj z Jarot nie będzie optymalnie obciążony ruchem pasażerskim.

Rys. 2 Ekwidystanty dla planowanych przystanków - Kortowo



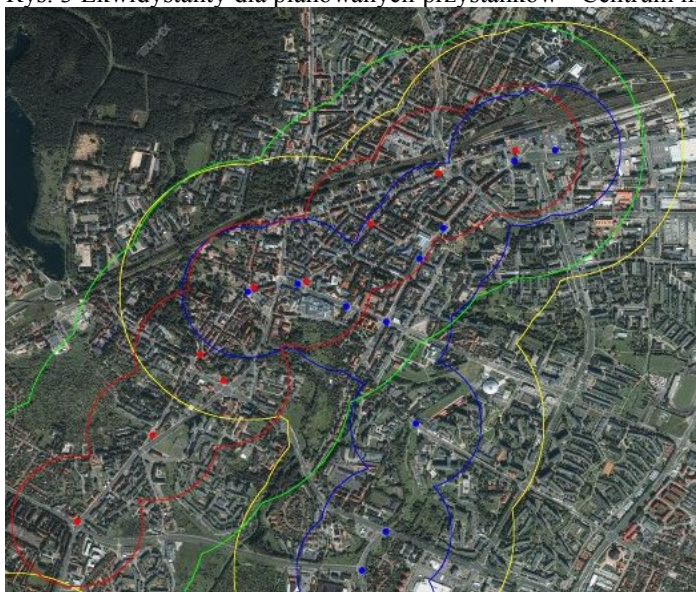
Kolejnym miejscem godnym uwagi jest obsługa pasażerów miasteczka akademickiego Kortowo, będącego siedzibą Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, na którym studiuje ok. 40 tys. studentów. W wariantcie FRO na Kortowie znajdują się dwa przystanki tramwajowe, natomiast w rozwiązaniu IMS jedynie jeden przystanek. Rys. 2 przedstawia ekwidystanty dla planowanych przystanków w rozwiązaniu IMS i FRO. Jedyne przystanki rozwiązania miejskiego pokrywa się z przystankiem FRO, jednak drugi przystanek FRO nie ma swojego odpowiednika w wariantcie IMS. Dzięki dodatkowej lokalizacji wariant FRO obejmuje takie obiekty na Kortowie jak: Biblioteka Główna, Sala Konferencyjna, budynek Wydziału Prawa i Administracji w odległości nie większej niż 360 metrów, co odpowiada 5 minutom marszu oraz budynek Centrum Nauk Humanistycznych oraz budynki Wydziału Medycyny Weterynaryjnej w odległości nie większej niż 720 metrów, co odpowiada 10 minutom marszu.

W rozwiązaniu IMS nie uwzględniona została rysująca się od wielu już lat tendencja przenoszenia się środka ciężkości w ramach Kortowa w kierunku południowym – świadczą o tym chociażby lokalizacje nowych obiektów otwartych w ostatnich latach, takich jak Biblioteka Główna, Sala Konferencyjna oraz Centrum Nauk Humanistycznych, czyli obiektów skupiających duże ilości studentów. Potwierdzeniem powyższej teorii jest również realizacja części projektu „Rozbudowa, modernizacja i wyposażenie zespołu laboratoriów edukacyjno – badawczych technologii, jakości i bezpieczeństwa zdrowotnego żywności” oraz projektu „Udoskonalenie infrastruktury i wyposażenia laboratoryjnego nauk technicznych i informatycznych”, realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej w południowej części Kortowa, czyli Kortowie II i Kortowie III.

Informacje prasowe w ostatnich dniach, po raz kolejny potwierdzają powyższą tendencję. Okazuje się, że Uniwersytet Warmińsko-Mazurski zmienia lokalizację hali sportowej, którą chce

wybudować na mistrzostwa świata w siatkówce mężczyzn. Obiekt miałby powstać przy al. Warszawskiej, przy wjeździe do miasta. Zgodnie z informacją przekazaną przez kanclerza UWM – Wojciecha Cymermana, lokalizacja na obrzeżach Olsztyna spowodowałaby, że tysiące kibiców nie musiałyby wjeżdżać bliżej centrum miasta i blokować go. Lokalizacja linii tramwajowej wg wariantu FRO pozwoliłaby także obsłużyć kibiców olsztyńskich w sposób optymalny. Należy zauważyć, że FRO rozważało już utworzenie dodatkowego przystanku przy skrzyżowaniu al. Warszawskiej i ul. Kalinowskiego, w miarę pojawiających się potrzeb ze strony UWM, które realnie pojawiają się w ciągu kilku najbliższych lat.

Rys. 3 Ekwidystanty dla planowanych przystanków - Centrum miasta



Ostatnim analizowanym obszarem jest centrum miasta. W przypadku wariantu IMS rzeczywiście linia przebiega w pobliżu osiedla Kormoran, Pojezierze i Kościuszki, którego nie obejmuje linia FRO. Jednak ten sam zarzut można postawić w przypadku nie obejmowania przez wariant IMS osiedla Podgrodzie i osiedla Grunwaldzkiego. W uzasadnieniu należy wskazać liczbę ludności poszczególnych osiedli:

- osiedla Kormoran – 15 648 mieszkańców (stan na dzień: 19-09-2007),
- osiedle Pojezierze – 12 549 mieszkańców (stan na dzień: 19-09-2007),
- osiedle Kościuszki – 6 528 mieszkańców (stan na dzień: 19-09-2007),
- osiedle Podgrodzie – 10 792 mieszkańców (stan na dzień: 19-09-2007),
- osiedle Grunwaldzkie – 6 027 mieszkańców (stan na dzień: 18-07-2005).

Linia IMS w swoim oddziaływaniu obejmuje całe osiedle Kościuszki i jedynie skrajne zachodnie części osiedli Kormoran i Podgrodzie, zaś linia FRO całe osiedle Podgrodzie i osiedle Grunwaldzkie. Planowana w przyszłości druga nitka wg wariantu FRO zapewni kompleksowe pokrycie wcześniej pominiętych osiedli (Kormoran i Pojezierze). Rozwiązanie takie będzie

znacznie czytelniejsze dla pasażerów i korzystniejsze pod względem ruchowym, eksploatacyjnym oraz mniej skomplikowanym układem torowym.

Nie jest prawdą również stwierdzenie, że wariant FRO nie obejmuje swoim oddziaływaniem ulicy Kościuszki i Piłsudskiego – znajdują się one w zasięgu ekwidystanty 720 metrów. W przypadku centrum miasta należy uznać oba warianty przynajmniej za równoważne.

Podsumowując, należy stwierdzić, że wariant IMS nie posiada szeregu zalet wariantu FRO. Do głównych wad wariantu IMS należą:

- pominięcie głównych potoków pasażerskich na osiedlach południowych,
- słaba obsługa kampusu akademickiego,
- pominięcie osiedli Podgrodzie i Grunwaldzkie,
- mniejsza czytelność rozwiązania, mniej korzystna sytuacja ruchowa i eksploatacyjna oraz bardziej skomplikowany układ torowy.

***„- według obliczeń wykonanych przez konsultantów projektu nierealne jest osiągnięcie podanej przez Pana średniej prędkości oraz czasu przejazdu, ze względu na długość linii, ilość znajdujących się przystanków oraz dwóch obszarów, na których musiałoby nastąpić znaczne ograniczenie prędkości (Stare Miasto, ul. Dąbrowszczaków);”***

Przygotowane przez FRO obliczenia zostały przygotowane przy następujących założeniach:

- tramwaj stoi na przystanku 30 sekund,
- tramwaj wykorzystuje inteligentne sterowanie ruchem i posiada najwyższy priorytet w systemie dzięki czemu postój na światłach jest wyeliminowany lub ograniczony do minimum,
- tramwaj porusza się między przystankami ruchem jednostajnie przyspieszonym (faza przyspieszania), ruchem jednostajnym (po osiągnięciu max prędkości dla danego odcinka) oraz ruchem jednostajnie opóźnionym (faza hamowania),
- wartość przyspieszenia i opóźnienia wynosi  $1,2 \text{ m/s}^2$ ,
- dla poszczególnych odcinków zostały obliczone odległości między przystankami oraz określono maksymalną prędkość.

Analizy przygotowane dla tras z wariantu IMS wykazały, że przygotowana powyżej metodologia dała wyniki nie różniące się więcej niż 10% od wyników otrzymanych przez konsultantów przygotowujących studium wykonalności. W związku z powyższym zwracamy się do Pańskich konsultantów o przekazanie stosownych obliczeń, z których wynika nierealność osiągnięcia założonej średniej prędkości oraz czasu przejazdu w wariantcie FRO.

Analiza ilości przystanków wskazuje, że w wariantcie IMS na trasie Jaroty – Dworzec Główny jest 19 przystanków, natomiast w rozwiązaniu FRO jest ich 15. Dodatkowo należy

podkreślić, że na pozostałych odnogach planowane są kolejne przystanki, które podniosą dodatkowo koszt całej inwestycji. Ponadto spowodują konieczność wprowadzenia co najmniej dwóch linii tramwajowych, co powoduje dwukrotne obniżenie częstotliwości kursowania na odcinkach, gdzie porusza się tylko jedna linia. Takie rozwiązanie wymaga zastosowania znacznie bardziej zaawansowanej i drobiazgowej informacji pasażerskiej.

Należy podkreślić, że trasa FRO została zaplanowana w taki sposób, że nie jest zakłócana przez ruch indywidualny. W przypadku wariantu IMS istnieją miejsca na liniach, gdzie ruch samochodów osobowych jest połączony i współistnieje z ruchem tramwajów, np. ul. Żołnierska, ul. Kościuszki.

W wariantcie FRO między przystankami „Most św. Jana” i „Wysoka Brama” została zaplanowana prędkość w wysokości 30 km/h. Zgodnie z Pańskimi sugestiami, takie ograniczenie prędkości zostało wprowadzone również na odcinkach „Wysoka Brama” – „Centrum” – „Dąbrowszczaków” – „Plac Bema” – chociaż, w opinii Stowarzyszenia, odcinki te mogą funkcjonować w prędkościach wyższych niż 30 km/h. Nawet przy takich ograniczeniach obliczenia wskazują, że prędkość średnia wyniesie 27,5 km/h, a czas przejazdu na całej trasie wydłuży się do 21 minut.

Podsumowując, należy uznać że:

- wartości przejazdu na trasie Jaroty – Dworzec Główny pod względem długości przejazdu są w obu wariantach porównywalne,
- średnia prędkość na trasie jest znacznie wyższa (ok. 5 km/h) w wariantcie FRO,
- przebieg trasy IMS jest zagrożony współistnieniem z ruchem samochodowym (korki),
- wariant FRO posiada odpowiednią liczbę przystanków rozmieszczonych w bardziej korzystny sposób.

***„- linia „miejska” nie obejmuje przesiadek na wskazanych przez Pana relacjach -planowane jest kilka linii bezpośrednich;”***

W związku z powyższym zwracam się z prośbą o wskazanie wszystkich planowanych linii wraz z ilością składów, jakie będą je obsługiwały i częstotliwością w wariantcie IMS po zakończeniu realizacji projektu w ramach PO RPW. Należy podkreślić, że popularność danej linii tramwajowej zależy bezpośrednio od częstotliwości składów na danym przystanku. Wariant FRO przewiduje funkcjonowanie trasy o długości jazdy 20 minut – w związku z tym, w celu zapewnienia częstotliwości 5 minutowej, konieczne jest wykorzystanie zaledwie 8 składów.

Podsumowując należy podkreślić, że:

- wariant FRO w stosunku do wariantu IMS jest znacznie bardziej przejrzysty – jedna linia, zamiast kilku linii wymagających przesiadek, w zależności od celu podróży,
- wariant FRO potrzebuje z pewnością mniejszej rezerwy taborowej – gdyż posiada jedną linię,

natomiast w wariantcie IMS występuje większa liczba linii i w związku z tym trzeba utworzyć większą rezerwę taborową.

***„- kwestia odciążenia ulic z ruchu samochodowego byłaby podobna, jeżeli linia Forum Rozwoju Olsztyna przejęłaby porównywalny potok pasażerski, co jest wątpliwe z powodu niższej prędkości i przebieg przez obszary o mniejszej liczbie mieszkańców;”***

Prosimy o wskazanie szczegółowych danych i metodologii obliczeń, na podstawie których stwierdzono, że potok pasażerski będzie większy w wariantcie IMS niż w wariantcie FRO. Pobieźna analiza przebiegu linii tramwajowych na Rys. 1, 2 i 3 wskazuje, że potencjał wariantu FRO jest większy niż wariantu IMS.

Tak jak w punktach powyższych, zwracamy się z prośbą o podanie danych i obliczeń, na podstawie których uznano, że wariant FRO posiada mniejszą prędkość i przebiega przez obszary o mniejszej liczbie mieszkańców, a co za tym idzie posiada mniejszy potencjał.

***„- w zakresie rozwoju sieci tramwajowej to obie trasy „miejska” i Forum Rozwoju Olsztyna, tak samo pozwalają na rozbudowę.”***

W związku z powyższym prosimy o wskazanie w jakim kierunku zostanie rozwinięty wariant IMS? Stowarzyszenie Forum Rozwoju Olsztyna w swojej koncepcji urbanistyczno-komunikacyjnej wskazuje planowaną drugą linię przebiegającą na trasie Zatorze – Śródmieście – Osiedle Kormoran – Nagórki. Brak informacji o kierunkach rozwoju wariantu IMS może świadczyć o konieczności przebudowy obecnego projektu w przypadku rozbudowy linii, co przyczyni się do poniesienia dodatkowych kosztów.

***„Jednocześnie pragnę wyjaśnić, że wariant bardzo zbliżony do propozycji Forum Rozwoju Olsztyna był analizowany w roboczej fazie prac nad studium wykonalności i został odrzucony jako nieefektywny z następujących powodów:”***

Ponieważ wnioski ze studium wykonalności nie zostały przekazane do wiadomości publicznej, zwracamy się z uprzejmą prośbą o umożliwienie zapoznania się wszystkim osobom zainteresowanym powyższym opracowaniem i proponujemy również zamieszczenie wersji elektronicznej dokumentu na oficjalnej stronie Urzędu Miasta.

***„- trasa proponowana przez Forum Rozwoju Olsztyna przebiega przez Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Środkowej Łyny oraz planowany ekologiczny teren chroniony Trzciniowisko Kortowskie, które dodatkowo są terenami z trudnymi warunkami geologicznymi;”***

Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Środkowej Łyny zaczyna się na północ od miejscowości Bartąg, przebiega wzdłuż rzeki aż do północnych granic miasta.

Negatywna opinia z powodu obecności parku krajobrazowego jest niezasadna. Art. 26a. ust. 1 ustawy o ochronie przyrody określa katalog czynności zabronionych na terenie parku

narodowego oraz na obszarze parku krajobrazowego (m.in. pkt. 1 lokalizowania nowych obiektów zaliczanych do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów o ochronie środowiska). Jednak w tym artykule w ust. 3 jest zapisane, że „zakaz, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, nie dotyczy inwestycji realizujących cele publiczne”.

W związku z powyższym należy ustalić definicję inwestycji celu publicznego. Zawiera ją *ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*: należy przez to rozumieć działania o znaczeniu lokalnym (gminnym) i ponadlokalnym (powiatowym, wojewódzkim i krajowym), stanowiące realizację celów, o których mowa w art. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. W art. 6 ww. ustawy znajduje się następujący zapis: *Celami publicznymi w rozumieniu ustawy są: 1) wydzielanie gruntów pod drogi publiczne i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji.*

Porządkowo należy również dodać, że Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów *przedsięwzięć* mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (z późn. zm.) w art. 3 ust. 1 zawiera zapis, że sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko mogą wymagać następujące rodzaje przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko **Grupa II**: linie tramwajowe, koleje napowietrzne lub podziemne - metro, kolejki linowe lub linie szczególnego charakteru, wraz z towarzyszącą infrastrukturą, używane głównie do przewozu pasażerów.

*Ustawa o ochronie przyrody* zawiera katalog różnych form ochrony przyrody. Odpowiedź Pana Prezydenta zawiera zapis „ekologiczny teren chroniony”, który nie został przewidziany w ww. ustawie. Z analizy artykułów prasowych na temat „Trzciniowiska Kortowskiego” wyłania się następujący obraz. Wstępne informacje Gazety Olsztyńskiej przedstawiały, że obszar ten będzie rezerwatem przyrody<sup>i</sup>, natomiast kolejny artykuł na ten temat zawierający opinię Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, który na tym terenie przewiduje zaplecze inwestycyjne – określa ten obszar użytkiem ekologicznym<sup>ii</sup>. Potwierdzeniem tego faktu są ostatnie informacje prasowe o planach umieszczenia dużego obiektu sportowego przy Al. Warszawskiej.

Odpowiedź Pana Prezydenta w zakresie inwestycji w dolinie rzeki Łyny uważamy za celowe wprowadzanie w błąd. Ustanowienie inwestycji celu publicznego w przypadku budowy linii tramwajowej mogłoby w znacznym stopniu przyczynić się do przyspieszenia całego procesu inwestycyjnego.

Negatywna opinia Urzędu Miasta stoi w rażącej sprzeczności z inwestycją, która w najbliższym czasie będzie realizowana przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie. Obwodnica Olsztyna będzie przebiegała przez obszar Natura 2000 i z pewnością będzie ona miała znacznie większe negatywne oddziaływanie na otaczającą



przyrodę<sup>iii</sup>.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o przedstawienie wyników badań geologicznych dla wariantu IMS i rozwiązania FRO.

Możliwe jest również rozwiązanie torowiska tramwajowego we wzmiankowanym obszarze jako trawiastego zarówno na obiektach inżynierskich, jak i poza nimi.

**„- trasa proponowana przez Forum Rozwoju Olsztyna przebiega przez dwa obszary objęte ochroną konserwatora zabytków tj. Stare Miasto oraz ul. Dąbrowszczaków;”**

Objęcie ochroną konserwatora zabytków danego obszaru nie może być identyfikowane z brakiem możliwości inwestowania w ten obszar. Dodać należy w tym miejscu, że ścisłej ochronie konserwatorskiej podlega układ urbanistyczny Starego Miasta. Oba warianty prowadzą w pobliżu obiektów z rejestru zabytków na ulicach: Stare Miasto, Staromiejska i Dąbrowszczaków (wariant FRO) oraz ulicy Kościuszki (wariant IMS).

Argument przytaczany na spotkaniach dotyczący przebiegu linii tramwajowej pod Wysoką Bramą jest w świetle praktyki światowej niezrozumiały. Należy tu wymienić chociażby takie miasta jak Poczdam, Berno, Rzym i inne miasta gdzie linie tramwajowe przebiegają pod znacznie starszymi obiektami.

Zdjęcie nr 1 Tramwaj pod akweduktem z okresu rzymskiego (Rzym, Włochy – trasa linii nr 19 Piazza Risorgimento ↔ Piazza dei Gerani – łącząca Watykan z resztą sieci tramwajowej i metrem)<sup>iv v</sup>.



Warto zwrócić uwagę, że odbudowa w ostatnich 20 latach linii tramwajowych w miastach, które z różnych przyczyn zlikwidowały je w okresie powojennym, zawsze łączyła się z odtworzeniem centralnych przebiegów tras tramwajowych i wprowadzenia linii w historyczną tkankę miejską.

Idealnym przykładem jest Strasburg (Alzacja, Francja) – miasto na które powoływał się również Urząd Miasta w jednej ze swoich prezentacji, wskazując następujące podobieństwa:

- likwidacja trakcji w okresie powojennym,
- reaktywacja tramwaju.

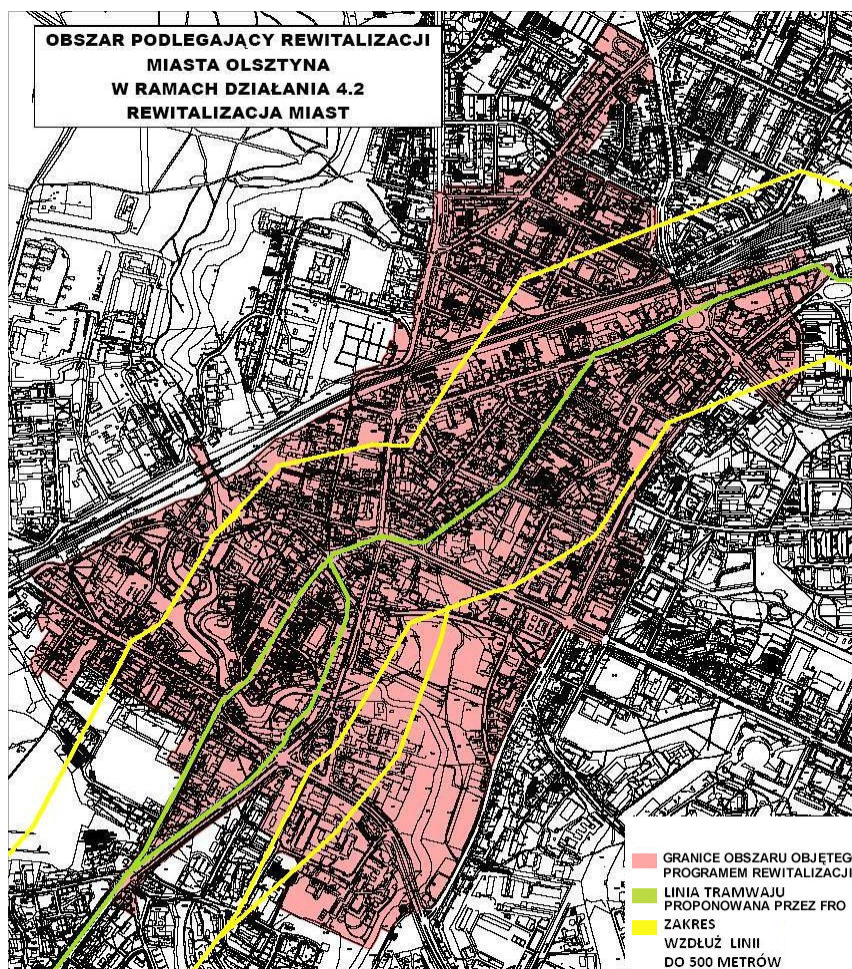
W odniesieniu do uwagi Pana Prezydenta chciałbym nadmienić, że w roku 1988 wyspa Grande Ile w Strasburgu została wpisana na listę światowego dziedzictwa UNESCO. Na niewielkim obszarze znajduje się niezwykle cenny zespół zabytkowy. Katedra, cztery kościoły, pałac Rohan - dawna siedziba książąt-biskupów, które nie stanowią wyodrębnionych zabytków, lecz organizują dawną dzielnicę, która zachowała typowe funkcje miasta średniowiecznego i świadczy o rozwoju Strasburga od XV do XVIII w. W roku 1994 na ww. obszar zostały wprowadzone linie tramwajowe. Sposób, w jaki to zrobiono, uznawany jest za wzór na skalę światową.

Modernizacja transportu zbiorowego polegała na perfekcyjnym wprowadzeniu tramwaju kosztem ograniczenia uciążliwych arterii samochodowych, duże obszary centrum miasta zostały przeznaczone na trakty piesze a tramwaj został przeprowadzony bezpośrednio przez serce miasta. Obecnie centrum miasta ma znacząco mniejszy ruch samochodowy, sklepy – pomimo pierwotnych obaw kupców – zyskały nowych klientów. Strasburg wprowadził 5 linii tramwajowych o długości ok. 30 km – jako różnicę należy wskazać, że w Strasburgu powstały jedynie linie dwutorowe, zaś w Olsztynie planuje się wprowadzenie odgałęzień w postaci odcinków jednotorowych. Częstotliwość, z jaką funkcjonuje tramwaj w Strasburgu, najprawdopodobniej również nie będzie osiągnięta w warunkach olsztyńskich.

W związku z powyższym uważamy, że objęcie ochroną konserwatorską Starego Miasta i ul. Dąbrowszczaków nie jest przesłanką negatywną do przeprowadzenia w tych miejscach linii tramwajowej – wręcz przeciwnie, eliminacja nadmiernego ruchu samochodowego, nieuporządkowanego parkowania na chodnikach oraz korzystny wzrost liczby pieszych (zwiedzających, kupujących, itp.) to czynniki sprzyjające rewitalizacji obszarów staromiejskich. Potwierdza ten fakt przeprowadzenie linii tramwajowej w Strasburgu, jak również w wielu innych miastach Europy w pobliżu cennych zabytków, często znacznie starszych niż ma to miejsce w Olsztynie.

Dodatkowo należy podkreślić, że Urząd Miasta powinien wykorzystać wszelkie możliwe sposoby, aby wesprzeć procesy rewitalizacji Starego Miasta, jak również Centrum właśnie między innymi poprzez przeprowadzenie linii tramwajowej przez ten obszar.

Rys. 4 Obszar podlegający rewitalizacji Miasta Olsztyna w ramach działania 4.2 Rewitalizacja Miast



***„- trasa proponowana przez Forum Rozwoju Olsztyna wymaga dużych nakładów finansowych i czasu na wykup niezbędnych gruntów;”***

W związku z powyższym argumentem prosimy o przedstawienie listy nieruchomości oraz typów właścicieli (prywatni, publiczni) koniecznych do wykupienia w przypadku projektu FRO oraz operatorów szacunkowych potwierdzających duże nakłady finansowe. Prosimy również o porównanie, czy wariant IMS jest wolny od przedstawionej wady lub chociaż, czy wypada korzystniej pod tym względem.

***„- trasa proponowana przez Forum Rozwoju Olsztyna jest dłuższa od pozostałych rozpatrywanych wariantów w studium wykonalności, w związku z czym czas przejazdu również byłby dłuższy niż w pozostałych badanych wariantach.”***

Długość tras w rozwiązaniu IMS oraz FRO jest bardzo zbliżona – w obu przypadkach wynosi ok. 22 km długości pojedynczego toru. Na niekorzyść rozwiązania IMS dodatkowo wpływają odnogi od trasy głównej, które zwiększają długość i czynią ją bardziej kosztoclonną. Rozwiązanie FRO to ok. 11 km podwójnej trasy. Ponadto wariant IMS zawiera znacznie większą ilość zwoznic i skrzyżowań torów, które są najbardziej kosztownymi i skomplikowanymi pod

względem eksploatacyjnym fragmentami toru.

***„Mając na uwadze w/w argumenty trasa zaproponowana przez Forum Rozwoju Olsztyna nie spełniła podstawowych wymagań, jakie zostały postawione dla projektu pn. ..Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”, czyli:  
- realność realizacji projektu w określonym czasie (do końca 2013 r.);”***

Kwalifikowalność kosztów w Programie Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej kończy się 31 grudnia 2015 roku. Ponadto zapisy *Umowy dotyczącej przygotowania projektu indywidualnego* zawartej przez Urząd Miasta Olsztyn z Polską Agencją Rozwoju Przedsiębiorczości w załączniku nr 3 znajdują się jedynie przewidywane terminy złożenia dokumentacji projektowej wraz z wnioskiem o dofinansowanie (do 31.05.2010 r.) oraz przewidywany termin zakończenia realizacji inwestycji (do 31.12.2013 r.).

Dokumentacja programowa w „*Wytocznych w zakresie jednolitego systemu zarządzania i monitorowania projektów indywidualnych*” w pkt. 43 zawiera zapis, że „w przypadku zaistnienia (...) opóźnienia IZ dokonuje oceny jakościowej przyczyn i potencjalnych dalszych skutków opóźnienia, a następnie może: a) warunkowo przedłużyć wykonywanie umowy, i/lub b) udzielić dodatkowego wsparcia dla działań przygotowawczych, nieprzewidzianego początkowo, którego celem jest doprowadzenie przygotowania projektu do założonego oryginalnie celu (...).

**„- realizacja projektu w określonym budżecie (105 mln euro);”**

Projekt FRO zakłada oszczędności, np. na ilości koniecznych do zakupu składów – o 3 tuki, jego rozwiązanie nie zawiera odnóg, a więc będzie w przyszłości generował mniejszą wielkość kosztów stałych a także zakłada mniejszą liczbę przystanków.

Projekt IMS przewiduje znacznie większą ilość zwrotnic i skrzyżowań torów, które są najbardziej kosztownymi i skomplikowanymi pod względem eksploatacyjnym fragmentami toru. W ciągu ulicy Obiegowej planowany jest również kosztowny element infrastruktury – estakada. Kolejnym argumentem znacznie podnoszącym koszty w wariantcie IMS jest wyznaczona na terenie obecnej zajezdni MPK zajezdnia tramwajowa. Położona jest ona znacznej odległości od linii tramwajowych i spowoduje konieczność poniesienia wysokiego kosztu budowy długiej linii serwisowej.

**„- uzyskanie wystarczająco dużych potoków pasażerskich pozwalających na spełnienie warunków ekonomicznych przez projekt (Ekonomiczna wartość bieżąca netto > 0, Ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu > 5%).”**

Prosimy o stosowne obliczenia.

**„W związku z powyższym nie mogę przychylić się pozytywnie do Pana prośby o rozpatrzenie trasy Forum Rozwoju Olsztyna jako jednego z możliwych do realizacji wariantów w studium wykonalności dla projektu pn. ..Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”.”**

Prosimy o ponowne rozpatrzenie prośby i przedstawienie rzeczowej i merytorycznej odpowiedzi popartej stosownymi danymi liczbowymi

***„Jednocześnie pragnę Pana zapewnić, że wariant proponowany przez Forum Rozwoju Olsztyna zostanie rozważony przy rozbudowie linii tramwajowej.”***

Pragniemy zwrócić się do Pana Prezydenta z kolejną prośbą o wysłuchanie głosu społeczeństwa wyrażanego również przez Stowarzyszenie Forum Rozwoju Olsztyna. Liczymy na to, że prawdziwe konsultacje społeczne zostaną przeprowadzone w najbliższym czasie. Uważamy, że otwarcie merytorycznej dyskusji nad projektem „*Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportowego zbiorowego w Olsztynie*” przyczyni się do wyboru najlepszego wariantu, popieranego przez społeczeństwo i autorytety w dziedzinie rozwoju komunikacji miejskiej.

W naszej opinii wariant IMS zawiera wiele elementów, które w przyszłości mogą się okazać znaczące dla powodzenia całego projektu. W tym celu prosimy o zwrócenie się do niezależnych ekspertów, którzy obok projektantów będą mogli ocenić przyjęte w obu wariantach rozwiązania.

Z niepokojem zauważamy również, że mimo zapewnień pracowników Urzędu Miasta nie porzucono projektu wprowadzenia pojazdu Translohr na ulice Olsztyna – uwidocznił on został jako element prezentacji przy przystankach MPK. Opracowanie wskazujące na liczne wady tego rozwiązania przekazane zostało na Pana ręce w dniu 20 lipca br.

Mamy nadzieję, że uwzględnienie głosu specjalistów i entuzjastów rozwoju komunikacji miejskiej przyczyni się do racjonalnego wykorzystania środków publicznych i pozwoli w przyszłości na uznanie rozwiązań zastosowanych w Olsztynie za wzorcowe – dokładnie w taki sam sposób, jak to stało się w Strasburgu.

Z wyrazami szacunku

Do wiadomości:

1. Zbigniew Wybacz - Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości ul. Pańska 81/83, 00-834 Warszawa

<sup>i</sup>Linki do artykułów:

[http://www.google.pl/url?sa=t&source=web&ct=res&cd=1&ved=0CAYQFjAA&url=http%3A%2F%2Fczytelnia.student.wm.pl%2FKortowo%3A-rezerwat-dzikich-stworzen%2C66277&ei=4aXTSpi7HZqLsAa4s6HKBA&usg=AFQjCNEBbl7m\\_MdbtbacUWHqNeMEpvAYbg&sig2=DsNzkAbVZKCwovLiEROSYA](http://www.google.pl/url?sa=t&source=web&ct=res&cd=1&ved=0CAYQFjAA&url=http%3A%2F%2Fczytelnia.student.wm.pl%2FKortowo%3A-rezerwat-dzikich-stworzen%2C66277&ei=4aXTSpi7HZqLsAa4s6HKBA&usg=AFQjCNEBbl7m_MdbtbacUWHqNeMEpvAYbg&sig2=DsNzkAbVZKCwovLiEROSYA)

<sup>ii</sup><http://www.google.pl/url?sa=t&source=web&ct=res&cd=6&ved=0CBgOFjAF&url=http%3A%2F%2Fgazetaolsztynska.wm.pl%2FUczelnia-chce-ciac-ekologie%2C67861&ei=4aXTSpi7HZqLsAa4s6HKBA&usg=AFQjCNGXIHlWD847vdR5qsph69XkEKh2oA&sig2=9oJ23ln6qlllWX2OGSexjA>

<sup>iii</sup>[http://www.gddkia.gov.pl/article/oddzialy/gddkia\\_olsztyn/konsultacje\\_spoeczne/przygotowywane\\_inwestycje/article.php/id\\_item\\_tree/84545e86af15b662454bc709bf376e1a/id\\_art/bfd590451b09e3fa42d342c830f3f15a](http://www.gddkia.gov.pl/article/oddzialy/gddkia_olsztyn/konsultacje_spoeczne/przygotowywane_inwestycje/article.php/id_item_tree/84545e86af15b662454bc709bf376e1a/id_art/bfd590451b09e3fa42d342c830f3f15a)

<sup>iv</sup><http://maps.google.com/maps?source=earth&ll=41.89085814,12.51425401&laver=c&cbll=41.89085814,12.51425401&cbp=1,360,,0,5>

<sup>v</sup><http://maps.google.com/maps?source=earth&ll=41.89061190,12.51498160&laver=c&cbll=41.89061190,12.51498160&cbp=1,360,,0,5>