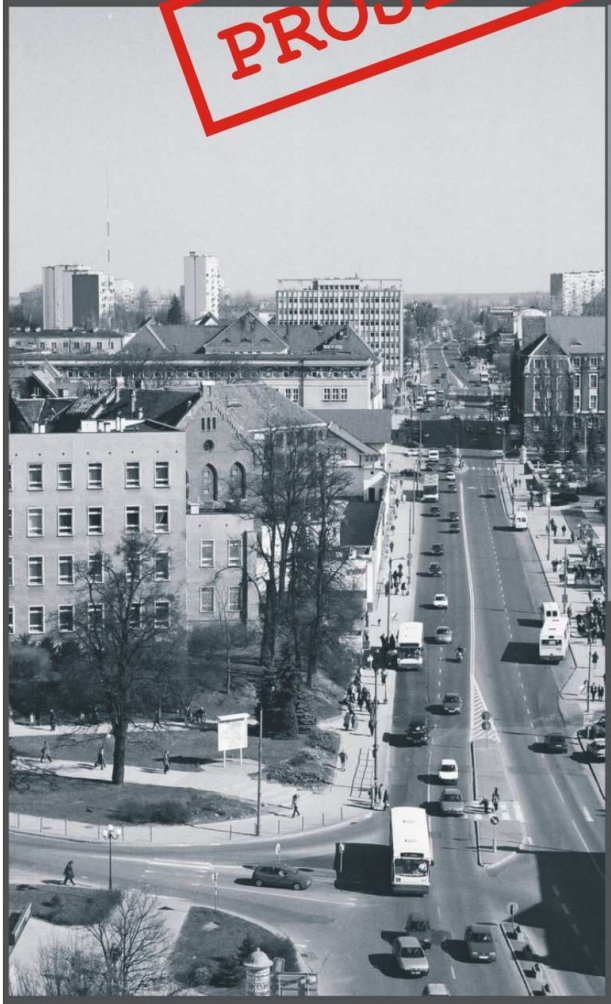
PROJEKT



ZINTEGROWANY PROGRAM ROZWOJU PRZESTRZENNEGO ŚRÓDMIEŚCIA OLSZTYNA

WYDZIAŁ ROZWOJU MIASTA
UM OLSZTYNA 2012-2015

Zespół autorski (pracownicy Wydziału Rozwoju Miasta UM Olsztyna):

mgr inż. arch. Ewa Gadomska – koordynacja, przestrzenie publiczne, opracowanie graficzne
mgr inż. Mirosław Arczak – infrastruktura rowerowa
mgr inż. arch. Anna Damicz-Wejs – zabytki i dobra kultury współczesnej
Beata Korzeniowska – komunikacja
mgr inż. arch. Katarzyna Niebrzydowska – funkcja
mgr inż. Justyna Sarna Pezowicz – finansowanie unijne
mgr inż. Alina Wiśniewska – infrastruktura
dr inż. arch. krajobrazu Tekla Żurkowska – zieleń

mgr inż. arch. Magdalena Rafalska – Dyrektor Wydziału Rozwoju Miasta

Współpraca (autorzy raportów z konsultacji społecznych):

mgr inż. Borys Zadorecki – lider grupy "Komunikacja i Przestrzeń"
Bartłomiej Biedziuk – lider grupy "Społeczeństwo i gospodarka"

Spis treści:

I. Charakterystyka Zintegrowanego Programu Rozwoju Przestrzennego Śródmieścia Olsztyna.....4
1. Przyczyny powstania Programu.....6
2. Nadrzędne dokumenty dla Programu i powiązane z nim opracowania.....6
3. Działania poprzedzające tworzenie Programu.....9
Mapa nr 1 – Delimitacja, istniejący stan planowania
4. Opracowania powstałe w czasie prac nad Programem.....11
5. Działania bieżące w przestrzeni Śródmieścia w czasie prac nad Programem.....12

II. Cele Programu.....14
1. Cel główny.....14
2. Cele strategiczne.....14
3. Cele operacyjne.....15

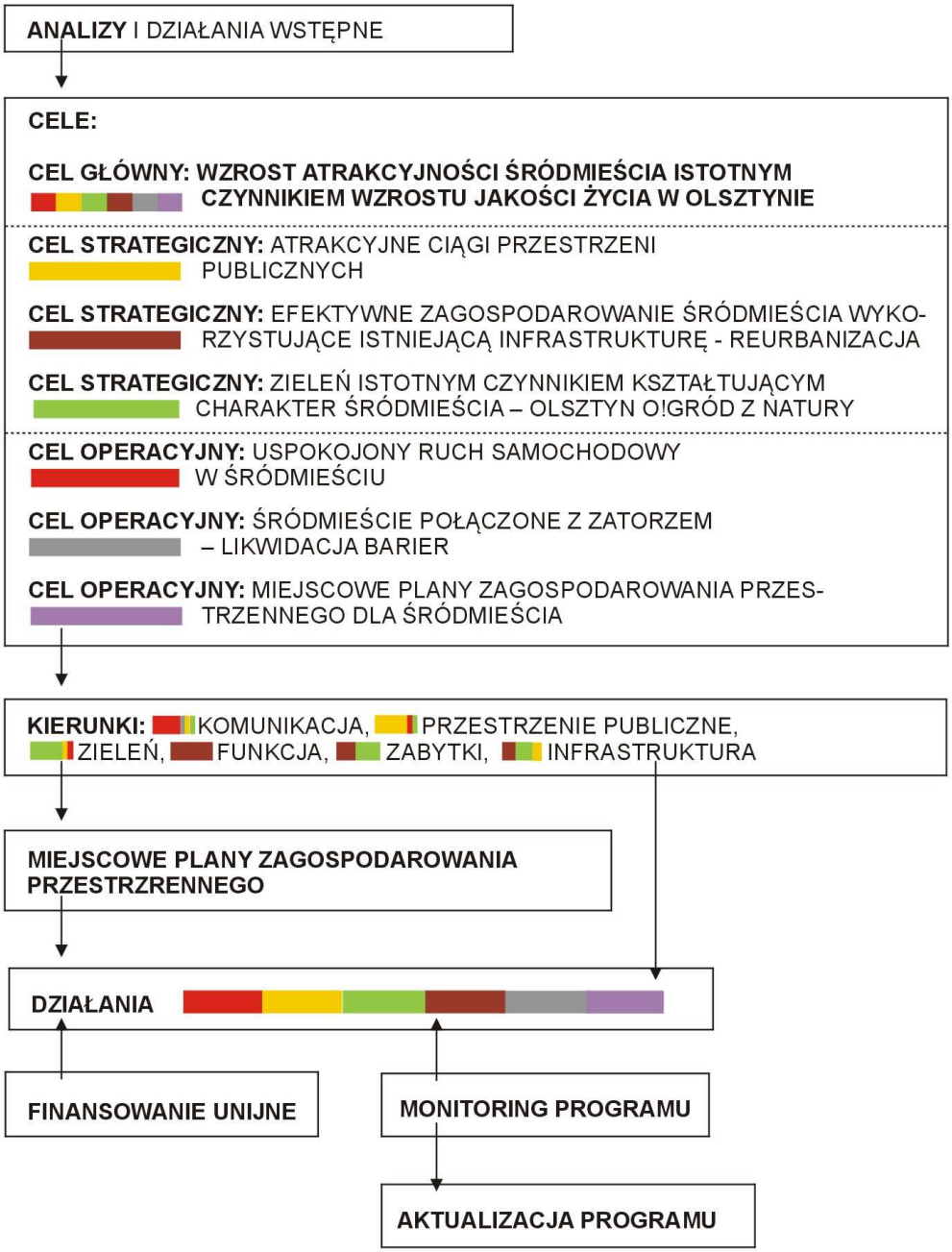
III. Kierunki przekształceń przestrzeni Śródmieścia Olsztyna.....16
1. Komunikacja.....16
Mapa nr 2 – Komunikacja
2. Przestrzenie publiczne.....21
3. Zieleń.....23
Mapa nr 3 – Przestrzenie publiczne i zieleń
4. Funkcja.....26
Mapa nr 4 – Struktura funkcjonalno-przestrzenna
5. Zabytki i dobra kultury współczesnej.....28
Mapa nr 5 – Zabytki i dobra kultury współczesnej
6. Infrastruktura.....31
7. Społeczeństwo i gospodarka.....33
8. Plany zagospodarowania przestrzennego w Śródmieściu 33
Mapa nr 6 – Obszary Śródmieścia do objęcia planami (mpzp)

IV. Podsumowanie 35
1. Cele programu a projektowane działania 35
2. Opracowania dotyczące przestrzeni Śródmieścia wskazane dla osiągnięcia celów Programu.....38
3. Projektowane działania a finansowanie unijne 38
4. Konsultacje społeczne a finalny projekt Programu 46
5. Monitoring Programu.....48
6. Słowniczek.....49
Schemat Programu

Okolice Ratusza – widok z lotu ptaka

I. Charakterystyka Zintegrowanego Programu Rozwoju Przestrzennego Śródmieścia Olsztyna

Zintegrowany Program Rozwoju Przestrzennego Śródmieścia Olsztyna (nazywany dalej Programem) jest dokumentem strategicznym, określającym cele, które przełożą się na kierunki rozwoju kluczowego obszaru miasta. Kierunki zostaną zapisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (teoria), oraz zdeterminują działania (praktyka). Przedstawiono to na poniższym schemacie.



Rys.1 Synteza Programu

Program wpisuje się w zalecenia i strategie Karty Lipskiej oraz cele Krajowej Polityki Miejskiej.
Z założenia Program jest:
– zgodny z nadrzędnymi dokumentami strategiczno-planistycznymi (Strategia rozwoju miasta – Olsztyn 2020, Studium uwarunkowań i kierunków rozwoju przestrzennego miasta Olsztyna, obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego);
– syntetyczny (nie powiela informacji zawartych w innych dokumentach i opracowaniach);
– modyfikowalny (pozwalający na wprowadzanie koniecznych zmian w wyniku oceny i monitoringu oraz działań bieżących);
– weryfikowalny (umożliwiający ocenę stopnia realizacji – monitoring Programu).

Dzięki zgodności z dokumentami nadrzędnymi, prowadzonej równolegle Strategicznej Ocenie Oddziaływania na Środowisko oraz uchwaleniu przez Radę Miasta, Program będzie dokumentem wspierającym starania o dofinansowanie UE. Przyjmuje się wykonanie programu do końca 2020 r.

Program ma formę:
– drukowanego dokumentu (przedstawionego Radzie Miasta jako załącznik do uchwały na temat Programu);
– schematu (dającego całościowy ogląd i ułatwiającego zarządzanie Programem);
– prezentacji PPT (na potrzeby mediów, wystąpień, konferencji);
Wskazane jest przygotowanie ulotki informacyjnej o Programie, napisanej syntetycznie językiem niespecjalistycznym, do szerokiego rozpropagowania.

W programie zastosowano kod kolorystyczny wiążący cele Programu i kierunki działań.

Stare Miasto – widok z lotu ptaka

1. Przyczyny powstania Programu

A. Brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla kluczowych obszarów Śródmieścia Olsztyna.

B. Potrzeba całościowego, wielopłaszczyznowego podejścia do porządkowania śródmiejskiej przestrzeni (komunikacja, przestrzenie publiczne, zieleń, funkcja, infrastruktura, zabytki) w powiązaniu z pozostałymi obszarami miasta.

C. Zgłaszane przez mieszkańców problemy i potrzeby:
a) dominacja ruchu samochodowego – utrudnienia dla pieszych w postaci dużej ilości przejść z sygnalizacją świetlną i wąskich chodników, ruch samochodowy tranzytowy przez Śródmieście, utrudnienia w funkcjonowaniu komunikacji publicznej, nieuporządkowane parkowanie samochodów;
b) mało atrakcyjnych przestrzeni publicznych – zawłaszczanie przestrzeni publicznych pod parkingi, brak urządzeń dla dzieci, niedostateczna ilość przestrzeni służących aktywnej rekreacji;
c) Śródmieście niedostępne dla rowerów – niespójna sieć tras rowerowych i niedostateczny stan infrastruktury towarzyszącej (ścieżki rowerowe, parkingi i stojaki dla rowerów);
d) potrzeba większej dbałości o śródmiejską zieleń – systematyczny ubytek drzew w Śródmieściu**,** zawłaszczanie zieleńców pod parkingi;
e) Śródmieście mało atrakcyjne dla mieszkańców – wyprowadzanie się mieszkańców Śródmieścia do osiedli podmiejskich oraz położonych przy granicy miasta; brak infrastruktury społecznej.

D. Potrzeba znalezienia formuły tworzenia dokumentu pozwalającej na dowolne kształtowanie harmonogramu konsultacji społecznych, koordynowanie działań bieżących, poszerzenie analizy o aspekt społeczny i gospodarczy. Przygotowanie planu zagospodarowania dla Śródmieścia bez poprzedzającego go Programu wiązałoby się z ograniczeniem udziału społecznego do możliwości regulowanych ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, związanych w większości z gotowym już projektem planu (debata społeczna nad projektem planu i składanie uwag do niego).

2. Nadrzędne dokumenty dla Programu i powiązane z nim opracowania

A. Karta Lipska

Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich to dokument UE w sprawie rozwoju miast i ich spójności terytorialnej, podpisany w 2007 r. Kładzie on nacisk na wysoką jakość przestrzeni publicznych, zachowanie dziedzictwa architektonicznego, modernizację sieci infrastruktury i poprawę wydajności energetycznej, rozwój transportu miejskiego, integrację różnych form transportu, w tym rowerowego i pieszego, dążenie do zwartej struktury zasiedlenia (reurbanizacja). Karta zaleca angażować obywateli w proces tworzenia miast.

B. Krajowa Polityka Miejska
Krajowa Polityka Miejska będzie państwowym dokumentem, służącym celowemu, ukierunkowanemu terytorialnie działaniu państwa na rzecz zrównoważonego rozwoju miast. Wśród celów KPM znalazły się:
a) miasto spójne (odbudowa zdolności do rozwoju poprzez rewitalizację zdegradowanych społecznie, ekonomicznie i fizycznie obszarów miejskich);
b) miasto zwarte i zrównoważone (wspieranie zrównoważonego rozwoju ośrodków miejskich, w tym przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji).

C. Lokalne dokumenty strategiczno-planistyczne:
a) Strategia rozwoju miasta – Olsztyn 2020 (październik 2013 r.) – w ramach celów operacyjnych wskazuje następujące działania:
– podnoszenie jakości przestrzeni publicznych jako miejsc służących integracji mieszkańców i sprzyjających rozwojowi społeczeństwa obywatelskiego (wspieranie inicjatyw w zakresie rewitalizacji tkanki miejskiej z jednoczesnym wykorzystaniem walorów środowiskowych Olsztyna oraz modernizacja i budowa targowisk);
– inicjowanie i realizacja projektów przyjaznych komunikacyjnie mieszkańcom Olsztyna (realizacja inwestycji nakierowanych na uspokajanie ruchu samochodowego w Śródmieściu, poprawę jakości transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego, rozwój systemu parkowania);
b) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Olsztyna (maj 2013 r.) – wśród celów polityki przestrzennej wskazuje:
– w zakresie komunikacji uzyskanie układu pierścieniowego śródmiejskiego umożliwiającego wprowadzenie preferencji dla transportu publicznego, stref ruchu uspokojonego oraz dostępności pieszej i rowerowej;
– uzyskanie wysokiej jakości przestrzeni publicznych Strefy Śródmiejskiej;
– zachowanie i rozwój obszarów zieleni urządzonej, parkowej z usługami turystyki, sportu i rekreacji;
– intensyfikację wykorzystania już zagospodarowanych terenów;
– utrzymanie i rozwój istniejących przejść pieszych łączących Strefę Śródmiejską i Zatorze w sposób bezkolizyjny z układem drogowym i torami kolejowymi;
c) obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego w rejonie Śródmieścia:
– CENTRUM (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Olsztyna dla terenu CENTRUM);
– ZAKOLE ŁYNY (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Olsztyna dla terenu Śródmieścia między ulicami Feliksa Szrajbera, Niepodległości i rzeką Łyną);
– PLANTY (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Olsztyna dla terenów zieleni wokół Starego Miasta zawartych miedzy ulicami: Wyzwolenia, F. Nowowiejskiego, Jedności Słowiańskiej, S. Pieniężnego, rzeką Łyną, ulicami M. Mochnackiego, Grunwaldzką, M. Kromera i linią kolejową Olsztyn – Warszawa/ Gdańsk);
– PARK CENTRALNY (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, Olsztyn Park Centralny);
– PLANTY-zmiana (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Olsztyna terenów zieleni wokół Starego Miasta w rejonie ul. S. Pieniężnego dla terenu ZP-2 i części terenu ZP-1);

– PLANTY-MŁYN (Zmiana Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Olsztyna terenów zieleni wokół Starego Miasta przy ul. F. Nowowiejskiego – dla terenu usług 2UT);
– ŚRÓDMIEŚCIE – DWORZEC GŁÓWNY (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części Śródmieścia w rejonie Dworca Głównego w Olsztynie);
d) dla obszaru Śródmieścia przyjęto kilka uchwał inicjujących miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego do tej pory nie zrealizowanych:
– NOWOGRUNWALDZKA (Zmiana planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego m. Olsztyna dla terenu Śródmieścia, między ulicami F. Szrajbera, A. Śliwy, Warszawską i rz. Łyną) – 2002 r.;
– ŚRÓDMIEŚCIE I (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego m. Olsztyna dla terenu Śródmieścia ograniczonego ulicami Pieniężnego, Jedności Słowiańskiej, Nowowiejskiego, Wyzwolenia, linią PKP, ul. Lanca, Mickiewicza, projektowaną Obiegową, Niepodległości i zakolem rz, Łyny) – 2003 r.;
– ŚRÓDMIESCIE II (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Olsztyna Śródmieście II) – 2003 r. ;
oraz na terenie przyległym do Koszar Dragonów:
– GIETKOWSKA (Zmiana planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Olsztyna – terenu położonego między zakolem rzeki Łyny, linią PKP, Al. Wojska Polskiego i Kasprowicza) – 2003 r.
Jednym z zadań Programu było zweryfikowanie zasadności dawno wszczętych planów i ewentualne wskazanie terenów, dla których będą sporządzone nowe plany zagospodarowania w Śródmieściu;
W trakcie prac nad Programem zainicjowano pięć nowych planów związanych ze Śródmieściem: ŚRÓDMIESCIE – DWORZEC GŁÓWNY, KOŚCIUSZKI, DOLNE PRZEDMIEŚCIE, PLANETARIUM oraz ŚRÓDMIEŚCIE – ŻOŁNIERSKA. Plan dla dworca głównego został uchwalony.

D. Dokumenty powiązane (dostępne na stronie internetowej UM Olsztyna: www.olsztyn.eu)
a) Raporty o stanie miasta
http://www.bip.olsztyn.eu/bip/folder/3636/raporty_o_stanie_miasta/
b) Badanie opinii mieszkańców Olsztyna
http://www.bip.olsztyn.eu/bip/folder/3933/badanie_opinii_mieszkancow_olsztyna/
c) Program ochrony środowiska dla miasta Olsztyna na lata 2011-2014 z perspektywą do roku 2018 (Olsztyn, 2011 r.);
http://www.olsztyn.eu/fileadmin/dokumenty-strategiczne/zal-do-XVIII-284-151211-program-ochrony-srodowiska.pdf
d) Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Olsztyna (Olsztyn, 2011 r.) – w kierunkach wskazuje na potrzebę tworzenia w mieście stref uspokojonego ruchu, rozwijania systemu ścieżek rowerowych i pieszych, wprowadzania ekologicznych środków transportu publicznego (tramwaj);
http://www.olsztyn.eu/fileadmin/dokumenty-strategiczne/zal-do-IX-118-270411-Program-ochrony-srodowiska-przed-halasem.pdf
e) Strategia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla Olsztyna na lata 2014-2020 – wśród celów służących zwiększeniu bezpieczeństwa drogowego przedstawia: wprowadzanie stref ruchu uspokojonego oraz przyjęcie priorytetu dla komunikacji zbiorowej, pieszej i rowerowej;
http://www.kryzys.olsztyn.pl/sitefiles/file/Strategia_brd_dla_Olsztyna_2014-2020.pdf

f) Miejski Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2015-2017 – wśród celów służących zwiększeniu bezpieczeństwa pieszego i rowerzysty podaje: wprowadzenie stref uspokojonego ruchu oraz modyfikacja i usprawnienie organizacji ruchu z priorytetem dla komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów; http://www.bip.olsztyn.eu/bip/dokument/306204/zarzadzenie_nr_443_z_dnia_17_listopada_2014_r_w_sprawie_realizacji_miejskiego_programu_poprawy_bezpieczenstwa_ruchu_drogowego_program_operacyjny_na_lata_2015_2017/
g) Analizy przedwykonawcze parkingów alternatywnych względem strefy płatnego parkowania na terenie Olsztyna (Olsztyn, 2011) – analizy wstępne i transportowe, techniczne terenu oraz finansowe dla dziesięciu lokalizacji parkingów płaskich i wielopoziomowych w centrum Olsztyna;
h) Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie (listopad 2009); http://www.olsztyn.eu/fileadmin/dokumenty-strategiczne/program-budowy-drog-rowerowych.pdf
i) Koncepcja budowy rekreacyjnych dróg rowerowych na terenie miasta Olsztyna (listopad 2009) http://www.olsztyn.eu/fileadmin/dokumenty-strategiczne/koncepcja-rekreacyjnych-drog-rowerowych-tom1.pdf.

3. Działania poprzedzające tworzenie Programu

A. Zespół do spraw Śródmieścia

Pod koniec 2011 r. Prezydent Olsztyna powołał zarządzeniem Zespół ds. Śródmieścia w skład którego weszli przedstawiciele Biura Planowania Przestrzennego (obecnie Wydział Rozwoju Miasta) oraz innych jednostek merytorycznych UM Olsztyna. Zespół spotykał się sukcesywnie w celu omawiania stanu zaawansowania prac na Programem. Łącznie (do stycznia 2014 r. odbyło się 6 spotkań). Poza spotkaniami Zespołu ds. Śródmieścia jego członkowie aktywnie uczestniczyli w spotkaniach konsultacyjnych i konferencjach związanych z Programem. Przedstawiciele jednostek merytorycznych sformułowali wnioski do Programu. Zespół ds. Śródmieścia po uchwaleniu Programu będzie spotykał się w celu jego monitorowania.

B. Delimitacja obszaru Śródmieścia Olsztyna

Obszar ścisłego Śródmieścia wyznaczony na użytek Programu posiada powierzchnię 2,85 km2. Od północy ograniczony jest ulicami: Artyleryjską, Kolejową, M. Zientary-Malewskiej, od wschodu projektowaną ul. Obiegową, od południowego zachodu: al. Niepodległości i terenem rezerwowanym pod budowę ul. Nowogrunwaldzkiej. Dodatkowo, jako potencjalne obszary rozwoju Śródmieścia, wskazano: Dolne Przedmieście (od południa), dawne Koszary Dragonów przy ul. Gietkowskiej (od północy) oraz zachodnią część Parku im. J. Kusocińskiego wraz z halą Urania (od wschodu). Delimitację Śródmieścia zdeterminowały:
a) lokalizacja Starego Miasta;
b) usytuowanie usług i obiektów użyteczności publicznej o charakterze ponadlokalnym;
c) wysoka intensywność zabudowy i duża gęstość zaludnienia;
d) istniejące i projektowane bariery przestrzenne (tory kolejowe, ul. Obiegowa, ul. Nowogrunwaldzka).

Obszar Śródmieścia Olsztyna wyznaczony dla Programu nie pokrywa się ze strefą śródmiejską wskazaną w Studium (jest mniejszy) oraz z administracyjną granicą dzielnicy Śródmieście (jest większy).
Wielkość wyznaczonego obszaru pozwala na poruszanie się w jego wnętrzu pieszo. Odległość środka geometrycznego Śródmieścia (Plac Xawerego Dunikowskiego) od jego granic nie przekracza 1200 m. Dystans ten pokonuje się w ok. 15 minut.

C. Analiza SWOT dla obszaru Śródmieścia

a) mocne strony:
– lokalizacja głównych funkcji miejskich: kultura, sztuka, administracja, transport, oświata, rozrywka;
– obiekty cenne kulturowo (ścisłe centrum historyczne);
– atrakcyjność krajobrazowa (parki, rzeka Łyna);
– kameralny charakter śródmiejskiej zabudowy;
– bieżące i planowane działania inwestycyjne w Śródmieściu: reaktywacja tramwaju, budowa Parku Centralnego, rewaloryzacja Parku Podzamcze, modernizacja dworców kolejowych, konkursy architektoniczne na przestrzeń publiczną, modernizacja ulic, przygotowywany System Informacji Miejskiej (SIM) oraz wdrażany system meblowania miasta;

b) słabe strony:
– dominacja komunikacji samochodowej, niezorganizowanie miejsc parkingowych, niedostępność Śródmieścia dla rowerzystów, dekapitalizacja ulic;
– przestrzeń publiczna w odcinkach (brak ciągłości w Śródmieściu i połączeń z resztą miasta, wyizolowanie Starego Miasta);
– oddzielenie od Zatorza;
– zdekapitalizowane dworce kolejowe;
– mało pozytywnych przykładów współczesnej architektury;
– obszary nie zagospodarowane wymagające szczegółowych opracowań i nakładów inwestycyjnych (Koszary Dragonów, podwórka w kwartałach zabudowy);
– niszczejące obiekty zabytkowe;
– chaos w informacji wizualnej;

c) szanse
– odciążenie komunikacyjne Śródmieścia poprzez budowę obwodnicy miasta
– zwiększenie połączeń pieszo-rowerowych z Zatorzem

d) zagrożenia
– brak obwodnicy miasta;
– utrwalanie i pogłębianie rozdzielenia z Zatorzem;
– wypieranie usług generujących ruch pieszy (drobny handel, gastronomia) poprzez administrację, banki, duże centra handlowe;
– zamieranie Śródmieścia z powodu przenoszenia się mieszkańców do nowych osiedli na obrzeżach miasta („urban sprawl”).

D. Konsultacje społeczne

Konsultacje społeczne do Programu trwały rok (od lutego 2012 r. do stycznia 2013 r.) Spotkania konsultacyjne miały formę otwartych zebrań skierowanych do wszystkich osób zainteresowanych omawianą problematyką i odbywały się w Urzędzie Miasta. Wydział Rozwoju Miasta przygotowywał prezentacje ppt, ilustrujące wybrane problemy Programu i stan zaawansowania prac. W trakcie konsultacji wyłoniły się dwie grupy tematyczne: „Komunikacja i przestrzeń” oraz „Społeczeństwo i gospodarka” a także liderzy obu grup. Wyniki konsultacji zostały zapisane w raportach końcowych.

Wnioski wynikające z konsultacji społecznych oraz sposób ich uwzględnienia w Programie zostały szerzej opisane w podsumowaniu Projektu (punkt IV-3).

E. Inwentaryzacja urbanistyczna Śródmieścia

Inwentaryzacja powstawała od czerwca 2012 do grudnia 2013 r. W jej przeprowadzenie wydatnie włączyli się studenci UWM odbywający praktyki w Urzędzie Miasta. Śródmieście zostało podzielone na 6 stref (A, B, C, D, E, F), które ponadto zostały podzielone na kwartały (A1, A2,..,B1, B2,…itd.). Inwentaryzacją objęto również strefy przyległe (X,Y,Z). Inwentaryzowano funkcje budynków, ich stan techniczny, ślepe ściany, wejścia do budynków. Zaznaczano parkingi istniejące i nieformalne, nieformalne ciągi piesze oraz zieleń. Oprócz części rysunkowej każdy kwartał posiada część opisową i dokumentację fotograficzną.

Główne wnioski wynikające z inwentaryzacji Śródmieścia Olsztyna:

a) w Śródmieściu przeważa zabudowa usługowa, mieszkalno-usługowa i użyteczności publicznej;

b) ulice: Dąbrowszczaków, Partyzantów oraz T. Kościuszki mają usługi w parterach budynków, dzięki temu oraz usytuowaniu na trasie Dworzec Gł. – Stare Miasto są predestynowane do bycia promenadami;

c) w podwórkach kwartałów zabudowy dominują substandardowe garaże i parkingi, brak jest urządzonej przestrzeni z zielenią, małą architekturą i placami zabaw;

d) kilka kwartałów zabudowy posiada potencjał inwestycyjny (duża, ekstensywnie wykorzystywana przestrzeń w cennej lokalizacji, możliwość dogęszczenia zabudowy po rozwiązaniu problemów własnościowych – wykup części garaży).

F. W trakcie prac nad Programem wpływały również indywidualne wnioski od mieszkańców.

← **(mapa nr 1 – Delimitacja, istniejący stan planowania)**

4. Opracowania powstałe w czasie prac nad Programem

Powstały w celu szczegółowego przeanalizowania ważnych dla Śródmieścia zagadnień (funkcja, komunikacja, zieleń) oraz zebrania i usystematyzowania wiedzy na temat wniosków mieszkańców Olsztyna dotyczących przekształceń Śródmieścia.

A. Inwentaryzacja urbanistyczna (patrz punkt I-3-E)

B. Program rozwoju terenów zieleni miejskiej

Program autorstwa Ogrodnika Miejskiego został wykonany w Wydziale Rozwoju Miasta i dotyczy całego obszaru gminy. Określa działania w zakresie zieleni ujęte w mniejszych dotyczących także Śródmieścia programach takich jak: "Podnoszenie atrakcyjności parków", "Zazielenianie skwerów i zieleńców", "Zieleń w pasach drogowych", "Zielone podwórka, "Zielone place zabaw", "Zazielenianie szkół i przedszkoli", "Zielone ciągi piesze", "Zielone chodniki".

C. Raport z konsultacji społecznych

Raport powstał w dwóch częściach: „Komunikacja i przestrzeń” oraz „Społeczeństwo i gospodarka”. Raport stworzyli społecznicy uczestniczący w konsultacjach. Pracami nad raportem kierowali dwaj liderzy wyłonieni spośród uczestników konsultacji społecznych.

Pierwsza część raportu („Komunikacja i przestrzeń”) zawierała wnioski dotyczące m. in.:
a) wprowadzenia strefy tempo 30 – ustanowienie w Śródmieściu metodami przestrzennymi i organizacyjnymi obszaru uspokojonego ruchu samochodowego, pozwalającego na bezpieczne poruszanie się niechronionym uczestnikom ruchu: pieszym i rowerzystom;
b) zwiększenia dostępności transportu publicznego;
c) wprowadzenia udogodnień dla ruchu pieszego oraz stworzenie głównych tras pieszych;
d) wprowadzenia rozwiązań usprawniających komunikację rowerową;
e) podjęcia działań w celu poprawy ładu przestrzennego
f) realizacji idei „Olsztyn – miasto ogród” – stworzenie planu ochrony i rozwoju zieleni,
Druga część raportu („Społeczeństwo i gospodarka”) zawierała wnioski dotyczące m. in.:
a) funkcji jakie należy przypisać Śródmieściu;
b) nadania priorytetowej roli ruchowi pieszemu w komunikacji Śródmieścia;
c) propozycji ożywienia gospodarczego i społecznego Śródmieścia;
d) powiązania funkcjonalnego Koszar Dragonów ze Śródmieściem.

D. Studium komunikacyjne obszaru Śródmieścia Olsztyna – zostało wykonane przez zewnętrzny zespół ekspertów (dr. Michał Beim, mgr inż. Daniel Chojnacki, Dipl. Ing. Torsten Perner, mgr inż. arch. Adam Beim, mgr inz. Katarzyna Chojnacka, mgr inz. Piotr Szczepański, Poznań – Wrocław – Berlin, marzec 2014 r.). Celem studium była analiza stanu istniejącego oraz przedstawienie głównych założeń dla układu komunikacyjnego Śródmieścia. Zaproponowane działania miały na celu: zrównoważony rozwój miasta, rewitalizację Śródmieścia, poprawę bezpieczeństwa ruchu, wzrost atrakcyjności alternatywnych do samochodu form mobilności.
Za główny problem Śródmieścia uznano nadmierny ruch samochodowy. Rozwiązaniu tego problemu maja służyć miedzy innymi:
a) wprowadzenie strefy uspokojonego ruchu prawie dla całego obszaru Śródmieścia;
b) stworzenie spójnej sieci tras rowerowych wspartej parkingami rowerowymi;
c) stworzenie priorytetowych ciągów pieszych wraz z połączeniami pieszo-rowerowymi z Zatorzem;
d) ograniczenie rozbudowy układu drogowego.

Uwaga! Niedostateczne zagospodarowanie przestrzeni publicznych, dominacja ruchu samochodowego, zmniejszanie się terenów zielonych oraz nieatrakcyjność funkcjonalno-przestrzenna Śródmieścia Olsztyna to główne tematy problemowe zdiagnozowane na podstawie materiałów wyjściowych do Programu (opracowań, wniosków indywidualnych, konsultacji społecznych) oraz prac nad Programem.

5. Działania bieżące w przestrzeni Śródmieścia w czasie prac nad Programem

Formuła Programu umożliwiała koordynowanie prac nad Programem z działaniami bieżącymi w Śródmieściu. Podczas tworzenia Programu miało miejsce wiele działań w sferach: edukacyjnej, projektowej i realizacyjnej, w powiązaniu z Programem.

A. Konkursy urbanistyczno-architektoniczne
Przestrzenie publiczne Śródmieścia, jako miejsca reprezentacyjne, wymagają szczególnego podejścia. W trakcie trwania prac nad Programem w Urzędzie Miasta zorganizowano i rozstrzygnięto trzy konkursy urbanistyczno-architektoniczne dla terenów Śródmieścia:
a) Konkurs otwarty na opracowanie koncepcji zagospodarowania otoczenia projektowanego Pomnika Armii Krajowej przy Al. Marsz. J. Piłsudskiego w Olsztynie;
b) Konkurs otwarty na opracowanie koncepcji zagospodarowania Placu Xawerego Dunikowskiego;
c) Konkurs urbanistyczno-architektoniczny na połączenie Parku Podzamcze, Parku Centralnego i Placu Jedności Słowiańskiej (fragment plant) przy jednoczesnej przebudowie mostu Św. Jakuba oraz ulic S. Pieniężnego i S. Staszica w Olsztynie.

B. Konferencje i wydarzenia
W trakcie prac nad Programem Urząd Miasta zorganizował dla mieszkańców cztery spotkania otwarte o charakterze naukowo-informacyjnym, związane z tematyką przestrzeni śródmiejskiej:
a) „ArchFilmFest" – festiwal filmów o architekturze (luty 2012 r.), wydarzenie otwierało cykl spotkań w ramach konsultacji społecznych;
b) Konferencję na temat odkrycia archeologicznego przy Wysokiej Bramie w Olsztynie (grudzień 2012 r.);
c) „Śródmieście w ruchu" – konferencja poświęcona problematyce wpływu komunikacji na jakość przestrzeni śródmiejskiej połączona z prezentacją Studium komunikacyjnego obszaru Śródmieścia Olsztyna (marzec 2014 r.);
d) "Powrót do miasta" – konferencja poświęcona suburbanizacji (wrzesień 2014 r.).

C. Plany miejscowe
W trakcie prac nad Programem wskazano tereny w Śródmieściu do objęcia miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Pięć planów: KOŚCIUSZKI, ŚRÓDMIESCIE – DWORZEC GŁÓWNY, ŚRÓDMIEŚCIE – ŻOŁNIERSKA, PLANETARIUM, DOLNE PRZEDMIEŚCIE zostały zainicjowane w trakcie prac nad Programem. Plan dla dworca głównego został uchwalony.

D. Działania projektowe oraz realizacyjne w Śródmieściu powiązane z pracami nad Programem:
a) uspokojenie ruchu samochodowego w związku z budową tras tramwajowych:
– Al. Marsz. J. Piłsudskiego:
– ul. T. Kościuszki:
b) udogodnienia dla rowerzystów:
– zwiększenie liczby parkingów rowerowych w „strategicznych" lokalizacjach na terenie Śródmieścia (w tym działania z udziałem sponsora prywatnego);
– wprowadzenie rozwiązań z zakresu organizacji ruchu drogowego zwiększające dostępność wybranych obszarów dla ruchu rowerowego (kompleksowe rozwiązania na Starym Mieście, dopuszczenie ruchu rowerowego na chodnikach wzdłuż ulic z wyznaczonymi buspasami, wyłączenie rowerzystów spod zakazów ruchu na obszarze Parku im. J. Kusocińskiego);
– uzupełnienie lokalnej sieci tras rowerowych poprzez budowę odcinków dróg dla rowerów (np. w Parku Centralnym);
c) działania dla zieleni Śródmieścia:

– uatrakcyjnianie śródmiejskich skwerów, które jest w różnym stopniu zaawansowania i polega na odnawianiu zieleni (nowe nasadzenia, wymiana zieleni) oraz aranżacji przyległych przestrzeni (nowe nawierzchnie, ławki, wyposażenie do zabawy dla dzieci); działania te dotyczyły skwerów: przy Dworcu Olsztyn Zachodni, w narożniku ulic W. Kętrzyńskiego i T. Kościuszki, na Placu Konsulatu Polskiego, przy Placu Jedności Słowiańskiej, przy ul. M. Konopnickiej, przy ul. 1Maja (za pomnikiem S. Jaracza i przed tzw. Akwarium), przy ul. Dąbrowszczaków (okolice Sądu);
– przywracanie ulicom charakteru alejowego (w ramach programu "Zielone chodniki"), tymi działaniami objęto ulice: M. Kajki, M. Kopernika, Dąbrowszczaków, A. Mickiewicza, Kołobrzeską;
– prace rewaloryzacyjne na cmentarzu Św. Jakuba w ramach programu „Zachowanie starych cmentarzy”);
– uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego ŚRÓDMIEŚCIE – DWORZEC GŁÓWNY.

II. Cele Programu

W wyniku analizy wniosków, raportu z konsultacji społecznych, inwentaryzacji urbanistycznej oraz opracowań związanych z Programem określono cel główny, cele strategiczne i cele operacyjne dla przestrzeni Śródmieścia Olsztyna.

1. Cel główny

Wzrost atrakcyjności Śródmieścia znaczącym czynnikiem wzrostu jakości życia w Olsztynie

Tak sformułowany cel główny podkreśla wagę kierunków zmian w przestrzeni Śródmieścia Olsztyna dla wszystkich mieszkańców miasta (aspekt lokalny) i jednocześnie wpisuje się w Krajową Politykę Miejską, w której przekształcenia śródmieść wskazywane są jako jeden ze znaczących czynników decydujących o konkurencyjności miast (aspekt ponadlokalny).

2. Cele strategiczne

Pokazują do czego dążymy, co ma charakteryzować przestrzeń Śródmieścia Olsztyna w przyszłości.

A. Cel strategiczny

Atrakcyjne ciągi przestrzeni publicznych

Przestrzenie publiczne to jeden z najważniejszych elementów Śródmieścia. Jakość przestrzeni publicznych decyduje o tym, czy mieszkańcy chętnie w nich przebywają. Śródmieście Olsztyna posiada duży potencjał (bogactwo zieleni, kameralność zabudowy, obiekty cenne historycznie, Łyna) by atrakcyjnie urządzić przestrzeń publiczną.

B. Cel strategiczny

Efektywne zagospodarowanie Śródmieścia wykorzystujące istniejącą infrastrukturę – reurbanizacja

Ze względów ekonomicznych i funkcjonalnych ważne jest, by zurbanizowaną przestrzeń wykorzystywać intensywnie w sposób optymalny i zrównoważony. Lokalizacja i uzbrojenie terenów śródmiejskich decydują o ich dużej wartości. Śródmieście Olsztyna (szczególnie niezagospodarowane wnętrza kwartałów) posiada potencjał inwestycyjny.

C. Cel strategiczny

Zieleń istotnym czynnikiem kształtującym charakter Śródmieścia – OLSZTYN O!GRÓD Z NATURY

Tereny zieleni w Śródmieściu Olsztyna (parki, skwery, zieleń towarzysząca przestrzeniom publicznym i obiektom zabytkowym) są poprzez swoją obfitość elementem charakterystycznym już od czasów historycznych. Wartość ta powinna być chroniona i rozwijana.

3. Cele operacyjne

Służą realizacji celów strategicznych

A. Cel operacyjny

Uspokojony ruch samochodowy w Śródmieściu

Przestrzeń Śródmieścia jest ograniczona. Nie można w nieskończoność wprowadzać udogodnień dla samochodów (zabieranie przestrzeni publicznych i zieleńców pod szersze drogi i nowe parkingi), ponieważ spowoduje to marginalizację ruchu pieszego i rowerowego oraz utrudni sprawną obsługę tego obszaru przez system komunikacji zbiorowej. Tym samym istnieje uzasadniona obawa, że miejsca, które powinny być szczególnie zadbane, staną się nieprzyjazne i niebezpieczne. Uspokojenie ruchu samochodowego pozwoli korzystać z walorów Śródmieścia także pozostałym uczestnikom ruchu: pieszym, rowerzystom, użytkownikom transportu publicznego, a także stworzy warunki dla kreowania przestrzeni publicznych i rozwoju terenów zieleni. Uspokojenie ruchu nie powinno zasadniczo obniżać dotychczasowej dostępności Śródmieścia dla ruchu samochodowego, a główny nacisk położyć na rozwiązania inżynieryjne i organizacyjne zmierzające do obniżenia prędkości pojazdów.

B. Cel operacyjny

Śródmieście połączone z Zatorzem – likwidacja barier

Śródmieście i Zatorze to obszary podobne strukturalnie poprzez gęstość zaludnienia i zabudowy, rozdzielone linią kolejową. Utworzenie między nimi dodatkowych połączeń pieszo-rowerowych wpłynie korzystnie na funkcjonowanie obydwu obszarów: wydłużeniu ulegną ciągi przestrzeni publicznych, zwiększy się dostępność Dworca Głównego oraz atrakcyjnych miejsc po obu stronach torów.

C. Cel operacyjny

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla Śródmieścia
Ok.65% śródmiejskiej powierzchni nie posiada planu pomimo siedmiu obowiązujących w Śródmieściu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
Ze względu na znaczenie i rangę tego obszaru dla miasta, a także cenne historycznie budynki i urbanistyczną strukturę, konieczne jest wprowadzenie prawnych uregulowań dla przestrzennych przekształceń Śródmieścia. Uregulowania te będą służyć strategicznym celom Programu poprzez zapisanie w ustaleniach planu kierunków Programu.

Uwaga! Urządzone przestrzenie publiczne, zreurbanizowane tereny zabudowy oraz zadbana zieleń to trzy elementy olsztyńskiego Śródmieścia, które mają się uzupełniać i współgrać tworząc miejsce zrównoważone przestrzennie, atrakcyjne dla mieszkańców i przyjezdnych.
Służyć temu będą: uspokojenie ruchu samochodowego, wygenerowanie dodatkowych połączeń Śródmieścia z Zatorzem oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla Śródmieścia.

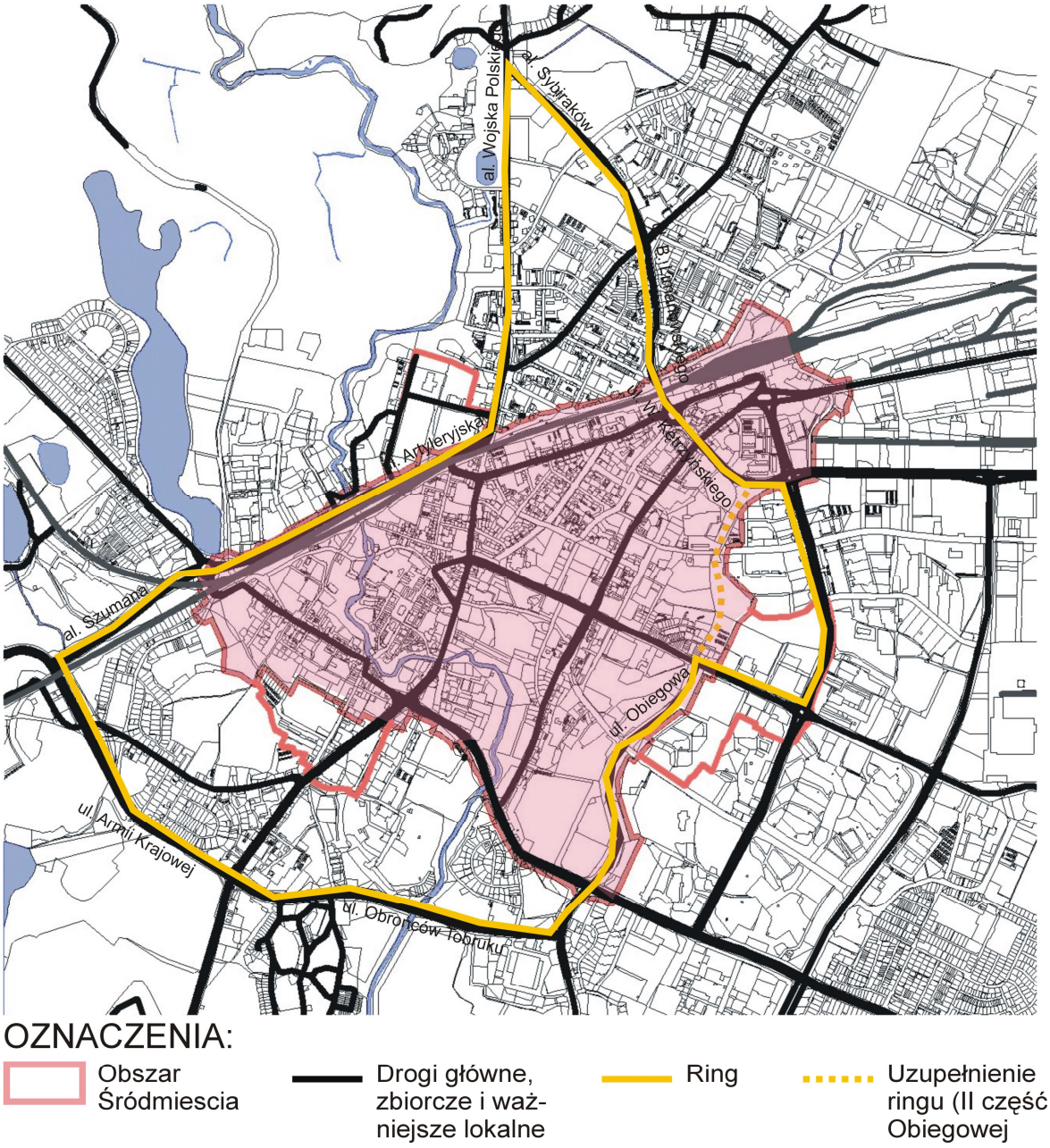
III. Kierunki przekształceń przestrzeni Śródmieścia Olsztyna oraz wynikające z nich działania.

Program je wskazuje dla kluczowych dziedzin przestrzeni: komunikacji, przestrzeni publicznych, zieleni, funkcji, zabytków i infrastruktury.

1. Komunikacja

Składa się na nią: ruch pieszy, rowerowy, transport publiczny i ruch samochodowy. Jest jedną z głównych determinant jakości przestrzeni Śródmieścia, ponieważ bezpośrednio wpływa na jego funkcjonowanie oraz na kształt przestrzeni publicznych i środowiska przyrodniczego (terenów zieleni, jakości powietrza, poziomu hałasu). Celem strategicznym jest uspokojony ruch samochodowy w Śródmieściu. Celem operacyjnym – Śródmieście połączone z Zatorzem. Tym celom będą podporządkowane poniższe działania.

A. Przekierowanie tranzytu śródmiejskiego na zewnętrzny ring.
Obecnie dwie główne osie komunikacyjne Śródmieścia (PN-PŁD: ul. 1. Maja – ul. S. Pieniężnego – ul. F. Szrajbera, WSCH-ZACH: Al. Marsz. J. Piłsudskiego – ul. 11 Listopada) przenoszą międzydzielnicowy ruch tranzytowy dzieląc przestrzeń Śródmieścia na 4 części. Nieograniczony tranzyt śródmiejski stanowi główny problem funkcjonowania tego obszaru.
Istniejący układ komunikacyjny Olsztyna może przejąć śródmiejski ruch tranzytowy. Pokazuje to następny rysunek.



Rys.2 Ring śródmiejski w funkcjonującym układzie komunikacyjnym Śródmieścia

W celu optymalizacji funkcjonowania śródmiejskiego ringu potrzebne są następujące działania:

a) wprowadzenie hierarchizacji funkcjonalnej ulic:

– wyznaczenie ulic tranzytu międzyosiedlowego dla wyprowadzenia tranzytu z obszaru Śródmieścia w ciągu: ul. Artyleryjska – al. R. Schumana – ul. Armii Krajowej – ul. Obrońców Tobruku – Al. W. Sikorskiego – ul. Obiegowa – ul. Marsz. J. Piłsudskiego – ul. Dworcowa – ul. W. Kętrzyńskiego – ul. B. Limanowskiego – al. Wojska Polskiego;

– wyznaczenie ulic doprowadzających ruch do Śródmieścia: ul. Partyzantów oraz ciąg ulic: W. Pstrowskiego, Niepodległości, A. Śliwy;

– pozostałe ulice pełnić będą role dróg dojazdowych;

b) modernizacja i przebudowa układu komunikacyjnego:

– budowa północnego odcinka ul. Obiegowej od Al. Marsz. J. Piłsudskiego do ul. W. Kętrzyńskiego jako uzupełnienie śródmiejskiego ringu;
– przebudowa ul. Partyzantów (z uwzględnieniem preferencji dla prowadzenia transportu publicznego oraz rowerowych ciągów komunikacyjnych);
– przebudowa ul. S. Pieniężnego (z uwzględnieniem preferencji dla prowadzenia transportu publicznego oraz rowerowych ciągów komunikacyjnych) wraz z przebudową mostu Św. Jakuba.
Projektowana w obowiązującym Studium ul. Nowogrunwaldzka powinna stanowić element układu rozprowadzającego. O potrzebie jej realizacji oraz parametrach technicznych rozstrzygnie aktualizacja studium komunikacji dla Olsztyna.
c) zmiana organizacji ruchu eliminująca tranzyt przez Śródmieście.

B. Modernizacja ulic Śródmieścia pod kątem uspokajania ruchu samochodowego
Służą temu: rozwiązania inżynieryjne (np. odpowiednia geometria poszczególnych elementów drogi, stosowanie urządzeń fizycznie ograniczających prędkość, itp.) oraz organizacyjne (oznakowanie, organizacja parkowania, wprowadzenie rozwiązań preferencyjnych dla autobusów i rowerów, integracja ruchu samochodowego i rowerowego na jezdni).

Działania inżynieryjne i organizacyjne w obrębie ulic służące uspokajaniu ruchu samochodowego w Śródmieściu:
a) opracowanie koncepcji uspokojenia ruchu w Śródmieściu obejmującej wyznaczenie stref obniżonej prędkości oraz zastosowanie fizycznych elementów uspokajania ruchu, która szczegółowo określi zakres i możliwości wprowadzenia poniżej wymienionych działań;
b) sukcesywne obejmowanie obszaru Śródmieścia strefą Tempo 30 (poza ulicami tranzytowymi);
c) wprowadzenie na obszarze Starego Miasta strefy zamieszkania;
d) wprowadzenie przestrzeni współdzielonej na skrzyżowaniu ulic: Prosta, Grunwaldzka, Warszawska;
e) wprowadzenie przestrzeni współdzielonej na skrzyżowaniu ulic: 11 Listopada, F. Nowowiejskiego, Staromiejskiej i Placu Jedności Słowiańskiej;
f) ograniczenie ilości skrzyżowań dróg rozprowadzających z drogami dojazdowymi;
g) stworzenie systemu równorzędnych skrzyżowań ulic;
h) organizacja ruchu uwzględniająca system ulic jednokierunkowych;
i) zastosowanie fizycznych elementów uspokajania ruchu w ulicach dojazdowych;

C. Prowadzenie spójnej polityki parkingowej
Temat parkowania w Śródmieściu złożony jest z następujących zagadnień:
a) parkowanie na obrzeżach Śródmieścia – wskazane zostały następujące miejsca:
– ul. M. Mochnackiego (ze względu na niewielką liczbę miejsc parkingowych w Śródmieściu dla autokarów należy rozważyć możliwość wydzielenia z istniejącego parkingu części autokarowej na pozostałej budując wielopoziomowy parking dla samochodów osobowych);
– ul. R. Knosały (nowy w pobliżu Parku Centralnego);
– ul. Grunwaldzka (w miejscu istniejącego parkingu przy Targowisku Miejskim, podczas kompleksowej przebudowy targowiska należy zaprojektować parking wielopoziomowy);
– ul. Partyzantów 9 -15 (nowy, wielopoziomowy – na zapleczu budynków);

– ul. Partyzantów 21 (nowy, wielopoziomowy – w podwórku);
– Al. Marsz. J. Piłsudskiego (na istniejącym parkingu przy hali Urania, częściowo wielopoziomowy);
– w rejonie ul. Kolejowej (w powiązaniu z realizacją połączenia pieszo-rowerowego pod torami kolejowymi na przedłużeniu ul. Kajki).
b) parkowanie wewnątrz Śródmieścia (dla mieszkańców i osób, które muszą dojechać samochodem):
– parkowanie wewnątrz kwartałów zabudowy – wymaga kompleksowego uporządkowania przestrzeni podwórek (także spraw własnościowych – wykup prywatnych garaży) w celu wygenerowania miejsc parkingowych i zbiorowych garaży (a także terenów pod zabudowę mieszkaniową, zieleń i rekreację);
– zorganizowane parkingi zbiorowe – ul. F. Nowowiejskiego, Plac Solidarności, Plac K. Pułaskiego;
– parkowanie wzdłuż ulic;
– strefa płatnego parkowania;
Jako zasadę przyjmuje się kształtowanie miejsc parkingowych poza obszarami chodnika – w przestrzeni ulicy lub w wydzielonych zatokach postojowych.

Działania porządkujące parkowanie w Śródmieściu:
a) budowa dwóch wielopoziomowych parkingów przy ul. Partyzantów, parkingu przy ul. R. Knosały, przebudowa istniejących parkingów przy ul. Mochnackiego, ul. Grunwaldzkiej (Targowisko Miejskie), Al. Marsz. J. Piłsudskiego (przy hali Urania);
b) przebudowa parkingów:
– przy ul. F. Nowowiejskiego (jako rozwiązanie wyłonione w konkursie na uczytelnienie przebiegu średniowiecznych murów obronnych);
– na Placu Solidarności;
– na Placu K. Pułaskiego;
c) uporządkowanie przestrzeni podwórek;
d) przebudowa ulic pod kątem wygospodarowania powierzchni parkingowej;
e) zmodyfikowanie strefy płatnego parkowania;
f) przyjęcie potrzeb parkingowych dla ruchu rowerowego jako integralnego elementu systemu parkowania na obszarze Śródmieścia.

Uwaga: Ilość miejsc parkingowych, cena za parkowanie, a także ceny biletów autobusowych i tramwajowych to wielkości, które należy wyważyć w celu zoptymalizowania parkowania w Śródmieściu. Im więcej miejsc parkingowych tym więcej samochodów, które zabiorą przestrzeń zieleni, pieszym i rowerzystom.

D. Poprawa komfortu pieszych
Składają się na to wszelkie działania inżynieryjne i organizacyjne zmierzające do minimalizowania utrudnień napotykanych przez pieszych z jednoczesnym zachowaniem niezbędnego bezpieczeństwa i przy uwzględnieniu wymagań wszystkich uczestników ruchu pieszego (w tym niepełnosprawnych, dzieci, seniorów, rodziców z wózkami dla dzieci). Jest to np. zapewnienie nawierzchni ciągów pieszych o wysokich walorach użytkowych i estetycznych, redukcja ilości sygnalizacji świetlnych na głównych ciągach pieszych, redukcja barier architektonicznych (schody, zbędne przewyższenia, wysokie krawężniki, niewłaściwie zaprojektowane rynsztoki), powstanie czytelnego układu ciągów pieszych, wprowadzanie elementów SIM (drogowskazy, tablice informacyjne), zapewnienie elementów małej architektury (ławki, kosze na śmieci,

latarnie), wyznaczanie dodatkowych przejść dla pieszych, stref zamieszkania lub tworzenie warunków do bezpiecznego przechodzenia przez jezdnię w miejscach przewidzianych przepisami.

Działania poprawiające komfort pieszych:
a) opracowanie koncepcji prowadzenia ciągów komunikacji pieszej w Olsztynie;
b) opracowanie „Standardów dróg pieszych w Olsztynie", zawierających:
– parametry techniczne (wymiary, wskazane materiały nawierzchni);
– likwidację barier: krawężników, schodów oraz przystosowanie dla niepełnosprawnych;
– sposoby zastosowania elementów zieleni urządzonej w celu poprawy bezpieczeństwa, komfortu i atrakcyjności przestrzeni dla pieszych;
– wyposażenie ciągów pieszych i zieleni towarzyszącej w elementy małej architektury (ławki, kosze na śmieci, drogowskazy i tablice informacyjne wg SIM);
– sposoby i rodzaje oświetlenia oraz monitoringu;
c) wdrażanie w/w opracowań;
d) przebudowa istniejącego tunelu pieszego na przedłużeniu ul. 1-go Maja;
e) realizacja dodatkowych połączeń pieszych z Zatorzem (kładka przy dworcu Olsztyn Główny oraz tunel pod torami na przedłużeniu ul. M. Kajki);
f) powiązanie przekształceń infrastruktury komunikacyjnej z celami i działaniami zawartymi w Strategii Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dla Olsztyna.

E. Poprawa warunków dla rowerzystów
Składają się na to wszelkie działania inżynieryjne i organizacyjne zmierzające do tworzenia spójnej, bezpośredniej, atrakcyjnej, bezpiecznej i wygodnej sieci tras rowerowych. Jest to np. tworzenie dróg dla rowerów, pasów rowerowych, śluz i przejazdów dla rowerzystów, dróg dla pieszych i rowerów a także wykorzystywania szerokiego spektrum rozwiązań określanych jako „niewidzialna" infrastruktura rowerowa (strefy zamieszkania, strefy uspokojonego ruchu wraz z wszelkimi urządzeniami służącymi redukcji prędkości samochodów, małe ronda). Integralnymi elementami wspierającymi komunikację rowerową powinny być parkingi rowerowe lokalizowane w miejscach „strategicznych" dla ruchu rowerowego z punktu widzenia dostępności do źródeł i celów podróży.

Działania w służące poprawie warunków dla rowerzystów w Śródmieściu:
a) uruchomienie systemu roweru miejskiego (pod warunkiem zdecydowanej poprawy warunków poruszania się rowerem po Śródmieściu i pozostałych obszarach Olsztyna).

F. Podniesienie jakości transportu publicznego
Służą temu czynności zmierzające do zwiększenia dostępności infrastruktury związanej z funkcjonowaniem transportu publicznego, zapewnienie wysokiej jakości wyposażenia przystanków autobusowych wraz z rozwijaniem systemu informacji pasażerskiej, zwiększenie ilości przystanków autobusowych zgodnie z oczekiwaniem użytkowników, zapewnienie bezpiecznych warunków dojścia do przystanków, likwidacja barier architektonicznych w obrębie przystanków.

Mapa nr 2 – Komunikacja →

2. Przestrzenie publiczne

Konieczność poprawy jakości przestrzeni publicznych Śródmieścia Olsztyna została zapisana jako jeden z celów strategicznych Programu. Przestrzenie publiczne to: przestrzenie ulic, ciągi piesze, place publiczne, gmachy publiczne (urzędy, szkoły, obiekty kultury i kultu religijnego, dworce) a także ogólnie dostępne tereny zieleni: parki, nieczynne cmentarze, skwery, zieleńce i zieleń urządzona.

A. Tworzenie ciągów przestrzeni publicznych

O komforcie korzystania z przestrzeni publicznych przesądza ich ciągłość. Bogactwo przyrodnicze Olsztyna daje możliwości łączenia przestrzeni publicznych w ciągi, a nawet w sieć. W Śródmieściu krzyżują się dwie główne projektowane trasy pieszo-rowerowe Olsztyna: tzw. „niebieska" („Łynostrada"), bazująca na przebiegu rzeki Łyny i tzw. „zielona", tworzona przez enklawy zieleni osiedlowych, parki i skwery Śródmieścia, ciągnąca się od południowych osiedli mieszkaniowych na Jarotach do Lasu Miejskiego.

Działania potrzebne do utworzenia ciągów przestrzeni publicznych w Śródmieściu:

a) wykonanie projektów koncepcyjnych zielonej i niebieskiej trasy pieszo-rowerowej;

b) likwidacja słabych ogniw ciągów przestrzeni publicznych Śródmieścia:

– połączenie Parku Podzamcze, Parku Centralnego i Placu Jedności Słowiańskiej (fragment plant) przy jednoczesnej przebudowie mostu Św. Jakuba oraz ulic S. Pieniężnego i S. Staszica w Olsztynie;

– połączenie parków Centralny i Korczaka-Mleczna drogą pieszo-rowerową wzdłuż rzeki Łyny pod ul. Niepodległości;

– połączenie Starego Miasta i ul. Warszawskiej poprzez utworzenie przestrzeni współdzielonej na skrzyżowaniu ulic: Grunwaldzka, Warszawska, Prosta;

– połączenie ul. 11 Listopada i ul. Staromiejskiej poprzez utworzenie przestrzeni współdzielonej na skrzyżowaniu ulic: 11 Listopada, W. Nowowiejskiego, Staromiejskiej i Pl. Jedności Słowiańskiej;

– połączenie Parku im. J. Kusocińskiego z Placem Solidarności poprzez przeorganizowanie wejścia do parku (poszerzenie strefy pieszej, zaakcentowanie przestrzenne wejścia);

c) utworzenie połączeń w celu powstania nowych ciągów przestrzeni publicznych:

– połączenie parków Centralnego i projektowanego Korczaka-Mleczna drogą pieszo-rowerową wzdłuż rzeki Łyny pod ul. Niepodległości;

– połączenie placu przed Dworcem Olsztyn Główny z skwerem przy ul. M. Zientary-Malewskiej przebiegającą nad torami kładką pieszo-rowerową;

– połączenie ul. M. Kajki z ul. Kolejową tunelem pieszo-rowerowym pod torami.

d) utworzenie głównej trasy spacerowo-handlowej od dworca Olsztyn Główny, poprzez ulice: Partyzantów i Dąbrowszczaków, Stare Miasto, ulicę Warszawską; określenie charakteru ulic oraz sposobów zagospodarowania terenów do nich przyległych w zapisach planów zagospodarowania.

Uwaga! Kluczowe jest włączenie przestrzeni publicznych Śródmieścia w ciągi przestrzeni publicznych pozostałych obszarów miasta, w tym celu należy zaprojektować i zrealizować trasy pieszo-rowerowe: zieloną i niebieską.

B. Zakaz grodzenia przestrzeni publicznych
Grodzenie posesji w Śródmieściu (często dzieje się to pod pretekstem utrzymania czystości czy bezpieczeństwa) jest niewskazane. Szczególnie, gdy dotyczy terenów przestrzeni publicznych, bądź sąsiadujących z przestrzeniami publicznymi. Grodzenie zawęża ogólnie dostępną przestrzeń czyniąc ją niefunkcjonalną.

Działania służące „odblokowaniu" zagrodzonej przestrzeni publicznej:
a) usunięcie ogrodzenia Amfiteatru; (ul. Zamkowa);
b) usunięcie ogrodzenia Kościoła Ewangelickiego (Stare Miasto);
c) usunięcie ogrodzenia budynku dawnej Rejencji (Pl. A. Wakara).

C. Uporządkowanie informacji wizualnej
Z chaosem informacji wizualnej boryka się większość polskich miast. Dotyka to szczególnie intensywne rejony śródmieść (nagromadzone usług i handlu). Nadzieję na uregulowanie bałaganu wizualnego w przestrzeni daje nowa ustawa tzw. „Kraj-obrazowa". Dopóki nie wejdzie w życie, samorządy mają do dyspozycji zapisy planów zagospodarowania, formułę parku kulturowego oraz możliwość wprowadzenia ustanowionych przez gminę zasad dotyczących gminnych nieruchomości. Urząd Miasta opracował zasady SIM, a także zręby kodeksu estetyzacji. Prace te należy kontynuować.

Działania porządkujące informację wizualną w Śródmieściu:
a) utworzenie i wdrażanie Olsztyńskiego Systemu Umieszczania Reklam (OSUR);
b) przyjęcie uchwałą SIM i wdrażanie go;
c) zastosowanie uregulowań OSUR w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego dla Śródmieścia;
d) zaprojektowanie i wprowadzenie (w oparciu o założenia SIM) systemu informacji handlowo-turystycznej sprzężonej z przystankami transportu zbiorowego;
e) objęcie najcenniejszych historycznie obszarów Śródmieścia parkiem kulturowym.

D. Konkursy architektoniczne na przestrzenie publiczne w Śródmieściu
W trakcie opracowywania Programu pozyskano trzy projekty Śródmiejskich przestrzeni publicznych (patrz punkt I-5-A) drogą konkursu. Ilość problemów przestrzennych koniecznych do rozwiązania jest w Śródmieściu ciągle duża.

Działania – miejsca do rozwiązania konkursowego w Śródmieściu:
a) Stare Miasto – uczytelnienie przebiegu średniowiecznych murów obronnych;
b) Stare Miasto – urządzenie: stragany, nawierzchnie, elewacje, mała architektura, scena staromiejska (wytyczne do Planu Ochrony Parku Kulturowego);
c) targowisko przy ul. Grunwaldzkiej – zagospodarowanie, nowa hala targowa, stragany, parkingi;
d) budynek aresztu przy Al. Marsz. J. Piłsudskiego wraz z placem – adaptacja budynku na nową funkcję, urządzenie placu, połączenie nowo powstałej przestrzeni publicznej z reprezentacyjną Al. Marsz. J. Piłsudskiego;
e) wejście do Parku im. J. Kusocińskiego od strony ul. E. Kościńskiego – połączenie Parku z Placem Solidarności;
f) ul. Partyzantów – tunel pieszo-rowerowy pod torami, łączący ul. M. Kajki z ul. Kolejową.

Uwaga! Konkurs architektoniczny jest najtańszą i najbardziej efektywną formą pozyskania informacji na temat określonego zagadnienia przestrzennego. Reprezentacyjny charakter Śródmieścia predestynuje ten obszar do szukania najlepszych rozwiązań. Najłatwiej je wyłonić w drodze konkursu.

3. Zieleń

Ochrona i rozwój terenów zieleni Śródmieścia Olsztyna zostały zapisane w niniejszym Programie jako cel strategiczny. Wynikają one z „Programu rozwoju zieleni miejskiej" i opierają się na zawartych w nim szczegółowych programach dotyczących mniejszych obszarów takich jak: parki, skwery, czy zielone ciągi. Celem tych programów jest poprawa stanu istniejących terenów zieleni oraz wprowadzenie zieleni urządzonej w nowych miejscach. Będą temu służyć:
– zwiększona dbałość o parki i zabytkowe cmentarze;
– podniesienie rangi niewielkich przestrzeni zieleni, jakimi są zieleńce i skwery;
– stworzenie zielonych ciągów pieszych – alei spacerowych, łączących poszczególne tereny zieleni w celu wykreowania przyjaznej przestrzeni publicznej dla komfortowego poruszania się pieszych w Śródmieściu oraz rekreacji (odtworzenie alejowego charakteru ulic: T. Kościuszki, A. Mickiewicza, M. Kopernika, M. Kajki, Partyzantów i Dąbrowszczaków);
– bazowanie w nowych nasadzeniach na gatunkach uzasadnionych historycznie, wprowadzanie rabat nawiązujących do dawnych przedogródków;
– podkreślenie walorów architektonicznych budynków Śródmieścia poprzez kolorystykę i formę nowych nasadzeń harmonijnie dobranych do danego miejsca.
Zagadnienie zieleni w Śródmieściu jest nierozerwalnie związane z tematami: przestrzenie publiczne i komunikacja. Tereny zieleni są najczęściej przestrzeniami publicznymi lub współistnieją z nimi (place, skwery, ciągi komunikacyjne). Tak więc problemy zieleni, przestrzeni publicznych i komunikacji należy rozwiązywać w sposób wzajemnie skoordynowany.

A.) Zwiększenie atrakcyjności śródmiejskich parków (wg szczegółowego programu: „Podnoszenie atrakcyjności parków")

Parki, jako największe pod względem obszarowym elementy zieleni miejskiej w zwartej strukturze Śródmieścia, powinny zostać w pierwszej kolejności objęte pracami mającymi na celu poprawę ich wizerunku i komfortu użytkowania. Śródmiejskie parki: Podzamcze, Centralny oraz im. J. Kusocińskiego dzięki swojemu położeniu są ważnymi ogniwami w ciągach zieleni Śródmieścia i całego miasta. Dużą enklawę zieleni stanowi również nieczynny cmentarz Św. Jakuba przy al. Wojska Polskiego w obszarze potencjalnego rozwoju Śródmieścia (Dawne Koszary Dragonów). Jako miejsce historyczne i dodatkowo z cennym starym drzewostanem wymaga ochrony i rewaloryzacji.

Działania służące podniesieniu jakości parków oraz zachowaniu zabytkowych cmentarzy zlokalizowanych w rejonie Śródmieścia:
a) w Parku im. J. Kusocińskiego należy:
– zaaranżować wejścia do Parku z ulic: Al. Marsz. J. Piłsudskiego, Kołobrzeskiej, B. Głowackiego;
– wprowadzić nowe nasadzenia;
– zmodernizować i ujednolicić elementy wyposażenia przestrzeni (nawierzchnie, ławki);

– określić przebieg tras rowerowych przez teren Parku a następnie zapewnić wygodę i bezpieczeństwo ich użytkowania (odpowiednie nawierzchnie, połączenia z sąsiednimi obszarami, lokalizowanie parkingów rowerowych);
– wykreować połączenie z Parkiem Centralnym w rejonie Placu Solidarności i Placu A. Wakara;
b) w Parku Centralnym należy:
– wprowadzać sukcesywnie kolejne nasadzenia krzewów i bylin;
– utworzyć połączenie z Parkiem Podzamcze (wzdłuż Łyny, pod przebudowanym mostem Św. Jakuba) oraz z Parkiem Korczaka-Mleczna;
c) na cmentarzu Św. Jakuba należy kontynuować podjęte działania służące utrzymaniu ciągłości stanu zadrzewienia.

B. Podniesienie rangi śródmiejskich skwerów (wg programu szczegółowego „Zazielenianie skwerów")
Urządzone skwery z harmonijnie skomponowaną zielenią i wyposażeniem to fragmenty przestrzeni służące podniesieniu komfortu przebywania w intensywnie zurbanizowanym Śródmieściu. Aby tak się stało, konieczne są: spójny, czytelny układ skwerów, połączenie skwerów za pomocą ciągów pieszych z innymi terenami zieleni, utwardzona i dopasowana do całości założenia nawierzchnia, zadbanie o charakterystyczny element skweru (w postaci klombu, fontanny czy rzeźby), dobranie wyposażenia (oświetlenia, ławek, leżaków, placu zabaw), bogaty układ roślinny.
Wykorzystanie wolnych fragmentów przestrzeni na skwery przyczyni się do: wzrostu komfortu przebywania w Śródmieściu, integracji mieszkańców oraz podtrzymania zielonego charakteru miasta.

Działania konieczne dla poprawy funkcjonowania i wizerunku skwerów w Śródmieściu, większość z nich należy poprzedzić pracami projektowymi:
a) przy ul. A. Mickiewicza (w sąsiedztwie I LO) – nawiązanie do historycznego układu przestrzeni, uporządkowanie zieleni;
b) przy dworcu Olsztyn Zachodni – uporządkowanie własności, uporządkowanie zieleni i wyposażenia, odtworzenie ścieżek i placyków;
c) przy ul. M. Konopnickiej – funkcjonalne rozplanowanie terenu wraz z połączeniem ze skwerem przy dworcu Olsztyn Zachodni, wzbogacenie zieleni;
d) przy Placu K. Pułaskiego – aktualizacja i realizacja istniejącego projektu (zaadaptowanie istniejącej zieleni, wyposażenie w miejsce zabaw dla dzieci, ławki, scenę i modyfikowalne oświetlenie);
e) na Placu Jedności Słowiańskiej – projekt i realizacja wg zwycięskiej pracy wyłonionej w przygotowywanym konkursie urbanistyczno-architektonicznym na uczytelnienie murów miejskich;
f) przy ul. S. Staszica – projekt i realizacja wg istniejącej koncepcji na połączenie Parków Centralnego i Podzamcze przy jednoczesnej przebudowie mostu Św. Jakuba w ciągu ul. S. Pieniężnego;
g) przy ul. M. Kajki – utworzenie zielonego łącznika pomiędzy alejowymi ulicami M. Kopernika i Dąbrowszczaków poprzez: wprowadzenie dodatkowej alejki, wzbogacenie zieleni i dodatkowe wyposażenie (ławki);
h) Plac A. Wakara – utworzenie zielonego łącznika z Placem Solidarności (i dalej z Parkiem im. J. Kusocińskiego oraz z Placem im. X. Dunikowskiego (i dalej z Parkiem Centralnym poprzez odpowiednią aranżację zieleni i wyposażenia (ławki, nawierzchnie, oświetlenie).

i) wykonanie projektu układu skwerów w Śródmieściu i ich połączeń z pozostałymi terenami zieleni Śródmieścia i całego miasta;

C. Dbałość o zieleń w pasach drogowych (wg programów szczegółowych: „Zazielenianie chodników", „Zazielenianie pasów drogowych")

Zieleń towarzysząca ulicom i chodnikom w zwartej zabudowie Śródmieścia ma wpływ na podnoszenie komfortu mieszkańców i użytkowników (ochrona przed hałasem, lepsze powietrze, ochrona przed słońcem). Zielone ciągi chodników stanowią połączenia pomiędzy większymi enklawami zieleni (skwery, parki). Dodatkowo alejowy charakter ulic olsztyńskiego Śródmieścia ma uzasadnienie historyczne.
Głównym problemem w zazielenianiu ciągów ulicznych są podziemne sieci infrastruktury technicznej oraz parkowanie na chodnikach. Projektowanie nowych czy przebudowa istniejących sieci podziemnych powinno przewidywać możliwość posadzenia drzew, należy je wprowadzać tam, gdzie wcześniej wybudowano chodniki. Sadzenie alejowych szpalerów drzew wiąże się z rozbiórką chodnika (w miejscach nie utrudniających komunikacji), zawężeniem ulicy, modyfikacją sposobu parkowania.
W zwartej przestrzeni miejskiej wpływ nawet jednego drzewa na wygląd jego otoczenia jest nie do przecenienia.

Działania dla zieleni śródmiejskich ulic i chodników – przywracanie ulicom alejowego charakteru:

a) ul. Dąbrowszczaków – uzupełnienie i ujednolicenie szpalerów drzew, zagospodarowanie zieleńców pod drzewami;
b) ul. A. Mickiewicza – rozwiązania zróżnicowane dla poszczególnych odcinków ulicy polegające m.in. na: nasadzeniach szpalerów drzew, krzewów w formie żywopłotu, modyfikacji sposobu parkowania wzdłuż ulicy, wprowadzeniu przedogródków przy budynkach, wprowadzeniu ławek;
c) ul. M. Kopernika – wprowadzenie pojedynczych zieleńców, modyfikacja chodników i miejsc parkingowych;
d) ul. Partyzantów – zachowanie istniejącego szpaleru drzew po stronie południowej ulicy oraz uzupełnienie drzew na pozostałych odcinkach.

D. Tworzenie enklaw zieleni w kwartałach zabudowy mieszkaniowo-usługowej (wg programu szczegółowego „Zazielenianie podwórek").

Aby kameralne wnętrza śródmiejskich kwartałów mogły służyć mieszkańcom jako wspólna przestrzeń niezbędne jest wprowadzenie w nie zieleni. Zieleń, która będzie jednym z elementów przestrzeni kwartałów (obok ewentualnej dodatkowej zabudowy, garaży, placów zabaw) powinna być efektem kompleksowego projektowania.

Działania konieczne dla wprowadzenia zieleni w śródmiejskie podwórka:

a) wykonanie projektów zagospodarowania terenu, indywidualnych dla każdego podwórka, poprzedzonych konsultacjami społecznymi skierowanymi do zainteresowanych mieszkańców;
b) uporządkowanie spraw własnościowych (wykup lub zamiana sprzedanych garaży);
c) wpisanie zieleni podwórek w ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

E. Wprowadzanie zieleni na placach zabaw (wg programu szczegółowego „Zielone place zabaw”).
Wnioskiem często zgłaszanym do układu funkcjonalnego Śródmieścia był brak placów zabaw. Przy odnawianiu istniejących i tworzeniu nowych należy zadbać o bogaty udział zieleni w ich aranżacji.

F. Wprowadzanie zieleni do otoczenia szkół i przedszkoli (wg programu szczegółowego „Zazielenianie szkół i przedszkoli”).
Wprowadzenie drzew, krzewów oraz zakładanie ogródków bylinowych na terenach tych placówek spowoduje poprawę komfortu ich użytkowania przez dzieci i młodzież.

G. Tworzenie zielonych ciągów pieszych i pieszo-rowerowych.
Niezwykle istotnym w procesie tworzenia systemu zieleni Śródmieścia są nie tylko pojedyncze obszary zieleni (parki, skwery, podwórka czy place zabaw) ale także połączenia między tymi obszarami. Należy dążyć do umożliwienia bezkolizyjnego przemieszczania się między nimi oraz połączenia systemu zieleni Śródmieścia z obszarami zieleni całego miasta. Spójna sieć zielonych połączeń dla pieszych i rowerzystów wpłynie na wzrost popularności tego sposobu przemieszczania się co z kolej odciąży inne środki lokomocji a hasło „miasto-o!gród z natury” nabierze realnego kształtu.
Zasoby przyrodnicze Olsztyna oraz jego układ przestrzenny dają możliwość wytyczenia następujących zielonych ciągów pieszych i pieszo-rowerowych:
a) o znaczeniu ogólnomiejskim (z włączeniem Śródmieścia):
– ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż Łyny (tzw. „niebieska” trasa pieszo-rowerowa lub Łynostrada);
– ciąg pieszo-rowerowy biegnący od Jarot poprzez Nagórki i olsztyńskie parki: Jar I, Jar II, im. J. Kusocińskiego, Centralny, Podzamcze, do Jeziora Długiego, Jeziora Ukiel i Lasu Miejskiego, (tzw. „zielona” trasa pieszo-rowerowa);
b) o znaczeniu śródmiejskim:
– trasa piesza od Parku im. J. Kusocińskiego poprzez ul. A. Mickiewicza do Placu Konsulatu Polskiego (dzięki przywróceniu alejowego charakteru ul. A. Mickiewicza);
– trasa piesza wokół murów Starego Miasta (Planty).

Działania dla utworzenia zielonych ciągów pieszych i rowerowych
a) przywracanie alejowego charakteru ulicom Śródmieścia;
b) wykonanie projektów koncepcyjnych zielonej i niebieskiej trasy rekreacyjnej, realizacja trasy niebieskiej (Łynostrada);

Uwaga! Wieloletnie okazy drzew w Śródmieściu należy objąć szczególną ochroną ponieważ sadzone dzisiaj drzewa z powodu zasolenia gleby oraz ilości sieci podziemnych nie osiągną rozmiarów i wieku zieleni historycznej.

Mapa nr 3 – Przestrzenie publiczne i zieleń →

4. Funkcja

Śródmieście jest sercem miasta, zawiera w sobie obiekty reprezentacyjne, o znaczeniu ponad lokalnym a także zalążek Olsztyna jakim jest Stare Miasto wraz z Zamkiem. W miejscach zabudowanych charakteryzuje się zwartą tkanką zabudowy.

W śródmiejskich budynkach dominują funkcje: użyteczności publicznej, usługowa i mieszkaniowa. W Śródmieściu znajdują się również parki z funkcją rekreacyjną. Rozwój i przekształcanie funkcji śródmiejskich powinno przede wszystkim służyć ożywieniu tej części miasta oraz intensywniejszemu wykorzystaniu zurbanizowanej przestrzeni.

A. Reurbanizacja – optymalne dogęszczanie zabudowy

Intensyfikacja przestrzennego wykorzystania tkanki śródmiejskiej (reurbanizacja) została zapisana jako jeden z celów strategicznych Programu. Reurbanizacja ma pozytywny wpływ na ekonomię, przestrzeń i socjologię miasta o ile odbywa się w sposób optymalny i zrównoważony, z uwzględnieniem uwarunkowań przestrzennych i historycznych. Wykorzystanie istniejącej infrastruktury oraz skrócenie dystansów miedzy poszczególnymi miejscami docelowymi (dom, praca, szkoła, rozrywka) jest korzystne ekonomicznie, zagospodarowanie nie zainwestowanych fragmentów Śródmieścia poprawia estetykę, wprowadza dodatkowych użytkowników, przebywanie w dobrze zorganizowanej przestrzeni pozytywnie wpływa na relacje miedzy mieszkańcami, na ich identyfikowanie się z dzielnicą.
W śródmiejskich kwartałach zabudowy istnieją ekstensywnie zabudowane przestrzenie z substandardowymi garażami. Niektóre garaże zostały sprzedane. Proces zagospodarowania kwartałów należy powiązać z rozwiązaniem kwestii własnościowych (wykup, zamiana). Sprzedaż działek w odzyskanej przestrzeni może nastąpić po wykonaniu projektu zagospodarowania kwartału. Ustalenia projektu będą wytyczną do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Działania reurbanizacyjne w Śródmieściu

a) zagospodarowanie kwartałów (oznaczenie wg inwentaryzacji urbanistycznej) wyznaczonych przez:
– ul. Wyzwolenia, ul. M. Skłodowskiej-Curie, teren Zespołu Szkół Ogólnokształcących nr 1 – D4;
– ul. A. Mickiewicza, ul. Dąbrowszczaków, ul. Mazurską, ul. M. Kopernika – B9;
– ul. A. Mickiewicza, ul. Warmińską, ul. Mazurską, ul. Dąbrowszczaków – B8;
– ul. Partyzantów, teren Wojewódzkiej Komendy Policji, tory kolejowe – B7;
– Pl. Gen. J. Bema, ul. W. Kętrzyńskiego, ul. M. Kopernika, ul. T. Kościuszki – B3;
– ul. M. Kajki, ul. Partyzantów, ul. Mazurska, ul. Dąbrowszczaków – B6.
a także mniejszych nie zagospodarowanych fragmentów kwartałów;
b) przeniesienie aresztu śledczego, konkurs na adaptację budynku pod funkcje śródmiejskie oraz zagospodarowanie placu.

B. Przekształcenia funkcji w celu ożywienia Śródmieścia

O ożywieniu Śródmieścia zdecyduje wystarczająco duża liczba jego użytkowników: mieszkańców i przybyszów (z innych dzielnic oraz z innych miast).
Aby ludzie chętnie osiedlali się w Śródmieściu musi ono być konkurencyjne w stosunku do osiedli podmiejskich. Ważny jest stan techniczny mieszkań (tych w starych kamienicach i nowych), a także dostępność podstawowych funkcji (szkoły, przedszkola, handel). Dla przybyszów (pracujących i załatwiających urzędowe sprawy) oraz turystów istotne są czynniki, które zatrzymają przybywających na dłużej. Potrzeba funkcji tzw. „strefy wolnego czasu” – sportu, rekreacji, gastronomi, rozrywki, a także przestrzeni dedykowanej dzieciom, by przebywanie w Śródmieściu było atrakcyjne dla mieszkańców w każdym wieku.

Działania w sferze funkcji służące ożywieniu Śródmieścia
a) wprowadzenie funkcji mieszkaniowej w odzyskane przestrzenie kwartałów;
b) stworzenie programu „Zamieszkaj w Śródmieściu Olsztyna", który umożliwiałby uwłaszczanie lokali komunalnych w zabytkowych kamienicach po preferencyjnych cenach;
c) zapewnienie w przestrzeni reurbanizowanych kwartałów zabudowy funkcji sportu, rekreacji oraz placów zabaw dla dzieci;
d) wyposażenie przestrzeni publicznych Śródmieścia (parki, skwery) w elementy służące sportowi, rekreacji, zabawie dzieci oraz w toalety publiczne;
e) stworzenie na Starym Mieście „Galerii Handlowej pod gołym niebem", programu, który zintegrowałby handlowców i restauratorów w celu wykreowania miejsca konkurencyjnego dla WOHów (atrakcyjna lokalizacja, specyficzny asortyment towarów, możliwość zaistnienia wyjątkowych wydarzeń towarzyszących);
f) zakaz budowy WOHów w Śródmieściu (z wyjątkiem dworca Olsztyn Główny).

Mapa nr 4 – Struktura funkcjonalno-przestrzenna →

5. Zabytki i dobra kultury współczesnej

Ochrona dziedzictwa kulturowego jest istotnym elementem zrównoważonego rozwoju miasta. Zachowana w kształcie historycznym przestrzeń miejska wraz z zabytkami to drugi po warunkach przyrodniczych element stanowiący o indywidualnym, unikalnym wizerunku i atrakcyjności turystycznej Olsztyna. Zadbane zabytki, zachowana ciągłość przestrzeni historycznej świadczą o gospodarności i dbałości o dziedzictwo kulturowe.
Jednym z celów Programu jest reurbanizacja. Konieczne jest by odbywała się ona z respektowaniem wartości historycznych przestrzeni Śródmieścia. Ochrona zieleni towarzyszącej historycznym obiektom zgodna z celem strategicznym „Olsztyn miasto O!gród z natury" jest jednym z priorytetów.

A… Ochrona zabytkowych układów przestrzennych

W granicach wyznaczonych dla niniejszego opracowania znalazły się świadczące o rozwoju miasta następujące układy przestrzenne:
a) Stare Miasto – z zachowanym średniowiecznym układem przestrzennym i z Zamkiem Kapituły Warmińskiej, z zachowanymi elementami systemu fortyfikacji miejskich oraz Bramą Górną a także tereny zieleni – Park Podzamcze; od wschodu granicę obszaru wyznacza ul. S. Pieniężnego, od północy ul. F. Nowowiejskiego i Pl. Jedności Słowiańskiej, od południa i zachodu tereny zieleni wzdłuż rzeki Łyny. W obrębie Starego Miasta znajdują się obiekty zabytkowe (wpisane do rejestru zabytków lub ujęte w gminnej ewidencji zabytków);
b) historyczne Śródmieście – zabudowa po stronie północnej i północno-wschodniej Starego Miasta, w tym historyczne Przedmieście Górne wraz z kołnierzem zabudowy z końca XIX w. i początków XX w. Obszar ten ogranicza od wschodu ul. T. Kościuszki, od zachodu i północy linia kolejowa, od południa linia murów obronnych średniowiecznego Olsztyna;
c) Dolne Przedmieście – obszar po stronie południowej i południowo-zachodniej Starego Miasta obejmujący zabudowę wzdłuż ulic: M. Mochnackiego, Grunwaldzkiej i Starej Warszawskiej (w Programie w większości wskazany jako obszar potencjalnego rozwoju Śródmieścia od strony południowej);

d) osiedla mieszkaniowe zaplanowane wg idei „miasto-ogród” oraz zabudowa willowa w otoczeniu zieleni – osiedle urzędniczo-nauczycielskie przy ulicach: J. Grotha, G. Narutowicza, E. Kościńskiego wraz z Placem I. Daszyńskiego (1933-1936 r.);
e) historyczne koszary – zespół koszar przy ul. W. Pstrowskiego, zespół Koszar Dragonów przy ul. Gietkowskiej i J. Dąbrowskiego (w Programie wskazany jako obszar potencjalnego rozwoju Śródmieścia od strony północnej).
Zagrożeniami dla wartości historycznych układów urbanistycznych powodującymi ich dewaloryzacje są przekształcenia:
– zmieniające charakter ich wyglądu przez likwidację charakterystycznych obiektów (dominant) i panoram;
– wprowadzanie agresywnych rozwiązań funkcjonalnych oraz przestrzennych (w tym nowe trasowanie ulic, zmiana parametrów ulic historycznych).

B… Ochrona historycznego krajobrazu Śródmieścia

Cechy charakterystyczne historycznego krajobrazu Śródmieścia wymagające ochrony to:
a) historyczny układ urbanistyczny – przestrzenne założenie miejskie zawierające zespoły budowli, pojedyncze budynki i formy zaprojektowanej zieleni, rozmieszczone w układzie historycznych podziałów własnościowych i funkcjonalnych, w tym sieć ulic i dróg. Plan miasta jest powiązany kompozycyjnie z elementami przyrody (rzeka, zieleń, ukształtowanie terenu). Wartościami zasadniczymi historycznego układu urbanistycznego są elementy i tradycje zagospodarowania składające się na jego tożsamość, obrazujące rozwój i tworzące unikalny charakter miasta;
b) historyczne dominanty przestrzenne – charakterystyczne dla obrazu miasta usytuowane w Śródmieściu to: zamek, nowy ratusz, obiekty sakralne – katedra p. w. Św. Jakuba, kościół p.w. Najświętszego Serca Pana Jezusa, kościół garnizonowy p.w. Matki Boskiej Królowej Polski, również budynek dawnej rejencji przy ul. E. Plater, zespół zabudowy Starego Miasta z ratuszem staromiejskim, ewangelickim kościołem Chrystusa Zbawiciela oraz dawna wieża ciśnień przy ul. Żołnierskiej;
c) charakterystyczne panoramy: z ul. Warszawskiej (wjazd do miasta od strony Warszawy) – widok w kierunku północnym; z ul. Artyleryjskiej i trasy kolejowej wschód-zachód – widok w kierunku południowym; z rejonu zbiegu ulic E. Plater, T. Kościuszki i Żołnierskiej – widok w kierunku zachodnim;
d) osie widokowe – związane z historycznym układem komunikacyjnym oraz z lokalizacją poszczególnych obiektów – np. ul. Dąbrowszczaków w kierunku ul. Partyzantów, widok z ul. 11 listopada w kierunku Starego Miasta, z Al. Marsz. J. Piłsudskiego w kierunku nowego ratusza, z Pl. Jana Pawła II i ul. Wyzwolenia w kierunku mostów kolejowych;
e) osie kompozycyjne – związane z zagospodarowaniem terenu – Pl. X. Dunikowskiego, skwer przed I LO przy skrzyżowaniu ul. Dąbrowszczaków z ul. A. Mickiewicza.

C… Ochrona zabytków architektury i budownictwa, wnętrz ulic, zespołów budowlanych, zabytków techniki

Większość tych obiektów objęto wpisem do gminnej ewidencji zabytków, z czego cześć jest w rejestrze zabytków. Pomimo tego obiektom zabytkowym zagrażają: długotrwały brak użytkowania, brak bieżącej konserwacji, przebudowa lub rozbudowa bez uwzględnienia wartości zastanych, rozbiórka wyeksploatowanych substancji, presja inwestycyjna, nowe trasowanie układów komunikacyjnych, radykalna i nieod-

powiednia zmiana funkcji, likwidacja detalu i kompozycji (np. w wyniku termoizolacji), zmiana otoczenia) np. historycznego ogrodzenia, nawierzchni, zmiana materiału.

D… Ochrona zieleni zabytkowej

W Śródmieściu znajdują się obszary zieleni zabytkowej objęte ochroną konserwatorską. Największym z nich jest Park Podzamcze. Historyczna zieleń często towarzyszy obiektom zabytkowym (np. katedrze p.w. Św. Jakuba, kościołowi p.w. Najświętszego Serca Pana Jezusa, kościołowi p.w. Matki Boskiej Królowej Polski, kamienicom przy ul. Dąbrowszczaków w formie przedogródków).
Niezwykle cenne są wiekowe drzewa tworzące aleje wzdłuż ulic: M. Kopernika, A. Mickiewicza, M. Kajki. Nowo sadzone drzewa, z powodu coraz trudniejszych warunków w których żyją (zasolenie gleby, sieci podziemne) już nie osiągną tak imponujących rozmiarów jak te istniejące.
Cennej historycznie zieleni zagrażają: brak bieżącej konserwacji, zaprzestanie użytkowania – opuszczenie, przekształcenia kompozycji, presja inwestycyjna.

E… Ochrona obiektów stanowiących dobro kultury współczesnej

Dbałość o cenne kulturowo współczesne obiekty jest szczególnie ważne dla zachowania ciągłości kulturowej. Obiekty współczesne powstałe po 1945 roku w rejonie Śródmieścia postulowane do objęcia ochroną: zespół zabudowy Starego Miasta z lat 1950-55, hala widowiskowo-sportowa Urania oraz Planetarium i Obserwatorium Astronomiczne przy Al. Marsz. J. Piłsudskiego, zabudowa po zachodniej stronie skrzyżowania ulic Dąbrowszczaków i A. Mickiewicza (budynki mieszkalno-usługowy i biurowo-usługowy), siedziba ZUS przy ul. 1 Maja, budynek dworca kolejowego Olsztyn Główny, siedziba banku przy Al. Marsz. J. Piłsudskiego 11, pomniki i rzeźby umieszczone w przestrzeni publicznej parków i skwerów.
Obiekty stanowiących dobro kultury współczesnej są zagrożone poprzez: przebudowy lub rozbudowy bez uwzględnienia wartości zastanych, rozbiórkę wyeksploatowanej substancji, presję inwestycyjną oraz brak wiedzy wśród społeczności lokalnej na temat wartości kulturowych tych obiektów.

Działania służące ochronie zabytków i obiektów stanowiących dobro kultury współczesnej Śródmieścia:

a) opracowanie studium krajobrazu kulturowego (uwzględniającego również niematerialne dziedzictwo kulturowe); studium będzie: stworzone przez interdyscyplinarny zespół w oparciu o aktualne materiały analityczne; będzie określać zasób i istniejące formy ochrony zabytków wraz z opisaniem ich wartości historycznej, stanu zachowania substancji oraz koniecznych do przeprowadzenia działań remontowych i konserwatorskich, waloryzację zasobów z wyodrębnieniem obszarów i obiektów unikatowych, charakterystycznych i typowych, a przede wszystkim wskaże wnioski dotyczące ochrony krajobrazu kulturowego (w tym poprzez stworzenie parku kulturowego);
b) stworzenie programów rewaloryzacji historycznej zespołów zabytkowych, modernizacji konserwatorskiej, adaptacji budynków;
c) stworzenie systemu zachęt dla potencjalnych właścicieli i użytkowników obiektów zabytkowych w celu ich ochrony (pomoc organizacyjna, finansowa, merytoryczna i prawna);
d) oznakowanie w systemie SIM obiektów zabytkowych oraz cennych kulturowo (informacja o obiekcie, o związanych z nim wybitnych postaciach historycznych, wydarzeniach, dziełach muzyki i literatury);

e) opracowanie katalogu obiektów stanowiących dobra kultury współczesnej z określeniem zasad ich ochrony;
f) działania edukacyjno-popularyzatorskie w zakresie problematyki związanej z ochroną zabytków i dóbr kultury współczesnej;
g) ochrona zabytków i obiektów dóbr kultury współczesnej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego:
– plan miejscowy powinien zapewnić: zachowanie i eksponowanie zasobów dziedzictwa kulturowego oraz ochronę i przywracanie do stanu właściwego jego zasobów i walorów; ochronę krajobrazu kulturowego z nadrzędną zasadą zachowania ciągłości substancji zabytkowej Śródmieścia (zachowanie powiązań z elementami przyrodniczymi, odnowa zieleni zdegradowanej np. odtworzenie charakterystycznych przedogródków), uwzględnienie oddziaływania sąsiedztwa pod względem widokowym i użytkowym;
– plan miejscowy wskaże: zasoby i formy ochrony zabytków, strefy ochrony konserwatorskiej, zasady ochrony obiektów stanowiących dobra kultury współczesnej; zasady działań związanych z konserwacją, restauracją, utrzymaniem zabudowy istniejącej, jej przekształcaniem i uzupełnianiem nową zabudową (harmonizującą z zabudową historyczną, stwarzającą warunki dla ekspozycji i uczytelnienia walorów zbytków); zasady kształtowania wnętrz urbanistycznych – ogrodzeń, przedogródków, nawierzchni, małej architektury, lokalizacji reklamy; miejsca do przekształceń i obiekty dysharmonijne, zakłócające ekspozycję do likwidacji.

Mapa nr 5 – Zabytki i dobra kultury współczesnej

6. Infrastruktura

Infrastruktura techniczna jest głównym podsystemem nowoczesnego miasta, obejmującym wodociągi, kanalizację sanitarną i deszczową, sieć elektroenergetyczną i cieplną, telekomunikację, gazociągi oraz ich urządzenia sieciowe a także elementy techniki budowlanej związanej z instalacjami technicznego wyposażenia budynków. Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju miasto powinno mieć infrastrukturę techniczną przyjazną i człowiekowi i środowisku przyrodniczemu.
Infrastruktura techniczna Śródmieścia jest w większości przestarzała, wymaga przebudowy i modernizacji. Również obiekty budowlane mają często zdekapitalizowane instalacje techniczne. Niezbędne jest zintegrowane zarządzanie rozwojem infrastruktury technicznej Śródmieścia w oparciu o rozwój systemów informacji w zakresie istniejących sieci i instalacji w poszczególnych budynkach.

A. Infrastruktura a reurbanizacja

Intensywniejsze wykorzystanie zurbanizowanej śródmiejskiej przestrzeni będzie możliwe jedynie przy nowoczesnych sieciach technicznego uzbrojenia terenu i nowoczesnym wyposażeniu technicznym budynków.
Poza nowoczesną infrastrukturą na atrakcyjność Śródmieścia dla potencjalnych mieszkańców i inwestorów wpłyną:
a) poprawiające się parametry środowiska przyrodniczego (zmiana zasilania kotłowni indywidualnych z paliw węglopochodnych na ekologiczne źródła ciepła lub przyłączenie do miejskiego systemu ciepłowniczego) dzięki czemu Śródmieście będzie jakością powietrza konkurować z podmiejskimi osiedlami;
b) podnoszenie efektywności energetycznej budynków co przełoży się na komfort i ekonomię użytkowania pomieszczeń;

c) nowoczesne rozwiązania telekomunikacyjne (np. ogólnodostępny Internet) wpływające na lepsze wykorzystanie powierzchni użytkowej nieruchomości komunalnych i prywatnych poprzez np. umożliwienie pracy w domu.

B.... Infrastruktura a przestrzenie publiczne i zieleń Śródmieścia

Dla poprawy wizerunku przestrzeni publicznych i zieleni, wynikającej z celów strategicznych Programu istotne jest:
a) uporządkowanie przebiegu kabli energetycznych, telekomunikacyjnych, sygnalizacyjnych, przebudowa sieci cieplnych kanałowych na sieci preizolowane w celu pozyskania dodatkowych przestrzeni pod zieleń i małą architekturę. Ważne, by przebudowę ulic wraz z nowymi nasadzeniami i urządzaniem przestrzeni publicznych, koordynować z modernizacją i przebudową sieci;
b) stosowanie urządzeń infrastruktury technicznej ingerujących w przestrzeń Śródmieścia oraz wizerunek budynków (wieże telefonii komórkowej, miejsca zbiórki odpadów, stacje trafo, wymiennikownie, hydrofornie, wentylatory, panele słoneczne) z poszanowaniem ładu przestrzennego i dziedzictwa kulturowego.

Działania dotyczące infrastruktury w celu podniesienia atrakcyjności Śródmieścia:
a) zapewnienie odpowiedniej jakości wody do picia i potrzeb gospodarczych m. in. poprzez obniżenie awaryjności systemu wodociągowego (remont i przebudowę sieci wodociągowej, wymianę rur, w szczególności rur azbestowo-cementowych, doskonalenie monitoringu zużycia wody);
b) budowa, remont, przebudowa instalacji grzewczych (w tym wprowadzenie ekologicznych nośników energii), wodno-kanalizacyjnych, elektrycznych i gazowych w remontowanych, modernizowanych i przebudowywanych obiektach;
c) adaptacja obiektów infrastruktury technicznej (wymiennikowi, stacji trafo, hydroforni, itp.) na inne funkcje związane z potrzebami sąsiadującej zabudowy jako wynik koncepcji zagospodarowania kwartału;
d) zwiększenie dostępności usług telekomunikacyjnych (np. strefa wi-fi dla Śródmieścia);
e) budowa kanałów technologicznych w celu uporządkowania przebiegu kabli energetycznych, telekomunikacyjnych, sygnalizacyjnych, przebudowa sieci cieplnych kanałowych na sieci preizolowane;
f) remont i przebudowa urządzeń elektroenergetycznych (zastąpienie tradycyjnych latarni ulicznych latarniami energooszczędnymi z automatycznym sterowaniem);
g) rozbiórka nieczynnych instalacji i sieci infrastruktury technicznej;
h) budowa, przebudowa, modernizacja infrastruktury służącej bezpieczeństwu (oświetlenia, systemów monitoringu);
i) uatrakcyjnienie przestrzeni miejskiej poprzez:
– zindywidualizowane oświetlenie ulic (np. w formie stropu), podświetlenie i mapping budynków, oświetlenie okazjonalne (świąteczne);
– instalowanie w wybranych publicznych miejscach ogrzewaczy (włączających się automatycznie przy odpowiedniej temperaturze);
– instalowanie w upalne dni kurtyn wodnych;
– wykorzystanie wody deszczowej przed odprowadzeniem jej nadmiaru do kanalizacji deszczowej (np. nawadnianie terenów zielonych).

7. Społeczeństwo i gospodarka

Na rozwój miasta jak również poszczególnych jego obszarów mają wpływ trzy główne czynniki: przestrzenny, społeczny i gospodarczy. Program z założenia zajmuje się przestrzenią Śródmieścia. Jednak wiele aspektów społeczno-gospodarczych nierozerwalnie wiąże się z przestrzenią miejską, ponieważ jej przekształcanie jest ważną determinantą zmian społeczno-gospodarczych.

Działania w przestrzeni Śródmieścia, wynikające z celów Programu służące rozwojowi społecznemu:

a) wszelkie działania rozwijające przestrzenie publiczne i tereny zielone;
b) aranżacja wnętrz kwartałów zabudowy jako przestrzeni sprzyjających lokalnym kontaktom społecznym;
c) dbałość o zabytki i dobra kultury współczesnej, jako elementy kreujące tożsamość miejsca, umożliwiające identyfikowanie się z dzielnicą;

Działania w przestrzeni Śródmieścia, wynikające z celów Programu służące rozwojowi gospodarczemu:

a) utworzenie głównej trasy spacerowo-handlowej od dworca Olsztyn Główny, poprzez ulice: Partyzantów i Dąbrowszczaków, Stare Miasto, ulicę Stara Warszawska; określenie charakteru ulicy oraz sposobów zagospodarowania terenów do niej przyległych w zapisach planu zagospodarowania;
b) wprowadzenie Systemu Informacji Miejskiej, utworzenie i wprowadzenie Olsztyńskiego Systemu Umieszczania Reklam, zaprojektowanie i wprowadzenie (w oparciu o założenia SIM) systemu informacji handlowo-turystycznej sprzężonej z przystankami transportu zbiorowego;
c) zaprojektowanie i realizacja łącznika pod nasypem kolejowym na przedłużeniu ul. M Kajki, łączącego Śródmieście z Zatorzem;
d) rozwijanie targowiska przy ul. Grunwaldzkiej (konkurs architektoniczny na urządzenie targowiska wraz z halą targową);
e) optymalizowanie zagęszczenia tkanki miejskiej (wnętrza kwartałów) oraz wykorzystanie nowych kubatur m.in. na działalność gospodarczą.

8. Plany zagospodarowania przestrzennego w Śródmieściu

Sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla Śródmieścia Olsztyna zostało w Programie wpisane jako jeden z celów operacyjnych. Oznacza to, że zapisy planów pomogą w osiąganiu celów strategicznych, które dotyczą przestrzeni publicznych, reurbanizacji i zieleni Śródmieścia. Ze względu na wagę swojej przestrzennej, gospodarczej i społecznej roli w mieście Śródmieście wymaga całkowitego objęcia planem zagospodarowania. Obecnie ok. 65 % śródmiejskiej powierzchni jest bez planów. Program wskazuje obszary do wszczęcia nowych planów.

A. Plany obowiązujące

35 % powierzchni Śródmieścia posiada obowiązujące plany. Są to: Centrum, Zakole Łyny, Planty, Park Centralny, Planty-Zmiana, Planty-Młyn, Śródmieście-Dworzec Gł.

B. Obszary z uchwałami o wszczęciu planu, które powstały w trakcie prac nad Programem

Formuła Programu pozwalała na działania bieżące w Śródmieściu, także dotyczące planowania. Obowiązują następujące uchwały inicjujące plany, przyjęte w trakcie prac nad Programem: Planetarium, Dolne Przedmieście, Kościuszki, Śródmieście-Żołnierska. Mają one rozstrzygnąć następujące problemy przestrzenne:

a) mpzp Planetarium – optymalne wykorzystanie pod zabudowę predestynowanych do tego obszarów wraz z określeniem charakteru południowej pierzei Al. Marsz. J. Piłsudskiego, zapewnienie ochrony cennym kulturowo obiektom: Hali Urania, Planetarium oraz Obserwatorium Astronomicznemu (hala Urania i Planetarium znalazły się na liście propozycji do objęcia ochroną jako dobra kultury współczesnej), zabezpieczenie parkingu do obsługi Śródmieścia, objęcie ochroną zieleni Parku Jar I oraz umożliwienie połączenia pieszo-rowerowego tego parku z przestrzeniami publicznymi po przeciwnej stronie ul. Obiegowej;

b) mpzp Dolne Przedmieście – wykorzystanie terenu pod obsługę parkingową Śródmieścia, zdefiniowanie promenadowego charakteru ul. Warszawskiej;

c) mpzp Kościuszki – określenie warunków brzegowych dla ew. rozbudowy istniejącego budynku wielorodzinnego (ul. T. Kościuszki 92);

d) mpzp Śródmieście-Żołnierska – określenie uwarunkowań przestrzennych wykonania Głównego Punktu Zasilania (GPZ Centrum), niezbędnego dla funkcjonowania i dalszego rozwoju Śródmieścia;

C. Nowe miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla Śródmieścia Olsztyna

W latach 2002-3 przyjęto następujące uchwały o wszczęciu planu dla obszaru Śródmieścia: Nowogrunwaldzka, Śródmieście I oraz Śródmieście II. Ze względu na zmiany w prawie oraz w uwarunkowaniach przestrzennych Śródmieścia Program na nowo definiuje obszary planów do wykonania: mpzp Stare Miasto, mpzp Śródmieście Północ, mpzp Śródmieście-Grunwaldzka, mpzp Śródmieście Północny Wschód, mpzp Śródmieście Południowy Wschód. Granice nowych planów mogą przed podjęciem uchwał inicjujących ulec modyfikacji lub zmianie z powodu:

a) szczegółowej analizy programowo-przestrzennej;

b) przystąpieniu Gminy do tworzenia parku kulturowego w Śródmieściu;

c) decyzji o nadaniu części obszaru miasta statusu uzdrowiska (gdy strefy uzdrowiskowe obejmą Śródmieście lub jego fragment).

Teren dawnych Koszar Dragonów, który w Programie wskazany jest jako potencjalny dla rozwoju Śródmieścia jest objęty uchwała o wszczęciu planu z 2003 roku mpzp Gietkowska. Ewentualna zmiana granic zakresu tej uchwały nastąpi po określeniu programu funkcjonalno-użytkowego dla tego obszaru.

Działania – przygotowanie i uchwalenie nowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia, które rozstrzygną problemy w celu osiągnięcia celów Programu:

a) mpzp Śródmieście-Stare Miasto (ścisły obszar Starego Miasta ograniczony plantami) – urządzenie przestrzeni staromiejskiej: usytuowanie i forma straganów, sceny letniej, ogródków kawiarnianych oraz małej architektury, wytyczne dotyczące kolorystyki elewacji staromiejskich kamienic oraz zasady umieszczania reklam, sposób obsługi parkingowej Starego Miasta w powiązaniu z obsługą komunikacyjną;

b) mpzp Śródmieście Północ (obszar historycznego Śródmieścia ograniczony od północy torami kolejowymi, od wschodu ul. B. Głowackiego, od północnego

wschodu ul. W. Kętrzyńskiego, od południa Al. Marsz. J. Piłsudskiego i Plantami) – zagospodarowanie wnętrz kwartałów, promenadowy charakter ulic na trasie od Dworca Gł. do Starego Miasta, dodatkowe połączenia pieszo-rowerowe z Zatorzem, ochronę zieleni (w tym przywracanie alejowego charakteru ulic), zasady umieszczania reklam, obsługa komunikacyjna i parkingowa;
c) mpzp Śródmieście-Grunwaldzka (tereny przyległe do ul. Grunwaldzkiej z historyczną zabudową śródmiejską oraz tereny rezerwowane pod budowę ul. Nowogrunwaldzkiej) – rola Nowogrunwaldzkiej w układzie komunikacyjnym miasta oraz jej parametry techniczne; zagospodarowanie targowiska miejskiego, zagospodarowanie wnętrz kwartałów zabudowy, promenadowy charakter ul. Warszawskiej;
d) mpzp Śródmieście Północny Wschód (obszar ograniczony od północy ul. W. Kętrzyńskiego, od wschodu terenami rezerwowanymi pod budowę ul. Obiegowej, od południa al. M. J. Piłsudskiego, od zachodu ul. W. Głowackiego) – aranżacja wejść do parku im. J. Kusocińskiego, ustalenia dotyczące estakady nad Parkiem im. J. Kusocińskiego w ciągu północnej części ul. Obiegowej;
e) mpzp Śródmieście Południe (obszar wyznaczony przez ulice: od północy ul. Żołnierską, od wschodu ul. Obiegową, od południa ul. W. Pstrowskiego, od zachodu ul. T. Kościuszki) – określenie funkcji metropolitalnych dla potencjalnego obszaru rozwojowego Śródmieścia z uwzględnieniem nowych inwestycji z zakresu infrastruktury komunikacyjnej stwarzających nowe możliwości.

← **Mapa nr 6 – Obszary Śródmieścia do objęcia planami (mpzp)**

IV. Podsumowanie

1. Cele programu a projektowane działania

Cele	Działania
Cel strategiczny – **ATRAKCYJNE CIĄGI PRZESTRZENI PUBLICZNYCH** **……**	**1.** Wykonanie projektów koncepcyjnych zielonej i niebieskiej trasy pieszo-rowerowej („Łynostrada”). Realizacja Łynostrady. **2.** Likwidacja słabych ogniw ciągów przestrzeni publicznych Śródmieścia. **3.** Utworzenie połączeń w celu powstania nowych ciągów przestrzeni publicznych. **4.** Utworzenie ciągu spacerowo-handlowego od dworca Olsztyn Główny, poprzez ulice: Partyzantów i Dąbrowszczaków, Stare Miasto, Stara Warszawska. **5.** Połączenie placu przed Dworcem Olsztyn Główny z skwerem przy ul. M. Zientary- Malewskiej przebiegającą nad torami kładką pieszo-rowerową. **6.** Połączenie ul. M. Kajki z ul. Kolejową tunelem pieszo-rowerowym pod torami. **7.** Przywracanie alejowego charakteru ulic. **8.** Wykonanie projektu układu skwerów w Śródmieściu i ich połączeń z pozostałymi terenami zieleni Śródmieścia i całego miasta. **9.** Tworzenie zielonych ciągów pieszych i pieszo-rowerowych. **10.** Wyposażenie przestrzeni publicznych Śródmieścia (parki, skwery) w elementy służące sportowi, rekreacji, zabawie dzieci oraz w toalety publiczne.

	11. Utworzenie i wdrażanie Olsztyńskiego Systemu Umieszczania Reklam. **12.** Przyjęcie uchwałą SIM i wdrażanie go. **13.** Zastosowanie uregulowań OSUR w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego dla Śródmieścia. **14.** Zaprojektowanie i wprowadzenie (w oparciu o założenia SIM) systemu informacji handlowo-turystycznej sprzężonej z przystankami transportu zbiorowego. **15.** Budowa kanałów technologicznych w celu uporządkowania przebiegu kabli energetycznych, telekomunikacyjnych, sygnalizacyjnych, przebudowa sieci cieplnych kanałowych na sieci preizolowane. **16.** Uatrakcyjnienie przestrzeni miejskiej poprzez: zindywidualizowane oświetlenie ulic, podświetlenie i mapping budynków, oświetlenie okazjonalne; instalowanie w wybranych publicznych miejscach ogrzewaczy; instalowanie w upalne dni kurtyn wodnych; wykorzystanie wody deszczowej przed odprowadzeniem jej nadmiaru do kanalizacji deszczowej.
Cel strategiczny – **EFEKTYWNE ZAGOSPODAROWANIE ŚRÓDMIEŚCIA WYKORZYSTUJĄCE ISTNIEJĄCĄ INFRASTRUKTURĘ-REURBANIZACJA**	**1.** Zagospodarowanie wnętrz kwartałów śródmiejskiej zabudowy. **2.** Przeniesienie aresztu śledczego, konkurs na adaptację budynku pod funkcje śródmiejskie oraz zagospodarowanie placu. **3.** Wprowadzenie funkcji mieszkaniowej w odzyskane przestrzenie kwartałów. **4.** Stworzenie programu „Zamieszkaj w Śródmieściu Olsztyna", który umożliwiałby uwłaszczanie lokali komunalnych w zabytkowych kamienicach po preferencyjnych cenach. **5.** Stworzenie programów rewaloryzacji historycznej zespołów zabytkowych, modernizacji konserwatorskiej, adaptacji budynków. **6.** Zorganizowanie systemu zachęt dla potencjalnych właścicieli i użytkowników obiektów zabytkowych w celu ich ochrony (pomoc organizacyjna, finansowa, merytoryczna i prawna). **7.** Przebudowa sieci infrastruktury technicznej, instalacji grzewczych, wodno-kanalizacyjnych, elektrycznych i gazowych w remontowanych, modernizowanych i przebudowywanych obiektach. **8.** Adaptacja obiektów infrastruktury technicznej (wymiennikowi, stacji trafo, hydroforni, itp.) na inne funkcje związane z potrzebami sąsiadującej zabudowy jako wynik koncepcji zagospodarowania kwartału. **9.** Zwiększenie dostępności usług telekomunikacyjnych (np. strefa wi-fi dla Śródmieścia). **10.** Budowa, przebudowa, modernizacja infrastruktury służącej bezpieczeństwu (oświetlenia, systemów monitoringu).
Cel strategiczny – **ZIELEŃ ISTOTNYM CZYNNIKIEM KSZTAŁTUJĄCYM CHARAKTER ŚRÓDMIESCIA – OLSZTYN O!GRÓD Z NATURY**	**1.** Zwiększenie atrakcyjności śródmiejskich parków (wg szczegółowego programu: „Podnoszenie atrakcyjności parków"). **2.** Nadanie rangi śródmiejskim skwerom (wg programu szczegółowego „Zazielenianie skwerów"). **3.** Dbałość o zieleń w pasach drogowych (wg programów szczegółowych: „Zazielenianie chodników", „Zazielenianie pasów drogowych"). **4.** Tworzenie enklaw zieleni w kwartałach zabudowy mieszkaniowo-usługowej (wg programu szczegółowego „Zazielenianie podwórek"). **5.** Wprowadzanie zieleni na placach zabaw (wg programu szczegółowego „Zielone place zabaw"). **6.** Wprowadzanie zieleni do otoczenia szkół i przedszkoli (wg programu szczegółowego „Zazielenianie szkół i przedszkoli"). **7.** Tworzenie zielonych ciągów pieszych i pieszo-rowerowych. **8.** Ochrona zieleni zabytkowej.

Cel operacyjny – **USPOKOJONY RUCH SAMOCHODOWY W ŚRÓDMIEŚCIU**	**1.** Wprowadzenie hierarchizacji funkcjonalnej ulic a w tym wyznaczenie ulic tranzytu międzyosiedlowego dla wyprowadzenia tranzytu z obszaru Śródmieścia w ciągu: ul. Artyleryjska – al. R. Schumana – ul. Armii Krajowej – ul. Obrońców Tobruku – al. W. Sikorskiego – ul. Obiegowa – Al. Marsz. J. Piłsudskiego – ul. Dworcowa – ul. W. Kętrzyńskiego – ul. B. Limanowskiego – al. Wojska Polskiego. **2.** Budowa północnego odcinka ul. Obiegowej (od Al. Marsz. J. Piłsudskiego do ul. W. Kętrzyńskiego) jako uzupełnienie śródmiejskiego ringu. **3.** Przebudowa ul. Partyzantów (z uwzględnieniem preferencji dla prowadzenia transportu publicznego oraz rowerowych ciągów komunikacyjnych). **4.** Przebudowa ul. S. Pieniężnego (z uwzględnieniem preferencji dla prowadzenia transportu publicznego oraz rowerowych ciągów komunikacyjnych) wraz z przebudową mostu Św. Jakuba. **5.** Zmiana organizacji ruchu eliminująca tranzyt ze Śródmieścia. **6.** Opracowanie koncepcji uspokojenia ruchu w Śródmieściu obejmującej wyznaczenie stref obniżonej prędkości oraz zastosowanie fizycznych elementów uspokajania ruchu. **7.** Sukcesywne obejmowanie obszaru Śródmieścia strefą tempo 30 (poza ulicami tranzytowymi). **8.** Wprowadzenie na obszarze Starego Miasta strefy zamieszkania. **9.** Wprowadzenie przestrzeni współdzielonej na skrzyżowaniu ulic: Prosta, Grunwaldzka, Warszawska; **10.** Wprowadzenie przestrzeni współdzielonej na skrzyżowaniu ulic: 11 Listopada, W. Nowowiejskiego oraz Staromiejskiej i Placu Jedności Słowiańskiej. **11.** Ograniczenie ilości skrzyżowań dróg rozprowadzających z drogami dojazdowymi. **12.** Stworzenie systemu równorzędnych skrzyżowań ulic. **13.** Organizacja ruchu uwzględniająca system ulic jednokierunkowych. **14.** Zastosowanie fizycznych elementów uspokajania ruchu w ulicach dojazdowych; **15.** Budowa dwóch spiętrzonych parkingów przy ul. Partyzantów, parkingu przy ul. E. Knosały, modernizacja istniejących parkingów przy ul. Mochnackiego, ul. Grunwaldzkiej (Targowisko Miejskie), al. M. J. Piłsudskiego (przy hali Urania). **16.** Modernizacja parkingów: przy ul. F. Nowowiejskiego (jako rozwiązanie wyłonione w konkursie na uczytelnienie przebiegu średniowiecznych murów obronnych), na Placu Solidarności; na Placu K. Pułaskiego. **17.** Uporządkowanie przestrzeni podwórek. **18.** Modernizacja ulic pod katem wygospodarowania powierzchni parkingowej. **19.** Zmodyfikowanie strefy płatnego parkowania. **20.** Przyjęcie potrzeb parkingowych dla ruchu rowerowego jako integralnego elementu systemu parkowania na obszarze Śródmieścia. **21.** Opracowanie koncepcji prowadzenia ciągów komunikacji pieszej w Olsztynie. **22.** Opracowanie „Standardów dróg pieszych w Olsztynie”. **23.** Modernizacja istniejącego tunelu pieszego na przedłużeniu ul. 1-go Maja. **24.** Realizacja dodatkowych połączeń pieszych z Zatorzem (kładka przy dworcu Olsztyn Główny oraz tunel pod torami na przedłużeniu ul. M. Kajki). **25.** Uruchomienie systemu roweru miejskiego.

Cel operacyjny – **ŚRÓDMIEŚCIE POŁACZONE Z ZATORZEM – LIKWIDACJA BARIER**	**1.** Połączenie placu przed Dworcem Olsztyn Główny z skwerem przy ul. M. Zientary- Malewskiej przebiegającą nad torami kładką pieszo-rowerową. **2.** Połączenie ul. Kajki z ul. Kolejową tunelem pieszo-rowerowym pod torami. **3.** Przebudowa istniejącego tunelu pieszego na przedłużeniu ul. 1-go Maja. **4.** Wykonanie projektów koncepcyjnych zielonej i niebieskiej trasy rekreacyjnej („Łynostrada"). Realizacja Łynostrady.
Cel operacyjny – **PLANY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA ŚRÓDMIEŚCIA**	**1.** Przygotowanie i uchwalenie nowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia: mpzp Stare Miasto, mpzp Śródmieście Północ, mpzp Śródmieście-Grunwaldzka, mpzp Śródmieście Północny Wschód. **2.** Zapisanie w ustaleniach nowych planów kierunków przyjętych Programem.

2. Opracowania dotyczące przestrzeni Śródmieścia wskazane dla osiągnięcia celów Programu

– Aktualizacja studium komunikacyjnego dla Olsztyna;
– Studium ochrony krajobrazu kulturowego dla Olsztyna;
– Koncepcja uspokojenia ruchu w Śródmieściu obejmująca wyznaczenie stref obniżonej prędkości oraz zastosowanie fizycznych elementów uspokajania ruchu;
– Koncepcja prowadzenia ciągów komunikacji pieszej w Olsztynie;
– Standardy dróg pieszych w Olsztynie;
– Koncepcje zielonej i niebieskiej (Łynostrada) tras pieszo-rowerowych;
– Projekt układu skwerów w Śródmieściu i ich połączeń z pozostałymi terenami zieleni Śródmieścia i całego miasta;
– Katalog dóbr kultury współczesnej objętych ochroną;
– Olsztyński System Umieszczania Reklam;
– System informacji handlowo-turystycznej sprzężonej z przystankami transportu zbiorowego.

3. Projektowane działania a finansowanie unijne

W poniższej tabeli przedstawiono możliwości sfinansowania działań wynikających z kierunków rozwoju przestrzennego Śródmieścia w oparciu fundusze unijne w ramach programów operacyjnych na lata 2014-2020.

Lp.	Kluczowa Dziedzina Przestrzeni	Nazwa zadania (działania) określonego w Programie	Nazwa zadania możliwa do zrealizowania	Priorytet inwestycyjny	Program operacyjny
	Komunikacja	Przebudowa ul. Partyzantów (z uwzględnieniem preferencji dla prowadzenia tran-	Rozwój Transportu Zbiorowego w Olsztynie	4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodza-	**PO PW 2014-2020**

		sportu publicznego oraz rowerowych ciągów komunikacyjnych).		jów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających działanie łagodzące na zmiany klimatu.	
		Wprowadzenie przestrzeni współdzielonej na skrzyżowaniu ulic: Prosta, Grunwaldzka, Warszawska.	Rozwój Transportu Zbiorowego w Olsztynie	4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających działanie łagodzące na zmiany klimatu.	**PO PW 2014-2020**
		Parkingi. Tylko te obiekty, które mogłyby spełniać funkcje "park and ride"	Rozwój Transportu Zbiorowego w Olsztynie	4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających działanie łagodzące na zmiany klimatu.	**PO PW 2014-2020**
		Uporządkowanie przestrzeni podwórek	Poszczególne działania możliwe są do zrealizowania w ramach rewitalizacji (PI 9b). Projekty te muszą towarzyszyć powiązanymi z nimi		

			działaniami finansowanymi z EFS w ramach osi priorytetowych RPO WiM ukierunkowanych na m.in. samozatrudnienie (PI 8i), rozwój przedsiębiorczości społecznej (PI9v), poprawę dostępu do usług publicznych (PI9iv), aktywizację zagrożonych wykluczeniem i ubogich (PI9i).		
		Realizacja dodatkowych połączeń pieszych z Zatorzem (kładka przy dworcu Olsztyn Główny oraz tunel pod torami na przedłużeniu ul. M. Kajki); Możliwe połączenia Zatorza przy realizacji przebudowy ul. Partyzantów.	Rozwój Transportu Zbiorowego w Olsztynie	4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających działanie łagodzące na zmiany klimatu.	**PO PW 2014-2020**
		Podniesienie jakości transportu publicznego	Rozwój Transportu Zbiorowego w Olsztynie	4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających działanie łagodzące na zmiany klimatu.	**PO PW 2014-2020**
		Przyjęcie potrzeb parkingowych dla ruchu rowerowego jako integralnego	Rozwój Transportu Zbiorowego w Olsztynie	4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodza-	**PO PW 2014-2020**

		elementu systemu parkowania na obszarze Śródmieścia		jów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających działanie łagodzące na zmiany klimatu.	
	Przestrzenie publiczne	Połączenie Parku Podzamcze, Parku Centralnego i Placu Jedności Słowiańskiej (fragment plant) przy jednoczesnej przebudowie mostu Św. Jakuba oraz ulic S. Pieniężnego i S. Staszica w Olsztynie.	Utworzenie plant od północnej strony Starego Miasta	6d Ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz wspieranie usług ekosystemowych, także poprzez program Natura 2000 i zieloną infrastrukturę.	**RPO WiM 2014-2020**
			Przebudowa ul. Pieniężnego wraz z mostem Św. Jakuba oraz połączenie pieszo-rowerowe Parku Centralnego i Podzamcze.	4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających działanie łagodzące na zmiany klimatu.	**PO PW 2014-2020**
		Połączenie parków Centralny i Korczaka-Mleczna drogą pieszo-rowerową wzdłuż rzeki Łyny pod ul. Niepodległości.	Utworzenie ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż brzegów Łyny - ŁynoStrada	6d Ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz wspieranie usług ekosystemowych, także poprzez program Natura 2000 i zieloną Infrastrukturę.	**RPO WiM 2014-2020** **PO IiŚ 2014-2020**

		Połączenie Starego Miasta i ul. Warszawska poprzez utworzenie przestrzeni współdzielonej na skrzyżowaniu ulic: Grunwaldzka, Warszawska, Prosta.	Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie.	4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających działanie łagodzące na zmiany klimatu.	**PO PW 2014-2020**
		Połączenie ul. 11 Listopada i ul. Staromiejskiej poprzez utworzenie przestrzeni współdzielonej na skrzyżowaniu ulic: 11 Listopada, F. Nowowiejskiego; Staromiejskiej i Jedności Słowiańskiej.	Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie.	4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających działanie łagodzące na zmiany klimatu.	**PO PW 2014-2020**
		Połączenie placu przed Dworcem Olsztyn Główny z skwerem przy ul. M. Zientary- Malewskiej przebiegającą nad torami kładką pieszorowerową.	Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie.	4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających działanie łagodzące na zmiany klimatu .	**PO PW 2014-2020**

		Połączenie ul. M. Kajki z ul. Kolejową tunelem pieszo-rowerowym pod torami.	Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie.	4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających działanie łagodzące na zmiany klimatu.	**PO PW 2014-2020**
	Zieleń	Wszystkie działania z kierunków zieleń.	Wszystkie działania z dziedziny zieleń mogą dostać dofinansowanie w ramach Kompleksowych projektów dotyczących utrzymywania bioróżnorodności w obszarach miejskich. Na etapie uszczegółowienia osi priorytetowych należy ziden.-tyfikować projekty do dofinansowania.	6d Ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz wspieranie usług ekosystemowych, także poprzez program Natura 2000 i zieloną infrastrukturę.	**RPO WiM 2014-2020** **PO IiŚ 2014-2020**
	Funkcja	Działania z kierunków funkcja	Poszczególne działania możliwe są do zrealizowania w ramach rewitalizacji (PI 9b). Projekty te muszą towarzyszyć powiązanymi z nimi działaniami finansowanymi z EFS w ramach osi priorytetowych RPO WiM ukierunkowanych na m.in. samozatrudnienie (PI 8i), rozwój przedsiębiorczości społecznej (PI9v), poprawę dostępu do usług publicznych (PI9iv), aktywizację zagrożonych wykluczeniem i ubogich (PI9i)	9b Wspieranie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności i obszarów miejskich i wiejskich	

	Infrastruktura	Zapewnienie odpowiedniej jakości wody do picia i potrzeb gospodarczych m. in. poprzez obniżenie awaryjności systemu wodociągowego (remont i modernizację sieci wodociągowej wymianę rur, w szczególności rur azbestowo-cementowych, doskonalenie monitoringu zużycia wody)	Realizacja projektu możliwa jest tylko przy budowie sieci sanitarnej.	6b Inwestowanie w sektor gospodarki wodnej celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenie wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych, określonych przez państwa członkowskie	**PO IiŚ 2014-2020**
		Budowa, remont, przebudowa instalacji grzewczych (w tym wprowadzenie ekologicznych nośników energii), wodno-kanalizacyjnych, elektrycznych i gazowych w remontowanych, modernizowanych i przebudowywanych obiektach;	Możliwe do realizacji projekty z m.in. następującego zakresu: -wytwarzanie energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych wraz z podłączeniem do sieci dystrybucyjnej-/przesyłowej lub na potrzeby własne podmiotów, - zwiększenie efektywności energetycznej MŚP, modernizacja instalacji / technologii w celu zmniejszenia zużycia energii cieplnej, elektrycznej lub wody; projekty dotyczące odzyskiwania energii cieplnej (np. z procesów przemysłowych, z produkcji energii); - budowa lub przebudowa jednostek wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w wysokosprawnej kogeneracji z OZE;		**RPO WiM 2014-2020** **PO IiŚ 2014-2020**

		Zwiększenie dostępności usług telekomunikacyjnych (np. strefa wi-fi dla Śródmieścia;	Możliwe do realizacji projekty z zakresu dostępności do łączy szerokopasmowych oraz wprowadzanie szybkich sieci internetowych.	2a Poszerzanie zakresu dostępności do łączy szerokopasmowych oraz wprowadzanie szybkich sieci internetowych oraz wspieranie wprowadzania nowych technologii i sieci dla gospodarki cyfrowej.	**PO PC 2014-2020**
		Remont i przebudowa urządzeń elektroenergetycznych (zastąpienie tradycyjnych lamp ulicznych lampami elektroenergetycznymi z automatycznym sterowaniem)	Wymiana oświetlenia miejskiego na emnergooszczędne	4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działan adaptacyjnych mających działanie łagodzące na zmiany klimatu.	**RPO WiM 2014-2020**
	Zabytki i dobra kultury współczesnej	Zabytki i dobra kultury współczesnej	Możliwa identyfikacja projektów w zakresie ochrony, zachowania i zabezpieczania obiektów dziedzictwa kulturowego i obiektów zabytkowych. Możliwe projekty dotyczące termomodernizacji obiektów użyteczności publicznej.	6c Zachowanie, ochrona, promowanie i rozwój dziedzictwa naturalnego i kulturowego. 4c Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych i w sektorze mieszkaniowym.	**RPO WiM 2014-2020**

	Społeczeństwo i gospodarka	Targowisko przy ul. Grunwaldzkiej	Przebudowa targowiska przy ul. Grunwaldzkiej w Olsztynie na cele promocji lokalnych produktów.	Wspieranie organizacji łańcucha żywnościowego w tym przetwarzania i wprowadzania do obrotu produktów rolnych, dobrostanu zwierząt oraz zarządzania ryzykiem w rolnictwie.	**PO ROW 2014-2020**
		Wspieranie rzemiosła miejscowego, artystycznej twórczości lokalnej	Możliwe projekty dotyczące wsparcia instytucji kultury na rzecz włączenia ich w tworzenie produktów turystycznych i oferty.	6c Zachowanie, ochrona, promowanie i rozwój dziedzictwa naturalnego i kulturowego.	**RPO WiM 2014-2020**

4. Konsultacje społeczne a finalny projekt Programu

W Programie zapisano działania zgodne z postulowanymi w Raporcie „Przestrzeń i komunikacja". Poniżej przedstawiono je w odniesieniu do punktów i podpunktów Raportu.

A. Obszar Śródmieścia:

– jako potencjalne obszary rozwoju Śródmieścia, włączono: Dolne Przedmieście (od południa), dawne Koszary Dragonów przy ul. Gietkowskiej (od północy) oraz zachodnią część Parku im. J. Kusocińskiego wraz z halą Urania (od wschodu).

B. Komunikacja wewnątrz Śródmieścia

a) strefa Tempo 30:

– sukcesywne obejmowanie obszaru Śródmieścia strefą tempo 30 (poza ulicami tranzytowymi);

b) trasy pozwalające ominąć Śródmieście:

– wyznaczenie ulic tranzytu międzyosiedlowego dla wyprowadzenia tranzytu z obszaru Śródmieścia w ciągu: ul. Artyleryjska – al. R. Schumana – ul. Armii Krajowej – ul. Obrońców Tobruku – al. W. Sikorskiego – ul. Obiegowa – ul. Marsz. J. Piłsudskiego – ul. Dworcowa – ul. W. Kętrzyńskiego – ul. B. Limanowskiego – Al. Wojska Polskiego.

d) transport zbiorowy

– podniesienie jakości transportu publicznego poprzez: zapewnienie wysokiej jakości wyposażenia przystanków autobusowych wraz z rozwijaniem systemu informacji pasażerskiej, zwiększenie ilości przystanków autobusowych zgodnie z oczekiwaniem użytkowników, zapewnienie bezpiecznych warunków dojścia do przystanków, likwidacja barier architektonicznych w obrębie przystanków.

e) komunikacja piesza

– opracowanie koncepcji prowadzenia ciągów komunikacji pieszej w Olsztynie oraz „Standardów dróg pieszych w Olsztynie", wdrażanie w/w opracowań;

– zakaz grodzenia przestrzeni publicznych (usunięcie ogrodzenia Amfiteatru, Kościoła Ewangelickiego, budynku dawnej Rejencji);
– poprawa działania i wizerunku śródmiejskich skwerów;
– wyposażenie przestrzeni publicznych Śródmieścia (parki, skwery) w elementy służące sportowi, rekreacji, zabawie dzieci oraz w toalety publiczne;
– utworzenie trasy spacerowo-handlowej od dworca Olsztyn Główny, poprzez ulice: Partyzantów i Dąbrowszczaków, Stare Miasto, Warszawską; określenie charakteru ulic oraz sposobów zagospodarowania terenów do nich przyległych w zapisach planów zagospodarowania;
– tworzenie zielonych ciągów pieszych, w tym: trasa piesza od Parku im. J. Kusocińskiego poprzez ul. A. Mickiewicza do Placu Konsulatu Polskiego (dzięki przywróceniu alejowego charakteru ul. A. Mickiewicza);
– połączenie Parku Podzamcze, Parku Centralnego i Placu Jedności Słowiańskiej (fragment plant) przy jednoczesnej przebudowie mostu Św. Jakuba oraz ulic S. Pieniężnego i S. Staszica w Olsztynie;
f) komunikacja rowerowa
– działania inżynieryjne i organizacyjne zmierzające do tworzenia spójnej, bezpośredniej, atrakcyjnej, bezpiecznej i wygodnej sieci tras rowerowych;
– Program budowy dróg rowerowych w Olsztynie (listopad 2009); oraz Koncepcja budowy rekreacyjnych dróg rowerowych na terenie miasta Olsztyna (listopad 2009) to dokumenty powiązane z Programem;

D. Przestrzeń w Śródmieściu:
a) ład przestrzenny:
– uporządkowanie informacji wizualnej w Śródmieściu: utworzenie i przyjęcie Olsztyńskiego Systemu Umieszczania Reklam; przyjęcie uchwałą SIM i wdrażanie go; zastosowanie uregulowań OSUR w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego dla Śródmieścia;
– w nowym mpzp Stare Miasto mają znaleźć się ustalenia dotyczące usytuowania i formy straganów, sceny letniej, ogródków kawiarnianych oraz małej architektury a także wytyczne dotyczące kolorystyki elewacji staromiejskich kamienic, zapisy planu maja być wynikiem konkursu urbanistyczno-architektonicznego na urządzenie Starego Miasta;
b) zieleń:
– realizacja celu strategicznego Programu – „Zieleń istotnym czynnikiem kształtującym charakter Śródmieścia – OLSZTYN O!GRÓD Z NATURY";
– wdrażanie Programu rozwoju zieleni miejskiej dotyczącego całego obszaru gminy; określającego działania w zakresie zieleni ujęte w mniejszych dotyczących także Śródmieścia programach takich jak: podnoszenie atrakcyjności parków, zazielenianie skwerów i zieleńców, zieleń w pasach drogowych, zielone podwórka, zielone place zabaw, zazielenianie szkół i przedszkoli, zielone ciągi piesze, zielone chodniki;
– przywracanie alejowego charakteru śródmiejskich ulic;
– przebudowa ulic wraz z nowymi nasadzeniami i urządzaniem przestrzeni publicznych skoordynowana z modernizacją i przebudową sieci;
c) przestrzeń publiczna, meble miejskie :
– stworzenie spójnego, czytelnego układu skwerów, połączenie skwerów za pomocą ciągów pieszych z innymi terenami zieleni, wykorzystanie wolnych fragmentów przestrzeni na skwery;
– wyposażenie przestrzeni publicznych Śródmieścia (parki, skwery) w elementy służące sportowi, rekreacji oraz zabawie dzieci;

– przeniesienie aresztu śledczego, konkurs na adaptację budynku pod funkcje śródmiejskie oraz zagospodarowanie placu.

Program z założenia zajmuje się przestrzenią Śródmieścia, dlatego w kierunkach i działaniach dla jego rozwoju uwzględniono wnioski z Raportu „Społeczeństwo i gospodarka" dotyczące przestrzeni (podane poniżej w odniesieniu do punktów i podpunktów Raportu).

A. Funkcja
Program nie wprowadza rewolucji funkcjonalnej. Funkcja postulowana w Raporcie jest odzwierciedleniem funkcji obecnie występujących w Śródmieściu. Program zaleca modyfikacje wzajemnych relacji ilościowych poszczególnych funkcji, zmniejszenie ilości funkcji nie generujących ruchu (biura, banki) na korzyść usług, gastronomii, rozrywki, kultury, rekreacji, z uwzględnieniem najmłodszych mieszkańców.

B. Gospodarka
a) utworzenie trasy spacerowo-handlowej od dworca Olsztyn Główny, poprzez ulice: Partyzantów i Dąbrowszczaków, Stare Miasto, Warszawska; określenie charakteru ulic oraz sposobów zagospodarowania terenów do niej przyległych w zapisach planu zagospodarowania;
b) rozwijanie targowiska przy ul. Grunwaldzkiej (konkurs architektoniczny na urządzenie targowiska wraz z halą targową);
c) ul. Partyzantów – tunel pieszo-rowerowy pod torami, łączący ul. M. Kajki z ul. Kolejową;
d) zaprojektowanie i wprowadzenie (w oparciu o założenia SIM) systemu informacji handlowo-turystycznej sprzężonej z przystankami transportu zbiorowego.

C. Społeczeństwo
a) zagospodarowanie wnętrz śródmiejskich kwartałów.

Wnioski dotyczące komunikacji jako powtarzające się z wnioskami raportu „Przestrzeń i komunikacja" zostały tutaj pominięte.

5. Monitoring Programu

Przyjmuje się koniec roku 2020 na zakończenie Programu. Wydział Rozwoju Miasta raz do roku przeprowadzi analizę stopnia realizacji działań związanych z kierunkami Programu. Analiza zostanie przedstawiona Zespołowi do spraw Śródmieścia i na jej podstawie Zespół przeprowadzi ocenę stopnia realizacji Programu wraz z oceną jego aktualności. W efekcie stwierdzenia nieaktualności zostanie przeprowadzona zmiana Programu. Zmieniony Program zostanie przedstawiony Radzie Miasta do uchwalenia.

6. Słowniczek

Przestrzeń współdzielona – rozwiązanie techniczne i organizacyjne przestrzeni publicznej polegające na tym, że z zasady nie wydziela się przestrzeni dla określonych grup użytkowników dróg, a przez to mogą oni poruszać się po całej szerokości ulicy. Oddziaływanie na zachowanie użytkowników dróg odbywa się zarówno poprzez kompozycję nawierzchni ulicy jak i poczucie niepewności związanej z brakiem wyznaczonej poszczególnym grupom przestrzeni. Rozwiązaniem prawnym służącym realizacji przestrzeni współdzielonych w Polsce są strefy zamieszkania. (Na podstawie Studium komunikacyjnego obszaru Śródmieścia Olsztyna).

Strefa Tempo 30 – strefa ograniczonej prędkości do 30 km/h oznaczona za pomocą odpowiednich znaków drogowych. Umieszczone w strefie urządzenia i rozwiązania wymuszające powolną jazdę mogą nie być oznakowane znakami ostrzegawczymi. (par. 31 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych). Strefę tempo 30 stosuje się w celu poprawy warunków ruchu pieszego i rowerowego oraz ograniczenia uciążliwości motoryzacji dla otoczenia (ograniczenie emisji spalin i hałasu do otoczenia).

Strefa uspokojonego ruchu – obszar, na którym realizowane jest uspokojenie ruchu z pomocą rozwiązań prawnych takich jak strefy ograniczonej prędkości (strefy tempo 30) czy strefy zamieszkania. (Na podstawie Studium komunikacyjnego obszaru Śródmieścia Olsztyna).

Strefa zamieszkania – obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi. W strefie zamieszkania urządzenia na rzecz uspokojenia ruchu nie musza posiadać oznakowania ostrzegawczego, parkowanie może odbywać się tylko w miejscach wyznaczonych a ruch pieszy dopuszczony jest na całej szerokości ulicy. (Na podstawie Studium komunikacyjnego obszaru Śródmieścia Olsztyna).

Trasa rowerowa – trasa stanowiąca nieprzerwany ciąg rozwiązań prawnych i technicznych (drogi dla rowerów, pasy dla rowerów, strefy uspokojonego ruchu, drogi dla pieszych i rowerzystów, przestrzenie współdzielone itp. Służących poprawie warunków ruchu rowerowego. (Na podstawie Studium komunikacyjnego obszaru Śródmieścia Olsztyna).

Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe (WOH) – obiekty, których powierzchnia sprzedaży przekracza 2000 m2. (Na podstawie obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Olsztyna).

System Informacji Miejskiej (SIM) – system oznakowań takich jak: numery adresowe na budynkach, tablice z nazwami ulic, drogowskazy oraz tablice informacyjne, zaprojektowany w jednolitej stylistyce, służący uczytelnieniu przestrzeni miejskiej.

Mapping – projekcja multimedialna, audiowizualny pokaz na obiekcie trójwymiarowym, np. budynku.