



**ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie

Warszawa, 28 kwietnia 2016 roku



ZDZiT

Zarząd Dróg
Zieleni i Transportu
w Olsztynie



**ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

WARTOŚĆ INWESTYCJI: 551 833 869,92 zł

(wartość po uwzględnieniu odzyskanego podatku VAT w kwocie 111,15 mln zł)

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej
z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013

Koszty kwalifikowalne: **473 678 540,77 zł**

Kwota dofinansowania: **375 611 901,51 zł**

(79,30% kosztów kwalifikowalnych)

DATA ZAKOŃCZENIA PROJEKTU: 31 grudnia 2015 roku



**ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Jest to projekt powszechnie i potocznie nazywany tramwajowym...





ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

... ale obejmuje więcej elementów niż same tramwaje, a mianowicie:

1. **Kontrakt K-1:** w jego ramach zbudowanych zostało ponad 21 km pojedynczego toru tramwajowego, czyli – główna linia dwutorowa z Jarot do Dworca Głównego oraz dwa odgałęzienia jednotorowe do Kortowa i na starówkę, wraz z zajezdnią tramwajową przy ul. Kołobrzeskiej i zajezdnią-placem postojowym dla autobusów MPK przy al. Gen. Sikorskiego. Ponadto wybudowano ulicę Obiegową z wiaduktem w ciągu ulicy Żołnierskiej, a kontraktem objęte były także wszelkie przebudowy dróg i skrzyżowań oraz likwidacje kolizji sieci uzbrojenia terenu, niezbędne do budowy linii. Wartość całego kontraktu wyniosła **344 997 756,82 zł netto**.
2. **Kontrakt K-2:** budowa wydzielonych pasów ruchu dla autobusów – tzw. buspasów – które powstały wzdłuż ulic: Warszawskiej, Śliwy, Niepodległości i Pstrowskiego oraz zatoki autobusowej przy ulicy Grunwaldzkiej i służą z sygnalizacją świetlną nadającą priorytet autobusom. Wartość kontraktu wyniosła **26 956 848,60 zł netto**.



ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

3. Kontrakt K-3: to dostawa i montaż Inteligentnego Systemu Transportowego (ITS) w Olsztynie. System ten składa się z kilkunastu zintegrowanych ze sobą podsystemów informatycznych, poprawiających sposób zarządzania transportem publicznym i ruchem ulicznym oraz wygodę podróżujących komunikacją zbiorową, a także bezpieczeństwo osób korzystających z transportu publicznego, indywidualnego czy innych uczestników ruchu, w tym pieszych. Zbudowano 85 skrzyżowań ze sterowaną przez ITS sygnalizacją świetlną oraz siedem skrzyżowań objętych systemem pomiaru prędkości i pięć – przejazdu na czerwonym świetle. Na przystankach umieszczono 77 elektronicznych tablic Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, dzięki którym wiadomo za ile minut nadjedzie tramwaj lub autobus, oraz 37 biletomatów stacjonarnych. Wdrożono system Karty Miejskiej.

W efekcie budowy ITS-u, Olsztyn posiada jeden z najnowocześniejszych tego typu systemów w kraju.

Całość systemu zarządzana i nadzorowana z dwóch centrów: Zarządzania Ruchem Ulicznym oraz Zarządzania i Sterowania Transportem Publicznym, zlokalizowanych przy ul. Szrajbera w siedzibie Zarządu Dróg, Zieleni i Transportu (ZDZiT).

Wartość kontraktu wyniosła netto 54 450 000 zł



**ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Na elementy składowe systemu ITS, realizowanego przez firmę Sprint S.A., składają się:

- system obszarowego sterowania ruchem ulicznym wraz z priorytetem dla pojazdów transportu publicznego, oparty o renomowany i wdrażany w wielu aglomeracjach na świecie system SCATS;
- system monitoringu wizyjnego na skrzyżowaniach objętych systemem sterowania ruchem;
- system monitorowania ruchu pojazdów;
- system kontroli rozptywu strumieni ruchu w układzie komunikacyjnym.
- system rejestracji przejazdu na czerwonym świetle;
- system rejestracji przekroczeń prędkości chwilowej pojazdów;
- system sterowania transportem publicznym na liniach autobusowych i tramwajowych;
- system informacji pasażerskiej w sieci Internet oraz na przystankach i w pojazdach;
- bilet elektroniczny (Olsztyńska Karta Miejska) wraz z systemem ładowania oraz urządzeniami pokładowymi w tramwajach i autobusach;
- biletomaty – urządzenia pokładowe w tramwajach i autobusach oraz na przystankach;
- system informacji meteo, oparty o 10 stacji meteorologicznych;



ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Centrum Zarządzania Ruchem Ulicznym w ZDZiT w Olsztynie





ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Kontrakt K-4

Dostawa taboru tramwajowego – firma Solaris Bus & Coach – o wartości netto **98 009 100 zł**.

Przedmiotem zamówienia było wyprodukowanie i dostarczenie 15 sztuk fabrycznie nowych tramwajów, relatywnie cichych, niskopodłogowych, wieloczołowych o pojemności ok. 200 pasażerów.





ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Olsztyński tramwaj jest wyjątkowy

Podpoznańska firma Solaris zaprojektowała i wyprodukowała dla stolicy Warmii i Mazur piętnaście składów tramwaju Tramino. Olsztyński tramwaj Tramino to limonkowo-szary (zgodnie z przyjętą kolorystyką miejską) trójczłonowy pojazd o długości 29,3 m i szerokości 2,5 m, dysponujący 216 miejscami, w tym 43 siedzącymi. Jest dwukierunkowy, co oznacza, że do zmiany kierunku jazdy nie potrzebuje pętli. Bez wątpienia jest estetyczny i nowoczesny. Jego cechą szczególną jest to, że jest najszerszym tramwajem w Polsce, co jest bardzo przydatne w przemieszczaniu się osób niepełnosprawnych. Warto też podkreślić, że jest pojazdem polskiej produkcji.

Niemal od początku duże zainteresowanie wzbudzała kwestia głośności pojazdów. Wątpliwości mieli szczególnie ci, którzy mieszkają wzdłuż torowiska. Dziś już wiadomo, że obawy były nieuzasadnione. Badania przeprowadzone w trakcie uzyskiwania przez pojazdy homologacji wykazały, że głośność nie przekracza 74 dB, czyli poziomu dźwięku, jaki rejestrowany jest w kabinie osobowego auta.

Standardowo wyposażony jest w tablice informujące o przebiegu trasy oraz biletomaty i kasowniki, obsługujące także Olsztyńską Kartę Miejską. Posiada ponadto bezprzewodowy dostęp do internetu. Dodatkowo wyposażony jest system informacji pasażerskiej składający się z ciekłokrystalicznych wyświetlaczy podsufitowych i bocznych oraz podsystemu informacji głosowej.



ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Olsztyński tramwaj jest wyjątkowy

W wyposażeniu olsztyńskiego Tramino, które jest unikatem na skalę światową, jest aktywny system zawieszenia, charakteryzujący się m.in. automatycznym poziomowaniem podłogi przy wejściach do pojazdu, niezależnym od stanu zapelnienia tramwaju. Sprawia to, że wszyscy pasażerowie (szczególnie doceniają to osoby starsze i niepełnosprawne) mogą swobodnie wsiadać i wysiadać, bo wejście do pojazdu jest na stałym poziomie, tuż nad platformą peronu. Wygodę wsiadania i wysiadania z tramwaju zapewnia także liczba drzwi. W każdym jest ich dwanaście par – po sześć z każdej strony. Takie rozwiązanie podnosi komfort podróżowania oraz zapewnia łatwiejszą i szybszą wymianę pasażerów. Zastosowano ponadto unikatowy hydrauliczny system odpowiadający za optymalne ustawienie nadwozia (kabiny), dzięki czemu pokonywanie zakrętów jest dla pasażerów niemal niezauważalne.





ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Olsztyński tramwaj jest wyjątkowy

Tramino jest nie tylko komfortowe dla pasażerów, ale stworzone zostały również odpowiednie warunki pracy dla motorniczych: ergonomiczny fotel, pulpity oraz oddzielna klimatyzacja.

Znaczna część załogi obsługującej olsztyńskie tramwaje, czyli około pięćdziesięciu motorniczych oraz dyspozytorzy i obsługa techniczna, to pracownicy, którzy wcześniej byli kierowcami autobusów lubi pracowali w warsztatach Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.

Należy jednak podkreślić, że dzięki tramwajom powstały także nowe miejsca pracy.





ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Zanim na ulice Olsztyna wróciły tramwaje...

Mówiąc o projekcie tramwajowym zawsze podkreślamy, że to **powrót** tramwajów do Olsztyna. I rzeczywiście ten środek komunikacji w naszym mieście ma długą i bogatą historię.

Już na początku XX wieku ówczesne władze Olsztyna z burmistrzem Oskarem Belianem na czele, mówią o konieczności budowy elektrowni wodnej w rozlewisku dwóch rzek: Łyny i Wadąga. Elektrownia była niezbędnym elementem do uruchomienia w przyszłości linii tramwajowej. Prace związane z budową obiektu oraz infrastruktury tramwajowej rozpoczęły się wiosną 1907 roku. 14 grudnia 1907 roku próbnie uruchomiono turbiny prądotwórcze. Rozruch urządzeń powiódł się. Dzięki temu dzień później – **15 grudnia 1907 roku** – można było uroczyście otworzyć pierwszą linię tramwajową w liczącym wówczas 33 tysiące mieszkańców Olsztynie.





ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Zanim na ulice Olsztyna wróciły tramwaje...



Zajezdnia tramwajowa powstała przy dzisiejszej al. Wojska Polskiego. Budowę wagonów tramwajowych zamówiono w niemieckich zakładach w Brunszwiku i Darmstadt według najnowszego wzoru technicznego. Wozy zasilane były dwoma silnikami po 30 KM każdy. Wóz motorowy i wagon miały po 18 miejsc siedzących we wnętrzu i 14 miejsc stojących na platformach zewnętrznych.

Już w 1910 roku liczące około 5 kilometrów trasy obsługiwało 11 wagonów motorowych i 7 przyczep. **Częstotliwość kursowania tramwajów na obu liniach wynosiła siedem i pół minuty!**





ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Zanim na ulice Olsztyna wróciły tramwaje...

Linia 1 liczyła sobie 2,36 kilometra długości i łączyła Dworzec Główny z dzisiejszym placem Roosevelta. Wkrótce okazało się, że pasażerów chętnych by podróżować z placu do olsztyńskiej starówki jest niewielu. Trasę szybko zmodyfikowano. Torowisko zostało poprowadzone od mostu Św. Jana obecną ul. Grunwaldzką do Dworca Zachodniego.

Linia 2 miała długość 2,44 kilometra i wiodła z placu przed ratuszem (dziś pl. Jana Pawła II) do osiedla Jakubowo.





ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Zanim na ulice Olsztyna wróciły tramwaje...



W połowie lat 30. ubiegłego wieku jasne stało się, że szybko rozwijający się Olsztyn potrzebuje dobrze rozwijającej się komunikacji. Budowa infrastruktury tramwajowej była bardzo kosztowna. Ponadto duże miasta europejskiej wtedy postawiły już na transport miejski realizowany autobusami napędzanymi silnikami Diesla oraz trolejbusami. Olsztyn wybrał ten drugi typ pojazdów. Uruchomienie komunikacji trolejbusowej odbyło się w dniu, który na zawsze zapisał się w historii Polski i świata – **1 września 1939 roku**. Od tej pory dwie linie tramwajowe były uzupełnione dwiema liniami trolejbusowymi.



Z przerwą wynikającą z działań wojennych, obydwa środki komunikacji miejskiej przetrwały do lat 60. XX wieku. Nieremontowane wozy i trakcja sprawiały coraz więcej kłopotów technicznych. Stawały się nierentowne w codziennej eksploatacji. Wreszcie zapadła decyzja o ich likwidacji. Stało się to **20 listopada 1965 roku** – **58 lat** po uruchomieniu pierwszej linii. W **1971 roku** podobny los spotkał trolejbusy. Komunikacja miejska w Olsztynie oparta została wyłącznie na autobusach polskich marek Star i San.



**ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Rys historyczny projektu tramwajowego

Sierpień 2006

Zgłoszenie projektu „Modernizacja i rozwój zintegrowanego transportu zbiorowego w Olsztynie” do dofinansowania z pieniędzy unijnych w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej. Projekt zostaje zaakceptowany w grudniu 2006 roku do realizacji.

Wrzesień 2007

Ze studium wykonalności projektu, przygotowanego przez zewnętrznych ekspertów z Krakowa, wynika, że wariant autobusowy kosztowałby 243 mln zł, autobusowo-trolejbusowy – 319 mln zł, a autobusowo-tramwajowy – 360 mln zł. Trolejbusy okazują się za mało opłacalne (Olsztyn nie otrzymałby na nie dofinansowania unijnego), więc w dalszych pracach rozważane mają być tylko autobusy i tramwaje.



ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Rys historyczny projektu tramwajowego

21 lipca 2010

Ogłoszenie przetargu w systemie „zaprojektuj i wybuduj” (tzw. Żółty FIDIC) na budowę sieci tramwajowej wraz z zajezdnią, budową ulicy Obiegowej i przejścia podziemnego pod aleją Piłsudskiego.

27 czerwca 2011

Podpisanie z hiszpańską firmą budowlaną FCC Construcción umowy na zaprojektowanie i budowę sieci tramwajowej z zajezdnią (z budową ulicy Obiegowej i przejścia podziemnego pod aleją Piłsudskiego).

9 sierpnia 2013

Odstąpienie od umowy z FCC Construcción z powodu braku przerobów, niedostatecznego tempa i niewłaściwego prowadzenia robót budowlanych oraz braku stosownych podwykonawców.

Planowana linia tramwajowa Miasto Olsztyn



- Dworzec Główny
- Plac Konstytucji 3 Maja
- ul. Kościuszki od Pl. Konstytucji 3 Maja do Al. Piłsudskiego
- ul. Kościuszki od Al. Piłsudskiego do ul. Żołnierskiej
- ul. Żołnierska od ul. Kościuszki do ul. Obiegowej
- ul. Obiegowa
- ul. Sikorskiego od ul. Pstrowskiego do ul. Tuwima
- ul. Sikorskiego od ul. Tuwima do ul. Wilczyńskiego
- ul. Sikorskiego od ul. Wilczyńskiego do ul. Witosa
- ul. Witosa od ul. Sikorskiego do ul. Kanta
- Osiedle Jaroty (skrzyżowanie ul. Kanta i ul. Witosa)



- Rozjazd w ul. Sikorskiego (skrzyżowanie z ul. Tuwima)
- ul. Tuwima od ul. Sikorskiego do ul. Warszawskiej
- Plac uniwersytecki, ul. Prawocheńskiego



- Rozjazd w ul. Kościuszki (skrzyżowanie z Al. Piłsudskiego)
- Al. Piłsudskiego od ul. Kościuszki do ul. Pieniężnego
- ul. 11 Listopada
- Plac pod Wysoką Bramą





ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Linie tramwajowe

Powstały trzy linie tramwajowe wykorzystując ponad 11 km trasy – tak w skrócie przedstawia się tramwajowy układ Olsztyna. W części śródmiejskiej tramwaje i autobusy korzystają ze wspólnego trambuspasa oraz wspólnych przystanków wyniesionych, tzw. wiedeńskich. Olsztyńskie linie tramwajowe zostały zaprojektowane tak, by łączyć najważniejsze dla wielu mieszkańców miejsca i instytucje. Można nimi dostać się z największych osiedli mieszkaniowych do centrów handlowych, szpitali, zabytkowej części miasta, urzędów oraz dworca. Przyjeżdżający do Olsztyna studenci Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, w którym wiedzę zdobywa ok. 25 tys. osób, sprawnie mogą tramwajem dotrzeć do kampusu. Dzięki dobremu skomunikowaniu kursów tramwajowych i autobusowych oraz biletom czasowym, tanio i bez kłopotów można dotrzeć dosłownie do każdego miejsca na terenie Olsztyna.





ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Linia nr 1

Łączy osiedle mieszkaniowe Jaroty z Wysoką Bramą na Starym Mieście. Odległość między krańcówkami na ul. Kanta i na ul. 11 Listopada, to nieco ponad siedem kilometrów.

Na tym odcinku tramwaj zatrzymuje się przy 13 przystankach. Największe perony, przy Skwerze Wakara oraz Centrum, przy al. Piłsudskiego, zostały zaopatrzone 28-metrowej długości wiaty. Ciekawostką jest wiata Bike&Ride, wybudowana przy krańcowym przystanku Kanta. To miejsce, do którego można dojechać rowerem, przypiąć pojazd do stojaka i dalej ruszyć w podróż komunikacją miejską.

Linia nr 2

Łączy Jaroty z Dworcem Głównym. To trasa licząca nieco ponad siedem kilometrów. Krańcowe przystanki to Kanta oraz Dworzec Główny.

W tym przypadku tramwaj podczas pokonywania całej trasy zatrzymuje się 14 razy. Ostatni przystanek tej trasy, przy dworcu, znajduje się na wyspie usytuowanej na rondzie przy pl. Konstytucji 3 Maja.

Linia nr 3

Jest trasą łączącą Dworzec Główny z kampusem uniwersyteckim w dzielnicy Kortowo. Tramwaj musi pokonać ok. 5,5 km, żeby dotrzeć z jednej krańcówki, zlokalizowanej na pl. Konstytucji 3 Maja, do drugiej – przy skrzyżowaniu ul. Tuwima z al. Warszawską. Na tym odcinków wybudowano 11 przystanków.



**ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Częstotliwości kursowania linii tramwajowych w Olsztynie w dni robocze

Rozkład jazdy: Dni robocze (od poniedziałku do piątku)								
LINIA		od 05:00	od 06:31	od 08:01	od 14:01	od 16:31	od 18:01	od 21:01
		do 06:30	do 08:00	do 14:00	do 16:30	do 18:00	do 21:00	do 23:00
1	Kanta – Wysoka Brama	20	7,5	15	7,5	15	15	30
2	Kanta – Dworzec Główny	20	15	15	15	15	15	30
3	Uniwersytet-Prawocheńskiego – Dworzec Główny	30	30	30	30	30	30	30



ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Sieć tramwajowa w Olsztynie
oficjalnie została uruchomiona
19 grudnia 2015 roku.

Już te pierwsze dwa miesiące
wykazują, że tramwaj został
bardzo dobrze przyjęty
przez samych mieszkańców,
wyznaczając nową jakość
i wymiar miejskiego życia.





Nowy układ komunikacyjny – 1 stycznia 2016 roku

- 168 pojazdów w ruchu;
- 38 linii, w tym 3 linie tramwajowe, 35 linii autobusowych (22 linie zwykłe, 5 linii dowozowych do tramwaju, 6 linii okresowych, 2 linie nocne);
- Lepsza komunikacji dzielnic południowych z Centrum i Dworcem PKP;
- Polepszenie komunikacji autobusowej na dzielnicach nieobjętych komunikacją tramwajową;
- częstotliwość kursowania dla większości linii w dni robocze w szczycie - co 15 minut;
- poprawa komunikacji wieczorami w dni robocze szkolne i wolne od nauki szkolnej;
- poprawa komunikacji w godzinach szczytu w dni robocze wolne od nauki szkolnej;
- poprawa komunikacji w dni świąteczne;
- poprawa obsługi kampusu uniwersyteckiego;



ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Publikacja finansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Rozwoju Polski Wschodniej na lata 2007-2013.
Fundusze Europejskie dla Rozwoju Polski Wschodniej.



**ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Dziękuję za uwagę

Jerzy Roman

Dyrektor Zarządu Dróg, Zieleni
i Transportu w Olsztynie

www.zdzit.olsztyn.eu

