



ROZWÓJ TRANSPORTU ZBIOROWEGO W OLSZTYNIE

ŁAŃCUCHY EKOMOBILNOŚCI

Kolejne, niezwykle istotne z punktu widzenia olsztynian, inwestycje zostały oddane do użytku. Nie mam wątpliwości, że gwarantują kolejne lata komfortowego korzystania i podnoszą jakość życia mieszkańców naszego miasta. Szczególnie, że były wyczekiwane przez nas wszystkich przez wiele lat. Przebudowana ul. Partyzantów oznacza dla korzystających z niej oraz mieszkających w pobliskich budynkach wyczekiwaną normalność. Wielu z nas pamięta przecież, w jakim stanie była to trasa. Dzięki inwestycji nawierzchnia w końcu jest równa, powstały ścieżki rowerowe, nowe chodniki, dodatkowe przystanki autobusowe i mnóstwo zieleni.

Co ważne — powstała kanalizacja deszczowa, której do tej pory nie było. A to oznacza koniec zalewania okolicznych budynków i piwnic. Zupełnie inaczej wygląda też ul. Partyzantów na odcinku przy dworcu kolejowym. Tam — poza zmienionym jej przebiegiem — powstało centrum przesiadkowe. To oznacza, że pasażerowie komunikacji miejskiej, podmiejskich i długodystansowych autobusów, a także kolei, mają przystanki praktycznie w zasięgu kilku kroków. Nie muszą pokonywać ogromnych odległości, by przesiąść się z jednego pojazdu do innego i kontynuować podróż.

W końcu ul. Pieniężnego i nowy most nad Łyną. Konstrukcja, która będzie nam służyć przez dekady. A musiała być zbudowana od nowa, bowiem poprzednia nie spełniała już technicznych norm i zagrażała bezpieczeństwu korzystających. Te wszystkie inwestycje to także powstanie interesujących, przyjaznych przestrzeni publicznych. Planty u podnóża katedry, park kieszonkowy przy ul. Partyzantów — to nowe miejsca, które mam nadzieję — przypadną olsztynianom i odwiedzającym nasze miasto do gustu.

Nasze miasto z każdym dniem się zmienia, pięknieje, jest coraz bardziej funkcjonalne i dobrze oceniane. Nie mam wątpliwości, że możemy być dumni z Olsztyna.



Prezydent Olsztyna Piotr Grzymowicz

Przebudowa układu ulicznego w Centrum Olsztyna - ul. Pieniężnego wraz z mostem św. Jakuba

Przebudowa ulicy Pieniężnego, jednej z głównych ulic w centrum Olsztyna rozpoczęła się w połowie kwietnia 2017 roku. Prace na tym odcinku zakończyły się w połowie 2018 roku. Choć nowa ulica ma charakter podobny do poprzedniego wyglądu, to jednak sporo się zmieniło.

Projekt przebudowy obejmował całą ulicę Pieniężnego oraz wloty w ulice Szrajbera, św. Wojciecha i Staszica. Nowa droga, łącząca al. Piłsudskiego z ul. Szrajbera, jest drogą jednojezdniową, po jednym pasie w każdym kierunku. Dodatkowo w stronę al. Piłsudskiego poprowadzony został buspas, na którym naprzeciwko wlotu w ul. św. Wojciecha powstał nowy przystanek komunikacji miejskiej, wyposażony w wiatę, biletomat i tablicę informacji pasażerskiej. Wzdłuż całej ulicy powstały nowe chodniki, ustawione zostało energooszczędne oświetlenie, a obszar biegnący po zachodniej stronie ulicy został zagospodarowany zielenią i alejami parkowymi.



Istotnym elementem modernizacji ulicy Pieniężnego była wymiana kolidujących sieci i infrastruktury podziemnej. Kluczową częścią inwestycji była rozbiórka i budowa nowego mostu św. Jakuba. Most na Łynie mieszkańcom Olsztyna służył prawie sto lat. Jego zły stan techniczny wymusił całkowitą rozbiórkę. Nowy most budowany był przez pół roku. Został on wzniesiony na wysokość około 80 cm ponad poziom poprzedniego, co pozwoliło na poprowadzenie trasy dla spacerowiczów i rowerzystów po północnej stronie Łyny. Teraz piesi mogą bezkolizyjnie poruszać się między parkiem Centralnym, a parkiem Podzamcze. Natomiast rowerzyści nie zsiadając z roweru, przejeżdżają wzdłuż Łyny kilka kilometrów, a następnie ścieżkami rowerowymi mogą dojechać aż nad jezioro Długie. Od ulicy Pieniężnego nad Łynę można również zejść nowymi schodami, które wybudowane zostały po wschodniej stronie mostu św. Jakuba. Równolegle z przebudową układu ulicznego w centrum Olsztyna zagospodarowane zostały nieużytki w rejonie skrzyżowania ul. Pieniężnego z ul. Staszica, gdzie powstały miejskie planty. Wzdłuż nowo wybudowanych murów oporowych oraz wzmocnionych skarp posadzono drzewa, krzewy i byliny, a także ustawiono ławki i wykonano plac zabaw dla dzieci. Podczas prac budowlanych dokonano kilku cennych odkryć archeologicznych, np. mury fundamentowe dawnych zabudowań, komorę stacji eżektorowej czy drewniane pale, które



stanowiły element przeprawy przez rzekę, prawdopodobnie z przełomu XVI i XVII wieku. Wykonawca zadania - firma Skanska S.A. z Warszawy zrealizowała również dodatkowe prace nieobjęte kontraktem - budowa dojazdu do budynku kurii, przebudowa

wodociągu w ul. Szrajbera z nawierzchnią chodnika i drogi dla rowerów.

Koszt całej inwestycji to około 13,65 mln złotych netto.



Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego przy Dworcu PKP/PKS

Plac przed olsztyńskim dworcem zmienił swoje oblicze. Budowa nowego, zintegrowanego węzła przesiadkowego uporządkowała komunikację miejską oraz podmiejskie busy, ale także usprawniła komunikację pasażerów różnych środków transportu.

Centrum przesiadkowe, na niewielkim obszarze, skupia różne środki transportu takie jak kolej, transport autobusowy, komunikację podmiejską, tramwaje, rowery i taksówki. Zintegrowanie różnych systemów transportowych przyczyniło się do skrócenia czasu potrzebnego na przesiadanie się pomiędzy tymi środkami transportu oraz usprawniło obsługę pasażerów.

Główną osią węzła stało się torowisko. Obecny końcowy przystanek tramwajów pozostał w niezmienionym kształcie na jego środku. Dobudowany natomiast został równoległy tor odstawczy o długości 50 metrów, umożliwiający manewrowanie wszystkich tramwajów, których liczba linii będzie z czasem coraz większa. Przystanek końcowy dla autobusów miejskich znajduje się w pobliżu dworca PKP.



Główny przystanek dworcowy — dla wsiadających — zlokalizowany jest równolegle obok peronu tramwajowego. Obsługuje on około 15 linii autobusowych zaczynających kursy z dworca głównego. Węzeł w tym miejscu składa się z ośmiu stanowisk, które usytuowane są w dwóch rzędach — w zależności od kierunku odjazdu i rodzaju przewoźnika.

Przy okazji budowy centrum przesiadkowego, przebudowany został fragment ulicy Lubelskiej oraz Przemysłowej, a także cała ul. Partyzantów, która na odcinku od pl. Bema do pl. Konstytucji 3 Maja zyskała buspasy w obu kierunkach. Podczas prac przy budowie węzła powstały nowe przejścia dla pieszych, a także dwukierunkowe trasy rowerowe.

Przy CH „Dekada” powstało około 14 ogólnie dostępnych miejsc postojowych, pięć kolejnych powstało w pobliżu skrzyżowania ulic Lubelskiej z Przemysłową.

Koszt całej inwestycji to około 20,60 mln złotych netto.





Przebudowa układu ulicznego w Centrum Olsztyna – – budowa ul. Partyzantów

Przebudowa ulicy Partyzantów była jedną z najbardziej oczekiwanych inwestycji w mieście. Dzięki środkom unijnym możemy już korzystać z nowo wybudowanej trasy.

Inwestycja podzielona została na dwie części: pierwsza — od skrzyżowania z ul. 1 Maja do ronda Bema, druga — od ronda Bema w kierunku dworca PKP/PKS z węzłem przesiadkowym oraz fragmentami sąsiednich ulic Lubelską i Przemysławą. Pierwszy odcinek realizowało konsorcjum, którego liderem jest Balzola Polska Sp. z o.o., drugi natomiast wykonywany był przez przedsiębiorstwo budowlane Skanska S.A.

Nowa ul. Partyzantów ma po dwa pasy ruchu w każdym kierunku bez wyspy dzielącej. Zewnętrzne pasy są buspasami, na których umiejscowiono przystanki dla autobusów. Projekt zakładał przebudowę jezdni bez poszerzenia względem wcześniejszego przebiegu ulicy. Mieszkańcy mogą poruszać się po nowych chodnikach, rowerzyści po ścieżce rowerowej, a zmotoryzowani mieszkańcy i klienci parkować w wydzielonych miejscach. Bardzo dużo uwagi poświęcono zieleni, zaprojektowano zielone enklawy oraz nasadzenia, które



pozwołyły uzyskać charakter alejowy. Posadzonych zostało ponad 100 drzew, jak również kilkanaście tysięcy krzewów i pnączy oraz ponad 60 tys. tulipanów. U szczytu ul. Dąbrowszczaków powstał park kieszonkowy. Wzdłuż ulicy zainstalowane zostało nowoczesne oświetlenie oraz urządzenia ITS. Przebudowane zostały także podziemne sieci — to ważne zarówno dla osób mieszkających wzdłuż ul. Partyzantów,

mających tam swoje nieruchomości, jak i korzystających z podziemnego przejścia pod torami. Dzięki wybudowaniu kanalizacji deszczowej zminimalizowane zostało zagrożenie zalewania tego tunelu.

Koszt całej inwestycji to około 20 mln złotych netto.

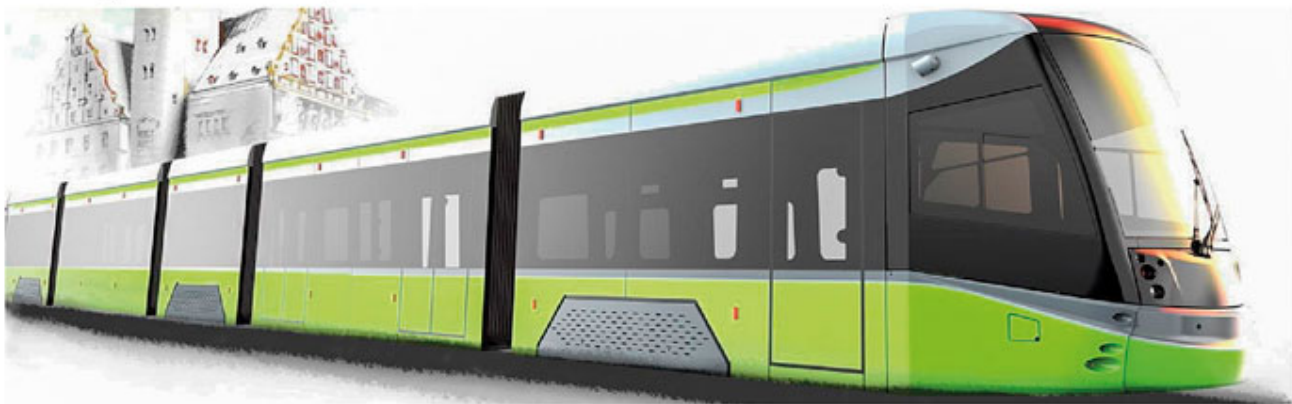
Nowe tramwaje już jadą do Olsztyna

Dotychczasowy tabor, złożony z 15 pociągów, to już za mało na potrzeby mieszkańców. Do Olsztyna w niedługim czasie przyjadą kolejne tramwaje. Na początek 12. Jakie będą? I czy bardzo będą różnić się od dobrze znanej limonkowej piętnastki?

Gdy około cztery lata temu świętowaliśmy powrót tramwajów na ulice Olsztyna, zapowiadaliśmy, że to dopiero pierwszy etap całego systemu, który ma objąć nasze miasto — tłumaczy prezydent Olsztyna Piotr Grzymowicz. — Teraz konsekwentnie wdrażamy kolejne przedsięwzięcia związane z tym ambitnym projektem. Jednym z jego elementów jest kupno nowego taboru. W chwili obecnej po olsztyńskich torowiskach jeździ 15 tramwajów. Jednak aby już istniejące linie, a także te, których infrastruktura w następnym roku już może zacząć powstawać, działały na najwyższym poziomie, potrzebne są dodatkowe pojazdy. — W efekcie przetargu zdecydowano, że nowe pojazdy dostarczy turecka firma Durmazlar — Wymagania przez nas postawione oraz oczekiwania były wysokie, ale udało się je spełnić. Nie mam wątpliwości, że producent, który do tej pory nie dostarczał tramwajów na europejski rynek, będzie chciał spisać się jak najlepiej, by Olsztyn stał się też jego oknem wystawowym na świat. Dlatego mam przekonanie, że otrzymamy doskonały, komfortowy, wysokiej klasy produkt —

informuje prezydent Grzymowicz. — Nowe pociągi tramwajowe będą niskopodłogowe i dwukierunkowe, z zachowaniem wszelkich udogodnień, do których już przyzwyczaili się olsztynianie i z których tak chętnie korzystają — mówi Andrzej Karwowski, kierownik Jednostki Realizującej Projekt V Urzędu Miasta Olsztyna. — Finansowane będą z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 i z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020. Ponadto w umowie zagwarantowaliśmy sobie możliwość zamówienia następnych 12 sztuk w ramach prawa opcji, w zależności od uzyskania dalszego dofinansowania.

Każdy pociąg tramwajowy składać się będzie z pięciu członów. Długość liczona razem ze zderzakami to 32,5 m, a szerokość — 2,5 m. Nowe Durmazlary są zatem dłuższe od tramwajów Tramino firmy Solaris — te mają 29,3 metra długości. Jeżeli chodzi o wygodę pasażerów, to do ich dyspozycji w każdym tramwaju będzie 40 miejsc siedzących, 170 stojących oraz 2 miejsca przeznaczone na wózek dla niepełnosprawnych. Dodatkowo 4 miejsca będą rozkładane. Każdy tramwaj wyposażony będzie w platformy ułatwiające wsiadanie osobom niepełnosprawnym, poruszającym się na wózkach.



Po każdej stronie pasażerowie będą mogli wsiadać przez jedno z sześciu drzwi, z czego czworo z nich będzie dwuskrzydłowe, a te za kabinami motorniczego — jednoskrzydłowe. Podłoga pomiędzy drzwiami dwuskrzydłowymi będzie niska i płaska. Ponadto tramwaje wyposażone będą w automaty biletowe, tablice informacji pasażerskiej oraz gniazda USB do ładowania urządzeń mobilnych. Co ciekawe, turecki producent zadeklarował, że jego tramwaje będą nawet nieco cichsze niż Tramino. — Nowe tramwaje będą też bardziej energooszczędne — podkreśla Andrzej Karwowski. — Na 1 km pojazd zużywać będzie około 4,8 kWh.

Pierwsze dwa tramwaje mają dotrzeć do naszego miasta w kwietniu 2020 roku, czyli w ciągu 21 miesięcy od podpisania umowy, ostatnie — pięć miesięcy później. W podstawowym zamówieniu będziemy oczekiwać dostarczenia 12 tramwajów. Ich głównym przeznaczeniem mają być nowe trasy — te, które zostaną uruchomione wraz z wybudowaniem kolejnej infrastruktury, łączącej Osiedle Pieczewo z Dworcem Głównym oraz ze Śródmieściem i Starym Miastem. Pojazdy wzmocnią także już istniejące linie, z których możemy korzystać od końca 2015 roku. W zależności od potrzeb i naszych możliwości finansowych turecka firma może nam dostarczyć kolejnych 12 wagonów tramwajowych. To oznacza, że umowę

podpisaliśmy na 24 pojazdy. Podstawowa wartość zamówienia to niespełna 108 mln złotych. Gdybyśmy skorzystali w całości z zapisanej w umowie opcji, wówczas zapłacilibyśmy 206 mln złotych.

Jeżeli chodzi o nowe linie tramwajowe, to planuje się je poprowadzić ulicami: Wilczyńskiego, Krasickiego, Synów Pułku, Wyszyńskiego, Piłsudskiego i dalej linia nr 4 planowana jest do dworca PKP/PKS, a nr 5 do Wysokiej Bramy. Linie tramwajową na ul. Wilczyńskiego od skrzyżowania Wilczyńskiego/Krasickiego do pętli „Pieczewo” zaprojektowano w środku ulicy, pomiędzy jezdniami o jednym pasie ruchu. Projekt zakłada, że na tym odcinku Wilczyńskiego linie autobusowe będą poruszać się po torowisku, czyli po tram-bus-pasie. Takie rozwiązanie ma ułatwić pasażerom przesiadanie się z tramwaju do autobusu i odwrotnie, ponieważ będzie się odbywać z jednego wspólnego peronu. Pozwala też skumulować przystanki, przez co jest bezpieczniejsze i zajmuje mniej terenu. Na odcinku Krasickiego od skrzyżowania z Wilczyńskiego do skrzyżowania z Boenigka/Sobocińskiego linia tramwajowa została zaprojektowana symetrycznie w pasie dzielącym jezdnię. Na odcinku od Boenigka, gdzie torowisko jest asymetryczne względem jezdni, do przejścia dla pieszych na wysokości budynku Krasickiego 6A zastosowano torowisko zielone, a dalej na Krasickiego i odcinku

ul. Synów Pułku linię tramwajową zaprojektowano wzdłuż istniejącej jezdni. Ze względu na ograniczenia terenowe, by wykonanie linii było możliwe, konieczna jest przebudowa fragmentu ul. Synów Pułku. Co warto podkreślić, przejazd tramwajów z ul. Krasickiego w ul. Synów Pułku odbędzie się po estakadzie, ponad istniejącym skrzyżowaniem, nie ingerując w jezdnię z ruchem pojazdów. Z kolei na ul. Wyszyńskiego kontynuowana będzie dwutorowa linia tramwajowa wzdłuż istniejącej jezdni. Jezdnie zasadniczo pozostaną bez przebudowy — przewidziano jedynie niezbędne korekty w obrębie skrzyżowań. Po wschodniej stronie ulicy zaprojektowano dwukierunkową ścieżkę rowerową wraz z przebudową chodników. Natomiast ul. Piłsudskiego, od Wyszyńskiego do Kościuszki, linia tramwajowa zostanie poprowadzona symetrycznie w osi jezdni. Zaprojektowano pasy tramwajowo-autobusowe i wspólne perony. W obszarze skrzyżowania ul. Piłsudskiego z ul. Wyszyńskiego i Leonharda, autobusy skierowano na torowisko na tram-bus-pasy.

Jak widać, inwestycję cechuje duży rozmach, a jej konsekwencją będzie wielokilometrowy system trakcji tramwajowej, który w dużej mierze rozwiąże problemy komunikacyjne mieszkańców największych osiedli południowych.

ITS - inteligentny system, który zadba o pasażera

ITS to system, który dba przede wszystkim o wygodę, czas i bezpieczeństwo pasażerów — mówi Andrzej Karwowski, kierownik Jednostki Realizującej Projekt V.

ITS to inteligentny system transportowy (ang.: Intelligent Transportation System) — tłumaczy Andrzej Karwowski. — W Olsztynie już dziś funkcjonuje kilka różnych systemów zaliczanych do typu ITS: sterowanie ruchem, dzięki któremu komunikacja publiczna zyskała status priorytetowy; systemy rozliczania i zarządzania komunikacją, z pomocą których potrafimy dokładnie określić, gdzie znajduje się dany pojazd i odnieść jego położenie do obowiązującego rozkładu jazdy. ITS umożliwia też działanie aplikacji MyBus — bardzo użytecznego narzędzia, które pokazuje rzeczywiste położenie pojazdu na mapie Olsztyna. To dzięki ITS-owi nasze tablice przystankowe, których już jest w mieście 77, a budujemy 25 kolejnych, przedstawiają informację dynamiczną i prawdziwą, bo opartą na realnym położeniu autobusu lub tramwaju, z którego ITS wylicza faktyczny czas oczekiwania. Taką tablicę pasażer widzi oczywiście na przystanku, ale w aplikacji MyBus na swoim smartfonie może zobaczyć wszystkie tablice w mieście i uzyskać dokładnie taką samą informację

jak na przystanku. Te nowe tablice dynamiczne staną m.in. na Jarotach, na osiedlu Generatów, na ul. Towarowej przy Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego, na przystanku autobusowym przy Galerii Warmińskiej, na ul. Żołnierskiej przy Szpitalu Wojewódzkim, czy na Nagórkach przy ul. Barcza. — ITS umożliwił także wprowadzenie Olsztyńskiej Karty Miejskiej — dodaje Piotr Grzymowicz, prezydent Olsztyna. — Karta jest nośnikiem biletu oraz tzw. portmonetką elektroniczną, która pozwala na zakup pojedynczego biletu w pojazdach komunikacji miejskiej. Co istotne, pasażerowie mający prawo do zniżek i ulg, a posiadający imienne OKM ze zdjęciem, mogą podróżować autobusami i tramwajami, dysponując wyłącznie kartą, podczas kontroli biletów nie muszą okazywać dokumentu tożsamości. Wykorzystując tę samą elektroniczną portmonetkę wpisaną w OKM, można dokonywać płatności za postój w olsztyńskiej strefie płatnego parkowania. Te funkcjonalności można rozbudowywać, np. skonfigurować z systemem roweru miejskiego. Karta jest dziś już tak popularna (do końca czerwca



2019 wydaliśmy ich 98 tys.), że na obecnym etapie znacznie zwiększyliśmy liczbę czytników i wprowadziliśmy dodatkowe punkty dystrybucji, zmniejszając tym samym czas oczekiwania na kartę. — „Rozbudowa systemu ITS w Olsztynie” to projekt przynajmniej w 90% skoncentrowany na pasażerach — zapewnia Andrzej Karwowski. Dzięki niemu każdy olsztynianin, ale także turysta, zyska łatwiejszy dostęp do rozkładów jazdy, dokładnej lokalizacji

oczekiwanego autobusu, tramwaju, ale także do zakupu biletów. Dziś w Olsztynie działa 37 biletomatów stacjonarnych, a aktualny projekt zakłada uruchomienie kolejnych 11. Te 37 biletomatów stoi tam, gdzie notujemy największe potoki pasażerskie, czyli głównie w centrum Olsztyna. 11 nowych stanie m.in. przy ul. Dworcowej przy skrzyżowaniu z al. Piłsudskiego, przy ul. Wojska Polskiego w okolicach ul. Wyspiańskiego, przy ul. Bałtyckiej przy skrzyżowaniu z ul. Jeziorną. Dwa biletomaty staną też przy nowym przystanku Olsztyn - Śródmieście i Dworcu Olsztyn Zachodni. Pasażerowie będą mogli nabyć w nich nie tylko bilety komunikacji miejskiej, ale także po zawarciu stosownych umów z PKP, te na podróż koleją. Popularność biletomatów stale rośnie: w 2017 roku pasażerowie kupili w nich aż 53% biletów, a do końca kwietnia 2018 — 56%. Musimy też przyzwyczaić pasażerów do obsługi biletomatów — przyznaje Andrzej Karwowski. — Te najbardziej oblegane czasem sprawiają kupującym problem: bywa, że brak w nich monet do wydawania reszty lub szuflady z bilonem są przepełnione i automat komunikuje, że przyjmuje tylko kartę płatniczą. Czasem pasażer wkłada kartę tam, gdzie powinien umieścić banknoty. Problemem jest też wandalizm. Odkąd zaczęły funkcjonować, wiele biletomatów miało potłuczone szyby i choć ta największa fala zniszczeń już jakby słabnie, nowe zamawiamy wraz z wewnętrznym

monitoringiem automatu, który będzie wspomagał zewnętrzne kamery. W ten sposób zapobiegamy kolejnym zniszczeniom, ale też zadbamy o bezpieczeństwo pasażerów. Dodatkowo nad jezdniami, na skrzyżowaniach i przy sygnalizatorach instalujemy kamery do monitorowania samego systemu sterowania ruchem. Ogólnie warto pamiętać, że na przystanku, przy którym stoi tablica dynamiczna — zainstalowana jest także kamera, a czasem nawet dwie. — Projekt zakłada też uruchomienie systemu automatycznego zliczania pasażerów,



który pomoże określić natężenie ruchu na poszczególnych trasach i ewentualnie zmienić częstotliwość kursów — dodaje prezydent Piotr Grzymowicz. Z kolei system wspomagania sterowania zwrotnicami tramwajowymi pomoże motorniczym. Już dziś zwrotnice sterowane są drogą radiową, ale uruchomienie tego projektu ITS umożliwi tzw. automatyczne zadanie trasy. Motorniczy nie będzie już musiał martwić się, czy zwrotnice na jego trasie są odpowiednio ustawione, a pracownicy centrali nadzoru ruchu zyskają możliwość zdalnej obserwacji, jak dana zwrotnica jest ustawiona. Jeśli nawet system przestanie działać, motorniczy ma zawsze opcję przestawienia zwrotnicy. A jeśli i tu nastąpi awaria — zawsze zostaje sterowanie ręczne. W każdym razie pasażerowie nie muszą się niczego obawiać. — ITS to także sterowanie ruchem na szeregu skrzyżowań — podsumowuje prezydent Piotr Grzymowicz. — Dzięki kamerom ITS pobiera informacje z ponad 80 skrzyżowań i na podstawie analizy liczby samochodów z różnych kierunków daje pierwszeństwo jazdy na tych ciągach, na których aut jest najwięcej. Decyduje też o tym, że komunikacja miejska, jako środek transportu najsprawniej przewożący największą liczbę osób, może mieć nadany priorytet i sprawnie przejeżdżać skrzyżowania. Nie mam wątpliwości, że ITS spełnia rolę wielowymiarową — tę, do której został przeznaczony.



Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie - łańcuchy ekomobilności

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu
Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014 - 2020

Oś priorytetowa II: Nowoczesna Infrastruktura Transportowa
Działanie: 2.1 Zrównoważony transport miejski

Wartość projektu: 101 880 866,41 zł
Wartość dofinansowania: 73 698 479,82 zł

Gmina Olsztyn
pl. Jana Pawła II 1,
10-101 Olsztyn
tel. 89 527 31 11
www.olsztyn.eu



Więcej informacji na:
www.ekomobilny.olsztyn.eu

Jednostka Realizująca Projekt V
ul. Wyzwolenia 30,
10-106 Olsztyn
tel. 89 527 31 11 w. 451
email: jrp5@olsztyn.eu