

WWW.OLSZTYN.EU

WWW.TRAMWAJE.OLSZTYN.EU



TRAMWAJEM PO OLSZTYNIE



Fundusze Europejskie
Polska Wschodnia



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



PIOTR GRZYMOWICZ, PREZYDENT OLSZTYNA

Od lat konsekwentnie stawiamy na nowoczesne i ekologiczne rozwiązania komunikacyjne. To nie tylko wypełnienie woli mieszkańców, którzy na początku lat 2000. wskazali, że chcą przywrócenia komunikacji tramwajowej. To także ukłon w stronę środowiska, bowiem inwestowanie w nieemisyjne środki transportu jest koniecznością i odpowiedzialnością przed kolejnymi pokoleniami.

Bez wątpliwości możemy powiedzieć, że olsztynianie polubili tramwaje, chętnie korzystają z tego środka transportu. Dopytują o rozwój sieci, oczekują licznych przystanków w swojej okolicy. Tramwaj to sprawne, bezpieczne i komfortowe podróżowanie po mieście. Dlatego już teraz trwają prace nad rozbudową trasy. Nasze miasto wzbogaci się o kolejne kilometry torowiska, które połączy duże osiedla z centralnymi punktami naszego miasta, najczęściej wybieranymi jako cel podróży. Wozić nas będą nowoczesne pojazdy, które już dołączają do sprawdzonej floty. Dodatkowy tabor to przecież element tej inwestycji. To także towarzysząca infrastruktura, jak nowe chodniki czy ścieżki rowerowe. Nie zapominamy o zieleni, włączyliśmy do projektu tysiące drzew, jakie posadzimy przy okazji przebudowy dróg i budowy torowiska.

Nie ulega wątpliwości, że tramwaj pełni rolę miastotwórczą. Wzdłuż linii tramwajowych powstają nowe mieszkania, punkty użyteczności publicznej, firmy czy instytucje. Zmienia się nasza przestrzeń, jest bliższa mieszkańcom, zyskuje nowoczesne i funkcjonalne przeznaczenie. Bardzo się cieszę, że już za około dwa lata będziemy mogli skorzystać z kolejnych połączeń tramwajowych.

HISTORIA TRAMWAJÓW

Historia olsztyńskich tramwajów zaczyna się w 1907 roku, kiedy to uruchomiono dwie pierwsze linie tramwajowe: nr 1 z Dworca Głównego do mostu Św. Jana na Łynie oraz nr 2 łączącą ulicę 1 Maja z Jakubowem. Przez kolejne lata trakcja szynowa rozrastała się w różnych kierunkach miasta, modyfikowano poszczególne linie, wprowadzono także bilety oraz konduktorów. W 1946 przywrócono komunikację tramwajową na dwóch liniach, które udało się odbudować po zniszczeniach wojennych. W 1965 roku, zapadła decyzja o całkowitej likwidacji torowisk. Głównym powodem był bardzo zły stan infrastruktury, ale także to, że Olsztyn rozwijał się w zupełnie innym kierunku.

Pierwszy przejazd tramwaju, który wznowił kursowanie ulicami Olsztyna po 50 latach nieobecności (19.12.2015 r.)



Pierwsze pomysły o przywróceniu komunikacji tramwajowej pojawiły się w latach 2004–2006. Rok później Gmina Olsztyn zleciła opracowanie „Studium rozwoju transportu publicznego w Olsztynie wraz z analizą racjonalności wprowadzenia transportu szynowego”, w którym wskazane zostały pierwsze potencjalne warianty trasy linii tramwajowej. 27 czerwca 2011 r. pod Wysoką Bramą została podpisana umowa na zaprojektowanie i budowę sieci tramwajowej z zajezdnią i budową ulicy Obiegowej oraz wtedy jeszcze również przejścia podziemnego pod Aleją Piłsudskiego. Po 50 latach, 19 grudnia 2015 roku, mieszkańcy miasta wyruszyli w pierwszą podróż nowym tramwajem Solaris na rejsowej trasie nr 1 (Wysoka Brama – ul. Kanta). Jeszcze w grudniu zostały uruchomione dwie kolejne linie: nr 2 (Dworzec Główny – ul. Kanta) oraz nr 3 (Dworzec Główny – Uniwersytet Prawocheńskiego).



Podpisanie umowy na rozbudowę linii tramwajowej (2.06.2021 r.)

Zaraz po uruchomieniu komunikacji tramwajowej miasto podjęło działania zmierzające do rozbudowy siatki tramwajowej w Olsztynie oraz zwiększenia liczby pojazdów. W lipcu 2018 r. turecka firma Durmazlar zobowiązała się dostarczyć do Olsztyna 12 tramwajów Panorama (z opcją zwiększenia zamówienia do 24 pojazdów). Umowę na rozbudowę linii tramwajowych podpisano 2 czerwca 2021 r. w zajezdni Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Czas trwania robót budowlanych został określony na 26 miesięcy, czyli do sierpnia 2023 r.

NOWE LINIE TRAMWAJOWE

POŁĄCZĄ PIECZEWO Z CENTRUM I Z DWORCEM:

Rozbudowa trakcji szynowej w Olsztynie oficjalnie ruszyła 2 czerwca 2021 r. Nowe torowisko zostało wytyczone wzdłuż ulic: Wilczyńskiego, Krasickiego, Synów Pułku, Wyszyńskiego i Piłsudskiego – do Kościuszki, do już istniejącej infrastruktury. Rozbudowa pozwala na uruchomienie dwóch nowych linii – nr 4 z Pieczewa na Dworzec Główny i nr 5 z Pieczewa do Wysokiej Bramy.

Na początku dwutorowej trasy – przy dawnej pętli autobusowej przy ulicy Wilczyńskiego na Osiedlu Pieczewo – zaplanowano czterotorowy przystanek końcowy wraz z wiatą na rowery i punktem socjalno-informacyjnym. Tory wiodące środkiem jezdni, jako pas autobusowo-tramwajowy, zastosowano na ulicach: Wilczyńskiego i Krasickiego do skrzyżowania z ul. Sobocińskiego. Dalej torowisko wytyczono zachodnią częścią ulicy Krasickiego, aż do skrzyżowania z ul. Murzynowskiego, gdzie rozpoczyna się 270-metrowa estakada. Dzięki niej na skrzyżowaniu ulic Krasickiego i Synów Pułku ruch kołowy i szynowy będzie się odbywał bezkolizyjnie. Na ul. Wyszyńskiego, aż do skrzyżowania z aleją Piłsudskiego, tory tramwajowe znów wytyczono poza drogą, by przy Stadionie wrócić na środek jezdni, jako pas autobusowo-tramwajowy, aż do skrzyżowania z ul. Kościuszki, do obecnej infrastruktury.

LISTA PRZYSTANKÓW:

- Pieczewo (dzisiejsza pętla autobusowa Pieczewo)
- Gębika (skrzyżowanie ulic Wilczyńskiego, Gębika i Żurawskiego)
- Krasickiego (skrzyżowanie ulic Wilczyńskiego i Krasickiego)
- Boenigka (ul. Krasickiego, na wysokości ul. Jeziotowicza)
- Carrefour (skrzyżowanie ulic Krasickiego i Barcza)
- Wańkowicza (skrzyżowanie ulic Krasickiego i Wańkowicza)
- Murzynowskiego (skrzyżowanie ulic Krasickiego i Murzynowskiego)
- Pstrowskiego (skrzyżowanie ulic Wyszyńskiego, Pstrowskiego i Synów Pułku)
- Żołnierska (skrzyżowanie ulic Wyszyńskiego, Żołnierskiej i Augustowskiej)
- Piłsudskiego (skrzyżowanie ulic Wyszyńskiego, ul. Leonharda i Piłsudskiego)
- Stadion Stomil (al. Piłsudskiego, na wysokości budynku IV Liceum Ogólnokształcącego)
- Hala Urania (al. Piłsudskiego, obok Urzędu Skarbowego)
- Planetarium (skrzyżowanie alei Piłsudskiego i Głowackiego)

Uruchomienie drugiej linii prowadzącej do olsztyńskiego Starego Miasta oznacza spore zmiany w rejonie Wysokiej Bramy. Zlokalizowanie na Placu Jedności Słowiańskiej węzła przesiadkowego z dwoma peronami umożliwi dokonywanie przesiadek i jednoczesny dostęp do komunikacji publicznej obsługującej większość olsztyńskich osiedli. Projekt obejmuje także przebudowę dróg, chodników, budowę ścieżek rowerowych oraz modernizację sieci podziemnych i wkomponowanie zieleni wokół przystanków.

Wykonawcą robót jest konsorcjum trzech firm: Polimex Infrastruktura Sp. z o.o., Polimex Mostostal SA oraz Trakcja SA. Wartość kontraktu budowlanego to nieco ponad 403 mln złotych brutto. Unijne dofinansowanie do całego Projektu wynosi ponad 365 mln zł.

PRZEBIEG LINII TRAMWAJOWYCH



DWA TRAMWAJE

Już dwa srebrno-limonkowe tramwaje są znakiem rozpoznawczym Olsztyna. Oba szyte na miarę, prawie identyczne, jednak sprawne oko zauważy kilka różnic pomiędzy pierwszym tramwajem – Solaris Tramino, a drugim – Panoramą.

SOLARIS TRAMINO

15 tramwajów
Długość składu – 29,3 m
Szerokość składu – 2,5 m
Liczba członów – 3
Pojemność – 216 osób
Liczba siedzeń – 43
Emisja hałasu – 74 dB
Prędkość – 75 km/h
Układ drzwi – 2-2-2-2-2-2
Układ podłogi – 100% niskopodłogowy z płaską podłogą

PANORAMA

12 tramwajów
Długość składu – 32,5 m
Szerokość składu – 2,5 m
Liczba członów – 5
Pojemność – 210 osób
Liczba siedzeń – 38 + 4 rozkładane
Emisja hałasu – deklarowana 73,6 dB
Prędkość – 70 km/h
Układ drzwi – 1-2-2-2-2-1
Układ podłogi – 100% niskopodłogowy z lekkimi wzniosami nad wózkami

STATYSTYKI

2,49 km – długość wyznaczonych buspasów
4 – parkingi Park&Ride
6 – nowych tramwajów
6,1 km – na takim odcinku zainstalowany zostanie system ITS
6,3 km – podwójnego torowiska
9,6 km – nowych ścieżek rowerowych
28,90 km – długość nowych i przebudowanych linii komunikacji miejskiej w tym: 12,3 km linii tramwajowych oraz 16,6 km linii autobusowych
55 – obiektów drogowych zostanie przystosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami
85% – środków kwalifikowanych pochodzi z Unii Europejskiej
270 m – to długość estakady, którą będą poprowadzone tory tramwajowe
527 mln – wartość całego projektu „Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – trakcja szynowa”
791 dni (26 miesięcy) – potrwa rozbudowa trakcji szynowej



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



NISKOEMISYJNY TRANSPORT W TROSCE O ŚRODOWISKO

W Olsztynie zarejestrowanych jest ponad 100 tys. samochodów osobowych. Ich liczba stale rośnie, dlatego miasto intensywnie promuje bezemisyjne i niskoemisyjne środki transportu. Co prawda przybywa także aut elektrycznych (teraz jest w Olsztynie 115 samochodów elektrycznych), ale to wciąż kropla w morzu potrzeb służących ochronie naszego środowiska. Dokumenty strategiczne Olsztyna i Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego potwierdzają, że zwiększenie udziału niskoemisyjnego transportu publicznego to jeden z głównych kierunków rozwoju naszego miasta i otoczenia. Od kilku lat miasto modernizuje i rozwija zintegrowany system transportu zbiorowego w Olsztynie, przebudowuje główne ulice, remontuje chodniki, powiększa sieć ścieżek rowerowych oraz inwestuje w ekologiczny transport.

W trakcie realizacji projektu „Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – trakcja szynowa” zostało dokupionych sześć nowych tramwajów (finansowane z innych projektów unijnych), które łącznie pomieszczą ponad 1200 osób. W każdym pięcioczonowym tramwaju Panorama jest po 38 miejsc siedzących plus 4 miejsca rozkładane. Nowy tabor ma ponad 32 m długości i standardowo może poruszać się z prędkością 70 km/h. Niewątpliwym atutem jest to, że jest relatywnie cichy i nowoczesnie wyposażony – w środku znajdują się biletomat i wielofunkcyjne kasowniki, a także system monitoringu oraz monitory LCD wraz z komunikatami głosowymi systemu informacji pasażerskiej. Nowe tramwaje są bezpieczne, wygodne i dostępne dla osób niepełnosprawnych. Dzięki tym udogodnieniom i rozwiązaniom mieszkańcy będą chętniej podróżować komunikacją zbiorową, co ograniczy korki powodowane przez samochody oraz znacząco zmniejszy zanieczyszczenie powietrza oraz hałas.

Miasto Olsztyn troszczy się także o zieleni. Zadaniem towarzyszącym budowie nowej trakcji szynowej jest program nasadzeń kompensacyjnych i zadrzewiania Olsztyna. To łącznie ok. 2,8 tys. nowych drzew, nie tylko na linii przejazdu tramwaju, ale wokół przystanków na terenie niemal całego miasta.

Projekt „Rozwój transportu zbiorowego w Olsztynie – trakcja szynowa” współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020.

