

Analiza zrealizowanego Projektu transportowego z dofinansowaniem unijnym

„Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

Inwestor – Gmina Olsztyn, Prezydent Olsztyna

Urząd Miasta Olsztyna – Jednostka Realizująca Projekt V

Andrzej Karwowski – Kierownik JRP5



**ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



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

Olsztyn, 23 października 2018 roku

Kim jest Inwestor? Na czym polega inwestycja?

Dariusz Kostyra

Doradca Prawny

„Prawo budowlane nie zawiera definicji legalnej inwestora. Tym niemniej, przez inwestora, w rozumieniu art. 17 Prawa budowlanego, należy rozumieć osobę fizyczną lub prawną albo inną jednostkę organizacyjną, która inicjuje podjęcie działalności budowlanej niezbędnej do realizacji zamierzonej inwestycji, przeznacza odpowiednie środki na realizację tej działalności, wykonuje lub zapewnia wykonanie opracowań i czynności wymaganych prawem budowlanym w celu przygotowania danej budowy, realizuje inwestycję lub organizuje jej realizację, a w końcowym etapie danej działalności wykonuje czynności niezbędne do podjęcia użytkowania obiektu lub obiektów wykonanej inwestycji albo przekazuje je podmiotowi, który przystąpi do ich użytkowania.

Inwestor zatem jest organizatorem procesu budowlanego, a następnie staje się jego uczestnikiem.”

Źródło: www.lexvin.com.pl/prawo-lexvin/7182/Definicja-inwestora

Prawa i obowiązki względem przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym i Prawo budowlane

Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym:

Art. 6. 1. Ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego kształtują, wraz z innymi przepisami, sposób wykonywania prawa własności nieruchomości.

2. **Każdy ma prawo**, w granicach określonych ustawą, do:

1) zagospodarowania terenu, do którego ma tytuł prawny, zgodnie z warunkami ustalonymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego albo decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, jeżeli nie narusza to chronionego prawem interesu publicznego oraz osób trzecich;

2) ochrony własnego interesu prawnego przy zagospodarowaniu terenów należących do innych osób lub jednostek organizacyjnych.

Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane:

Art. 4. **Każdy ma prawo** zabudowy nieruchomości gruntowej, jeżeli wykáže prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane, pod warunkiem zgodności zamierzenia budowlanego z przepisami.

Studium przypadku „Od zera do bohatera”
– analiza zrealizowanego Projektu

**„Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu
transportu zbiorowego w Olsztynie”,
czyli od zera tramwajów w mieście przez ostatnie 50 lat
do „szczęśliwego” uruchomienia linii i uzyskania pełnego
dofinansowania unijnego dla Projektu**



ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego 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: 31.12.2015 r.



**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 zwany „tramwajowym”,
ale obejmuje on jednak 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 wraz 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 – buspasów, które powstały wzdłuż ulic: Warszawskiej, Śliwy, Niepodległości i Pstrowskiego oraz zatoki autobusowe przy ulicy Grunwaldzkiej i specjalne śluzy z sygnalizacją świetlną ustanawiającą priorytet autobusom. Wartość kontraktu wyniosła 26 956 848,60 zł netto.**

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

Kontrakt K-3

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 inteligentnych 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 54 450 000,00 zł

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;**

Wartość kontraktu za całość realizacji i wdrożenia ITS wyniosła netto 54 450 000,00 zł



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 98 009 100,00 zł.

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



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

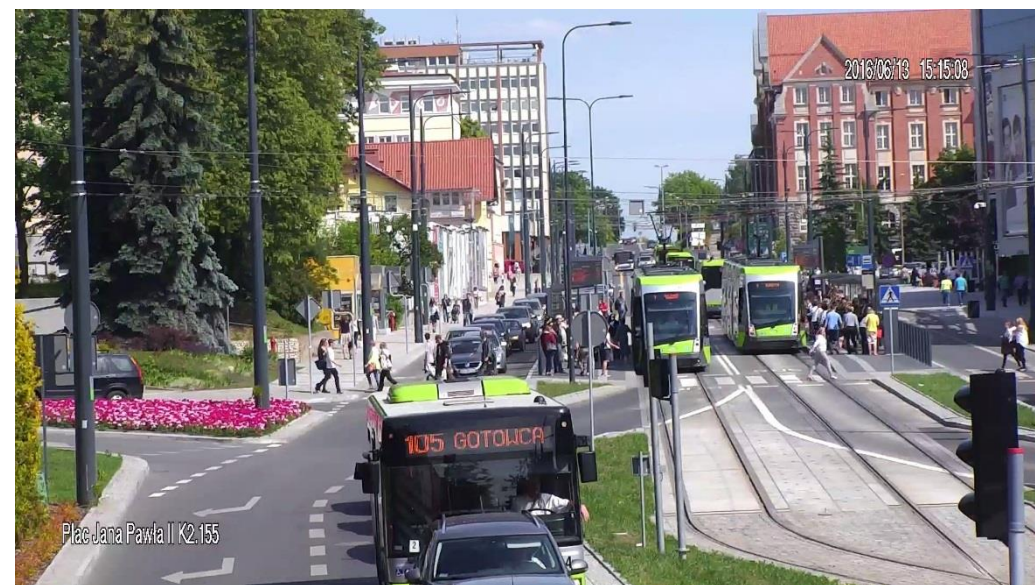
Podpoznańska firma Solaris zaprojektowała i wyprodukowała dla stolicy Warmii i Mazur piętnaście składów tramwaju Tramino. Zgodnie z przyjętą kolorystyką miejską tramwaj jest limonkowo-szary. Trójczłonowy pojazd o długości 29,3 m i szerokości 2,5 m, dysponuje 216 miejscami, w tym 43 siedzącymi.

Jest on dwukierunkowy, co oznacza, że do zmiany kierunku jazdy nie potrzebuje pętli. Cechę szczególną stanowi fakt, iż jest najszerszym tramwajem w Polsce i jest to bardzo przydatne w przemieszczaniu się pasażerom oraz osób niepełnosprawnych. Warto też podkreślić, że jest pojazdem polskiej produkcji.

Standardowo wyposażony jest w tablice informujące o przebiegu trasy i system informacji głosowej oraz biletomaty i kasowniki, obsługujące także Olsztyńską Kartę Miejską. Posiada ponadto bezprzewodowy dostęp do internetu.

Badania przeprowadzone w trakcie uzyskiwania przez pojazdy homologacji wykazały, że głośność nie przekracza 74 dB, czyli poziomu dźwięku, jaki rejestruje się w kabinie osobowego auta. Dziś, wielokrotnie można było usłyszeć, że tramwaj nadjeżdża niemal niezauważalnie.

Takiego tramwaju, jak Olsztyn, nie ma nikt 😊



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

Rys historyczny Projektu

Pierwsza linia tramwajowa w Olsztynie została uruchomiona 15 grudnia 1907 roku i niestety zlikwidowano je 20 listopada 1965 roku.



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

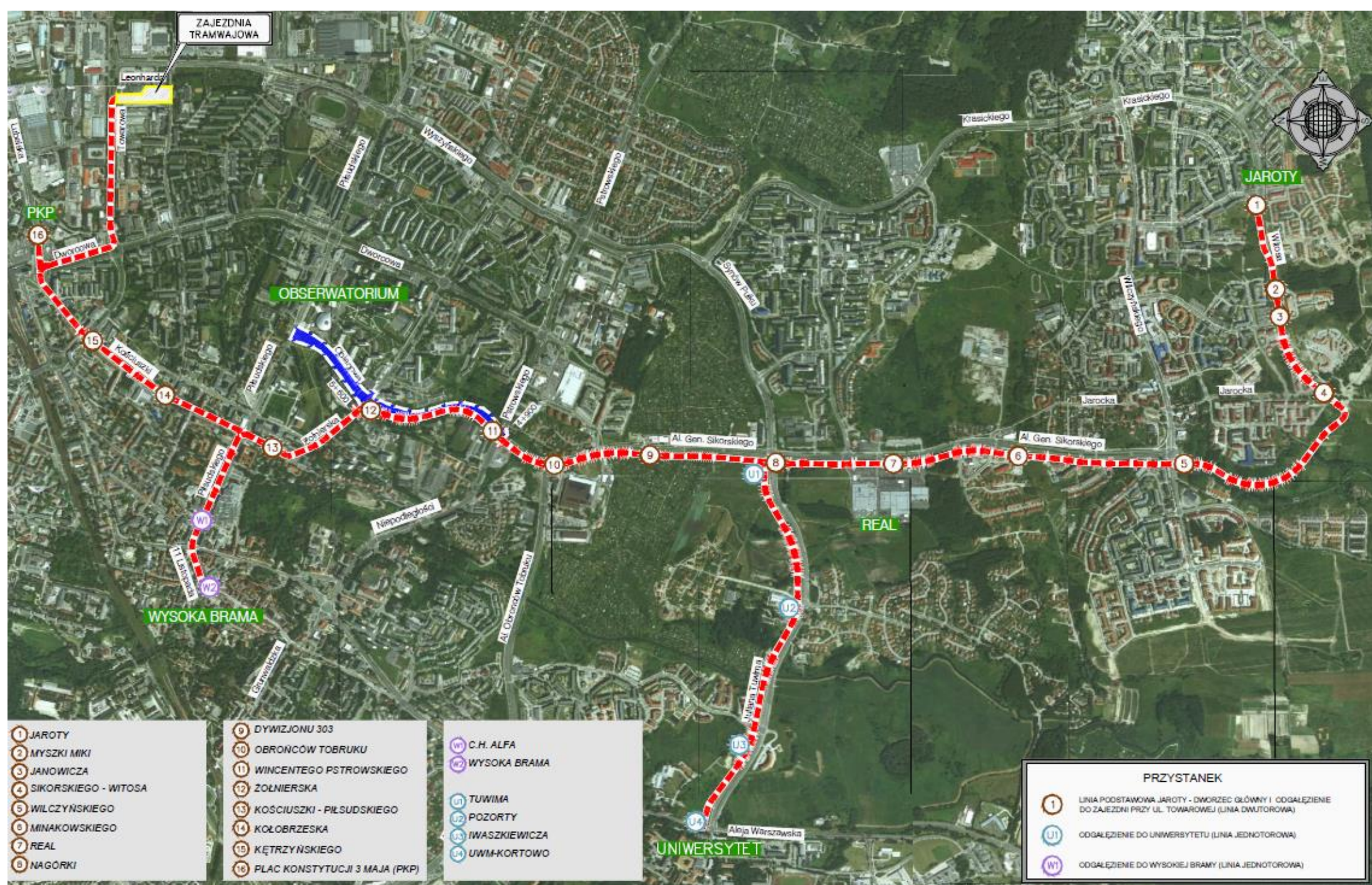
Rys historyczny Projektu

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 zbyt mało opłacalne (Olsztyn nie otrzymałby na nie dofinansowania unijnego), więc w dalszych pracach rozważane mają być tylko autobusy i tramwaje.



- 1 JAROTY
- 2 MYSZKI MIKI
- 3 JANOWICZA
- 4 SIKORSKIEGO - WITOSA
- 5 WILCZYŃSKIEGO
- 6 MINAKOWSKIEGO
- 7 REAL
- 8 NAGÓRKI

- 9 DYWIZJONU 303
- 10 OBRONCÓW TOBRUKU
- 11 WINCENTEGO PSTROWSKIEGO
- 12 ŻOŁNIERSKA
- 13 KOŚCIUSZKI - PIŁSUDSKIEGO
- 14 KOŁOBRZESKA
- 15 KĘTRZYŃSKIEGO
- 16 PLAC KONSTYTUCJI 3 MAJA (PKP)

- W1 C.H. ALFA
- W2 WYSOKA BRAMA
- U1 TUWIMA
- U2 POZORTY
- U3 IWASZKIEWICZA
- U4 UWM-KORTOWO

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

21 lipca 2010

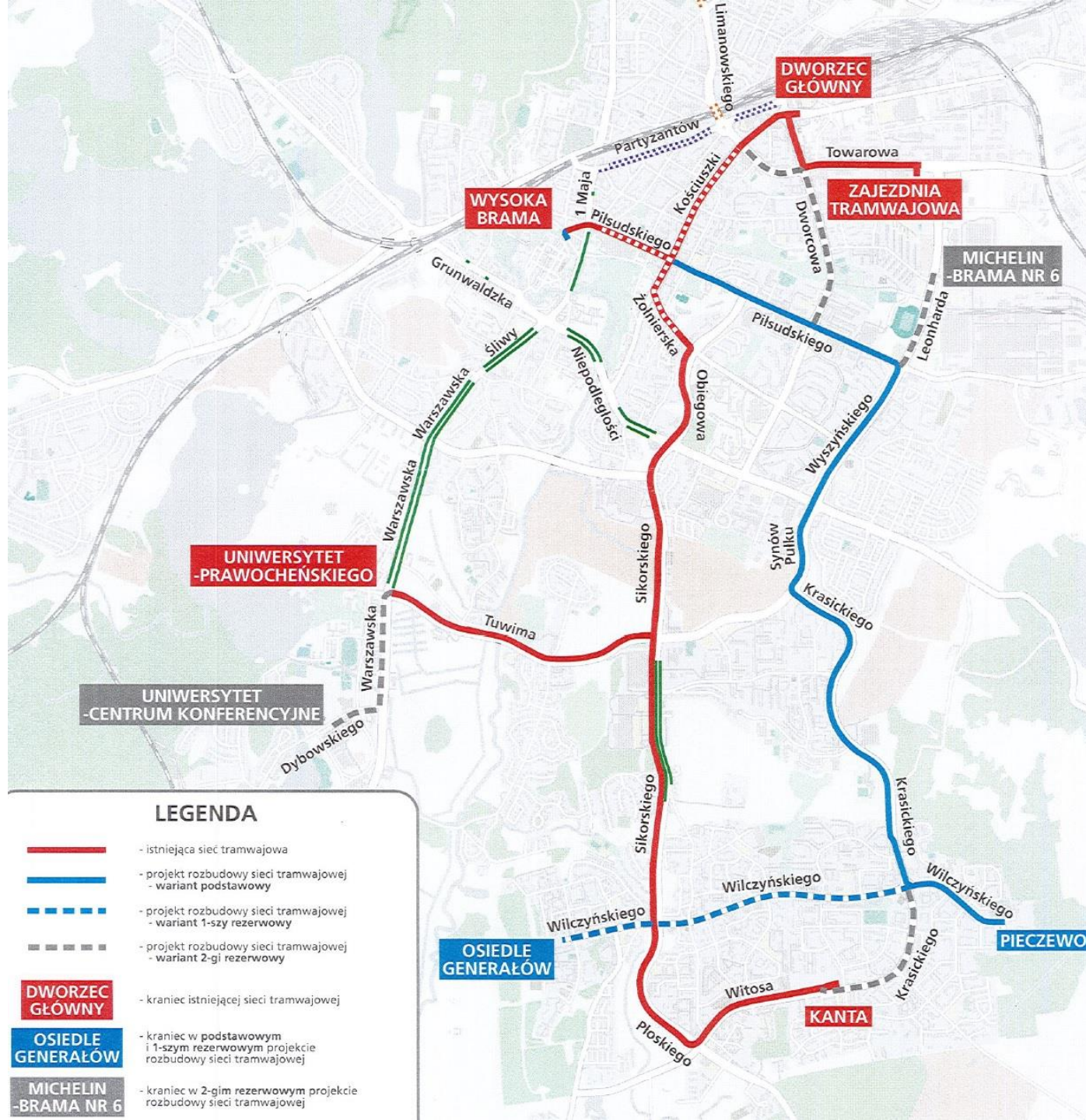
Ogłoszenie przetargu w systemie „zaprojektuj i wybuduj” (tzw. Żółty FIDIC) na budowę sieci tramwajowej wraz z zajezdnią, budową ulicy Obiegowej i przejścia podziemnego pod aleją Piłsudskiego.

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).

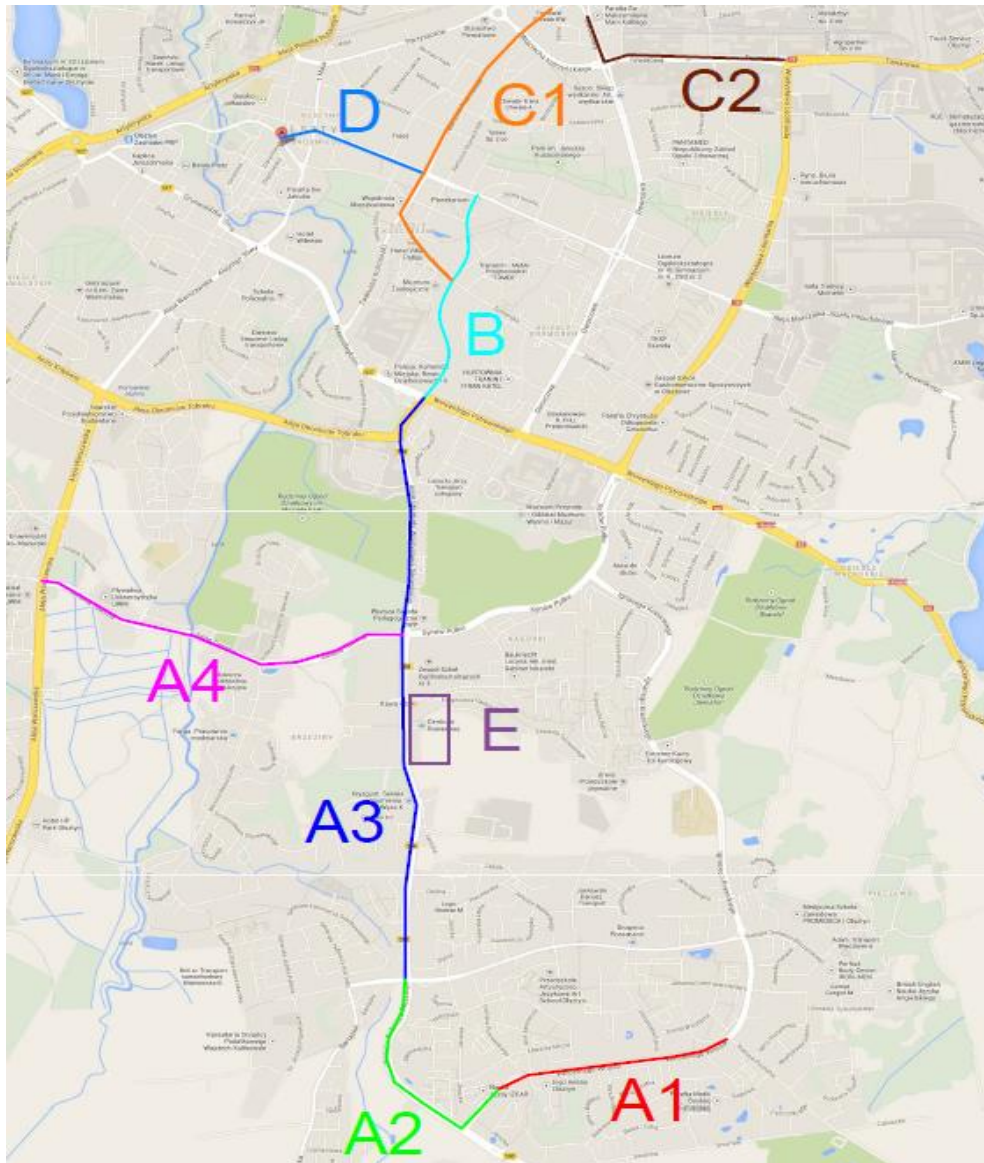
9 sierpnia 2013

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



Przebieg inwestycji i czynniki na nią wpływające.

Przebieg inwestycji i czynniki na nią wpływające.

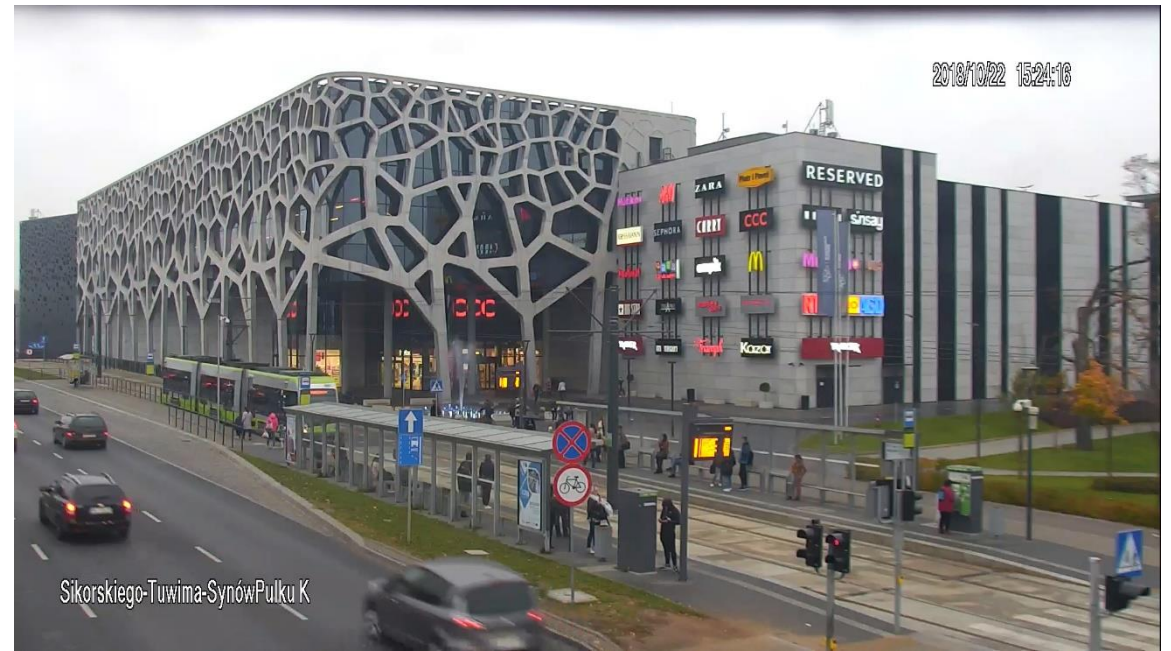


Przebieg inwestycji i czynniki na nią wpływające.

Sprzeczność interesów w relacjach pomiędzy uczestnikami
procesu budowlanego.

Przebieg inwestycji i czynniki na nią wpływające.

Sprzeczność interesów w relacjach pomiędzy uczestnikami procesu budowlanego.



Przebieg inwestycji i czynniki na nią wpływające.

Sprzeczność interesów w relacjach pomiędzy uczestnikami procesu budowlanego.



Przebieg inwestycji i czynniki na nią wpływające.

Sprzeczność interesów w relacjach pomiędzy uczestnikami procesu budowlanego.

Jak zrealizować „zaplanowane”?

Przebieg inwestycji i czynniki na nią wpływające.

Sprzeczność interesów w relacjach pomiędzy uczestnikami procesu budowlanego.

Jak zrealizować „zaplanowane”?

Budżet inwestycji, a budżet Inwestora publicznego.

Przebieg inwestycji i czynniki na nią wpływające.

Sprzeczność interesów w relacjach pomiędzy uczestnikami procesu budowlanego.

Jak zrealizować „zaplanowane”?

Budżet inwestycji, a budżet Inwestora publicznego.

Płatności dla Wykonawcy i innych uczestniczących w realizacji



**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: 31.12.2015 r.

Linia nr 1

Łączy 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, przy Skwerze Wakara oraz w Centrum i przy al. Piłsudskiego wyposażono w 28-metrowej długości wiaty. Ciekawostką jest wiata Bike & Ride wybudowana przy krańcowym przystanku przy ul. Kanta. To miejsce, do którego można dojechać rowerem, przypiąć pojazd do stojaka i dalej ruszyć w podróż komunikacją miejską.

Linia nr 2

Łączy największe olsztyńskie osiedle – Jaroty z Dworcem Głównym. To trasa licząca nieco ponad siedem km. Krańcowe przystanki to ul. 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 około 5,5 km, żeby dotrzeć z jednej krańcówki, zlokalizowanej na pl. Konstytucji 3 Maja, do drugiej – przy skrzyżowaniu ul. Tuwima z al. Warszawską. Łącznie na tym odcinków wybudowano 11 przystanków.

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



ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



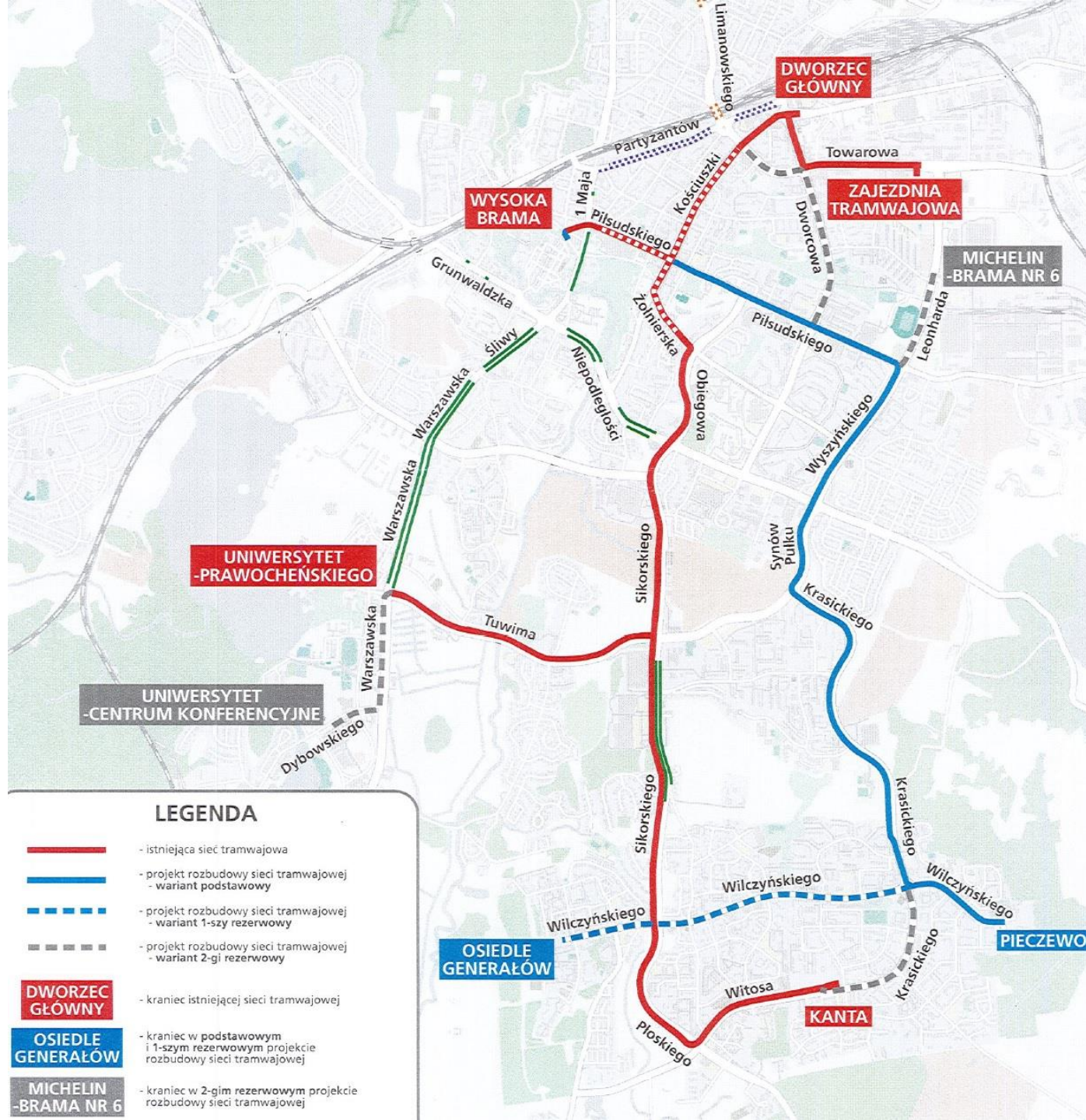
Projekt: „Modernizacja i rozwój zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w Olsztynie”

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

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



© Marcin Kierul



Dziękuję za uwagę

Andrzej Karwowski – Kierownik JRP5

Urząd Miasta Olsztyna – Jednostka Realizująca Projekt V

mail: jrp5@olsztyn.eu



**ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



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

Olsztyn, 23 października 2018 roku