

**JANUSZ KORZENIOWSKI**mgr inż., SITK RP, Krajowy Klub  
Miłośników Historii i Zabytków  
Transportu, tel.: 725 063 484, e-mail:  
j.korzeniowski.tram@gmail.com

# Historia komunikacji miejskiej Olsztyna<sup>1</sup>

**Streszczenie:** W artykule ukazano w skrócie dzieje Olsztyna oraz historii jego komunikacji, ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego i trolejbusowego. Komunikacja tramwajowa w Olsztynie została uruchomiona w 1907 roku, zlikwidowana w 1965 roku i ponownie uruchomiona w 2015 roku. Transport tramwajowy podniósł prestiż miasta, ale i w znacznym stopniu rozwiązał problemy komunikacji zbiorowej.

**Słowa kluczowe:** transport pasażerski, komunikacja tramwajowa, historia komunikacji miejskiej.

Olsztyn – stolica Warmii i Mazur – leży w dawnej prowincji kościelnej zwanej Warmią. Północna granica Warmii opierała się o Zalew Wiślany. Tam w 1280 roku założono biskupie Braniewo, a obok kapitulny Frombork. Od zalewu w głąb kraju postępował podbój Prus, a następnie jego śladami podążała kolonizacja.

Po około osiemdziesięciu latach osadnictwo przedarło się przez puszcę w okolice dzisiejszego Olsztyna. Wedle tutejszej praktyki założenie miasta poprzedzono budową zamku, a właściwie strażnicy drewniano-ziemnej, której zadaniem było zabezpieczenie osadnictwa wiejskiego przed najazdami Litwinów.

Strażnicę nazwaną Allenstein, czyli Gród nad Łyną, założył w 1334 roku krzyżak Henryk von Luter, wójt biskupa warmińskiego. Nazwa jest zlepkiem dwóch słów, pierwszej nazwy rzeki, która nazywała się Allna – samica jelenia, łania i niemieckiego słowa Stein, które oznacza zamek, gród. Nawet olsztynianie, w większości nie wiedzą, że ich Olsztyn to po prostu Łaniogród.

Na przełomie lat 1346–1347 kapituła warmińska w miejscu drewnianej twierdzy rozpoczęła budowę murowanego zamku. Równocześnie, w jego sąsiedztwie, zaczęto budować miasto. Olsztyn założony został aktem lokacyjnym przyznanym jego zasadzcy Janowi z Łajs przez kapitułę warmińską w 1353 roku. Przez kilka stuleci był to gród jakich wiele w odległej północnej krainie ówczesnej Europy. Miasto żyło codziennością nękaną wojnami, pomorami, pożarami i zвычайną biedą. Dopiero przełom XIX i XX wieku przynosi Olsztynowi okres wyjątkowego, w jego dziejach, rozwoju.

W 1890 roku oddany zostaje do użytku, duży jak na tamte czasy, węzeł kolejowy, co sprzyja rozwojowi handlu, a tym samym napływowi ludności. Miasto rozbudowuje się. W 1889 roku zostaje otwarta Miejska Gazownia, która zasilala uliczne lampy. Dziesięć lat potem uruchomiono sieć wodociągową i kanalizacyjną, wcześniej nie zapominając o budowie mechanicznej oczyszczalni ścieków. Kolejną in-

westycją było zaopatrzenie Olsztyna w energię elektryczną, co bezpośrednio wiązało się z uruchomieniem lokalnej komunikacji tramwajowej. 17 lipca 1906 roku na posiedzeniu Olsztyńskiej Rady Miejskiej zostaje ostatecznie zatwierdzona budowa Zakładu Energetycznego oraz trakcji kolei tramwajowej. Prace budowlane związane z wodną zaporą i budynkiem głównym elektrowni rozpoczęto wiosną 1907 roku. Energetyczną siłę zapewniały trzy turbiny o mocy 185 koni mechanicznych.

Hydrozespół pod nazwą „Alle” czyli Łania, który miał zasilać trakcję tramwajową, próbnie uruchomiono 14 grudnia 1907 roku. Rozruch urządzeń prądowórczych, wyprodukowanych w fabryce Luthera w Brunszwiku, okazał się sukcesem. W ten sposób można było następnego dnia uroczystie otworzyć pierwszą w Olsztynie linię obsługiwaną przez transport szynowy. Wraz z budową elektrowni trwały prace związane z inwestycją tramwajową, którą zlecono Towarzystwu Akcyjnemu „Sachsenwerk fur Kraft” z Drezna, powierzając jednocześnie wytyczenie przyszłych dwóch tras komunikacyjnych inżynierowi Wilhelmowi Petersnowi. Latem 1907 roku zaczęto kłaść na ulicach pierwsze odcinki torów tramwajowych. Były to szyny rowkowe produkcji „Stahlindustrie Bohun”. Tory miały prześwit 1000 mm. Przy obecnej Alei Wojska Polskiego wybudowano zajezdnię tramwajową. W firmie Maschinenfabrikund Muhlenbauanstadt G. Luther, mającej swoje zakłady w Braunschweig i Darmstadt, zamówiono wozy tramwajowe.

Wagon motorowy miał dwa silniki po 30 KM każdy. Przyczepy miały hamulce solenoidowe, zarówno wagon silnikowy, jak i doczepa posiadały 18 miejsc siedzących we wnętrzu (tzw. klasie) oraz 14 miejsc stojących na platformach. Pierwszym dyrektorem kolei tramwajowej w Olsztynie był Leopold Wehr.

Uruchomieniu komunikacji tramwajowej w Olsztynie, który miał wtedy 33 tysiące mieszkańców, władze magistratu postanowiły nadać wyjątkowy charakter. Po wzorze sięgnięto do Naczelnej Dyrekcji Tramwajów w Królewcu. 14 grudnia 1907 roku odbyła się w wąskim gronie gości pierwsza jazda tramwaju linii 2 na trasie od Ratusza do Jakubowa. Natomiast uroczyste otwarcie tramwajowej trakcji Olsztyna odbyło się z udziałem jego mieszkańców w niedzielę 15 grudnia 1907 roku.

Linia „1” zaczynała się na placu Roosevelta i przebiegała ulicami Mochnackiego i Proszą, Rynkiem Staromiejskim, Staromiejską, 11 Listopada, Dąbrowszczaków do Dworca Głównego. Linia miała około 2,5 km. Linia „2” jeździła na

<sup>1</sup> ©Transport Miejski i Regionalny, 2018.



Fot. 1. Skrzyżowanie ulic 11 Listopada i 1 Maja w Olsztynie – rok 1908  
Źródło: [2]

tak samo długiej trasie. Jazda tramwajem od pierwszych dni ich uruchomienia była dla mieszkańców Olsztyna wielką atrakcją i to bez względu na wiek pasażera. W roku 1908 linia „1” kursowała w odstępach 7,5 min, a linia „2” co 15 min.

Elektryczne tramwaje na ulice Olsztyna wyjechały wcześniej niż w Warszawie (te w 1908 roku). Ciekawostką był fakt, że bilet w tramwaju „1”, kosztujący 10 fenigów, był dwukrotnie tańszy od tego, który obowiązywał na linii „2”. W 1910 roku łączna długość tras tramwajowych wynosiła przeszło 5 km. Obsługiwało je 11 wagonów silnikowych i 7 doczep.

Linia „2” kursowała od ulicy i przebiegała ulicami 1. Maja, Partyzantów, Aleją Wojska Polskiego do Jakubowa.



Fot. 2.  
Tramwaje przed Wysoką Bramą – rok 1910  
Źródło: [2]



Fot. 3.  
Tramwaj przed Dworcem Głównym w Olsztynie .  
– rok 1910  
Źródło: [2]



Fot. 4. Trolejbus na al. Wojska Polskiego jadący na trasie Jakubowo–Osiedle Mazurskie  
Źródło: [2]

1 września 1936 roku uruchomiono w Olsztynie pierwszą linię trolejbusową, na trasie Dworzec Główny–Osiedle Mazurskie. Trasa tej linii prowadziła od Dworca Głównego ulicami Kościuszki, Piłsudskiego, 22 Stycznia, Pieniężnego, Szrajberaby i na placu Roosevelta rozjeżdżała się w dwóch kierunkach: do Osiedla Mazurskiego i koszar wojskowych (ulicami Mochnackiego i Jagiellończyka). Długość tej trasy to około 12 km. Kursowało na niej 5 trolejbusów firmy Bussing (28 miejsc siedzących i 17 stojących), z częstotliwością co 15 minut.

Druga linia trolejbusowa zaczynała się na placu Roosevelta i przebiegała ulicami: Mochnackiego, Jagiellończyka, Kozłowskiego i docierała w pobliże koszar. Trolejbusy kursowały co 10 minut; dla jej eksploatacji kupiono 6 trolejbusów firmy MAN. Po ulicach Olsztyna kursował również trolejbus ciężarowy dowożący węgiel do gazowni przy ulicy Knosały.

Kiedy w 1938 roku po ulicach miasta rozpoczęły kursowanie pierwsze autobusy, można było weryfikować przebieg tras pojazdów elektrycznych (tramwajów i trolejbusów). A od 1940 roku rozpoczęło się funkcjonowanie regularnej komunikacji autobusowej.

21 stycznia 1945 roku do Olsztyna, opuszczonego w panice przez większość mieszkańców, wkraczają oddziały Armii Czerwonej, w znacznej mierze dewastując miasto. Zburzono 1040 budynków i zniszczono prawie całą infrastrukturę miejską, łącznie z trakcją elektryczną trolejbusową i tramwajową, w gruzach leżało prawie 40% zabudowy.

Polskie władze, które przejęły od Rosjan administrowanie miastem w końcu maja 1945 roku, rozpoczęły od odbudowy struktur komunalnych miasta.

W październiku 1945 roku powołano Miejskie Zakłady Komunikacyjne, których głównym zadaniem było uruchomienie komunikacji w mieście. Całe zaplecze techniczne w zajezdni przy Alei Wojska Polskiego było zdewastowane i spalone. Zniszczone były najnowsze wagony tramwajowe. Stara zajezdnia tramwajowa mieszcząca się przy szpitalu kolejowym została lepiej potraktowana przez „wyzwolicieli”.

Ocalały dwa, w miarę sprawne, wagony silnikowe z dwiema doczepami, które pochodziły z 1907 roku. Rosjanie oszczędzili trolejbusy. Trzy pozostawione przez Niemców na pętli w Jakubowie zostały zniszczone przez szabrowników, pozostałe ocalały w zajezdni trolejbusowej.





Fot. 5. Defilada tramwajowa przed ratuszem w 1946 r., na zdjęciu w górnym prawym rogu Władysław Karbownik w 2007 r.

Źródło: [2]

Dzięki znakomitemu lokalnemu fachowcowi, jakim był Władysław Karbownik, uruchomiono stację zasilającą sieć trakcyjną, która znajdowała się pod mostem św. Jana, oraz tramwaje.

Pierwszy po wojnie tramwaj linii „1” ruszył spod Ratusza w stronę jeziora Długiego 30 kwietnia 1940 roku o godzinie 17:00. Pomalowany na biało-czerwono wagon prowadził Bernard Gensch. Duży wkład w organizację przewozów w Olsztynie mieli pracownicy MZK Warszawa, oddelegowani ze stolicy.

Trasa linii „1” przebiegała od jeziora Długiego ulicą Grunwaldzka, mostem św. Jana i dalej ulicami Proszą, Starmiejską, 11 Listopada, Dąbrowszczaków, Partyzantów do Dworca Głównego. Przez miesiąc kursował po niej jeden wagon, a od 20 maja udało się wprowadzić na tę trasę drugi.

28 czerwca 1946 roku ruszyła linia „2” na trasie Ratusz-Stadion Leśny (dawniej Jakubowo). Trasa wiodła od Ratusza ulicami: 1 Maja, Partyzantów, Wojska Polskiego, WDK. Tramwaje kursowały od godziny 6:00 do 23:00, z częstotliwością około 30 minut, która zmniejszyła się do 10 minut po sprowadzeniu z Elbląga czterech wagonów tramwajowych. We wrześniu 1946 roku Olsztyn liczył 42 tysięcy mieszkańców. Przed wojną było ich około 50 tysięcy.

W 1946 roku biuro MZK mieściło się przy ulicy Pieniężnego i zajmowało dwa pokoje oraz składzik na bilety. Przez półtora roku wykorzystywano bilety poniemieckie z polskimi nadrukami. 19 września 1946 roku uruchomiona została komunikacja autobusowa, którą stanowiły autobusy marki Dodge otrzymane z dostaw UNRRA. Pierwszym kierowcą autobusowym był pan Czajka. Eksploatacja autobusów była nieekonomiczna, pojazdy były bardzo awaryjne. Po kilku tygodniach linię zlikwidowano, a autobusy skasowano.

Pierwszą linię trolejbusową relacji Kolonia Mazurska – Szrajbera uruchomiono już 10 grudnia 1946 roku. Za kierownicą pierwszego trolejbusu siedziała pani Weisoerber, do której dołączyła Maria Kalwic. Z powodu braku pętli trolejbusy zwracały na terenie zajezdni.

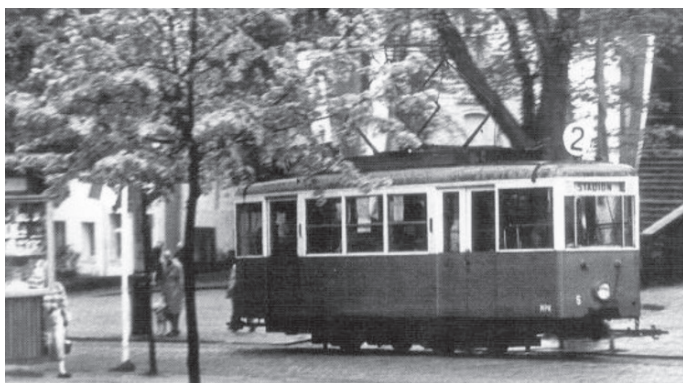
Na koniec 1947 roku olsztyńska komunikacja miejska posiadała 6 wagonów tramwajowych i 3 trolejbusy. Na linii „1” kursowały cztery tramwaje, na linii „2” – dwa tramwaje, na linii „4” – dwa trolejbusy. W 1946 roku przewieziono 3,5 mln pasażerów, wykonano 300 tysięcy km. Pod koniec

1947 roku zostaje uruchomiona druga linia trolejbusowa „3” od placu Roosevelta do Kortowa.

W 1952 roku radni miejscy wpadli na pomysł, aby linie tramwajowe zamiast numeracji miały litery i tak: „1” stała się linią A, a „2” – linią B. Takie nazewnictwo funkcjonowało krótko. Kolejno doszły nowe linie autobusowe o numerach „5” i „6”. W 1954 roku firma staje się samodzielną placówką zatrudniającą około 100 osób, na czele której stanął dyrektor Mieczysław Achmatow.

W 1955 roku stan taboru MPK Olsztyn obejmuje: 12 wagonów silnikowych (pozyskanych z Elbląga i Słupska), 2 doczepy, 11 trolejbusów, 6 autobusów. Przewieziono nim 9 416 100 pasażerów i wykonano 903 200 wozokilometrów. W 1956 roku MPK Olsztyn otrzymało z przydziału centralnego aż 5 nowych autobusów i 6 wagonów tramwajowych.

Od sierpnia 1965 roku dyrektorem MPK Olsztyn zostaje Tadeusz Zienkiewicz, który po przeanalizowaniu problemów technicznych, stanu infrastruktury tramwajowej, a nade wszystko torowisk, decyduje o likwidacji trakcji tramwajowej z dniem 20 listopada 1965 roku. Tramwaje zostały przekazane do przedsiębiorstw komunikacyjnych w Bydgoszczy, Grudziądzu, Toruniu i Łodzi. Żaden z olsztyńskich tramwajów, wbrew powszechnej opinii, nie trafił do Elbląga. Razem przekazano 10 wagonów silnikowych i 3 doczepy. W 1965 roku MPK Olsztyn dysponowało ponadto 18 trolejbusami i 44 autobusami, a przewieziono nimi 26 036 366 pasażerów i wykonano 2 143 500 wozokilometrów.



Fot. 6. Wagon linii „2” na ul. 1 Maja

Źródło: [2]



Fot. 7. Autobus linii „3” przy sanatorium – od lewej stoją: F. Olszewski, W. Kutakowski, Cz. Godlewski

Źródło: [2]

16–17 stycznia 1971 roku zakończyła się przeprowadzka z ulicy Knosały do zajezdni przy ulicy Kołobrzeskiej. Na ulicy Knosały zostały jedynie trolejbusy, które ostatecznie zlikwidowano. 31 lipca 1971 roku był dniem ostatnim, kiedy olsztynianie mogli podróżować trolejbusami.

Podstawowymi typami autobusów w zasobach MPK Olsztyn były SAN-y H-27B oraz SAN-y H-100. Na koniec 1971 roku, po uzupełnieniu taboru 28 nowymi autobusami przedsiębiorstwo posiadało 81 pojazdów.

W kwietniu 1973 roku Olsztyn otrzymał nowoczesny wielkopojemny autobus marki Jelcz Berliet PR 100, który uroczystie został zaprezentowany mieszkańcom podczas pochodu 1-majowego. Na autobusie umieszczono napis: „Jest nas w Olsztynie 100 000”. Oznaczał on, że wiezie na pokładzie stutysięcznego pasażera – panią Agnieszkę Żyro. Dostała ona dożywotne uprawnienie do korzystania z usług MPK Olsztyn za darmo.

W 1993 roku prezesem nowej spółki o nazwie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjnej sp. z o. o. zostaje Mieczysław Królak, który pozostaje na tym stanowisku do dnia dzisiejszego. Olsztyn końca XX wieku i początku XXI wieku liczy już 175 tysięcy mieszkańców. W 2007 roku, czyli w 100. rocznicę uruchomienia komunikacji MPK dysponuje 172 pojazdami, którymi planuje przewieźć 40 mln pasażerów.

Przyznane Olsztynowi na unowocześnienie transportu publicznego 400 mln zł z funduszy Unii Europejskiej zmieniło obraz komunikacji miejskiej w stolicy Warmii i Mazur. Olsztyn, jako stolica nie najbogatszego województwa, mógł skorzystać ze specjalnego programu operacyjnego, stworzonego przez polski rząd na rozwój pięciu województw ściany wschodniej pn. Rozwój Polski Wschodniej. Województwa podkarpackie, lubelskie, świętokrzyskie, podlaskie i warmińsko-mazurskie nie musiały walczyć z miastami z pozostałych województw o pieniądze z Unii Europejskiej przeznaczone na infrastrukturę i środowisko. Dzięki temu tramwaje mogły się pojawić w Olsztynie szybciej. W mieście powstały także pierwsze buspasy. Przy okazji wprowadzenia nowego środka komunikacji, a właściwie do powrotu do komunikacji tramwajowej, wprowadzono pierwsze w Olsztynie bezkolizyjne skrzyżowanie ulicy Obiegowej z Żołnierską.

Pomysły na wykorzystanie unijnych funduszy przedstawił Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Olsztynie, działający od 2004 roku. Najprostszym sposobem, choć nie najlepszym, była decyzja o przeznaczeniu 400 mln zł na rozwój trakcji autobusowej.

Wybór transportu trolejbusowego obarczony jest podobnymi mankamentami co w przypadku komunikacji autobusowej (przepustowość dróg, ograniczony czas eksploatacji pojazdów). O tramwajowym renesansie mówi się od wielu lat, jednak dotyczy on raczej Europy Zachodniej (Hiszpanii, Francji, Niemiec, Wielkiej Brytanii). Do Polski trend ten trafił z początkiem XXI wieku po zachętach i rekomendacjach zawartych w politykach unijnych, określonych np. w Białej Księdze w dziedzinie transportu z 1992 i 2001 oraz jej aktualizacji z 2006 roku

Unia Europejska promuje transport ekologiczny. Dofinansowanie budowy linii tramwajowych ze środków unijnych

jest najbardziej przez Unię popierane. Z tego powodu w ten sposób zdecydowano, że najlepszym wykorzystaniem pieniędzy unijnych będzie powrót do transportu tramwajowego. Przez długie miesiące po decyzji o reaktywacji tramwajów Olsztyn miał problem z silnym lobbingiem producenta translohra. Francuska firma Lohr Industrie usilnie namawiała władze miasta, aby zamiast tradycyjnego tramwaju szynowego postawiło na jej wynalazek: hybrydę trolejbusu i tramwaju. Translohr to tramwaj na oponach albo inaczej trolejbus na jednej szynie. Lobbing miał mocne wsparcie największego olsztyńskiego zakładu przemysłowego, fabryki opon Michelin. Siedziba Michelin znajduje się w Clermont-Ferrand, jednym z dwóch francuskich miast, gdzie funkcjonuje translohr.

Wybór tego środka komunikacji uzależniłby Olsztyn od jednego oferenta – monopolisty zarówno w budowie infrastruktury, jak i produkcji taboru. Fakt, że Olsztyn musiał budować infrastrukturę dla pojazdów szynowych od podstaw miał dobre strony. Zdecydowano między innymi, że prześwit toru dla tramwajów będzie wynosił – jak w większości polskich miast – 1435 mm. Za wyborem komunikacji tramwajowej przemawiało wiele różnych czynników, jak zdolność przewozowa, niższy poziom hałasu, brak emisji spalin, lepszy dostęp do pojazdu poprzez obniżoną wysokość podłogi etc. Tramwaj dla miasta to także prestiż. Tereny skomunikowane przez linie tramwajowe są atrakcyjniejsze. Można to wywnioskować w dniu dzisiejszym, patrząc na ceny mieszkań oferowanych przez deweloperów.

12 września 2012 roku rozpoczęła się w Olsztynie budowa linii tramwajowych. Ogłoszono konkurs na kolorystykę taboru tramwajowego i mieszkańcy wybrali srebrno-limonkowy. Trasa tramwajowa została poprowadzona z Wichrowego Wzgórza na Jarotach do Dworca Głównego oraz w okolice Ratusza i Wysokiej Bramy. Odnogę ma stanowić trasa biegnąca od ulicy Sikorskiego (Galerii Warmińskiej), ulicą Tuwima, do ulicy Warszawskiej, gdzie ma siedzibę Uniwersytet Warmińsko-Mazurski. W przeciwieństwie do trasy dwutorowej poprowadzonej od Jarot do centrum trasa do Dworca Głównego jest jednotorowa, z mijanką za mostem nad Łyną. Trasy zostały zaprojektowane przez profesora Jana Friedberga z Krakowa, ale zrealizowano projekt po korektach, zaproponowanych przez olsztynian, reprezentowanych między innymi przez Koło Miłośników Komunikacji Miejskiej w Olsztynie. Zakres prac obejmował projekt wszystkich elementów sieci i ich budowę, tj. konstrukcję około 21 km toru pojedynczego, ulicę obiegową, hale zajezdni przy ulicy Kołobrzeskiej, nową zajezdnię autobusową przy ulicy Sikorskiego oraz trzy stacje zasilające trakcję.

Pierwszym wykonawcą przedsięwzięcia był koncern z Barcelony, który jednak po upływie 75% czasu przeznaczonego na budowę wykonał około 6% prac, więc kontrakt z hiszpańską firmą został rozwiązany, a pracę zlecono innym wykonawcom. Projektowaniem zajęła się krakowska firma Progrej, a budowę zajezdni tramwajowej powierzono konsorcjum Budimexu i Kolejowym Zakładom Naprawczym Rail. Południową część sieci zbudować miała SKANSKA, której zlecono również wybudowanie zajezdni autobusowej.



Konsorcjum Strabag-Strabag Rail i Viamont DSP wygrało przetarg na budowę ulicy Obiegowej. Torpol został wykonawcą śródmiejskiego odcinka sieci i torów do zajezdni w ulicy Towarowej. Hiszpańsko-polskie konsorcjum Balzola miało wykonać prace w ulicy Piłsudskiego do Wysokiej Bramy. Jednym z podwykonawców był również Zakład Sieci i Zasilania z Wrocławia, dzięki któremu do Olsztyna na początku listopada 2015 roku przyjechał autor artykułu. Zakład Sieci i Zasilania realizował prace torowe i sieciowe łącznie ze stawianiem słupów trakcji elektrycznej, a następnie do końca sierpnia 2017 roku prowadził konserwację sieci, trzech stacji zasilających, jak również prace związane z utrzymaniem torowisk i zwrotnic.

W gestii ZSiZ była również obsługa dyspozytorni mocy oraz pomoc w szkoleniu motorniczych i pracowników Centrali Ruchu MPK Olsztyn.

Do przetargu na dostawę taboru stanęły: PESA, Solaris i Newag z Modertranssem. Cena stanowić miała 65% oceny, pozostałe 35% przyznawano za rozwiązania techniczne, np. procent niższej podłogi powyżej 50%, szerokość przejścia między siedzeniami powyżej 65 cm, system dostosowujący wysokość podłogi od obciążenia i zużycia kół, średnicę koła powyżej 600 mm, a także utrzymanie niskiego poziomu hałasu, który przy osiągnięciu prędkości 50 km/h miał być mniejszy od 80 dB.

Konsorcjum Newag-Modertrans zaoferoowało pojazd, którego poziom hałasu nie przekroczy 65,9 dB. Tak cichego tramwaju nie udało się jednak jeszcze nikomu wyprodukować. Liczne opinie biegłych w procesie, który odbył się przed Krajową Izbą Odwoławczą, też potwierdziły wątpliwości. Organizator przetargu przyjął więc ofertę drugiego, pod względem ceny, oferenta: firmę Solaris, która miała dostarczyć 15 wagonów SOLARIS TRAMINO Olsztyn S1110. Doświadczenie pokaże, że to za mała liczba, gdyż nie uwzględniono taboru zapasowego, potrzebnego w przypadku możliwych wypadków i awarii.

Inwestycja współfinansowana z unijnej perspektywy na lata 2007–2013 musiała zostać rozliczona do końca 2015 roku.

Najwcześniej rozpoczęła się budowa zajezdni tramwajowej, w której pierwotnie nie przewidziano budowy hali odstawczej. Budowa zakończyła się w sierpniu 2015 roku – w hali postojowej zajezdni może się zmieścić 18 tramwajów.

20 listopada (rocznica likwidacji tramwajów) 2014 roku do Olsztyna dotarła pierwsza partia szyn. Zgodnie z harmonogramem odcinka sieci tramwajowej były być gotowe 23 października 2015 roku.

Przyszli motorniczy (wśród nich 8 pań) szkolenie zasadnicze i uprawnienia do prowadzenia tramwajów uzyskiwali w Ośrodku Szkolenia Motorniczych Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Toruniu. W większości byli to kierowcy autobusów, którzy obecnie są dwuzawodowcami. Szkolenia odbywały się na starym taborze typu 805 N (105 N na tor 1000 mm). Tramwaj SOLARIS TRAMINO Olsztyn S1110 posiada masę własną 43 000 kg, maksymalny nacisk statyczny osi 99,9 kN na tor przy maksymalnym napełnieniu pojazdu. Prędkość maksymalna dla Olsztyna ograniczona została elektronicznie do 70 km/h. Tramwaj ma



Fot. 8. Tramwaj trzyczłonowy TRAMINO Olsztyn S1110. Fot. J. Korzeniowski

pojemność około 220 pasażerów, w tym 43 na miejscach siedzących, trzy wózki: skrajne napędowe, środkowy toczony, napęd cztery silniki po 120 kW każdy. Długość tramwaju wynosi 29,3 m, wysokość 3800 mm przy złożonym pantografie, wysokość podłogi 360 mm od pgs. Szerokość tramwaju wynosi 2,5 m i jest największa w Polsce, nominalna średnica koła to 682 mm (największa wśród produkowanych obecnie pojazdów), a dopuszczalne zużycie 80 mm.

Tramwaj nie posiada systemu smarowania obrzeży. W Olsztynie smarowane są torowiska (na łukach). Wyposażony jest w piasecznice (jedna na jedno koło napędowe), posiada po sześć par drzwi po lewej i prawej stronie pojazdu, który wyposażony jest w dwie kabiny motornicze, na pomostach A i B, człon C jest członem środkowym, na którym umieszczono odbierak prądu.

19 listopada 2015 roku pierwszy tramwaj wyjechał z zajezdni na kurs testowy. 19 grudnia 2015 roku o godzinie 12:30 pierwszy po 50 latach tramwaj w Olsztynie ruszył spod olsztyńskiego ratusza, wioząc dostojnych gości na linii „1”. 27 grudnia tego roku ruszyła z Dworca Głównego linia „2”, a 1 stycznia 2016 roku dołączyła do nich linia „3”: Dworzec Główny – Uniwersytet-Prawecheńskiego.

Tramwaj został dobrze przyjęty w Olsztynie i stale wzrasta jego popularność, dlatego podjęto decyzję o rozbudowie sieci tramwajowej. Zgodnie z planami: z Pieczewa do centrum ulicami Krasickiego, Synów Pułku, Wyszyńskiego, Piłsudskiego mają jeździć dwie kolejne linie tramwajowe o numerach „4” – kierunek Dworzec Główny i „5” – na plac Jedności Słowiańskiej, na końcówkę przeniesioną z Wysokiej Bramy. Ogłoszony jest przetarg na zakup kolejnych 12 wagonów, z opcją rozszerzenia do 24 sztuk.

## Literatura

1. Zienkiewicz K., Przytocka M., *Historia komunikacji miejskiej w Olsztynie*, 2007.
2. Śrutkowski T., *100 lat komunikacji miejskiej w Olsztynie*, Olsztyn, 2007.
3. Sikorski J., *Galopem przez stulecia. Dzieje Olsztyna 1353–2013*, Olsztyn, 2013.
4. Bobiński M., *Reaktywacja komunikacji tramwajowej w Olsztynie*, „Świat Kolei”, 2016, nr 3.
5. Bobiński M., *Rok tramwajowy w Olsztynie*, „Świat Kolei”, 2017, nr 4.