

Anna Seweryn

Inwestycje w infrastrukturę tramwajową w Polsce – dziś i perspektywy

Po latach zastoju w inwestycjach w infrastrukturę miejskiego transportu szynowego ostatnio realizowane bądź zapowiedziane przez miasta polskie plany rozwoju komunikacji tramwajowej pozwalają jednak spoglądać w przyszłość z nieco większym optymizmem. Bez wątplenia duża rolę odgrywać będą fundusze z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko działanie 7.3. przeznaczone dla aglomeracji miejskich.

Na podstawie danych UITP (*Union Internationale des Transports Publics* – Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego) można stwierdzić z całą pewnością, że tramwaje i kolej miejskie przeżywają obecnie odrodzenie. Na wszystkich kontynentach działa ponad 400 pasażerskich systemów transportowych tego typu. Rynek produkcji tramwajów jest najbardziej obiecujący. Jego wartość ocenia się na 3,8 mld euro, a roczna stopa wzrostu jest prognozowana na 3,7%. Również w Polsce branża tramwajowa zyskuje na wykorzystywaniu ogólnoświatowych, proekologicznych tendencji. Szacuje się, że całkowitej renowacji potrzebuje około 60–70% polskiej infrastruktury tramwajowej. Władze dużych polskich miast chętnie przeznaczają jednak znaczne środki finansowe na rozwój komunikacji tramwajowej. Przyczyn takiego postępowania jest wiele. Wśród ekonomicznych zalet tramwajów – w porównaniu z autobusami – specjaliści wymieniają: oszczędność kosztów pracy (wystarczy jeden motorniczy do prawidłowego funkcjonowania tramwaju wieloczołowego lub wielowagonowego), lepsze wykorzystanie przestrzeni miejskiej a także niższą amortyzację (tramwaj amortyzuje się w 14 lat, autobus – w 7). Ważna jest też większa żywotność taboru tramwajowego. Pojazd tramwajowy może być eksploatowany przez 25–30 lat. Bezpieczne użytkowanie autobusu trwa natomiast tylko 10–15 lat.

Nowe inwestycje

Warszawa

W Warszawie do najważniejszych działań, zmierzających do poprawy komunikacji zbiorowej, należy między innymi zrealizowany w latach 2005–2008 projekt *Modernizacja trasy tramwajowej w Alejach Jerozolimskich na odcinku pętla Banacha – pętla Gocławek*. Obejmował on modernizację torowiska, remont sieci trakcyjnej oraz zakup nowego taboru.

W najbliższym czasie ma powstać trasa tramwajowa o nazwie *Węzeł komunikacyjny Młociny – Tarchomin*. Termin jej realizacji przewidziany jest na 2011 r. (koszt 130–170 mln zł).

29 maja 2009 r. Spółka Tramwaje Warszawskie podpisała umowę z firmą Pojazdy Szynowe Pesa Bydgoszcz SA na dostawę 186 niskopodłogowych tramwajów. Zakup ten umożliwi wymianę ponad 40% starego taboru. Nowe tramwaje będą w pełni klimatyzowane i wyposażone w monitoring wizyjny. Asynchroniczny układ napędowy umożliwi rekuperację energii, a tym samym zmniejszenie kosztów eksploatacji. Pierwsze składy dotrą do War-

szawy na jesieni 2010 r.. Realizacja zakupu będzie możliwa między innymi dzięki podpisaniu 6 sierpnia 2008 r. umowy wieloletniej, zawartej na lata 2008–2027 przez prezydent m. st. Warszawy Hannę Gronkiewicz-Waltz z Zarządem Tramwajów Warszawskich, na świadczenie usług przewozowych.

Tramwaje Śląskie

Bardzo korzystnie prezentują się także inwestycje, zapowiedziane przez Tramwaje Śląskie S.A. Należą do nich: remonty 48 km torowisk w 6 miastach, zakup 30 nowych, niskopodłogowych tramwajów i modernizacja 85 starych wagonów. Projekt za ponad 550 mln zł powinien zostać zrealizowany do 2012 r. Prócz remontu torowisk projekt zakłada również inwestycje w sieć trakcyjną. Mimo, że w aglomeracji katowickiej ostatecznie nie odbędą się mecze w ramach Euro 2012, do regionu trafi 100 mln euro obiecanych przed dwoma laty przez resort rozwoju regionalnego. Całe przedsięwzięcie zakłada, prócz modernizacji komunikacji tramwajowej, również inwestycje w infrastrukturę sieci trolejbusowej w Tychach. By sfinansować remonty infrastruktury tramwajowej (łącznie za ok. 328 mln zł), TŚ otrzymają od gmin połowę tej kwoty w formie aportów finansowych. „Będziemy inwestować w tramwaje, bo pod względem szybkości poruszania się po zatłoczonych ulicach jeszcze żaden autobus z nimi nie wygrał” – obiecywał prezydent Katowic Piotr Uszok i zdradził, że remont linii tramwajowych w samych Katowicach pochłonie ponad 136 mln zł, najwięcej ze wszystkich miast. Koszty modernizacji torowisk w Sosnowcu wyniosą ok. 74 mln zł, Chorzowie – 36 mln zł, Bytomiu i Zabrze – po ok. 32 mln zł. Z projektu modernizacji linii tramwajowych wycofała się Ruda Śląska. Prezes TŚ Janusz Berkowski twierdzi, że pierwsze zmiany w wyeksploatowanej obecnie infrastrukturze tramwajowej będą widoczne w 2010 r., a odczuwalna poprawa standardu nastąpi za dwa – trzy lata. Do 2012 r. przebudowane zostaną fragmenty torowisk między innymi w:

- centrum Bytomia;
- Katowicach – przy osiedlu Tysiąclecia, w dzielnicy Szopienice oraz wzdłuż ul. Gliwickiej, 3 Maja i Korfantego;
- Zabrze – wzdłuż ul. 3 Maja;
- Chorzowie – wzdłuż ul. Katowickiej, Wolności i Armii Krajowej;
- Rudzie Śląskiej – wzdłuż ul. Zabrzańskiej;
- Sosnowcu – na trasie linii 15.

Między Katowicami a Sosnowcem, w ciągu linii nr 15, na obecnym jednotorowym odcinku zostanie dobudowany drugi tor, co zwiększy przepustowość połączenia między tymi miastami. Władze Zabrze przeznaczą w ciągu najbliższych trzech lat ponad 16 mln zł na remonty torowisk na terenie tego miasta. Najpierw, kosztem ok. 2 mln zł, przygotowana zostanie dokumentacja planowanych w Zabrze remontów. Obejmą one kilkusetmetrowe odcinki podwójnych torowisk w dzielnicach Biskupice i Maciejów oraz ok. 2,3 km pojedynczego toru, biegnącego pośrodku zdemontowanej obecnie ulicy 3 Maja, wiodącej od centrum miasta

w kierunku autostrady A4. Ta ostatnia inwestycja równoznaczna jest z zachowaniem jednej z nielicznych w Polsce linii wodzących w większości pojedynczym torem. Linia nr 3 od ponad 50 lat łączy południową dzielnicę Zabrze – Makoszowy – z położonymi na północ od centrum Mikulczycami. W ostatnich latach rozważano jej likwidację, ze względu na koszt jej utrzymania i niewielką przepustowość.

Przedstawiciele zabrzańskiego samorządu i władz spółki Tramwaje Śląskie (TŚ) podpisali porozumienie w sprawie zapewnienia środków na finansowanie planowanych w tym mieście inwestycji. Sieć tramwajowa w aglomeracji katowickiej jest najdłuższa w Polsce – obejmuje ok. 350 km torów, w większości są one jednak w złym stanie technicznym. Ok. 240 wyjeżdżających codziennie na trasy tramwajów rocznie przejeżdża łącznie ok. 18 mln km. Średni wiek taboru to ponad 27 lat, zaś tylko 5% to kilkuletnie wozy niskopodłogowe. Według TŚ kryteriami wyboru odcinków linii do modernizacji były stopień ich zniszczenia i możliwość zwiększenia prędkości tramwajów na obciążonych ciągach komunikacyjnych. Problemem jest fakt, że tramwaje w regionie jeżdżą po 12 miastach, jednak nie wszystkie są zainteresowane inwestowaniem w ten środek komunikacji.

Poznań

Najprawdopodobniej przed 2012 r. czterdzieści nowych tramwajów trafi również do Poznania. Połowę pieniędzy na inwestycję przekaże Unia Europejska. Nowe niskopodłogowe pojazdy mają składać się z jednego wagonu, wyposażonego w klimatyzację i monitoring. W przetargu wzięło udział 10 firm z całej Europy, w tym dwie z Poznania: Fabryka Pojazdów Szynowych oraz firma Solaris. Został on wygrany przez firmę Solaris, ale został złożony protest przez PESE. Oferta złożona przez bydgoszczan była zdaniem Komisji mniej atrakcyjna pod względem technicznym. Zdecydowało o tym węższe o 8 mm przejście wewnątrz wagonu, a przede wszystkim wskazanie, ilu pasażerów wejdzie do pojazdu, gdyby opróżnić go ze wszystkich elementów. PESA wskazała, że 222 osoby, Solaris, że 229. Po wypłynięciu protestu PESY do MPK rozpatrzyła go specjalna komisja przetargowa. 8 września 2009 r. MPK Poznań uznało protest PESY za bezzasadny i postanowiło go oddalić. Teraz bydgoska PESA może odwołać się do Krajowej Komisji Odwoławczej, a jeśli to nie przyniesie rezultatów – do sądu.

Warto pamiętać o tym, że Poznań był pierwszym miastem w Polsce, w którym uruchomiona została trasa szybkiego tramwaju. W 2006 r. minęło dziewięć lat od tego wydarzenia – koszt budowy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju wyniósł 147 mln zł, a jego realizacja trwała 15 lat.

Wrocław

Także Wrocław zamierza kontynuować modernizację taboru i planuje zakup 8 tramwajów za ok. 64 mln zł. Prawdopodobne jest również zawarcie kontraktu na dostawę 28 wagonów marki Skoda za 216 mln zł.

Dodatkowo władze miasta przygotowały koncepcję zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w aglomeracji miejskiej. Koncepcja ta zakłada integrację systemu komunikacji zbiorowej na terenie wrocławskiego obszaru metropolitalnego między innymi na płaszczyźnie przestrzennej, funkcjonalnej i taryfowej. Na najbliższe lata zaplanowano istotne wzbogacenie systemu komunikacji, między innymi przez budowę nowych połączeń tramwajowych

w 4–6 kierunkach dotychczas obsługiwanych wyłącznie przez autobusy oraz wprowadzenie nowego taboru o podwyższonych parametrach. Miasto jest szczególnie zainteresowane rozwojem transportu szynowego, co pozostaje w zgodzie z generalną tendencją, dającą się zauważyć nie tylko na terenie Polski. W tej formie komunikacji miejskiej upatruje się bowiem szansę na zmniejszenie zatłoczenia drogowego wywołanego komunikacją indywidualną. Istotnym elementem zintegrowanego systemu transportu szynowego we Wrocławiu ma być system przewozów realizowanych nowym środkiem transportu, określanym mianem Tramwaj Plus.

Plany stworzenia trzech linii tzw. szybkiego tramwaju pojawiły się już w 2007 r. Do 2011 r. we Wrocławiu powinny zacząć funkcjonować trzy linie szybkiego tramwaju łączące:

- Sępolno z Leśnicą,
- Oporów z Biskupinem,
- Kozanów z osiedlem Gaj.

W centrum tramwaje na tych liniach mają kursować co 3 min. W latach 2010–2015 ma ruszyć drugi etap rozbudowy sieci tramwajowej (za 700 do 800 mln zł). Rozważane jest połączenie do Psiego Pola, Zgorzeliska i Mirkowa lub do Jagodna oraz Nowego Dworu. Nie wyklucza się wyprowadzenia linii Tramwaju Plus poza granice Wrocławia, z wykorzystaniem istniejących torowisk kolejowych. Głównymi cechami odróżniającymi Tramwaj Plus od tramwaju klasycznego są między innymi wydzielone z ruchu innych środków transportu torowiska tramwajowe, system elektronicznej informacji pasażerskiej oraz odrębny wizerunek.

Kraków

W ciągu ostatnich kilku lat duże zmiany w infrastrukturze tramwajowej zaszły także w Krakowie. W 2007 r. miał miejsce remont torowiska Krowdrza Górka – Dworzec Towarowy, a także przebudowa obu pętli, a jeszcze w 2006 r. – przebudowa Ronda Mogilskiego oraz wymiana sieci trakcyjnej na ul. Wielickiej. 2005 r. upłynął pod hasłem przebudowy węzła Dworzec Główny, wymiany zwrotnic na Placu Centralnym oraz łuku na dużej pętli Bieżanów Nowy, zaś w 2002 r. odbył się remont torowiska na moście Powstańców Śląskich. We wcześniejszych latach miały miejsce remonty między innymi torowiska w Łagiewnikach oraz rozjazdów i łuków na pętli os. Piastów. Miasto uruchomiło także tak zwany *Krakowski Szybki Tramwaj*. Celem tego ciągle rozwijanego projektu jest usprawnienie komunikacji miejskiej w kierunkach północ i południe. Projekt obejmuje kilka linii tramwajowych.

Łódź

W 2008 r. zakończono I etap inwestycji znanej pod nazwą *Łódzki Tramwaj Regionalny*. Docelowo projekt ma obejmować połączenie Łodzi z Pabianicami, Zgierzem i Ozorkowem. Jest to główna oś komunikacyjna aglomeracji Łódzkiej, liczącej ponad 1,1 mln mieszkańców. W pierwszym etapie dokonano znaczącej modernizacji torowisk na terenie Łodzi (około 20 km) oraz zakupu 10 tramwajów 122N. Kolejne etapy wymagają jednak partycypacji w inwestycji innych miast poza Łodzią i co do tego brak jest jeszcze finalnych decyzji. Trudna sytuacja finansowa miasta Pabianice wpływa na opinię władz miasta nawet o likwidacji liczącej ponad 100 sieci tramwajowej tym mieście liczącym około 70 tys. mieszkańców. Aktualna jest także kwestia modernizacji drugiej linii podmiejskiej z Łodzi do Konstanczyna i Lutomińska.

Szybciej jednak zostanie wybudowany kilkukilometrowy odcinek linii z Widzewa (Augustów) do osiedla Janów na wschodnich obrzeżach miasta. Będzie to postulowane od lat przedłużenie głównej linii wschód zachód (Retkinia – Widzew). Inwestycja ta będzie finansowana z *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko działanie 7.3.* obok drugiego kluczowego dla regionu projektu *Budowa Systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej.*

Elbląg

W 2000 r. uległ likwidacji Zakład Komunikacji Autobusowej w Elblągu. Wybudowana została nowa linia w ciągu ul. plk. Dąbka oraz zmodernizowane torowisko w ciągu torowisko w ul. Bema. W sierpniu 2002 r. nastąpiło otwarcie dwóch nowych linii tramwajowych: nr 4 i 5 z trasą przez ul. plk. Dąbka. Komunikacja tramwajowa już wtedy zajmowała znaczące miejsce w komunikacji zbiorowej miasta, choć władze zdawały sobie sprawę z tego, że dalszy jej rozwój wymagać będzie realizacji wielu zadań inwestycyjnych, a tym samym znacznych nakładów finansowych. Od lipca 2006 r. trwała budowa nowego odcinka torowiska w ciągu ul. Ogólnej. Nową pętlę tramwajową zlokalizowano na skrzyżowaniu ul. Ogólnej z ul. Fromborką. Do tej pory w miejscu tym usytuowana była pętla autobusowa. Zakładano, że po przebudowie będzie ona pełnił rolę zarówno pętli autobusowej, jak i tramwajowej. Do 2010 r. nowe tramwaje mają trafić także do Szczecina. Miasto na zakup wagonów przeznaczyło 50 mln zł. Być może już w 2013 r., dzięki dofinansowaniu z Unii Europejskiej, możliwe będzie zamówienie 30 kolejnych tramwajów niskopodłogowych oraz modernizacja dużych odcinków torowisk i sieci trakcyjnej.

Szczecin

Na uwagę zasługuje także projekt wykonywany w Szczecinie, noszący nazwę *Szczeciński Szybki Tramwaj.* Jego realizacja następuje w powiązaniu z istniejącym układem linii tramwajowych. Dotychczas obejmował on lewobrzeżną część miasta i kończył się na pętli Basen Górnicy. Prawobrzeżna część, w obrębie której znajdują się osiedla mieszkaniowe oraz tereny handlowo-usługowe, skomunikowana była z centrum za pomocą linii autobusowych. Przedłużenie linii tramwajowej poza pętlę Basen Górnicy w okolice osiedli wpłynąć miało na wyeliminowanie sieci połączeń autobusowych a także na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska. Trasa SST obejmować ma 8 przystanków i zaprojektowana została bezkolizyjnie w stosunku do istniejącego układu drogowego. Realizację projektu podzielono na dwa etapy:

- **pierwszy** obejmuje budowę dwutorowej trasy tramwajowej od istniejącej pętli „Basen Górnicy” po trasie istniejących obiektów mostowych nad rzeką Regalicą z bezkolizyjnym przejazdem pod estakadą Leszczynowa i pod prawą jezdnią ul. Hangarowej w kierunku ul. Batalionów Chłopskich i budowę tymczasowej pętli „Turkusowa”;
- **drugi** zakłada przebudowę ul. Lnianej, Handlowej i Dąbskiej, budowę wiaduktów nad torami, tuneli, kładek dla pieszych oraz budowę trasy tramwajowej od pętli pośredniej „Turkusowa” do pętli końcowej „Kijewo”.

Szacunkowy koszt realizacji całego przedsięwzięcia wynosi ponad 400 mln zł bez uwzględnienia kosztów taboru.

Rola Programu Operacyjnego

W 2007 r. Komisja Europejska zatwierdziła Program *Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013.* Moment ten stanowił zwień-

czenie wielomiesięcznych prac nad przygotowaniem największego projektu w historii Unii Europejskiej. Jego celem jest poprawa atrakcyjności inwestycyjnej poszczególnych regionów Polski poprzez rozwój infrastruktury technicznej, przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej. Program, zgodnie z Narodowymi Strategicznymi Ramami Odniesienia (NSRO), zatwierdzonymi przez Komisję Europejską, stanowi jeden z projektów operacyjnych będących podstawowym narzędziem do osiągnięcia założonych w nich celów przy wykorzystaniu środków Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Jest również ważnym instrumentem realizacji odnowionej Strategii Lizbońskiej, a wydatki na cele priorytetowe UE stanowią w ramach programu 66,23% całości wydatków ze środków unijnych. Łączna wielkość środków finansowych zaangażowanych w realizację *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013* wynosi 37,6 mld euro, z czego wkład unijny to 27,9 mld euro, natomiast wkład krajowy – 9,7 mld euro. Ponad 19 mld euro przeznaczonych zostanie na rozwój infrastruktury transportu, prawie 5 mld – na cele związane z ochroną środowiska, a 1,7 mld – z energetyką. W ramach programu realizowanych jest 15 priorytetów, są to między innymi:

- transport przyjazny środowisku – 12 062 mln euro (w tym 7 676 mln euro z FS);
- bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe – 3 465,3 mln euro (w tym 2 945,5 mln euro z EFRR);
- infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku i efektywność energetyczna – 1 403 mln euro (w tym 748 mln euro z FS).

Wśród oczekiwanych efektów programu wymienia się między innymi zbudowanie 410 km linii tramwajowych i trolejbusowych oraz modernizację 1250 km linii kolejowych.

Twórcy dokumentu podkreślają konieczność rozbudowy sieci szynowych (szybkiej kolei miejskiej, linii tramwajowych, metra) i trolejbusowych, a także zakupu i modernizacji taboru oraz budowy i rozbudowy stacji i węzłów przesiadkowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich integracji z innymi gałęziami transportu. Inwestycje największej wagi opisane zostały w punkcie 7.3 *Transport miejski w obszarach metropolitalnych. Zwiększenie udziału przyjaznego środowiska transportu publicznego w obsłudze mieszkańców obszarów metropolitalnych.* W opisie projektu podkreśla się: „Działania w zakresie promowania transportu publicznego powinny przyczynić się do zmniejszenia hałasu ulicznego oraz emisji spalin pochodzących od środków transportu. Wsparcie w ramach działania mogą otrzymać wyłącznie systemy przyjaznego środowiska transportu publicznego, to jest szybka kolej miejska, tramwaj, metro i trolejbus”.

Priorytety przedstawiono w wersji 3.2 dokumentu *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013. Szczegółowy opis priorytetów.* Najważniejsze, pochodzące z niego informacje, przedstawiono w tabeli 1.

Lista projektów kluczowych była wielokrotnie weryfikowana. Obecnie zaktualizowana wersja projektów indywidualnych obejmuje 386 przedsięwzięć. Celem ostatniej aktualizacji jest przegląd stanu przygotowań projektów. Należy bezwzględnie pamiętać o tym, że samo umieszczenie projektu na liście nie świadczy o przyznaniu dofinansowania. W przypadku niedotrzymania przez beneficjentów terminów dotyczących kompletowania niezbędnej

Nazwa programu operacyjnego	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
Instytucja Zarządzająca	Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Departament Koordynacji Programów Infrastrukturalnych, Departament Wsparcia Programów Infrastrukturalnych
Numer i nazwa priorytetu	VII. Transport przyjazny środowisku
Numer i nazwa działania	7.3. Transport miejski w obszarach metropolitalnych
Opis działania	<p>Cel działania: <i>Zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców obszarów metropolitalnych.</i></p> <p>Działanie jest otwarte dla 9 obszarów metropolitalnych katowickiego, trójmiejskiego, warszawskiego, wrocławskiego, toruńsko-bydgoskiego, łódzkiego, krakowskiego, szczecińskiego i poznańskiego.</p> <p>W ramach działania wspierane będą projekty promujące przyjazny środowisku system transportu publicznego.</p> <p>Preferowane będą projekty, dzięki którym nastąpi integracja podsystemów transportowych funkcjonujących na terenie obszaru metropolitalnego, oraz takie, które będą zgodne z aktualnymi zintegrowanymi planami rozwoju transportu publicznego.</p> <p>Działania w zakresie promowania transportu publicznego powinny przyczynić się do zmniejszenia hałasu ulicznego oraz emisji spalin pochodzących ze środków transportu.</p> <p>Wsparcie w ramach działania mogą otrzymać wyłącznie systemy przyjaznego środowisku transportu publicznego, to jest szybka kolej miejska, tramwaj, metro i trolejbus.</p>
Przykładowe rodzaje projektów	<ol style="list-style-type: none"> Adaptacja, budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych (szybkiej kolei miejskiej, tramwaju, metra) i trolejbusowych: <ul style="list-style-type: none"> – budowa, przebudowa, rozbudowa układu torowego na trasach, pętłach, bocznicach oraz zajezdniach wraz z zakupem taboru, – adaptacja sieci kolejowej do potrzeb miejskiego transportu publicznego, – budowa, przebudowa, rozbudowa linii metra wraz z zakupem taboru, – budowa, przebudowa, rozbudowa sieci energetycznej i podstacji trakcyjnych tramwajowych, trolejbusowych, – wyposażenie dróg, ulic, torowisk w obiekty inżynierijne i niezbędne urządzenia drogowe służące bezpieczeństwu ruchu pojazdów transportu publicznego, – wyposażenie dróg, ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego (np. zatoczki, podjazdy, zjazdy) oraz pasażerów (np. przystanki, wysepki), – modernizacja taboru szynowego i trolejbusowego, – zakup taboru szynowego i trolejbusowego. Budowa, przebudowa, rozbudowa przystanków stacji i węzłów przesiadkowych – zintegrowanych z różnymi rodzajami systemów transportu, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – systemy parkingów dla samochodów „Parkuj i Jedź” („Park & Ride”) oraz dla rowerów („Bike & Ride”) przy krańcowych przystankach i węzłach przesiadkowych komunikacji zbiorowej wraz z towarzyszącą infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów. Projekty z zakresu telematyki poprawiające funkcjonowanie transportu publicznego: <ul style="list-style-type: none"> – systemy sygnalizacji akustycznej, – systemy sygnalizacji świetlnej wzbudzonej przez autobusy, trolejbusy, tramwaje (sygnalizacja akomodacyjna), – systemy dystrybucji i identyfikacji biletów, – systemy nawigacji satelitarnej dla usprawnienia ruchu i podniesienia bezpieczeństwa transportu publicznego, – systemy informacji dla podróżnych – elektroniczne tablice informacyjne, w tym systemy <i>on-line</i>, – systemy monitorowania bezpieczeństwa montowane na przystankach, peronach, stacjach, węzłach przesiadkowych, parkingach oraz w taborze. Prace przygotowawcze dla projektów w ramach działania.

dokumentacji projekt może zostać usunięty z listy, zaś na jego miejscu może znaleźć się inny.

Na liście podstawowej znalazło się 318 projektów o wartości 157,40 mld zł, natomiast 68 projektów, których łączna wartość wynosi 48,64 mld zł, stanowi listę rezerwową. Ogólna szacunkowa wartość dofinansowania z funduszy europejskich dla projektów objętych listą projektów indywidualnych wynosi 124,18 mld zł. Projekty z listy podstawowej dofinansowane będą kwotą 92,4 mld zł, zaś na przedsięwzięcia z listy rezerwowej przeznaczono 31,78 mld zł. Uaktualniono informacje dotyczące tytułów, kosztów, terminów realizacji, miejsca realizacji, instytucji odpowiedzialnych za realizację oraz uzasadnienia realizacji dla poszczególnych projektów. Wprowadzono również zmiany polegające na podziale projektów, przesunięciu projektów na listę podstawową lub rezerwową, a także usunięciu projektów z listy. Ponadto w wyniku aktualizacji na liście umieszczone zostały także nowe projekty, które przeszły procedurę konsultacji społecznych i zostały zarekomendowane przez Ministra Rozwoju Regionalnego do umieszczenia na zaktualizowanej liście projektów indywidualnych dla POIiŚ.

Negatywne decyzje

Niestety nie można zapominać o ciemnych punktach na tramwajowej mapie Polski.

Co prawda planowane inwestycje pozwalają z optymizmem spoglądać w przyszłość, jednak mimo wszystko organizacja ruchu oraz stan szeroko pojętego taboru pozostawiają wiele do życzenia. Do najbardziej kontrowersyjnych działań należy niewątpliwie decyzja o likwidacji tramwajów w Gliwicach. Komunalny Związek Komunikacyjny przychylił się do wniosku prezydenta miasta i od 1 września 2009 r. tramwaje znikną z gliwickich ulic. Władze miasta swoją decyzję tłumaczą fatalnym stanem torowisk i wagonów oraz tym, że tramwaje przynoszą wielomilionowe straty. Przekonują, że autobusy są znacznie tańsze i wygodniejsze.

Co ciekawe, do niedawna na terenie miasta zobaczyć można było tramwaje, które zamiast reklam miały na burtach napisy *Eko = logicznie* lub *Ekologia na szynach*. „To była nasza odpowiedź na plany gliwickich urzędników. Chcieliśmy wówczas wzbudzić refleksje tych, którzy postanowili w miejsce tramwajów wprowadzić autobusy” – powiedziała Joanna Olszówka z działu promocji i reklamy Tramwajów Śląskich.

Kontrowersje wzbudził także pomysł likwidacji linii tramwajowej łączącej Siemianowice Śląskie z Chorzowem. Zdaniem władz obu miast jej dalsze istnienie jest nieopłacalne. Zupełnie odmiennego zdania są mieszkańcy, którzy codziennie podróżują tramwajem do pracy. Ich zdaniem największą zaletą tramwajów jest to, że nie są uzależnione od ruchu samochodowego.

