

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

ISSN 2299-2790

TRAM



NEWS

Nakład: 10 000 egz.

Nr 4/49, kwiecień 2015

AKTUALNOŚCI

**Tramwajem
na południe
Katowic**

>>> str. 4 i 5

PRZYSTANEK HISTORIA

**Zagłębiowski Olimp, Pekin
i inne ciekawostki
będzińskiego Grodźca**

>>> str. 8-9

ROZMAITOŚCI

Bratankowie z wizytą

>>> str. 10

Po szynach do celu

>>> str. 6-7



Jedźmy razem

Centrum Targowo-Konferencyjne Expo Silesia w Sosnowcu jest po raz kolejny miejscem Targów Transportu Publicznego SilesiaKOMUNIKACJA. Tegoroczna edycja zaplanowana jest na środę i czwartek 22-23 kwietnia. Tramwaje Śląskie S.A. mają na targach własną przestrzeń wystawienniczą. Impreza jest okazją nie tylko do zaprezentowania własnej aktywności, ale także wymiany doświadczeń oraz zapoznania się z nowymi trendami i najnowocześniejszymi rozwiązaniami technologicznymi, logistycznymi czy związanymi z rozwojem taboru komunikacyjnego. Zainteresowanych tą tematyką serdecznie zapraszam do udziału w Targach.

W ostatnich kilku tygodniach w Katowicach toczy się dyskusja i odbywają się spotkania konsultacyjne w sprawie przebiegu nowej linii tramwajowej, która miałaby połączyć centrum tego miasta z jego południowymi dzielnicami. Na stronach 4 i 5 tego numeru „Silesia Tram News” znajdziecie Państwo artykuł podsumowujący pierwszy etap tych konsultacji.

23 kwietnia przypada Światowy Dzień Książki, a fakt ten skłonił mnie do odrębnej refleksji. Statystyki czytelnictwa w Polsce wypadają wciąż fatalnie. W 2014 roku – według badań Biblioteki Narodowej – 19 milionów Polaków nie przeczytało ani jednej książki. Ponad połowa z tej grupy nie ma żadnej książki w domu, a 1/3 nieczytających nie sięga nie tylko po książki, ale nawet po prasę.

Nie prowadziliśmy dotąd badań poziomu czytelnictwa w tramwajach, ale – pobieżne nawet obserwacje wskazują, że wielu pasażerów w czasie podróży ma w dłoniach jakąś książkę. Na krótszych dystansach doskonale sprawdza się lektura dostępnych w wagonach kolejnych wydań naszego miesięcznika „Silesia Tram News”.

Tramwaje Śląskie promują również czytelnictwo akcją „Czytanie w banie” organizowaną z okazji Międzynarodowego Dnia Książki dla Dzieci czy Tygodnia Bibliotek. Może to tylko pojedyncze „jaskółki”, a może podróż tramwajem skłania do lektury. Czytajmy, bo książki to potężny instrument w rozwoju człowieka. Tym bardziej namawiam do lektury najnowszego wydania „Silesia Tram News”!

Tadeusz Freisler
Prezes Zarządu Tramwaje Śląskie S.A.

W maju ruszą prace na ul. Brackiej w Katowicach

Gruntowna modernizacja przejazdu torowego przez ul. Bracką jest konieczna, o czym wie każdy, kto choć raz przejeżdżał samochodem przez tory w tym miejscu. Dlatego Tramwaje Śląskie S.A. w maju przeprowadzą kompleksową przebudowę tego przejazdu.



Zakończyła się już przebudowa torowiska przy al. Korfańtego. Ta sama technologia będzie zastosowana przy ul. Brackiej.

Fot. Mateusz Włoczko

Zadanie przebudowy przejazdu Tramwaje Śląskie S.A. włączyły do swojego projektu inwestycyjnego, którego realizację finansowo wspiera Unia Europejska. Prace modernizacyjne obejmą całe skrzyżowanie torowiska z jezdnią i będą wykonywane jednocześnie na całym zadaniu. Termin realizacji to 1-31 maja 2015 r.

W jakiej technologii powstanie przejazd?

Podobnie jak w wielu innych miejscach, także na ul. Brackiej wykonująca prace firma ZUE S.A. z Krakowa zastępuje nowoczesne technologie montażu torowiska w płytach prefabrykowanych. Na kolejnych warstwach podbudowy i macie izolującej ułożone zostaną płyty torowe z komorami, w których szyny zamontowane zostaną za pomocą elastycznej mieszanki poliuretanowej. Takie rozwiązanie gwarantuje dużą trwałość przejazdu i komfortowy przejazd dla samochodów i tramwajów.

Czy trzeba zamykać całą drogę?

Aby zapewnić możliwie największą trwałość konstrukcji optymalne jest wykonanie betonowej płyty podbudowy w całości, nie zaś fragmentami. Dzięki temu trwałość przejazdu będzie znacznie wyższa, co w przypadku tak ważnego skrzyżowania, o tak wysokim natężeniu ruchu jest priorytetem. Ponadto wykonanie całości robót za jednym razem spowoduje, że prace potrwać miesiąc. W przypadku etapowania inwestycji czas realizacji, a co się z tym wiąże utrudnień w ruchu samochodowym i braku komunikacji tramwajowej dla mieszkańców, byłby dwukrotnie dłuższy.

Czy da się wykonać prace szybciej?

Samo sezonowanie betonu w podbudowie przy dobrej pogodzie trwa około dwóch tygodni i tego procesu nie da się przyspieszyć. Na wykonanie pozostałych prac wykonawcy zostaje również 14 dni, co jest terminem krótkim, ale realnym. Żeby przeprowadzić tę inwestycję w tym czasie wykonawca będzie musiał pracować jednak intensywnie. Nie da się przeprowadzić prac szybciej, a miesiąc to minimum konieczne do przebudowy przejazdu. Ten czas wykorzystany będzie także na modernizację łuków przy przystanku tramwajowym Załęże Dwór, a także na prowadzenie prac w dalszej części ul. Gliwickiej. W trakcie realizacji zadania zmobilizowane zostaną znaczne siły sprzętowe i ludzkie, by wykonać pracę w terminie do końca maja. Zadanie pn. „Modernizacja torowiska tramwajowego na przejeździe tramwajowym w ul. Brackiej w Katowicach” jest elementem Projektu pn. „Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Etap II” współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.

Szczegółowe informacje o zmianach w organizacji ruchu znajdują się na stronie:
www.przemiana.katowice.eu
O zmianach w ruchu tramwajowym piszemy na stronie 3.

SILESIA
TRAMNEWS

Wydawca:
Agencja Mediów Lokalnych mediaL
41-500 Chorzów, ul. Katowicka 105/2, tel. 32 2413 374
Redaktor naczelny:
Waldemar Kosior
Druk:
POLSKA PRESS Sp. z o.o.
Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada

Zmiany w ruchu tramwajów w Katowicach Załężu

W piątek, 1 maja 2015 r. rozpocznie się kolejny etap modernizacji infrastruktury tramwajowej - prace związane z przebudową torowiska na ul. Brackiej w Katowicach. W związku z tym wprowadzone zostaną zmiany w funkcjonowaniu komunikacji tramwajowej w Katowicach i w Chorzowie.

Od tego dnia całkowicie wyłączone zostaną przejazdy tramwajowe od placu Wolności w Katowicach do zajezdni tramwajowej w Chorzowie Batorem. W czasie prowadzonych robót obowiązować będzie następujący rozkład jazdy:

Linia nr 7 – kursować będzie skróconą trasą – od przystanku Bytom Jagiellońska do zajezdni w Chorzowie Batorem.

Linia nr 20 – będzie kursować skróconą trasą – od przystanku Chorzów Ratusz do przystanku Chorzów Batory Zajezdnia.

Linia nr 35 – kursować będzie zgodnie z nowym rozkładem jazdy, który zakłada zwiększenie częstotliwości kursowania na obecnej trasie, tj. Zawodzie Zajezdnia – Katowice plac Wolności.

Linia nr 43 – tramwaj będzie kursować od za-

jezdni w Zawodziu do Pętli Słonecznej przez plac Wolności. W związku z tym, że na tej trasie przystanki Katowice Dworzec PKP oraz Katowice plac Wolności obsługiwane będą zarówno w kierunku do Zawozia, jak i do Koszutki, linia oznaczona zostanie dwoma numerami:

- Jako **linia nr 43** tramwaj będzie kursował na trasie Zawodzie Zajezdnia – Koszutka Słoneczna Pętla przez plac Wolności.
- Jako **linia nr 34** tramwaj będzie kursował na trasie Koszutka Słoneczna Pętla – Zawodzie Zajezdnia przez plac Wolności

Na trasie wyłączonej z przejazdów komunikacji tramwajowej, tj. od przystanku Katowice plac Wolności do Chorzowa Batorego Zajezdnia uru-



chomiona zostanie autobusowa komunikacja zastępcza oznaczona numerem **T-20**.

» **Kierunek do Chorzowa Batorego:**

Od placu Wolności autobus pojedzie ul. Gliwicką oraz Armii Krajowej.

» **Kierunek do Katowic:**

Trasa rozpocznie się na przystanku Chorzów Batory Zajezdnia, następnie autobus wjedzie na Drogową Trasę Średnicową, gdzie uruchomiony zostanie przystanek tymczasowy. Dalej trasa poprowadzi ul. Jana Pawła II do ul. Gliwickiej i placu Wolności.

Targi Transportu Publicznego

Już po raz siódmy w Centrum Targowo-Konferencyjnym Expo Silesia w Sosnowcu odbędą się Targi Transportu Publicznego SilesiaKOMUNIKACJA. 22 i 23 kwietnia, wśród wystawców z całej Polski – tradycyjnie już – stanie stoisko Tramwajów Śląskich S.A.

Wydarzenie jest od lat mocno wspierane przez instytucje branżowe, w tym Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, regionalnych przewoźników miejskich, przewoźników międzymiastowych.

Aktywnie wspiera je także spółka Tramwaje Śląskie. Targi cieszą się poparciem prezydentów i burmistrzów miast, wójtów gmin oraz starostów powiatów naszego regionu. To jedyna w regionie tego typu impreza, w ramach



której spotykają się wszystkie obszary transportu publicznego, w tym: systemy informacji pasażerskiej, transport autobusowy, tramwajowy i kolejowy oraz infrastruktura przystankowa, drogową i miejską związaną z obsługą przewozów pasażerskich. Wśród imprez towarzyszących znalazły się m.in.: wystawa Stowarzyszenia Hobbystów Kolejowych, prezentacja Autobus Czerwony – projekt o historii transportu pasażerskiego i ciężarowego, debata na temat paliw alternatywnych czy konferencja KZK GOP i Expo Silesia pt. „Niskoemisyjny transport publiczny”, podczas której głos na temat planowanego rozwoju sieci tramwajowej na terenie aglomeracji górnośląskiej zabierze Tadeusz Freisler, prezes Zarządu Tramwajów Śląskich S.A.

Tramwajem będzie

W dniach 13-16 kwietnia w rejonie Ochojca i Piotrowic w Katowicach odbywały się spotkania informacyjne z mieszkańcami na temat budowy tramwaju do tych południowych dzielnic miasta. Przedstawiciele katowickiego Magistratu i Tramwajów Śląskich S.A. przedstawili propozycję rozwiązań komunikacyjnych i odpowiedzi na pytania mieszkańców.

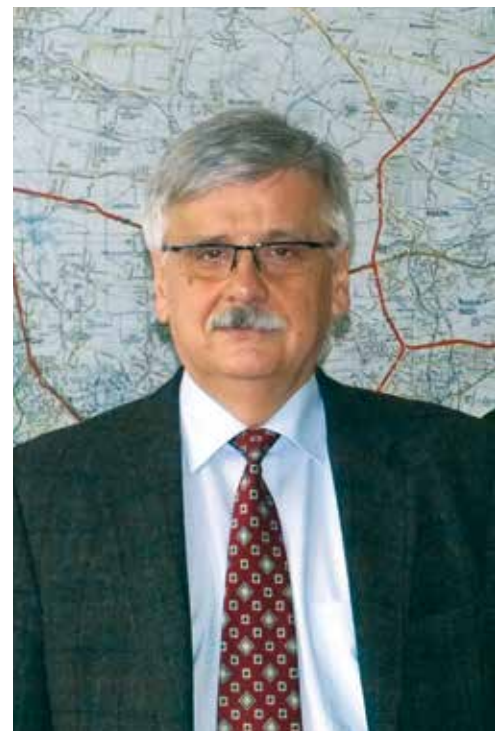
Część osób biorących udział w spotkaniach nie ukrywało obaw przed realizacją inwestycji, zwłaszcza w kontekście przeprowadzenia linii w gęstej zabudowie mieszkaniowej. Skąd te obawy? - Myślę, że w dużej mierze strach przed tramwajem wynika z faktu, iż ludzie identyfikują komunikację tramwajową przez pryzmat starych, wyeksploatowanych torowisk i równie wysłużonego taboru - mówi członek Zarządu Tramwajów Śląskich S.A. Bolesław Knapik i dodaje: - Nie da się ukryć, że w takiej sytuacji tramwaj był głośny i powodował wibracje, które były mocno odczuwalne w budynkach, obok których biegła linia tramwajowa. Od pewnego czasu nasza Spółka prowadzi bardzo intensywne prace modernizacyjne, które powodują diametralną zmianę tego stanu rzeczy. W trakcie spotkań Dyrektor Inwestycji i Infrastruktury podkreślał, że nowe torowiska budowane są w najnowocześniejszych technologiach, które mocno ograniczają zarówno hałas, jak i wibracje emitowane przez tramwaj. Jako przykład zastosowania nowych torowisk dyrektor Knapik wskazywał katowickie odcinki linii tramwajowych w centrum miasta - na ul. Kościuszki, św. Jana, 3 Maja czy al. Korfantego.

Problem hałasu emitowanego przez kursujące tramwaje podnoszony był na każdym z czterech spotkań. Wielu mieszkańców mówiło też wprost, że nie korzysta z tramwaju. - Nic dziwnego, przecież nie ma linii tramwajowej w tej części miasta. A skoro tramwajem nie jeżdżą, to mogą mieć w pamięci obraz sprzed lat - mówi dyrektor Knapik i podkreśla, że z badań przeprowadzonych w Chorzowie, Bytomiu i Katowicach, gdzie sprawdzany był hałas emitowany przez tramwaje na nowych torowiskach wynika, że jego natężenie kształtuje się obecnie na poziomie 66-71 dB. Dla porównania dźwięki samochodów osobowych to średnio 70-84 dB, a pomiar hałasu emitowanego przez autobusy i pojazdy ciężarowe daje wynik w granicach 85-94 dB. Wyniki tych badań pokazują jednoznacznie, że w tej chwili tramwaj jest najszybszym środkiem komunikacji. Specjaliści podkreślali również, że tramwaj - w przeciwieństwie do pojazdów silnikowych - nie emituje do atmosfery żadnych spalin, co także ma niebagatelne znaczenie dla jakości życia mieszkańców.



Obawy mieszkańców Ochojca związane były również z ruchem karetek dojeżdżających do Górnośląskiego Centrum Medycznego. - Czy tramwaj może sprawić, że karetki dojadą tam wolniej? - pytali mieszkańcy. W odpowiedzi usłyszeli, że obawa ta jest bezzasadna, gdyż wzdłuż ulicy Ziołowej jest miejsce, by poprowadzić torowisko wydzielonym szlakiem obok jezdni, więc w żaden sposób tramwaj nie zakłóci ruchu ulicznego. Tramwaj ułatwi za to i przyspieszy podróż do i z Górnośląskiego Centrum Medycznego. - Miejsc parkingowych przy szpitalu brakuje i nie zapowiada się, żeby miało ich przybyć, a rodziny pacjentów, pracownicy szpitala oraz pacjenci korzystający z przyszpitalnych poradni jakoś do centrum medycznego muszą dojechać. Tramwajem będzie szybko i wygodnie - przekonywał członek Zarządu tramwajowej Spółki.

Sporo miejsca w dyskusji o przebiegu nowej linii zajęło poprowadzenie tramwaju po wąskich osiedlowych ulicach. - Czy tramwaj się tam zmieści? - to pytanie powtarzało wielu katowiczam dodając, że lepiej poprowadzić linię z dala od zabudowań. - Ale wtedy do tramwaju będzie daleko - protestowali inni.



W spotkaniach informacyjnych z mieszkańcami uczestniczył m.in. Dyrektor Inwestycji i Infrastruktury Tramwajów Śląskich S.A., Bolesław Knapik.

Naczelnik Wydziału Transportu Urzędu Miasta Katowice Bogusław Lowak zaznaczał, że każde rozwiązanie ma swoje lepsze i gorsze strony. - Tramwaj poruszający się torowiskiem w jezdni, biegnącym blisko domów jest łatwiej dostępny, ale wolniejszy. Nie można wówczas mówić o szybkim tramwaju. Przy poprowadzeniu tramwaju torowiskiem wydzielonym czas dojazdu do przystanku jest dłuższy, ale tramwaj może jechać szybciej, bo nie stoi w korku, ma większe odległości między postojami i może osiągać większą prędkość - wyjaśniał naczelnik Lowak.

szybko i wygodnie



tramwaj-odrodzenie.katowice.eu

Spore zainteresowanie uczestników spotkań wzbudzało umiejscowienie przystanków, które nie było prezentowane na rozdanych mieszkańcom mapach. Na każdym spotkaniu wielokrotnie podkreślano, że przedstawione warianty przebiegu linii tramwajowej są początkową propozycją. - Oczywiście mamy określone wstępne prawdopodobne lokalizacje przystanków, jednak wskazanie takich miejsc w trakcie naszych spotkań spowodowałoby przyjęcie ich przez większość za pewnik, a tego nie chcemy - wyjaśniał Bolesław Knapik dodając, że Tramwaje Śląskie zleciły opracowanie studium przedprojektowego, którego wykonawcy także uczestniczą w spotkaniach, wsłuchując się w propozycje i obawy mieszkańców. Dokument, który powstanie do końca lipca ma pokazać możliwości realizacji każdego z wariantów, wskazać zagrożenia, koszty i czas realizacji każdego z nich. Co najważniejsze w kwestii przystanków, opracowanie to ma również wskazać ilu ludzi mogło-

by skorzystać z tramwaju przy poszczególnych przebiegach i wskazać optymalne miejsca usytuowania przystanków, by były dostępne dla możliwie największej grupy pasażerów.

W trakcie spotkań nie zabrakło głosów wątpliwych w zasadność budowy linii tramwajowej. Niektórzy woleliby budowę nowych dróg, choć dziś narzekają na gigantyczne korki. W wielu opracowaniach naukowych, eksperci zajmujący się transportem w miastach udowodniali, że nowe drogi to więcej samochodów, a w efekcie kolejne korki. Cała Europa, część miast w USA a nawet Zjednoczone Emiraty Arabskie stawiają na rozwój komunikacji zbiorowej, która rozwiązuje problemy komunikacyjne. - Autobusy na południu Katowic stoją w korkach razem z samochodami, tramwaj może je ominąć. Z badań wynika, że jednym samochodem podróżuje średnio mniej niż dwóch pasażerów, tymczasem jeden tramwaj może zabrać na pokład ponad dwustu pasażerów. To pokazuje o ile mniej samochodów może wyjechać na drogi,

jeśli część kierowców zamieni swoje auto na tramwaj - przekonywał dyrektor Knapik. Mniej samochodów to mniejsze korki, więc większa efektywność linii autobusowych. Całość, czyli dobra organizacja uzupełniających się linii autobusowych i tramwajowych spowoduje, że południe Katowic nie będzie stało w korkach i dusiło się spalinami.

Spotkania informacyjne umożliwiły rozwiązanie wielu wątpliwości, przyniosły też ciekawe propozycje rozwiązania niektórych trudności. Ich efektem jest też duża liczba ankiet na temat linii tramwajowej, wypełnionych przez uczestników spotkań oraz za pośrednictwem strony internetowej. Ankiety te będą teraz analizowane, a wynik analiz pomoże w wyborze optymalnego przebiegu linii tramwajowej do południowych dzielnic Katowic.

Andrzej Zowada

5 km w 10 minut. Nowa linia znacząco usprawni komunikację południowych dzielnic z centrum miasta.

Tramwaj nie stoi w korku. To najbardziej punktualny środek lokomocji dla mieszkańców Katowic.

Podróżujący tramwajem mogą czuć się **komfortowo i bezpiecznie**. Komunikacja tramwajowa **jest przyjazna środowisku**.

Przesiadki autobus-tramwaj będą odbywać się **w systemie drzwi-drzwi**.

Po szynach do celu



Sosnowiec, zakończone prace przy CWK.

Każdy miesiąc prowadzenia prac inwestycyjnych przybliża nas do celu, jakim jest zakończenie realizacji Projektu z kończącej się unijnej perspektywy finansowej. W połowie kwietnia podpisaliśmy umowę na realizację ostatniego zadania z etapu I Projektu, a i etap II jest coraz bardziej zaawansowany.

Ostatnim zadaniem inwestycyjnym w ramach etapu I naszego Projektu jest modernizacja torowiska wbudowanego w jezdnię ul. Wolności od granicy ze Świętochłowicami do ul. Bolesława Chrobrego w Chorzowie. We wtorek 14 kwietnia Zarząd Tramwajów Śląskich S.A. podpisał umowę z firmą NDI S.A., która będzie odpowiedzialna za realizację części tramwajowej inwestycji. W tym samym czasie umowę z innym wykonawcą podpisały: chorzowski MZUiM i przedsiębiorstwo wodociągowe, na których zlecenie przebudowana zostanie kanalizacja, chodniki i jezdnie ul. Wolności. Prace w zakresie torowym rozpoczną się prawdopodobnie w czerwcu.

Rozpoczęcie remontu ul. Wolności zaplanowane jest po zakończeniu robót na ul. Gliwickiej i modernizacji przejazdu tramwajowego w ul. Brackiej w Katowicach. Te prace zakończą się 31 maja i do tego czasu nie można zakłócić ruchu tramwajowego na ul. Wolności, by nie sparaliżować ruchu na tym ciągu komunikacyjnym. Również w maju powinny zakończyć się prace w centrum katowickich Szopienic. W czerwcu, poza pracami na ul. Wolności w Chorzowie, rozpocznie się także przebudowa skrzyżowania ul. Bytomskiej z ul. Chorzowską w Świętochłowicach. Przy zawieszonym ruchu tramwajów i wprowadzonych objazdach dla samochodów

wykonawcy przebudują torowisko i jezdnię na tym newralgicznym skrzyżowaniu. Do tego czasu gotowe będą oba tory przy ul. Bytomskiej.

Przed nami także kolejne etapy prac w centrum Sosnowca. Na półmetku są prace na skrzyżowaniu ul. Sobieskiego i Piłsudskiego oraz wymiana nawierzchni i mocowania szyn na ul. 3 Maja. Na ul. Małachowskiego ułożone są płyty i zamontowane szyny, a prace postępują w kierunku ronda Gierka. Na czerwiec planowane są roboty na ul. Sienkiewicza i Piłsudskiego do skrzyżowania z ul. 3 Maja.

W zakładach firmy Modertrans w Poznaniu budowane są, zamówione w ramach etapu II Projektu, dwukierunkowe wagony z niskopodłogową częścią środkową. Pierwsze tramwaje z puli 12 zostaną dostarczone do Tramwajów Śląskich jeszcze przed wakacjami. W lipcu i sierpniu przechodzić będą jazdy testowe i badania, a motorniczowie będą szkolić się w ich obsłudze, by po wakacjach wagony te mogły zostać włączone do obsługi pasażerów.

Andrzej Bywalec

**Dyrektor ds. inwestycji Tramwajów Śląskich
Pełnomocnik Zarządu ds. realizacji Projektu**



Bytom, ul. Katowicka.



Chorzów, Rynek.



Katowice, pl. Powstańców Śląskich.



Katowice, ul. Gliwicka.



Katowice, ul. Obrońców Westerplatte.



Sosnowiec, ul. 3 Maja.

WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

Bytom:

- Rozpoczęte zostały roboty na ul. Katowickiej. Zdemontowane jest już torowisko w rejonie rozjazdu na skrzyżowaniu ul. Moniuszki i Katowickiej. Trwają prace z miejskiego zakresu inwestycji: wykonywanie kanalizacji deszczowej i sanitarnej.

Chorzów:

- Wzdłuż ul. Katowickiej na odcinku od przystanku Chopina do ul. Konopnickiej na torze południowym ułożone są niemal wszystkie podkłady betonowe.
- Na torze południowym na odcinku od ul. Konopnickiej do ul. Kościuszki, ułożone są wszystkie płyty prefabrykowane.
- Rynek – Centrum przesiadkowe: na trzech torach wykonano stabilizację, wymianę gruntu i podbudowę. Na torze przy estakadzie wykonana została płyta szlakowa.

Katowice:

- Oddany został do ruchu tor północny wzdłuż ul. Gliwickiej na odcinku od ul. Wiśniowej do ul. Gałeczki.

- Trwa wykonywanie podbudowy na torze północnym na odcinku od ul. Wiśniowej do ul. Gałeczki.
- Na całym zakresie zadania od ul. Ratuszowej do ul. Brynicy ułożone zostały płyty prefabrykowane. Trwa zalewanie szyn żywicą epoksydową na ul. Obrońców Westerplatte.

Sosnowiec:

- Na skrzyżowaniu ul. Sobieskiego i Piłsudskiego gotowy jest tor południowy wraz z rozjazdami.
- Wykonane zostało nowe torowisko na ul. Małachowskiego na odcinku od ul. Mościckiego do ronda Gierka.

- Na torze północnym w ul. 3 Maja, w rejonie skrzyżowania z ul. Małachowskiego wykonana została podbudowa.
- Na ul. 3 Maja w płycie betonowej zamontowane są szyny na odcinku od ul. Małachowskiego do ul. Piłsudskiego za wyjątkiem torowiska nad przejściem podziemnym przy Dworcu PKP.

Świętochłowice:

- Dopuszczony został do ruchu tor zachodni od skrzyżowania ul. św. Piotra do skrzyżowania z ul. Chorzowską. Na torze wschodnim wykonana jest podbudowa, trwa układanie podkładów, a na przejeździe przez ul. Stawową ułożone zostały płyty torowe.



Świętochłowice, ul. Byłomska – skrzyżowanie z ul. Stawową.

Wszystkie wymienione w tekście inwestycje, związane z Projektami pn.: *Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą* oraz *Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą – etap II* realizowanymi przez Tramwaje Śląskie S.A., są współfinansowane przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.

Zagłębiowski Olimp, Pekin i inne ciekawostki będzińskiego Grodzca

Tym razem lokalna pasja turystyczna znaczone szlakiem torowisk tramwajowych zawiodła nas do jednej z dzielnic Będzina.

Grodziec, który od 1975 roku mieści się w granicach administracyjnych Będzina jako jedna z jego dzielnic, wzmiankowany był już w 1326 r. w rejestrach dekanatu sławkowskiego. Stąd wnioskujemy, że już wcześniej – w 1301 roku – istniała na jego terenie parafia. W XIV wieku Grodziec był własnością sióstr norbertanek z podkrakowskiego Zwierzyńca. Stał już wówczas drewniany kościółek parafialny pw. św. Katarzyny, który spłonął w 1638 r. W związku z pożarem nabożeństwa przeniesiono do kościółka pw. św. Doroty, na wzgórzu. Wiadomo również, że od 1660 r. przy kościele istniała szkoła i szpital parafialny. W XVII wieku tereny te wielokrotnie zmieniały właścicieli. Byli w tym gronie m.in. Otfinowscy (1744), Bontani (1801-1807), Skopowscy (1840), Kossowscy i Ciechanowscy (od 1846 do 1945).

Obecnie zabudowę będzińskiej dzielnicy w przeważającej części stanowią niskie budynki jedno i wielorodzinne. Zachowało się także kilkanaście starych familoków zabudowy robotniczej. Istnieje także nowa zabudowa mieszkaniowa okresu powojennego zwłaszcza w północnej części Grodzca.

Wycieczkę rozpoczynamy od przystanku tramwajowego linii nr 22 „Czeladź Centrum Handlowe M1” przy ul. Będzińskiej, od którego odchodzi droga nr 86 prowadząca w kierunku Grodzca. Idąc wzdłuż tej drogi w ciągu około 25 minut dojdziemy do ul. Wolności, w którą skręcamy w lewo. Idąc pomiędzy polami oraz niską zabudową, mając na horyzoncie wzgórze dochodzimy do ul. Mickiewicza. Znajduje się tutaj park z zabudowaniami pałacu Ciechanowskich. Pałac wzniesiony został w latach 1835-1836 wg projektu Franciszka Marii Lanciego, jako murowany obiekt na planie zbliżonym do litery „L”, z ryzalitowym uskokiem w zachodniej elewacji, dwukondygnacyjny, nakryty niskimi da-



Na trasach linii Tramwajów Śląskich S.A. nie brakuje atrakcji – ciekawych miejsc i pamiątek historycznych, zabytkowych obiektów architektury miejskiej, przemysłowej czy sakralnej, a także pomników upamiętniających osoby i wydarzenia, które w sposób szczególnie zapisały się w dziejach naszego regionu. Przedstawiamy je w tym cyklu.

chami czterospadowymi. W narożniku usytuowana jest parterowa przybudówka zamknięta trójbocznie z charakterystyczną okrągłą wieżą. Obiekt otacza stary przypałacowy park, w obrębie którego rośnie wiele pomnikowych drzew - jesiony wyniosłe, buki zwyczajne, jawory, klony polne, lipy, cisy, świerki, graby i kasztanowce, stanowiąc ostoję leśną dla rozmaitego ptactwa. W 1880 roku stworzono tu park krajobrazowy według projektu Waleriana Kronenberga. Dziś zarówno pałac jak i park są niedostępne dla postronnych zwiedzających, ponieważ działa tam Dom Pomocy Społecznej.

Idąc nieoznakowanym przejściem przy zabudowaniach dawnego PGR powrócimy na ul. Wolności. Po przejściu na drugą stronę ulicy dojdziemy do małej ul. Podgórznej, a stąd do ul. Chopina i dalej – w leśną aleję. Podążając za zielonymi znakami turystycznymi (część szlaku im. 25-lecia PTTK) wspinamy na wzgórze Dorotki (382 m n.p.m.). Pośrodku spłaszczonego szczytu wzgórza stoi mały kościółek pw. św. Doroty. Wzgórze zwane popularnie „Dorotka” (znane także jako „Zagłębiowski Olimp”) jest najwyższym wzniesieniem okolicy i dobrym punktem widokowym. W odniesieniu do

tego miejsca używano także nazw „Góra Przemienienia Pańskiego”, „Złota Góra”, czy „Zagłębiowska Jasna Góra”. W czasach przedhistorycznych wzgórze miało być miejscem kultu religijnego Słowian, a także lokalizacją osady obronnej ludności kultury łużyckiej (stanowisko archeologiczne – grodzisko z epoki brązu i żelaza). Było to również miejsce osadnictwa wczesnośredniowiecznego. W 1635 r. z inicjatywy ks. Wojciecha Lipnickiego i Doroty Kątskiej, ksieni klasztoru norbertanek, wzniesiono kościółek pw. św. Doroty. Jest to murowana, orientowana budowla w rzucie prostokąta z półkolistą absydą prezbiterium i kwadratową wieżą z oknami zakończonymi półkoliście. Całość nakryta dwuspadowym dachem z wieżą nakrytą hełmem z latarnią. Od strony północnej mieści się zakrystia oraz kaplica, zaś od strony południowej mała kaplica. Zewnętrznie ściany budowli opięte są szkarpami, całość otoczona owalnicowo kamiennym ogrodzeniem. W 1794 r. kościół został zniszczony, a później kilkakrotnie odnawiany m.in. w roku 1811, 1846, a także w latach 1946-1947. Wokoło rozciąga się Obszar Chronionego Krajobrazu „Wzgórze Doroty”. Warto wspomnieć, że wzgórze leży na zagłębiowskim odcinku „Drogi św. Jakuba”, który od Grodzca biegnie do Dąbrowy Górniczej, a dalej do Sławkowa, Bukowca, Olkusza przez Ojców do Krakowa. Jest to część europejskiego szlaku pątniczego, który prowadzi do hiszpańskiego sanktuarium w Santiago de Compostela. Schodząc ze wzgórza na powrót dochodzimy do ul. Chopina, którą dojdziemy do ul. Barlickiego. Po prawej stronie na zboczu wzgórza przy Chopina zobaczyć można dawną willę – pałacyk będący pierwotnie własnością firmy Solvay, gdzie mieszkali kolejni dyrektorzy cementowi „Grodziec”. Obecnie również tutaj mieści się Dom Pomocy Społecznej i z tego powodu obiekt jest niedostępny dla zwiedzających.



Dawna willa Solvay przy ul. Chopina.



Kościół św. Katarzyny.

Z ul. Barlickiego warto zbieżyć na chwilę w ul. Wojska Polskiego, gdzie znajduje się kilka domów starej zabudowy wzniesionej dla pracowników cementowni. Budynki z cegły i kamienia są dwukondygnacyjne i posiadają użytkowe poddasze. Naprzeciw domów znajdują się komórki na opał. Na osi pomiędzy nimi zobaczyć możemy dawne latryny. Budynki mieszkalne pierwotnie nie były wyposażone w toalety.

Ulicą Barlickiego dojdziemy do zespołu zabudowań dawnej cementowni, która wybudowana została w 1857 r. przez ówczesnego właściciela tych terenów, Jana Ciechanowskiego, jako piąta na świecie, a pierwsza w cesarstwie rosyjskim fabryka cementu. Uruchomienie zakładu możliwe było dzięki znajdującym się w obrębie Grodzca złożom wapnia, gliny, hupków ilastych i niekoksującego węgla kamiennego. Cement ten szybko stał się znany w cesarstwie, jak i poza jego granicami. Po I wojnie światowej cementownia przejęta została przez belgijski koncern Solvay, który obiekty rozwinął i zmodernizował, stając się największym producentem cementu portlandzkiego w II RP. Po II wojnie światowej przejęta przez państwo cementownia funkcjonowała do 1979 r.

Opuszczając tereny cementowni udajemy się do obelisku upamiętniającego Nieznanego Żołnierza, przechodząc pod wiaduktem dojdziemy do ul. Torowej, a stąd do ul. Konopnickiej, gdzie znajduje się kompleks zabudowy robotniczej „na Pekinie”. Są to trójkondygnacyjne budynki wzniesione na planie wydłużonego prostokąta z ciemnej cegły licówki, ustawione kalenicowo do osi drogi. Ich investorem było pod koniec XIX wieku Towarzystwo Kopalń Węgla i Zakładów Przemysłowych S.A. z przeznaczeniem dla pracowników kopalni węgla kamiennego „Grodziec” (która działała w latach 1899 – 1998). Nazwa „na Pekinie” odnosi się do usytuowania osiedla za murem odgradzającym go od reszty zabudowań tej części Grodzca.

Z ul. Barlickiego powróćmy do skrzyżowania z ul. Wolności, gdzie stoi kościół św. Katarzyny. Na teren przykościelny prowadzi specjalne przejście znajdujące się pod wolnostojącą kwadratową wieżą wysokiej na 35 metrów dzwonnicy z 1932 r. W przejściu znajduje się grota z rzeźbą Piety. Kościół wzniesiony został w latach 1726 – 1729 z inicjatywy ks. Wojciecha Ciołkowskiego. W latach 1931 – 1932 rozbudowano go według projektów arch. Henryka Oderfelda o wschodnią część z nawą główną



Figura Jezusa przy kościele św. Katarzyny.



Kościół św. Doroty na wzgórzu.

i kruchą wejściową. Ze starego kościoła utworzono wówczas prezbiterium, które wpisane jest do rejestru zabytków. Część ta jest konstrukcji murowano-ceglanej, elementy dobudowane, ze względu na usytuowanie, wykonane zostały jako nośna konstrukcja żelbetowa. Elementy dobudowane to trzy nawy rozdzielone rzędami żelbetonowych słupów wysokich na 16,5 m. Fronton kościoła zdobi duże okno rozetowe, pod którym umieszczono wizerunek Chrystusa Zmartwychwstałego a po bokach dwie baszty stanowiące klatki schodowe prowadzące na chór. Na uwagę zasługują witraże w stylu Młodej Polski oraz nawiązujące do stylu Art deco klasycyzujące i zgeometryzowane formy ołtarzy, ambony oraz stacji Drogi Krzyżowej. Na ścianach wewnętrznych kościoła widnieją współczesne malowidła autorstwa Elżbiety i Aleksandra Kozierów.

Wychodząc z placu kościelnego dużą bramą zlokalizowaną od strony prezbiterium kościoła trafimy ponownie na ul. Wolności, a stąd do skrzyżowania z ul. Nowotki. Jej przedłużenie, nazwane ul. Grodziecką znajduje się już na terenie Czelaździ. Ulica ta doprowadzi nas do przystanku tramwajowego „Czeladź Targowisko”, gdzie kursuje linia tramwajowa nr 22, którą dojedziemy do Będzina, a dalej Dąbrowy Górniczej.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny

Dawna zabudowa mieszkaniowa pracowników cementowni przy ul. Wojska Polskiego.



Bratankowie z wizytą

„Lengyel, Magyar – két jó barát, együtt harcol, s issza borát” – tak brzmi po węgiersku przysłowie o przyjaźni z Polakami. Nic zatem dziwnego, że goście z Węgier i na sieć tramwajową na Górnym Śląsku zaglądają dość często – ostatnio w pierwszy weekend tegorocznej wiosny.

Dwunastoosobową grupę miłośników tramwajów z Budapesztu czekało zwiedzanie podzielone na dwa dni i dwie formy – częściowo grupą zorganizowaną, częściowo na własną rękę. W sobotę 21 marca rozpoczęło się ono wycieczką składem zabytkowych „eNek” z zajezdni w Chorzowie Batorym przez Łagiewniki, Lipiny, Chebzie, Wirek i Zgodę z powrotem do Chorzowa. Poza możliwością wykonania rzadkich zdjęć – wszak zabytkowy skład nieczęsto można spotkać choćby w Chropaczowie – z żywym zainteresowaniem gości spotkała się organizacja ruchu na odcinkach jednotorowych, łącząca planowe mijanki, sygnały ręczne i kontrolę regulatorów ruchu w rejonie Chebzia. Pogoda



także zapewniła atrakcje – momentami ostremu słońcu towarzyszyły burzowe chmury, co dało ciekawe tło do fotografii.

Tego samego dnia goście odwiedzili także zajezdnię tramwajową w Bytomiu, zaś kolejnego – Zawodzie w Katowicach i zajezdnię będzinąską. I tam nie zabrakło atrakcji – w Bytomiu mogli zapoznać się z przebiegiem codziennej obsługi wagonów przez zajezdnię i zadania warsztatu, w Zawodziu z kolei „pierwsze skrzypce” grał przegląd taboru, z uwzględnieniem wagonów Pt, popularnych „Helmutów” z Frankfurtu nad Menem (budapeszteńskie przedsiębiorstwo posiada zbliżone wagony z Hannoveru) i pługów odśnieżnych. Spore zaangażowanie pracowników Rejonu nr 1 w Będzinie zaowocowało z kolei zapoznaniem się z pracą dyspozytora ruchu, wagonami typu 2012N produkcji Pesy oraz zaadaptowanymi do naszych warunków wagonami typu E1 z Wiednia – takimi samymi do niedawna podróżowali także pasażerowie w węgierskim Miskolcu. Podczas tych wszystkich atrakcji gościom z Węgier – zawodowo związanym zarówno z transportem miejskim, jak i kolejowym – towarzyszyli też przewodnicy-tłumacze z Klubu Miłośników Transportu Miejskiego w Chorzowie Batorym. Nie zabrakło także czasu na wizytę na linii numer 38 w Bytomiu oraz w Kazimierzu Górnicy i na trasie linii 26.

Fantastyczna atmosfera oraz niedosyt wrażeń – pomimo napiętego programu – pozostawiły doskonałe wrażenie na węgierskich gościach. Sporo pozostało jeszcze do zobaczenia, co sprawiło zapowiedź rychłych ponownych odwiedzin. Zatem – do zobaczenia!

Jakub Drogoś
Prezes Zarządu
KMTM Chorzów Batory



Sięgnij po książkę

Światowy Dzień Książki, obchodzony na całym świecie 23 kwietnia, to święto ustanowione równo dwie dekady temu przez UNESCO. Obchody mają na celu promocję czytelnictwa i działalności wydawniczej, a także propagowanie świadomości znaczenia ochrony praw autorskich. W śląskich i zagłębiowskich miastach 23 kwietnia odbędą się spotkania czytelnicze, happeningi, akcje wymiany książek i inne imprezy okołoliterackie. Przedstawiamy niektóre z nich.

Miejska Biblioteka Publiczna w Katowicach organizuje happening „Głośno o książkach”. Wszyscy chętni, którzy 23 kwietnia odwiedzą Rondo im. Generała J. Ziętka będą mogli wziąć udział w głośnym czytaniu wybranych przez siebie książek, które następnie otrzymają w prezencie. Przechodniom wręczane będą także czerwone róże. Książkowo-kwiatowe upominki nawiązują do wieloletniej tradycji katalońskiego święta św. Jerzego obchodzonego hucznie tego samego kwietniowego dnia. Katowickie wydarzenie towarzyszy obchodom 70-lecia Miejskiej Biblioteki Publicznej.

Filia MBP nr 7 przygotowała na ten dzień liczne niespodzianki dla czytelników. W kilku placówkach odbędą się zajęcia czytelnicze dla przedszkolaków i uczniów. Filia nr 22 zaprasza na spotkanie literackie „Porozmawiajmy o książkach”, a filia nr 16 zaprasza na imprezę z zabawami i zagadkami dla najmłodszych.

W Zabrze odbędzie się (trwająca aż trzy dni – od 23 do 25 kwietnia) druga edycja imprezy pod hasłem „BookFest”, w ramach której zaplanowano m.in. czytanie książek z żółwiem Franklinem, spotkanie ze śląskim autorem i wydawcą Markiem Szotyskiem, akcję wymiany książek oraz jarmark rękodziela. Książki będzie można wy-



mienić także w Gliwicach, gdzie obchody Światowego Dnia Książki potrwać przez cały dzień. Zaplanowano m.in. głośne czytanie na Skwerze Doncaster, Latający Serwis Czytelniczy w okolicach MDK oraz warsztaty czytelnicze dla dzieci w filii MBP nr 1. Akcja wymiany książek trwać

REKLAMA

będzie w filiach bibliotecznych i kilku innych punktach na terenie miasta.

W Sosnowcu odbędzie się „Światowy Dzień Książki z biblioteką!” – akcja promująca czytelnictwo. W programie m.in.: konkurs pt. Połącz pary literackie, loteria fantowa, promocja audiobooków w holu biblioteki. Atrakcje czekać będą na gości Biblioteki Głównej. Dzień wcześniej w Aulii Biblioteki Głównej odbędzie się spotkanie z pisarką Małgorzatą Kalicińską, autorką m.in. „Domu nad rozlewiskiem”.

Statystyki czytelnictwa w Polsce przedstawiają smutny obraz. Z badań przeprowadzonych przez Bibliotekę Narodową, wynika, że w roku 2014 przynajmniej jedną książkę przeczytało zaledwie 41 procent Polaków...

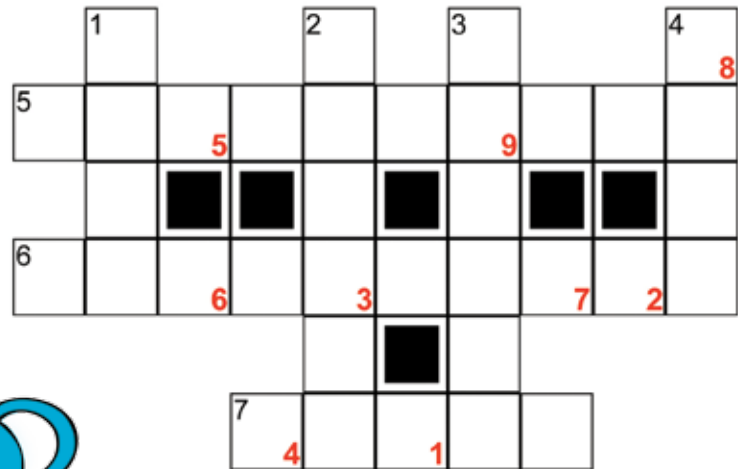
Warto zamówić reklamę

SILESIA
TRAMNEWS

Sprawdź!

tel. **32 2413 374**

Logogryf dla dzieci

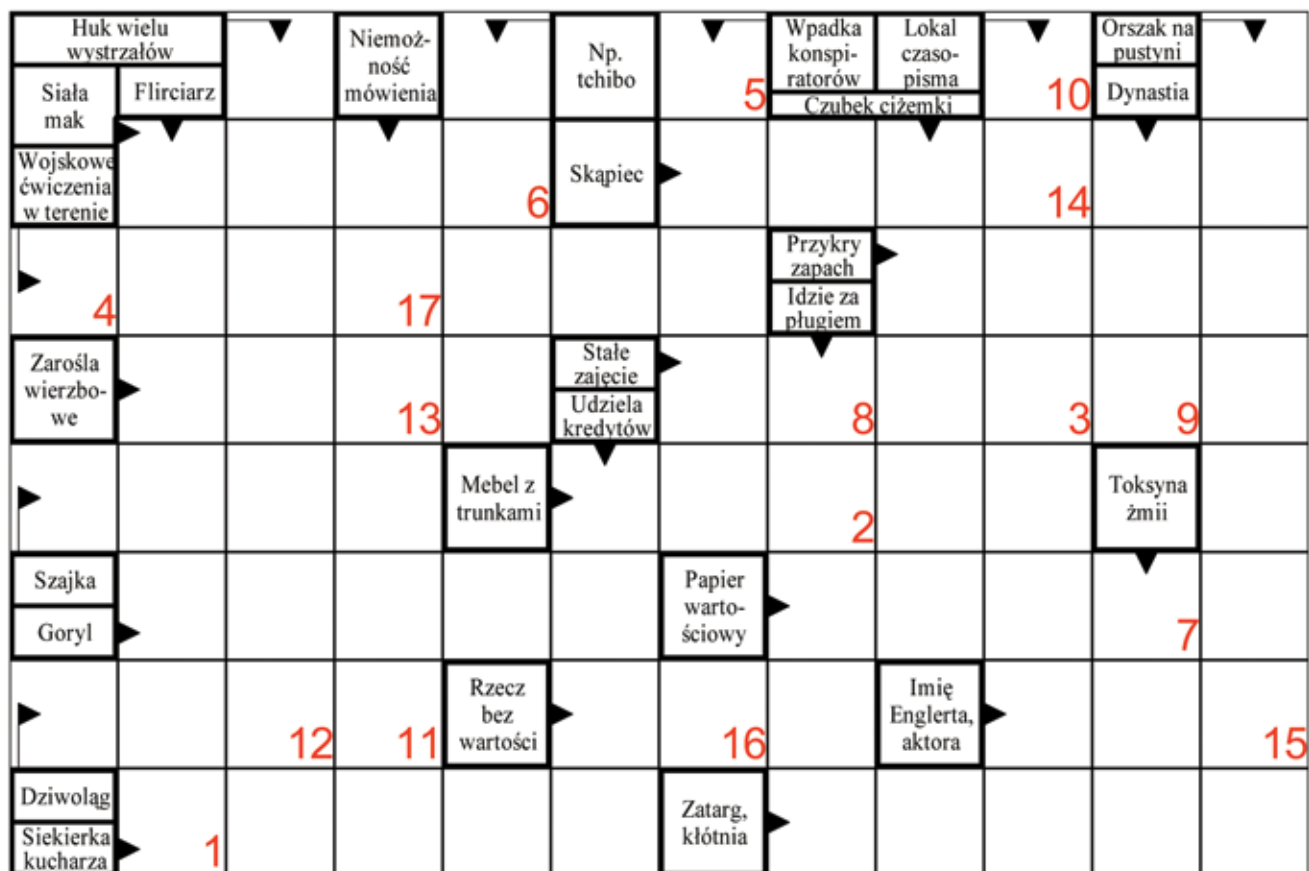


Litery wypisane od 1 do 9 utworzą rozwiązanie.

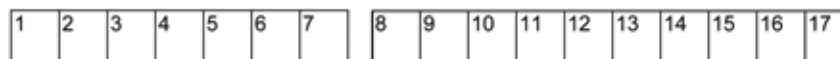


Wśród najmłodszych czytelników, którzy nadesłały prawidłowe rozwiązania do 15 maja na adres wydawcy rozlosujemy maskotkę ufundowaną przez Tramwaje Śląskie S.A. W tym miesiącu nagrodę wylosował Artur Szawica z Sosnowca. Gratulujemy!

Krzyżówka panoramiczna



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 17 utworzą rozwiązanie.



Wśród czytelników, którzy nadesłały prawidłowe rozwiązania do 15 maja na adres wydawcy rozlosujemy nagrody w postaci biletu miesięcznego KZK GOP. W tym miesiącu bilet miesięczny wylosowała Agata Flakus z Katowic. Gratulujemy!

Adres redakcji: Agencja Mediów Lokalnych mediaL, ul. Katowicka 105, 41-500 Chorzów. Rozwiązania można przysyłać pocztą tradycyjną, pocztą elektroniczną (na adres: biuro@agencjamedial.pl) lub dostarczać je osobiście. Uwaga: oprócz adresu nadawcy należy podać numer telefonu kontaktowego.