

NR 3/60 MARZEC 2016

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA TRAM NEWS

ISSN 2299-2790

Nakład: 10 000 egz.



SILESIA TRAM NEWS





Jedźmy razem

Kilkukrotnie pisałem w felietonach o upływającym szybko czasie. Mamy tego kolejny dowód. Ani się obejrzelismy, a bieżące wydanie Silesia Tram News to już 60 numer pisma. Oznacza to, że ze sprawami, informacjami, ale i ciekawostkami dotyczącymi Tramwajów Śląskich, Regionu, komunikacji publicznej i nie tylko docieramy do Czytelników już od pięciu lat!

W tym czasie przebudowanych i odbudowanych zostało wiele kilometrów torowisk, do eksploatacji wprowadzonych zostało kilkadziesiąt nowych tramwajów, kolejnych kilkadziesiąt zostało gruntownie zmodernizowanych. Wszystkie te zmiany nie tylko poprawiły bezpieczeństwo, sprawność i efektywność funkcjonowania komunikacji tramwajowej, nie tylko poprawiły komfort podróżowania tramwajem, ale wpisały się w dynamicznie zachodzące zmiany w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej. Sądzę, że ten miniony już czas był bardzo dobrym okresem, a efekty zrealizowanych przedsięwzięć będą bardzo przydatne dla mieszkańców miast naszego Regionu, czyniąc ich codzienne życie łatwiejszym i przyjemniejszym.

W ostatnich latach istotne zmiany zachodziły również w innych miastach. Prezentacji dokonań wybranych polskich miast i firm komunikacyjnych w zakresie modernizacji i rozbudowy infrastruktury tramwajowej oraz eksploatacji nowoczesnych tramwajów poświęcona była pierwsza część, zorganizowanej przez Tramwaje Śląskie S.A. konferencji, która odbyła się 10 i 11 marca w Katowicach. Drugi dzień konferencji w znacznym stopniu poświęcony był przedstawieniu warunków aplikacyjnych dla projektów transportowych współfinansowanych ze środków Projektu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Ponadto swoją ofertę przedstawili producenci tramwajów i przedstawiciele branży współpracującej.

W sześćdziesiątym numerze, obok obszernej relacji z naszej konferencji publikujemy m.in. rozmowę z prezydentem Chorzowa Andrzejem Kotłą, kolejny odcinek cyklu „Przystanek historia” tym razem ze Świętochłowic oraz tradycyjną porcję rozrywki dla miłośników krzyżówek.

Wydanie tego wyjątkowego numeru – podobnie zresztą jak numeru pierwszego – miesięcznika Silesia Tram News zbiegło się w czasie z najważniejszymi w tradycji chrześcijańskiej Świętami Wielkiej Nocy. Przed nami czas wyciszenia, głębokich refleksji i wreszcie wielkiej radości. Z tej okazji życzę Państwu Świąt przeżywanych w duchu wzajemnej życzliwości w gronie najbliższych, życzę optymizmu, nadziei i radości z budzącej się do życia przyrody oraz pomyślności, zdrowia i uśmiechu na co dzień.

Tadeusz Freisler
Prezes Zarządu Tramwaje Śląskie S.A.

*Zdrowych i pogodnych,
Świąt Wielkanocnych,
obfitości na świątecznym stole
oraz wiosennego nastroju
w rodzinnym gronie*

*życzą wszystkim
korzystającym z usług
transportu publicznego*

*Pracownicy
Tramwajów
Śląskich S.A.*



SILESIA
TRAMNEWS

Wydawca:

Agencja Mediów Lokalnych mediaL
41-500 Chorzów, ul. Katowicka 105/2,
tel. 32 2413 374

Redaktor naczelny: Waldemar Kosior
Redaktor wydania: Andrzej Zowada

Druk: POLSKA PRESS Sp. z o.o.

Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada

Prezydent RP uhonorował pracowników Tramwajów Śląskich

W pięknym Westybulu Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach sześciu pracowników Tramwajów Śląskich S.A. odebrało Medale za Długoletnią Służbę, przyznane przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. Medale wręczył Wojewoda Śląski Jarosław Wiecek.

Takim uroczystościom zawsze towarzyszy podniosła atmosfera i – zwyczajowo – Orkiestra Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach. Tak też było w środę 2 marca 2016 r., kiedy obok sześciu pracowników Tramwajów Śląskich, w Śląskim Urzędzie Wojewódzkim pojawiło się kilkadziesiąt innych osób szczególnie zasłużonych w różnych dziedzinach życia społecznego i pracy zawodowej. Pracownikom Tramwajów Śląskich S.A. tradycyjnie towarzyszył prezes Zarządu Tadeusz Freisler: - Cieszę się, że w naszej firmie są pracownicy z takim doświadczeniem, które przekazują młodszym kolegom i koleżankom. Doceniamy Państwa zaangażowanie i wieloletnią dobrą pracę i dziękujemy za nie – mówi prezes Freisler.

Pracownicy Tramwajów Śląskich S.A. uhonorowani zostali jednym srebrnym i pięcioma złotymi Medalami za Długoletnią Służbę. Odznaczenie to przyznawane jest przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej na wniosek wojewodów za wyjątkowo sumienne wykonywanie obowiązków wynikających z pracy zawodowej w służbie Państwa. Odznaczenie to ma rodowód z okresu II Rzeczypospolitej i zostało przywrócone do systemu odznażeń państwowych w Polsce w 2007 roku.

(aZ)



Medal za Długoletnią Służbę – złoty

- **Franciszek Cisowski** – elektromonter urządzeń i aparatury trakcyjnej elektrycznej w Rejonie nr 4 Gliwice; zatrudniony od 1972 r.
- **Andrzej Matejczyk** – ślusarz taboru szynowego w Rejonie nr 3 Bytom; zatrudniony od 1973 r.
- **Ireneusz Wiesiołek** – ślusarz taboru szynowego w Zakładzie Usługowo Remontowym Chorzów; zatrudniony od 1972 r.
- **Zygmunt Wochnik** – elektromonter urządzeń i aparatury trakcyjnej elektrycznej w Rejonie nr 2 Katowice; zatrudniony od 1969 r.
- **Jerzy Woźniak** – ślusarz taboru szynowego w Zakładzie Usługowo Remontowym Chorzów; zatrudniony od 1981 r.

Medal za Długoletnią Służbę – srebrny

- **Adam Wesołowski** – starszy kontroler ruchu; aktualnie pełniący funkcję przewodniczącego w zakładowej organizacji związkowej; zatrudniony od 1989 r.

Fot. Andrzej Zawada



Zapraszamy na targi

Kolejna edycja **Targów Transportu Publicznego SilesiaKOMUNIKACJA** odbędzie się **20 i 21 kwietnia** w Centrum Targowo-Konferencyjnym Expo Silesia w Sosnowcu.

Wydarzenie jest od lat wspierane przez instytucje branżowe, w tym Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, regionalnych przewoźników miejskich, przewoźników międzymiastowych, a także przez Koleje Śląskie oraz Tramwaje Śląskie. Patronat honorowy nad VIII edycją targów **SilesiaKOMUNIKACJA** obejmie Minister Rozwoju.

Tradycyjnie już swoje stoisko targowe przygotowuje spółka Tramwaje Śląskie. Zapraszamy!



Tramwaj spraw – eksperci debatow

Dwa dni, 5 paneli, 24 prelekcje wygłoszone przez 28 prelegentów i ponad 200 uczestników – tak w liczbach przedstawia się ogólnopolska konferencja, zorganizowana w dniach 10 i 11 marca 2016 r. w Katowicach przez spółkę Tramwaje Śląskie.

Konferencja, którą honorowym patronatem objął Prezydent Miasta Katowice Pan Marcin Krupa, zatytułowana została „Tramwaj – sprawny, efektywny środek komunikacji miejskiej – osiągnięcia 2007-2013, perspektywy i zamierzenia 2014-2020”. Nazwa długa, ale i tematyka rozległa i wielowątkowa. Na zaproszenie Zarządu spółki Tramwaje Śląskie, w Katowicach spotkali się przedstawiciele firm komunikacyjnych (przede wszystkim tramwajowych), samorządowcy, przedstawiciele Ministerstwa Rozwoju, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, inicjatywy JASPERS oraz firm produkcyjnych i wykonawczych. Jak podkreślał na wstępie prezes Zarządu Tramwajów Śląskich S.A. Tadeusz Freisler, organizatorom konferencji przyświecały dwa cele: - Pierwszym jest dokonanie swego rodzaju przeglądu tego, co w wielu miastach Polski zostało zrealizowane w już minionej perspektywie finansowej Unii Europejskiej. Celem drugim jest umożliwienie wymiany informacji po to, by sprawnie przygotować kolejne projekty, szybko przebrnąć przez wszystkie procedury przygotowawcze umożliwiające uzyskanie dofinansowania, zrealizować zadania, które będą obejmowały projekty i tym samym osiągnąć zamierzone rezultaty. Nie mniej istotne były również prezentacje nowości technologicznych i produktowych oferowanych przez firmy branżowe.

Z faktu, iż konferencja odbyła się w Katowicach cieszył się wiceprezydent miasta Bogumił Sobuła, który podkreślał, jak istotna jest komunikacja publiczna dla funkcjonowania Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej: - Komunikacja publiczna w naszym regionie to podstawa funkcjonowania tego obszaru. To nerw tego, co się tutaj dzieje. Bez sprawnej komunikacji publicznej nie mielibyśmy właściwego funkcjonowania regionu



Prezes Zarządu Tramwajów Śląskich S.A., Tadeusz Freisler.

– mówił prezydent Sobuła. Przewodniczący Rady Nadzorczej Tramwajów Śląskich S.A. Piotr Uszok podkreślał, że Tramwaje Śląskie zostały skomunalizowane bardzo późno, dlatego teraz muszą nadrobić potężne zaległości. – Weześniej przez 16 lat byłem Prezydentem Miasta i w tym czasie bardzo angażowałem się w tramwaje, ponieważ uważam, że jest to jeden z absolutnie podstawowych środków komunikacji w Aglomeracji. Myślę, że efekty naszej pracy są już widoczne – zaznaczył przewodniczący Uszok.

Tematyka dwóch paneli w pierwszym dniu dotyczyła doświadczeń i planów firm komunikacyjnych z: Olsztyna, Częstochowy, Krakowa, Łodzi, Szczecina, Warszawy, Torunia i Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej. Trzeci panel obejmował wystąpienia firm: Pesa Bydgoszcz S.A., Solaris Bus & Coach S.A., Modertrans Poznań S.A., Tines S.A., Valmont Polska Sp. z o.o. oraz Bibus Menos Sp. z o.o.

W drugim dniu konferencji pierwsza część poświęcona została bieżącej perspektywie Unii Europejskiej, a swoje prezentacje wygłosili przedstawiciele Ministerstwa Rozwoju, Centrum Unijnych Projektów Transportowych



Przewodniczący Rady Nadzorczej Tramwajów Śląskich S.A., Piotr Uszok.

i inicjatywy JASPERS. Tę część konferencji zakończyła dyskusja panelowa, w czasie której nie zabrakło trudnych tematów: - Za długo trwa

Wzrost i efektywny w Katowicach



W konferencji uczestniczyło ponad 200 osób.

proces przygotowania i aplikowania, a za mało czasu zostaje na realizację projektów. Już w poprzedniej perspektywie został popełniony taki błąd, a teraz jest powtarzany. Nie dało się wyciągnąć wniosków? – pytało dyrektora CUPT. Przemysław Gorgol odpowiadał: - Faktycznie nie uczymy się na błędach, co stwierdzam z przykrością, a moja perspektywa pracy związanej ze środkami unijnymi sięga roku 1999. Pragnę jednak zwrócić uwagę na to, że sama Unia Europejska przyjmuje dokumenty strategiczne, na podstawie których my działamy jako administracja, które są coraz bardziej rozbudowane i skomplikowane. To właśnie kwestie techniczne powodują, że cały proces rozciąga się w czasie i nie jest to tylko polska specyfika. Nie ma kraju, w którym wyglądałoby to inaczej, niestety. Staramy się jednak robić wszystko, żeby Państwu pomóc.

Pomoc beneficjentom oferuje także inicjatywa JASPERS, której przedstawiciel Francois Cancelon wyjaśniał niejasności i zachęcał do korzystania z pomocy, której JASPERS udziela

Na pytania uczestników konferencji odpowiadali (od prawej): Przemysław Gorgol – Dyrektor CUPT, Małgorzata Kubiszewska – Ministerstwo Rozwoju, Francois Cancelon – JASPERS.

beneficjentom bezpłatnie. – Jesteśmy po to, żeby Wam pomóc. Powiedzcie jakie macie problemy, nie zamiatajcie nic pod dywan tylko pokażcie z czym jest kłopot, a my Wam pomożemy. Tylko zróbcie to jak najszybciej – zachęcał Francuz. Czas ucieka i firmy muszą pracować intensywnie nad swoimi projektami mówiła Małgorzata



Wiceprezydent Katowic, Bogumił Sobuła.

Kubiszewska z Ministerstwa Rozwoju i podkreślała: - Najważniejszą obecnie rzeczą, dla miejskich projektów dotyczących transportu zbiorowego, jest złożenie wniosków o dofinansowanie do CUPT do 31 grudnia 2016 r.

Ostatnim elementem konferencji były prezentacje dotyczące architektury przystanków komunikacji miejskiej, kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej, reklamy w przestrzeni publicznej oraz studium wykonalności w kontekście skutecznego aplikowania o środki unijne. Po dwóch niezwykle intensywnych dniach konferencja zakończyła się, a jej uczestnicy rozjechali w swoje strony. Wszyscy jednak podkreślali, że takie spotkanie było bardzo potrzebne i okazało się bardzo owocne. Mieszkańcy Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej o efektach przygotowania nowego projektu inwestycyjnego będą się mogli przekonać w najbliższych latach. – Pierwsze prace rozpoczną się zapewne u progu 2017 roku, a nasze plany są ambitne. Chcemy m.in. zmodernizować ok. 100 km torowisk i wybudować ok. 23 km nowych torów. Planujemy też kupić 44 nowe tramwaje – wyliczał prezes Tadeusz Freisler.

Andrzej Zowada



Dzielnica z czerwonej cegły

Chropaczów od 1951 r. jest jedną z pięciu dzielnic Świętochłowic. Pierwsza pisana wzmianka o wsi pod taką nazwą pochodzi z 1295 r. Dokument wymienia ówczesnego właściciela dóbr chropaczowskich, niejakiego Jana z Chropaczowa, który miał być świadkiem zawarcia umowy kupna – sprzedaży ziem należących do księcia bytomskiego Kazimierza II.

Cicha i spokojna wieś, której pierwotna zabudowa usytuowana była przy dzisiejszej ul. Łagiewnickiej, przez wieki przechodziła z rąk do rąk. Była własnością m.in. Jadwigi Świętochłowskiej (1532 r.), Stanisława Rayskiego (w l. 1611-1612), Krzysztofa Mieroszewskiego, a także księcia heńskiego - Jerzego Karola, króla bawarskiego Maksymiliana Józefa (w l. 1806-1826), czy hrabiego Karola Łazarza Henckel von Donnersmarcka (od 1826 r.). Do 1 IV 1879 r. historia osady nieodłącznie związana była z osadą Lipiny, które po odłączeniu od Chropaczowa stały się samodzielną gminą. Wraz z pojawieniem się na początku XIX wieku przemysłu rozpoczął się rozwój osady, która z wsi stawała się osadą przemysłową.

Możliwość rozwoju dały m.in. uruchomiona w 1863 r. na terenie Chropaczowa kopalnia węgla kamiennego „Śląsk”, a także huta cynku „Guidotto” (1887 r.). Wtedy też pojawiła się, istniejąca do dzisiaj, charakterystyczna ceglana zabudowa osady. W latach 1909-1922, dekretem króla Prus, zmieniono nazwę Chropaczów na niemiecką Schlesiengrube (nazwa pochodzi od kopalni „Śląsk”). Obecnie wielkiego przemysłu na terenie dzielnicy już nie ma, ale pozostały z tego okresu ciekawe zabudówki, które warto poznać.

Do Chropaczowa można dotrzeć w różny sposób – my proponujemy dojechać linią tramwajową nr 11 do przystanku Piaszniki Szpital. Stamtąd, ulicą Bieszczadzką, docieramy do punktu startu. Po prawej stronie widoczne jest osiedle mieszkaniowe „Na Wzgórzu”, a trochę dalej uwagę zwraca nowoczesna kapliczka Matki Bożej, wzniesiona wg projektu arch. Barbary Rowińskiej-Josińskiej w 1993 r. Do kapliczki, w części dachowej, przylega ażurowa, drewniana konstrukcja, przypominająca wieżę osadzoną na czterech słupach, obłożonych klinkierową glazurą.

Idąc dalej ul. Bieszczadzką, docieramy do skrzyżowania z ul. Łagiewnicką, by zobaczyć stadion dzisiejszego Świętochłowickiego Klubu Sportowego „Naprzód Lipiny” im. Ryszarda Pieca. Warto wspomnieć, że stadion jest spadkobiercą działają-



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.

cego w Chropaczowie od 1921 r. Klubu Sportowego „Czarni”. Następnie wracamy ul. Łagiewnicką w stronę skrzyżowania i skręcamy w ul. Kościelną. Tu na chwilę kierujemy się w stronę ul. Obrońców Westerplatte, aby przyjrzeć się ciekawej, robotniczej zabudowie mieszkalnej.

Kolejnym obiektem godnym obejrzenia jest kościół parafialny p.w. Matki Bożej Różańcowej. Tę ceglana świątynię wzniesiono w latach 1910-1913, w stylu neoromańskim, na planie krzyża greckiego, z charakterystyczną, 40-metrową wieżą, wg projektu Maxa Giemzy z Katowic. Poświęcony został w 1913 r., a w latach 1927-1929 wybudowano przy kościele plebanie. W przestronnym wnętrzu kościoła na uwagę zasługuje ołtarz główny – tryptyk wykonany w drewnie, z pozłacaną snycerką, przez Mathiasa Beule'a. Natomiast patrząc w stronę sklepienia prezbiterium, zauważymy bogato rzeźbioną „Belkę tęczową”, z pięcioma płaskorzeźbami: św. Teresy, św. Antoniego, św. Wincentego, św. Jadwigi oraz ustawionym centralnie krucyfiksem o wysokości 3,6 metra. Obok krzyża stoją postaci Matki Bożej i św. Jana. Z pewnością warto także przyjrzeć się stacjom Drogi Krzyżowej, umieszczonym na łukach sklepień bocznych ścian. Malowidła wykonał w latach 90. ubiegłego wieku prof. Andrzej Seweryn Kowalski. Należy tutaj wspomnieć o tragicznych losach chropaczowskiej świątyni, która ze względu na wystąpienie szkód górniczych w latach 1964 – 1986 była zamknięta. Wybudowano wówczas kościół zastępczy, który stoi do dzisiaj przy drodze prowadzącej na parafialny cmentarz. Niestety i tego kościoła los nie oszczędził, spłonął on prawie całkowicie w 1975 r. Na początku lat 80. XX wieku postanowiono wyremontować starą świątynię. Prace trwały od 1981 do 1986 r., zaś prace nad wystrojem wnętrza trwały do 1993 r.



Stary Ratusz przy ul. Łagiewnickiej 34.



Kapliczka wnękowa z krzyżem przy ul. Kościelnej.

Idąc na cmentarz parafialny, znajdujący się za kościołem, warto zatrzymać się obok przyściennej kapliczki, z ustawionym centralnie krzyżem i klęczącymi obok niego aniołami. Na cmentarzu założonym już w 1893 r. trzeba koniecznie zobaczyć krzyż – pomnik upamiętniający siedmiu górników, którzy zginęli w katastrofie górniczej w 1904 r. Zaś na samym końcu cmentarza stoi zabytkowy krzyż cmentarny z 1916 r., z ustawioną w niszy cokołu figurą Matki Bożej Bolesnej.

Po drugiej stronie kościoła i cmentarza, przy ul. Armii Ludowej, znajdują się zabytkowe budynki dzisiejszej Szkoły Podstawowej nr 17 im. Gustawa Morcinka. Pierwszy z budynków, z charakterystycznej czerwonej cegły licówki, wzniesiony został w latach 1905–1907. Obok mieści się nowszy budynek, wzniesiony w stylu funkcjonalistycznym w latach 1930–1936.

Kontynuujemy spacer ulicą Kościelną. Po lewej stronie, pomiędzy budynkami o numerach 29 i 31, dostrzeżemy przepiękną kapliczkę z łukową wnęką i 3-metrowym krzyżem. W niszy cokołu ustawiona jest figura Matki Bożej. Kapliczka, spajająca dwa budynki, wykonana została z czerwonej cegły elewacyjnej, a łuk kapliczki ozdobiono zieloną cegłą klinkierową. Kapliczka ufundowana została w 1899 r. przez Josefa i Monikę Kostur.

Dalsza część naszej wycieczki prowadzi przez ul. Wolności, gdzie mijamy familokową zabudowę dzielnicy. Dochodzimy następnie do małego placu



Pomnik głaz na pl. A. Zawadzkiego.



Kościół Matki Bożej Różańcowej.

Aleksandra Zawadzkiego, gdzie umiejscowiono pomnik – głaz z 1960 r., ku czci wszystkich walczących o wolną Polskę. Stoi on w miejscu wystawionego w 1922 r. pomnika poświęconego powstańcom śląskim. Następnie idziemy ul. Łagiewnicką, wzdłuż torów linii tramwajowej nr 17, aby przy nr 34 zobaczyć budynek starego Ratusza. Obiekt zbudowany został z czerwonej cegły elewacyjnej w latach 1911–1912 wg projektu budowniczego z Świątchłowic V. Nixdorffa.

Warto jeszcze wrócić w dół, wzdłuż torów linii tramwajowej przy ul. Łagiewnickiej, aby podziwiać różnorodną architektonicznie zabudowę mieszkalną. Jeśli wystarczy nam sił można zajrzeć w urokliwe uliczki: Średnią czy Lazara, by poczuć klimat dziewiętnastowiecznej, robotniczej zabudowy. Po lewej stronie ulicy, przy nr 10, mieści się mała kapliczka z figurą Matki Bożej. Jest ona najstarszym zabytkiem dzielnicy. Kapliczka ufundowana została przez górniką Johanna Tomitzekę w 1860 r. Pierwotnie w kapliczce umieszczona była figura św. Jana Nepomucena, która zaginęła w latach 70. ubiegłego wieku.

**Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny**



Krzyż ofiar tragedii górniczej na cmentarzu parafialnym.



Budynek mieszkalny przy ul. Łagiewnickiej nr 3.

Na zrewitalizowanym terenie wokół Szybu Prezydent organizowane są imprezy kulturalne i rekreacyjne.

CHORZÓW

wprawia w ruch



Fot. Paweł Mikołajczyk

Rozmowa z Andrzejem Kotalą, prezydentem Chorzowa

- Co możemy zaliczyć do największych atutów Chorzowa? Czym wyróżnia się to miasto na tle innych w regionie?

- Wielkim potencjałem Chorzowa jest jego położenie geograficzne – miasto znajduje się w samym sercu aglomeracji śląskiej, co czyni go miejscem bardzo atrakcyjnym do inwestowania. Drogiowa Trasa Średnicowa połączona z autostradą A4, bliskość portu lotniczego Katowice-Pyrzowice i najgęstsza sieć transportu publicznego w Polsce – to konkretne atuty, które Chorzów umiejętnie wykorzystuje.

Na naszym terenie znajdują się obiekty oraz miejsca doskonale rozpoznawalne w całej Polsce. Jedną z wizytówek jest oczywiście Park Śląski, największy park miejski w Europie, z masą atrakcji dla całych rodzin. Innym przykładem może być wieża wyciągowa Szybu Prezydent i powstały przy niej, na zrewitalizowanych, postindustrialnych terenach, kompleks gastronomiczno-rozrywkowy Szygarka. Zarówno efektywnie wyremontowany szyb, jak i tętniąca życiem Szygarka, znajdują się na Szlaku Zabytków Techniki. Mieszkańcy są dumni z bogatych tradycji i sukcesów odnoszonych przez klub sportowy Ruch Chorzów, o którym słyszeli chyba wszyscy w kraju. Mamy Teatr Rozrywki czy Chorzowskie Centrum Kultury – sceny regularnie goszczące uznanych artystów. Na terenie miasta znajduje się pięć siedzib uczelni wyższych, m.in. Uniwersytetu Śląskiego. Szczycimy się tym, że uczelnia właśnie w Chorzowie rozbudowuje Śląskie Międzyuczelniane Centrum Edukacji i Badań



Liczę na to, że uda nam się dobrze wykorzystać szansę na środki unijne z nowej perspektywy finansowej. Plany mamy ambitne. Jeżeli zdołamy pozyskać zaplanowane fundusze, będzie to poważny zastrzyk finansowy i impuls rozwojowy dla Chorzowa – mówi prezydent Andrzej Kotala.

Interdyscyplinarnych, które dają szansę rozwoju najzdolniejszym studentom i wspiera postęp technologiczny.

To wszystko stanowi o bogactwie, różnorodności i sile Chorzowa, choć oczywiście przykładów z każdej dziedziny życia miasta można by podać znacznie więcej.

- **Jakie będą najważniejsze przedsięwzięcia miasta w najbliższych latach.**

- To, co będzie się działo w mieście w najbliższych czasach, jest częścią wieloletniego programu rozwoju miasta. Przypomnę, że w poprzedniej kadencji m.in. ukończyliśmy drugi etap monito-

ringu miejskiego, wyremontowaliśmy kilka kolejnych kilometrów ulic oraz wystartowaliśmy z rozbudową obu szpitali miejskich: Zespołu Szpitali Miejskich i Chorzowskiego Centrum Pediatrii i Onkologii. Obecnie trwa kompleksowa modernizacja rynku, na którym powstało już centrum przesiadkowe. W tym roku wyremontujemy m.in. ulicę Siemianowicką, projektowana jest przebudowa ulicy 3 Maja. W 2016 r. zakończymy budowę pawilonów szpitalnych w ZSM oraz poradni w ChCPiO. Wkrótce ruszy budowa nowego budynku mieszkalnego TBS przy ulicy Kościuszki. Wiosną oddamy do użytku siłownię plenerową oraz skatepark obok Szybu Prezydent, natomiast w Chorzowie Batorym powstanie plac do street workoutu. Pragnę podkreślić, że władze Chorzowa wsłuchują się w potrzeby mieszkańców i wiele ważnych inwestycji realizowanych jest w ramach budżetu obywatelskiego.

Liczę też, że uda nam się dobrze wykorzystać szansę na środki unijne z nowej perspektywy finansowej. Plany mamy ambitne, bo na naszej liście, w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, mamy rozpisane działania na ponad 129 mln zł. Jeżeli zdołamy je pozyskać, będzie to poważny zastrzyk finansowy i impuls rozwojowy dla Chorzowa.

- **Czym miasto może przyciągnąć nowych, potencjalnych inwestorów i w jaki sposób zatrzymać obecnych?**

Chorzów to bez wątpienia miasto atrakcyjne dla inwestorów. Wspominałem już o korzystnym



Fot. Marek Matysik

Jednym z priorytetów rozwojowych miasta jest modernizacja infrastruktury drogowej.

usytuowaniu i bardzo dobrym skomunikowaniu miasta, ale pamiętajmy, że dysponuje ono też ogromnym potencjałem ludzkim. Odsetek ludzi z wyższym wykształceniem jest powyżej średniej, równie obszerne jest zaplecze kadrowe solidnie wykształconych pracowników średniego szczebla. Chorzów wprawia w ruch – ten charakterystyczny slogan od kilku lat ma na celu sprowadzenie do miasta nowych inwestorów. W ostatnim czasie efekty jego oddziaływania są coraz bardziej widoczne. Założeniem przyjętej przez nas strategii jest stawianie na konsekwencję i pełen profesjonalizm, które mają stanowić o sile marki chorzowskiej promocji gospodarczej.



Fot. Mariusz Banduch

Teatr Rozrywki jest jednym z najbardziej rozpoznawalnych miejsc w Chorzowie.

Od kilku lat intensywnie pracujemy nad tym, by wprawić w ruch wymarłe, nieco zapomniane, tereny mogące na siebie zarobić, a także dać miejsca pracy. W tym celu powołany został profesjonalny zespół do spraw obsługi inwestorów. Grupą docelową są inwestorzy nie tylko operujący na terenie naszego miasta, ale również ci potencjalni z regionu, kraju i zagranicy.

W najbliższych dwóch latach planowana jest sprzedaż ponad 70 terenów. Ich przeznaczenie zależy od Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego. W zależności od lokalizacji są to tereny pod budownictwo mieszkaniowe, usługi nieuciążliwe, bądź na cele magazynowe, produkcyjne, centra logistyczne itp.

- Jakie miejsce w planach rozwojowych miasta zajmuje transport publiczny? Co ważnego w tej dziedzinie wydarzyło się w mieście w ostatnim czasie i czy planowane są jakieś kolejne działania?

- Transport publiczny to jedno z kluczowych zagadnień w planach rozwojowych Chorzowa. Od dobrze zorganizowanej komunikacji miejskiej zależy komfort życia mieszkańców, dlatego intensywnie i systematycznie poprawiamy standard chorzowskich dróg. Warto podkreślić, że co roku przeznaczamy na ten cel wielomilionowe środki z budżetu miasta, a także skutecznie pozyskujemy fundusze z Unii Europejskiej. Chorzów włącza się aktywnie w inwestycje realizowane przez Tramwaje Śląskie S.A. w ramach unijnego projektu modernizacji infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Górnośląskiej. Miasto nie musi przeznaczać własnych środków na modernizację torowisk i sieci trakcyjnych, ale przy okazji tych robót przeprowadzane są przez gminę konieczne roboty kanalizacyjne, drogowe czy oświetleniowe. Modelowym przykładem takiej współpracy jest modernizacja torowiska i całkowita przebudowa ulicy Armii Krajowej. Pod koniec ubiegłego roku ukończone zostały główne prace związane z budową centrum przesiadkowego w naszym mieście. Jego utworzenie będzie miało z pewnością wpływ na jakość podróżowania komunikacją miejską, ale jedno-



Fot. Mariusz Banduch

W ostatnich latach wyremontowano kilkanaście kilometrów dróg.



Fot. Adrian Sługocki

Kompleksowa modernizacja hali MORiS była możliwa m.in. dzięki pozyskaniu środków zewnętrznych.

częście otworzy się nowa przestrzeń. Na razie nie ma możliwości likwidacji estakady, bo choć gotowa jest dokumentacja budowy obwodnicy, to nie można zrealizować takiej inwestycji bez ogromnych środków zewnętrznych. Architekci znaleźli jednak funkcjonalne rozwiązanie, które powinno spodobać się mieszkańcom. Pod estakadą powstaną pawilony, w których znajdą się lokale gastronomiczne, usługowe i punkt informacyjny. Nie zabraknie fontanny, otoczonej zielenią i miejscem do wypoczynku. Kompleksowa modernizacja rynku potrwa do 2017 roku. Jeśli chodzi o najbliższe plany w dziedzinie komunikacji publicznej, to są one w dużej mierze uzależnione od środków pozyskanych z unijnego budżetu. Jesteśmy już np. po wstępnych rozmowach z Zarządem Tramwajów Śląskich na temat przywrócenia połączenia tramwajowego pomiędzy centrum Chorzowa a Siemianowicami Śląskimi i Katowicami.

- Jakie są plany działań w celu zatrzymania procesu zmniejszania się populacji miasta? Jak przyciągnąć nowych mieszkańców?

- W Chorzowie na co dzień żyje ponad 100 tysięcy mieszkańców, a 60 procent z nich znajduje się w tzw. wieku produkcyjnym. Według danych statystycznych miasto może w ostatnich latach pochwalić się dodatnim odsetkiem migracji. To efekt konsekwentnych działań miasta na wielu płaszczyznach. Dążymy do tego, aby Chorzów był miastem przyjaznym, bezpiecznym, dobrze zorganizowanym i nowoczesnym. W jego ofercie znajduje się więc szeroki wachlarz możliwości opieki nad najmłodszymi (40 żłobków i przedszkoli) oraz oferta dla edukującej się młodzieży (ponad sto szkół). Ważna jest sprawnie działająca ochrona zdrowia, rozwijające się budownictwo mieszkaniowe, bogata oferta kulturalna i rekreacyjna. Zmieniamy wizerunek miasta, które z roku na rok staje się coraz atrakcyjniejszym miejscem do życia.

Rozmawiał Waldemar Kosior

Śląskie Międzyuczelniane Centrum Edukacji i Badań Interdyscyplinarnych daje szansę rozwoju najzdolniejszym studentom i wspiera postęp technologiczny.

Fot. Paweł Mikolajczyk



Tramwaj upiększa miasto

Przystanek to nie tylko miejsce chroniące pasażerów przed deszczem i wiatrem - to coś znacznie więcej. Szeroko pojęta architektura przystanku tworzy ważną część przestrzeni publicznej i w dużej mierze decyduje o atrakcyjności estetycznej miasta.



Sztrasburg, plac Homme de fer, 2006 r. Dach nad przystankiem nadaje charakter miejscu.

Jeżeli chcemy powstrzymać, a nawet odwrócić trend występujący bodaj w większości miast Polski, w których coraz częściej korzysta się z samochodu, to transport publiczny musi zwiększyć atrakcyjność. Uniknie się w ten sposób poczucia, że wprowadzając ograniczenia dla ruchu kołowego, mieszkańców miasta skazuje się na udrękę. Dobrze pojęta rekompensata nie obejmuje tylko samej poprawy zorganizowania i obsługi systemu (choć jest to najważniejsze) - musi uwzględniać także aspekty pozatechnologiczne. Można sądzić, że przestrzeń, w której system ten bezpośrednio funkcjonuje, stanowi istotny element wpływający na jakość podróżowania, wpływa na jakość życia w mieście.

Jeśli podnosimy standard przestrzeni publicznej, to zła forma przystanku nie może stanowić dysonansu estetycznego, co więcej: odpowiednio pomyślana może tworzyć element charakterystyczny, łatwo rozpoznawalny i dobrze kojarzony. Przystanek nie może być więc tandetny i prostacki, choć może być szlachetnie prosty. Nie musi krzyczeć kolorem lub formą, choć tam, gdzie dookoła stworzono przestrzeń nijaką i pustą - jak to często dzieje się na osiedlowych peryferiach - może on być interesującym „incydentem w przestrzeni”, rozpoznawalnym zarówno w dzień, jak i wieczorem, i stanowiącym przyjemne miejsce do przebywania. Można stosować rozwiązania typowe, ale są miejsca, które proszą się o coś indywidualnego.

Jeśli jednak środki są ograniczone, to lepiej jest przyjąć oszczędną formę rozwiązania typowego, ale dopracowaną do szczegółu. A jest nad czym myśleć, bo trzeba nadać formę i dachowi,

i ścianom, i ławce, ale też automatomu biletowemu, tablicy informacyjnej, skrzyni z instalacją elektryczną, barierkom, parkingowi rowerowemu. Zwykle powstaje kakofonia, a tymczasem wszystko to razem powinno przyczynić się do stworzenia dobrej jakości architektury, która będzie dobrym wyposażeniem ulicy i jednocześnie da niebanalny obraz przewoźnika, sieci, a w końcu całego miasta.

Tak się to robi we Francji

Wszystkie sieci tramwajowe we Francji powstały właśnie jako element rewitalizacji środowiska, jako demonstracja nowej polityki transportowej, mającej radykalnie poprawić jakość przestrzeni publicznej. Nic dziwnego więc, że nie tylko przystanki, ale całe linie są elementem ulic i placów poddawanych gruntownej przebudowie. Trudno się dziwić, że inwestycje



Detal wiaty tramwajów lyońskich, 2008 r.

te są kilkakrotnie większe od nowych linii budowanych w Niemczech. Przestrzenie projektują architekci, często z udziałem artystów. Nieraz wykorzystuje się najlepsze materiały (zwłaszcza w Grenoble, czy Montpellier), a indywidualnie projektuje się niekiedy nawet słupy trakcyjne (Orlean). Miasto, w którym wykorzystanie terenu podporządkowane było kiedyś samochodom, zmienia się w miasto przestrzeni pieszych, przez które przejeżdżają tramwaje najbardziej wymyślnie zaprojektowane. A zatem: „le tramway embellit la ville” („tramwaj upiększa miasto”)! Z tych francuskich wzorców czasem korzystają inni: pierścień dachu na placu Homme de fer w Sztrasburgu z początku lat 90-tych pełni podobną rolę w ukształtowaniu wnętrza miejskiego, jak dach przed dworcem w Bernie, wzniesiony kilkanaście lat później.

Życie wokół przystanków

Kontekst przystanku to nie tylko taka czy inna nawierzchnia i zielen, ale także ludzka skala otoczenia. To jest coś, czego szczególnie brakuje na peryferiach. To wymaga wypełnienia okołoprzystankowych pustek zabudową, choćby nawet taką, która mieściłaby sklepy – dogodnie usytuowane na drodze do domu. Takie działania podejmowano wielokrotnie. Pod Bazyleą przewoźnik BLT wznosi budynek usługowo-mieszkalny tuż przy peronie przystanku tramwaju podmiejskiego. Z kolei pod Rotterdamem mamy przykłady projektowania osiedli z myślą o centralnie prowadzonym tramwaju. Zdrowy rozsądek podpowiada, że nieprzyjazne otoczenie odstrasza potencjalnych pasażerów, że wówczas tramwaj wybiorą tylko ci, którzy nie będą mieli alternatywy. Nie o to jednak chodzi. Innym, równie ważnym aspektem architektury jest użyteczność. Jeśli stosuje się podświetlane reklamy w ścianach bocznych – to niedobrze, gdy zasłaniają one widok na nadjeżdżający tramwaj. Wyświetlacze dynamiczne również powinny być widoczne z jak największej części peronu, a już na pewno z wiaty, podobnie jak pod dachem powinny się znaleźć panel informacyjny



Sztrasburg. Wyświetlacz dynamiczny w osi peronu widoczny z wiaty, 2008 r.



Sztrasburg. Reklamy zawsze na ścianach od strony wyjazdowej, 2008 r.

ny i automat biletowy. Dla osób korzystających z wózków kluczową rzeczą jest możliwość bezproblemowego wjechania i wyjechania z wagonu – czemu służyć ma niskopodłogowy tabor i odpowiednio ukształtowany peron. Istnieją rekomendacje, które mówią, że szczelina przy jego krawędzi nie powinna być szersza niż 5 cm i taka powinna być co najwyżej różnica wysokości z podłogą wagonu. Dbałość o ten aspekt można uznać za kluczową powinność projektantów; decyduje o tym pogłębiające się starzenie społeczeństwa. Najłatwiej peron można zrównać z podłogą wagonu wtedy, gdy nie eksploatuje się jednocześnie starych wagonów – to standard we Francji, gorzej radzą sobie z tym w Niemczech. Jednak w Hadze, przy okazji modernizacji kilku tras, zastosowano perony pełnej wysokości, mimo że obsługiwano je tabor mieszany. Wypada żałować, że nie ma tak komfortowych peronów np. na wrocławskim Kozanowie, gdzie przecież starsze wagony nie dojeżdżają. W Olsztynie jest znacznie lepiej, ale też bodaj nie tak dobrze, jak we Francji.

Na razie nam trochę brakuje

W Polsce bodaj nigdzie tramwaj nie jest traktowany jako środek upiększenia miasta, ale raczej jako zło konieczne. Nie widać tendencji do podporządkowania projektowania kategoriom architektonicznym, co w jakimś sensie wynika z kompetencji różnych gestorów, a także z przepisów, które regulują na przykład sposób zawieszenia sieci trakcyjnej albo wysokość peronów. Wiele też jest czystej bezmyślności. Niewiele to ma wspólnego z kwestiami ekonomicznymi, tym bardziej, że w inwestycjach rzadko względy oszczędnościowe są naprawdę dominujące. U podstaw tego wszystkiego leży raczej nieświadomość roli, jaką transport publiczny ma



Przystanek tramwajów Montpellier na dalekich peryferiach wieczorem, 2008 r.

do spełnienia w sanacji miast, którą widać na różnych szczeblach zarządzania, a także w mediach, czy wręcz wśród niektórych architektów-urbanistów. Nie znaczy to, że obraz jest tylko czarny. Myślę, że akurat przemiana katowickiego Rynku, mimo drobnych mankamentów, jest ważnym osiągnięciem ostatniego czasu.

Tekst i zdjęcia: Jacek Wesołowski

Dr hab. inż. arch **Jacek Wesołowski**, profesor Politechniki Łódzkiej. Jest kierownikiem Zakładu Projektowania Urbanistycznego na tej uczelni, kieruje Zespołem Rewitalizacji Struktur Miejskich. Był jednym z prelegentów podczas Konferencji pn. „Tramwaj – sprawny, efektywny środek komunikacji miejskiej – osiągnięcia 2007-2013, perspektywy i zamierzenia 2014-2020”

Wielki trener z Wielkich Hajduk

Taki wieczór nie zdarza się często. Wybitny były selekcjoner piłkarskiej reprezentacji Polski – Antoni Piechniczek – gościł 15 marca br. w Miejskim Domu Kultury „Batory” w Chorzowie. Okazją do spotkania była promocja książki autorstwa Beaty Żurek i Pawła Czado pt. „Piechniczek. Tego nie wie nikt.”

Choć nie była to premierowa odsłona książki, to dla jej bohatera z pewnością miała wyjątkowe znaczenie. Wszak Chorzów Batory (dawniej Wielkie Hajduki) to jego rodzinna dzielnica. - Tu była moja szkoła, kościół, pierwsze spacer-y i gonienie za piłką – wyznał ze wzruszeniem. - Przecież tuż za rogiem, przy ulicy Wrocławskiej był mój dom, gdzie się wychowałem, gdzie spotykałem się z kolegami. Doskonale znam każdy kąt tej dzielnicy, która według mnie wychowała największą ilość mistrzów Polski w piłce nożnej w przeliczeniu na kilometr kwadratowy. Tych nazwisk jest chyba kilkadziesiąt: począwszy od Wodarza, Cieślaka, Wyrobków, aż po tych najmłodszych, jak Fornalik czy Gęsior.

Wspomnienia Antoniego Piechniczka były niezwykle barwne, ale i szczegółowe. Bohater opowiadał o swoich sukcesach, o chwilach radości, o swojej pierwszej i jedynej miłości, czyli pani Zycie, która także tego wieczora towarzyszyła mężowi. - Żeby się realizować, trzeba mieć wsparcie w najbliższych – tłumaczył źródła swoich sukcesów Piechniczek, przypominając, że wychował się bez ojca (Emil Piechniczek zmarł na froncie wschodnim, w Witebsku, w dniu zakończenia II wojny światowej, kiedy Antoni miał 3 lata. Przed wojną Emil Piechniczek pracował w zajezdni tramwajowej – przyp. aut.).

W książce Antoni Piechniczek podkreśla wielokrotnie jak ważną rolę w jego piłkarskim i życiowym wykształceniu, odegrały mama Magdalena i babcia Jadwiga. - Te wspomnienia były niezwykle wzruszające – mówiła podczas spotkania autorskiego Beata Żurek. Współautorka książki przekonywała, że takie opowieści piszą się same. - Niepotrzebne były poprawki czy zmiany. Pióro samo niesło – dodała.

Mama i babcia nie tylko nigdy nie zabraniały Antosiowi grać w piłkę, ale dbały także o jego wygląd, dobre wychowanie, wykształcenie, wpajały mu szacunek wobec innych i wiarę w Boga.

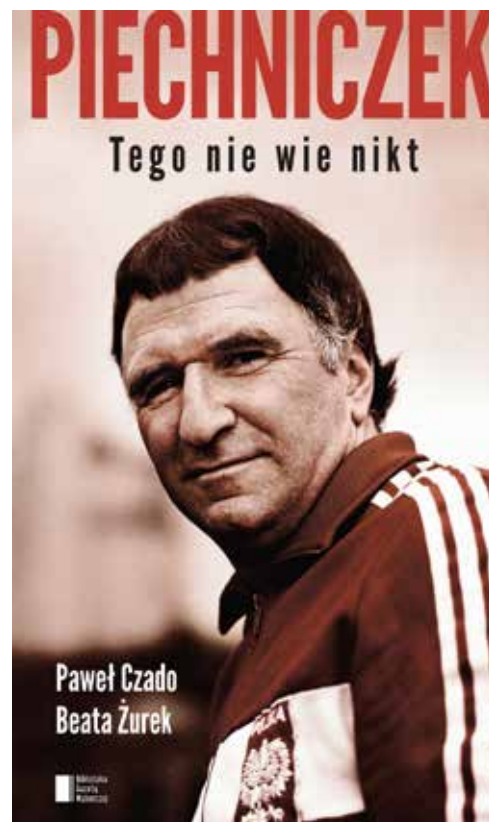
Podczas spotkania Antoni Piechniczek opowiedział także o swoich występach w Zrywie Chorzów i wspaniałym meczu o mistrzostwo Polski juniorów na Stadionie Śląskim. Przypomniał sukcesy Ruchu za czasów trenera Michała Vicana, odniósł się do pierwszych zagranicznych doświadczeń i trenerskich szlifów w Bielsku-Białej i Opolu. A jako były wiceprezes PZPN odniósł się do przyszłości chorzowskiego giganta. - Kiedy reprezentacja Polski znów zagra na Stadionie Śląskim? – zadał sobie sam pytanie. - Otóż wtedy, kiedy nasz region będzie miał siedmiu reprezentantów kraju w podstawowej jedenastce. Pięciu z Ruchu i dwóch z Górnika – odpowiedział półżartem.

Po zakończeniu pierwszej części spotkania, Antoni Piechniczek otrzymał z rąk zastępcy prezydenta Chorzowa, Wiesława Ciężkowskiego, nagrodę specjalną Prezydenta Miasta w dziedzinie sportu. Wyróżnienie przyznane mu w styczniu br. sprawiło mu ogromną radość. Bohater przypomniał, że na początku tego stulecia został ogłoszony plebiscyt na chorzowskiego trenera XX wieku i wtedy także zwyciężył...

W drugiej części wieczoru swoje krótkie historie „z Piechniczkiem w tle” opowiadali zaproszeni goście, m.in. Jan Rudnow, Tomasz Piechniczek, Bogdan Kalus i Roman Herrmann.

nek

Spotkanie z Antonim Piechniczkiem i autorami książki poprowadził Wojciech Krzystanek.



Mundial 1982, Hiszpania. Polacy zremisowali swoje mecze z Włochami i Kamerunem. Żeby grać dalej, muszą wygrać z Peru. Tuż przed meczem żona przekazuje trenerowi polskiej reprezentacji prośbę swojego brata, który pracował w Hucie Batory:
– Antek! Ludzie w hucie mówią, żebyś zdjął garnitur i na mecz przebrał się w dres. Garnitur przynosi pecha. Jak założysz dres, na pewno będzie lepiej.
Piechniczek: – Posłuchałem i pomogło! Polacy wygrali 5:1, a ostatecznie zajęli w mistrzostwach trzecie miejsce.
Antoni Piechniczek aż do ostatniego meczu nosił wyłącznie dresy.

Paweł Czado, urodzony w Katowicach, od 1993 roku jest dziennikarzem działu sportowego katowickiej „Gazety Wyborczej”, od 2000 roku jest jego szefem. Interesuje się m.in. piłką nożną i jej historią – napisał na ten temat kilka książek. Współautor głośnego cyklu tekstów o korupcji w polskim futbolu.

Beata Żurek, urodzona w Pszczynie, pracę w „Gazecie Wyborczej” rozpoczęła w 1992 roku. Od 2012 roku jest zastępcą redaktora naczelnego katowickiej redakcji GW.





Zdjęcia: Marcin Bulanda

Górnośląski Park Etnograficzny, czyli chorzowski Skansen, przygotował kolejną odsłonę dorocznej imprezy plenerowej pod hasłem „Wielkanoc na Śląsku”. Obyła się ona tym razem w Niedzielę Palmową – 20 marca.

Program poświęcono ludowym zwyczajom wiosennym i tematowi tradycyjnych świąt na Żywiecczyźnie. Degustowano potrawy wielkanocne przygotowane przez Koło Gospodyń Wiejskich i skansenowską Karczmę. Było poszukiwanie wielkanocnego zajaczka i konkurs na najpiękniejszą marzannę, którą rodzinne zespoły przygotowywały na miejscu. W związku z nadejściem wiosny zorganizowano wspólne palenie marzanny. Nie mogło zabraknąć prelekcji na temat znaczenia palm wielkanocnych i stoisk ze świątecznymi ozdobami. Obrzęd poświęcenia palm odbył się podczas popołudniowej mszy świętej w zabytkowym kościele pw. św. Józefa Robotnika. Wśród dodatkowych atrakcji dnia znalazły się m.in. warsztaty nauki gry na trombiecie na Rezurekcję oraz konkurs na podnoszenie zajacza wielkanocnego.



Komunikacyjna debata w Katowicach

Konferencja w obiektywie

Przedstawiciele firm komunikacyjnych, samorządowcy, przedstawiciele Ministerstwa Rozwoju, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, inicjatywy JASPERS oraz firm produkcyjnych i wykonawczych przez dwa dni, 10 i 11 marca, dyskutowali w Katowicach. Konferencja, zorganizowana przez spółkę Tramwaje Śląskie, pod honorowym patronatem Prezydenta Miasta Katowice, zatytułowana została „Tramwaj – sprawny, efektywny środek komunikacji miejskiej - osiągnięcia 2007-2013, perspektywy i zamierzenia 2014-2020”.



Prezes Tadeusz Freisler i prowadzący konferencję red. Jarosław Juskiewicz z Radia Katowice.



Biuro konferencji ulokowane w wiacie przystankowej.



Dyrektor Krystyna Gawrońska wygłosiła prelekcję o inwestycjach Tramwajów Szczecińskich.



O inwestycjach w Częstochowie mówili: Prezes MPK Roman Bolczyk i red. Tomasz Haładyj z Gazy Wyborczej.



Dr inż. Grzegorz Karoń z Politechniki Śląskiej mówi o kształtowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej.



Prezes Collect Consulting Radosław Polowy omawia proces przygotowania studium wykonalności.



Rozwój infrastruktury tramwajowej w Poznaniu przedstawiał Prezes MPK Wojciech Tulibacki.



Do korzystania ze wsparcia specjalistów z Inicjatywy JASPERS zachęcał Francois Cancalon.



O odnowie taboru w Krakowie mówił dr Stanisław Jurga.

więcej zdjęć na
www.tram-silesia.pl

1 procent ma wielką moc! Podatek niesie wsparcie

Strona internetowa jedenprocent.pl jest prostym narzędziem, pomocnym przy wyszukiwaniu organizacji pożytku publicznego z całego kraju, którym przy podatkowym rozliczeniu rocznym można przekazać 1% swojego podatku. Mechanizm 1% jest coraz popularniejszą formą wsparcia potrzebujących. Po pierwsze – nic nie kosztuje podatnika, a po drugie procedura związana z przekazaniem środków jest bardzo prosta.

Kto może przekazać 1% swojego podatku na pomoc innym?

- podatnicy podatku dochodowego od osób fizycznych (w tym m.in. podatnicy uzyskujący dochody z odpłatnego zbycia papierów wartościowych);
- podatnicy opodatkowani ryczałtem od przychodów ewidencjonowanych;
- podatnicy prowadzący jednoosobową działalność gospodarczą i korzystający z liniowej, 19-procentowej stawki podatku.

1% mogą przekazać również emeryci, pod warunkiem jednak, że samodzielnie wypełnią PIT-37 i zrezygnują z pomocy ZUS w tym zakresie. Podobna zasada dotyczy osób, które są rozliczane przez pracodawcę.

Jak przekazać 1% podatku?

- **Wybrać organizację pożytku publicznego (OPP), której chcemy przekazać 1%**

Wykaz organizacji, którym podatnicy mogą przekazać 1% przy rozliczeniach podatkowych dostępny jest na rządowej stronie internetowej www.pozytek.gov.pl, a także w internetowej bazie organizacji pożytku publicznego w portalu jedenprocent.pl

- **Wypełnić odpowiednią rubrykę w rocznym zeznaniu podatkowym (PIT-36, PIT-36L, PIT-37, PIT-28, PIT-38)**

Po wyliczeniu, ile podatku będziemy mieli do zapłacenia w tym roku, w odpowiednich rubrykach zeznania podatkowego (które zatytułowane są "Wniosek o przekazanie 1% podatku należnego na rzecz organizacji pożytku publicznego OPP") wpisujemy nazwę i numer pod jakim widnieje w Krajowym Rejestrze Sądowym organizacja, której chcemy przekazać 1% należnego podatku (art. 45 ust. 5c ustawy o pdoi). Numer ten znajdziemy m.in. na liście publikowanej przez Ministra Pracy i Polityki Społecznej, a także w bazie ngo.pl.

Wpisujemy także kwotę, którą chcemy przekazać dla opp, nie może ona jednak przekraczać 1 % podatku należnego, wynikającego z zeznania podatkowego, po zaokrągleniu do pełnych dziesiątek groszy w dół (art. 45 ust. 5c ustawy o pdoi).

Na jednym formularzu PIT podatnik może przekazać odpis 1% tylko dla jednej organizacji. Jeśli jednak podatnik rozlicza się na więcej niż jednym formularzu - w każdym z nich może wskazać inną organizację pożytku publicznego.



• Złożyć zeznanie podatkowe i zapłacić podatek

Wniosek podatnika o przekazanie 1% wybranej organizacji, zostanie zrealizowany tylko wtedy, gdy podatnik zapłaci w pełnej wysokości należny podatek. Pieniądze - 1% podatku należnego - na konto wybranej organizacji prześle urząd skarbowy w lipcu lub w sierpniu roku podatkowego, w którym jest składane zeznanie podatkowe.

Z wyliczonej kwoty potrącone zostaną koszty przelewu. 1% można przekazać w zeznaniach podatkowych złożonych w terminie lub w korekcie zeznania podatkowego, pod warunkiem, że zostanie ona złożona w ciągu dwóch miesięcy od upływu terminu składania zeznań podatkowych (art. 45 c ustawy o pdoi). Termin składania zeznań podatkowych mija 31 stycznia (dla ryczałtowców) oraz 30 kwietnia (dla pozostałych podatników).

Starajmy się wspierać organizacje z terenu własnego województwa czy miasta – środki, które pozostają w regionie przyczyniają się do jego rozwoju i niosą pomoc potrzebującym z najbliższego otoczenia. Liczy się każda złotówka. Warto przekazywać nawet najmniejsze kwoty!

Źródło: jedenprocent.pl; pozytek.gov.pl; ngo.pl

OGŁOSZENIE

ROSTEK Patrycja Kinga

Przekaz 1% podatku

W formularzu PIT wpisz numer:

KRS 0000037904

W rubryce „Informacje uzupełniające - cel szczegółowy 1%” podaj:

11955 Rostek Patrycja Kinga

Dla szybszej weryfikacji i księgowania wpłat bardzo prosimy nie wpisywać zдробnień ani słów odmienionych przez przypadki jak również słów: dla, na, leczenie, rehabilitacja, itp

Szanowni Darczyńcy, prosimy o zaznaczenie w zeznaniu podatkowym pola „Wyrażam zgodę”.



Dane podopiecznego:

Nr subkonta: 11955

Województwo: śląskie

Data urodzenia: 2003-08-20

Schorzenie: przepuklina oponowa-rdzeniowa, wodogłowie, padaczka

Przekaz darowiznę

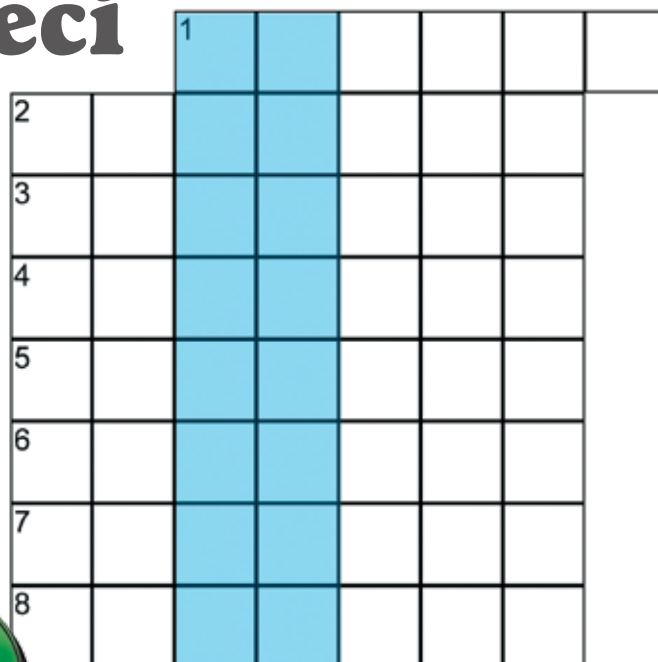
Wpłaty prosimy kierować na konto: Fundacja Dzieciom "Zdążyć z Pomocą"

Bank BPH S.A. 15 1060 0076 0000 3310 0018 2615

Tytułem: 11955 Rostek Patrycja Kinga darowizna na pomoc i ochronę zdrowia

OGŁOSZENIE

Logogryf dla dzieci

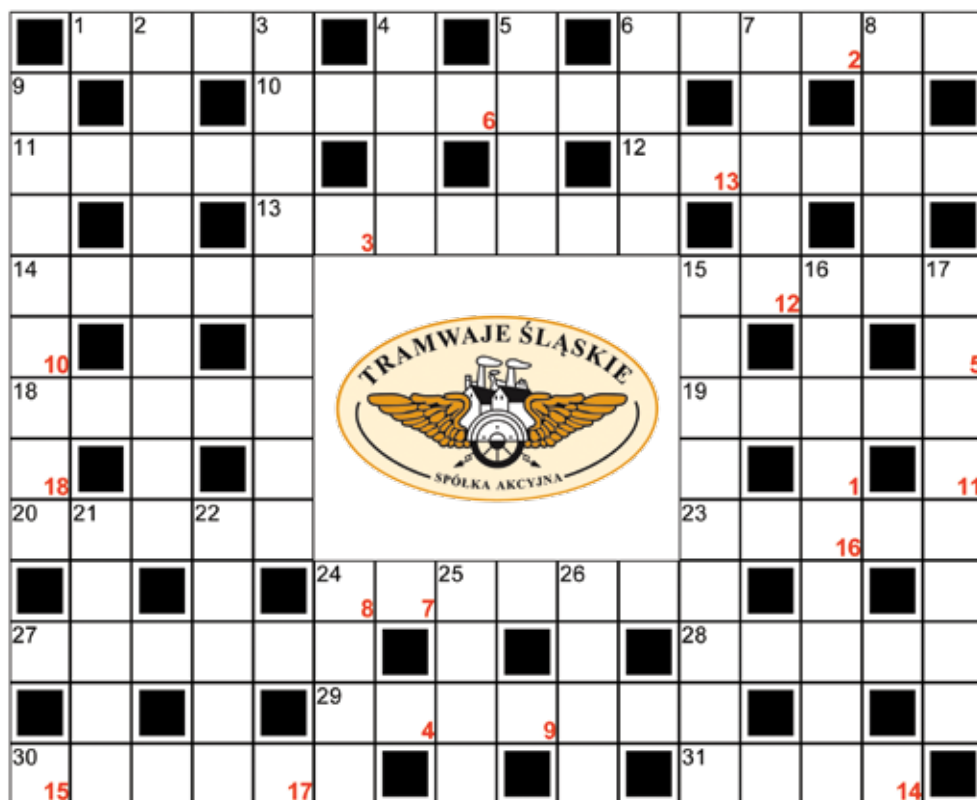


Litery w kolorowych kratkach, czytane rzędami, utworzą rozwiązanie



Wśród najmłodszych czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 15 kwietnia na adres wydawcy rozlosujemy maskotkę ufundowaną przez Tramwaje Śląskie S.A. W tym miesiącu nagrodę wylosowała Elżbieta Ewertowska z Zabrza. Gratulujemy!

Krzyżówka



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 18 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Wśród czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 15 kwietnia na adres wydawcy rozlosujemy nagrody w postaci biletu miesięcznego KZK GOP. W tym miesiącu bilet miesięczny wylosowała Krystyna Wiatrowicz z Chorzowa. 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.

POZIOMO:

- 1) malowane szminką.
- 6) otchłań wodna.
- 10) półokrąg.
- 11) głęboka, wzburzona woda.
- 12) konflikt.
- 13) scena dla artystów.
- 14) mało inteligentny.
- 15) obraz z cerkwi.
- 18) liczba na plecach piłkarza.
- 19) odcinek czasu w dziejach Ziemi.
- 20) porcja jedzenia.
- 23) ponoć nie śpi.
- 24) na nie odkładana słuchawka w starym telefonie.
- 27) stopień dostateczny.
- 28) pojazd z płozami.
- 29) biuro ministra.
- 30) jest nią np. parasol.
- 31) kończy modlitwę.

PIONOWO:

- 2) Gminna Spółdzielnia "... Chłopska".
- 3) pani sprzedająca leki.
- 4) plaster łososia.
- 5) ssak z bródką.
- 6) część twierdzenia.
- 7) smarkacz.
- 8) na nim obraz z rzutnika.
- 9) pojemni z towarem, na statku.
- 15) marzycielka.
- 16) pobrudzenie sadzą.
- 17) podobieństwo.
- 21) pisany na kopercie.
- 22) np. kraszanka.
- 24) urządzenie z szalami.
- 25) 24 godziny.
- 26) odbłask pożaru.