

NR 09/126 WRZESIEŃ 2021

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK

SILESIA

TRAM NEWS

ISSN 2299-2790

Nakład: 10 000 egz.



AKTUALNOŚCI

Będzie jeszcze jedna „Kasia”

>>> str. 2

SPACERY PO REGIONIE

Wodzisławskie stare miasto

>>> str. 6-7

ROZMAITOŚCI

Legalnie, choć na lewo

>>> str. 10

Czas na kolejne inwestycje

>>> str. 3, 4, 5, 8, 9

Fot. Marcin Białucha



Jedźmy razem

Dzieci i młodzież wróciły do przedszkoli i szkół, lada dzień uczelnie zapelnia się studentami. To znaczy, że dobiega końca wrzesień. Miesiąc bardzo pracowity, obfitujący w wydarzenia – nie tylko te na placach budów. Wrzesień to Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu, czas kiedy tematyka zbiorowej komunikacji i zrównoważonej mobilności miejskiej ma swoje pięć minut. I dobrze, bo to jeden z podstawowych elementów funkcjonowania miast.

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu to od lat również nasz Dzień Otwartego Zajeżdźni Tramwajowej. Niestety trwająca pandemia COVID-19 drugi rok z kolei uniemożliwiła organizację tego wydarzenia w jego zwyczajowej formie. Chcieliśmy się z Państwem spotkać, rozważaliśmy różne scenariusze, jednak decyzję o organizacji Dnia Otwartego Zajeżdźni Tramwajowej podejmuje się na początku roku, by przez kilka miesięcy pracy przygotować dla Państwa wiele atrakcji, z których nasze wydarzenia są znane. Choć latem, gdy liczba zachorowań była symboliczna wydawało się, że podjęliśmy złą decyzję, to w obliczu obserwowanej dziś czwartej fali zachorowań wiemy, że mieliśmy słuszną decyzję. Najważniejsze jest bowiem zdrowie tak Państwa, jak i naszych pracowników, zapewniających Pasażerom codzienny, niezawodny transport. Dlatego, podobnie jak przed rokiem, przygotowaliśmy dla Państwa film. Co ciekawe pokazuje on jednak m.in. takie kulisy pracy zajeżdźni Rejonu nr 1 w Będzinie, których w trakcie Dnia Otwartego pokazać by się nie udało. Serdecznie zachęcam do obejrzenia przygotowanego filmu, który dostępny jest na stronie internetowej Spółki i w naszym kanale w serwisie YouTube. Wrześniowe wydanie naszego miesięcznika w zdecydowanej większości poświęcone jest inwestycjom, w związku z podpisanymi umowami i ogłoszonymi przetargami. Nie zapominamy jednak o ważnych spostrzeżeniach motornicze- go, które tym razem dotyczą wagonów dwukierunkowych. Jest też oczywiście comiesięczna krzyżówka i konkurs. Życzę miłej lektury!

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.



Będzie jeszcze jedna „Kasia”

Firma Modertrans dostarczy do spółki Tramwaje Śląskie jeszcze jeden dwukierunkowy wagon serii MF 11 AC BD, zwany „Kasią”. W piątek 17.09.2021 r. w Poznaniu strony podpisały stosowną umowę. Modertrans na realizację zadania ma czas do połowy września 2022 r.

Umowa obejmuje dostawę jednego nowego, dwukierunkowego wagonu jednoczłonowego. – W najbliższych dwóch latach będziemy kontynuować intensywne prace modernizacyjne torowisk, a później chcemy realizować kolejne zadania w nowym rozdaniu środków unijnych. Biorąc to pod uwagę, każdy dwukierunkowy wagon niskopodłogowy jest dla nas ważny. W tegorocznym budżecie udało się wygospodarować środki, które wystarczą na zakup jednego tramwaju, stąd też decyzja o rozpisaniu przetargu na zakup właśnie jednego dwukierunkowego niskopodłogowego wagonu – wyjaśnił Bolesław Knapik, Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. W przetargu wystartował tylko jeden producent.

Firma Modertrans Poznań Sp. z o.o. zaproponowała wagon, znany już spółce Tramwaje Śląskie, gdyż dwa tego typu pojazdy są użytkowane przez zajeżdźnię w Bytomiu. – Doświadczenie eksploatacyjne tramwajów typu MF 11 AC BD pokazuje, że wagony takie świetnie sprawdzają się na co dzień, ale przede wszystkim – dzięki swojej dwukierunkowości – dają możliwość utrzymania komunikacji tramwajowej na odcinkach, na których prace modernizacyjne nie dają możliwości dojazdu do pętli – zaznaczył prezes Bolesław Knapik. Zgodnie z zapisami umowy firma Modertrans Poznań ma 12 miesięcy na dostarczenie zamówionego pojazdu. Wartość umowy wynosi 4,24 mln zł netto.



Od lewej: Jarosław Bakinowski Prezes Zarządu Modertrans Poznań Sp. z o.o., Bolesław Knapik Prezes Zarządu Tramwaje Śląskie S.A., Piotr Pawlak Wiceprezes Zarządu Modertrans Poznań Sp. z o.o. i Jacek Kaminiarz Dyrektor Techniczno – Eksploatacyjny Tramwaje Śląskie 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

496 milionów złotych na inwestycje spółki Tramwaje Śląskie



Fot. Pekao SA

Po raz trzeci w ostatnich dziewięciu latach spółka Tramwaje Śląskie S.A. wyemituje obligacje, które pozwolą sfinansować wkład własny dla zadań realizowanego przez Spółkę projektu inwestycyjnego. We wtorek 31 sierpnia 2021 roku podpisano stosowny dokument z konsorcjum banków Pekao SA i BGK przy współudziale EBI.

W ostatnich dniach 2018 roku Zarząd spółki Tramwaje Śląskie S.A. podpisał umowę emisji obligacji z konsorcjum banków Bank Pekao SA oraz Bank Gospodarstwa Krajowego, we współpracy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym. Teraz umowa ta została rozszerzona do 764,4 mln zł. – Te pieniądze pozwoliły nam na realizację części zadań naszego projektu inwestycyjnego, współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności. Przed nami jednak jeszcze wiele pracy w tym zakresie, a do ich realizacji potrzebujemy dalszych środków finansowych, stąd emisja kolejnego pakietu obligacji – wyjaśnia Bolesław Knapik, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.

31 sierpnia 2021 roku zarządy spółki Tramwaje Śląskie S.A. oraz Banku Pekao SA i Banku Gospodarstwa Krajowego podpisały w Warszawie aneks rozszerzający wartość umowy o możliwość nowej emisji obligacji w wysokości 496 mln zł (poprzez dodanie nowych transz C i D). – W pierwszej kolejności rozszerzona została umowa realizacji Projektu, między Spółką, EBI i konsorcjum banków, a kolejnym etapem transakcji jest dzisiejszy aneks do umowy o emisji obligacji – mówi Henryk Kolender, członek Zarządu Dyrektor Finansowy spółki Tramwaje Śląskie S.A. i dodaje: – Trzy lata temu podjęliśmy wysiłek negocjacyjny, który przyniósł oczekiwany efekt. Teraz było nam nieco łatwiej, choć sytuacja w otoczeniu nie sprzyja zawieraniu podobnych umów. Tym bardziej cieszymy się, że Europejski Bank Inwestycyjny wspiera nasze działania a banki Pekao SA i BGK dostrzegają w nich potencjał i z pełnym zaufaniem zdecydowały o dalszym finansowaniu naszych inwestycji.

Spółka Tramwaje Śląskie S.A. wyemituje obligacje warte 496 mln zł, które

po połowie, czyli po 248 mln zł, obejmą Bank Pekao oraz Bank Gospodarstwa Krajowego. W finansowanie zostaną zaangażowane również środki pochodzące z Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Bank Pekao jest Agentem Programu, Organizatorem i Agentem Emisji, a Bank Gospodarstwa Krajowego Współorganizatorem i Agentem Emisji. Cała inwestycja ma zakończyć się w 2023 roku.

– Finansowanie inwestycji dla mieszkańców lokalnych społeczności uznajemy za jedno ze swoich najważniejszych zadań, a nowoczesna komunikacja publiczna wpisuje się w nasze zaangażowanie społeczne i działania przyjazne dla środowiska. Z Tramwajami Śląskimi współpracujemy od lat i to już kolejna emisja obligacji, bardzo cieszymy się, że spółka ponownie nam zaufała – mówi Jerzy Kwieciński, wiceprezes Banku Pekao, nadzorujący Pion Bankowości Korporacyjnej i Inwestycyjnej.

Konsorcjum banków Pekao SA i BGK współfinansuje i dalej będzie współfinansowało „Zintegrowany Projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem tabo-ru tramwajowego” poprzez nabycie wyemitowanych przez Spółkę obligacji długoterminowych. Inwestycje w modernizację i rozbudowę sieci tramwajowej na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii są przygotowywane i realizowane przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. w ścisłej współpracy z lokalnymi samorządami. Aktualnie Spółka realizuje, współfinansowany przez Unię Europejską, projekt inwestycyjny obejmujący budowę dwóch nowych linii tramwajowych, modernizację ponad 100 km istniejących szlaków, zakup nowych tramwajów oraz pojazdów specjalistycznych i ratunkowych.

Silesia Invest przebuduje ulicę Łagiewnicką w Świętochłowicach



Zdjęcia: Mateusz Janiszewski

Spółka Tramwaje Śląskie S.A. i Gmina Świętochłowice podpisały z firmą Silesia Invest umowę na przebudowę torowiska tramwajowego oraz pasa drogowego ulicy Łagiewnickiej. Prace w zakresie tramwajowym mają zostać zrealizowane w 12 miesięcy.

Wspólne postępowanie przetargowe wyłoniło jednego wykonawcę dla dwóch powiązanych ze sobą zadań: „Przebudowa infrastruktury tramwajowej wzdłuż ul. Łagiewnickiej w Świętochłowicach” oraz „Przebudowa układu komunikacyjnego w ciągu ul. Łagiewnickiej w Świętochłowicach”. Pierwsze z nich jest zadaniem spółki Tramwaje Śląskie S.A., będącym częścią „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską. Drugie to inwestycja miejska finansowana z Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych, Rządowego Funduszu Dróg Samorządowych oraz środków własnych gminy. W poniedziałek 6 września 2021 roku w gmachu Urzędu Miasta Świętochłowice strony podpisały stosowne umowy. – Stoimy u progu kolejnej już torowej rewolucji na terenie Świętochłowic. Tak bowiem trzeba traktować inwestycję, w ramach której w miejsce dzisiejszej linii jednotorowej powstanie linia dwutorowa, znacząco poprawiając parametry ruchowe poprzez umożliwienie zwiększenia częstotliwości kursowania tramwajów i skrócenia czasu ich przejazdu – podkreślił Bolesław Knapik, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Modernizacją objęte zostanie torowisko od przystanku Łagiewniki Targowisko na pograniczu Świętochłowic i Bytomia, wzdłuż ul. Łagiewnickiej do jej skrzyżowania z ul. Barlickiego. To około 2,5-kilometrowy fragment linii tramwajowej, częściowo wydzielonej z jezdni, a częściowo wbudowanej w jezdnię. Inwestycja realizowana wspólnie z Gminą Świętochłowice odmieni jedną z głównych ulic Chropaczowa. Torowisko wydzielone ułożone zostanie na podkładach strunobetonowych ze

sprężystym mocowaniem szyn, zaś fragment w jezdni powstanie przez ułożenie prefabrykowanych płyt torowych z komorami, w których szyny montowane są za pomocą elastycznych mas zalewowych. Posadowione zostaną nowe słupy trakcyjno-oświetleniowe, rozwieszona nowa sieć trakcyjna, zastosowane zostaną elektrycznie sterowane i ogrzewane zwrotnice oraz smarownice, nowe systemy sterowania, nowe elementy układu zasilania oraz wybudowane zostaną nowe platformy przystankowe. Przebudowane zostaną także instalacje podziemne: odwodnieniowa, kanalizacyjna, gazowa, elektryczna i ciepłownicza.

Zakres miejski inwestycji obejmie gruntowną przebudowę układu komunikacyjnego w ciągu ul. Łagiewnickiej wraz z odwodnieniem, oświetleniem i organizacją ruchu. W zakres ten wejdą m.in. nowe chodniki, miejsca postojowe, zatoki i przystanki autobusowe oraz ścieżka rowerowa, a także instalacje podziemne. – O ten projekt, tak ważny dla świętochłowiczian, ja i moi współpracownicy zabiegaliśmy z pełną determinacją. To był jeden z kluczowych punktów mojego programu wyborczego i dziś słowa dotrzymuję. Inwestycja jest również pierwszym krokiem i zapowiedzią kolejnych działań zmierzających do zmiany charakteru i wizerunku dzielnicy Chropaczów – powiedział Daniel Beger, prezydent Świętochłowic. W ramach modernizacji ul. Łagiewnickiej zlikwidowany zostanie również wiadukt nad dawną linią kolejową.

Podpisana umowa zakłada wykonanie całości prac dla części tramwajowej do 6 września 2022 roku, zaś dla zakresu miejskiego inwestycji do 6 marca 2023 roku. Wartość całości zlecenia wynosi niemal 40 mln zł netto.

az



Od lewej: Sławomir Pośpiech, zastępca prezydenta Świętochłowic; Jarosław Szmitka, prezes Zarządu Silesia Invest; Daniel Beger, prezydent Świętochłowic; Bolesław Knapik, prezes Zarządu Tramwaje Śląskie S.A. i Jacek Kaminiorz, dyrektor techniczno-eksploatacyjny Tramwaje Śląskie S.A.

Komunikacyjna rewolucja w Dąbrowie Górniczej

Pierwsza umowa podpisana

Przed mieszkańcami Dąbrowy Górniczej kolejna odsłona trwającej w mieście komunikacyjnej rewolucji. Tym razem przebudowywana będzie główna komunikacyjna oś miasta, którą kursują tramwaje. Umowa z generalnym wykonawcą przebudowy ul. Piłsudskiego i części ul. Królowej Jadwigi została podpisana.



Fot. UM Dąbrowa Górnicza / Dariusz Nowak

Zmodernizowane torowisko tramwajowe oraz drogi i chodniki; udogodnienia dla pieszych i rowerzystów; łatwiejszy dostęp do tramwajów i autobusów – taki ma być efekt wspólnego przedsięwzięcia spółki Tramwaje Śląskie S.A. i miasta Dąbrowa Górnicza. Kompleksowa przebudowa obejmie odcinek od ul. Kasprzaka do granicy Dąbrowy Górniczej z Będzinem. Na etapie przetargu został on jednak podzielony na dwie części, a granicą między nimi jest rondo przy al. Róż. Firmy, które podejmą się tego przedsięwzięcia, zostały wyłonione podczas przetargu zakończonego aukcją elektroniczną.

W pierwszej kolejności, w poniedziałek 27 września 2021 roku podpisane zostały umowy między zamawiającymi a krakowską firmą ZUE S.A., która przebuduje odcinek od al. Róż do ul. Kasprzaka. – Naszym nadrzędnym celem jest stałe podnoszenie jakości komunikacji tramwajowej. Dlatego od kilku

lat prowadzimy bardzo intensywne prace modernizacyjne infrastruktury i kupujemy nowe tramwaje. Myślę, że przebudowane wcześniej torowisko na ulicy Kasprzaka jest dobrym przykładem tej zmiany. Teraz pora na kolejny odcinek w stronę centrum miasta. Chcemy, by po modernizacji torowisk, w Dąbrowie Górniczej pojawiły się na liniach nowe, niskopodłogowe tramwaje – mówił Bolesław Knapik, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A., a Marcin Bazylak, prezydent Dąbrowy Górniczej zaznaczał: – Efekt tej inwestycji przyniesie ważną zmianę, którą planowaliśmy i zapowiadaliśmy od kilku lat. Modernizacja linii tramwajowej to uzupełnienie działań związanych z budową centrów przesiadkowych przy dworcach i przebudową układu drogowego. Te rozwiązania sprawią, że będzie można łatwiej i wygodniej przemieszczać się po mieście, a samo miasto stanie

się dla wszystkich bardziej przyjazne i dostępne. Przeznaczony do modernizacji odcinek dwutorowej linii tramwajowej ma ok. 2600 metrów długości, zatem przebudowa obejmie niemal 5200 metrów toru pojedynczego. Torowisko wykonane zostanie w konstrukcji klasycznej na podkładach strunobetonowych, a na przejazdach przez jezdnię oraz przy przystankach tramwajowych ułożone zostaną prefabrykowane płyty torowe. W obu przypadkach zastosowane zostaną nowoczesne systemy elastycznego montażu szyn, ograniczające emisję hałasu i drgań. Przebudowanych zostanie 10 peronów przystankowych (w tym 4 perony na zintegrowanych tramwajowo-autobusowych przystankach Gołonóg Manhattan i Dąbrowa Górnicza Aleja Róż), zamontowane smarownice torowe, przebudowane układy odwodnieniowe, przebudowana sieć trakcyjna wraz z układem zasilania.

W zakresie miejskim inwestycji jest m.in. budowa i przebudowa chodników, ciągów pieszo-rowerowych, drogi dla rowerów oraz zieleńców, przebudowa układu drogowego i oświetlenia ulicznego, budowa ronda turbinowego na skrzyżowaniu ul. Piłsudskiego z ul. Morcinka, budowa przystanków autobusowych, przebudowa przejścia podziemnego na Redenie i likwidacja dwóch innych przejść podziemnych.

Zadanie pn. „Przebudowa torowiska wydzielonego w ciągu ul. Królowej Jadwigi i ul. Piłsudskiego w Dąbrowie Górniczej na odcinku od al. Róż do ul. Kasprzaka” jest jednym z elementów „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską. Wartość zadania wynosi niemal 62 mln zł netto (ok. 75,9 mln zł brutto) z czego część tramwajowa finansowana przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. wynosi ok. 1/3 tej wartości.



Od lewej: Damian Rutkowski, zastępca prezydenta Dąbrowy Górniczej; Marcin Bazylak, prezydent Dąbrowy Górniczej; Bolesław Knapik, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.; Wiesław Nowak, prezes Zarządu firmy ZUE S.A.

W ramach cyklu artykułów, który zatytułowaliśmy „Spacery po regionie”, zachęcamy do wspólnych wędrówek ścieżkami Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego. Są to wyprawy niezwykle - odwiedźmy interesujące miejsca i obiekty, które znajdują się blisko nas, po sąsiedzku albo nawet w naszym mieście, a dla wielu wciąż pozostają nieznane.

Wodzisławskie stare miasto



W naszej kolejnej wędrówce po regionie zatrzymamy się nad rzeką Lesznicą, tuż przy granicy z Czechami, w sąsiedztwie Bramy Morawskiej. To tutaj w 1257 roku książę opolski Władysław I lokował miasto, którego nazwa wywodzi się właśnie od jego imienia.

W pierwszym zapisie w księdze łacińskiej z 1295 roku miejscowość notowana była jako Włodislawia civitate. W okresie pruskim miasto zwane było Losław lub Loslau, ale już w ówczesnych dokumentach statystycznych pojawia się także nazwa Wodzisław lub Wodislaw. Polską nazwę Wodzisław wymienił w swym opracowaniu z 1847 roku Józef Lompa. Dzisiejszy drugi człon nazwy miasta Śląski przyjęty został w 1931 roku. Osada miała bardzo dobre położenie geograficzne, znajdowała się bowiem na szlaku bursztynowym z południa Europy nad Bałtyk. Ta lokalizacja niewątpliwie przyczyniła się do rozwoju miasta. W XIII wieku pojawili się tutaj minoryci (franciszkanie), którzy nieopodal rynku wybudowali swój klasztor z kościołem. Miasto do 1336 roku było we władaniu książąt raciborskich, później - do 1521 roku władzę sprawowali

tu książęta opawscy, a od 1526 roku Habsburgowie. Przez kolejne lata miasto było we władaniu m.in. rodów: Wilczków, Dietrichsteinów, którzy wzniesli tu swój pałac, a następnie Reichenbachów, Ponin-Ponińskich, Strachwitzów i Oppersdorfów.



Zabytkowy budynek Sanepidu

Ludność miasta w przeważającej części zajmowała się rzemiosłem, zwłaszcza garncarstwem, tkactwem, szewstwem, a także handlem. Jego znaczny rozwój nastąpił w XIX wieku, wraz z uruchomieniem w Pszowie kopalni węgla kamiennego „Anna” (1832 rok) a później w Radlinie kopalni „Marcel” (1883 rok), przy której w 1890 roku powstała pierwsza na Górnym Śląsku brykietownia. Po okresie powstań śląskich i plebiscycie Wodzisław wszedł w skład państwa polskiego, stając się miejscowością przygraniczną. Przez kilka wieków miasta nie ominęły wyniszczające kataklizmy i wojny. Najtragiczniejsza w skutkach była II wojna światowa, zniszczeniu uległo ponad 80 procent historycznej zabudowy miasta. Po wojnie Wodzisław Śląski był pieczołowicie odbudowywany, a granice miasta poszerzono o nowe osiedla.



Kościół pw. Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny



Krzyże pokutne przy kościele parafialnym



Siedziba Sądu w dawnym klasztorze minorytów

Podczas naszego spaceru skupimy się na starej części Wodzisławia Śląskiego, gdzie zachowało się najwięcej zabytków. Rynek starego miasta, choć już bez dawnego ratusza, ma charakterystyczny - średniowieczny układ. Wokół kwadratowego placu, o wymiarach 96 metrów na 96 metrów, ulokowane są urokliwe kamienice. Na niektórych z nich dostrzec można figurki, m.in. księżnej Konstancji, która władała miastem oraz św. Wawrzyńca - patrona Wodzisławia Śląskiego.

Nad miastem góruje kościół parafialny pw. Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny, wzniesiony w stylu neogotyckim w latach 1909-1910 na fundamentach poprzedniej świątyni z 1599 roku. W kościele zachowało się wiele elementów pierwotnego wyposażenia, m.in. obrazy św. Jana Nepomucena i Matki Bożej Szkaplerznej, a także rzeźby: Matki Bożej Bolesnej, św. Jana, Ukrzyżowanie Chrystusa. W neogotyckim, bogato rzeźbionym ołtarzu, znajduje się obraz patronki, namalowany na drewnie w 1983 roku.

Na zewnątrz, przy wejściu głównym, podziwiać możemy wieżę zegarową, tworzącą trójarkadowe wejście główne. Natomiast w przykościelnym ogrodzie zachowały się tzw. krzyże pokutne z XIV-XVI wieku. Były one stawiane przez zabójców na miejscu popełniania zbrodni, jako symbol pokuty za wyrządzone zło.

Wychodząc z placu kościelnego miniemy kapliczkę św. Jana Nepomucena, a w narożu kamienicy

nr 10 zauważymy niszę z figurą założyciela miasta - księcia opolskiego Władysława I. Nieco dalej, przy probostwie, stoi barokowa figura św. Jana Nepomucena z 1748 roku, wykonana przez Johanna Melchiora Oesterreicha.

Kolejne kroki kierujemy w stronę ulicy Sądowej. W dawnych zabudowaniach klasztornych franciszkanów (minorytów) swoją siedzibę ma obecnie Sąd Rejonowy. Zabytkowy gmach, pochodzący z przełomu XVI i XVII wieku, posadowiony został na pierwotnej budowli, wzniesionej z drewna. Zachował się tutaj piękny dziedziniec, który niegdyś był klasztornym wirydarzem. Dwupiętrowy budynek posiada funkcjonalne poddasze nakryte mansardowym dachem.

Przy zabudowaniach klasztornych, od strony ulicy Minorytów, stoi najstarszy zabytek sakralny miasta - kościół pw. Świętej Trójcy, wzniesiony w drugiej połowie XV wieku. Cały kompleks poklasztorny, po przebudowie z XVIII wieku, wykazuje cechy architektury barokowej. We wnętrzu zobaczyć można m.in. neogotycki ołtarz z XIX wieku z przedstawieniem Wniebowzięcia Pańskiego. Od 1830 roku świątynia jest własnością parafii ewangelicko-augsburskiej.

Kolejnym punktem naszego spaceru jest zabytkowy budynek Urzędu Miasta przy ulicy Bogumińskiej. Charakterystyczny obiekt z czerwonej cegły elewacyjnej powstał pod koniec XIX wieku. Uwagę przykuwa np. środkowy ryzalit wejścia głównego z wysokim

szczytem dekorowanym sterczynami. Przed budynkiem znajduje się ciekawa instalacja (dwa rozpięte cyrkle z ażurową kulą ziemską), przypominająca o tym, że przez miasto przebiega równoleżnik 50° szerokości geograficznej północnej. Na tej samej szerokości geograficznej leżą takie miasta jak: Kraków, Charków, Karaganda, Sachalin, a na zachód Praga, Mainz czy Luksemburg.

Po drugiej stronie ulicy Bogumińskiej znajduje się urokliwy budynek z 1880 roku, będący obecnie siedzibą wodzisławskiego Sanepidu (dawniej mieściły się tutaj sierociniec i szkoła). Obiekt wyróżnia się konstrukcją szachulcową oraz rozległym tarasem.

Na zakończenie wycieczki warto odetchnąć przy wodzisławskim pałacu, wybudowanym przez rodzinę Dietrichsteinów w latach 1743-1747, w miejscu średniowiecznego zamku zniszczonego przez Szwedów w XVII wieku. Co prawda obecnie obiekt jest remontowany, ale wokół pałacu rozciąga się zabytkowy park, z małym stawem i sztuczną wyspą. Ciekawostką architektoniczną, również wartą obejrzenia, choć zlokalizowaną poza miastem (na tzw. Grodzisku), jest baszta rycerska, zwana wieżą romantyczną. Budowla, wzniesiona w stylu neogotyckim w latach 1867-1868 przez Edwarda Braunusa, jest doskonałym miejscem widokowym na panoramę miasta.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Instalacja przed wodzisławskim ratuszem przypomina o tym, że dokładnie przez centrum miasta przebiega 50 równoleżnik.



Kamienica przy Rynku z figurą księżnej Konstancji

Czas na kolejne inwestycje w Katowicach, Sosnowcu i Bytomiu

Fot. Mariusz Banduch



Katowice, ul. Grundmanna

Spółka Tramwaje Śląskie S.A. ogłosiła przetargi dotyczące realizacji trzech bardzo ważnych inwestycji. W Katowicach powstanie nowa linia tramwajowa wzdłuż ul. Grundmanna, w Sosnowcu przebudowane będzie torowisko wzdłuż ul. Wojska Polskiego, a w Bytomiu gruntownej modernizacji poddana zostanie ul. Piekarska.

15 września zostało ogłoszone postępowanie przetargowe, które ma wyłonić generalnego wykonawcę prac przy budowie nowej linii tramwajowej w Katowicach. Dwutorowa linia przebiegać będzie wzdłuż ul. Grundmanna, a ma być wybudowana w 14 miesięcy. Termin składania ofert w przetargu minie 18 października.

W ramach tej inwestycji przewidziana została budowa około 1900 metrów toru pojedynczego (mtp), uwzględniając również fragmenty torowisk na połączeniu nowej trasy z liniami biegnącymi w ul. Gliwickiej i wzdłuż ul. Chorzowskiej. Sam odcinek dwutorowej linii wzdłuż ul. Grundmanna ma nieco ponad 600 metrów długości. Platformy przystankowe przewidziane są na dwóch końcach budowanego odcinka w pobliżu skrzyżowań z ul. Chorzowską i ul. Gliwicką. – Trasa zostanie poprowadzona wzdłuż ulicy Grundmanna – równolegle do jezdni po jej zachodniej stronie. Przewidziana jest budowa wiaduktu z dwutorową linią tramwajową nad Drogą Trasą Średnicową. Będzie to nowe prześło wiaduktu, po zachodniej stronie istniejących prześel – mówi Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Projekt przewiduje montaż rozjazdów we wszystkie strony, dzięki czemu tramwaj z ul. Grundmanna będzie mógł skręcić tak w lewo, jak i w prawo zarówno w ul. Gliwicką, jak i w linię wzdłuż ul. Chorzowskiej. – Realizacja zadania ma na celu przede wszystkim poprawę oferty komunikacyjnej w centrum Katowic. Da ona możliwość urozmaicenia tras linii tramwajowych, dzięki połączeniu dwóch magistralnych ciągów komunikacyjnych oraz da możliwość uruchomienia linii śródmiejskiej – wyjaśnia Andrzej Zowada. Dodatkowym efektem realizacji tej inwestycji będzie poprawa elastyczności ruchu tramwajowego, pozwalając np. na ominięcie odcinka zablokowanego w skutek kolizji, awarii czy innych niecodziennych wydarzeń. Ofensywa inwestycyjna trwa również w Sosnowcu. Do prowadzonych na terenie tego miasta modernizacji i budowy torowisk tramwajowych

wkrótce dołączy kolejna. Spółka Tramwaje Śląskie S.A. ogłosiła przetarg na wyłonienie generalnego wykonawcy przebudowy torowiska wzdłuż ul. Wojska Polskiego. Termin składania ofert wyznaczono na 20 października. Termin realizacji całości prac określony został na 12 miesięcy od dnia podpisania umowy.

Zadanie obejmuje gruntowaną przebudowę około 3,5 km odcinka istniejącej linii jednotorowej. – Bardzo zależało nam na tym, by przy tej modernizacji wybudować linię dwutorową, jednak na części trasy okazało się to niemożliwe. Cieszy jednak, że ponaddwukilometrowy fragment tej linii zyska drugi tor, co zdecydowanie poprawi elastyczność ruchu tramwajów kursujących między Sosnowcem a Mysłowicami. Powstaną też nowe perony, integrując przy tym komunikację tramwajową i autobusową – mówi Bolesław Knapik, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. Prezydent Sosnowca Arkadiusz Chęciński dodaje: – To bardzo wyczekiwana przez nas i mieszkańców inwestycja, poprawiająca nie tylko czas przejazdu tramwaju, ale i bezpieczeństwo. Przede wszystkim pasażerowie nie będą już wsiadać i wysiadać bezpośrednio na drogę. Zarówno na Pawiaku jak i w rejonie ulicy Niweckiej wybudowane zostaną perony, co zdecydowanie poprawi bezpieczeństwo.

W efekcie modernizacji na fragmencie od skrzyżowania w Dańdówce przez wiadukt nad torami kolejowymi stacji Sosnowiec Dańdówka do przystanku Niwka Pawiak powstanie linia dwutorowa, zaś na odcinku od przystanku Niwka Pawiak do wiaduktu nad ul. Orłąt Lwowskich wybudowana zostanie linia jednotorowa, z mijanką w rejonie przystanku Niwka Kościół. Wydzielone torowisko wykonane zostanie w technologii klasycznej na podkładach strunobetonowych ze sprężystym montażem szyn. W rejonie skrzyżowań i przejazdów torowo-drogowych w większości zastosowane zostaną prefabrykowane płyty torowe z szynami montowanymi



Sosnowiec, ul. Wojska Polskiego

Fot. Urząd Miasta w Sosnowcu / Paweł Leśniak

w komorach za pomocą mas poliuretanowych. Powstaną nowe perony przystankowe, posadowione zostaną nowe słupy trakcyjno-oświetleniowe z nową siecią, przebudowany zostanie układ zasilania oraz instalacje podziemne, zabudowane zostaną elektrycznie sterowane i ogrzewane zwrótnice.

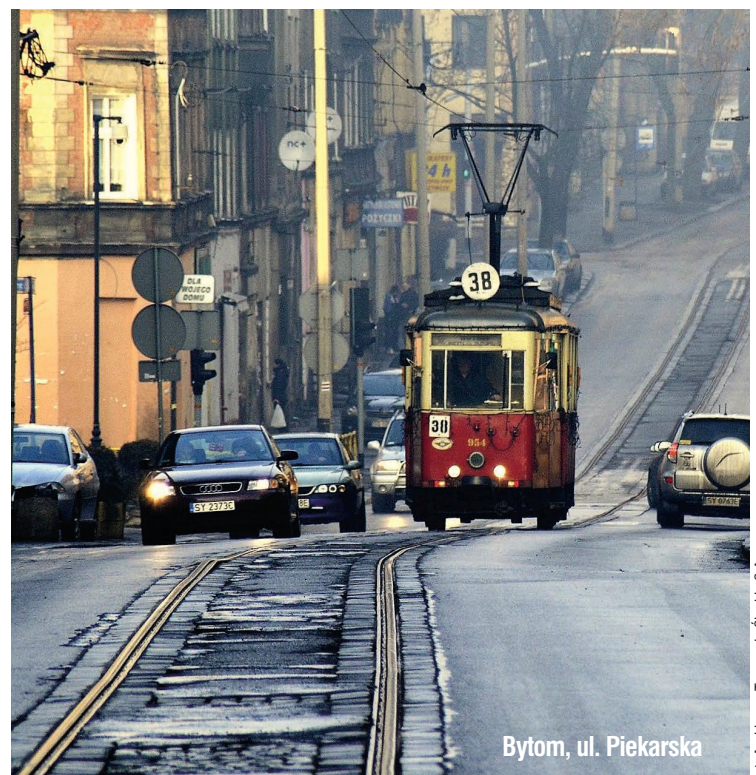
Duże zadanie inwestycyjne planowane jest także w Bytomiu. Spółka Tramwaje Śląskie S.A. wspólnie z Gminą Bytom i Bytomskim Przedsiębiorstwem Komunalnym ogłosiły przetarg na wyłonienie wykonawcy przebudowy ulicy Piekarskiej. Termin składania ofert w przetargu minie 6 października 2021 roku.

– To dla nas niezwykle ważne zadanie, dzięki któremu zyskamy możliwość rozszerzenia oferty linii nr 38 kursującej ulicą Piekarską. Budowa nowych relacji na skrzyżowaniu ulicy Piekarskiej z ulicą Sądową i następnie ulicy Sądowej z ulicą Powstańców Warszawskich pozwoli nam na wydłużenie trasy linii nr 38 do placu Sikorskiego, a co za tym idzie ułatwienie pasażerom dalszej podróży. Zyskamy również znacznie większy komfort podróży tramwajem i podniesiemy komfort życia mieszkańców okolicznych budynków – podkreśla Bolesław Knapik, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. Niebagatelne znaczenie dla mieszkańców będą miały również prace w zakresie miejskiej inwestycji. – Przebudowa ulicy Piekarskiej to niezwykle ważna inwestycja, w ramach której ulica zyska nowe chodniki, nową nawierzchnię, wygodne dla pasażerów przystanki tramwajowe oraz miejsca postojowe. Wzdłuż fragmentu ulicy Piekarskiej wybudowana zostanie także droga rowerowa – mówi prezydent Bytomia Mariusz Wołosz. Torowisko wykonane zostanie w prefabrykowanych płytach torowych oraz na płycie betonowej wykonanej na miejscu, ze sprężystym mocowaniem szyn w komorach za pomocą mas poliuretanowych. Na etapie prac ziemnych wykonane zostaną roboty przebrojeniowe sieci podziemnych kolidujących z zakresem torowym. Posadowione zostaną nowe słupy trakcyjne i trakcyjno-oświetleniowe, rozwieszona nowa sieć trakcyjna, zastosowane zostaną elektrycznie sterowane i ogrzewane zwrótnice oraz smarownice, nowe systemy sterowania, nowe elementy układu zasilania oraz wybudowane zostaną nowe platformy przystankowe, w tym także tzw. przystanki wiedeńskie. Na końcowym przystanku linii nr 38, czyli przystanku Bytom Powstańców Śląskich, powstanie dwutorowa krańcówka z torem odstawczym. Zakres miejskiej inwestycji obejmie gruntowną przebudowę chodników i peronów przystankowych, jezdni, miejsc postojowych, wybudowanie ścieżki rowerowej a także przebudowę kolidujących instalacji podziemnych. Przebudowana ul. Piekarska ma być dostosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Nowe perony będą peronami wyniesionymi – tak, aby ułatwić

pasażerom łatwe wsiadanie do tramwaju. Oprócz tego, przebudowane zostanie oświetlenie uliczne, powstanie jednokierunkowa ścieżka rowerowa na odcinku od skrzyżowania z ul. Wrocławską do skrzyżowania z ul. Piłsudskiego oraz uporządkowane będzie parkowanie wzdłuż całej ul. Piekarskiej. Między ul. Wrocławską a ul. Piłsudskiego ma zostać wykonany przy użyciu kostki chodnikowej, płomieniowanej z uwagi na reprezentacyjny charakter fragmentu ulicy. W zakresie BPK jest przebudowa sieci wodociągowej.

Po wyłonieniu generalnego wykonawcy podpisane zostaną umowy, zakładające wykonanie prac projektowych wraz z pozyskaniem decyzji administracyjnych w terminie do 5 miesięcy od dnia podpisania umowy, a następnie realizację robót w terminie do 12 miesięcy od zaakceptowania dokumentacji projektowej.

red



Bytom, ul. Piekarska

Fot. Archiwum Tramwaje Śląskie S.A.

Drodzy Pasażerowie! Zwykle spotykamy się na trasie, gdy za pulpitem tramwaju staram się dowieźć Państwa bezpiecznie i punktualnie do celu podróży. W tramwaju widzieliśmy się nieraz – i mogły się między nami pojawić pewne nieporozumienia. Dlaczego tak było – i co zrobić, aby ich uniknąć? Jak bezpiecznie i wygodnie odbyć podróż tramwajem...? Aby choć w części odpowiedzieć na te pytania udzielono mi fragmentu łamów „Silesia Tram News”. Zatem – uwaga, odjazd!

**widziane
zza pulpitu**



Fot. Tramwaje Śląskie S.A.

Legalnie, choć na lewo

Tytuł tym razem nieco przewrotny, bo i jako przewrotność – albo i nawet złośliwość – bywa odbierana sprawa, której to nasze spotkanie poświęcamy. Jakie inne reakcje może wszak wywołać u Pasażerów sytuacja, gdy stoją gotowi do wyjścia z tramwaju na przystanku, a drzwi w tym momencie otwierają się... za ich plecami? Brzmi absurdalnie, a jednak ma miejsce.

Od kilku lat w naszym regionie toczą się prace przy remontach torowisk. Nieraz jedynym sposobem, by utrzymać ruch tramwajów i jednocześnie móc jak najszybciej zrealizować prace jest uruchomienie wagonów dwukierunkowych, które nie potrzebują pętli do zawracania – a jako, że mają kabiny z przodu i z tyłu – to mają też drzwi po obu stronach pułła. Przystanki końcowe dzięki temu praktycznie „od zawsze” obsługiwało się lewymi (patrząc w stronę kierunku jazdy) drzwiami, zajmując jednocześnie mniej miejsca pod przystanek i ułatwiając Pasażerom poruszanie się w jego obrębie. Dzięki temu stanowisko do wysiadania i do wsiadania było w tym samym miejscu. Taki układ przystanków końcowych funkcjonuje „od zawsze” na legendarnej linii nr 38 w Bytomiu – zarówno przy ulicy Powstańców Śląskich, jak i przed kościołem św. Trójcy wysiada się na lewą stronę.

Tyle „odwiecznej” praktyki w naszym regionie. Tymczasem w wielu miastach, chociażby niemieckich, gdzie w regularnym ruchu wykorzystuje się tramwaje dwukierunkowe – lewe drzwi potrafią otworzyć się na dowolnym przystanku w środku trasy. Różne są tego przyczyny – zazwyczaj względy bezpieczeństwa (aby uniknąć wysiadania na jednię) i wygoda Pasażerów (gdy przy torowisku było miejsce na peron tylko po jednej stronie). Traf chciał, że wykorzystując możliwości wagonów dwukierunkowych – postanowiliśmy zaadaptować takie rozwiązania również w naszej aglomeracji.

Najwięcej krytyki swego czasu wywołała taka obsługa przystanku „Łagiewniki Targowisko” na linii nr 17 w kierunku Lipin. Tu postanowiono o otwieraniu lewych drzwi w kierunku do Lipin z dwóch powodów – właśnie bezpieczeństwa

i wygody Pasażerów. Przystanek położony jest na dość ciasnym łuku i o ile w pojedynczych wagonach rodziny 105N motorniczy miał jeszcze szansę dojrzeć w lusterko wewnętrzne, co dzieje się przy ostatnich drzwiach, o tyle dwukierunkowe „Skarbki” i „Helmuty” od drugich drzwi do końca wozu stanowiły pod tym względem zagadkę. Otwieranie lewych drzwi – od wewnętrznej strony łuku – sprawiło, że wszystko było widoczne „jak na dłoni”, a i Pasażerowie zamiast przebiegać w deszczu spod wiaty na swój przystanek – mogli spokojnie czekać pod nią na przyjazd tramwaju i wsiąść prosto do niego.

Od niedawna nowa linia nr 39 obsługuje podobnie przystanek „Godula Plac Niepodległości” w drodze do Chebzia. Tu z kolei przystanek położony jest na prostym odcinku, ale również „od zawsze” wysiadało się na jezdnię. Mając możliwość zapewnienia większego bezpieczeństwa Pasażerom, a także stopniowego przyzwyczajania kierowców do powrotu tramwaju do Goduli bez ryzykowania czyjegokolwiek zdrowia – zdecydowano o obsłudze tego przystanku „na lewą stronę”.

Jak widać – lewe drzwi dwukierunkowych wagonów potrafią pomóc także w zwiększeniu bezpieczeństwa Pasażerów. Jeśli więc dwukierunkowy tramwaj zatrzyma się na przystanku, a drzwi się nie otwierają – zamiast „walczyć” z ich oporną materią i złorzeczyć motorniczemu – po prostu odwróćmy się do tych lewych. Jeśli akurat zachodzi konieczność ich otwarcia, to czynimy to dla bezpieczeństwa nas wszystkich, a także dla Państwa wygody. Do zobaczenia na trasie!

Motorniczy

WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Bytomiu:

- Wzdłuż ul. Frycza Modrzewskiego posadowiono większość słupów trakcyjnych. Wykonawca przebudował układ zasilania od podstacji przy ul. Witosa. Trwa montaż nowych łożysk przesła mostu. W październiku Wykonawca przystąpi do wylewania płyty betonowej i montażu szyn, a także do prac na tarczy skrzyżowania z ul. Zabrzeżską.
- W ogłoszonym przetargu wykonawczym dla zadania w ul. Piekarskiej i Sądowej otwarcie ofert ma nastąpić 6.10.

w Chorzowie:

- Na ul. 3 Maja na odcinku Floriańska - Składowa wykonawca układał warstwy podbudowy i przystąpił do budowy rusztu torowego. Na odcinku Bytomska - Składowa ułożone są dwa tory. Wykonawca przystąpił do uzbrajania w aparaturę słupów trakcyjnych.
- Na ul. Hajduckiej dobiega końca przebudowa skrzyżowania z ul. Dąbrowskiego. Wykonawca realizował prace w zakresie drogowym na ul. BoWiD. Na odcinku Wolności - Dąbrowskiego stawiane są słupy trakcyjne.
- Na ul. Powstańców trwają prace w rejonie skrzyżowania z ul. Jagiellońską, gdzie ChŚPWik kończy swoje prace i generalny wykonawca przystąpi do układania podbudowy a następnie torowiska.



Fot. Mariusz Banduch

Chorzów, ul. 3 Maja

w Dąbrowie Górniczej:

- 27.09 podpisana została umowa na modernizację torowiska i układu drogowego wzdłuż ul. Piłsudskiego i Królowej Jadwigi.

w Katowicach:

- Spółka ogłosiła przetarg wykonawczy dla zadania wzdłuż ul. Grundmanna. Termin otwarcia ofert wyznaczono na 18.10.

w Mysłowicach:

- Po usunięciu kilku warstw starej nawierzchni drogowej na ul. Bytomskiej wykonawca przystąpił do prac przy przebudowie kanalizacji sanitarnej oraz kanalizacji deszczowej. Udostępniony został drugi front robót – od strony pętli przy dworcu kolejowym.

w Sosnowcu:

- Na ul. Małachowskiego wykonawca przebudowuje kable zasilające z podstacji przy ul. 1 Maja i nadal oczekuje na zgodę na wejście na kolejny zakres.
- Na ul. Braci Mieroszewskich wykonana została podbudowa i układana będzie warstwa bitumiczna pod przeniesienie ruchu kołowego. Wykonawca od początku października przystąpi do prac na pętli. Na części zakresu ułożono ruszt torowy, wykonano przejazdy drogowo-torowe; na części wykonywano warstwy stabilizacji i podbudowy. Stawiane są słupy trakcyjne i oświetleniowe.
- Na zadaniu wzdłuż ulic gen. Andersa i 1 Maja, po wstrzymaniu ruchu od ronda Ludwik do Dańdówki wykonawca zdemontował starą infrastrukturę, przeprowadził prace ziemne i przystąpił do budowy rusztu torowego.
- W ogłoszonym przetargu wykonawczym dla zadania wzdłuż ul. Wojska Polskiego termin składania ofert ustalono na 20.10.



Fot. Tramwaje Śląskie S.A.

Sosnowiec, ul. gen. Andersa

w Świętochłowicach:

- Wzdłuż ul. Chorzowskiej wykonawca przebudował skrzyżowanie z ul. Korfantego oraz 2 z 3 ostatnich przejazdów drogowo-torowych.
- 6.09. podpisana została umowa na przebudowę ul. Łagiewnickiej. Plac budowy został przekazany generalnemu wykonawcy.



Fot. Mariusz Banduch

Świętochłowice, ul. Łagiewnicka

w Zabrzeżu:

- W przetargu na wyłonienie wykonawcy prac w Mikulczycach został wybrany wykonawca. Krajowa Izba Odwoławcza proceduje odwołanie od tej decyzji.

Wszystkie wymienione w tekście inwestycje, związane są z Projektem pn.: „Zintegrowany Projekt modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanym przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie UE 2014-2020.



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Tramwajem przez świat

W poprzednim wydaniu miesięcznika zamieściliśmy zdjęcie tramwaju w Krzywym Rogu na Ukrainie.

Zachęcamy do dalszego udziału w naszej zabawie i do rozwiązania kolejnej fotograficznej zagadki. Wśród tych, którzy wykażą się spostrzegawczością i wiedzą, rozlosowane zostaną nagrody ufundowane przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. Z laureatem z poprzedniego numeru skontaktujemy się osobiście.

Odpowiedzi prosimy nadsyłać do 15 października na adres redakcji: Agencja Mediów Lokalnych mediaL, ul. Katowicka 105, 41-500 Chorzów lub na adres: biuro@agencjamedial.pl



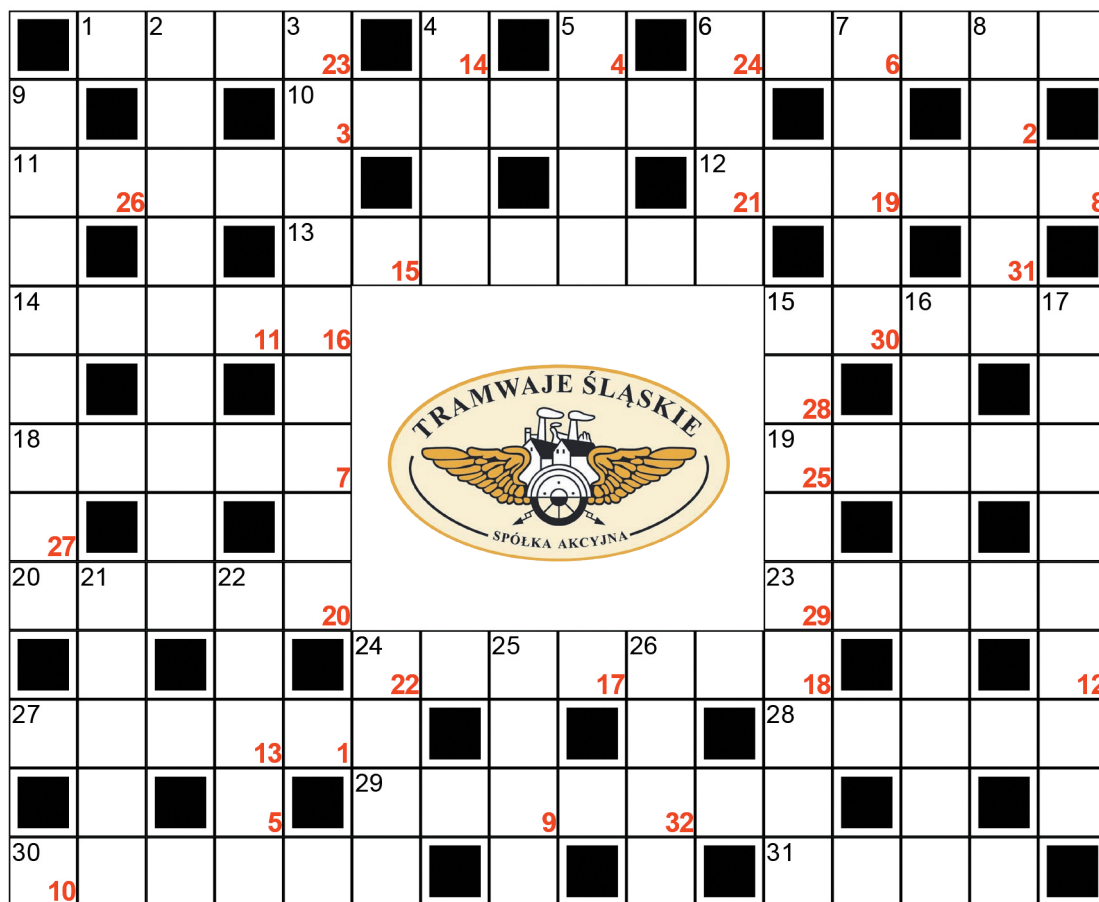
Krzywy Róg, Ukraina

Gdzie wykonano to zdjęcie?
Należy podać kraj i miasto



Zdjęcie: ze zbiorów Pana Ryszarda z Rudy Śląskiej

Krzyżówka



POZIOMO:

- 1) dają całusa.
- 6) drzewo owocowe.
- 10) to, co sprawia radość.
- 11) wybrany król przed koronacją.
- 12) imię Dańca, satyryka.
- 13) kabłąk u buta jeźdźca.
- 14) ludwik z desy.
- 15) wykrywa obiekty pod wodą.
- 18) ucierpiała w wypadku.
- 19) obozowisko.
- 20) rysa na szkle.
- 23) siwizna na skroni (przen.).
- 24) wersja projektu.
- 27) złoża węgla.
- 28) gulgoczący samiec.
- 29) imię wymyślone przez A. Mickiewicza.
- 30) niska karta w grze.
- 31) skóra galanterijna.

PIONOWO:

- 2) niesprawdzona pogłoska.
- 3) samowładca.
- 4) krzew na wianki.
- 5) odgłos w lesie.
- 6) lisia lub brzuszna.
- 7) kolor jak wino.
- 8) nie dolewaj jej do ognia.
- 9) kompletny słownik danego języka.
- 15) Jan ... Bach.
- 16) dopiero co przyszedł na świat.
- 17) brydżowa odzywka.
- 21) styl pływacki.
- 22) ślad po operacji.
- 24) przebiegły spryciarz.
- 25) ślad po przejściu piły.
- 26) aromatyczny dodatek do ciast.

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 32 utworzą rozwiązanie.

Wśród czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania do 15 października na adres wydawcy rozlosujemy nagrody rzeczowe. Z laureatem z poprzedniego numeru skontaktujemy się osobiście.

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