

NR 10/139 PAŹDZIERNIK 2022

SILESIA

TRAM NEWS

ISSN 2299-2790



AKTUALNOŚCI

**Prace
w Sosnowcu
na finiszu**

»» str. 3

SPACERY PO REGIONIE

**Zabytki na
górkim
szlaku**

»» str. 6-7

AKTUALNOŚCI

**Zmiana cennika
biletów ZTM**

»» str. 5

Inwestycyjna złota jesień

»» str. 4

Fot. Marcin Bulanda



Jedźmy razem

Wielkimi krokami zbliża się listopad i przed nami kilka ważnych zmian w rozkładach jazdy. Najpierw nastąpi zmiana czasu na zimowy, która dla części nocnych kursów spowoduje wydłużone postoje na przystankach końcowych. Później dzień Wszystkich Świętych, na który ZTM zaplanował wiele zmian i udogodnień. Tego dnia każdy będzie mógł skorzystać bezpłatnie z komunikacji publicznej organizowanej przez ZTM.

Są jednak przed pasażerami znaczące utrudnienia, których uniknąć się nie da. Od połowy listopada przez 3 tygodnie planujemy wstrzymanie ruchu tramwajów między katowickim Rondem a pętlą zachodnią przy Stadionie Śląskim. W tym czasie mają być wykonywane roboty na trzech zadaniach: zabudowywane będą nowe rozjazdy na pętli wschodniej przy Stadionie Śląskim, wykonywane będą połączenia torowe modernizowanego torowiska między ul. Złota a ul. Dębowa oraz zabudowywane będą rozjazdy na połączeniu torów biegnących wzdłuż ul. Chorzowskiej z nowym odcinkiem budowanym wzdłuż ul. Grundmanna. Szczęśliwie udało się skoordynować wszystkie te prace, by realizować je przy jednym zawieszeniu ruchu. Szczegółowe informacje przedstawimy na stronie www.tramwajeslaskie.eu.

W połowie października ZTM wprowadził zmiany w cenniku – niektóre bilety zdrożały, część jednak pozostała na dotychczasowym poziomie. Szczegóły znajdzie Państwo na stronie 5. Zmiany zaszły również w sposobie personalizacji kart ŚKUP, o czym piszemy obok. Warto być na bieżąco z wszystkimi sprawami dotyczącymi komunikacji publicznej w Metropolii. Ułatwiają to kanały GZM i ZTM w mediach społecznościowych oraz strony internetowe.

W bieżącym numerze nie brakuje też informacji typowo tramwajowych. Skupiamy się na naszych inwestycjach, dlatego polecam najnowszy raport z placu budowy na stronie 4 oraz artykuł o budowie linii tramwajowej w Sosnowcu Zagórz (str. 3). Prace dobiegają tam końca i liczymy na to, że jeszcze przed Bożym Narodzeniem będziemy mogli rozpocząć kursowanie tramwajów na nowej trasie.

Na koniec jeszcze apel. Listopad i kolejne miesiące to czas krótkiego dnia i mocno ograniczonej widoczności. Nośmy zatem odblaski, nawet w mieście! Ten drobny element przypięty do ubrania, torebki czy plecaka może uratować życie.

Bolesław Knapik
Prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Zmiana personalizacji karty ŚKUP

Od 4 października zmienił się sposób personalizacji karty ŚKUP. Zamawiane od tego dnia karty spersonalizowane nie będą już zawierać informacji o imieniu i nazwisku oraz zdjęcia, a pasażer otrzyma kartę z opisem „Na okaziciela”. Dane pasażera składającego wniosek o wydanie karty spersonalizowanej będą zapisywane jedynie w systemie.

Zmiana wyglądu karty spersonalizowanej nie spowoduje żadnych zmian w procesie wydawania i korzystania z karty. Zdjęcie pasażera będzie zapisane w systemie, dzięki czemu kontroler będzie mógł ocenić, czy kartą posługuje się uprawniona osoba. Nadal możliwe będzie



Fot. metropoliaztm.pl

zamawianie kart niespersonalizowanych, na dotychczasowych zasadach.

Nowy system sprzedaży biletów, wraz z obsługującą go aplikacją mobilną Transport GZM, działa od listopada. Karty ŚKUP nie znikną jednak z obiegu – za ich pomocą będzie można korzystać z biletów, które były kupione i zapisane na nich przed uruchomieniem nowego systemu płatności za bilety. Do najważniejszych zmian w uwodocześnionym systemie należeć będzie przejście z trybu offline do online, dzięki czemu transakcje będą dokonywane w czasie niemal rzeczywistym. W celu utworzenia konta i korzystania z nowych funkcji systemu nie będzie już potrzebna karta, wystarczy pobrać aplikację w sklepie Google Play lub App Store. Wygodniejszy będzie również sposób rejestrowania się nowych użytkowników czy kodowania żniżek.

Od marca przyszłego roku dostępne również będą Metrokarty. Pasażerowie będą mogli za ich pomocą kupować bilety komunikacji miejskiej. Nowe karty zmieniają się wizualnie i technologicznie. Będą wykonane z trwalszych materiałów, będą miały nową szatę graficzną, nie będą na nich nadrukowane zdjęcia i dane osobowe użytkownika. Dane te, podobnie jak po obecnie wprowadzanej zmianie, będą potrzebne jedynie do założenia konta imiennego i będą wyświetlane podczas kontroli biletów na terminalu kontrolera.

W czasie, gdy w obiegu pojawiają się Metrokarty, wcześniej wyrobione karty ŚKUP również pozostaną w użyciu, aż do upływu terminu ich ważności.

Źródło: metropoliaztm.pl



Fot. Mariusz Banduch

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



Zdjęcie: Eurovia Polska S.A.

Budowa nowej linii w Sosnowcu na finiszu

Kiedy 25 września 2020 roku wbijano symboliczną pierwszą łopatę na placu budowy nowej linii tramwajowej w Sosnowcu Zagórze, termin zakończenia inwestycji w styczniu 2023 roku wydawał się bardzo odległy. Czas jednak biegnie szybko, a prace przebiegają zgodnie z planem i właśnie dobiegają końca.

28 października 2022 roku minie dokładnie 40 lat od dnia, kiedy oddana została do użytku ostatnia zupełnie nowa trasa tramwajowa na terenie dzisiejszej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Była to linia prowadząca do sosnowieckiej dzielnicy Zagórze. Już wówczas planowano jej dalszy przebieg, jednak uwarunkowania polityczno-gospodarcze spowodowały, iż nie doszła do skutku... aż do teraz. Pod koniec kwietnia 2020 roku podpisano umowę z konsorcjum wykonawczym: Eurovia Polska S.A., KZN Rail Sp. z o.o. i Nowak Mosty Sp. z o.o., a we wrześniu tegoż roku rozpoczęły się prace. Zgodnie z założeniami, realizacja zadania powinna się zakończyć do 28 stycznia 2023 roku.

Podczas briefingu prasowego, zorganizowanego przy okazji rozpoczęcia

prac, Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A. Bolesław Knapik mówił: – Mam nadzieję, że prace będą przebiegać zgodnie z planem i na początku 2023 roku spotkamy się tu na inauguracyjnym przejeździe tramwaju. Dziś wszystko wskazuje na to, że ten inauguracyjny przejazd odbędzie się jeszcze w grudniu bieżącego roku. Zaawansowanie prac minimalnie wyprzedza bowiem przewidziany harmonogram. – Nie znaczy to, że ta budowa jest łatwa. Nic bardziej mylnego. Po drodze piętrzyły się różne problemy, z którymi trzeba było sobie poradzić. Pojawiały się opóźnienia na pewnych zakresach, które jednak zaangażowaniem i intensywnością prac wykonawcy nadrabiali. Dlatego dziś możemy przymierzać się do uruchomienia liniowych połączeń tramwajowych jeszcze w tym roku – podkreśla Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Budowa nowej linii tramwajowej w sosnowieckiej dzielnicy Zagórze wkroczyła już w końcową fazę prac. Cały układ torowy jest zrealizowany, a torowisko zostało już podbite. Obecnie wykonywane są prace wykończeniowe budynku podstawy trakcyjnej oraz związane z układem zasilania trakcji i zbrojeniem sieci napowietrznej. Na przełomie października i listopada przy obiekcie znajdującym się w ciągu ul. Braci Mieroszewskich planowane jest ułożenie ostatniej warstwy ścieralnej na nowych jezdniach. Równocześnie do końca listopada prowadzone będą roboty brukarskie na peronach, chodnikach i ścieżce rowerowej. Wśród prac wykończeniowych realizowane będą także m.in.: plantowanie i humusowanie zielenców oraz nasadzenia krzewów i drzew; wypełnienia i uzupełnienia torowiska tramwajowego kruszywem granitowym; szlifowanie szyn przed dopuszczeniem do ruchu po przejazdach testowych. Równoległe z pracami wykończeniowymi generalny wykonawca przygotowuje dokumentację powykonawczą.

Pierwsze przejazdy testowe planowane są już pod koniec listopada. Kiedy dokładnie linia nr 15 rozpocznie liniowe kursowanie na trasie wydłużonej o nowy odcinek do ronda Jana Pawła II? Na to pytanie odpowiedź jeszcze nie jest jednoznaczna, ale wszystko wskazuje na to, że sosnowiczanie dostaną nową linię niejako w gwiazdkowym prezencie.



WIADOMOŚCI Z PLACU BUDOWY

w Bytomiu:

- Wykonano nowy węzeł rozjazdowy na skrzyżowaniu ul. Sądowej z ul. Powstańców Warszawskich. Na ul. Sądowej zamontowano szyny w płytach. Wykonawca przystąpił do przebudowy skrzyżowania ul. Piekarskiej i Sądowej. Na ul. Piekarskiej trwają prace w zakresie miejskim inwestycji.
- Na zadaniu od centrum do Stroszka na dwóch odcinkach wyłączonych z ruchu wykonawca ułożył warstwy konstrukcyjne i wykonał ok. 90 fundamentów pod słupy trakcyjne. Trwają prace związane z modernizacją wiaduktu nad ul. Wrocławską.

w Chorzowie:

- W zakresie tramwajowym inwestycji na ul. 3 Maja wykonawca realizował prace torowe na odcinku Styczyńskiego – Składowa: układanie płyt, montaż szyn, betonowanie międzytorza. Trwały również prace przy uzbrojeniu sygnalizacji świetlnej oraz w zakresie miejskim.
- Na odcinku od wiaduktu przy Hucie Kościuszko do ul. Metalowców prowadzone były prace ziemne, odkrywkowe, przekładka instalacji oraz budowa jednego z murów oporowych.

w Dąbrowie Górniczej:

- Prace prowadzone są głównie w zakresie miejskim inwestycji, tj. przy przebudowie układu drogowego oraz przejść podziemnych. Wykonawca kontynuuje też prace torowe w rejonie pętli, która ma zostać przywrócona do ruchu na przełomie listopada i grudnia.

w Katowicach:

- Na zadaniu wzdłuż ul. Grundmanna wykonano płytę betonową pod przyszły przejazd drogowy; wykonawca kontynuował budowę ścian mostu nad Rawą i wykonywał fundament budynku podstacji trakcyjnej. Na skrzyżowaniu z ul. Gliwicką wykonano prace na pierwszym fragmencie i wprowadzono nową czasową organizację ruchu kołowego.
- Wzdłuż ul. Chorzowskiej na odcinku Złota – Dębowa wykonawca prowadzi prace budowlane toru południowego – podbudowa, podkłady, szyny. Przejazd przez ul. Dębową został ukończony i oddany do ruchu.
- Wzdłuż ul. Gliwickiej na odcinku Wiśniowa – Bracka przy wstrzymanym ruchu prowadzone są prace na obu torach oraz roboty w zakresie renowacji słupów trakcyjnych i ich osprzętu.



Katowice, ul. Grundmanna

w Mysłowicach:

- Wykonawca kontynuował układanie płyt torowych na ul. Bytomskiej i Staro-kościelnej, oraz realizował prace w zakresie miejskim inwestycji.

w Sosnowcu:

- W Zagórzu kontynuowane są m.in. prace sieciowe, prace wykończeniowe budynku podstacji trakcyjnej oraz związane z układem zasilania trakcji, a także roboty brukarskie na peronach i chodnikach. Szczegóły na stronie 3.
- Wzdłuż ul. 1 Maja wykonawca przystąpił do prac na moście nad Przemszą oraz kontynuował prace na peronach i przy modernizacji podstacji trakcyjnej.
- Dla zadania wzdłuż ul. Wojska Polskiego na odcinku od wiaduktu nad ul. Orłąt Lwowskich do ronda wykonawca prowadził prace przy budowie odwodnienia, przekładaniu instalacji podziemnych, układaniu warstw konstrukcyjnych i betonowaniu fundamentów pod słupy trakcyjne. Na odcinku od ronda do cmentarza trwały głównie prace demontażowe.
- Na ul. Małachowskiego wykonawca prowadzi prace w zakresie miejskim.

w Świętochłowicach:

- Na zadaniu wzdłuż ul. Łagiewnickiej na odcinku Bieszczadzka – Górna wykonywano przyłącza kanalizacyjne, przepinkę gazociągu, zabudowę kabli i montaż oświetlenia ulicznego. Na fragmencie Ostatnia – Sportowa wykonywano warstwę mrozoochronną i przystąpiono do układania płyt torowych, wykonania międzytorza na przejazdach oraz spawania szyn; trwają roboty w zakresie miejskim.
- Dla zadania modernizacji torowiska w ul. Katowickiej od granicy z Chorzowem do ul. Żołnierskiej trwa proces projektowy.



Świętochłowice, ul. Łagiewnicka

w Zabrzu:

- Na zadaniu w Mikulczycach wykonawca kontynuował budowę ścian nowego mostu oraz montaż słupów trakcyjnych.
- Dla zadania w ciągu ul. Wolności wykonawca przebudowuje wodociąg i buduje fundamenty dla słupów trakcyjnych od strony Browaru. Na całym zadaniu trwa przebudowa kanalizacji ogólnospławnej i sanitarnej. Na odcinku od pętli Zaborze do przystanku Ruda Śląska Klary wyłożono warstwę tłuczni pod układanie podkładów.
- W przetargu na modernizację torowiska wbudowanego w jezdnię ul. Wolności od posesji nr 203 do ul. Miarki 21.10. otwarto oferty. Trwają prace komisji przetargowej.

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



Zmiana cennika biletów ZTM

Dwucyfrowa inflacja oraz wzrost cen paliw o ponad 40 % w porównaniu do zeszłego roku – to główne czynniki, które wpływają na rosnące koszty funkcjonowania komunikacji miejskiej. Od 17 października zmieniły się ceny biletów jednorazowych, Dziennego, 7- i 30-dniowych. Nie wzrosły natomiast ceny biletów 90- i 180-dniowych, pakietów biletów wieloprzejazdowych oraz Metrobiletów.

Nowe ceny biletów zostały ustalone poniżej wskaźnika inflacji, a ceny części biletów pozostały bez zmian. – Do każdej zmiany cen biletów zawsze podchodzimy ostrożnie. Przed ich podjęciem analizujemy jak najwięcej czynników, które wpływają na sytuację gospodarczą. Zmiany te ograniczyliśmy do niezbędnego minimum. Chcemy, aby były one jak najmniej odczuwalne dla osób regularnie korzystających z komunikacji miejskiej – mówi Kamila Rożnowska, rzecznik prasowy GZM.

Ceny biletów wieloprzejazdowych pozostały na tym samym poziomie, co obecnie. Zmiany cen nie objęły również biletów 90 i 180-dniowych oraz Metrobiletów, łączących ofertę ZTM i Kolei Śląskich. Bilety wieloprzejazdowe pozwolą obniżyć koszt jednej podróży. Wybierając wariant na 80 przejazdów, które są ważne przez pół roku, jeden przejazd będzie nas kosztować 2,50 zł i to niezależnie od długości i czasu naszej podróży.

Zmiany cen wahają się w przedziale od 9% do 13%. Od 17 października bilet 20-minutowy kosztuje 4,60 zł w wersji papierowej i 4 zł w wersji elektronicznej. Ceny krótkookresowych biletów elektronicznych pozostały więc niższe niż papierowych. Można je kupować w aplikacjach mobilnych oraz w pojazdach za pomocą karty ŚKUP w kasownikach i za pomocą płatności zbliżeniowych w automatach, które obsługują te płatności. Nieznacznie zmieniły się również ceny biletów dziennych, tygodniowych i miesięcznych.

Bilety jednorazowe sprzedawane są bez podziału na liczbę miast. Oznacza to, że bilety są ważne przez 20, 40 lub 90 minut bez rozróżniania na terenie ilu gmin będziemy korzystać z komunikacji miejskiej. Nie ma już podziału na jedno, dwa lub więcej miast. Docelowo, ale jeszcze nie od



Fot. Mariusz Banduch

października – taryfa odległościowa w pojazdach również zostanie zastąpiona taryfą czasową.

Bilety jednorazowe w taryfie czasowej stosowane są w największych polskich miastach i aglomeracjach. Komponent czasowy jest najbardziej zrozumiałym miernikiem korzystania z komunikacji miejskiej zwłaszcza w miejscach, gdzie granice między miastami przenikają się. Główną przewagą taryfy czasowej jest możliwość dokonywania przesiadek w ramach ważności jednego biletu.

W przypadku ewentualnych opóźnień – czas ważności biletu krótkookresowego ulegnie wydłużeniu o czas opóźnienia tzn. będzie miał odzwierciedlenie w czasie wynikającym z rozkładu jazdy.

Warto podkreślić, że zakupione wcześniej bilety jednorazowe, papierowe i elektroniczne, zakupione przed zmianą cennika można wykorzystać (skasować lub aktywować) do końca października. W tym czasie bilety te, zgodnie z wprowadzonymi zmianami, obowiązują już tylko w taryfie czasowej, a nie strefowej.

Przez kolejne dwa miesiące, do końca grudnia, będzie można wykorzystać kupione przed zmianą bilety papierowe, ale już z biletami uzupełniającymi do kwoty wynikającej z aktualnego cennika. To samo dotyczy biletów grupowych oraz dziennych.

Podwyższone zostały również opłaty za jazdę na „gape” – z 200 do nawet 550 złotych. Do tej pory opłata uiszczana na miejscu była niewiele większa niż cena biletu miesięcznego. Niestety, prowadziło to do sytuacji, że niektórzy pasażerowie wychodzili z założenia, iż bardziej opłaca im się zapłacić taką karę niż uczciwie korzystać z komunikacji miejskiej.

Od tej zwiększonej opłaty będą obowiązywać jednak pewne wyjątki. Jeśli pasażer ma uregulowane wszystkie ewentualne wcześniejsze opłaty lub w ogóle nie posiada zadłużenia w stosunku do ZTM, wówczas będzie mógł obniżyć opłatę dodatkową z 550 do 50 złotych, pod warunkiem, że jednocześnie zakupi bilet Sieć 180. Mechanizm ten ma mieć wymiar edukacyjny: bardziej opłaca się kupować bilety niż ryzykować wysoką karę, która kosztuje tyle samo, co bilet na pół roku (cena biletu na pół roku pozostanie bez zmian - 550 złotych).

Ponadto pasażerowie, którzy regularnie kupują bilety (przez pół roku łączny okres ważności biletów długookresowych i Metrobiletów wyniesie co najmniej 170 dni), ale z różnych powodów zdarzyło im się jechać bez ważnego biletu, a od ustania ostatniego imiennego biletu nie minęły 3 dni, będą mogli uzyskać obniżenie opłaty dodatkowej do 50 zł.



Fot. metropoliaztm.pl

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.

Zabytki na górskim szlaku



Pałac Habsburgów w Rajczy

Piękna, jesienna aura wciąż jeszcze zachęca do wędrówek po górach. Doskonałym miejscem wypadowym dla pieszych turystów może być Rajcza, leżąca w południowo-zachodniej części Beskidu Żywieckiego, tworzącej tzw. Grupę Wielkiej Raczy. W skład tej typowej górskiej gminy wchodzi sześć sołectw: Rajcza jako siedziba władz gminnych, Rycerka Górna i Dolna, Sól, Sól-Kiczora oraz Zwardoń.

Rajcza założona została w początkach XVII wieku. Dokładna data lokacji nie jest znana, ale przyjmuje się, że było to prawdopodobnie w 1608 roku, a pierwsza pisana wzmianka o istnieniu Rajczy pochodzi z 1626 roku. Pierwotnie teren, na którym założona została wieś, wchodził w skład dóbr żywieckich włączonych do ziem polskich przez króla Kazimierza IV Jagiellończyka, którą ten w 1467 roku przekazał na własność Piotrowi Komorowskiemu herbu Korczak. W 1624 roku kolejny z Komorowskich, Mikołaj oddał dobra żywieckie królowej Konstancji (żona Zygmunta III Wazy, matka Jana Kazimierza). Po śmierci królowej w 1631 roku właścicielami tych ziem zostali jej synowie: Jan Kazimierz (późniejszy król), Aleksander i Karol Ferdynand. W 1668 roku Żywiecczyzną władał hrabia Jan Wielopolski z Pieskowej Skały, który w 1779 roku sprzedał Rajczę Józefowi Górskiemu. Kolejnymi posiadaczami wsi byli m.in. Larischowie, Górscy, Jordanowie, Siemońscy, Primavesi, a od 1894 roku Lubomirscy. W 1914 roku Rajczę zakupiła rodzina Habsburgów z Żywca. Arcyksiążę Stefan Karol, w zakupionym wówczas pałacu (ul. Ujsolska) polecił utworzyć wojskowy szpital, a później sanatorium dla chorych na gruźlicę. Z tego okresu pochodzi założona na terenie cmentarza pa-

rafialnego w 1918 roku tzw. kwatera legionistów, przeznaczona dla żołnierzy rannych podczas walk legionowych i na frontach I wojny światowej. Tworzą je rzędy jednakowych ażurowych metalowych krzyży, które zaprojektowane zostały przez monachijskiego architekta, kapitana Gustawa Ludwiga.

Pierwszy pałac w Rajczy wybudowany został w 1809 roku przez Agnieszkę Siemońską. W 1833 roku obiekt przekształcono w dwór, a w latach 1895-1896 Lubomirscy nadali mu neorenesansowy wygląd. Pałac otoczony jest zabytkowym, utworzonym w XIX wieku parkiem krajobrazowym z bardzo bogatym drzewostanem (znajduje się tu aż 6 pomników przyrody). W czasie II wojny światowej w pałacu utworzono obóz pracy przymusowej dla miejscowych Żydów, a następnie punkt zborny dla wysiedleńców z Żywiecczyzny w tzw. Akcji Saybusch w 1940 roku, podczas której na teren Generalnego Gubernatorstwa wywieziono około 22 tysięcy mieszkańców. Po wojnie, w 1945 roku pałac zajęli żołnierze Armii Czerwonej, którzy zniszczyli zabytkowe wnętrza. Natomiast od 1991 roku w pałacu mieści się Państwowy Zakład Opiekuńczo-Leczniczy dla przewlekłe chorych oraz Ośrodek Rehabilitacyjny i Geriatryczny.

Innym zabytkowym obiektem Rajczy jest kościół parafialny pw. św. Wawrzyńca i św. Kazimierza Królewicza. Pierwotnie na terenie wsi stał drewniany kościółek pw. św. Wawrzyńca, który wybudowany został za pozwoleniem króla Jana Kazimierza w 1669 roku. W tym samym czasie król podarował kościołowi namalowaną na blasze kopię obrazu Matki Bożej Częstochowskiej. Niestety, stara świątynia ze względu na zły stan techniczny została w 1884 roku zamknięta, a materiał uzyskany z jej rozbiórki posłużył do budowy kaplicy cmentarnej. W 1886 roku ruszyła budowa nowego kościoła, którego projektantem był Karol Pietschki. Prace zakończono w 1889 roku, a ich efektem jest piękna świątynia usytuowana na Rynku w Rajczy. Eklektyczny charakter budowli kryje we wnętrzu elementy stylistyki romańskiej i gotyckiej. W wielobocznym prezbiterium ustawiony jest dwukondygnacyjny ołtarz główny, zdobiony czterema kolumnami oraz figurami świętych Piotra i Andrzeja oraz świętych Anny i Józefa. Szczyt ołtarza zwieńczony jest owalnym obrazem z przedstawieniem Boga Ojca i umieszczoną nad nim koroną. Natomiast jego centralną część stanowi wnęk, w której znajduje się przeniesiony ze starego kościoła obraz Matki Bożej Kazimierzowskiej, zwany również „Madonną z warkoczem” (z lewej strony



Chałupa zrębowa w Soli

tworzy Maryi widoczny jest fragment zaplecionego warkocza) lub „Królową Beskidów i Górali”. Świątynia posiada dwa ołtarze boczne: lewy - Matki Bożej Różańcowej oraz prawy - św. Kazimierza. Ponadto warto zwrócić uwagę na kamienną barokową chrzcielnicę (pochodzącą jeszcze ze starego kościoła) oraz na zabytkowe organy wykonane w 1897 roku we Lwowie przez Jana Grocholskiego.

Poniżej placu kościelnego zauważymy zabytkowy budynek plebanii z 1894 roku, gdzie staraniem księdza proboszcza Andrzeja Zawady utworzono małą izbę muzealną. A tuż za plebanią znajduje się inhalatorium, w którym można poodychać solanką pochodzącą z Zabłocia.

Drugą miejscowością na trasie naszej wycieczki jest Sól, malowniczo położona w dolinie rzek Słonica i Czarna Sól, w otoczeniu wzniesienia Rachowca, Ożnej, Kłokocza i Łysicy. Wieś powstała w XVI wieku, a jej nazwa nawiązuje do eksploatacji złóż soli kamiennej, które w formie płynnej solanki wypływają w różnych źródłach solankowych na jej terenie. Źródła te wykorzystywano do warzenia soli



Zabytkowy dworzec kolejowy w Zwardoniu

aż do 1808 roku. Obecnie, przy głównej drodze znajduje się tężnia solankowa. Ciekawym zabytkiem Soli jest wzniesiona w 1837 roku drewniana, czworoboczna dzwonnica, zwana dzwonnica loretańska. Kolejnymi sołectwami gminy Rajcza są Rycerka Górna i Rycerka Dolna. Ta pierwsza założona została w początkach XVII wieku, jako wieś o nazwie Radecka. W 1808 roku wieś była własnością hrabiego Ludwika De Laveaux, a później Habsburgów. W latach 1908-1910 we wsi wybudowano kaplicę, którą w 1950 roku podniesiono do rangi kościoła parafialnego pw. Najświętszej Maryi Panny Nieustającej Pomocy. Drugim sołectwem jest Rycerka Dolna, której historia ściśle związana jest z Rycerką Górną.

Metą tego jesiennego spaceru jest Zwardoń - wieś nadgraniczna, leżąca u podnóża Rachowca (954 m n.p.m.). Jej historia sięga przełomu XVII i XVIII wieku, a najstarszą jego częścią jest osiedle Myto. Nazwa nawiązuje do poboru cła podczas przekraczania granicy. W XIX wieku wieś była własnością Wielopolskich, następnie Szembeków, a później



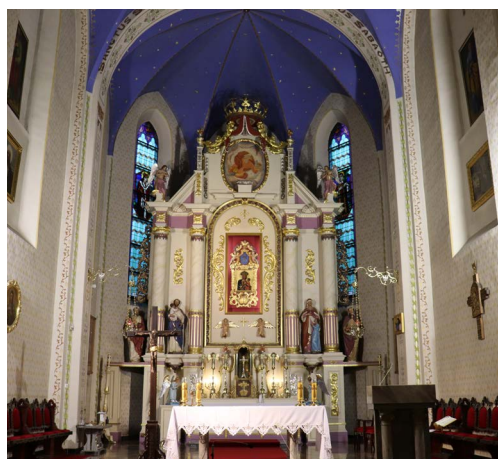
Źródło solankowe w Soli

Habsburgów. W 1884 roku otwarto w Zwardoniu linię kolejową Żywiec-Zwardoń-Čadca, która stanowiła fragment dawnej strategicznej Galicyjskiej Kolei Transwersalnej. W tym okresie wybudowano również budynek dworca kolejowego, który zachował się do dzisiaj. W Zwardoniu od 1914 roku aż do końca II wojny światowej funkcjonowało przejście graniczne. Ponowne jego uruchomienie nastąpiło w 1992 roku, ale w 2007 roku - po przystąpieniu Polski do strefy Schengen - ostatecznie je zamknięto. Nieopodal stacji kolejowej usytuowany jest kościół parafialny, który pierwotnie był kolejową kaplicą. Obiekt wzniesiono w latach 1890-1893 w stylu neogotyckim. W 1906 roku kaplica została powiększona o prezbiterium, w którym w 1907 roku ustawiono neogotycki ołtarz główny Matki Bożej. W 1932 roku kaplica podniesiona została do rangi kościoła parafialnego, który otrzymał wezwanie Nawiedzenia Najświętszej Maryi Panny.

Tekst i zdjęcia: Adam Lapski
Przewodnik turystyczny



Kościół św. Wawrzyńca i św. Kazimierza Królewicza w Rajczy



Ołtarz główny w kościele św. Wawrzyńca i św. Kazimierza Królewicza



Groby Legionistów na cmentarzu parafialnym w Rajczy



Kamienna chrzcielnica w kościele św. Wawrzyńca i św. Kazimierza Królewicza



Fot. Andrzej Zowada

Wśród gwiazd jubileuszowej edycji Rawy Blues Festiwalu, która 8 października odbyła się w Katowicach, byli m.in. artyści z USA i Wielkiej Brytanii – wśród nich laureatka nagrody Grammy, Macy Gray. Na scenach Spodka i Narodowej Orkiestry Polskiego Radia w Katowicach nie mogło też zabraknąć śląskich akcentów.

– Cieszę się, że po pandemicznej przerwie wracamy do Spodka, by świętować czterdziestą Rawę – mówił Ireneusz Dudek, twórca i dyrektor katowickiego festiwalu, podczas konferencji prasowej zorganizowanej w... tramwaju. Bluesowa przejażdżka to już tradycja Rawy, od wielu lat Tramwaje Śląskie wspierają festiwal w organizacji i promocji na terenie Metropolii. Rawa Blues Festival to najstarszy festiwal bluesowy w Polsce, jeden z najbardziej uznanych w Europie i największy na świecie odbywający

się „in-door” (pod dachem). Pierwsza edycja, a właściwie I Ogólnopolskie Spotkania z Bluesem „Rawa Blues”, bo taką nazwę nosiło to wydanie, została zorganizowana w śląskich klubach „Akant”, „Kwadraty”, „Medyk”, „Puls” i „Wahadło” w 1981 roku i zgromadziła wówczas około 20 wykonawców z całej Polski oraz 500 fanów bluesa.

Rawa Blues Festival jest jedynym festiwalem, na którym występowali wszyscy legendarni artyści polskiego bluesa, a wielu z nich rozpoczynało tutaj swoją karierę. Do najznakomitszych polskich wykonawców występujących na śląskich scenach Rawy należą m.in. Tadeusz Nalepa, Dżem, Easy Rider, Jan Kyks Skrzek, Irek Dudek, Martyna Jakubowicz, Jan Janowski, Silesian Blues Band czy Nocna Zmiana Bluesa.

W ostatnich latach, oprócz Spodka, Rawa Blues gościła w nowoczesnej Sali Koncertowej NOSPR, gdzie odbyły się niezapomniane występy takich artystów jak: Keb'Mo, Rick Estrin & The Nightcats, Eden Brent czy dwukrotnie Irka Dudka w odsłonach z orkiestrą symfoniczną NOSPR oraz z własnym Big Bandem.

Podczas jubileuszowej 40. edycji festiwalu wystąpiła czołówka bluesowych artystów z kraju i zza granicy, wśród których warto wymienić m.in. laureatkę nagrody Grammy Macy Gray czy gitarzystę Chrisa Caina, o którym mówi się, że stanowił inspirację dla Joe Bonamassy.

Od kilku lat tradycją Rawy są również odbywające się w holu Spodka imprezy interdyscyplinarne, określane ogólnym mianem „Tygła Kulturalnego”. W jego ramach organizowane są m.in. happening malarski i wystawa prac studentów katowickiej Akademii Sztuk Pięknych oraz „kawiarenka poetycka”.

Po ostatnim tegorocznym występie na głównej scenie festiwalu Ireneusz Dudek zaprosił blisko 5 tysięcy zgromadzonych fanów na kolejną, 41. już edycję Rawy Blues, która odbędzie się 7 października 2023 roku, oczywiście - w katowickim Spodku.



Fot. Facebook/Spodek



Fot. Facebook/Spodek



Fot. Facebook/Spodek

Blues chopów z Familoka

Na dwóch festiwalowych scenach nie zabrakło również silnej reprezentacji śląskiego bluesa, którego tradycje sięgają lat 70. dwudziestego wieku. – Ten festiwal to wspaniała promocja naszego regionu, bo przez te wszystkie lata poza naszymi lokalnymi artystami wystąpili tu artyści z całego świata. Dla mnie i dla wielu startujących zespołów jest szansą i dużym wyróżnieniem, bo możemy stanąć na jednej scenie z muzyczną czołówką bluesa i nie tylko. Jestem bardzo wdzięczny, że mogłem w tym uczestniczyć – cieszył się Tomasz Pełczyński, wokalista zespołu Familok, który wystąpił na dużej scenie katowickiego Spodka.

Jak wspomina, zgłoszenie na Rawę Blues wysłał z pandemicznej tęsknoty za koncertowaniem, ale też by wypróbować materiał z wydanej w zeszłym roku EP-ki „Jadom Chopy”. – Nie spodziewałem się, że dostaniemy możliwość zaprezentowania się od razu na dużej scenie. Pewnej niedzieli zadzwonił do mnie organizator i powiedział, że nie wystąpimy na małej scenie, bo to duża scena jest miejscem dla nas. Nie ukrywam, że spojrzałem na nieznajomy mi numer w telefonie i nie do końca mogłem w to uwierzyć – opowiada Pełczyński.

Jak podkreśla wokalista Familoka, sam występ był dla zespołu zaszczytem.

– Mimo stresu towarzyszącego występowi na tak dużej scenie, daliśmy z siebie wszystko. Dodatkowo reakcja publiczności dodawała nam dużej dawki energii i z każdym kolejnym utworem pozwalała pewniej poczuć się na scenie. Tego dnia przed występem jak i do późnej nocy po koncercie byłem pozytywnie naładowany. To był wspaniały moment dla mnie i dla chłopaków z Familoka – wspomina.

Familok, jak sama nazwa wskazuje, to osadzony w śląskiej mentalności zespół (oprócz Pełczyńskiego występują jeszcze Michał Markowicz i Łukasz Zajac), który czerpie inspiracje z codzienności, wyluskując ciekawe historie niczym „filująca z tradycyjnych czerwonych okien familoka oma”.

– Staramy się nadawać prostą formę muzyczną, po to by wyeksponować treść i historię, którą niesie dana piosenka. Nie chcę, żeby to było kiczowate, ale też nie przerysowane. Przykładowo tekst do „Mariki” powstał na przystanku tramwajowym, gdzie byłem świadkiem rozmowy dwóch chłopaków i emocje, jakie towarzyszyły tej rozmowie, zostały w mojej głowie. Ta piosenka i treść mają podwójne dno – tłumaczy wokalista Familoka.

pat



Fot. Tomasz Wozniak



Fot. Tomasz Wozniak

Drodzy Pasażerowie! Każdy z Państwa wie, że tramwaj jeździ po szynach. Większość jest też świadoma, że napędzany jest elektrycznością. Z pewnością jednak wiele elementów związanych z eksploatacją tramwaju może być dla Państwa nieznanych, niejasnych bądź niezrozumiałych. Zatem: Jak działa tramwaj? Na to ogólne pytanie postaramy się dość wyczerpująco odpowiedzieć na łamach „Silesia Tram News”.



Dwukierunkowce z Frankfurtu

Po całej długiej liście wagonów produkcji polskiej, które przybliżyłem Państwu we wcześniejszych wydaniach, przyszła pora na pojazdy z zagranicy. Do naszego parku taborowego włączono swego czasu wagony niemieckie i austriackie. Te pierwsze, dwukierunkowe, przeżywają już trzecią młodość.

W 2010 roku do spółki Tramwaje Śląskie S.A. dowieziono z Frankfurtu nad Menem dwukierunkowy wagon Pt8. Po pomyślnych próbach Zarząd Spółki podjął decyzję o zakupie 17 takich wagonów. Dwa z nich z góry przeznaczono do roli „dawców” części zamiennych i one nigdy nie zostały uruchomione; nie dostały nawet naszych numerów taborowych. Wagony musiały przejść proces „polonizacji”, czyli dostosowania do naszych krajowych wymogów. W pierwszej partii zostało uruchomionych 10 wagonów o numerach od 900 do 909; później dokupiono kolejnych 5 sztuk o numerach od 910 do 914.

Aby wagony mogły wyjechać na polskie tory, musiały zostać wyposażone w nowe lampy spełniające krajowe wymagania. Zmieniono również sprzęgi i cewki w hamulcach szynowych, aby mogły działać z wykorzystaniem zasilania z nowej, dodatkowej baterii akumulatorów. Przy tej okazji wagony pomalowano na charakterystyczny dla naszych tramwajów czerwony kolor i zamontowano przednie elektroniczne tablice kierunkowe oraz kasowniki.

Wagony Pt8 to tramwaje trójczłonowe, oparte na czterech wózkach, z czego skrajne są wózkami napędowymi. Napęd zapewniają dwa silniki szeregowe prądu stałego o mocy po 120kW. Każdy z nich napędza dwie osie w wózku, co jest przydatne w ograniczaniu poślizgu kół. Wagony te są przystosowane do obsługi wysokich peronów, typowo kolejowych. W naszych warunkach funkcja ta nie jest wykorzystywana, a wymianę pasażerów umożliwiają opuszczane stopnie. Pt8 to wagony dwukierunkowe, posiadające po cztery pary drzwi na



Zdjęcia: archiwum Tramwaje Śląskie S.A.

każdą stronę, z czego dwoje środkowych jest szersza, dwuskrzydłowa. Motorniczy steruje wagonem za pomocą ręcznego zadajnika jazdy.

Niestety wagony te nie posiadają niskiej podłogi a stopnie, mimo, iż opuszczane, są trudne do pokonania dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. Z czasem, gdy Spółka kupiła nowe dwukierunkowe wagony, zapotrzebowanie na dwukierunkowość pojazdów Pt8 spadła i podjęto decyzję o modernizacji niemieckich pojazdów. W 2017 roku z Zakładu Usługowo-Remontowego w Chorzowie wyjechał wagon 913 – pierwszy, który zasadniczo przebudowano. Istotą było zabudowanie zupełnie nowego członu środkowego, który jest elementem niskopodłogowym, ułatwiającym korzystanie z tego typu tramwaju. Ten zabieg wymusił jednak likwidację dwukierunkowości wagonu, zmieniono płyty i maszyny drzwi, zabudowano nowe czoła z przodu i z tyłu wagonu oraz kabinę motorniczego, którą wyposażono w klimatyzację. Wymieniony został również układ napędowy na impulsowy (choć silniki pozostały te same) a część pasażerską wyposażono w System Informacji Pasażerskiej (SIP), nowe fotele i oświetlenie LED. Na pierwszy człon zamontowano nowy jednopółkowy pantograf i wyłącznik szybki. Wagon wyposażono ponadto w gniazdko USB umożliwiające pasażerom ładowanie urządzeń mobilnych. Ostatecznie takiej modernizacji poddano 10 wagonów, które otrzymały oznaczenie Ptm – pozostałe 5 tramwajów Pt8 wciąż jest eksploatowanych w klasycznej wersji dwukierunkowej.

Na koniec jeszcze kilka słów o wagonach, które wiosną 2021 roku wycofano z codziennej eksploatacji liniowej. W latach 2011-2012 roku spółka Tramwaje Śląskie S.A. kupiła wagony E1, kursujące do tego czasu w Wiedniu. W wyniku „polonizacji” do ruchu liniowego zostało przystosowanych 25 wagonów. Są to wagony dwuczłonowe, bez niskiej podłogi, przypominające wagony typu 102Na – z jednym wózkiem tocznym pod przegubem oraz dwoma wózkami napędowymi. Posiadają mocniejsze silniki 150kW, gdyż w Wiedniu ciągnęły jeszcze doczepy bierne (bez własnego napędu). Wagony E1 – tak jak Pt8 – wykorzystują napęd oporowy prądu stałego, sterowany za pomocą ręcznego zadajnika jazdy. Po wycofaniu z ruchu większość tych wagonów została zlikwidowana, a do przejazdów okolicznościowych zachowane zostały dwa wagony, stacjonujące w będzińskiej zajezdni.

Za miesiąc wkroczymy we współczesność, bo przyjdzie pora na nowocześniejsze niskopodłogowe wagony przegubowe.

Adrian Pander



Powstaje Strategia Rozwoju Metropolii



Fot. Mariusz Banduch

Trwają ustawowe konsultacje projektu Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, w ramach których przewidziano bezpośrednie spotkania w stolicach pięciu podregionów, dwa dodatkowe spotkania online oraz punkty konsultacyjne – otwarte dla mieszkańców. Odpowiednie formularze będą także dostępne na stronach internetowych GZM i w siedzibie Urzędu Metropolitalnego. Opinie będą zbierane do 24 listopada, a prace nad dokumentem zakończą się pod koniec roku.

Podstawą prac nad Strategią Rozwoju GZM było otwarcie na opinię publiczną i wsparcie eksperckie. Prace nad dokumentem rozpoczęły się w III kwartale 2021 roku, a zakończenie planowane jest na koniec 2022 roku.

We wrześniu ubiegłego roku udostępniono ankietę na temat wizji rozwoju Metropolii do 2035, którą wypełniło 1318 mieszkańców. Przeprowadzono pogłębione wywiady z przedstawicielami administracji regionalnej i lokalnej, instytucjami naukowymi oraz sektorem gospodarczym, jak i wywiady grupowe z podmiotami z obszaru nauki, społeczeństwa obywatelskiego i gospodarki. W ramach prac zorganizowano także serię warsztatów z gminami, z podziałem na podregiony oraz konferencję na temat kierunków rozwoju GZM, przy współpracy z Instytutem Rozwoju Miast i Regionów.

Zebrane w ten sposób opinie pozwoliły opracować tzw. Mapę myśli, z której wyłania się przesłanie, że Metropolia powinna być zielona, czysta, przyjazna mieszkańcom i dobrze skomunikowana.

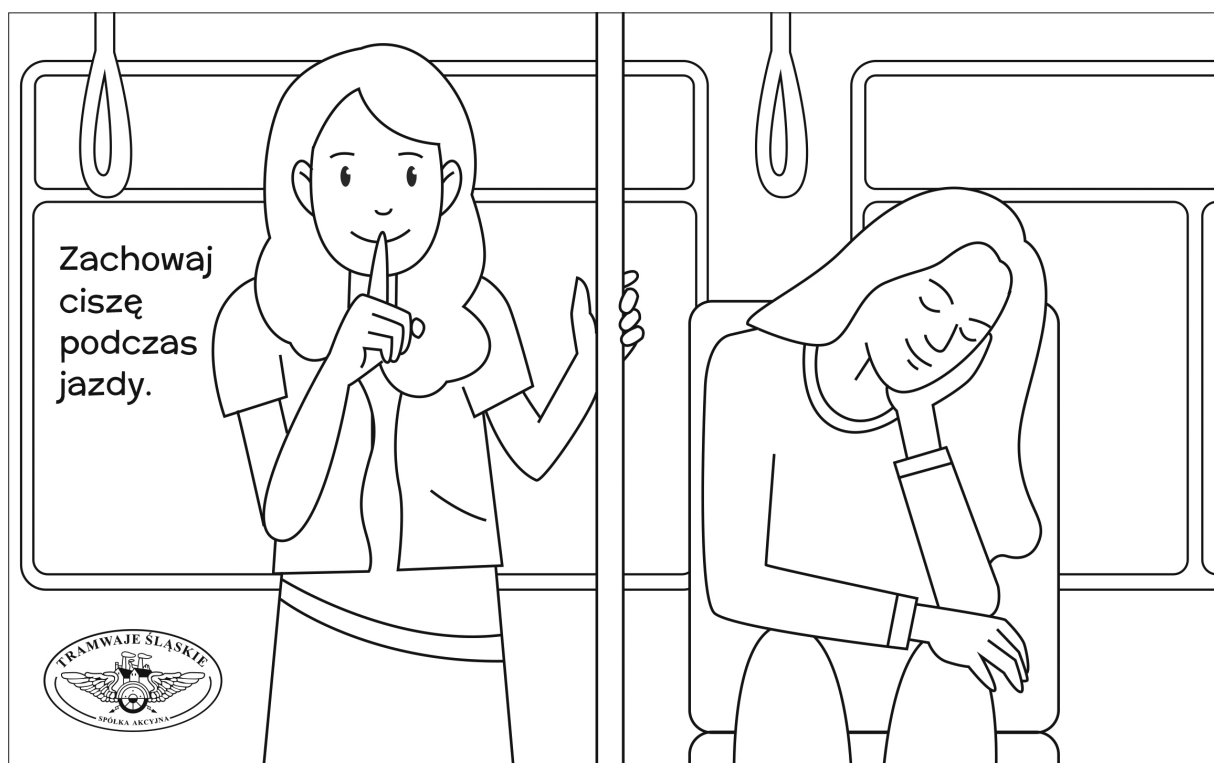
– To jest zawsze wyzwanie, jak napisać strategię, taką która jest realna i którą da się później wdrażać. To jest mądrość wielu ludzi, którzy nad tą strategią pracują. Bardzo dużo partnerów, począwszy od Urzędu Marszałkowskiego, od wszystkich instytucji, uczelni, partnerów gospodarczych. Bardzo szeroko zakrojona rada, która służyła by sformułować wiele z tych działań i teraz efekt tej pracy konsultujemy z mieszkańcami – mówił na antenie Radia Katowice przewodniczący GZM Kazimierz Karolczak.

20 października projekt Strategii Rozwoju GZM wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został upubliczniony i poddany konsultacjom.

Proces ten potrwa do 24 listopada. Elektroniczny formularz konsultacyjny jest udostępniony na stronie internetowej GZM, Biuletynie Informacji Publicznej oraz – w wersji papierowej – w siedzibie GZM przy ul. Barbary 21a w Katowicach. Ważną częścią konsultacji były otwarte spotkania w każdym z pięciu podregionów Metropolii: bytomskim, tyskim, gliwickim, katowickim i sosnowieckim. Przewidziano także dwa otwarte, ogólnodostępne spotkania konsultacyjne online: 28 października i 4 listopada – oba w godzinach 11:00-13:00. Ustalenia Strategii Rozwoju GZM nawiązują zarówno do globalnych wyzwań i trendów, jak i zjawisk charakterystycznych dla naszej Metropolii. Do tych pierwszych można zaliczyć 17 celów zrównoważonego rozwoju z Agendy ONZ, adaptację do zmian klimatu i transformację energetyczną. W skali GZM to takie aspekty jak: depopulacja, proces kurczenia się miast i suburbanizacji, a także potrzeba poprawy jakości przestrzeni publicznej. Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 roku będzie pierwszym dokumentem określającym wspólną politykę rozwoju dla całego związku metropolitalnego. Będzie też dokumentem pionierskim, odnoszącym się do pierwszej w Polsce ustawowo powołanej metropolii. Zostanie sporządzona według znowelizowanych w listopadzie 2020 roku przepisów prawa, które zintegrowały planowanie strategiczne z przestrzennym, co oznacza, że jej integralnym elementem będzie część graficzna w formie tzw. modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej GZM.

Źródło: metropoliaztm.pl

Pokoloruj tramwajowy świat



Zapraszamy najmłodszych Czytelników do zabawy w kolorowanie. Co miesiąc, w tym miejscu, znajdziecie obrazki o tematyce tramwajowej. Od dziecięcej wyobraźni i pomysłowości zależeć będzie jakimi wypełnią się one kolorami. Pora szykować kredki i do dzieła!

Krzyżówka panoramiczna

10 litrów wody	▼	Karność, rygor	▼	Zrobi kapelusz	▼	Artretyzm	▼	Waż u Kiplinga	▼
Zbrojny bunt				Rdzeń wygasłego wulkanu	Gazon	Dawny komputer		Skorupiak lądowy	
Potrzebny do odbioru kablówki	▼	▼	▼	▼	▼	Niechęć, uraza (daw.)	▼	▼	▼
▶						Plecionka ze słomy	▶		
Cezary z powieści	▶					Czekolada firmy Nestle		Dydelf	Półtusty śledź
▶						▼	▼	▼	▼
Monica, była te- nisistka				Stolica Kampanii (Włochy)	▶				
Glejt	▶								
▶		Metro- polia Egiptu	▶			Wachlarz japoński; sensu	▶		
... Stwosz				Wojciech (zm. 1942), malarz	▶				
Klub z Gdyni	▶								

Litery w kolorowych rzędach utworzą rozwiązanie.

Wśród czytelników, którzy nadesłają prawidłowe rozwiązania do 15 listopada 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.