

Metropolia obejmuje pierwsze akcje Tramwajów Śląskich

Sosnowiec i Dąbrowa Górnicza podpisały dziś z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią umowę dotyczącą nieodpłatnego przekazania akcji Tramwajów Śląskich.

Obecnie spółka Tramwaje Śląskie należy do 12 miast wchodzących w skład GZM. W strukturze udziałów Sosnowiec jest właścicielem 11,55% akcji, Dąbrowa Górnicza – 3,80%. Najwięcej akcji mają Katowice – 47,05%. Pozostałymi udziałowcami są Bytom, Chorzów, Czeladź, Gliwice, Mysłowice, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Świętochłowice oraz Zabrze.

Przejęcie przez Metropolię pierwszych udziałów Tramwajów Śląskich poprzedziła uchwała Zgromadzenia GZM z 13 września 2023 roku, wyrażająca zgodę na przystąpienie Metropolii do spółki Tramwaje Śląskie. Ma to się odbyć poprzez przekazanie udziałów gmin.

– Podpisując pierwsze umowy rozpoczynamy proces przejęcia od gmin udziałów Tramwajów Śląskich – mówi Kazimierz Karolczak, przewodniczący zarządu GZM.

– To przykład, że wspólnie potrafimy wypracować rozwiązania, które są kluczowe dla poprawy jakości życia w skali Metropolii. Dzięki osiągnięciu porozumienia w sprawie przekazania udziałów, Metropolia będzie mogła skuteczniej rozwijać i integrować sieć transportu oraz bezpośrednio współfinansować inwestycje w spółce – tłumaczy Karolczak.

Na mocy podpisanych dzisiaj umów Sosnowiec przekazał nieodpłatnie 1 730 999 akcji, Dąbrowa Górnicza – 570 000. Każda akcja ma wartość nominalną 10 zł.

– Najważniejszym zadaniem Metropolii jest transport publiczny – twierdzi Arkadiusz Chęciński, prezydent Sosnowca.

– Jeśli chcemy, by został scalonym to zwyczajnie musimy dać na to szanse Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Stąd obecność GZM w spółkach autobusowych. Teraz ten sam krok należy wykonać w tramwajach. Przekazanie akcji Metropolii pozwoli na lepszą integrację całego systemu transportowego – dodaje Chęciński.

Podstawą przystąpienia Metropolii do spółki Tramwaje Śląskie jest ustawa o związku metropolitalnym. Umożliwia ona gminom członkowskim przekazywanie akcji spółek realizujących zadania należących do kompetencji GZM.

Tramwaje Śląskie ogłaszają konkurs na projekt planszówki z tramwajami w tle

Badania ankietowe oraz wyniki sprzedaży wskazują jasno, że gry planszowe są jedną z ulubionych rozrywek Polaków. Dlatego, z okazji zbliżającego się Europejskiego Tygodnia Mobilności, Tramwaje Śląskie ogłaszają konkurs na projekt tramwajowej planszówki.

Termin nadsyłania zgłoszeń mija 11 września.

– Założenie jest proste. Chodzi o to, by zaprojektować grę dla całej rodziny, której scenariusz będzie ściśle wiązać się z komunikacją tramwajową. To jedyny element wymagany, resztę zostawiamy fantazji uczestników – mówi Andrzej Zowada, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Aby wziąć udział w konkursie należy stworzyć prototyp gry i opisać jej zasady, a następnie zdjęcia prototypu wraz z opisem zasad przesłać drogą elektroniczną na adres:

tramwaj@tram-silesia.pl.

– Zależy nam oczywiście na tym, by elementy tramwajowe odpowiadały specyfice Tramwajów Śląskich. Zatem jeśli pojawią się w grze wagony tramwajowe, to powinny być czerwone i przypominać modele eksploatowane w miastach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Jeśli pojawią się w niej elementy miast, to powinny to być miasta, w których kursują nasze tramwaje. Na te elementy jury będzie zwracać szczególną uwagę – podkreśla Andrzej Zowada.

Przy tworzeniu gry może uczestniczyć cała rodzina czy grupa znajomych, choć oficjalne zgłoszenie musi dotyczyć jednej osoby. – To może być fantastyczna zabawa w gronie rodziny czy przyjaciół. Taka burza mózgów, erupcja pomysłów może przynieść wspaniały efekt w postaci ciekawej, wciągającej i angażującej gry, która przyniesie rewelacyjną rozrywkę. Jeśli któryś z projektów okaże się odpowiedni, nie wykluczamy, że zlecimy profesjonalnej firmie stworzenie gry na podstawie zwycięskiego projektu, która będzie wspaniałym tramwajowym gadżetem – dodaje rzecznik.

Na laureatów konkursu czekają atrakcyjne nagrody w postaci – a jakże – zestawu gier planszowych wartości ok. 800 zł oraz gadżetów Tramwajów Śląskich. Rozstrzygnięcie konkursu nastąpi 15 września a osoby nagrodzone poinformowane zostaną o wygranej drogą mailową lub telefonicznie. Uroczyste wręczenie nagród odbędzie się 17 września, podczas Dnia Otwartego Zajezdni Tramwajowej w Gliwicach.

Źródło: Tramwaje Śląskie S.A.

Podpisana umowa na modernizację torowiska w Bytomiu od centrum do zajezdni Stroszek

Spółka Tramwaje Śląskie S.A. stoi u progu jednej z priorytetowych inwestycji w realizowanym projekcie inwestycyjnym. We wtorek 19.07.2022 r. podpisana została umowa z generalnym wykonawcą prac modernizacyjnych torowiska między centrum Bytomia a zajezdnią w dzielnicy Stroszek.

O tym, jak ważna to inwestycja wie każdy, kto choć raz miał okazję podróżować tramwajem między centrum Bytomia a pętlą w dzielnicy Stroszek. – Ten szlak tramwajowy prowadzący z zajezdni w Bytomiu Stroszku w kierunku centrum Bytomia i dalej do miast ościennych jest bardzo mocno wyeksploatowany. Muszę przyznać, że na ten moment, kiedy możemy podpisać umowę i rozpocząć prace, już wręcz wyczekiwaliśmy. Liczymy, że prace szybko się rozpoczną i będą postępować w dobrym tempie – powiedział tuż przed podpisaniem umowy Bolesław Knapik, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.



Umowa na realizację zadania podpisana została we wtorek 19.07.2022 r. w gmachu Urzędu Miejskiego w Bytomiu, w obecności zastępcy prezydenta miasta, członka Rady Nadzorczej Spółki Michała Biedy. Przedmiotem umowy jest wykonanie robót budowlanych dla zadania pn.: „Przebudowa infrastruktury tramwajowej w Centrum Bytomia od skrzyżowania ul. Powstańców Warszawskich z ul. Sądową do Zajezdni Stroszek”, w ramach „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko-Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności. Generalnym wykonawcą, w drodze postępowania przetargowego, wybrane zostało konsorcjum firm: Contraxim Sp. z o.o. z Zielonej Góry i PPHU Dabud Sp. z o.o. z Chorzowa. Zgodnie z zapisami umowy generalny wykonawca ma 14 miesięcy na realizację całego zadania, co znaczy, że prace powinny się zakończyć do 19.09.2023 r. Wartość umowy wynosi niemal 72 mln zł netto (ponad 88,5 mln zł brutto).

– Przebudowa infrastruktury tramwajowej od skrzyżowania

ul. Powstańców Warszawskich z ul. Sądową do zajezdni Stroszek w Bytomiu to jedna z kluczowych inwestycji, jaka zostanie zrealizowana w naszym mieście. Na tym odcinku kursuje jedna z najważniejszych linii tramwajowych w Metropolii, która nie tylko łączy dwa duże osiedla w naszym mieście z centrum, ale również umożliwia bytomianom dojazd do pracy, szkół czy obiektów handlowych w Chorzowie i Katowicach – mówił zastępca prezydenta Bytomia Michał Bieda. – Zmodernizowane torowisko tramwajowe nie tylko sprawi, że przejazdy na trasie od Stroszka do centrum Bytomia staną się krótsze, ale zastosowana technologia przebudowy torowiska wpłynie na zmniejszenie poziomu hałasu w sąsiedztwie mieszkań bytomian. Ponadto dzięki inwestycji poprawi się też jakość taboru kursującego na tym odcinku linii tramwajowej a przebudowane przystanki zwiększą komfort jazdy osobom starszym oraz z niepełnosprawnościami – dodał Michał Bieda.



Przebudowa torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną w Bytomiu od skrzyżowania ul. Powstańców Warszawskich z ul. Sądową do zajezdni Stroszek obejmuje odcinek ok. 14000

metrów toru pojedynczego (mtp), który jest torowiskiem wydzielonym. Przeznaczony do modernizacji odcinek jest linią niemal w całości dwutorową. Jedynie przy Szkole Podstawowej Mistrzostwa Sportowego linia na nieco ponad stumetrowym fragmencie jest jednotorowa i w ramach tej inwestycji zostanie ona zastąpiona linią dwutorową.

Odcinek przeznaczony do przebudowy obejmuje torowisko wzdłuż ulic: Tarnogórskiej, Strzelców Bytomskich oraz Władysława Łokietka wraz z pętlą tramwajową przy zajezdni Stroszek. W ramach inwestycji dwutorowa linia tramwajowa wybudowana zostanie w technologii klasycznej na podkładach strunobetonowych, zaś przejazdy torowo-drogowe i przejścia przez torowisko powstaną z użyciem prefabrykowanych płyt torowych. Przebudowany zostanie układ zasilania wraz ze słupami i siecią trakcyjną. Wybudowane zostaną nowe perony tramwajowe, zamontowane elektrycznie sterowane i podgrzewane zwrotnice oraz system smarownic minimalizujący hałas.

Źródło: UM Bytom / Tramwaje Śląskie

Rozpoczyna się przebudowa alei Piłsudskiego. Ważne zmiany dla kierowców

Rozpoczynamy budowę ronda turbinowego i przebudowę przejścia podziemnego między Broadwayem a Manhattanem. Z tego powodu od 28 marca na ponad cztery miesiące zmieni się organizacja ruchu na prawie kilometrowym odcinku al. Piłsudskiego.

Przebudowa torowiska tramwajowego między aleją Róż a rondem Budowniczych Huty Katowice po zimowej przerwie nabrała tempa,

Na większości trasy rozebrany został drugi tor i rozpoczęła się budowa odwodnienia torowiska oraz układanie nowej podbudowy.

Dwa przewiązki przez przebudowywane torowisko

Od wielu miesięcy zapowiadaliśmy, że przebudowie torowiska towarzyszyć będzie finansowana przez miasto przebudowa pasa drogowego. Rozpoczynamy w poniedziałek 28 marca od zmian w organizacji ruchu na prawie kilometrowym odcinku alei Piłsudskiego między skrzyżowaniami z ul. Graniczną i Tysiąclecia. Tego dnia jezdni w kierunku huty na wspomnianym odcinku zostanie zamknięta.

– Do końca lipca ruch w obu kierunkach między skrzyżowaniami z ul. Graniczną i Tysiąclecia będzie odbywał się po dwóch pasach jezdni w kierunku centrum. Trzeci – wewnętrzny pas na tej jezdni – zostanie zamknięty z powodu prac przy torowisku – zapowiada Krzysztof Serafiński, zastępca naczelnika Wydziału Inwestycji Drogowych.

W praktyce: za skrzyżowaniem z ul. Graniczną kierowcy jadący w stronę huty zjadą na jezdnię w kierunku centrum przez wybudowaną właśnie przewiązkę (na zdjęciu poniżej).



Na jezdnię w kierunku huty wrócą przez kolejną przewiązkę budowaną na wysokości dawnego Banku PKO BP (zdjęcie poniżej).



Przełożenie ruchu na jezdnię w kierunku centrum uniemożliwi zjazd z al. Piłsudskiego w ulicę Leśną. Objazd – także w odwrotnym kierunku – zostanie wytyczony przez al. Majakowskiego i ul. 11 Listopada oraz Tysiąclecia. Ze zjazdu z al. Piłsudskiego nadal będą mogli korzystać mieszkańcy ul. Długiej i klienci MOPS-u.



UWAGA!

ZMIANA ORGANIZACJI RUCHU

W TYM CZASIE DLA WAS:

ZBUDUJEMY

- ½ ronda od strony ulicy Leśnej
- nową drogę rowerową i chodnik
- wjazd i zjazd na zintegrowany przystanek
- pochylnię rowerową

WYREMONTUJEMY

- przejście podziemne

info: www.zieloneswiatlo.dg.pl



– Kierowcom podpowiadamy, by w codziennych podróżach korzystali także z równoległych dla zamkniętej jezdni alternatyw, czyli z al. Zagłębia Dąbrowskiego i ul. 11 Listopada – mówi Arkadiusz Grządziel, naczelnik Wydziału Infrastruktury Miejskiej.

Marcin Bazylak, prezydent Dąbrowy Górniczej: – Żeby było lepiej, musi być przez chwilę gorzej, dlatego proszę mieszkańców o wyrozumiałość i cierpliwość w czasie przebudowy.

Rondo, droga rowerowa, chodniki, oświetlenie i pochylnia

Czteromiesięczny czas zamknięcia jezdni zostanie wykorzystany na: przebudowę podziemnych sieci, budowę kanalizacji deszczowej pod drogą czy wymianę okablowania pod nowe słupy oświetleniowe.

Mocno zniszczony odcinek między Graniczną i Leśną zostanie przebudowany i zyska nową nawierzchnię. Z wewnętrznego pasa jezdni między Leśną a Tysiąclecia powstanie wjazd i wyjazd ze wspólnego przystanku autobusowo-tramwajowego.

– Z powodu kompleksowej przebudowy przejścia podziemnego trzeba będzie odkryć jego górną płytę w jezdni – wyjaśnia Krzysztof Serafiński. I przypomina, że od strony Manhattanu powstanie też nowa pochylnia, która ułatwi korzystanie z przejścia osobom poruszającym się na wózkach, rodzicom z wózkami i rowerzystom.



Do końca lipca wybudowana zostanie połowa nowego turbinowego ronda na skrzyżowaniu z Leśną, a także droga rowerowa i chodnik. Jak już zapowiadaliśmy, droga rowerowa po stronie osiedla Manhattan zyska asfaltowo-betonową nawierzchnię i „zamieni się” miejscem z chodnikiem. Dzięki temu chodnik będzie bliżej osiedla i piesi nie będą musieli wchodzić na drogę dla rowerów.

Wspomniane rondo turbinowe – z wewnętrznego pasa będzie można

jechać tylko prosto lub w lewo, a z zewnętrznego tylko prosto lub w prawo – po wybudowaniu docelowo poprawi także warunki wyjazdu z dróg podporządkowanych. To ważne, bo obecnie, szczególnie w godzinach szczytu, jest mocno kłopotliwe.

Zwężenia do dwóch pasów jezdni przed i za rondem mają uspokoić ruch i zapewnić większe bezpieczeństwo pieszym. Tym bardziej, że w rejonie skrzyżowania z ul. Morcinka powstanie dla nich nowe przejście wraz z przejazdem rowerowym.

Źródło: UM w Dąbrowie Górniczej

Tak zmienia się ulice Królowej Jadwigi i Piłsudskiego [WIZUALIZACJE]

Kilka tygodni temu opisaliśmy, jak przy okazji rozpoczętej w zeszłym roku przebudowy torowiska tramwajowego, zmienia się ulica Królowej Jadwigi oraz aleja Piłsudskiego. Teraz opisywane zmiany zwizualizowaliśmy na pięciu planszach. Każdą możecie powiększyć, by poznać szczegóły.

Zamieszczone poniżej wizualizacje udostępnił wcześniej na swoim profilu w mediach społecznościowych prezydent Marcin Bazylak. Warto zapoznać się z tymi wpisami, bo przy okazji prezydent odpowiedział w komentarzach na wiele pytań związanych z wprowadzanymi zmianami.

Zależy nam na uspokojeniu ruchu na ul. Królowej Jadwigi i al. Piłsudskiego. Chcemy, by mieszkańcy nie traktowali ich, jak autostrady. Stąd miejscami – m.in. przed nowymi przejściami dla pieszych i dojazdem do nowego ronda turbinowego – zawężimy

jezdnie do dwóch pasów. Kierowcom łatwiej będzie wtedy dostosować prędkość do obowiązującego w mieście ograniczenia prędkości do 50 km na godzinę.

Warto pamiętać, że budujemy alternatywę dla przejazdu ul. Sobieskiego, Królowej Jadwigi i Piłsudskiego. **Wiele zmian, szczególnie w centrum, zostanie wprowadzonych, gdy alternatywna trasa będzie gotowa, a tunel pod torami na przedłużeniu ulicy Kościuszki zostanie udostępniony kierowcom, pieszym i rowerzystom.** To ostatnie powinno być możliwe w połowie 2022 roku. Wtedy też drogowcy przyspieszą z pracami na ul. Królowej Jadwigi i Piłsudskiego.

ALEJA PIŁSUDSKIEGO: OD UL. KASPRZAKA do UL. TYSIĄCLECIA



*□ Obie jezdnie na wysokości przejścia dla pieszych przy budynkach ul. Kasprzaka 4 i 6 (przy dawnym „Spaleniaku”) zawężone zostaną do dwóch pasów – pozwoli to na bezpieczniejsze przechodzenie na drugą stronę jezdni;

- *□ Nieczynne od lat przejście podziemne zostanie zasypane;
- *□ Powstaną nowe miejsca parkingowe na pasach jezdni wyłączonych z ruchu – na odcinku od przejścia dla pieszych do ul. Trzeciego Powstania Śląskiego – skorzystają na tym mieszkańcy bloków;
- *□ Na każdym z przejść dla pieszych powstaną przejazdy rowerowe – dzięki temu będzie można swobodnie, zgodnie z przepisami, jechać rowerem bez konieczności przeprowadzania go przez jezdnię;
- *□ Dzięki przejazdom rowerowym istniejące drogi rowerowe wzdłuż ul. Piłsudskiego zyskają połączenie zarówno z infrastrukturą rowerową na ul. Tysiąclecia i dalej Aleją Zagłębia jak i z ul. Kasprzaka;
- *□ Położone zostaną nowe tory tramwajowe i powstanie nowy przystanek dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych;
- *□ Słupy oświetleniowe wraz z latarniami zostaną wymienione na nowe, w technologii LED.

ALEJA PIŁSUDSKIEGO: OD ULICY TYSIĄCLECIA DO UL. MORCINKA



*□ Pomędzy ul. Tysiąclecia i Morcinka, wzdłuż al. Piłsudskiego, powstanie droga rowerowa oraz chodnik;

*□ Droga rowerowa na tym samym odcinku, ale po stronie osiedla Manhattan, zyska asfaltowo-betonową nawierzchnię i „zamieni się” miejscem z chodnikiem. Dzięki temu chodnik będzie bliżej osiedla i piesi nie będą musieli wchodzić na drogę dla rowerów;

*□ Przejście podziemne łączące Manhattan z Broadwayem zostanie wyremontowane. Prowadzić będą do niego nowe pochylnie, które ułatwią korzystanie osobom poruszającym się na wózkach, rodzicom z wózkami i rowerzystom;

*□ Przystanki autobusowe i tramwajowe zostaną połączone w jeden wspólny przystanek znajdujący się na pasie pomiędzy jezdniami. Wewnętrzne pasy ruchu przed przystankami zostaną wyłączane i posłużą jako zjazd dla autobusów. W ten sposób autobusy wjadą na wyremontowane torowisko i zabiorą pasażerów ze zintegrowanego przystanku. Później korzystając z pasa zjazdowego sprawnie i bezkolizyjnie włączą się do ruchu;

*□ Skrzyżowanie ulic Piłsudskiego, Morcinka i Leśnej zostanie przebudowane na rondo turbinowe, a jezdnia przed nim zostanie zawężona do dwóch pasów. Oznacza to, że z wewnętrznego pasa będzie można jechać tylko prosto lub w lewo, a z zewnętrznego – tylko prosto lub w prawo. Rozwiązanie to poprawi także warunki wyjazdu z dróg podporządkowanych, co obecnie, szczególnie w godzinach szczytu, jest mocno kłopotliwe;

*□ W miejscu dotychczasowego przejścia dla pieszych w rejonie skrzyżowania z ul. Morcinka powstanie nowe przejście wraz z przejazdem rowerowym.

ALEJA PIŁSUDSKIEGO: OD UL. MORCINKA DO ALEI MAJAKOWSKIEGO



*□ Od skrzyżowania z ul. Morcinka (stacja benzynowa Amic) do skrzyżowania z Alejami i ul. Poniatowskiego (targ) infrastruktura rowerowa będzie po obu stronach alei Piłsudskiego. Po stronie Damelu będzie to ciąg pieszo-rowerowy, a po stronie Zespół Szkół Ekonomicznych droga

rowerowa i chodnik;

*□ Przejście podziemne przy Damelu czeka na likwidację. Zastąpi je przejściem dla pieszych oraz przejazd rowerowy zlokalizowany bezpośrednio przy istniejącej sygnalizacji świetlnej. Dzięki temu bez przeszkód przejdziemy na drugą stronę jezdni i dostaniemy się na przebudowany przystanek tramwajowy;

*□ Ciąg pieszo-rowerowy po stronie Damelu połączy się z drogą rowerową na Alejach Majakowskiego. Natomiast droga rowerowa wzdłuż targu połączy się z budowaną właśnie drogą na plantach;

*□ Utrzymane zostaną trzy pasy ruchu w obu kierunkach. Każdy będzie miał po 3 metry, dzięki czemu kierowcom łatwiej będzie dostosować prędkość do obowiązującego w mieście ograniczenia do 50 km na godzinę. Pasy tej szerokości funkcjonują już dzisiaj na odcinku od Ekonomika do targu.

*□ Dzięki węższym pasom zyskamy też więcej zieleni – trawnik wzdłuż jezdni po stronie Damelu będzie miał szerokość 3 metrów.

**ULICA KRÓLOWEJ JADWIGI: OD AL.
MAJAKOWSKIEGO DO UL. WOJSKA POLSKIEGO**



*□ Przystanki autobusowe ułokujemy bliżej targu, podobnie jak przystanki tramwajowe, które przesuniemy na wysokość obecnych przystanków autobusowych;

*□ Dzięki temu rozwiązaniu nie trzeba będzie zbiegać do przejścia podziemnego, by przesiąść się na autobus lub tramwaj. Sprawną komunikację między przystankami zapewni nowe przejście dla pieszych w poziomie jezdni;

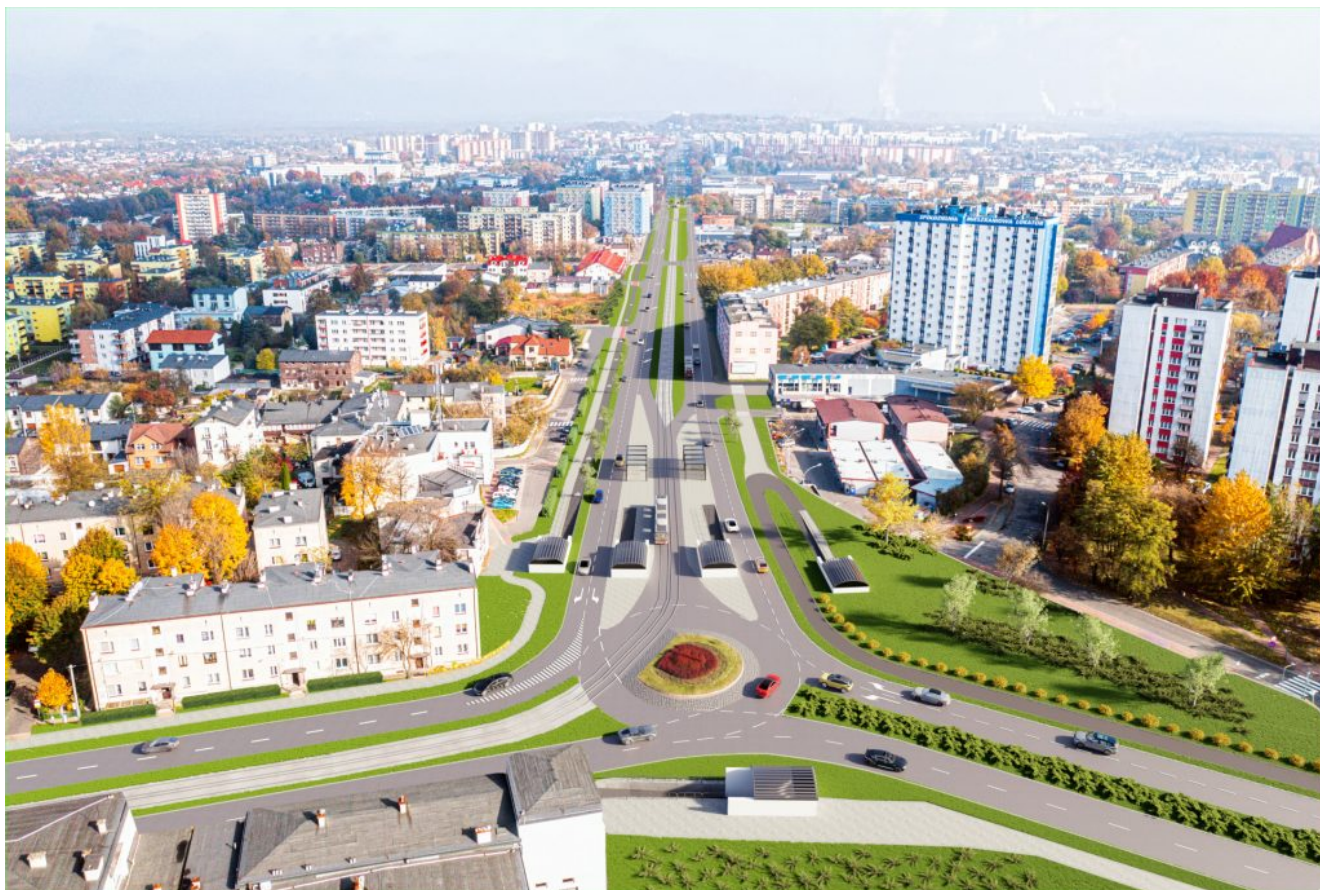
*□ Zachowamy przejście podziemne w rejonie ul. Wojska Polskiego, ale bez wyjść na perony;

*□ Zmieni się geometria jezdni. Od Wojska Polskiego do nowego przejścia dla pieszych jezdnią zwęzi się z trzech pasów do dwóch. Trzy pasy ponownie pojawią się przed sygnalizacją świetlną przy Alei Majakowskiego;

*□ Podobnie będzie na jezdni w kierunku centrum miasta: od targu dwa pasy, a w rejonie ul. Reymonta i dalej do skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego – trzy pasy;

*□ Na całym odcinku – wzdłuż jezdni w kierunku centrum – powstanie droga rowerowa i chodnik.

ULICA KRÓLOWEJ JADWIGI: OD UL. WOJSKA POLSKIEGO DO AL. RÓŻ



*□ Po stronie jezdni w kierunku centrum powstanie chodnik i droga rowerowa zakończona wjazdem do przejścia podziemnego przez pochylnię;

*□ Pochylnie przy przejściu będą trzy: poza wspomnianą powyżej, także po stronie Merkurego i przy Zespole Szkół Technicznych. Tą ostatnią pochylnią wyjedziemy na nową drogą rowerową, której budowa wchodzi już w zakres kolejnego zadania: **przebudowy torowiska i drogi od alei Róż do pętli przy Powiatowym Urzędzie Pracy.**

*□ Wybudujemy zjazd i wyjazd z ul. Orzeszkowej na ul. Królowej Jadwigi; W tym miejscu, jak i przy skrzyżowaniu z ul. 1 Maja, powstaną przejścia dla pieszych z przejazdami rowerowymi.

*□ Przy alei Róż powstanie drugi (po Manhattanie) zintegrowany przystanek autobusowo–tramwajowy: w kierunku Gołonoga autobus wjedzie na torowisko z tarczy ronda, w kierunku centrum wjazd na torowisko odbędzie się z wewnętrznego pasa ul. Królowej Jadwigi.

*□ Po przebudowie każda jezdnia przy dojeździe do ronda będzie miała po dwa pasy służące do jazdy w lewo lub w prawo.

Więcej informacji na stronie internetowej zieloneswiatlo.dg.pl.

Źródło: UM w Dąbrowie Górniczej

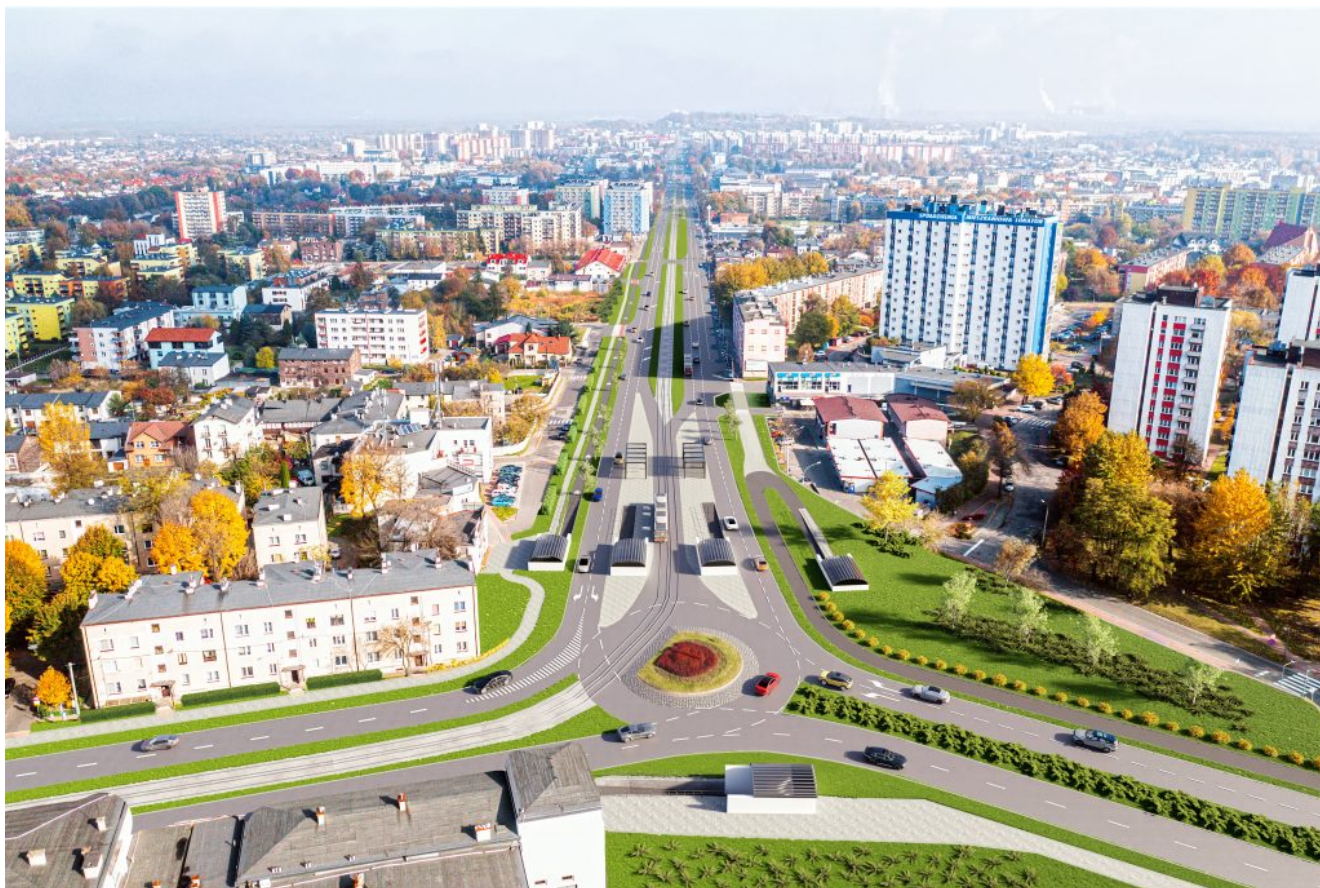
Centrum bez kładek i z wyniesionymi przejściami dla pieszych

Trzy pochylnie rowerowe, wyniesione przejście dla pieszych zamiast kładek i rondo turbinowe jako uspokajacz ruchu przy hucie – opisujemy jakich udogodnień mieszkańcy Dąbrowy Górniczej mogą się spodziewać po przebudowie ul. Królowej Jadwigi i Sobieskiego.

Modernizacja ul. Królowej Jadwigi i Sobieskiego to wspólny projekt Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej oraz Tramwajów Śląskich. Wspólnie z Krzysztofem Serafińskim, zastępcą naczelnika Wydziału Inwestycji Drogowych, opowiemy w szczegółach, jakie zmiany czekają nas na trasie od ronda przy al. Róż do nowego ronda przy Powiatowym Urzędzie Pracy.

Ulica Królowej Jadwigi: od alei Róż do ul. Augustynika

Przy przejściu podziemnym przy al. Róż powstaną trzy pochylnie rowerowe: przy jezdni w kierunku centrum, po stronie Merkurego i przy Zespole Szkół Technicznych. Tą ostatnią pochylnią wyjedziemy na ciąg pieszo-rowerowy, który powstanie po tej stronie ul. Królowej Jadwigi.



– By uniknąć wycinki drzew nowy ciąg pieszo-rowerowy wpisze się w istniejące zadrzewienie – podkreśla Krzysztof Serafiński.

Nim wspomnianym ciągiem dojedziemy do wejścia do parku Hallera naprzeciwko Pałacu Kultury Zagłębia, warto wspomnieć o zmianach na skrzyżowaniu z ul. Augustynika. – W celu poprawy płynności ruchu, wjazd i wyjazd z ul. Augustynika zostaną utrzymane tylko w relacji prawoskrętnej – zapowiada Krzysztof Serafiński.

Powyższe oznacza, że przy jezdni w kierunku Gołonoga zniknie pas do skrętu w lewo i przejazd przez tory. Istniejące

przejście dla pieszych zostanie rozbudowane o przejazd rowerowy: w niedalekiej przyszłości ciąg pieszo-rowerowy powstanie także wzdłuż ul. Augustynika. Dojedziemy nim m.in. na planty i dalej na Pogorię III oraz do centrów przesiadkowych w centrum i Gołonogu.

– „Obsługa” ulicy Augustynika nie ucierpi na tych zmianach, bo przy ul. Królowej Jadwigi planowany jest dodatkowy wylot i wlot w ul. Orzeszkowej – dodaje zastępca naczelnika Wydziału Inwestycji Drogowych.

Centrum z udogodnieniami dla pieszych i rowerzystów

Dogodną komunikację na osi park Hallera – Pałac Kultury Zagłębia zapewni mieszkańcom wyniesione przejście dla pieszych. Poprawi ono dostępność do przystanków tramwajowych, które w nowej lokalizacji znajdą się na wysokości istniejących przystanków autobusowych.

Wejścia do przejścia podziemnego w centrum czeka przebudowa. W efekcie przy trzech z nich powstaną pochylnie rowerowe: po stronie parku, przy poczcie oraz od strony CH Pogoria.

Plac po stronie parku przetnie wydzielona droga rowerowa, którą zjedziemy do przejścia, by przez kolejną pochylnię kontynuować jazdę drogą rowerową wzdłuż ul. Kościuszki w stronę centrum przesiadkowego przy dworcu i dwóch tuneli pod torami.

Także do granicy z Będzinem przez pochylnię przy poczcie dojedziemy wydzieloną drogą rowerową, która powstanie wzdłuż ul. Sobieskiego.

Ulica Sobieskiego: od ul. Kościuszki do nowego ronda przy Chopina

Obie kładki dla pieszych – na wysokości CH Pogoria i przy

przystanku tramwajowym Dąbrowa Górnicza Sienkiewicza – zostaną zlikwidowane.

– Kładkę przy Pogorii zastąpi wyniesione przejście dla pieszych, co z jednej strony uspokoi ruch samochodowy, a z drugiej sprawi, że piesi nie będą już musieli wspinać się po schodach – wyjaśnia Krzysztof Serafiński.

Co ważne, w pobliże wyniesionego przejścia dla pieszych przeniesiony zostanie przystanek tramwajowy Dąbrowa Górnicza Sienkiewicza. A skoro już jesteśmy przy ul. Sienkiewicza: zniknie możliwość przejazdu przez tory dla samochodów.

Likwidacji ulegnie także nieczynne przejście podziemne przy Hucie Bankowej. Utrzymane zostanie natomiast przejście przez jezdnię, a na bezpieczeństwo pieszych pozytywnie wpłynie zmiana geometrii skrzyżowania z ul. Chopina i budowa w tym miejscu ronda turbinowego.

Warto też wspomnieć, że przystanek autobusowy po stronie huty nie zmieni lokalizacji, zyska natomiast zatokę. Nowa będzie także zatoka przystanku autobusowego po drugiej stronie ulicy.

Ul. Sobieskiego: nowe rondo przy PUP

Dojeżdżamy do nowego ronda przy Powiatowym Urzędzie Pracy. Tuż za jego tarczą ułożone zostaną nowe perony przystanku tramwajowego. Na wysokości PUP powstanie także nowa zatoka przystanku autobusowego. Na starym miejscu pozostanie natomiast przystanek autobusowy w kierunku centrum, który także zyska nową zatokę.



Z ronda pojedziemy w kierunku Będzina oraz nową obwodnicą w stronę centrum przesiadkowego przy dworcu. Wcześniej można też będzie skręcić w kierunku Ksawery. Tylko wlot w kierunku ul. Legionów Polskich pozostanie na razie zamknięty. To przedłużenie doczeka się realizacji w następnej kolejności, gdy miasto otrzyma dofinansowanie do zaprojektowanej już inwestycji.

Przy granicy za Będzinem skończy się nowa droga rowerowa. – Liczymy, że o kontynuację – aż do granicy z Czeladzią – zadba Zarząd Dróg Wojewódzkich podczas planowanej przebudowy drogi wojewódzkiej nr 910 – mówi Krzysztof Serafiński.

Źródło: UM w Dąbrowie Górniczej

Autobusy przestaną dublować się z tramwajami

Na prośbę prezydenta Dąbrowy Górniczej Marcina Bazyłaka przygotowuje pan nowe rozkłady jazdy tramwajów i autobusów. Słyszałem, że w godzinach szczytu tramwaje będą podjeżdżać na przystanki co 4 minuty.

Marcin Pająk*: – Tak, przy czym wraz ze zwiększeniem częstotliwości kursowania tramwajów, proponuję zmiany w układzie linii autobusowych. Ideą, jaka przyświeca tym zmianom, jest skierowanie większej liczby autobusów na trasy, które nie pokrywają się z tramwajami.

Przykład? Dwujezdniowa aleja Zagłębia Dąbrowskiego. Osiedle Morcinka jest duże i części osób łatwiej byłoby wsiąść w autobus przy alei niż dochodzić na przystanek przy Piłsudskiego.

Przesiadka bez zbędnego oczekiwania

Czyli zamysł jest taki, by tramwaje stały się kręgosłupem komunikacji w mieście, a autobusy nie dublowały się z nimi na trasie, lecz dowoziły do nich mieszkańców?

– Dokładnie tak. To jest kwestia alei Zagłębia Dąbrowskiego, ulicy 11 Listopada, alei Majakowskiego czy osiedla Mickiewicza, skąd do tramwaju jest daleko. Stamtąd autobusy będą kursowały częściej.

Zmiany nastąpią także w dzielnicach. Zasada jest taka, że z dzielnicy będzie przynajmniej jedna lub dwie linie główne, które będą jeździły znacznie częściej niż obecnie i będą dojeżdżały do centrum. Niekoniecznie jednak tak jak teraz wzdłuż ulicy Piłsudskiego.

Będzie też część linii, które będą skomunikowane na

przesiadki, np. w centrum przesiadkowym w Ząbkowicach czy też w rejonie stacji w Strzemieszycach Północnych, wreszcie w Gołonogu i w centrum miasta.

Przesiadki nie są najbardziej lubianym przez pasażerów sposobem podróżowania. Jakie warunki muszą być spełnione, by stały się akceptowalne?

– Duża częstotliwość kursowania tramwajów na głównej osi miasta ma sprawić, że – czy autobus przyjedzie punktualnie czy też spóźni się z jakiegoś powodu – na przesiadkę do tramwaju w ogóle nie trzeba będzie czekać.

Jeśli chodzi o przesiadkę z autobusu do autobusu: rozkłady jazdy linii, które będą funkcjonowały na krótszej trasie, będą tak ułożone, żeby zawsze przyjeżdżały przed autobusem, który jedzie dalej.

Modernizacja infrastruktury poprawi czas przejazdu

Rozmawiamy o tramwajach kursujących w godzinach szczytu co 4-5 minut. Wyjaśnijmy od razu, jak można taką częstotliwość uzyskać.

– Dogęszczenie kursów będzie dotyczyło przede wszystkim Dąbrowy Górniczej, czyli odcinka od Huty Katowice do pętli przy Powiatowym Urzędzie Pracy. Oczywiście trzy linie nadal będą kursowały w kierunku Będzina, Czeladzi i Sosnowca, ale tam częstotliwość będzie zależeć od tego, czego sobie te miasta zażyczą. Nie będzie to miało jednak wpływu na komunikację w Dąbrowie.

Jak więc konkretnie zostanie ułożony rozkład linii tramwajowych w mieście?

– Linia 21 co 20 minut, linia 22 w godzinach szczytu co 10 minut i linia 28 w godzinach szczytu również co 10 minut. Mamy w efekcie pięć kursów na 20 minut, czyli średnio tramwaj co 4

minuty. W godzinach szczytu do Będzina też planowane jest dogęszczenie kursów do co ok. 5 minut , bo takie też jest życzenie prezydenta tego miasta.

Co poza częstotliwością zachęci dąbrowian do podróży tramwajami?

– Modernizacja infrastruktury poprawi czas przejazdu. Obecnie to dwadzieścia kilka minut, po modernizacji zyskamy 2-3 minuty. Na tak krótkiej trasie nie da się uzyskać więcej. Może to mały kroczek, ale jednak kroczek.

Atrakcyjna częstotliwość i modernizacja infrastruktury, ale też nowe niskopodłogowe wagony.

– Myślę, że to będzie najważniejsza zmiana: nowe wagony z niską podłogą będą kursować w znacznie większej liczbie, tak żeby tramwaje starszego typu pojawiały się w mieście znacznie rzadziej.

Pociąg do Katowic z atrakcyjnym czasem przejazdu

Jeśli będziemy chcieli jechać do Katowic, dojedziemy tam metrolinią. Zakładamy jednak, że większość podróży powinna się odbywać koleją?

– Tak. Modernizacja stacji w centrum i w Gołonogu ma zabezpieczyć dodatkowe miejsce pod tory dla pociągów w ruchu metropolitalnym. Jeśli uda się uzyskać odpowiednią ofertę – żeby pociągi jeździły w kierunku Katowic nie rzadziej niż co 15 minut, a może i co 10 – większość przemieszczeń rzeczywiście będzie można oprzeć na pociągu. Pociąg do Katowic z centrum Dąbrowy jedzie raptem 20 minut i to jest bardzo atrakcyjny czas przejazdu. Ale oczywiście musi być odpowiednia liczba pociągów.

Wracamy siłą rzeczy do autobusów, którymi mieszkańcy będą mogli dojechać pod sam dworzec.

– Centrum przesiadkowe to będzie duży obiekt. Kilka stanowisk dla autobusów, duże parkingi i łatwy sposób dostania się przejściem podziemnym na perony. To powinno zachęcać do podróży pociągiem. Oczywiście autobusy spod dworca też będą jeździły dosyć często, by nie trzeba było zbyt długo czekać.

Kiedy przygotowywana przez pana siatka połączeń wejdzie w życie?

– Wszystkie zmiany będzie można wdrożyć po wybudowaniu centrów przesiadkowych i po zakończeniu modernizacji linii tramwajowych i przyległych do nich dróg. Niektóre jednak będzie można wprowadzać wcześniej, by mieszkańcy mogli się z nimi spokojnie zapoznać i by ewentualnie móc zareagować, jeżeli pojawią się jakieś postulaty czy problemy z dojazdami.

Rozmawiał Piotr Purzyński

Marcin Pająk – starszy specjalista ds. strategii w Łódzkich Kolejach Aglomeracyjnych i inspektor w Wydziale Infrastruktury Miejskiej. Jako pracownik Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej zajmuje się problematyką transportu miejskiego. Głównym celem realizowanych zadań jest opracowanie nowej siatki linii komunikacji miejskiej, która wdrożona zostanie wraz ze zmianami w układzie komunikacyjnym naszego miasta.*

Źródło: UM Dąbrowa Górnicza

Kolejne torowisko w Sosnowcu do modernizacji – jest

przetarg na ul. Wojska Polskiego

Do prowadzonych na terenie Sosnowca 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.

Najbardziej spektakularną inwestycją tramwajową w Sosnowcu jest z pewnością budowa nowej linii w dzielnicy Zagórze. W mieście prowadzone są jednak również modernizacje istniejących linii. Trwa procedura odbiorowa dla zadania wzdłuż ul. Będzińskiej, a prace budowlane toczą się na ul. Małachowskiego oraz wzdłuż ulic gen. Andersa i 1 Maja. Do tej inwestycyjnej ofensywy dołączy niebawem kolejna linia – tym razem w dzielnicach Niwka i Dańdówka.

W środę 15.09.2021 r. spółka Tramwaje Śląskie S.A. ogłosiła przetarg na wyłonienie generalnego wykonawcy dla zadania pn. „Przebudowa infrastruktury tramwajowej w ciągu ul. Wojska Polskiego w Sosnowcu, od ul. gen. Andersa do ul. Orłąt Lwowskich (dobudowa drugiego toru)”. Otwarcie ofert przewidziane zostało na 20.10.2021 r. Termin realizacji całości prac określony został na 12 miesięcy od dnia podpisania umowy.

Zadanie obejmuje gruntowaną przebudowę ok. 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 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 zwrotnice.

Zadanie jest jednym z elementów „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w perspektywie UE 2014-2020.

Źródło: UM Sosnowiec

Miliony na przebudowę torów i peronów w Sosnowcu

Tramwaje Śląskie ogłosiły informację o wyborze najkorzystniejszej oferty dotyczącej przebudowy torowiska wzdłuż ulic 1 Maja oraz Andersa w Sosnowcu. Po perypetiach związanych z odwołaniami, najkorzystniejszą ofertę złożyło Przedsiębiorstwo Inżynieryjnych Robót Kolejowych TOR-KRAK Sp. z o.o. Firma z Krakowa chce wykonać inwestycję za 34 566 236 zł.

Przebudowa obejmuje 6 kilometrów torów: od ronda Zagłębia Dąbrowskiego do ronda u zbiegu ulic Andersa i 11 Listopada. Planowane prace będą obejmowały całą infrastrukturę, wymienione zostanie również torowisko przecinające rondo Ludwik (1 Maja/Mikołajczyka/Andersa/Narutowicza). Poprawi się też jakość obsługi pasażerów, ponieważ prace będą dotyczyły przebudowy 14 peronów. Zainstalowane zostaną nowe słupy wraz z trakcją elektryczną. Ponadto tramwaje zadbają o remonty przejazdów, zarówno tych prowadzących do indywidualnych domów, jak i osiedli. Uzupełniony zostanie system dróg rowerowych.

– Mam nadzieję, że umowa z wykonawcą zostanie podpisana w najbliższych tygodniach, tak by wykonawca mógł jak najszybciej rozpocząć prace – wyjaśnia Arkadiusz Chęciński, prezydent Sosnowca.

Zapisany w umowie czas na realizację zadania to 22 miesiące od dnia podpisania umowy.

Źródło: UM Sosnowiec

Remont torowiska w Nowym Bytomiu

Od 11 do 15 listopada nie kursują tramwaje linii nr 9 w Rudzie Śląskiej. Powodem tej przerwy są prace modernizacyjne fragmentu torowiska wzdłuż ul. Niedurnego od ul. Grochowskiej do wiaduktu nad linią kolejową oraz przejazdu przy rondzie Górników. Jak podają Tramwaje Śląskie wstrzymany zostanie ruch tramwajów od mijanki w Świętochłowicach do pętli w Chebziu.

– To około 200-metrowy odcinek jednotorowej linii tramwajowej. W ramach modernizacji w dotychczasowym śladzie ułożony zostanie ruszt torowy z użyciem podkładów strunobetonowych i bezстыkowo spawanych szyn montowanych elastycznie. Po zakończeniu prac torowisko zostanie podbite – mówi Andrzej Zowada, rzecznik prasowy spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Przy okazji wspomnianej modernizacji fragment torowiska przy Hucie Pokój zostanie podbity, co w pełni ustabilizuje i wyprostuje tor. Poza pracami w Nowym Bytomiu jednocześnie będą prowadzone roboty na przejeździe torowo-drogowym w Wirku przy rondzie Górników. Tu prace prowadzić będzie firma zewnętrzna, a jej zadaniem będzie ułożenie nowego toru w prefabrykowanych płytach torowych z elastycznym montażem szyn na przejeździe tramwajowym przez ul. Obrońców Westerplatte, tuż obok ronda Górników.

W związku z modernizacją torowiska nastąpią zmiany w organizacji ruchu tramwajowego:

- linia nr 9 zostanie zawieszona;
- tramwaje linii nr 17 w kursach wyjazdowych/zjazdowych pojadą z/do zajezdni w Bytomiu Stroszku;
- tramwaje linii nr 43 w kursach wyjazdowych/zjazdowych pojadą z/do zajezdni w Katowicach Zawodziu,

– uruchomiona zostanie przez ZTM autobusowa komunikacja zastępcza, kursując w relacji Ruda Śląska Chebzie Rondo – Świętochłowice Mijanka; autobusy oznaczone będą jako linia T-9 (w godzinach nocnych kursy autobusów wydłużone zostaną do przystanku Bytom Szombierki Szyb Krystyna).

Źródło: UM Ruda Śląska