

Miasto pozyskało z GZM ponad 1,9 mln zł na przyspieszenie ruchu tramwajowego w Bytomiu

Pasażerowie podróżujący tramwajami będą mieli pierwszeństwo przed kierowcami samochodów. Na skrzyżowaniach, przez które przejeżdżają tramwaje trzech najważniejszych linii w Bytomiu, zostanie wprowadzony priorytet dla tramwajów. Miasto pozyskało ponad 1,9 mln zł dofinansowania z Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na rozbudowę i budowę sygnalizacji świetlnej nadającej priorytet tramwajom oraz na opracowanie dokumentacji projektowej przebudowy trzech kluczowych skrzyżowań drogowo-tramwajowych w Bytomiu. To oznacza, że tramwaje linii nr 6, 7 i 19 pojadą szybciej.

– Realizowane w naszym mieście inwestycje tramwajowe mają na celu nie tylko zwiększenie komfortu przejazdu pasażerów, ale również skrócenie czasu przejazdu – mówi zastępca prezydenta Bytomia Michał Bieda. – Dofinansowanie z Metropolii, jakie pozyskaliśmy na rozbudowę i budowę sygnalizacji świetlnej umożliwi nam upłynnienie przejazdów komunikacją tramwajową zwłaszcza w centrum miasta. Co istotne, wdrożenie nowych systemów sygnalizacji świetlnej wprowadzimy już w ramach realizowanej inwestycji związanej z przebudową torowiska linii 19. – dodaje wiceprezydent Michał Bieda.

Priorytet dla tramwaju na kilkunastu skrzyżowaniach

Pozyskane przez miasto dofinansowanie umożliwi rozbudowę sygnalizacji na skrzyżowaniach, przez które przejeżdżają tramwaje linii nr 6, 7 i 19. Dla linii nr 7 będą to skrzyżowania ulic: pl. Wolskiego, Miarki, Jagiellońskiej, Zabrzeńskiej, Łagiewnickiej oraz ul. Świętochłowickiej,

Fabrycznej, Ludowej, a także ul. Świętochłowskiej, Ostatniej i św. Piotra. Z kolei dla linii nr 6 to skrzyżowanie ul. Wrocławskiej i Reja, skrzyżowanie ul. Chorzowskiej, Miarki, Siemianowskiej i Witczaka, Pszczyńskiej w Rozbarku oraz Chorzowskiej w rejonie Media Markt.

Dla linii tramwajowej nr 19 rozbudowana zostanie nie tylko sygnalizacja, ale skonfigurowane będą także sterowniki sygnalizacji świetlnej. Prace będą prowadzone aż na 8 skrzyżowaniach: Strzelców Bytomskich w rejonie ZG „Eko Plus” /dawnej KWK „Powstańców Śląskich”/, Strzelców Bytomskich w rejonie drogi osiedlowej /Vitor/, Strzelców Bytomskich – pl. Żeromskiego, Strzelców Bytomskich w rejonie ul. Sikorskiego, Strzelców Bytomskich – Narutowicza, Strzelców Bytomskich – Szymały, Strzelców Bytomskich – Wojciechowskiego oraz Strzelców Bytomskich – Długiej – Władysława Łokietka.

W ramach przewidzianych w projekcie prac zostaną wykonane roboty instalacyjne i informatyczne, w tym m.in. zmieniona zostanie konfiguracja sterowników sygnalizacji oraz rozbudowane będą systemy detekcji z uwzględnieniem dodatkowych pętli indukcyjnych lub kamer wykrywających zbliżający się tramwaj. Wprowadzone zmiany umożliwią wprowadzenie optymalizacji programu sygnalizacji świetlnej, dzięki czemu tramwaj będzie miał priorytet przy przyjeździe przez skrzyżowania.

Z wszystkich sześciu projektów, na które gmina pozyskała dofinansowanie z Metropolii najwięcej będzie kosztowała rozbudowa sygnalizacji świetlnych na skrzyżowaniach odcinka linii tramwajowej nr 6. Wartość tej inwestycji to ponad 813 tys. zł, zaś pozostałe pięć projektów łącznie będzie kosztować ponad 1,1 mln zł.

W planach przebudowa kolejnych

skrzyżowań umożliwiających wprowadzenie priorytetu dla tramwaju

W ramach pozyskanych środków z Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii opracowana zostanie również dokumentacja projektowa przebudowy trzech ważnych skrzyżowań w Śródmieściu, Rozbarku i Stroszku, gdzie w przyszłości będzie możliwe wprowadzenie priorytetu dla tramwaju. Dokumentacja projektowa zostanie przygotowana pod przebudowę skrzyżowania ul. Strzelców Bytomskich i Narutowicza w Stroszku, Wrocławskiej i Łużyckiej w Śródmieściu oraz Chorzowskiej i Arki Bożka w Rozbarku.

Priorytet dla tramwaju to oszczędność czasu i energii

Dzięki wprowadzeniu priorytetu realnie skrócony zostanie czas przejazdu tramwaju zwłaszcza w centrum naszego miasta, gdzie trasy linii nr 6 i 19 przecinają główne drogi w mieście.

Wprowadzenie priorytetu dla tramwaju oznacza także, że znacząco skróci się czas oczekiwania na przejazd przez skrzyżowania, co również wpłynie na mniejszą liczbę zatrzymań tramwajów, a to oznacza niższe zużycie energii.

Źródło: UM Bytom

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

Druga para torów na trasie Gliwice-Katowice – jest umowa na studium wykonalności

Budowa drugiej pary torów na trasie Gliwice-Katowice oddzieli ruch dalekobieżny od aglomeracyjnego i usprawni podróżowanie pociągami po GZM. W piątek (3 grudnia) podpisano umowę na opracowanie studium wykonalności dla tej inwestycji. Dokument pozwoli określić zakres projektu, jego efekty oraz koszty realizacji.

Wydzielone tory na trasie Gliwice-Katowice, czyli linii kolejowej nr 137, to kolejny krok na drodze do budowy Kolei Metropolitalnej. Inwestycja ma za zadanie zwiększyć przepustowość na jednej z najpopularniejszych tras w regionie i doprowadzić do standardu, w którym pociągi będą kursować wewnątrz Metropolii co kilkanaście minut.

– Jesteśmy przekonani, że nasza współpraca z zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK SA będzie przebiegała tak dobrze, jak dotychczas, a uważamy, że jest ona wzorcowa. Zaczynamy też współpracę z nowym wykonawcą prac studialnych i oczekujemy jak najwyższej jakości dokumentacji studialnej – mówi Grzegorz Kwitek, członek zarządu GZM.

– Projekt ten będzie poniekąd realizacją po ponad 30 latach planów budowy tzw. KRR czyli Kolejowego Ruchu Regionalnego na wydzielonej parze torów, nie dokończonej na przełomie lat 80. i 90. XX w. Tyle, że już w najnowszych technologiach i z uwzględnieniem oczekiwań mobilnościowych XXI w. – dodaje Wojciech Dinges, zastępca dyrektora Departamentu Komunikacji i Transportu GZM.



Umowę na opracowanie studium wykonalności podpisały: Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia oraz PKP PLK (występujące w charakterze zamawiającego), a także TPF Sp. z o.o. (będąca wykonawcą umowy). Warto podkreślić, że w ramach zawartego wcześniej porozumienia, Metropolia sfinansuje połowę kosztów studium wykonalności, które oszacowano na kwotę ok. 4 mln zł. Prace studialne mają być prowadzone do 2023 r.

Usprawnienie ruchu tramwajów

Obok inwestycji związanych z koleją, Metropolia prowadzi także starania, aby maksymalnie usprawnić potencjał sieci tramwajowej. Obecny czas podróżowania tramwajami niejednokrotnie jest dłuższy niż np. pokonanie podobnej trasy autobusem. Wśród przyczyn takiej sytuacji można wymienić m.in. brak priorytetu przejazdu przez skrzyżowania, blokowanie torowiska przez źle zaparkowane samochody czy ogólny układ drogowy.

Dlatego właśnie GZM zleciła opracowanie szczegółowej analizy,

której efektem będą warianty i scenariusze pozwalających na usprawnienie ruchu tramwajowego. W pierwszej kolejności analiza dotyczyć będzie linii 6, 7 i 15, przejeżdżających przez Bytom, Chorzów, Świętochłowice, Katowice i Sosnowiec. Wkrótce do GZM powinny trafić stosowne rekomendacje w tej sprawie. Na ten cel zostanie przeznaczone z budżetu Metropolii ponad 5 mln zł.

Przyszłością transport szynowy

Równolegle Metropolia stara się o pozyskanie finansowania na 13 projektów w ramach rządowego programu Kolej+. Pod koniec listopada GZM złożyła w tej sprawie wymagane dokumenty do drugiego etapu naboru. Dotyczą one zarówno odtworzenia zlikwidowanych linii kolejowych, budowy dodatkowych torów lub ich modernizacji, jak również budowy nowych przystanków kolejowych. Łączna szacowana wartość tych inwestycji to ponad 1,5 mld zł. Aby zwiększyć szanse w konkursie, GZM znacząco podniosła deklarowany wkład własny dla projektów liniowych.



Metropolia już od początku swojego istnienia angażuje się w projekty oparte o transport szynowy. To jedyna droga do odkorkowania miast, ale także poprawy jakości powietrza w regionie, który od dziesiątek lat czeka na powstanie własnej kolei aglomeracyjnej. Tylko sprawnie zorganizowany transport szynowy usprawni poruszanie się po Metropolii, odciąży drogi i zachęci mieszkańców do wybierania form transportu innych niż samochód.

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 torowodrogowych 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

Tramwajowa rewolucja w Mysłowicach – umowa podpisana

Dwutorowa linia tramwajowa w miejsce linii jednotorowej i rondo zamiast problematycznego skrzyżowania – to dwa najważniejsze elementy rewolucji torowo-drogowej w centrum Mysłowic. Przedstawiciele spółki Tramwaje Śląskie i Miasta Mysłowice podpisali umowę z generalnym wykonawcą prac – konsorcjum firm NDI z Sopotu.

Inwestycja w Mysłowicach obejmie ulice: Bytomską, Starokościelną, Szymanowskiego i Powstańców. W przetargu ogłoszonym przez Tramwaje Śląskie S.A. wspólnie z Urzędem Miasta Mysłowice udział wzięło 6 podmiotów, spośród których komisja przetargowa za najkorzystniejszą uznała ofertę konsorcjum firm NDI z Sopotu, z ceną ofertową 44,5 mln zł netto. Oferta zmieściła się w założonym przez inwestorów budżecie, a żaden z innych uczestników przetargu nie odwołał się od ogłoszonego wyniku, co otworzyło drogę do podpisania umowy. W czwartek 20.05.2021 r. w gmachu Urzędu Miasta

w Mysłowicach podpisane zostały stosowne umowy między inwestorami a generalnym wykonawcą.

Zadanie obejmuje przebudowę blisko półtorakilometrowego odcinka linii tramwajowej, która biegnie w jezdni ulic: Bytomskiej, Starokościelnej, Szymanowskiego i Powstańców oraz pętli w sąsiedztwie dworca kolejowego i torowiska wydzielonego do mostu nad Przemszą. W sumie to prawie 5 kilometrów toru pojedynczego. Torowisko przewidziane do modernizacji jest już mocno wyeksploatowane i to, że kwalifikuje się do przebudowy wiadome było od dłuższego czasu.

– Stąd też od samego początku przygotowywania nowego projektu inwestycyjnego, który realizujemy przy współfinansowaniu przez Unię Europejską, zakładaliśmy, że ten ciąg tramwajowy linii nr 14 w Mysłowicach zostanie przebudowany. Od samego początku zakładaliśmy również, że będzie to realizacja wspólna z miastem Mysłowice. Trudno bowiem sobie wyobrazić, że w takiej sytuacji, kiedy torowisko biegnie w jezdni i przebiega przez newralgiczne skrzyżowanie o bardzo dużym natężeniu ruchu, inwestycja mogłaby się odbyć bez realizacji zadań w zakresie jezdni, chodników i całej ulicznej infrastruktury pozatramwajowej – powiedział Bolesław Knapik, Prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.

W porównaniu do stanu obecnego po modernizacji zmieni się praktycznie wszystko.

– Przede wszystkim, wyeksploatowana linia jednotorowa zastąpiona zostanie linią dwutorową, dzięki czemu znacząco zwiększy się przepustowość torowiska. To podstawowa zasada, która przyświeca nam w realizacji prac modernizacyjnych w całej Metropolii, by wszędzie tam, gdzie mamy linie jednotorowe, a gdzie jest techniczna możliwość i ekonomiczne uzasadnienie budowy linii dwutorowej, tak właśnie się stało. Dlatego w Mysłowicach powstanie dwutorowa linia – podkreślił prezes Bolesław Knapik.

Oczywiście zanim to się stanie, wykonawca będzie musiał zdemontować starą infrastrukturę, zrobić odpowiednie wykopy pod ułożenie warstw konstrukcyjnych, na których ułożone zostaną specjalne materiały wibroizolacyjne, a następnie warstwy podbudowy, na których ułożone zostaną prefabrykowane płyty torowe z komorami, w których za pomocą mas elastycznych zamontowane zostaną szyny. To oczywiście scenariusz w bardzo dużym skrócie i w wielkim uproszczeniu. Dla ruchu tramwajowego bardzo istotna, choć dla mieszkańców zapewne najmniej dostrzegalna zmiana, to modernizacja pętli w sąsiedztwie dworca kolejowego w Mysłowicach i torowiska od pętli w stronę Sosnowca aż do mostu nad Przemszą. Tu także realizowana będzie pełna modernizacja torowiska, zwrotnic, rozjazdów i sieci trakcyjnej.

Nie można zapominać o tym, że na etapie prac ziemnych, realizowane będą roboty związane z przebudową różnych instalacji podziemnych – wodociągowej, kanalizacyjnej, odwodnienia torowiska i jezdní, sieci gazowej, energetycznej i innych sieci teletechnicznych. Ponadto zdemontowane będą stare słupy trakcyjne, które zastąpią nowe słupy wraz z przyłączem elektroenergetycznym i nową siecią trakcyjną, a prace modernizacyjne obejmą także podstawę Szopienice, zasilającą sieć linii nr 14 w Mysłowicach.

W zakresie miejskim inwestycji jest m.in. przebudowa wszystkich pozostałych elementów infrastruktury miejskiej a zatem chodników i przejść dla pieszych, krawężników, jezdní, miejsc postojowych, zatok autobusowych, zieleńców, oświetlenia ulicznego i oczywiście całej infrastruktury podziemnej, podobnie jak w zakresie tramwajowym.

– *Co niezwykle istotne dla wszystkich kierowców, przebudowane zostanie skrzyżowanie ulic Starokościelnej i Szymanowskiego z ul. Krakowską, czyli drogą krajową 79. Miejsce newralgiczne w Mysłowicach, generujące spore zatory drogowe zostanie przekształcone w rondo, które na pewno zdecydowanie usprawni ruch kołowy* – zaznacza Dariusz Wójtowicz Prezydent Mysłowic

i dodaje: – Nie da się ukryć, że przed mieszkańcami Mysłowic bardzo trudny czas, ze względu na różnego rodzaju utrudnienia, których podczas realizacji tej inwestycji nie uda się uniknąć. Z pewnością te kilkanaście miesięcy prac będzie dla wielu ludzi uciążliwe. Na pewno warto, by kierowcy zawczasu pomyśleli o alternatywnych trasach, żeby ruch kołowy w sąsiedztwie placu budowy był możliwie jak najmniejszy i żeby wyrobić w sobie nawyk dojazdu do pracy czy szkoły inną trasą.

Zarówno władarze miasta, jak i przedstawiciele tramwajowej spółki apelują o cierpliwość, ale też zapewniają, że po zakończeniu prac cały ciąg ulic: Bytomska, Starokościelna, Szymanowskiego, Powstańców zyska zupełnie nową jakość, podobnie jak nową jakość zyskają pasażerowie tramwajów, a także mieszkańcy domów zlokalizowanych wzdłuż tej linii tramwajowej, którzy zyskają większy komfort życia, dzięki temu iż wibracje i hałas przejeżdżających tramwajów zostaną zdecydowanie ograniczone.

Wszystkie prace, zarówno w zakresie tramwajowym, jak w zakresie miejskim inwestycji konsorcjum firm NDI ma wykonać nie później niż do 30.09.2022 r. Zadanie jest elementem realizowanego przez Tramwaje Śląskie S.A. „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską.

Źródło: UM Mysłowice

Metropolia chce przyspieszyć

tramwaje. Na początek pod lupę weźmie linie T6, T7 i T15

Brak priorytetu przejazdu przez skrzyżowania, blokowanie torowiska przez źle zaparkowane samochody, ogólny układ drogowy – to tylko kilka z czynników, mających wpływ na czas przejazdu tramwajów w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. A ten niejednokrotnie niestety jest dłuższy niż np. pokonanie podobnej trasy autobusem. Dlatego GZM pracuje nad tym, aby wykorzystać maksymalnie potencjał sieci tramwajowej, by te mogły jeździć szybciej. Przeanalizowane zostaną różne możliwości i scenariusze, również takie, które nie będą wymagały kosztownych i czasochłonnych remontów i modernizacji torowiska.

– Przyspieszenie czasu przejazdu tramwajów, to jedno z podejmowanych przez nas działań, aby usprawnić podróżowanie po Metropolii – mówi Kazimierz Karolczak, przewodniczący zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

– Wynika to z faktu, że na transport szynowy patrzymy szeroko. To znaczy, że ważne jest dla nas nie tylko rozwijanie oferty kolejowej, ale równie istotne jest usprawnienie funkcjonowania tramwajów. Komunikacja miejska oparta na szynie, to właśnie ten element systemu, który może realnie usprawnić nasze codzienne podróże – dodaje.

Teraz zdarza się niestety, że tramwaje niejednokrotnie jadą wolniej i dłużej niż autobusy. Ma na to wpływ wiele czynników związanych m.in. z ogólnym z układem drogowym albo zaprogramowaniem sygnalizacji świetlnej. Dużym problem jest również to, że nie wszędzie torowisko odseparowane jest od jezdni, a prawdziwą zmurą są źle zaparkowane samochody, które blokują torowiska. Tylko przez pierwsze 100 dni tego roku ruch

tramwajów z tego powodu został wstrzymany 42 razy, podczas, gdy przez cały poprzedni rok – 68. Każde takie zdarzenie, to opóźnienia, które trwają od kilku do kilkunastu minut, ale jedno z najbardziej uciążliwych, do którego doszło w Katowicach na placu Miarki, trwało prawie 80 minut.

– Z dotychczas przeprowadzonych przez nas obserwacji wynika, że nie wykorzystujemy w pełni potencjału naszej sieci z różnych powodów. Dlatego chcemy przeprowadzić analizę i sprawdzić, co możemy zrobić, aby ten czas przejazdu tramwajów przyspieszyć. Właśnie podpisaliśmy umowę na wykonanie koncepcji dotyczącej optymalizacji czasu przejazdu tramwajów, czyli tego, co trzeba byłoby zrobić, aby jeździły szybciej – mówi Paweł Krzyżak, zastępca dyrektora Departamentu Projektów i Inwestycji.

Na początek pod lupę zostaną wzięte trzy linie tramwaje – 6, 7 i 15. Przejeżdżają one przez Bytom, Chorzów, Świętochłowice, Katowice i Sosnowiec. Podczas tych prac analizowane będą różne warianty i scenariusze. Metropolia chce w ten sposób sprawdzić katalog dostępnych możliwości, które nie musiałyby się zawsze wiązać z tak zaawansowanymi pracami jak przebudowa torowisk. Dlatego właśnie chce oszacować jakie będzie przyspieszenie przejazdu tych tramwajów, jeśli np. sygnalizacje świetlne będą zaprogramowane na zieloną falę dla nich.

– Wprowadzenie priorytetu przejazdów dla tramwajów będzie ważnym elementem podnoszącym ich konkurencyjność względem samochodu czy autobusu. Z jednej strony działania te wpłyną na skrócenie czasu podróży pasażerów, co jest szczególnie istotne w godzinach szczytu (z pracy/do pracy), ale mogą przyczynić się też realnie do zwiększenia intensywności zjawiska modal split, czyli zmiany struktury wykorzystywanych środków transportu. Rozwój transportu szynowego, to również zmniejszenie poziomu emisji zanieczyszczeń generowanych przez pojazdy komunikacji zbiorowej, co jest możliwe dzięki skróceniu czasu spędzanego w korkach i większej płynności ruchu drogowego – wylicza Paweł Krzyżak.

W pierwszym etapie prac wykonawca podejmie się przygotowania szczegółowej analizy na podstawie wizji w terenie na skrzyżowaniach z ruchem tramwajowym. Dokona inwentaryzacji linii tramwajowych, przeanalizuje lokalizację przystanków, wykona pomocnicze pomiary ruchu, przeprowadzi obserwację zachowań uczestników ruchu oraz dokona analizy problemów, występujących na liniach komunikacyjnych. Zapozna się z problematyką optymalnego sterowania sygnalizacją świetlną i organizacją ruchu w rejonie skrzyżowań, jak i zmian infrastrukturalnych. Jego zadaniem będzie również wskazanie miejsc newralgicznych, problematycznych węzłów i ciągów komunikacyjnych wraz ze wskazaniem występujących problemów oraz rozwiązań dla tych problemów.

W drugim etapie prac dla wybranych korytarzy linii T6, T7 i T15, przygotowane zostaną symulacje ruchu stanu obecnie istniejącego i docelowego, uwzględniającego wielowariantową koncepcję priorytetyzacji tramwajowej. Zostaną one następnie wykorzystane do wykonania analizy porównawczej, w ramach której ocenione zostaną efekty przyspieszenia komunikacji tramwajowej na wspomnianych wyżej liniach tramwajowych.

Link: więcej informacji o transporcie w Metropolii

TOR-KRAK przebuduje torowisko w Sosnowcu – umowa podpisana

Za pośrednictwem łącz internetowych przedstawiciele spółki Tramwaje Śląskie S.A. i firmy TOR-KRAK Sp. z o.o. podpisali dzisiaj umowę na modernizację linii tramwajowej wzdłuż ulic generała Andersa i 1 Maja w Sosnowcu. Prace powinny się zakończyć najpóźniej w lutym 2023 r.

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie robót budowlanych dla zadania przebudowy torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną w Sosnowcu w ciągu ulic generała Andersa i 1 Maja. Jest to kolejne z zadań „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego” współfinansowanego przez Unię Europejską. To 3-kilometrowy odcinek dwutorowej linii tramwajowej biegnącej między rondem Zagłębia Dąbrowskiego a rozgałęzieniem torowiska w Dańdówce. Ten odcinek liczy w sumie 6000 metrów toru pojedynczego (mtp.). Do tego oczywiście nowe warstwy podbudowy, nowe słupy i sieć trakcyjna, przebudowa sieci podziemnych oraz układu zasilania a także nowe platformy przystankowe.

– To będzie ogromna zmiana jakościowa. Każdy, kto podróżował tramwajem na tym odcinku wie, że trzeba się mocno trzymać. Na inwestycji zyskają wszyscy: pasażerowie, bo będą podróżowali w komfortowych warunkach i korzystali z wygodnych peronów; mieszkańcy okolicy, bo będzie mniejszy hałas; kierowcy i piesi, bo będą bezpieczne przejazdy i przejścia – nie ukrywa radości **Arkadiusz Chęciński**, prezydent Sosnowca.

Linia przebiega wydzielonym z jezdni pasem, co oznacza, że wykorzystana tu będzie klasyczna technologia układania torowiska na podkładach. – W pracach modernizacyjnych stosujemy nowoczesne rozwiązania, wykorzystujemy podkłady strunobetonowe ze sprężystym mocowaniem szyn. Nie stosujemy już przestrzeni dylatacyjnych, lecz montujemy urządzenia wyrównawcze, dzięki czemu zyskujemy komfort jazdy bez względu na temperaturę powietrza. Stosujemy także ogrzewane zwrotnice i system smarownic. Wszystko to ma za zadanie obniżyć hałas emitowany przez jadące tramwaje i zwiększyć komfort nie tylko podróży, ale również mieszkania w pobliżu linii tramwajowej – mówi **Bolesław Knapik**, prezes Zarządu spółki Tramwaje Śląskie S.A.

Na wszystkich przejazdach torowo-drogowych i przejściach dla pieszych zastosowana zostanie technologia ciężka, czyli

prefabrykowane płyty torowe z komorami, w których szyny montowane są za pomocą elastycznych mas zalewowych. Prace prowadzone będą przy utrzymanym ruchu tramwajowym po jednym torze z systemem mijankowym.

– Mamy wieloletnie doświadczenie w realizacji inwestycji tramwajowych z wykorzystaniem nowoczesnych technologii w większości miast Polski. Dobrze znamy też specyfikę regionu i sieci Tramwajów Śląskich, gdyż zmodernizowaliśmy już wiele torowisk wraz z siecią trakcyjną oraz uzbrojeniem podziemnym na zlecenie tej spółki – ostatnio np. w Rudzie Śląskiej na ul. Niedurnego, w Sosnowcu na ul. Żeromskiego i Mariackiej czy w Dąbrowie Górniczej na ul. Kasprzaka – a dwa zadania aktualnie realizujemy – w Rudzie Śląskiej na ul. Goduli oraz na pograniczu Zabrze i Gliwic – wylicza **Wiesław Niedziela**, prezes Zarządu TOR-KRAK Sp. z o.o.

Przetarg na wyłonienie generalnego wykonawcy prac ogłoszony został 31 lipca 2020 roku, a w połowie września tegoż roku otwarte zostały oferty od 10 podmiotów chcących podjąć się realizacji zadania. Komisja przetargowa dokonała wyboru najkorzystniejszej oferty, po którym jednak dwukrotnie oferenci odwoływali się do Krajowej Izby Odwoławczej w Warszawie. – Niestety proces ten bardzo wydłużył całe postępowanie przetargowe. Po drugim odwołaniu Krajowa Izba Odwoławcza nakazała ponowną ocenę wszystkich ofert. To też zostało zrealizowane i ostatecznie za najkorzystniejszą uznana została oferta firmy TOR-KRAK – podkreśla prezes Bolesław Knapik. Firma z Krakowa chce wykonać inwestycję za nieco ponad 28 mln zł netto. Od dnia podpisania umowy generalny wykonawca będzie miał 22 miesiące na realizację całości prac.

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

Budowa nowej linii tramwajowej w Sosnowcu przedziera się przez zimę

Tegoroczna zima, w przeciwieństwie do kilku poprzednich, dość mocno wpływa na postęp prac na zadaniach inwestycyjnych prowadzonych przez spółkę Tramwaje Śląskie S.A. Na budowie nowej linii w Sosnowcu Zagórzu prace postępują jednak dwutorowo i nie chodzi tu jeszcze o układanie torowiska.

– Obecnie prace prowadzone są równocześnie w dwóch obszarach tj. projektowym i wykonawczym. W obszarze projektowy trwa etap doszczegółowienia projektu budowlanego w zakresie wszystkich projektów branżowych wraz z wymaganymi uzgodnieniami. Jesteśmy również w trakcie oczekiwania na decyzje administracyjne – mówi Robert Wach, dyrektor kontraktu Eurovia Polska S.A. i dodaje, że obszar wykonawczy obejmuje obecnie prace ziemne prowadzone głównie w rejonie ul. Braci Mieroszewskich. – Mimo niesprzyjającej aury prowadzimy roboty w zakresie obiektu inżynieryjnego – wykonaliśmy już wykop wraz z jego zabezpieczeniem, przygotowujemy się do rozpoczęcia robót związanych z wykonaniem płyty dennej obiektu – wylicza Arkadiusz Stolarz, kierownik robót mostowych z firmy Nowak Mosty, odpowiadającej za budowę tunelu. Prowadzone są roboty przygotowawcze związane z przebrojeniem sieci teletechnicznej w rejonie ul. Braci Mieroszewskich.

Prace toczą się jednak nie tylko w tym rejonie. Roboty przy przebrojeniu sieci teletechnicznej trwają także przy rondzie Jana Pawła II, na odcinku równoległym do ul. Paderewskiego kontynuowane są prace związane z przyszłym odwodnieniem torowiska, rozebrano budynek gospodarczy kolidujący z inwestycją.

Najwięcej dzieje się w miejscu, gdzie linia tramwajowa

krzyżuje się z ul. Braci Mieroszewskich. – I to miejsce na razie najmocniej rozpała ciekawość okolicznych mieszkańców, którzy dopytują czasem pracowników, jak ten tunel będzie wyglądał – mówi **Andrzej Zowada**, rzecznik spółki Tramwaje Śląskie S.A. i wyjaśnia, że obiekt inżynieryjny budowany w przejściu ul. Braci Mieroszewskich to tunel, który będzie miał przekrój prostokąta – jego długość wyniesie około 41 m a szerokość 18 m. Cały obiekt inżynieryjny będzie pełnił rolę węzła przesiadkowego – w tunelu znajdą się docelowo dwa perony przystanków tramwajowych, a przystanki autobusowe zlokalizowane zostaną powyżej – na poziomie jezdni ul. Braci Mieroszewskich. Obiekt wyposażony będzie w 2 niezależne windy osobowe pozwalające na komunikację pieszych pomiędzy przystankami tramwajowymi a autobusowymi.

Prace przy budowie tunelu wpływają na organizację ruchu samochodowego. Obowiązująca obecnie czasowa organizacja ruchu na ul. Braci Mieroszewskich utrzymana będzie jeszcze co najmniej przez 7 miesięcy, po czym planowane jest przełożenie ruchu kołowego i pieszego na jezdnię nowego układu drogowego (tj. od strony supermarketu). Zmiana ta nastąpi po wybudowaniu pierwszego segmentu tunelu i przebudowie układu drogowego. W następnej kolejności rozpocznie się realizacja drugiej połowy obiektu. – Nadal roboty będą prowadzone jak dotąd, przy zachowaniu pełnej przejezdności w obu kierunkach z jednym pasem ruchu. Taka zasada organizacji ruchu będzie utrzymana do czasu wybudowania całości obiektu, a planujemy, że będzie to koniec kwietnia 2022 roku – wyjaśnia Robert Wach.

Inwestycja pn. „Budowa linii tramwajowej w dzielnicy Zagórze od pętli tramwajowej do ronda Jana Pawła II w Sosnowcu” jest jednym z zadań „Zintegrowanego Projektu modernizacji i rozwoju infrastruktury tramwajowej w Aglomeracji Śląsko – Zagłębiowskiej wraz z zakupem taboru tramwajowego – etap I” współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Zadanie realizuje konsorcjum: Eurovia

Polska S.A., KZN Rail Sp. z o.o., Nowak Mosty Sp. z o.o.
Wartość zadania zgodnie z zapisami umowy wynosi niespełna 88,6 mln zł netto, a całość ma być gotowa za dwa lata.

Źródło: UM Sosnowiec



Umowa na przebudowę torowiska przy ul. F. Modrzewskiego podpisana

Trwają przygotowania do długo wyczekiwanego remontu infrastruktury tramwajowej wzdłuż ul. Frycza Modrzewskiego w Szombierkach. Dziś /5 listopada/ spółka Tramwaje Śląskie SA podpisała umowę z generalnym wykonawcą.

„Przebudowa infrastruktury tramwajowej wzdłuż ul. Frycza Modrzewskiego w Bytomiu” jest wspólną inwestycją spółki Tramwaje Śląskie SA i miasta Bytom. W zakresie miejskim jest przebudowa skrzyżowania ul. Frycza Modrzewskiego i ul.

Zabrzańskiej, zaś w zakresie tramwajowym modernizacja torowiska wzdłuż ul. Frycza Modrzewskiego od granicy z Rudą Śląską do przystanku Szombierki Kościół za skrzyżowaniem z ul. Zabrzańską.

Od początku zakładaliśmy, że oba zakresy chcemy wykonać w jednym czasie, najlepiej przez jednego wykonawcę. Stąd decyzja o wspólnym przetargu. Dzięki temu nie narazimy mieszkańców na podwójne utrudnienia, lecz obie inwestycje zrealizowane zostaną, jak to się mówi, za jednym zamachem – zaznacza Bolesław Knapik, prezes Zarządu Spółki Tramwaje Śląskie SA.

Przeznaczony do modernizacji odcinek obejmuje ok. 1300 metrów toru pojedynczego (mtp.) głównie jednotorowej linii tramwajowej, która w większości przebiegu jest linią wydzieloną z jezdni. Nowe torowisko będzie torem klasycznym na podkładach strunobetonowych ze sprężystym mocowaniem szyn, a w miejscach przejazdów torowo-drogowych i przejść dla pieszych szyny ułożone zostaną w prefabrykowanych płytach torowych, montowane z użyciem elastycznych mas zalewowych.

W zakresie modernizacji są także m.in.: słupy i sieć trakcyjna, budowa systemu zdalnego sterowania zwrotnic, modernizacja mostu nad Bytomką oraz budowa nowych platform na przystanku Szombierki Frycza Modrzewskiego. W ramach tej inwestycji, miasto Bytom zrealizuje też przebudowę skrzyżowania ul. Frycza Modrzewskiego i Zabrzańskiej. Zakres prac obejmie przebudowę skrzyżowania aż do ul. ks. Włodarskiego.

W ramach zaplanowanych prac wykonana zostanie również m.in.: przebudowa zatoki autobusowej i peronu tramwajowego, przebudowa i budowa chodników, zjazdów, ciągu pieszo-rowerowego z kostki betonowej oraz wybudowana zostanie droga rowerowa, a także przebudowane zostanie oświetlenie uliczne i nowa sygnalizacji świetlna. Prace obejmą również uporządkowanie zieleni, nasadzenia drzew i krzewów oraz przebudowę odwodnienia układu drogowego.

Przebudowa skrzyżowania ulicy Frycza Modrzewskiego z ul. Zabrzeńską wpłynie znacząco na poprawę bezpieczeństwa i komfort jazdy kierowców, którzy kierują się z Bytomia w stronę Zabrza i Rudy Śląskiej – mówi Mariusz Wołosz, prezydent Bytomia.

Całkowity koszt inwestycji realizowanej przez firmę Silesia Invest wynosi 13,6 mln zł netto, w tym 3 mln 49 tys. zł netto to koszt zakresu drogowego, który będzie ponosić miasto Bytom. Na realizację zadania w zakresie tramwajowym wykonawca ma czas do kwietnia 2022 r., zaś w zakresie miejskim do końca września 2021 r.

Źródło: UM Bytom