

hit ↗

Ma 88 ton i rozwija prędkość do 140 km/h - nowa lokomotywa autorstwa gliwickich Zakładów Naprawczych Lokomotyw Elektrycznych już wkrótce trafi na rynek, gdzie być może stanie się łakomym kąskiem dla przewoźników kolejowych. Jak informuje branżowy portal rynek-kolejowy.pl, model E4MSU „Griffin” może operować zarówno w przewozach towarowych, jak i pasażerskich. W niedalekiej przyszłości ma powstać również druga i szybsza wersja „Griffina”, rozwijająca prędkość nawet do 190 km/h. Jak zapewnia ZNLE, gliwicki elektryk jest dziełem nowoczesnym, nawet jak na standardy europejskie.

Elektryczna lokomotywa, to kolejny, po samolocie bezzałogowym FlyEye, innowacyjny projekt gliwickich inżynierów. Bardzo nas to cieszy i w przyszłości chcielibyśmy podróżować pociągiem made in Gliwice. Nie tylko po Polsce.

(mpp)

kit

Elektroniczne tablice na przystankach, wyświetlające informacje o rzeczywistym czasie odjazdu autobusów? Brzmi obiecująco. Skąd zatem mało chlubna etykieta „kitu tygodnia”? Odpowiedź jest banalnie prosta. Co jakiś czas KZK GOP mami nas swoimi koncepcjami na usprawnienie sytuacji pasażerów. I najczęściej na takich pustych obietnicach się kończy. Wystarczy przypomnieć pomysł na wymuszenie wchodzenia pasażerów przednimi drzwiami, który już dawno odszedł do lamusa. W efekcie podróżujemy w towarzystwie jadących na gapę pijaków czy agresywnych kiboli.

Teraz pasażerom obiecuje się elektroniczne tablice na przystankach, informujące o kierunku, numerze linii i realnym czasie odjazdu autobusów. Podobno mają zostać wprowadzone w przyszłym roku. Nie trzeba wiele wysiłku, by dowiedzieć się, że rok temu wprowadzenie nowoczesnych (jak na standardy polskie) tablic zapowiadano na rok ...2012. Rok 2012 jeszcze się nie skończył, można nawet powiedzieć, że niedawno się rozpoczęła, a pomysły ten przekłada się na rok 2013.

Władze KZK GOP powinny chyba przyrzeć się pilniejszym problemom. Rozkłady jazdy są słabo skoordynowane, klimatyzacja w pojazdach grzeje w lecie, a zimą chłodzi, nieuprzejmość (a czasem nawet zwykłe chamstwo) kierowców nie zna granic, a ceny biletów rosną z roku na rok (ostatnia podwyżka - wrzesień ubiegłego roku, kolejna od kwietnia bieżącego). Dopóki przynajmniej część z tych rzeczy nie zostanie naprawiona, to wprowadzenie tablic elektronicznych będzie zwykłą niegospodarnością, przypominającą zakup kryształowej lampy do zapuszczonej rudery.

(mpp)

W dawnym korycie Kłodnicy prowadzić będzie tunel



Nadjeżdża średnicówka

❖ Dokończenie ze str. 1

- Należy się spodziewać, że w czerwcu lub lipcu nastąpi podpisanie umowy z wykonawcą – prognozuje dyrektor **Arkadiusz Dunaszewski**.



Michał Pac Pomarański

Roboty przy „średnicówce” w Gliwicach powinny zatem rozpocząć się już w drugiej połowie bieżącego roku.

Szacowany całkowity koszt budowy odcinka G1 to 305 mln zł. Na tym fragmencie zaplanowano m.in. most w ciągu DTŚ nad autostradą A1 i Kłodnicą oraz wiadukt nad torami PKP. Projekt odcinka to dzieło firmy Mosty Katowice.

- To bardzo ciekawy i skomplikowany projekt, głównie ze względu na układ węzła z autostradą – podkreśla dyrektor spółki.

Jak zapewnia magistrat, ponad 90 proc. terenów, które będą wykorzystane pod budowę pierwszego odcinka, znajduje się już w rękach miasta. Pozostałe nieruchomości mają zostać „przejęte” po uprawnieniu się decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji.

Drugi odcinek, o roboczej na-



Szef spółki DTŚ Arkadiusz Dunaszewski oraz prezydent Gliwic Zygmunt Frankiewicz na konferencji prasowej

zwie G2, będzie dwukrotnie dłuższy - wyniesie 5,6 km. Jego początkowa część obejmie fragment od ul. Baildona do ul. Kujawskiej. Zakończy się dopiero przy węźle DK 88 przy ul. Portowej. Odcinek G2 ma kosztować 768 mln zł.

W „sercu” miasta, powstanie tunel o długości 493 metrów, który pobiegnie pod ulicą Dworcową oraz

Zwycięstwa i zakończy się, mniej więcej, na wysokości Parku Chopina.

Podczas czwartkowego spotkania poruszono również kwestię mieszkańców protestujących przeciwko budowie DTŚ.

- Wszystkie dokumenty w tej sprawie są skarżone we wszystkich możliwych instancjach. Absorbowane są rów-

nież instytucje i osoby, które z tym postępowaniem nie powinny mieć nic wspólnego. Trzeba zapytać oponentów, co jeszcze zamierzają zrobić w tej sprawie. Przytłaczająca większość gliwiczian jest „za” DTŚ. Stowarzyszenie, które powstało przy tej okazji i inne osoby z nim współpracujące, nie mogą mówić, że wypowiadają się w imieniu gliwiczian - uważa prezydent **Zygmunt Frankiewicz**.

Budowa DTŚ finansowana jest w większości przez państwo - poprzez subwencję (12,5 proc. z tej subwencji musi wyłożyć miasto), którą Gliwice otrzymają z budżetu państwa oraz poprzez kredyt Europejskiego Banku Inwestycyjnego, zaciągnięty przez rząd.

Dodatkowo, 75 mln euro udało się uzyskać ze środków unijnych.

DTŚ w liczbach

- **8,4 km** - długość gliwickiego fragmentu „średnicówki”
- **1073 mln zł** - szacowany koszt budowy gliwickich odcinków
- **493 m** - długość tunelu w samym centrum Gliwic
- **2** jezdnie po **3** pasy ruchu w każdym kierunku od ul. Kujawskiej do granicy z Zabrzem
- **1** jezdnie z **4** pasami ruchu od ul. Baildona do ul. Królewskiej Tamy
- **2** jezdnie po **2** pasy ruchu od ul. Królewskiej Tamy do ul. Kujawskiej
- **1** jezdnie z **4** pasami ruchu pozostała część DTŚ w Gliwicach (m.in. ulice: Hutnicza, Konarskiego, Częstochowska, Dworcowa, Fredry, Śliwki)
- **10** wiaduktów i **2** mosty powstaną na gliwickiej trasie „średnicówki”