

Przetrwaliśmy wakacyjne upały i remonty dróg, ale...

Ciaśniej od września



Eugeniusz Pypłacz
Prezes PKM Katowice

Wakacyjne upały dały się we znaki zarówno kierowcom jak i pasażerom autobusów miejskich. Niestety, klimatyzacja w autobusie to wciąż luksus, na który nie stać przewoźników. Letni skwar odszedł, ale korki spowodowane remontami wielu dróg w mieście pozostały. Jeszcze przynajmniej przez trzy miesiące będziemy musieli radzić sobie bez wiatyku w ciągu ul. Sokolskiej oraz liczyć się z korkami na ulicach, którymi poprowadzono objazdy.

Apelujemy do pasażerów, by pamiętali, że na początku września gwałtownie rośnie liczba samochodów na katowickich ulicach, ruch staje się większy, a więc czas dojazdu do pracy czy szkoły wydłuża się. Korzystajcie z połączeń, które dają Wam kilkuminutową rezerwę na dojazd. Pamiętajmy, że korki pojawiają się na ulicach i w miejscach, gdzie tego nikt się spodziewa. Wystarczy drobna szkluczka i ruch zostaje zablokowany.

Korki wynikające z remontów dróg spowodowały, że

pasażerowie skarżą się na kierowców, którzy nie chcą otwierać drzwi poza przystankami. Pasażerowie nie zdają sobie sprawy, że kierowca, który pozwala osobom wsiadać lub wysiadać z autobusu poza przystankiem łamie prawo. To on personalnie odpowiada za skutki takiej decyzji. Jeżeli wypadek zdarzy się na przystanku, to odpowiedzialność przechodzi na towarzystwo ubezpieczeniowe, ale poza nim to już inna sprawa. Za takie postępowanie może zostać ukarany mandatem, a w razie uszczerbku na zdrowiu pasażera może zostać pociągnięty do odpowiedzialności finansowej i karniej.

Rozumiemy, że często autobus stoi w korku zaledwie kilka metrów od Ronda i pasażerowie denerwują się sytuacją, w której się znaleźli, bo o wiele szybciej pokonałby dystans do kolejnego przystanku na plechotę, ale prosimy o zrozumienie racji firmy i kierowcy. Nie możemy łamać prawa. Natomiast argumentowanie skarg, że inni kierowcy wypuszczają pasażerów jest niewłaściwe, bo nakłania do nieprzestrzegania przepisów Kodeksu Drogowego. Prosimy o uzbrojenie się w cierpliwość lub przesiadanie się na przystanku poprzedzającym Rondo do innych autobusów, które nie przejeżdżają przez Rondo lub do tramwaju. Pasażerowie posiadający bilety miesięczne mogą przecież korzystać z takich opcji i podróz zakończyć na przykład w Ryńku lub na pl. Szewczyka.

Dzień bez samochodu



Aby zachęcić wszystkich do zostawiania samochodu na parkingu lub w garażu, KZK GOP postanowił, że w dniu 22 września można jeździć wszystkimi autobusami i tramwajami KZK GOP na podstawie dowodu rejestracyjnego swojego samochodu.

SZCZEGÓŁY – STR. 6

Na lotnisko w Pyrzowicach

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Katowice sp. z o.o. zaprasza pasażerów do korzystania z komercyjnej linii na lotnisko w Pyrzowicach. Każdego dnia komfortowe, niskopodłogowe autobusy odjeżdżają z przystanków znajdujących się koło estakady prowadzącej z katowickiego dworca, hotelu Qubus, ul. Różdzieńskiego oraz Sosnowca-Milowic (naprzeciwko Geant'a). Pierwszy odjeżdża już o godz. 4 rano, a ostatni o godz. 22.10. Natomiast z lotniska w Pyrzowicach nasze autobusy zabierają ostatnich pasażerów o godz. 0.10. Pełny rozkład jazdy znajduje się na stronie internetowej (www.pkm.katowice.pl) oraz na ulotkach, które można otrzymać od kierowców PKM Katowice obsługujących trasy komunikacji miejskiej.

Bilety można kupić u kierowcy przy wsiadaniu do autobusu. Nie wymagamy rezerwacji. Stawki za przewóz nie są wygórowane.

Bilet normalny kosztuje 18 zł, a jednodniowy (upoważniający do przejazdu na lotnisko i powrotu w ciągu jednego dnia) – 25 zł. Dzieci do lat 10 korzystają z promocyjnej oferty, bo płać tylko 10 zł. Nie pobieramy opłaty za przewóz bagażu.



Podróż naszym autobusem na lotnisko trwa około 50 minut. Kursujemy zgodnie z rozkładem jazdy bez względu na liczbę pasażerów w autobusie oraz warunki pogodowe.

Pod koniec listopada pierwsza dostawa nowych niskopodłogowców

Tantus i Vecto

Kilka tygodni temu PKM Katowice ogłosił przetargi na zakup nowych niskopodłogowców.



Dane techniczne autobusu Jelcz M181MB3 Tantus:

Silnik Mercedes-Benz OM 457tLA o zapłonie samoczynnym moc 220 kW, moment obrotowy min. 12050 Nm, 6-cylindrowy rzędowy poziomy z chłodzeniem powietrza dotądowującego;
Skrzynia biegów VOITH typ D864.3E, automatyczna, 4 biegowa z przekładnią hydrokinetyczną;
Zawieszanie pneumatyczne sterowane elektronicznie z układem poziomującym ECAS (obniżenie poziomu podłogi na przystankach o ok. 80 mm)
Elementy szkieletu i obłachowanie ze stali nierdzewnej, dach oraz ściana przednia i tylna z tworzywa sztucznego Plaska podłoga bez stopni poprzecznych na całej długości autobusu, bez stopni wejściowych w pierwszym członie Przegub łączący obie części autobusu umożliwia wzajemne wychylenie członów w płaszczyźnie pionowej i poziomej
Układ drzwi 2-2-2-2, szerokość efektywna 1200 mm
Pojemność 176+1, w tym miejsc siedzących 40+1
Wymiary w mm: długość 18007, wysokość stopnia wejściowego 360, wznios podłogi w drzwiach obu członów 370/370/540/936

Nasza firma chce kupić 22 pojazdy. Dwa z nich to przegubowe autobusy. W tym przetargu cena decydowała o wyborze oferty, bo ten rodzaj autobusów jest bardzo drogi. Na przetarg wpłynęły dwie oferty. Jedną należała do Polskich Autobusów S.A., która oferowała przegubowego Jelcza M181MB3 „Tantus” z silnikiem Mercedes, drugą od Evobusu, który przedstawił ofertę Mercedes. Zdecydowanie tańszą była propozycja złożona przez Polskie Autobusy, dlatego komisja przetargowa wybrała najnowszy model przegubowego Jelcza z niską podłogą.

DOKOŃCZENIE
NA STR. 2

STR. 12

Pod koniec listopada pierwsza dostawa nowych niskopodłogowców

Tantus i Vecto

Kilka tygodni temu PKM Katowice ogłosił przetargi na zakup nowych niskopodłogowców.

DOKOŃCZENIE ZE STR. 1

Pasażerowie będą mogli swobodnie wchodzić do tego autobusu i będzie on mógł obsługiwać linie do tej pory zarezerwowane dla krótkich autobusów niskopodłogowych. Nowe przegubowe Jelcze powinny przyjechać do Katowic do 15 grudnia, a więc pasażerowie będą mogli

przejeżdżać wozami jeszcze przed świętami Bożego Narodzenia.

Natomiast w przypadku przetargu na krótkie, czyli 12-metrowe niskopodłogowe, których PKM Katowice chce kupić aż 20 sprawa była bardziej skomplikowana. Tutaj swoje oferty złożyło sześć firm. Po raz pierwszy w przetargu uczestniczyła słupska Kapena S. A., która wraz z francuskim Iribusem zaoferowała autobus niskopodłogowy Irisbus Agora

z silnikiem Iveco. Oprócz nich oferty złożyły Polskie Autobusy S. A., które zaproponowały znane już pasażerom nisko-

siężnych testach w Katowicach. Nie zabrakło oferty Solarisa ze znanym pasażerom Urbino 12 oraz MAN i Volvo, które zaproponowały do-

ice i Siemianowice Śląskie Rada Miejska Katowice podjęła uchwałę, w której przeznaczyła 4 mln zł na zwiększenie udziałów w spółce PKM Katowice. Drugi udziałowiec, gmina Siemianowice Śląskie, także poprzeknęła uchwałę Rady Miejskiej zaciągnęła kredyt w wysokości 800 tys. zł. Uzyskane tym sposobem fundusze przeznaczone właśnie na zakup nowych autobusów. W odnowie taboru naszej firmy partycypuje też

podłogowe Jelcze M125M Vecto, których siedemkę zakupiliśmy w poprzednim przetargu. Firma EvoBus zaoferował Mercedesy Citaro, które doskonale spisywały się na ponad me-



Nowe przegubowe Jelcze już wkrótce wyruszą na trasy obsługiwane przez PKM Katowice.

skończone modele autobusów miejskich niskopodłogowych.

Na zakup 22 autobusów zostało przeznaczonych ok. 20 mln zł. Finansowanie tak dużego zakupu było możliwe dzięki wsparciu gminy Katow-

Miejski i Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska w Katowicach.

Także w drugim postępowaniu oferta Polskich Autobusów, które zaoferowały Jelcza M125M Vecto, okazała się najkorzystniejsza.

Pierwsze siedem sztuk nowych, krótkich autobusów niskopodłogowych powinno przyjechać do PKM Katowice do 25 listopada br., kolejna siedemka do 16 stycznia 2006 r. i ostatnia szóstka do połowy lutego.

STACJA KONTROLI POJAZDÓW



032/ 258 62 94

www.pkm.katowice.pl

Okresowe badania techniczne

- samochodów osobowych
- samochodów ciężarowych
- autobusów i ciągników



Zapraszamy: pon - pt 6⁰⁰ - 18⁰⁰
sobota 6⁰⁰ - 14⁰⁰

Stacja i warsztat w jednym

W przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej Katowice, przy ul. Mickiewicza 59 w Katowicach znajduje się stacja kontroli pojazdów, w której pracownicy naszej firmy posiadający wysokie kwalifikacje wykonują okresowe badania techniczne wszystkich rodzajów pojazdów.



Nasza stacja jest przystosowana do badania samochodów osobowych, ciężarowych, autobusów i autokarów oraz ciągników.

Pracuje przez sześć dni w tygodniu. Od poniedziałku do piątku w godzinach od 6 do 18, a w soboty od godz. 6 do 14.

Przy stacji znajduje się warsztat, który usuwa także uszkodzenia przy przeglądzie. Oprócz tego nasi mechanicy wykonują dodatkowe usługi w następujących zakresach:

Badają skuteczność amortyzatorów i je wymieniają.

Wysoko wykwalifikowani fachowcy dokładnie sprawdzają samochód od góry...

Na życzenie Klienta wykonują pomiar skuteczności sił hamowania.

Regulują hamulce i naprawiają drobne uszkodzenia.

Dokonują pomiaru stopnia zużycia płynu hamulcowego i jego wymiany.

Sprawdzają luzy zawiesz... jak i od dołu



szenia i układu kierowniczego oraz usuwają jego uszkodzenia.

Ponadto warsztat posiada sprzęt do pomiaru toksyczności spalin oraz reguluje siłki gaźnikowe.

Warsztat jest przystosowany do pomiaru i naprawy geometrii kół oraz kontroli i regulacji ustawienia świateł, a ponadto pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego.

W zakresie jego usług jest także wymiana oleju i płynów eksploatacyjnych oraz wykonywanie drobnych napraw z materiałów powierzonych przez Klientów.

Informacje na temat funkcjonowania stacji diagnostycznej oraz warsztatu można znaleźć na stronie internetowej PKM Katowice pod adresem: www.pkm.katowice.pl.

PIERWSZA NA ŚLĄSKU
NIEPUBLICZNA UCZELNIA
TECHNICZNA
WYŻSZA
SZKOŁA
TECHNICZNA
W KATOWICACH

ARCHITEKTURA
I URBANISTYKA
ARCHITEKTURA
WNĘTRZ

OFERUJEMY

- Studia w systemie dziennym i zaocznym.
- Studia podyplomowe.
- Kursy przygotowawcze na Architekturę.
- Kursy rysunku od podstaw - uczestnicy mają zapewniony wstęp na WST.
- Kursy projektowania CAD.
- W przygotowaniu kierunki: Architektura Krajobrazu, Budownictwo, Zarządzanie.

Informacje, zapisy:

Rektorat WST
Katowice, ul. Rolna 43,
tel/fax (32) 202 50 34
wst@wst.com.pl
www.wst.com.pl

Uwaga:
- konkurs dla kandydatów na studia,
szczegóły na stronie www.wst.com.pl.



Autobusy na gaz – za i przeciw

Kilka polskich miast zmienia paliwo napędzające miejskie autobusy. Do celu dążą wymieniając lub uzupełniając istniejący tabor pojazdami zasilanymi na gaz. Jednak modernizacja taka przysparza wielu kłopotów, nie tylko finansowych.

Sześćdziesiąt niskopodłogowych autobusów na gaz już za półtora roku wyjedzie na ulice **Warszawy**. Miejskie Zakłady Autobusowe zdecydowały się ostatecznie na wprowadzenie do Warszawy pojazdów napędzanych gazem. Po wakacjach ogłoszą przetarg na zakup takich pojazdów. Pierwsze wozy zaczną kursować na początku 2007 roku. Tak długo bowiem trwają procedury przetargowe i wyprodukowanie nowych pojazdów, które przez wszystkie fabryki są montowane tylko na zamówienie. Wprawdzie autobusy na gaz są droższe od olejowych o około 20 procent, a ich zakup oznacza dla miejskiego przedsiębiorstwa także konieczność doprowadzenia do zajezdni przy ul. Woronicza rury z gazem, to transakcja i tak będzie opłacalna. Gaz jest tańszy od oleju. Na razie MZA planują zakup sześćdziesięciu pojazdów na gaz, ale już w roku 2009 przedsiębiorstwo chce mieć ich aż 250 sztuk.

MPK w **Lublinie** kupi 5 nowych autobusów napędzanych gazem ziemnym. Jesienią rozpoczną się prace przy budowie pierwszej na Lubelszczyźnie stacji CNG.

Gaz CNG może być tankowany do tradycyjnych instalacji na gaz propan-butan (LPG). Można też montować specjalne instalacje CNG. Ze stacji będą mogli korzystać prywatni użytkownicy aut. Termin realizacji zamówienia to 7 miesięcy. Pierwsze kursy na gazie ziemnym MPK wykona więc wiosną.

Pierwszy, sześciolitrowy, eksperyment z autobusami napędzanych gazem przeprowadziło Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne z **Krakowa**. Został on sfinansowany m. in. ze środków przekazanych przez Komitet Badań Naukowych. W latach dziewięćdziesiątych jedną z linii obsługiwało sześć autobusów napędzanych gazem. Projekt umaid śmiercią naturalną, gdyż autobusy na gaz były stare i po kilku latach przestały nadawać się do użytku. Przede wszystkim chodzi o skalę działania. Projekt pilotażowy dotyczył sześciu autobusów, a w ocenie i planach krakowskiego MPK gazem powinno być napędzanych około stu.

Ze strony miasta nadal istnieje wola modernizacji tabo-

ru, która polegałaby na zamianie źródła napędu z oleju napędowego na gaz. W rezultacie MPK z Krakowa, będące spółką miejską, stara się o środki na ten cel z Europejskiego Funduszu Spójności. Pieniądze są potrzebne na budowę odpowiedniego zaplecza, przede wszystkim na budowę stacji tankowania.

W MPK w Krakowie istnieje projekt dotyczący wymiany taboru na napędzany gazem, ale przeszkodą w jego realizacji jest brak środków finansowych – potrzeba 40 milionów. Cała inwestycja pochłonęłaby 120 milionów złotych.

pozytywne doświadczenia z autobusami napędzanych gazem ma Miejski Zakład Komunikacyjny z **Przemysła**. W Przemysle jeżdżą 22 autobusy na gaz, co stawia miasto na pozycji lidera jeśli idzie o liczbę autobusów z napędem gazowym. Piętnaście z nich (typu Jelcz M-11) zmodernizowano, a pozostałe siedem to nowe nabytki (Jelcz 120 M1), posiadające homologacje Euro III. Uruchomiono też stację tankowania sprężonym gazem ziemnym. W Przemysle jeżdżą 59 autobusów, a więc proporcje 50-50 proc., do których dąży przemysłowy MZK, są bliskie osiągnięcia.

W grudniu ub. r. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w **Rzeszowie** rozstrzygnęło przetarg na zakup pięciu autobusów niskopodłogowych zasilanych gazem ziemnym. To pierwsze w Polsce duże zamówienie na pojazdy komunikacji miejskiej napędzane gazem. Obecnie po rzeszowskich ulicach jeździ siedem autobusów na gaz. Pięć z nich to owe nowe nabytki, a dwa pozostałe zostały przerobione. Wartość gazowego projektu wynosi 20 mln zł, ale już na początku miasto otrzymało w prezencie stację tankowania. Prezent zatwierdził zakład gazowniczy, który wybudował stację napełniania gazem na własny koszt i ryzyko. W planach miasta jest dokupienie 23 autobusów.

Gorsze doświadczenia ma MPK z **Inowrocławia**, w którym jeździ dziesięć autobusów na gaz. Niestety, wszystkie koszty związane z zasilaniem i obsługą sprężania gazu leżą po stronie MPK. W tej sytuacji trudno mówić o opłacalności.

Funkcjonuje stereotyp, zgodnie z którym powszechnie uważa się, że modernizacja taboru miejskiego zwraca się bardzo szybko po kilku latach. Tymczasem według kompleksowych obliczeń, zwrot ma miejsce po 12-14 latach, a to z kolei podważa pozytywny rachunek ekonomiczny przedsięwzięcia, gdyż po upływie kilkunastu lat należy wymienić autobusy. W obliczeniu potencjalnego zysku zwykle nie bierze się pod uwagę kosztów budowy odpowiedniej infrastruktury, np. stacji tankowania. W związku z tym wydaje się, że inwestycja szybko się zwróci, a już różnica pomiędzy zakupem autobusu napędzanego silnikiem diesla a tym z napędem gazowym wynosi 250 tys. zł.

Głównym plusem zastosowania napędu gazowego jest mniejsza ilość zanieczyszczeń. Spaliny emitowane przez tabor napędzany gazem ziemnym w porównaniu do napędzanego olejem napędowym zawierają śladowe ilości substancji szkodliwych dla środowiska naturalnego. Wynika to ze składu paliwa, którego głównym ele-

mentem jest metan (około 90-98 proc.). Należy on do węglowodorów nietoksycznych, a głównymi związkami powstającymi w trakcie jego spalania są dwutlenek węgla i woda. Ilości siarki w gazie ziemnym są śladowe, podobnie jak ilość cząstek stałych w emitowanych przez pojazd spalinach. Autobusy napędzane gazem ziemnym mogą być również zasilane biopaliwem składającym się z metanu. Gaz biologiczny to produkt naturalnego rozkładu materii organicznej w przeciwieństwie do gazu ziemnego, który jest, jak wiadomo, paliwem kopalnym. W rezultacie produkty spalania biogazu nie powodują zwiększenia ilości gazów szklarniowych w atmosferze.

Głównymi korzyściami wynikającymi z wykorzystania gazu ziemnego jako paliwa do pojazdów taboru miejskiego to: niska emisja tlenków azotu i cząstek stałych, zmniejszenie poziomu głośności pracującego silnika, wysoka liczba oktanowa oraz możliwość wykorzystania biogazu. Zagrożenie związane z używaniem gazu jako pa-

liwa do autobusów (i nie tylko) jest niewielkie. Gaz jest lżejszy od powietrza, w związku z tym w czasie ewentualnego wycieku unosi się w górę i szybko rozchodzi do niepalnej mieszanki. W obecnie używanych autobusach paliwo jest przechowywane w układach zamkniętych, których elementy posiadają bardzo dużą wytrzymałość. Dopływ gazu jest zamykany natychmiast po wyłączeniu silnika i zapłonu. Zbiorniki mają zawory nadciśnieniowe, które otwierają się w przypadku pożaru. Rozwiązanie to eliminuje ryzyko związane z ich wybuchem.

Niemożliwe jest oparcie całego taboru na napędzie gazowym, bowiem gaz trzeba „wepchnąć” do zbiorników w autobusach, a proces sprężania nie jest prosty. Do tego potrzebna jest sprężarka wysokociśnieniowa i wysoko wykwalifikowany dozór techniczny. Ten ostatni jest bardzo drogi.

Autobusy CNG są droższe od zasilanych tradycyjnymi paliwami o kilka-kilkanasto tysięcy złotych. Przykładowo Jelcz VECTO czy Solaris zasilany CNG kosztuje około 820 tys. zł.



Zasilane gazem autobusy MAN spełniają absolutnie topowe wymagania EEV (Enhanced Environmentally Vehicle) dla przyjaznych środowisku naturalnemu pojazdów, ostrzejsze niż norma Euro 5.

Będąc tak przyjazny środowisku naturalnemu gaz ziemny jest jednocześnie nośnikiem energii o znacznych zasobach, przekraczających wielkością złoża ropy naftowej. Znane dziś pokłady (m. in. zachodnia Syberia, Morze Północne) wystarczą, przy stałym zużyciu, przynajmniej na 60 lat eksploatacji, a optymiści są przekonani, że po odkryciu nowych miejsc występowania gazu, okres ten przedłuży się do 120 lat. Gazowy kryzys jeszcze długo więc nam nie grozi...



Wielkim stylizacyjnym wyzwaniem, przed jakim stanęli twórcy gazowych 7000, było umieszczenie na dachu butli w taki sposób, by nie raziły one swym wyglądem i równocześnie idealnie łączyły się z sylwetką bazowych odmian.

Na świecie użytkowanych jest ok. 3,3 mln pojazdów z napędem CNG. Najbardziej popularne są w Ameryce Południowej (Argentyna – 1 mln, Brazylia – 300 tys.), ale i Europa może się pochwalić liczbą ok. 900 tys. egzemplarzy (najwięcej we Włoszech – ok. 400 tys.). Niemcy mają na razie 7,5 tys. takich pojazdów.



A oto najbardziej bodaj oryginalna konstrukcja z wykorzystaniem gazu do napędu autobusu urzekająca „prostym, surowym pięknem”.



GÓRNOŚLĄSKA WYŻSZA SZKOŁA PRZEDSIĘBIORCZOŚCI im. K. Goduli

zaprasza na

DZIENNE I ZAOCZNE STUDIA LICENCJACKIE NA SPECJALNOŚCI:

na kierunku
EKONOMIA

● MIĘDZYNARODOWA WSPÓŁPRACA I INTEGRACJA EUROPEJSKA

ze ścieżkami specjalizacyjnymi:

1. Biznes międzynarodowy i języki obce w biznesie
2. Europejska integracja gospodarcza
3. Fundusze europejskie

● INWESTYCJE I NIERUCHOMOŚCI

ze ścieżkami specjalizacyjnymi:

1. Gospodarka, zarządzanie i obrót nieruchomościami
2. Rynek kapitałowy i inwestycje finansowe
3. Biznesowe i publiczne inwestycje rzeczowe

● KOMUNIKACJA I PUBLIC RELATIONS W BIZNESIE

ze ścieżkami specjalizacyjnymi:

1. Komunikacja biznesowa i kulturalna
2. Public relations w biznesie
3. Kształtowanie wizerunku firmy

● NOWOŚĆ ORGANIZACJA I OBSŁUGA RYNKÓW PRACY

na kierunku
ZARZĄDZANIE I MARKETING

● PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ I ZARZĄDZANIE FIRMĄ

ze ścieżkami specjalizacyjnymi:

1. Zarządzanie firmą i zasobami ludzkimi
2. Zarządzanie innowacjami
3. Strategie sukcesu w biznesie

● ZARZĄDZANIE SPRZEDAŻĄ

ze ścieżkami specjalizacyjnymi:

1. Obsługa rynku krajowego i zagranicznego
2. Sieci logistyczne i dystrybucyjne
3. Promocja i techniki sprzedaży

● ZARZĄDZANIE GMINĄ I POLITYKA LOKALNA

ze ścieżkami specjalizacyjnymi:

1. Rynki lokalne i regionalne
2. Rozwój lokalny i współzarządzanie miastem
3. Finanse lokalne i zarządzanie usługami publicznymi

na kierunku
FINANSE I BANKOWOŚĆ

● RACHUNKOWOŚĆ I ZARZĄDZANIE FINANSOWE

ze ścieżkami specjalizacyjnymi:

1. Gospodarka finansowa przedsiębiorstw
2. Rachunkowość zarządcza i finansowa
3. Obrót celny i dewizowy

● NOWOŚĆ AUDYT WEWNĘTRZNY I INŻYNIERIA FINANSOWA

na kierunku
INFORMATYKA I EKONOMETRIA

● ZARZĄDZANIE INFORMACJĄ I BIZNES ELEKTRONICZNY

ze ścieżkami specjalizacyjnymi:

1. Zarządzanie bazami danych i informacji
2. Usługi teleinformatyczne i rynki transakcji elektronicznych
3. Administrowanie serwisami internetowymi

● NOWOŚĆ ADMINISTROWANIE SERWISAMI INTERNETOWYMI



ZŁOTY LAUR
UMIĘJETNOŚCI
I KOMPETENCJI

Karta Uczelni
Erasmusa
międzynarodowa
wymiana
studentów

Promocyjne
czesne
i wpisowe!

11. miejsce
w rankingach
niepaństwowych
wyższych szkół
zawodowych
*Przebiegiwy nr 6/8 2005



The European
Language
Certificates
(TELC)

Stypendia
naukowe
i socjalne

Ośrodek
Egzaminacyjny
British
Council

GWSP ZAPRASZA TEŻ NA STUDIA PODYPLOMOWE

- Międzynarodowa Współpraca i Integracja Europejska • Podyplomowe Studium Przedsiębiorczości • Podyplomowe Studium Liderów Lokalnych • Inwestycje i Nieruchomości • Zarządzanie Usługami Publicznymi • Zarządzanie Strategiczne i Zarządzanie Projektami • Zarządzanie Informacją i Bezpieczeństwem Zasobów Informatycznych w Organizacjach Gospodarczych • Komunikacja Społeczna i Public Relations • Zarządzanie Zasobami Ludzkimi • Zarządzanie Funduszami Pomocowymi

GWSP zapewnia studia uzupełniające magisterskie bez egzaminu wstępnego na AE w Katowicach.
Jakość kształcenia potwierdzona decyzjami Komisji Akredytacyjnych.

**INFORMACJE: Chorzów, ul. Raławicka 23, tel. 247 25 56-9 wew. 37
e-mail: rekrutacja@gwsp.edu.pl www.gwsp.edu.pl**



**Cenimy Twój czas,
dbamy o Twoją wygodę**



MAN


Nowoczesne autobusy niskopodłogowe MAN są komfortowe i funkcjonalne, wytrzymałe i niezawodne, nie wymagające wielu wysiłków konserwacyjnych i długowieczne - a także punktualne co do minuty. W kwestii ekonomicznej eksploatacji wyprzedzają innych niskimi kosztami użytkowania. Czysta sprawa: mają również szczególnie przyjazne środowisku silniki gazowe.

MAN - STAR TRUCKS Sp. z o.o.
 Wolica 16 C, 05-830 Nadarzyn
 tel. 22 738 69 93, faks 22 738 69 95

Truck & Bus Centre Katowice
 ul. Handlowa 1, 41-250 Czeladź
 tel. 32 286 09 00, GSM 691 47 02 52

www.manstar.pl

22 września – Europejski Dzień Bez Samochodu



Jazda na dowód

Aby zachęcić wszystkich do zostawiania samochodu na parkingu lub w garażu, KZK GOP postanowił, że w dniu 22 września można jeździć wszystkimi autobusami i tramwajami KZK GOP na podstawie dowodu rejestracyjnego swojego samochodu.

Wrzesień jest dla komunikacji publicznej, zwłaszcza w aglomeracji katowickiej, miesiącem szczególnym. Po okresowym, dwumiesięcznym „orzędzeniu” na ulce naszych miast wracają gigantyczne korki. Nie dzięki zatem, iż na „Dzień Bez Samochodu” wybrano w Europie 22 września.

Korki, które obserwujemy od zakończenia wakacji są większe, niż przed rokiem. Tylko ktoś naiwny i bez wyobraźni mógłby się temu dziwić. W 1991 r. w Katowicach zarejestrowanych było ok. 60 tys. samochodów. Dziś – trzy razy tyle. To i tak wciąż o wiele mniej, niż w rozwiniętych krajach Unii Europejskiej, gdzie przeciętnie zamożna rodzina ma już dwa samochody, a wskaźnik motoryzacji sięga 500 samochodów na 1000 mieszkańców. W tym czasie układ drogowy naszych miast niewiele się zmienił. Nie jest to zresztą możliwe – trzeba byłoby wyburzyć czwartą część budynków, aby znacząco poszerzyć ulce. Doświadczenia amerykańskie wskazują, iż niewiele by to dało – nowe arterie błyskawicznie korkują się, niezależnie od ich szerokości.

Tak więc układ drogowy aglomeracji katowickiej i innych dużych miast polskich nie wytrzyma rosnącego wciąż pędu do rozwijania motoryzacji indywidualnej. Jednocześnie intensywna emisja spalin przyczynia się do coraz większego zanieczyszczenia środowiska naturalnego, i tak już w wielu miejscach mocno zanieobnogo. Tworząc w korkach samochody, emitujące podczas pracy na jałowym biegu najbardziej szkodliwe dla człowieka węglowodory, mogą wkrótce doprowadzić do powstania smogu tak charakterystycznego

Inicjatywa Dnia Bez Samochodu zasadniczo skierowana jest do gmin, gdyż to one są władne zmieniać organizację ruchu tak, aby ograniczyć ruch samochodowy. Na terenie aglomeracji katowickiej KZK GOP jako jedyny w praktyce podejmuje tę inicjatywę. Mimo szerokiej akcji promującej ideę Dnia Bez Samochodu niewielu kierowców przesiada się 22 września do publicznych środków transportu. Śląskie miasta są zapchane jak co dzień. Jednakże akcja zwraca uwagę wszystkich mediów, a za ich pośrednictwem większości mieszkańców na problem niewydolności układu komunikacyjnego nie przystosowanego do tak wielkiego ruchu indywidualnego.

dla takich miast, jak Tokio, Kair, Meksyk, Delhi, czy bliższa nam Moskwa. Czy zatem mieszkańcy Katowic, Warszawy, Krakowa, czy Łodzi będą zmuszeni przywdziać wkrótce maski i lykac tlen z ulicznych automatów?

Jedynym wyjściem z komunikacyjnego psta, w jakim wszyscy znaleźliśmy się, jest rozwój komunikacji publicznej. Jeden autobus mieści około 130 osób. Zajmuje 100 razy mniej powierzchni, niż samochody ich przewożące. Spala co prawda znacznie więcej paliwa, lecz nie sto, ale zaledwie trzy razy. Nie zajmuje całymi godzinami cernego w naszej gęstej zabudowie miejsca na parkowanie – niemal cały czas jest w ruchu.

Cóż więc skłania do uporczywego trzymania się w mieście własnego auta? Wygoda? Jakże złudne to, wbrew pozorom, wyobrażenie. Przecież korzystając z komunikacji publicznej zyskujemy niewymierny komfort: nie musimy martwić się o warunki drogowe, pogodę, własne zmęczenie, różne stany psychiczne i... fizyczne.

Dla wielu niebagatelną rolę może odegrać też cena. Jednorazowy bilet Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP, na który można przejechać od Gliwic do Katowic kosztuje dużo mniej, niż równowartość jednego litra benzyny. Bilet, na który można przez miesiąc jeździć wszystkimi autobusami i tramwajami po 33 grninch (a wybranymi liniami łącznie po 50 grninch) kosztuje zaledwie pół baku. Co więc się bardziej opłaca?

Dzięki 12-letniej działalności Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP, osiągnęliśmy w aglomeracji katowickiej bardzo dużą punktualność i niezawodność komunikacji publicznej – sytuację nieznaną przed reformą samorządową. Mankamentem publicznego transportu zbiorowego pozostaje wciąż jego stosunkowo mała szybkość. Wielokrotnie przeprowadzane przez KZK GOP badania potwierdziły, iż właśnie ten parametr pasażerowie cenią sobie najbardziej, najmniejszą wagę przywiązując zarazem do komfortu podróży (miejsce siedzące). Niestety daleko wciąż od zdecydowanych działań mających na celu przeliterowanie pojazdów komunikacji miejskiej w ruchu. Charakterystyczne dla aglomeracji i miast Europy zachodniej rozwiązania typu wydzielania specjalnych pasów dla autobusów, ograniczanie



Transport zbiorowy w aglomeracji katowickiej działa dobrze, a jego zalety byłyby bardziej dostrzegalne, gdyby autobusy i tramwaje poruszały się po mniej zatłoczonych ulicach.

ruchu indywidualnego, a nawet zamykanie dla niego całych centrów miast, zapewnienie autobusom i tramwajom priorytetu na skrzyżowaniach, są u nas prawie nieznaną.

Tymczasem właściciele samochodów osobowych, kategorycznie odrzucając takie rozwiązania, kopią sobie grób. Dalszy żywiołowy rozwój ruchu indywidualnego prowadzi do całkowitego zakorkowania nawet najszerzych ulic. Zarazem, grzebiąc autobusy w korkach, kierowcy pozbawiają się alternatywy, jaką mogłaby być przesiadka do szybkiej komunikacji miejskiej.

Przybliżeniu tych prostych prawd służy od kilku lat akcja pod nazwą Europejski Dzień Bez Samochodu. Organizowany jest on rokrocznie w większości krajów europejskich. Jest to inicjatywa propagowana zarówno przez organizacje proekologiczne, jak i zrzeszające przewoźników, czy organizatorów komunikacji zbiorowej.

W polskich aglomeracjach – niestety – tego typu idee przebiegają się z trudem. Mimo to KZK GOP podjął akcję Dnia Bez Samochodu promując korzystanie z komunikacji zbiorowej jako jedynej w praktyce alternatywy dla korków w centrach miast aglomeracji katowickiej.

Miasta, które podpisały deklarację udziału w Europejskim Tygodniu Mobilności, którego częścią jest Dzień bez Samochodu, są zobowiązane m. in. do: wdrożenia przynajmniej jednego trwałego rozwiązania, które pomoże mieszkańcom w zmianie samochodu na inny środek transportu, wyodrębnienia miejsc przeznaczonych wyłącznie dla pieszych, rowerzystów i transportu publicznego, zwiększenia częstotliwości kursowania autobusów i tramwajów oraz przeprowadzenia akcji, promującej ekologiczne środki transportu. Dzięki takim działaniom w Paryżu udało się zmniejszyć emisję tlenku węgla o 30 procent.



Z pomocą Koła Młocińskich Transportu Miejskiego uruchomiono bezpłatne kursy tramwajów z Będzina, Bytomia i Chorzowa Batorego do pełni przy Stacji Śląskim. Przy okazji KZK GOP zainicjował akcję odrestaurowania zabytkowego tramwaju „N”, który już rok później woził pasażerów z okazji tego nieoficjalnego święta komunikacji publicznej.



Przez trzy dni po centralnej części aglomeracji katowickiej, a zatem całej sieci KZK GOP – od Sosnowca do Gliwic – kursował specjalny bezpłatny autobus piętrowy promując komunikację publiczną.



Odrestaurowany zabytkowy tramwaj „N” przewiózł dzieci z katowickiego Brynowa do zajezdni w Zawodziu, gdzie miały sposobność zgłębienia tajników tramwajarstwa. Dla niektórych była to pierwsza podróż tramwajem...

W PRZYGOTOWANIU FIZJOTERAPIA
SYSTEMY STYPENDIALNE I CZESNE W RATACH

- stypendia naukowe, społeczne i sportowe
- różnorodność kierunków - szeroki wybór specjalności
- żyłowa droga
- dostępne formy płatności oraz elastyczny system rezerwacji
- nowoczesne programy dla studentów, umożliwiająca podjęcie pracy
- wakacyjne
- międzynarodowe i wyjazdowe
- międzynarodowe
- szeroki wybór narysów i programów
- uczelnia jest w systemie akademickim, klub sportowy, klatki, siłownia, zajęcia sportowe, wejście do biblioteki i obiektów sportowych

EKONOMIA

- Nowości:**
- Rachunkowość zarządcza
 - Informatyka ekonomiczna
 - Zarządzanie i ekonomia w ochronie środowiska
 - Zarządzanie przedsiębiorstwem i marketing
 - Ekonomia i zarządzanie ochroną pracy
 - Ekonomia transportu i logistyka
 - Agrobiznes w strukturach europejskich
 - Administrowanie podmiotami sektora publicznego

EKONOMIA

- Nowości:**
- Bazy i transwazy danych gospodarczych
 - Technologie informatyczne w gospodarce
 - E-Biznes

KURSY JĘZYKOWE I EGZAMINY



KURSY

- programowanie specjalny - **Nowości**
- komputerowe
- kursy językowe

ADMINISTRACJA

- Nowości:**
- Samorząd terytorialny
 - Administracja w Unii Europejskiej
 - Administracja gospodarcza

SZCZEGÓŁOWYCH INFORMACJI UDZIELA DZIAŁ NAUCZANIA:
dla kierunku Ekonomia - (pokój nr 4), tel. 286-08-96, 387-15-33
dla kierunku Administracja, Politologia - (pokój nr 6), tel. 286-95-21
dla studiów podyplomowych - (pokój nr 2), tel. 387-53-61

Wyższa Szkoła Ekonomii i Administracji
w Bydgoszczy



Slaskian College of Economics and Administration in Bytom

www.wsea.edu.pl

WSEIA - numer 1 na Śląsku

W rankingu tygodnika **Newsweek**

badającego, które uczelnie dają absolwentom (z dnia 3.04.2005)

najlepszy start na rynku pracy

POLITOLOGIA

- Nowości:**
- Dyplomacja - **Nowości**
 - Dziennikarstwo i public relations
 - Marketing polityczny
 - Integracja europejska

STUDIA PODYPLOMOWE

- Informatyka w nowoczesnym przedsiębiorstwie - **Nowości**
- Zarządzanie finansami Unii Europejskiej
- Zarządzanie i organizacja oświaty
- Administracja samorządowa
- Podyplomowe studia i doradztwo podatkowe
- Orzecznictwo
- i nowość: rozwój gminy
- Rachunkowość i finanse
- Zarządzanie nieruchomościami
- Technologie informatyczne biznesu
- Podyplomowe studia Prawa Europejskiego

ZADZWOŃ JUŻ DZIŚ!
tel. 387-53-61

Pracodawcy nas lubią!
Dołącz do nas, bo warto!

ZADZWOŃ tel. (032) 225 38 73

Górnośląska Wyższa Szkoła Pedagogiczna
im. Kard. A. Hlonda
w Mysłowicach



W RANKINGU WYŻSZYCH UCZELNI 2005 TYGODNIKA



1 miejsce

w Województwie Śląskim wśród uczelni niepaństwowych kształcących na kierunku PEDAGOGIKA

www.wsew.edu.pl

Górnośląska Wyższa Szkoła Pedagogiczna
41-408 MYSŁOWICE
UL. PIASTÓW ŚLĄSKICH 10

tel. (032) 225 38 73

e-mail: rektorat@wsew.edu.pl

PEDAGOGIKA SPECJALNA*

- trzyletnie studia licencjackie:
- Oligofrenopedagogika
 - Surdopedagogika
 - Tyflopädagogika

PEDAGOGIKA*

- studia licencjackie i magisterskie:
- Pedagogika resocjalizacyjna
 - Pedagogika wczesnoszkolna i wychowanie przedszkolne
 - Pedagogika opiekuńczo-wychowawcza i pracy społecznej
 - Pedagogika zdrowia
 - studia magisterskie:
 - Pedagogika społeczna
 - studia licencjackie:
 - Pedagogika z edukacją informatyczną
 - Pedagogika z edukacją humanistyczną w szkole podstawowej
 - Pedagogika z edukacją artystyczną
 - Pedagogika rodziny
 - Pedagogika z wychowaniem fizycznym i obronnym
 - Prowensja społeczna z wychowaniem fizycznym i obronnym

ZDROWIE PUBLICZNE*

- trzyletnie studia licencjackie:
- Ratownictwo medyczne
 - Pomoc i rehabilitacja psychosocjalna
 - Promocja zdrowia i edukacja zdrowotna
 - Ekonomia i zarządzanie w ochronie zdrowia
 - Zdrowie środowiskowe
 - Dietetyka z higieną żywności

KULTUROZNAWSTWO*

- trzyletnie studia licencjackie:
- Animacja kultury
 - Public relations
 - Arteterapia
 - Grafika komputerowa
 - Marketing reklamny

OFERUJEMY RÓWNIEŻ
STUDIA PODYPLOMOWE,
PEDAGOGICZNE KURSY
KWALIFIKACYJNE ORAZ
WARSZTATY

Tel. (032) 225 38 05



SYSTEM STYPENDIALNY, CZESNE W RATACH

Uczelnia, która daje pracę

* Wykazano specjalność wiodącą (złoty medal) w rankingu uczelni 2005, ogłoszonym w tygodniku POLITYKA, 19.04.2005 r. (nr 15) w kategorii Wyższe Uczelnie Państwowe. Szczegółowe informacje: www.wsew.edu.pl

Wieści z Ratusza

Katowice zajęły trzecie miejsce w rankingu Złotej Setki Samorządów

Inwestycje procentują

Centrum Badań Regionalnych podsumowało ósmy ranking Złotej Setki Samorządów, w którym oceniano poczynania samorządów w ubiegłym roku.

Okazało się, że Katowice z inwestycjami w wysokości 2 120 zł na jednego mieszkańca zajęły trzecie miejsce w kategorii: miasta i powiaty grodzkie. Dzięki temu znalazły się w zestawieniu: Złota Dwunastka Miast. Katowice wyprzedziły tylko dwa miasta: Poznań oraz zwycięzcę tego rocznego rankingu – Płock z inwestycjami w wysokości 2 651 zł na jednego mieszkańca.

Uroczystość wręczenia nagród odbyła się w Zamku Królewskim w Warszawie, a wyróżnienia wręczali samorządowcom: wicemarszałek Sejmu Donald Tusk, wicemarszałek Senatu Kazimierz Kutz oraz dr Wisła Surażska, prezes Centrum Badań Regionalnych.



W imieniu Piotra Uszoka, prezydenta Katowic nagrodę odbierał Waldemar Bojarun, rzecznik Urzędu Miasta w Katowicach

Katowice wkraczają do internetowego świata

Szybko po łączach

Władze miasta przymierzają się, by w mieście zainstalować kilka nowych punktów umożliwiających każdemu surfowanie w Internecie. Na katowickim Ryńku pojawi się tak zwany hot-spot. Sygnał ma być przekazywany drogą radiową. Specjalnie przygotowany komputer wyłowi transmisję i umożliwi wejście w Internet.

W planach jest także uruchomienie w Centrum Informacji o Mieście przy ul. Młyńskiej tzw. infokiosku – stanowisko na stałe podpięte do wirtualnego świata, z którego każdy mógłby skorzystać. Pierwsze stanie na zewnątrz tego biura.

– Chodzi o to, żeby można było z niego skorzystać także poza godzinami pracy biura. Sprawdzić repertuar kin, teatrów czy zasięgnąć

informacji – powiedział nam Waldemar Bojarun, rzecznik prasowy katowickiego magistratu. Plan rozwoju struktury teleinformatycznej miasta uzupełniają telecentra. Będą one przypominać pracownie czy kafejki internetowe. – Takie telecentra mają powstawać w innych jednostkach miejskich, takich jak biblioteki i domy kultury – informuje Bojarun. – Mają one służyć nie tylko do surfowania w Internecie, ale także pomóc bezrobotnym w składaniu ofert i ich szukaniu. Do obsługi tych centrów trzeba musiny zatrudnić osoby, które będą w stanie pomóc osobom nie potrafiącym korzystać z Internetu.

Pieniądze na uruchomienie internetowych centrów władze miasta chcą pozyskać z funduszy Unii Europejskiej.

Wieści z Ratusza

Północ-południe

Kilka miesięcy temu zrodził się pomysł, by wykorzystać ul. Grundmanna, jako arterię umożliwiającą szybkie przedostanie się z północy na południe miasta. Właśnie trwa budowa pierwszego odcinka „Połączenia drogowego ul. Grundmanna z Sądową w Katowicach”. Projekt zakłada modernizację ciągu komunikacyjnego poprzez utworzenie połączenia pomiędzy ulicami: Gliwicką, Sądową i Sobieskiego.

Powstałe połączenie drogowo przejmie część ruchu z ulicy Sokolskiej i Placu Wolności oraz uporządkuje ruch na osi północ – południe. Ma również za zadanie odciążać lokalną sieć uliczną i umożliwić bezpośrednie połączenia z ul. Sądową, ul. Matejki, Dworcem PKP i wylotem w stronę Mikołowa.

Budowę tego połączenia zajmuje się Przedsiębiorstwo Robót Inżynierskich S. A. – Holding w Katowicach. Do tej pory wykonano już przekładkę sieci teletechnicznej, wodociągowej oraz kanalizacji deszczowej. Resztę prac będzie wykonanych do końca 2006 roku.

Projekt przebudowy został zgłoszony przez Miasto Katowice do konkursu ogłoszonego przez Urząd Marszałkowski na projekty współfinansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach działania: „Modernizacja i rozbudowa regionalnego układu transportowego Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego”.

Koszt budowy wyniesie ponad 11,5 mln zł, z czego Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego pokrywa 75% kosztów kwalifikowanych czyli ponad 8 mln zł. Budżet Miasta Katowice dofinansuje przedsięwzięcie w kwocie powyżej 2 mln zł.

Goście byli górą



Gospodarze przystąpili do gry pełni optymizmu i skoncentrowani...



...nie brakowało sił ani woli walki...



...jednakże honorowy puchar dla zwycięzcy odebrali goście. Po prostu zwyciężył lepszy.

Piłkarski Turniej Miast Partnerskich Katowice – Ostrawa odbywający na stadionie Rozwoju Katowice w Brynowie był miejscem zmagani drużyn młodzieżowych z czterech klubów: KS Rozwój, Bank Ostrawa, FV Vitkovice oraz STS Katowice.

Po zakończeniu rywalizacji młodzieżowej na murawę boiska wybiegły reprezentacje urzędników z katowickiego magistratu wspieranych przez radnych oraz goście z Ostrawy i Vitkovic.

W katowickim zespole zagraли radni, strażnicy miejscy oraz urzędnicy, ale ta niezwykła konsolidacja polskich sił nie pomogła. Drużyna czechka mająca w swoich szeregach przedstawicieli władz Ostrawy i Vitkovic pokonała 2:1 katowicka ekipę. Rozkojarzeni katowicy obrońcy niezbyt gorliwie przeszkadzał czeskim napastnikom w ich akcjach na polską bramkę, co doprowadziło do utraty dwóch goli. Honor katowickiej drużyny został uratowany, dzięki bramce zdobytej z rzutu karnego.

– Każdy wol zwyciężyć, ale raczej chodziło o rywalizację sportową i dobrą zabawę. Tym razem zawodnicy z miast partnerskich okazał się lepsi – mówi Waldemar Bojarun, rzecznik prasowy katowickiego UM.

Może tym razem inwestorzy dotrzymają słowa...

Marzenia o dworcu

Od kilku lat tematem dyżurnym dla dziennikarzy jest brak w Katowicach międzynarodowego dworca autobusowego, na którym mogłyby stawać autokary. Obecnie zabierają one podróży z pl. Młodzieży Powstańczej lub placu przy ul. Sądowej. Żadne z tych miejsc nie nadaje się do tego i nie spełnia europejskich standardów.

Zajęta isierka nadziei. Prasa pisze, że już w przyszłym roku przy ul. Rzepakowej 4 otwarta zostanie główna hala centralnego dworca autokarowego. Centrum Przesiadkowe Autokarowej Komunikacji Międzynarodowej i Dalekobieżnej w Katowicach – tak dokładnie nazywa się inwestycja. Budowa ruszy kiedy tylko uwzględnione zostaną zmiany w planie zagospodarowania przestrzennego miasta, a prace już nad nim trwają.

O tej inwestycji mówią pracownicy z Kancelarii Obsługi Inwestycji M. B. Consulting, firmy powołanej do zaprojektowania i wykończenia inwestycji, którzy zapewniają przewoźników, że do przyszłorocznego, jesienno-rodzinnego rozkładu jazdy będą mogli wjechać Rzepakową. To oni wybrali lokalizację dworca rozpatrując kilka propozycji. Koszt całej inwestycji powinien się zamknąć w 20 mln złotych.

Powstanie dworca wiąże się z przebudową kilku węzłów komunikacyjnych. Władze miasta już przygotowują się do tych prac. Na skrzyżowaniu ulic Kościuszki i Kolejowej powstanie dwupodłżowe skrzyżowanie. Trzeci pas ruchu pojawi się na ulicy 73 Pułku Piechoty. Przebudowane zostanie skrzyżowanie ulic Pszczyńskiej, Kolejowej i 73 Pułku Piechoty.

Nowe centrum komunikacji międzynarodowej oznaczać będzie koniec wszystkich „dzikich” przystanków, a przede wszystkim likwidację punktu na ulicy Sądowej (docełowo ul. Sądowa połączona będzie z ulicą Grundmanna).

Według inwestora nowy dworzec to duży kompleks skierowany na obsługę pasażera i będzie zawierał: halę odpraw podróży, zespół obsługi technicznej autokarów, hotel, perony przejazdowe i odjazdowe, place postojowe, manewrowe oraz drogi wewnętrzne, parking ogólnodostępny i strażony oraz kontenerową stację paliw. Nie zabraknie też zieleni.

Hala odpraw podróży będzie miała 2 tys. m kw. i dwie kondygnacje. Oprócz stanowisk przewoźników, kas, przechowalni bagażu itp. będzie się tu znajdować sklep samoobsługowy oraz punkty usługowe (tryzier, foto, Internet i inne). Na piętrze planowane jest otwarcie kawiarni i restauracji oraz agencji pocztowej. Będą też bankomaty.

Na wewnętrznym dziedzińcu przewiduje się usytuowanie 8 – 16 peronów przyjazdowych i odjazdowych dla autokarów. Wszystkie wysepki będą przykryte dachem.

Parking ogólnodostępny przewidziany jest na 120 miejsc (bezpłatny do godziny parkowania, na wzór systemu miast niemieckich kierowcy za szybę będą wkładać papierowy zegar z nastawioną godziną i minutą rozpoczęcia postoju). Wewnątrz dziedzińca będzie płatny parking strażony na 80 miejsc. Między parkingiem bezpłatnym a budynkiem Hali Odpraw Podróżnych będą się mieścić stanowiska taxi i taxi-bus oraz przystanek autobusowy linii miejskiej, łączący dworzec ze śródmieściem.

Pozostaje nam tylko trzymać kciuki i wierzyć w zapewnienia inwestorów. Przez ostatnie lata chętnych do budowy dworca było kilku, ale kiedy przychodziło do konkretyzacji zapewnień okazywało się, że bardziej chodzi o kolejny hipermarket, gdzie dworzec miał być tylko tłem i sprawa umierała.

Czy Szopienice wykorzystają swoją szansę?

Bankiawa hutnictwa



Hłas jest dużo a w powietrzu unosi się wiele niebezpiecznych związków, ale warto to zobaczyć ten pokaz i choć przez moment wczuć się w sytuację robotników pracujących tu przed laty. Poznać cenę postępu.

Trzy lata temu dyrekcja Huty Metal Nieżelaznych „Szopienice” zamknęła najstarszą i najlepiej zachowaną parową walcownicę cynku. Nie opłacało się jej utrzymywanie produkcji tego wydziału. Pracowników zwolniono lub przeniesiono na inne wydziały, ale parowe cacka pozostały.

Każdy to miał okazję zobaczyć, jak wielkie urządzenia napędzane parą pracują, odceń wrazenie, że dotyka historii, a czas się tu zatrzymał. Dzień te cuda techniki z początku XX wieku stoją i nawet turyści nie mogą ich zobaczyć.

Zwiedzanie pracującej najstarszej w Europie walcownicy cynku byłoby nie lada atrakcją turystyczną nie tylko dla obcokrajowców czy wydecepek z innych części kraju.

Rusza proces technologiczny odlewu cynku. Coraz bar-

dziej hałasują walcarki. To właśnie na nie trafiają rozgrzane płytki cynku. Z rolek zjeżdżają już jako cienka blacha.

Czy w Szopienicach, które ponad sto lat temu słynęły z hutnictwa będą mogły się poszczycić pierwszym Muzeum Hutnictwa Cynku? Pokaże to czas i determinacja miłośników tych zabytkowych urządzeń, którzy starają się przekonać do pomysłu uruchomienia na terenie huty muzeum władze miasta.

Na razie o maszyny i urządzenia dba huta Szopienice, ale ziomiarze stają. Ostatnio zrobiło się głośno o zabytkach tej huty, bo okazało się, że udało się im całkowicie rozebrać zabytkowe hale z piecami hutniczymi Uihemana. Były niezwykle i naprawdę warte zachowania, ale już ich nie ma.

Miejmy nadzieję, że tak nie będzie w przypadku tej starej maszyni – jest zbyt cenna, by trafiła na złom. Trzeba je uratować, a przy okazji zachować pamięć o hutnictwie cynku na Śląsku. Muzeum z działającymi walcarkami i maszynami parowymi nie ma w tej części Europy.



Maszyna parowa rusza, z jej zaworów dobiega syk, tak charakterystycznych dla parowozów. Po chwili tłoki napędzające wielkie koła zamachowe zaczynają się poruszać.

Wszystko o Unii

Na wszelkie pytania dotyczące Unii Europejskiej odpowiadają pracownicy biura Europe Direct, które mieści się przy ul. Kościuszki 6. Ta ogólnoeuropejska sieć informacyjna od kilku tygodni ma swój nowy punkt w Katowicach.

Katowickie centrum jest jednym z 23, które powstały w Polsce od kwietnia. By otworzyć biuro, trzeba było wygrać konkurs ogłoszony przez Unię Europejską. Jednym z laureatów zostało Regionalne Centrum Informacji o Unii Europejskiej, które dzięki wygranej zostało przekształcone w oddział Europe Direct. W punkcie można uzyskać informacje dotyczące Unii, procesu integracji, prawa wspólnotowego, rynku pracy, edukacji i polityki UE. Organizowane mają być szkolenia, spotkania, wykłady otwarte dla różnych grup społecznych i zawodowych. Samorządowcy i przedsiębiorcy dowiedzą się, jak pozyskać fundusze z Unii i jak je wykorzystać. Pracownicy centrum mają w planach prowadzenie lekcji europejskich w szkołach i szkolenia w firmach, rozdawanie materiałów informacyjnych i promocyjnych. Będą też zbierać dla Komisji Europejskiej opinie mieszkańców regionu na temat Unii i odczuwanych zmian. Europe Direct ma też informować mieszkańców, gdzie należy szukać pracy i jak zdobyta wiedza może się przydać w pracy.



Punkt dysponuje stanowiskami obsługi odwiedzających, dostępem do internetu, biblioteką i czytelnią.

Unia na działalność jednego punktu przeznacz

rocznie od 12 do 24 tys. euro. To połowa funduszy. Resztę sfinansuje Fundacja na rzecz Uniwersytetu Śląskiego i Rozwoju Samorządności Wśród Młodzieży Viribus Unitis.

W woj. śląskim podobne ośrodki działają już w Bielsku-Białej, Częstochowie i Wodzisławiu Śląskim.

Biuro mieści się przy ul. Kościuszki 6, tel. 208 17 01. Punkt jest czynny od poniedziałku do piątku w godz. 9:00 – 19:30. Wszystkie działania i usługi są bezpłatne. Więcej informacji na stronie internetowej www.europe-direct.katowice.pl

Budowa nowego gmachu Muzeum Śląskiego

Będzie wizytówką

Budowa nowego gmachu Muzeum Śląskiego zaczyna nabierać realnych kształtów. Wiadomo już, że powstanie ono na terenie po kopalni „Katowice”, a jej były budynki zostaną wkomponowane w nowy obiekt. Przemysłowe pozostałości to zabytki z przełomu XIX i XX wieku, a najcenniejszy wśród nich jest szyb „Bartosz” mający na wyposażeniu maszynę parową. Obecnie urbaniści i architekci, w ramach konkursu ogłoszonego przez Zarząd Województwa Śląskiego na wykonanie koncepcji funkcjonalnej i przestrzennej nowej siedziby muzeum, zastanawiają się na jej powstaniu.

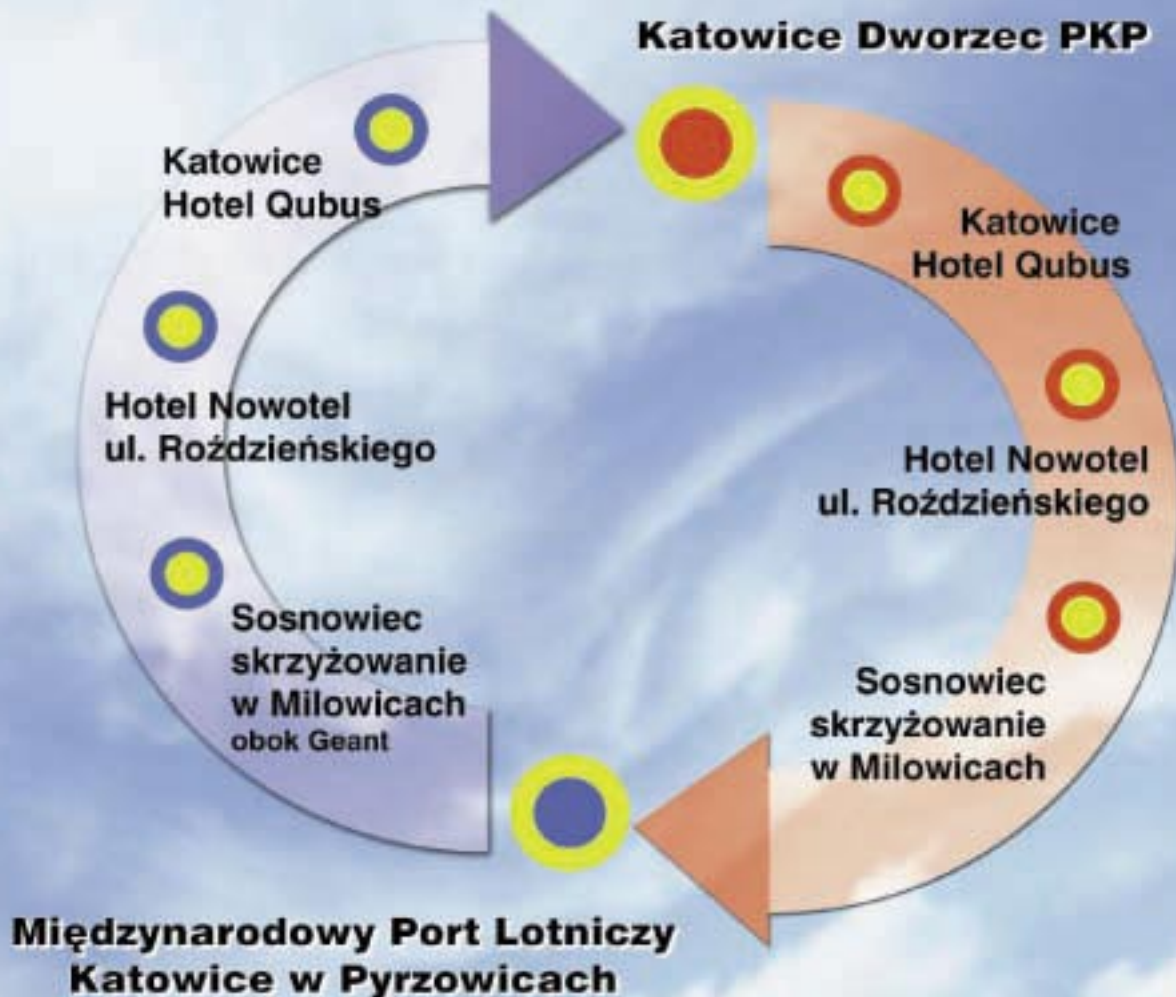
Przypomnijmy, że Muzeum Śląskie dysponuje działką o powierzchni 6 ha w centrum Katowic, w sąsiedztwie Drogowej Trasy Średnicowej i pomnika Powstańców Śląskich. Stąd oczekiwanie, że nowy gmach będzie czymś w rodzaju bramy wjazdowej do miasta, jego wizytówką. Prace konkursowe można zgłaszać do 10 października br. Konkurs powinien być rozstrzygnięty do końca listopada br., a projekt musi być gotowy do końca przyszłego roku, by budowa ruszyła w 2007 r.

Władze województwa zamierzają wybudować nowy gmach muzeum za pieniądze pozyskane z funduszy unijnych na rewitalizację terenów poprzemysłowych i chcą z nich sfinansować 75 procent kosztów inwestycji.



PKM
KATOWICE sp. z o.o.

AUTOBUS NA LOTNISKO W PYRZOWICACH



Cena za przejazd:
informacja na stronie
www.pkm.katowice.pl

Odbierz ulotkę u kierowcy