



**Fabryka.**  
Pełna  
Życia

 **Koleje Śląskie**



**DĄBROWA  
GÓRNICZA**  
dla aktywnych

[www.dg.pl](http://www.dg.pl)

# Jedziemy DĄBROWO!

Komunikacyjny Przewodnik  
po Dąbrowie Górniczej

Fot. Radosław Kazmierczak / Fabryka Pełna Życia

**STR. 2-7**

Miasto inwestuje w nowe drogi  
i komfort przemieszczania się

**STR. 8**

Dworzec w Ząbkowicach czeka  
na modernizację i pociągi do Krakowa


**STR. 11**

Jak korzystać z komunikacji.  
Będzie więcej biletomatów



# Komunikacja miejska (i nie tylko) w Dąbrowie Górniczej w liczbach

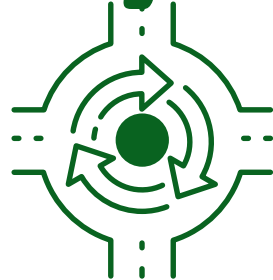
Przebudowa głównej osi miasta odmieniła funkcjonowanie tramwajów i autobusów w mieście. Komfort podróży zapewnia mieszkańcom większa liczba niskopodłogowych tramwajów, a wygodne przesiadki z autobusów do tramwajów - bez konieczności przebiegania przez drogę - umożliwiają zintegrowane przystanki Gołonóg Manhattan i Aleja Róż. Co ciekawe, w Dąbrowie Górniczej, największym pod względem powierzchni mieście województwa śląskiego, niektóre linie autobusowe w drodze do centrum pokonują odległości znacznie większe niż te dzielące nasze miasto od Katowic.



**0**


sygnalizacji świetlnych napotkamy podczas przejazdu główną osią miasta między rondem przy ulicy Tysiąclecia a Rondem Praw Kobiet przy Powiatowym Urzędzie Pracy. Wcześniej było ich pięć.

**7**




nowych rond powstało w trakcie przebudowy głównej osi miasta. W sumie, wraz z dwoma istniejącymi wcześniej i teraz przebudowanymi, wzdłuż prawie 6-kilometrowej trasy skrzyżowań o ruchu okrężnym jest aż 9.

**9,3 km**



dróg rowerowych (7,3 km) i wspólnych dróg pieszko-rowerowych (2 km) powstało wzdłuż głównej osi miasta. W sumie mamy ich już w mieście 82 km.

**15**



linii autobusowych zatrzymuje się w centrum przesiadkowym przed dworcem PKP w centrum miasta. W przyszłości ma być ich jeszcze więcej. Niektóre z alei Majakowskiego będą kursować przez przebudowaną ulicę Poniatowskiego oraz Kolejową.

**30,1 km**



pokonuje linia 612 podczas jednego kursu z centrum Dąbrowy Górniczej do Błędowa, najbardziej odległej dzielnicy miasta. To o 6,5 km więcej niż liczy cała trasa metrolinii M2 łączącej Dąbrowę Górniczą z Katowicami.

**104**



nowe wiaty zostały zainstalowane w latach 2022-2024 na przystankach autobusowych nie tylko wzdłuż głównej osi miasta, lecz także w dzielnicach znacznie oddalonych od centrum.

**736**



nowoczesnych ledowych opraw zostało zainstalowanych na 317 nowych słupach oświetleniowych wzdłuż przebudowanej głównej osi miasta.

**625 313 km**

przejadą wszystkie autobusy linii 612 w 2024 roku. Taka liczba pozwoliłaby na ponad 15-krotne okrążenie ziemi.

**105 953**

liczba pojazdów zarejestrowanych w Dąbrowie Górniczej na 31 grudnia 2023 roku



**6 796 642 zł**

wyda miasto w 2024 roku na wszystkie kursy linii 638 łączącej centrum miasta z Ząbkowicami, Ujejscem i Trzebieśławicami.



# Centrum na miarę oczekiwań

Centrum przesiadkowe zbudowane przy dworcu kolejowym w centrum miasta oferuje 375 miejsc parkingowych, a także możliwość bezpośredniej przesiadki z pociągu na autobus. Do dyspozycji mieszkańców jest również wygodny przejazd pod torami oraz nowa droga pozwalająca ominąć centrum miasta.

Łączna wartość tej wspólnej inwestycji miasta i PKP Polskie Linie Kolejowe to 234,5 mln zł. Koszt poniesiony przez miasto to 149,8 mln zł z czego 82,5 mln zł to dofinansowanie. 56,5 mln zł pochodziło z Unii Europejskiej, a 26 mln zł z Metropolii GZM.

## Wygodny przejazd pod torami

Droga pod nowym wiaduktem kolejowym pozwala wygodnie i bezpiecznie przedostać się na drugą stronę torów. Zastąpiła ona dawny przejazd z rogatekami, który istniał na ul. Konopnickiej.

## Centrum przesiadkowe

Do dyspozycji mieszkańców jest 375 miejsc postojowych oraz parkingi rowerowe po obu stronach torów z wjazdami od ul. Kolejowej i Limanowskiego. Bezpośrednio przed budynkiem dworca zlokalizowane są perony autobusowe, na których zatrzymuje się 15 linii autobusowych.



Fot. Radosław Kaźmierczak / Fabryka Pełna Życia

## Nowy peron i dodatkowy tor

Modernizację przeszło również torowisko i peron. Dobudowany został trzeci tor pozwalający obsługiwać ruch lokalny. Dobudowany został też peron bezpośrednio przy budynku dworca. Dotychczasowy peron zyskał zadaszenie i zbudowano prowadzące do niego przejście podziemne z windami.



## Dworzec to prawdziwa peretka

Po zakończonej w 2023 roku modernizacji w pięknie odnowionym wnętrzu znalazła się kasa biletowa, poczekalnia, toalety i powierzchnie biurowe, które miasto wynajęło dla Dąbrowskiego Inkubatora Przedsiębiorczości. Koleje Śląskie zapowiedziały, że na dworcu zamontują jeszcze biletomat, wcześniej natomiast wydłużyły godziny otwarcia kasy do godz. 18.





# Wygodnie i bezpiecznie w Gołonogu

Inwestycja warta 67,5 mln zł obejmowała swoim zakresem budowę przejazdu pod torami i rond na skrzyżowaniach ulic Parkowej, Ukłańskiego i Alei Zagłębia Dąbrowskiego oraz przebudowę peronów i budowę przejścia podziemnego dla pieszych.



## Koniec ze staniem na przejeździe

Wcześniej bywało, że mieszkańcy tracili na przejeździe nawet po 10 czy 15 min, czekając na przejazd pociągu. Teraz ruch jest płynny, znacząco poprawiło się także bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów i kierowców, ponieważ pod wiaduktem powstał również chodnik i droga rowerowa.

## Nowe miejsca postojowe

Jeszcze w tym roku pasażerowie będą mogli zostawić samochody w pobliżu peronów i wygodnie przesiąść się do pociągu. Przy stacji Dąbrowa Górnicza Gołonóg, po stronie ulicy Parkowej, PKP PLK wybuduje 20 miejsc postojowych, w tym dwa dla osób z niepełnosprawnościami. Parking zostanie połączony z istniejącą w pobliżu pochylnią, co umożliwi wygodne dojście na perony.

Fot. Radosław Kaźmierczak / Fabryka Pełna Życia

## Co dalej z dworcem?

Prezydent złożył deklarację, że jeśli uregulowane zostaną sprawy własnościowe i kolej zdecyduje się na modernizację budynku, miasto jest gotowe wynająć powierzchnie i zagospodarować je w podobny sposób jak ma to miejsce na dworcu w centrum i będzie miało miejsce na dworcu w Ząbkowicach.



## Nowe perony i przejście podziemne

W ramach inwestycji na stacji w Gołonogu powstały dwa zewnętrzne perony z torami kolei metropolitalnej oraz przejście podziemne pod torami. W miejscu starego peronu została zachowana rezerwa dla torów kolei dalekobieżnej, co w przyszłości pozwoli oddzielić ruch lokalny od dalekobieżnego i zwiększyć częstotliwość kursowania połączeń metropolitalnych.





# Nowe drogi łączą się

Niemal 2-kilometrowa obwodnica łącząca ulicę Sobieskiego z ulicą Kościuszki już za kilka miesięcy doczeka się kontynuacji w postaci łącznika ulicy Kolejowej z aleją Zagłębia Dąbrowskiego. W ten sposób ziści się zamysł stworzenia komfortowej alternatywy dla przejazdu przez centrum.

Nazywana obwodnicą Śródmieścia droga ma dziś 1900 m długości i prowadzi od ronda Praw Kobiet przy Powiatowym Urzędzie Pracy w rejon dworca kolejowego w centrum i dalej do ulicy Kościuszki.

Z obwodnicy można zjechać do OBI i Centrum Handlowego Pogoria, pod wiaduktem kolejowym na przedłużeniu ulicy Kościuszki pojedziemy w stronę parku Zielona, w lewo skręcimy do centrum, a na wprost wjedziemy w przebudowaną ulicę Kolejową. To właśnie z jej końca, od przebudowanego już ronda na styku z ulicami Poniatowskiego i Konopnickiej, prowadzić będzie wzdłuż torów nowa droga aż do zjazdu w aleję Zagłębia Dąbrowskiego. Z nowego połączenia na początku przyszłego roku skorzystają nie tylko kierowcy, ale również piesi i rowerzyści. Wzdłuż drogi powstaje bowiem także chodnik i droga rowerowa.

Warta prawie 21 mln zł inwestycja zepnie w całość alternatywną trasę od Będzina do Gołonoga. Co istotne, na obciążonych ruchem ulicach Kraszewskiego, Kotarbińskiego i Konarskiego, otwarcie łącznika powinno przyczynić się do znacznego spadku liczby samochodów.



Fot. Dariusz Nowak

## Łącznik z Legionów Polskich

Brakującym elementem w domknięciu nowego układu komunikacyjnego będzie łącznik ulicy Sobieskiego z ulicą Legionów Polskich. O tym, że taka inwestycja jest planowana świadczy wlot w kierunku Mydlic na rondzie Praw Kobiet przy Powiatowym Urzędzie Pracy.

Miasta zabiega o dofinansowanie inwestycji, której towarzyszyć będą konieczne wyburzenia domów i przekładki podziemnych sieci. Szacunkowy koszt to 15 mln zł.

# Zmieniono na zielono

Dobrą dąbrowską praktyką jest uwzględnianie zieleni w projektowaniu inwestycji. Tak było i tym razem.

W ramach przemian wzdłuż głównej osi komunikacyjnej naszego miasta, czyli **od Ronda Budowniczych Huty Katowice aż do nowego Ronda Praw Kobiet (na granicy z Będzinem) posadziliśmy ponad 200 drzew** (jarzębów i lip) uzupełnionych o krzewy w formie żywopłotów, składających się z modułów z graba oraz sadzonki ligustru.

Jarzęby szwedzkie posadziliśmy w pasie drogowym zewnętrznym, a lipy w pasie środkowym, wzdłuż linii tramwajowej. To nowość, gdyż dotąd byliśmy nauczeni, że w naszym mieście drzewa rosną na zewnątrz układu komunikacyjnego i niewielu spodziewało się, że będą „kłaniały się” pasażerom podróżującym tramwajem. Jednak dzięki współpracy z Tramwajami Śląskimi mogliśmy zrealizować i takie nasadzenia. Należy podkreślić, że te drzewa zostały posadzone z uwzględnieniem zarówno możliwości technicznych (mowa tutaj o uzbrojeniu terenu), jak również z zachowaniem wytycznych w zakresie bezpieczeństwa i widoczności ruchu pieszego, rowerowego, kołowego i szynowego.

Na uwagę zasługują także zielone zmiany wokół dworca PKP Dąbrowa Górnicza, gdzie posadziliśmy ponad 100 drzew, wśród nich lipy i brzozy, oraz liczne krzewy, trawy ozdobne i pnącza, takie jak: trzcinnik, rozplenica, bluszcz, ligustr, tawuła, lilak, ostrokrzew.

To nie koniec dobrych wiadomości. W planach mamy m.in. sukcesywne zagospodarowywanie zielenią nowych rond oraz pasa zieleni rozgraniczającego drogę rowerową od drogi dla pieszych wzdłuż ul. Sobieskiego. Chcielibyśmy też uzupełnić środkowy pas o kolejne moduły żywopłotów z graba, wiemy, że to rozwiązanie bardzo spodobało się mieszkankom i mieszkańcom Dąbrowy Górniczej.

### Agnieszka Raus,

Kierownik Referatu Zieleni i Oczyszczania,  
Wydział Infrastruktury Miejskiej  
Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej

Wizualizacja klombu wzdłuż ulicy Sobieskiego z grabami pospolitymi i tawułą szarą.





# Wolniej, ale płynnie i bezpiecznie

## Ronda zamiast sygnalizacji

Jeszcze w trakcie przebudowy można było zauważyć, że tymczasowe ronda przyczyniły się do zwiększenia płynności ruchu. Tymczasem wcześniej na każdej z pięciu sygnalizacji świetlnych czas oczekiwania na zielone światło wynosił od 74 do 94 sekund (przy jeździe w kierunku centrum i huty). Decyzja mogła być tylko jedna: zastępujemy sygnalizację rondami.

Dwupasmowy dojazd do rond, zamiast trzypasmowych dojazdów do sygnalizacji, pozwolił na wygospodarowanie dodatkowych miejsc postojowych tam, gdzie to było możliwe.

## Zintegrowane przystanki

Wygodną przesiadkę na kursujące w sumie co kilka minut tramwaje zapewniają mieszkańcom zintegrowane przystanki. O ile na pierwszym (Gołonóg Manhattan) zatrzymuje się osiem linii autobusowych, to już przez drugi (Aleja Róż) przejeżdżają aż 24 linie autobusowe.



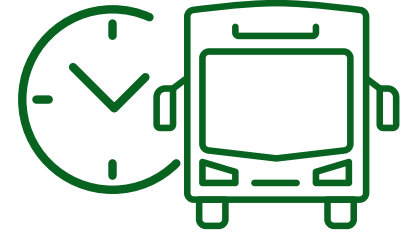
Celem przebudowy głównej osi transportowej miasta było uspokojenie ruchu samochodowego, stworzenie infrastruktury przyjaznej pieszym i rowerzystom, oraz likwidacja barier architektonicznych w postaci kładek i przejść podziemnych. Zintegrowanie autobusów i tramwajów wraz z modernizacją torowiska i pojawieniem się nowoczesnych niskopodłogowych wagonów wyniosło komunikację tramwajową w naszym mieście na wyższy poziom.

## Wyniesione przejścia dla pieszych

Wzdłuż głównej osi powstało osiem wyniesionych przejść dla pieszych. To miejsca, które z jednej strony dają kierowcom swobodę ruchu, a jednocześnie ograniczają prędkość i zwiększają bezpieczeństwo pieszych.

Wyniesione przejścia nie sąsiadują z rondami, przy których powstały zwykłe przejścia dla pieszych. Ale dlaczego tak blisko skrzyżowań? Takie rozwiązania praktykuje się ze względu na naturalne spowolnienie ruchu wymuszone przez rondo. Przy mniejszej prędkości kierowcy mają więcej czasu na obserwowanie pieszych.

## Autobusy praktycznie bez opóźnień



Po przebudowie głównej osi komunikacyjnej poruszanie się po Dąbrowie Górniczej stało się znacznie prostsze, co szczególnie cieszy starszych mieszkańców. Ponad 30 proc. populacji ma już więcej niż 60 lat, a zmodernizowane przejścia dla pieszych, w tym te wyniesione, mają duże znaczenie dla ich bezpieczeństwa i wygody.

Od razu pojawiły się głosy, że takie działania mogą prowadzić do korków. Ale czy można mówić o zakorkowaniu, gdy przez zaledwie godzinę dziennie jazda zajmuje kilka minut dłużej?

Analiza z systemu zliczania pasażerów pokazuje, że opóźnienia autobusów na trasie z centrum miasta do Gołonoga wynoszą średnio tylko pół minuty w ciągu niespełna dwóch godzin dziennie. W pozostałych godzinach opóźnienia praktycznie nie występują, co dowodzi, że nie ma potrzeby projektować infrastruktury wyłącznie pod kątem godzin szczytu.

**Marcin Domański**

Zastępca Dyrektora Departamentu Komunikacji i Transportu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

## Nie porzucajcie hulajnóg na chodnikach



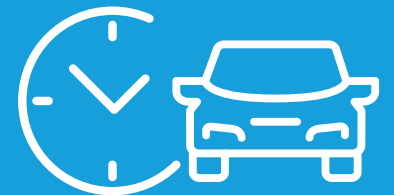
Zmiany w infrastrukturze transportowej w Dąbrowie Górniczej znacząco poprawiły bezpieczeństwo i komfort osób niewidomych i słabowidzących. Wyniesione przejścia dla pieszych i zwolnienie ruchu dzięki licznym rondom ułatwiają przemieszczanie się, jednak wciąż brakuje dźwiękowej sygnalizacji świetlnej, co szczególnie latem stwarza zagrożenia.

Centra przesiadkowe, dobrze oznakowane tablice i prowadnice, są pozytywnie oceniane. Problemem pozostają jednak elektryczne hulajnogi, które często są porzucane w nieodpowiednich miejscach, blokując chodniki. Dla osób z dysfunkcją wzroku stanowią one nieprzewidywalne przeszkody, trudne do ominięcia, co znacznie obniża bezpieczeństwo.

**Zofia Jeznach**

Polski Związek Niewidomych w Dąbrowie Górniczej

## Jedziemy samochodem



Sprawdziliśmy, ile zajmuje obecnie przejazd samochodem z Gołonoga do Huty Bankowej i z powrotem o różnych godzinach, by dać odpór komentarzom, że „teraz to korki i jedzie się nawet pół godziny”. Badanie przeprowadziliśmy w czwartek i piątek (26 i 27 września), a więc w dni targowe.

### Rondo Gołonóg Tysiąclecia – Rondo Huta Bankowa

Godz. 8.20 – czas przejazdu 6'30"

Godz. 14.40 – czas przejazdu 7'55"

Godz. 16.05 – czas przejazdu 7'50"

### Rondo Huta Bankowa – Rondo Gołonóg Tysiąclecia

Godz. 8.20 – czas przejazdu 6'40"

Godz. 12.00 – czas przejazdu 7'10"

Godz. 14.55 – czas przejazdu 9'33"

Godz. 16.20 – czas przejazdu 7'20"



# Dworzec w Ząbkowicach czeka na modernizację i pociągi do Krakowa

Budowa tunelu pieszo-rowerowego pod torami oraz powstanie niedużego centrum przesiadkowego przy dworcu PKP w Dąbrowie Górniczej Ząbkowicach były zaopiniowane przez prawdziwych zmian, które czekają ząbkowicką stację.

Fot. Radosław Kazmierczak / Fabryka Pełne Życia

Kosztami wybudowanego przed kilku laty tunelu pod torami miasto podzieliło się z PKP PLK, dokładając 3,1 mln zł do wartej 8 mln zł inwestycji. Dzięki niej jeden z peronów zyskał wtedy zadaszenie, a z tunelu na perony można się dostać windami.

Kolejnych inwestycji na stacji w Ząbkowicach także nie byłoby bez współpracy miasta z PKP.

Najbardziej oczekiwana zmiana to modernizacja i przebudowa zabytkowego dworca. Niektórzy mieszkańcy za jej zwiastun odebrali rusztowania okalające budynek z obu stron. To jednak tylko prace zabezpieczające dworzec przed dalszą degradacją.

By budynek dotrwał do zapowiadanej na lata 2026-2027 modernizacji, PKP zleciły m.in. przemalowanie niektórych ścian oraz podparcie stropów, wymianę elementów podkonstrukcji dachu wraz z jego pokryciem oraz wykonanie nowego systemu odwodnienia budynku oraz montaż rynien.

Zapowiedzią lepszych czasów jest zamówienie doku-

mentacji projektowej kompleksowej przebudowy dworca. W marcu tego roku PKP zleciły to zadanie firmie AnArchi Group z Gliwic. Prace projektowe, wraz z pozwoleniem na budowę, mają się zakończyć w połowie 2025 roku. W konsekwencji umożliwi to dalsze kroki, czyli wybór wykonawcy prac.

PKP zdecydowały się zamówić projekt przebudowy po tym, jak prezydent Marcin Bazylak w listopadzie 2023 roku podpisał porozumienie z PKP, zobowiązujące miasto do wynajmu powierzchni na przebudowanym dworcu. Wcześniej radni jednogłośnie poparli uchwałę zabezpieczającą środki na ten cel.

Taki scenariusz sprawdził się wcześniej w przypadku dworca w centrum Dąbrowy Górniczej, gdzie na wynajętych przez miasto powierzchniach działa Dąbrowski Inkubator Przedsiębiorczości.

Wynajęte przez miasto powierzchnie na dworcu w Ząbkowicach zostaną zaadaptowane i przeznaczone na usługi publiczne dla mieszkańców.

## Chcemy powiększyć centrum przesiadkowe



Prowadzimy rozmowy z PKP PLK w sprawie rozbudowy miejsc postojowych oraz stanowisk autobusowych przy dworcu w Ząbkowicach. Chcielibyśmy wykorzystać w tym celu część sąsiadującego z dworcem terenu w pobliżu rampy rozładunkowej. W tym miejscu wybudowalibyśmy także drogę, która odciążałaby ulicę Dworcową i umożliwiłaby autobusom bezkolizyjny wjazd i wyjazd na ulicę Armii Krajowej.

**Damian Rutkowski**  
Wiceprezydent Dąbrowy Górniczej

## Połączenie pod Wawel na dobrej drodze

Na początku września prezydent Marcin Bazylak zwrócił się do prezesa Kolei Śląskich z propozycją uruchomienia połączenia Dąbrowy Górniczej z Krakowem.

Z powodu zapowiadanej na cztery lata modernizacji węzła katowickiego i związanych z tym utrudnień, pociągi mogłyby kursować do Krakowa z Częstochowy przez Dąbrowę Górniczą Ząbkowice. O takim połączeniu prezes Kolei Śląskich rozmawiał już ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe, zaś wniosek prezydenta Dąbrowy Górniczej został przekazany do Śląskiego Urzędu Marszałkowskiego, właściciela Kolei Śląskich.

Uruchomienie połączenia do Krakowa będzie teraz tematem uzgodnień urzędów marszałkowskich z Katowic i Krakowa. Zdaniem Krzysztofa Klimosza, prezesa Kolei Śląskich takie kursy mogłyby się znaleźć w rozkładzie jazdy w 2025 roku.



# Żółte rowery mają się dobrze

Z początkiem sierpnia Dąbrowa Górnicza dołączyła do największego w Polsce systemu roweru miejskiego. Statystyka wypożyczeń po pierwszych dwóch miesiącach pokazuje, że mieszkańcy chętnie korzystają z tej formy komunikacji.

O komunikacji, a nie rekreacji mowa, bowiem w zamyśle Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii rower to równoprawny środek transportu, jak autobus czy tramwaj. Dlatego jako jedyny system roweru miejskiego Metrorower znalazł się w taryfie Zarządu Transportu Metropolitalnego.

Dla pasażerów to oczywista korzyść: posiadacze wszystkich biletów okresowych (dziennych, dobowych, tygodniowych, miesięcznych, kwartalnych i półrocznych) mogą korzystać z Metroroweru bez dodatkowych opłat przez 60 minut dziennie. W tym celu aplikację „Metrorower” trzeba zintegrować z aplikacją „Transport GZM”.

Ze szczegółowym instruktażem oraz cennikiem korzystania z Metroroweru można zapoznać się na stronie [www.metrorower.transportgzm.pl](http://www.metrorower.transportgzm.pl).

Uruchomienie Metroroweru w naszym mieście nastąpiło w momencie, gdy zakończyły się ważne inwestycje: wzdłuż głównej osi powstały ciągi pieszo-rowerowe i drogi rowerowe. W sumie to 9,3 km.



Materiały GZM

## Metrorower w liczbach

(od 1 sierpnia do 30 września 2024)

	Sosnowiec	Dąbrowa Górnicza
Liczba stacji:	86	40
Liczba rowerów:	782	358
Liczba wypożyczeń:	35 099	20 963
W sumie kilometrów:	186 318	109 651
Największa liczba wypożyczeń przez jednego użytkownika:	127	79

Warto wspomnieć, że w ramach budowy nowego układu drogowego obsługującego centra przesiadkowe przy dworcach PKP w centrum i Gołonogu niemal w tym samym czasie wybudowano ponad 4 km dróg dla rowerów.

Do istniejącego układu dróg rowerowych w 2023 roku dołączyła także droga rowerowa wzdłuż ulic Staszica i AK Ordona (2,2 km), która łączy Strzemieszycę z parkiem Hallera i dalej z istniejącym układem dróg rowerowych w kierunku Pogorii III, Będzina oraz Gołonoga i dalej w stronę Ząbkowic oraz Tucznawy.

– Będziemy rozwijać sieć dróg rowerowych w mieście, tak by lokowanie stacji Metroroweru w przyszłości było możliwe także w bardziej odległych od Śródmieścia dzielnicach – mówi prezydent Marcin Bazylak.

## Bez barier i komfortowo

W ostatnich latach warunki dla rowerzystów w Dąbrowie Górniczej znacznie się poprawiły, głównie dzięki nowym asfaltowym ścieżkom wzdłuż głównych dróg. Dobrze oznakowane przejazdy przez skrzyżowania zwiększyły płynność jazdy, choć warto wciąż edukować w zakresie przepisów ruchu drogowego. Największy ruch rowerowy obserwuje się wokół Pogorii 3, ale rozwój systemu Metroroweru przyczynia się do wzrostu liczby rowerzystów w całym mieście. Warto jednak rozważyć lepsze rozmieszczenie stacji, zwłaszcza w odleglejszych dzielnicach.

Wyniesione przejścia dla pieszych poprawiły bezpieczeństwo rowerzystów, a zmiany w centrum miasta, jak likwidacja barier architektonicznych, pozytywnie wpłynęły na komfort jazdy. Integracja rowerzystów z transportem publicznym, dzięki centrům przesiadkowym, również jest zauważalna. Mimo postępów dalsza rozbudowa ścieżek i infrastruktury rowerowej jest konieczna,

### Będzie więcej dróg rowerowych

Planujemy budowę kolejnych dróg rowerowych. Złożyliśmy wnioski o unijne dofinansowanie do inwestycji rowerowych wzdłuż ulic Wybickiego, alei Zagłębia Dąbrowskiego, ulic Tysiąclecia, Kosmonautów i Struga. To wnioski wraz z dokumentacją projektową na inwestycje niezależne od planowanych przebudów części wymienionych dróg.

#### Krzysztof Serafiński

Zastępca Naczelnika Wydziału Inwestycyjnych w UM w Dąbrowie Górniczej



Fot. Marek Wesołowski

Dorota Strumińska

zwłaszcza w zakresie parkingów rowerowych. Wzrost ruchu rowerowego jest wyraźny, a współpraca miasta z organizacjami rowerowymi, jak Rowerowa Dąbrowa, dobrze rokuje na przyszłość.

#### Dorota Strumińska

Stowarzyszenie Rowerowa Dąbrowa



# Nad Pogorię III nie trzeba jechać samochodem

Jeszcze w trakcie przebudowy głównej osi miasta i modernizacji linii tramwajowej po Dąbrowie Górniczej zaczęły kursować nowe linie autobusowe. Część wyjechała na trasy, na których wcześniej komunikacji nie było w ogóle.

By nie dublować się z tramwajami, część linii autobusowych kursuje przez aleję Zagłębia Dąbrowskiego (603, 640, 645, 656 i 690) oraz ulicę 11 Listopada i aleję Majakowskiego (27, 55, 612, 638, 644, 645, 716, 814, 928, 984 i M109).

Wygodną przesiadkę na kursujące w sumie co kilka minut tramwaje zapewniają mieszkańcom zintegrowane przystanki. O ile na pierwszym (Gołonóg Manhattan) zatrzymuje się osiem linii autobusowych, to już przez drugi (Aleja Róż) przejeżdżają aż 24 linie autobusowe.

Nowe przystanki dedykowane nowym liniom powstały m.in. na ulicach Myśliwskiej, Laski, Młodych, Tysiąclecia, Kraszewskiego, Limanowskiego oraz na Wzgórzu Gołonoskim. Z myślą o starszych osobach miasto i Arcelor-Mittal Poland porozumiały się w sprawie uruchomienia przystanku przy Poliklinice Dąbrowskiej.



612

Kursująca z Błędowa przez Okradzionów, Łękę, Łosień i Każdębie linia 612 zapewnia mieszkańcom zielonych dzielnic nie tylko bezpośredni dojazd do centrum miasta, ale i Zagłębiowskiego Centrum Onkologii czy strefy gospodarczej w Będzinie Warpiu. Dodatkowo – co 2 godziny – linia kursuje do Szpitala Wojewódzkiego św. Barbary w Sosnowcu.



645

Dzięki linii 645 mieszkańcy Strzemieszyc zyskali połączenie z dworcem PKP w Gołonogu i z Centrum Administracyjnym na Redenie. Obsługiwana przez minibus linia 645 zapewnia mieszkańcom także dojazd do cmentarza przy ul. Myśliwskiej, gdzie powstały dwa nowe perony autobusowe. W sumie na nowej trasie powstały trzy nowe przystanki. Poza wspomnianym cmentarzem, także Strzemieszycy Ordonu Przejazd Kolejowy (przy ul. Białostockiego) oraz Gołonóg Laski w pobliżu skrzyżowania z ul. Kasprzaka. Ten ostatni przystanek umożliwia przesiadkę w kierunku huty ArcelorMittal Poland.



654

Linia minibusowa 654 kursuje od sierpnia 2023. Trasa od Dąbrowskich Wodociągów w kierunku Huty Katowice przebiega m.in. przez Centrum Administracyjne na Redenie i Wzgórze Gołonoskie. Z myślą o osobach starszych, od maja 2024 roku, linia 654 jako jedyna obsługuje nowy przystanek w pobliżu wejścia do Polikliniki Dąbrowskiej Prinn. W tym samym czasie powstał jeszcze jeden nowy przystanek, który został utworzony na ulicy Kraszewskiego.



716

Nad Pogorię III nie trzeba jechać samochodem. Można skorzystać z komunikacji miejskiej, by dojechać nad zbiornik z obu jego stron. Linia 716 kursuje między przystankami Pogoria III Plaża – Dąbrowa Górnicza Centrum – Dąbrowa Górnicza Dworzec PKP – Reden Aleja Majakowskiego – Gołonóg Dworzec PKP. W godzinach szczytu linia 716 zapewnia dojazd nad Pogorię III z obu jej stron, dojeżdżając na przystanek Łęknice Pogoria III. Co ważne, w wakacyjne weekendy 716 kursuje co 20 min.



M103

Linia M103 to trzecia metrolinia w naszym mieście, po M2 i M109. Linia kursuje od stycznia 2023 i łączy Dąbrowę Górniczą z Bobrownikami. Przy okazji regularne kursy co godzinę zapewniają dogodny dojazd z centrum miasta do parku Zielona.



Fot. Radosław Kazmierczak / Fabryka Pełna Życia



# Kup pan bilet

Aplikacje mobilne to obecnie najchętniej wykorzystywany przez pasażerów ZTM-u sposób zakupu biletów. Od początku tego roku do końca września za pośrednictwem wszystkich sześciu aplikacji mobilnych ZTM sprzedał ponad 15 mln biletów.

O tym, że pasażerowie coraz chętniej korzystają z nowoczesnych rozwiązań cyfrowych, sprzyjających ekologii, świadczy także porównanie roku 2023 z 2024. Wynika z niego, że sprzedaż biletów papierowych spadła o około 10 proc.

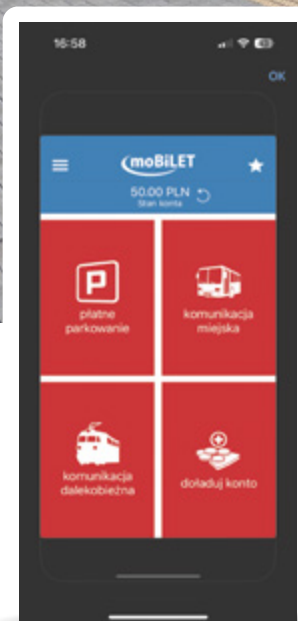
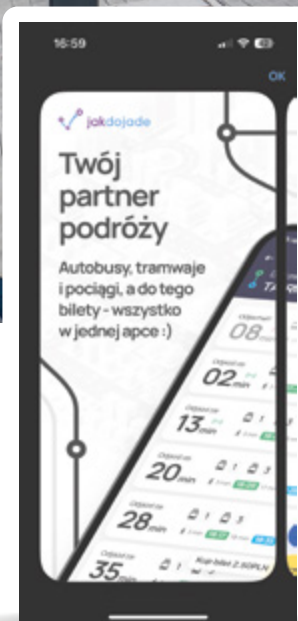
Warto przy tym pamiętać, że tradycyjne papierowe bilety są droższe od swych elektronicznych odpowiedników. W kiosku kupimy je za 4,60 zł (20 min), 5,20 zł (40 min) i 7 zł, podczas gdy w aplikacji mobilnej każdy z tych biletów jest o 40 gr tańszy.

Droższy o złotówkę jest także papierowy bilet Grupowy (13,80 zł), który upoważnia do podróży komunikacją miejską grupę maksymalnie pięciorga osób przez 90 minut od momentu skasowania (z możliwością przesiadek).

Ważne jest jeszcze jedno udogodnienie, z którego mogą korzystać posiadacze Metrobiletów, tak dobowych (24 zł i 12 zł), jak i miesięcznych: upoważniają one do przejazdów autobusami, tramwajami, pociągami Kolei Śląskich i POLREGIO w obrębie jednego miasta, dwóch miast, wybranej trasy lub całej Metropolii, trolejbusami (Tychy) – w zależności od tego, jaki bilet kupili. Mogą też korzystać z Metroroweru przez godzinę dziennie bezpłatnie w okresie ważności biletu. To ostatnie dotyczy także posiadaczy biletów średnio- i długookresowych.



Fot. Radosław Kaźmierczak / Fabryka Perła Zycia



## Aplikacje z biletami ZTM-u

Pasażerowie ZTM-u bilety na przejazd autobusami, tramwajami i trolejbusami mogą kupić przez 5 aplikacji zewnętrznych: JakDoJade, Mobilet, mPay, Skycash i zBiletem.pl. Najpopularniejsze są dwie pierwsze.

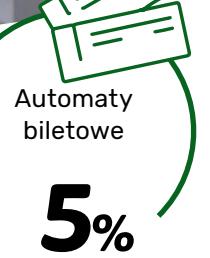
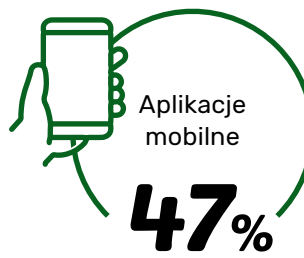
- Mamy jeszcze własną aplikację **Transport GZM**. To jedyna aplikacja, która umożliwia zakup wszystkich naszych biletów, w tym długookresowych. Aplikacje zewnętrzne sprzedają jedynie bilety jednorazowe oraz średniookresowe.

### Michał Wawrzaszek

Rzecznik Zarządu Transportu Metropolitalnego w Katowicach

## Więcej biletomatów w Dąbrowie Górniczej

Najpopularniejsze kanały dystrybucji biletów ZTM-u to:



Materiały GZM

W Dąbrowie Górniczej mamy obecnie pięć czynnych biletomatów ZTM-u. Dwa po obu stronach przystanku Dąbrowa Górnicza Centrum oraz po jednym na przystankach Reden, Manhattan i Gołonóg Osiedle.

ZTM zwiększa już tę liczbę o sześć kolejnych urządzeń. Nowoczesne solarne biletomaty zostały zainstalowane na przystankach: Mydlice Szpital, Tworzeń Huta Katowice, Huta Bankowa, Centrum Dworzec PKP, Ząbkowice Dworzec PKP. Wszystkie czekają na uruchomienie. Szósty biletomat trafi na przystanek Aleja Róż.



# Książki do podróży. Nie tylko o podróżowaniu



„W roku 2022 w Polsce zarejestrowanych było dwadzieścia sześć i pół miliona aut osobowych. Ta liczba tylko rośnie [...] Z wynikiem sześciuset osiemdziesięciu siedmiu pojazdów na tysiąc mieszkańców staliśmy się najbardziej zmotoryzowanym krajem w Unii. Rower, kolej czy autobusy to dla większości Polaków nieoczywiste wybory komunikacyjne. Oczywiste są samochody” – pisze Bartosz Józefiak w książce „Wszyscy tak jeżdżą”, bez wątplenia najmocniejszej pozycji w tym wyborze – książek o wyzwaniach przed jakimi stoją współczesne miasta.

**„Miasto szczęśliwe. Jak zmienić nasze życie, zmieniając nasze miasta”**

**Charles Montgomery**

Od cytatu z tej książki: „Jutro ma to do siebie, że będzie inne niż dziś” zaczyna się deklaracja Fabryki Pełnej Życia, w której piszemy m.in., że w Fabryce **szanujemy** naturalność, zapewniamy dostęp do zieleni, dążymy do minimalnego oddziaływania na środowisko, **pielęgnowujemy** pamięć tego miejsca, ludzi, którzy je tworzyli i tutaj pracowali, **lubimy** się spotykać, rozmawiać, wymieniać nasze najlepsze doświadczenia, **tworzymy** przestrzenie przyjazne i bezpieczne dla dzieci, osób starszych i niepełnosprawnych, **z nadzieją patrzymy w przyszłość!** „Miasto szczęśliwe” polecam zatem jako pozycję obowiązkową dla wszystkich, którzy chcą się dowiedzieć, jak kształt miasta wpływa na nasze emocje i zachowania, a tym samym – jak projektować miasta, które sprzyjają interakcjom między ludźmi i są przyjazne dla środowiska i przyszłych pokoleń.

**„Wszyscy tak jeżdżą”**

**Bartosz Józefiak**

Wnikliwy reportaż, który zabiera nas w podróż po polskich drogach A.D. 2023. Autor pokazuje, jak samochód stał się dla wielu Polaków symbolem statusu, wolności, a także źródłem frustracji i przyczyną tragedii. Przeczytamy tu o wojnie na drogach toczącej się pomiędzy kierowcami, rowerzystami i pieszymi, o tym jak często fatalne są nasze nawyki i przyzwyczajenia za kierownicą, dowiemy się o przyczynach wypadków i mizernej skuteczności stosowanych działań prewencyjnych, a także o tym, jaki jest wpływ samochodów na środowisko, urbanizację i relacje międzyludzkie. Książka napisana jest przystępnym językiem, choć daleki jestem od stwierdzenia, że czyta się ją dobrze. Przeciwnie – z każdą stroną czyta się ją coraz trudniej. Wystarczą tytuły rozdziałów w rodzaju „Trumna na kółkach”, „Sami sobie winni” czy „Prawo do prędkości”, by się zorientować, że „Wszyscy tak jeżdżą” to przede wszystkim przestroga i wezwanie do zmiany.

**„Jak rowery mogą uratować świat”**

**Peter Walker**

W czerwcu 2022 roku, po zakończeniu Światowego Forum Miast w Katowicach, Fabrykę Pełną Życia odwiedził Mikael Colville-Andersen, autor książki „Być jak Kopenhaga. Duński przepis na miasto szczęśliwe”, o tym, jak Kopenhaga dokonała transformacji z zatłoczonego, samochodowego miasta w miejsce, gdzie priorytetem jest człowiek i zrównoważony rozwój. Colville-Andersen przyjechał na rowerze marki Jubilat, co z pewnością spodobałoby się autorowi książki „Jak rowery mogą uratować świat”, Peter Walker pisze w niej: „Jeśli rower rzeczywiście ma uratować świat, to nie dokonają tego drogowi wojownicy odziani w lycrę. Na duże – a nawet ogromne – zmiany możemy liczyć, gdy społeczeństwo przestanie przestrzegać jazdę na rowerze jako hobby, sport, misję czy styl życia. Zmiany się dokonają, kiedy rower stanie się po prostu wygodnym, szybkim i tanim środkiem transportu, który przy okazji ma tę zaletę, że zapewnia odrobinę ruchu.”



Materiały Fabryka Pełna Życia

**„Miasto życzliwe”**

**David Sim**

David Sim to szkocki architekt i urbanista, który zyskał międzynarodowe uznanie dzięki pracy nad tworzeniem przyjaznych i zrównoważonych miast. Jest jednym z kluczowych członków kopenhaskiego biura architektonicznego Gehl Architects, założonego przez profesora Jana Gehla i urbanistkę Helle Søholt, kontynuującego wieloletnie badania Gehla nad poprawą jakości życia w miastach poprzez przeprojektowanie przestrzeni miejskich z myślą o pieszych i rowerzystach. „Miasto życzliwe” jest jedną z najbardziej znanych książek Sima. Zapewne także ze względu na niezwykle atrakcyjną formę. Znajdziemy tu mnóstwo fotografii miejskich przestrzeni na całym świecie z bogatym opisem, infografiki, schematy transportowe i urbanistyczne. Jest to rzecz gęsta i różnorodna, czyli taka, jakie zdaniem autora powinny być miasta dobre do życia. Tym, którzy nie mają zbyt wiele czasu na lekturę, polecam podsumowanie zawarte w rozdziale ostatnim „Dziewięć kryteriów przyjaznego dogęszczania”. Oto one: różnorodność form zabudowy, różnorodność przestrzeni zewnętrznych, elastyczność, ludzka skala, dostępność dla pieszych, poczucie kontroli i przynależności, przyjemny mikroklimat, ograniczony ślad węglowy, większa bioróżnorodność.

**Wojciech Czyżewski,**  
Prezes Zarządu, Fabryka Pełna Życia Sp z o.o.

**„Walka o ulice. Jak odzyskać miasto dla ludzi”**

**Janette Sadik-Khan, Seth Solomonow**

Książka wydana w roku 2016, a wciąż niezwykle aktualna, m.in. ze względu na zdanie, które ją zamyka: „Jeśli można coś zrobić w Nowym Jorku, to można to zrobić wszędzie”. O czy mowa? O urbanistycznej rewolucji, jaką autorka, komisarz ds. transportu podczas kadencji burmistrza Michaëla Bloomberg, w latach 2007–2013 przeprowadziła w Nowym Jorku. Jej najważniejsze i najodważniejsze projekty to oddanie pieszym ogromnych przestrzeni wcześniej zajmowanych przez ruch samochodowy, budowa setek kilometrów dróg dla rowerów, uruchomienie szybkich linii autobusowych SBS i systemu roweru miejskiego. Sadik-Khan twierdzi – i ma na to wystarczające dowody – że jeśli ulice mają służyć ludziom to muszą być bezpieczne, a stają się takie (o dziwo!) dzięki pieszym i rowerzystom. Bezpieczeństwa nie zapewniają znaki, tylko żywy człowiek, który może swobodnie pojawić się znikąd – to on sprawia, iż samochody jeżdżą wolniej i ostrożniej. Bariereki i światła wzdłuż wielopasmowej ulicy działają wręcz odwrotnie.