

Trzy lata w Metropolii —
rozmowa z Kazimierzem
Karolczakiem,
przewodniczącym
zarządu GZM

str. 2

Metropolia jak
wygodne buty

str. 4

Kolej Metropolitalna,
marzenie czy
rzeczywistość?

str. 8

W METROPOLII

MAGAZYN INFORMACYJNY GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII

NR 1 WRZESIEŃ/PAŹDZIERNIK 2020



NASZYM CELEM JEST ZATRZYMAĆ MIESZKAŃCÓW

RECEPTA? PODNOSIĆ KOMFORT
ŻYCIA MIESZKAŃCÓW.
METROPOLIA JUŻ W TYM
POMAGA



Kazimierz Karolczak

przewodniczący zarządu Górnośląsko-
-Zagłębiowskiej Metropolii

Każda wprowadzana przez nas zmiana, nawet najbardziej prozaiczna, ma na celu jedno – sprawić, by mieszkańcom Metropolii żyło się coraz wygodniej. Już sporo udało się zrobić. Teraz powoli wchodzimy w etap realizacji wielkich inwestycji, na które mieszkańcy czekali od ponad 20 lat – mówi Kazimierz Karolczak, przewodniczący zarządu GZM, który na czele Metropolii stoi dokładnie od trzech lat. Pytamy o to, co już udało się osiągnąć i jakie największe wyzwania stoją przed GZM.



Strefa Kultury w Katowicach, fot. Tomasz Kiełkowski

[REDAKCJA] Jak dzisiaj mieszka się panu w Metropolii?

[KKK] Coraz lepiej. Nie oznacza to, że wcześniej było źle, ale z pewnością pokonywanie administracyjnych barier było trudniejsze. Powstanie Metropolii dało nowy impuls i zacieśniło współpracę między miastami. To, jak mocno jesteśmy ze sobą związani, pokazała nam m.in. pandemia koronawirusa. Nie da się wyłączyć jednego miasta, żebyśmy wszyscy dookoła tego nie odczuli. Jesteśmy systemem naczyń połączonych, który, dzięki temu że działa razem, może wspólnie wypracować rozwiązania, ułatwiające życie mieszkańcom.

W jaki sposób?

Tworząc jednolitą i spójną ofertę, z której każdy będzie mógł swobodnie korzystać. Jednym z przykładów są wspólne bilety komunikacji miejskiej. Dzięki temu możemy podróżować autobusami, tramwajami i trolejbusami bez względu na to, czy wsiadamy do nich w Tychach, Katowicach czy Tarnowskich Górach. Drugim jest integracja wypożyczalni rowerów miejskich. Wcześniej nie można było zwrócić jednośladu w dowolnej stacji, nawet jeśli była po drugiej

stronie ulicy, ale formalnie na terenie innego miasta. Teraz to możliwe. To są często te drobne elementy, które mają wpływ na nasze ogólne poczucie, czy w danym miejscu żyje się wygodnie.

Szefem Metropolii jest pan od samego początku. Mijają dokładnie trzy lata. To już całym sporem czasu...

To prawda, jednak przy ilości i intensywności pracy, jaką w to wkładam wraz z zespołem ludzi tworzących urząd, te trzy lata minęły bardzo szybko. Ale cieszymy się bardzo, gdy dzieląc się naszym dotychczasowym doświadczeniem z przedstawicielami innych polskich aglomeracji, słyszymy słowa uznania, że udało się nam tyle zrobić w tak krótkim czasie. W ciągu tych trzech lat udało się nam zrobić naprawdę dużo. Zmiany w transporcie publicznym, utworzenie grup zakupowych prądu i gazu, które przynoszą miastom realne oszczędności, uruchomienie funduszy wsparcia, które mają za zadanie wyrównywać szanse i niwelować różnice w rozwoju społeczno-gospodarczym gmin należących do GZM. Mógłbym jeszcze tak długo (uśmiech). Kiedy na początku roku chcieliśmy krótko podsumować dwa lata naszej działalności, to wyszło nam...

prawie 60 stron. Natomiast z drugiego punktu widzenia, trzy lata to zbyt krótko, aby rozliczać tak wielkie projekty. Konsekwentnie je realizujemy od chwili naszego powstania, jednak muszą być oceniane w znacznie dłuższej perspektywie. Poza tym popatrzymy w stronę zaprzysiężonej z nami Metropolii Ruhry – istnieje dokładnie od 100 lat i nikt nie wie, czy jej końca. Po prostu wciąż jest wiele do zrobienia.

Z czego w takim razie GZM jest najbardziej zadowolona? Żeby łatwo nie było – poza transportem publicznym.

Nie pomijałbym transportu. Zdaję sobie sprawę, że na zmiany w nim patrzymy czasem, jak na coś oczywistego, bo powinien sprawnie działać od dawna. A jednak z różnych powodów tak się nie stało i to od ponad 20 lat. To pokazało, jak bardzo jest nam potrzebna Metropolia.

Dlaczego?

Naszym najważniejszym celem jest to, by ludzie chcieli żyć i mieszkać w Metropolii. Nie osiągniemy tego inaczej, jak poprzez tworzenie wygodnych i przyjaznych warunków. Pozwoli nam to zatrzymać naszych mieszkańców i przyciągnąć nowych. Transport publiczny jest dla

nas priorytetem, bo dobre skomunikowanie jest jednym z ważniejszych czynników decydujących o tym, czy chcemy zamieszkać w tym, czy innym miejscu. Po prostu – chcemy żyć tam, gdzie wiemy, że będziemy mogli korzystać z szerokiej i różnorodnej oferty, ale nie stracimy połowy swojego życia w trasie albo stojąc w korku. Dlatego każda wprowadzana przez nas zmiana, nawet najmniejsza i może najbardziej prozaiczna, ma realnie wpływać na podnoszenie tego komfortu. Pierwsze efekty można było odczuć już w pierwszych dniach naszego działania. Poza wspólnymi biletami, rozwinęliśmy tę ofertę o Metrobilet, który pozwala też korzystać z Kolei Śląskich oraz dofinansowujemy dodatkowe połączenia, by pociągi w GZM jeździły częściej. To są kolejne kroki, które zbliżają nas do stworzenia zrównoważonego systemu mobilności miejskiej, integrującej różne środki transportu – od rowerów, przez autobusy i pociągi, po inne formy podróżowania, jak np. wypożyczalnie samochodów.

Przed Metropolią szansa otrzymania ponad 1,5 mld zł dotacji na budowę torów i przystanków kolejowych w ramach programu „Kolej Plus”. Dlaczego to dla Metropolii ważne?

Powiem więcej – nie byłoby to możliwe, gdybyśmy nie opracowali wcześniej koncepcji Kolei Metropolitalnej. Dzięki niej mogliśmy szybko określić, co jest najważniejsze i co wpisuje się w kryteria tego programu. Nie działaliśmy na oślep, bo mamy jasno określony plan i cel. A docelowo będzie to sieć kolejowa o długości ok. 400 km, z ok. 130 nowymi przystankami na trasie. Pociągi będą kursować w regularnych, maksymalnie kilkunastominutowych odstępach i gdy ktoś spóźni się na jeden, to – bez patrzenia w rozkład jazdy, będzie wiedział, że za chwilę przyjedzie następny. Każdy kilometr torów, który teraz wybudujemy, przybliży nas do tego. Dzięki dotacji z „Kolei Plus” może zostać odbudowana linia kolejowa w Pyskowicach, utworzone nowe połączenie z Bytomia do Rudy Śląskiej czy budowany drugi tor na trasie z Katowic do Orzesza. To dla nas ogromna szansa. Wyników pierwszego etapu naboru spodziewamy się w grudniu.

Z czego jeszcze GZM jest zadowolona?

Z podjęcia prac nad budową instalacji termicznego przetwarzania odpadów i naszego wspierania innowacyjnych rozwiązań, czyli dronów oraz wodoru.

Pod pojęciem „gospodarka odpadami” kryje się budowa spalarni śmieci?

Świadomie nie mówię „spalarnia”, bo to sugeruje, że poza utylizacją, nie otrzymujemy nic w zamian. Przy dzisiejszym rozwoju tych technologii, instalacje termicznego przekształcania odpadów są tak naprawdę elektrocieplowniami. Nie są zasilane ani węglem, ani gazem, ale właśnie odpadami komunalnymi, których i tak nie możemy poddać recyklingowi. Można je natomiast przetworzyć, a dzięki temu wyprodukować również prąd i ciepło. Jej powstanie jest konieczne z jeszcze jednego, bardzo ważnego powodu. Pozwoli nam spowolnić wzrost cen za zagospodarowanie odpadów, a te są niestety odczuwalne w portfelu przez każdego

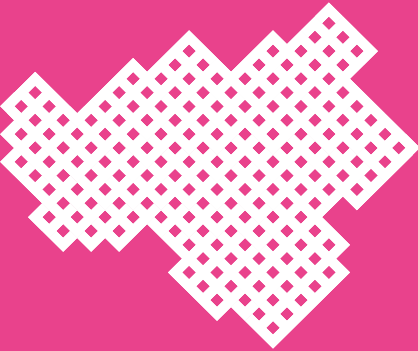
z nas. Dzięki temu zahamujemy podwyżki za wywóz śmieci. Zyskamy też większą kontrolę nad systemem, bo śmieci, które w ogóle nie powinny trafić na wysypiska, a rocznie to ok. 400 tys. ton, zostaną przekazane do specjalistycznej instalacji i poddane obróbce. Pozwoli to też uchronić mieszkańców przed niebezpiecznymi pożarami nielegalnych składowisk, podczas których do atmosfery emitowane są niezwykle szkodliwe zanieczyszczenia.

Lecąc wyżej. Kiedyś będziemy latać dronami, a nasze samochody będziemy tankować wodorem?

Na pewno nie jest to już scenariusz filmu science fiction. Cały świat pracuje nad tymi rozwiązaniami, a dzięki nawiązanej przez nas współpracy – również my stajemy do tego wyścigu i mamy szansę stać się liderem w tych obszarach. A jak wiadomo – lider zyskuje najwięcej. Jeszcze kilka lat temu mało kto myślał, że wodor może być alternatywą dla węgla. Teraz, gdy dążymy do neutralności klimatycznej i wcześniej czy później odejdziemy od paliw kopalnych, wodor może zapewnić nam bezpieczeństwo energetyczne. Poza tym autobusy zasilane wodorem mają dużo większe zasięgi niż te na tradycyjne baterie. Nie potrzebują też tak rozbudowanej sieci ładowania, co jest dla nas szczególnie ważne, bo codziennie na nasze ulice wyjeżdża ponad 1500 pojazdów. Jeśli chodzi o drony, to Polska jest jednym z europejskich liderów rozwoju tej branży. Dzięki Centralnoeuropejskiemu Demonstratorowi Dronów, który tworzymy z najważniejszymi instytucjami lotniczymi w Polsce – Urzędem Lotnictwa Cywilnego i Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, pod egidą Ministerstwa Infrastruktury – rozmawiamy z innymi europejskimi i światowymi metropoliami jak równy z równym, a nawet występujemy jako wzór do naśladowania. Choć dron kojarzy nam się głównie jako urządzenie do robienia zdjęć, to jego zastosowania są znacznie większe. Drony mogą świadczyć różne usługi w przestrzeni powietrznej nad miastami – od patrolowania autostrad po dostarczanie przesyłek kurierskich i lekarstw. Zadania te mogą wykonywać autonomicznie, czyli bez bezpośredniego udziału pilota. Wspieranie rozwoju dronów i technologii wodorowej jest dla naszego regionu ogromną szansą rozwojową. Ten potencjał już został w nas dostrzeżony. Dlatego nie bez przesady mówię, że u nas, w niegdyśiejszym zagłębiu węglowym, może powstać Śląska Dolina Dronowa.

O tym wszystkim przeczytamy na łamach tego magazynu?

Nie tylko. Chcemy opowiedzieć Państwu nie tylko o konkretnych projektach, ale pokazać też idee, które im przyświecają. Tak jak z transportem publicznym – wszystko to wpisuje się w szerszy kontekst. Powstanie Metropolii pozwoliło podnieść na wyższy poziom współpracę pomiędzy naszymi miastami i gminami. Cieszę się, że oddajemy w Państwa ręce to pierwsze wydanie, w którym m.in. chcemy opowiedzieć więcej o naszych pracach związanych z budową Kolei Metropolitalnej.



2,5 TYS. KM²

POWIERZCHNI

41 GMIN

WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

2,3 MLN

MIESZKAŃCÓW

8%

KRAJOWEGO PKB

Metropolia^{GZM}

Więcej na metropoliagzm.pl

Wydawca
Urząd Metropolitalny Górnośląsko-
-Zagłębiowskiej Metropolii
ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice
e-mail: redakcja@metropoliagzm.pl
tel. 32 718 07 64

Redaktor naczelna
Martyna Starc-Jażdżyk

Opracowanie graficzne i skład
Parastudio

Okładka
Dworzec w Gliwicach,
fot. Aleksander Małachowski,
Hashtagalek

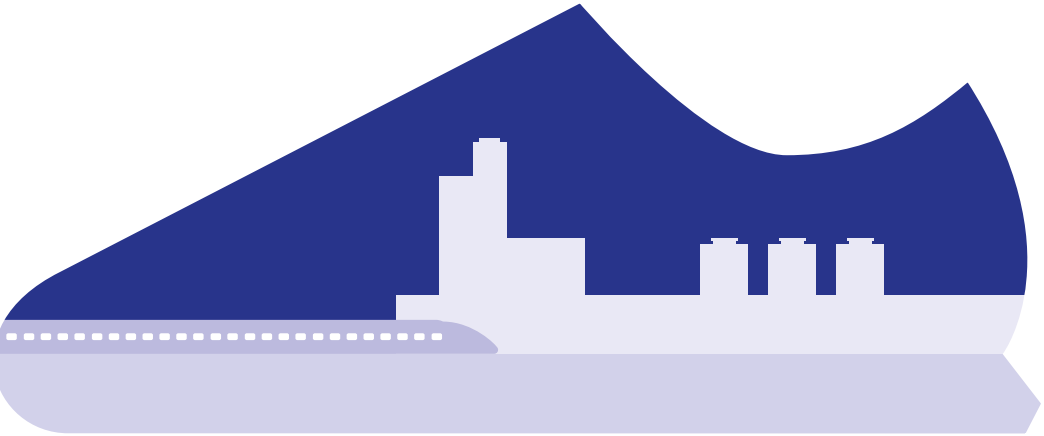
METROPOLIA JAK WYGODNE BUTY

CO O GZM MÓWIĄ JEJ MIESZKAŃCY,
JAK WIDZĄ JEJ PRZYSZŁOŚĆ,
CO SĄDZĄ O JAKOŚCI SWOJEGO
CODZIENNEGO ŻYCIA I JAK
CHCIELIBY, ŻEBY WYGLĄDAŁO
ZA KILKA LAT



Adam Kałucki

prezes agencji marketingowej Locativo,
szef zespołu pracującego nad strategią
marki i komunikacji marketingowej GZM



Czy jest coś, o czym marzą Ślązacy i Zagłębiacy?
Czy Metropolia jest nam potrzebna?
W rozmowie z Adamem Kałuckim, szefem
zespołu pracującego nad strategią komunikacji
marketingowej Metropolii GZM.

Za wami kilka miesięcy prac nad strategią komunikacji marketingowej.

Tak, rzeczywiście, to był bardzo intensywny projekt, pełen konsultacji, wywiadów indywidualnych i grupowych, warsztatów, sesji strategicznych, prezentacji i zwykłych rozmów z przedstawicielami różnych środowisk. Paradoksalnie pandemia nawet zwiększyła ich liczbę, a to dzięki upowszechnieniu się narzędzi do wideokonferencji. Nie przypominam sobie, bym w którymś z moich dotychczasowych projektów miał aż tak wiele tego typu interakcji. Myślę, że to widać w strategii, której poszczególne rozdziały są efektem naszej wspólnej pracy, nie tylko z pracownikami Urzędu Metropolitalnego, ale także z samorządowcami oraz przedstawicielami biznesu, nauki, kultury, turystyki. Z założenia miał to być projekt partycypacyjny, jednak życie przerosło nasze plany i oczekiwania.

Do jakich wniosków doszliście?

Formalnie Metropolia istnieje dopiero od trzech lat, jednak w umysłach jej mieszkańców funkcjonuje już od dawna, może jeszcze częściej pod postacią słowa „aglomeracja”, ale sens pozostaje ten sam. Jeden wspólny organizm, albo – postrzegając się innym porównaniem – system naczyń połączonych. Podczas jednego z wywiadów przeprowadzonych z mieszkańcami usłyszeliśmy takie zdanie – „Żyję w Będzinie, pracuję w Sosnowcu, mam ochotę na clubbing, jadę 15 minut do Katowic, chcę iść na spacer nad wodę, biorę psa do Dąbrowy, nad Zalew Pogoria.” To naturalne korzystanie z walorów sąsiadujących ze sobą miast, tak przecież charakterystyczne dla stylu życia mieszkańców Górnego Śląska i Zagłębia, jest najlepszym dowodem na to, że metropolia jest z nami od pokoleń. A powołanie związku metropolitalnego to, z jednej strony, usankcjonowanie tego stanu,

a z drugiej, sposób na przyspieszenie korzystnych zmian, przede wszystkim poprzez rozbudowę i unifikację różnorodnych systemów – transportu publicznego, połączeń drogowych, ochrony środowiska, ofert czasu wolnego, edukacji itp. W tym rozumieniu metropolia oznacza – lepiej, efektywniej, skuteczniej, taniej.

A to wszystko osiągnąć można poprzez zacieśnienie współpracy gmin współtworzących Metropolię oraz odważne sięganie po innowacyjne rozwiązania. Jednak nie tylko te technologiczne, a na nich zazwyczaj skupiamy się w kontekście innowacji, ale także te organizacyjne, społeczne, prawne, biznesowe czy kulturowe. Wszystkie one, niezależnie od rodzaju, mają pełnić służebną rolę wobec nadrzędnego celu, jakim jest ułatwianie życia najważniejszym grupom metropolitalnych interesariuszy, czyli mieszkańcom, przedsiębiorcom, instytucjom publicznym czy turystom. W skróconej wersji chodzi o – innowacje, które ułatwiają życie. Tak też brzmi idea przewodnia marki Metropolii.

Z czym nasza Metropolia ma być kojarzona? Jaki komunikat na jej temat ma dotrzeć do odbiorców, także tych spoza naszego regionu?

Jest kilka takich komunikatów. Po pierwsze, że Górn Śląsko-Zagłębiowska Metropolia jest w naszym kraju pionierem we wdrażaniu metropolitalnych rozwiązań, że przeciera szlaki innym, dużym ośrodkom miejskim. Krakowscy, poznańscy czy warszawscy samorządowcy chętnie korzystają z waszych doświadczeń. Obecnie wasza pozycja pioniera, lidera, jest oczywista, bowiem GZM jest pierwszym i jak dotychczas jedynym związkiem metropolitalnym w Polsce. Jednak warto już teraz myśleć i działać tak, aby również za 10, 15 lat, gdy już takich związków będzie kilka, nikt nie miał wątpliwości, kto wyznacza standardy nowoczesnej metropolii.

Co oferuje Metropolia?

Wygodną przestrzeń do życia, jednocześnie stwarzając dogodne warunki do rozwoju. Potencjał gospodarczy, naukowy, kulturowy czy społeczny całej GZM jest ogromny, to kolos, który nabiera rozpędu. Zamieszkuje go łącznie tyle samo ludzi, co Warszawę i Kraków razem wzięte, a powierzchniowo stanowi niemal jedną piątą całego województwa śląskiego. Drugim, oprócz „pionierskości”, słowem, które często słyszeliśmy od naszych rozmówców na określenie specyfiki regionu, była „metamorfoza”, czyli nastawienie na zmianę, ciągłe wymyślanie się na nowo, redefinicja własnej tożsamości. Obecnie jesteśmy świadkami kolejnej odsłony takiej metamorfozy w skali regionu – przejścia od przemysłu ciężkiego do nowych technologii. To jasny sygnał dla ambitnych, dobrze wykształconych, że warto związać swoją przyszłość z Metropolią, być jej częścią, rozwijać się wraz z nią.

Jaka jeszcze jest Metropolia?

Metropolia z założenia jest projektem pragmatycznym, funkcjonalnym, w którym nie chodzi o wykreowanie jakiejś nowej, przypisanej jej tożsamości. Zresztą na Górnym Śląsku oraz w Zagłębiu byłby to zabieg ryzykowny, a przede wszystkim niepotrzebny. Ponieważ, pozwolę sobie na metaforę, Metropolia powinna być jak wygodne buty, czyli świetnie dopasowane do rozmiaru naszej stopy, trwałe, takie, w których będziemy mogli być aktywni przez cały dzień, realizując swoje własne cele. Oczywiście nie zaszkodzi, jak buty będą też i efektowne, nawet spektakularne, ale nade wszystko mają być wygodne.

Rozmawiała Martyna Starc-Jażdżyk

WYBRANE WYNIKI BADAŃ OPINII MIESZKAŃCÓW GZM

Tomasz Dulnicz

partner w instytucie
badawczym smartscope

Badanie sondażowe, przeprowadzone wśród mieszkańców miejscowości, dowiodło, że ogólna ocena jakości życia na terenie GZM jest wysoka. Aż 68% mieszkańców ocenia ją pozytywnie. Niemniej jednak istnieją znaczne różnice w ocenie jakości życia w poszczególnych podregionach Metropolii. Jest ona najwyższa w podregionach sosnowieckim i gliwickim (ponad 70% ocen pozytywnych), natomiast najniższa w podregionie bytomskim (59% ocen pozytywnych). Pokazuje to wyraźnie, że wyrównanie jakości życia na terenie całej Metropolii jest ważnym wyzwaniem na przyszłość. Oczekiwania mieszkańców, dotyczące poprawy jakości życia, koncentrują się wokół trzech głównych obszarów. Najczęściej w badaniach wskazują oni na potrzebę poprawy stanu środowiska naturalnego na obszarze Metropolii. Drugim co do ważności oczekiwaniem jest rozwój rynku pracy, idący w kierunku tworzenia miejsc pracy wysokiej jakości, np. w sektorze nowych technologii i zrównoważonego rozwoju. Trzecim ważnym postulatem, sformułowanym przez mieszkańców, jest rozwój oferty kulturalnej na obszarze Metropolii. Potrzebę lepszego dostępu do takiej oferty szczególnie często formułują mieszańcy podregionów bytomskiego oraz tyskiego. Mieszkańcy Metropolii wyrażali w przeprowadzonych badaniach swoje oczekiwania wobec przyszłych działań GZM. Numerem jeden są działania poprawiające jakość środowiska naturalnego. Na drugim miejscu mieszkańcy stawiają działania wpływające na efektywność funkcjonowania komunikacji w regionie, zarówno tej drogowej, jak i szynowej oraz rowerowej. Trzecim obszarem, ważnym dla mieszkańców, są działania wspierające rozwój ekonomiczny regionu.

POSTULOWANE PRZEZ MIESZKAŃCÓW, PRZYSZŁE DZIAŁANIA METROPOLII

54%

OCHRONA
ŚRODOWISKA

42%

ROZWÓJ
EKONOMICZNY

28%

ARCHITEKTURA
I ZABYTKI

43%

TRANSPORT
I KOMUNIKACJA

39%

KULTURA/ROZRYWKA/
TURYSTYKA

17%

PROMOCJA KRAJOWA
I ZAGRANICZNA

CO O METROPOLII SĄDZĄ SAMORZĄDOWCY?

**TRZY LATA W METROPOLII. CZY METROPOLIA
JEST NAM POTRZEBNA? CZY SIĘ NAM OPLACA?**



Marcin Krupa | prezydent Katowic

Na Metropolię musimy patrzeć przede wszystkim z punktu widzenia mieszkańców naszych miast. Powinni oni w swoim codziennym życiu odczuwać, że współpraca 41 gmin przynosi im określone korzyści. Takim przykładem jest nasza decyzja w zakresie wprowadzenia wspólnego biletu na transport publiczny i bezpłatnej komunikacji dla młodzieży do 16. roku życia. Trzymam kciuki, by co roku Metropolia mogła się chwalić nowymi sukcesami, które zyskają uznanie w oczach mieszkańców.



Arkadiusz Chęciński | prezydent Sosnowca

Wszystko, co najlepsze przed Metropolią, dopiero się zdarzy. Jestem przekonany, że wspólnie uda nam się scalić komunikację publiczną w naszym regionie, a wiemy, że to niełatwe zadanie. Liczę na nową siatkę połączeń, scalającą nie tylko autobusy i tramwaje, ale również lokalne połączenia kolejowe. Każdy z nas, włodarzy poszczególnych miast – choć to często nie jest łatwe – musi zrozumieć, że tylko wspólnie będziemy konkurencyjni wobec innych metropolii i regionów. W grupie siła!



Gabriel Tobor | burmistrz Radzionkowa

W perspektywie strategicznej pierwsze 3 lata to niewiele. Metropolii ciągle się jeszcze „uczymy”. To przecież konglomerat problemów rozwojowych, zarówno Górnego Śląska i Zagłębia, jak i bardzo zróżnicowanych kilkudziesięciu miast. Ten proces „uczenia się” w takiej organizacji jest naturalny, nie należy go sztucznie przyspieszać. On trwa i doprowadzi do pozytywnych efektów rozwojowych. Na pytanie, czy Metropolia jest potrzebna, odpowiem pytaniem – czy można sobie wyobrazić skuteczny rozwój tego obszaru, głównie w kategoriach społecznych, bez takiej instytucji jak Metropolia?

TOP 3 OCZEKIWANYCH ZMIAN



POPRAWA STANU ŚRODOWISKA

jest ważna przede wszystkim dla mieszkańców podregionu sosnowieckiego i gliwickiego



LEPSZA JAKOŚĆ MIEJSC PRACY

to przede wszystkim oczekiwania mieszkańców podregionu sosnowieckiego i bytomskiego



SZERSZA OFERTA KULTURALNA

poprawiłaby jakość życia mieszkańców podregionu bytomskiego i tyskiego

MOBILNOŚĆ W CZASACH PANDEMII

Paweł Jaworski
ekspert GZM ds. zrównoważonej
mobilności, specjalista w zakresie
urbanistyki eksperymentalnej

Na początku był chaos, towarzyszący decyzjom o kolejnych ograniczeniach. Pierwsza swoje miasto z zamętu próbowała wyciągnąć Claudia López, burmistrzyny Bogoty, która jeszcze w marcu zarządziła, by niezwłocznie wprowadzić na jezdniach kilkadziesiąt kilometrów tymczasowych pasów rowerowych. Uznała, że problemy związane z koronawirusem przenikają się z dobrze znaną kwestią zanieczyszczenia powietrza, więc trzeba je rozwiązywać wspólnie. O tym, że wysokie stężenie substancji szkodliwych przekłada się na ciężki przebieg choroby COVID-19, alarmowali później ludzie zajmujący się zdrowiem publicznym. Wskazywali, że dla podniesienia odporności organizmu kluczowe jest dbanie o kondycję. Apelowali też o wdrożenie udogodnień dla ruchu pieszego i rowerowego. W miastach na całym świecie zaczęły więc pojawiać się różne interwencje. Ograniczano tranzyt w celu podniesienia bezpieczeństwa osób poruszających się jednośladem lub na własnych nogach (przede wszystkim w USA). Tworzono dodatkową infrastrukturę rowerową za pomocą przystawionej puszkii farby i mobilnych barier albo ekspresowo zamieniano projekty systemowe na uproszczone, które można było wdrożyć szybko i tanio. Przodował w tym Berlin. W stolicy Francji na szeroką skalę zaczęto dyskutować o tym, jak ważne jest takie kształtowanie miasta, żeby wszystkie potrzebne do codziennego życia funkcje znalazły się w obrębie 15-minutowego spaceru. W innych ośrodkach poszerzano chodniki, żeby umożliwić ludziom bezpieczne mijanie się lub gromadzenie, a czasami zmiany pro-pieszę łączono ze wsparciem dla lokalnej gastronomii (większe ogródki). Najdalej poszły natomiast agendy rządowe Nowej Zelandii i Szkocji, które ufundowały programy grantowe dla samorządów, chcących dostosować rozwiązania transportowe do wymagań sanitarnych. Z perspektywy drugiej połowy roku możemy ocenić, że najlepiej na pandemię zareagowały



fot. Aleksander Małachowski, Hashtagalek

te miasta, które były dobrze przygotowane do przeorientowania swojego rozwoju na mniej skoncentrowany na motoryzacji. Warto więc już teraz pracować nad dobrą strategią!

miejskiej zrobiło się pusto. To nieco uśpiło czujność planistów, którzy podczas narzucanych kolejno, drałońskich ograniczeń musieli stawiać na rękach, żeby przewieźć wszystkich chętnych pasażerów w godzinach szczytu, choć i tak było ich znacznie mniej. Ludzie, jeżeli mogli, przesiedli się na swoje rowery, hulajnogi czy skutery. Niestety, część z nich także z powrotem do samochodów. Zapewne również ci, którzy mają codziennie zbyt duży na rower dystans do pokonania, co jest dość powszechne w poprzemysłowej Metropolii. Ciekawe rzeczy zaczęły dziać się też na całym świecie. Na przykład w Nowym Jorku do task powróciły autobusy. Tamtejsze metro, i tak cieszące się już coraz gorszą renomą, jako system „zamknięty”, w opinii pasażerów nie stwarzało poczucia bezpieczeństwa. Szybko pojawiła się presja na władze, aby zaczęły inwestować w udrażnianie ruchu samochodów, m.in. wytyczając buspasy. Do dziś prawie nie słyszy się o ogniskach powstałych w środkach transportu zbiorowego. Obcy ludzie w środkach transportu zbiorowego i tak ze sobą nie rozmawiają. Każdy zamyka się w swojej bańce, z reguły smartfonowej. Jednak trauma pozostała. A wraz z nią dramatyczny spadek dochodów z biletów. Stanowi to potężne wyzwanie dla samorządów, które teraz muszą nie tylko walczyć o nowych pasażerów, ale też o powrót swoich stałych klientów sprzed pandemii. Dbanie o rozwój zrównoważonej mobilności, niezależnie od okoliczności, zawsze będzie przynosić pozytywne efekty.

POWOLNE ULICE (SLOW STREETS) W OAKLAND

Władze Oakland już od początku pandemii mierzyły się z uniwersalnymi kłopotami: zatłoczeniem parku oraz koniecznością zapewnienia na opustoszałych drogach bezpieczeństwa ludziom, którym zagrażały rozpędzone samochody. Początkowo planowały spowolnić ruch wokół terenu zieleni, ale obawiały się, że w ten sposób problem przegęszczenia tylko „rozleje się” na okolicę. Urzędnicy otwarli więc plan rozwoju sieci rowerowej, uchwalony w 2019 roku. Wybrali uwzględnione w nim uliczki, o łącznej długości 119 km, położone w różnych dzielnicach. Zdecydowali, że nie będą na nich wyznaczać kosztownej infrastruktury rowerowej, lecz proste regulacje – zakaz jazdy tranzytowej, ograniczenie prędkości i legalizacja ruchu pieszego na całej szerokości drogi. Proces wdrożenia był etapowy i partycypacyjny. Mieszkańcy byli zaangażowani we wprowadzenie zmian, ale również w utrzymywanie przekształconej przestrzeni. Ich uwagi i zastrzeżenia były na bieżąco zbierane przez samorząd różnymi kanałami. Ostatecznie służyły do usprawnienia całego pomysłu. **[PJ]**

TYMCZASOWA INFRASTRUKTURA ROWEROWA W BERLINIE

W odpowiedzi na wprowadzone w Niemczech ograniczenia, władze Berlina zaczęły realizować tymczasową infrastrukturę rowerową. Chciały w ten sposób zapewnić właściwe warunki dla aktywności fizycznej i bezpiecznego podróżowania, a także odciążyć komunikację zbiorową. Z tego powodu – inaczej niż w Oakland – działały na trasach o dużym znaczeniu i natężeniu ruchu. Transformacja rozpoczęła się w marcu, w dzielnicy Friedrichshain-Kreuzberg, od wymalowania nowego pasa o długości 1,4 km i poszerzenia istniejących rozwiązań w obrębie ważnego skrzyżowania. Za każdym razem kosztem przestrzeni dla samochodów. Ten pomysł okazał się sukcesem, więc w kolejnych miesiącach dodawano nowe lokalizacje, również w innych częściach miasta. Strategia opierała się na dokładnych analizach i przyjętym wcześniej planie rozwoju sieci rowerowej. Nowością była taktyka oparta na narzędziach tymczasowych, niskim budżecie oraz otwartości na korygowanie pomysłów, które się nie sprawdzą w praktyce. Cały proces był więc testem przed wdrożeniem docelowym. **[PJ]**

RENEANS AUTOBUSÓW W NOWYM JORKU

W maju 2020 r., po raz pierwszy w historii pomiarów, nowojorskie autobusy przewiozły więcej pasażerów niż metro. W czerwcu różnica ta wyniosła 830 tysięcy kontra 752 tysiące dziennie na rzecz autobusów. Po pierwszym uderzeniu koronawirusa liczba przewiezionych pasażerów w metrze spadła o 93%, podczas gdy autobusy przewiozły tylko 20% mniej ludzi. Metro, jako system zamknięty, w dobie pandemii nie jawiło się jako wirusoodporny środek transportu. W przypadku transportu autobusowego pasażerowie zaczęli doceniać m.in. to, że w każdej chwili mogą wyjść bezpośrednio na otwartą przestrzeń czy też z zewnątrz ocenić stan pojazdu oraz zatłoczenie. Autobusy gwarantują im większy komfort psychiczny, chociażby dlatego, że widok przez okno stwarza pozór kontroli sytuacji. Mniejsze ryzyko zarażenia potwierdzili również eksperci. Przede wszystkim autobusy są jednak bardziej dostępne, a o zmiany siatki połączeń znacznie łatwiej niż w przypadku metra. Niestety jednak czasy przejazdów od paru dekad systematycznie rosły, ze względu na coraz większe korki. Władze Nowego Jorku już wcześniej podejmowały próby udrożnienia ruchu autobusów, teraz procesy przyspieszyły. Do istniejących 144 mil buspasów, dodanych będzie kolejnych 60. **[MD]**

MOBILNA METROPOLIA – CO TO TAKIEGO?

Każdego dnia przemieszczamy się wielokrotnie, starając się wszędzie zdążyć na czas. Nie jeździmy już tylko do pracy i z powrotem, a wszystko co robimy po drodze, wpływa na naszą mobilność, rozumianą dziś jako coś znacznie więcej niż transport z punktu A do punktu B. Mamy duży wybór środków transportu, a jednak najczęściej wybieramy własny samochód, co niestety niesie negatywne konsekwencje dla rozwoju miast. Powołany w 2019 roku zespół Mobilna Metropolia, ma za zadanie, wspólnie z ekspertami, urzędnikami z miast i gmin oraz mieszkańcami, dokładnie przyjrzeć się naszym nawykom oraz działaniom prowadzącym do zrównoważenia mobilności. Mniej ruchu samochodowego, bezpieczniejsze, ale też łatwiej dostępne miasta, sprawny i spójny transport zbiorowy – wszystko to połączone w jeden ekosystem, ma zagwarantować lepszą jakość życia w Metropolii. Głównym narzędziem do realizacji tych celów ma być współtworzony z Subregionem Centralnym Województwa Śląskiego Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Jedną z jego składowych jest podręcznik mobilnościowy dla mieszkańców, stworzony pod redakcją dra inż. Bogusława Moleckiego, który został wydany już we wrześniu.

ROWERY MIEJSKIE W NASZEJ METROPOLII

MAJ-SIERPIEŃ 2020

5 MIAST 170 STACJI 1576 ROWERÓW



WYPOŻYCZENIA

28 514 MAJ 47 053 CZERWIEC 52 007 LIPIEC 66 936 SIERPIEŃ

PRZEJAZDY MIĘDZY MIASTAMI

2 422 MAJ 4 133 CZERWIEC 7 658 LIPIEC 4 678 SIERPIEŃ

Miasta w systemie: Chorzów, Katowice, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Tychy

KŁOPOTLIWY PASAŻER NA GAPE

Marcin Domański
kierownik projektu Mobilna
Metropolia w GZM

Nagle pojawił się kłopotliwy pasażer. Nie wiadomo było do końca, jak się zachowa, ale wiadomo było, że jest groźny. Czy bardziej należy się go bać leżącego, czy też siedzącego w bezpośrednim sąsiedztwie, tego nie wiedział nikt. W polskich autobusach, tramwajach i pociągach koronawirus pojawił się najprawdopodobniej w okolicy marca. Kłopotliwego pasażera nie dało się po prostu wyrzucić, dlatego szybko postanowiono się od niego odseparować: ustanowiono strefy buforowe dla kierowców i wyłączono wszystkie przyciski. Jako że zajmował sporo miejsca, trzeba było wprowadzić ograniczenia w liczbie przewożonych pasażerów. Wielu ludzi przeszło też na pracę zdalną. Wszystko to spowodowało, że nagle w komunikacji

KOLEJ METROPOLITALNA, MARZENIE CZY RZECZYWISTOŚĆ?

Witold Trółka

W systemie transportu publicznego pociągi są alternatywą dla transportu drogowego, jeżeli chodzi o czas i płynność przejazdu oraz wygodę podróżowania. Mogą przewozić dużą liczbę pasażerów. Co jest istotne, pociągi są ekologiczne. Odpowiadają za 1–3% zanieczyszczeń wytwarzanych przez transport. W przypadku samochodów, wskaźnik ten jest znacznie wyższy.

We współczesnym świecie przemieszczanie się jest koniecznością. Nie jesteśmy wyjątkiem. Metropolia liczy ok. 2,3 mln mieszkańców. Według szacunków autobusy, trolejbusy oraz tramwaje komunikacji miejskiej przewożą ponad 250 mln pasażerów rocznie. Jeżeli zagłębić się w dane dotyczące mobilności w Metropolii, ta liczba nie napawa jednak optymizmem. Blisko połowa najczęściej realizowanych przejazdów do pracy odbywa się samochodem osobowym. W efekcie mamy stale do czynienia z korkami na drogach. Tkwią w nich zarówno prywatne samochody, jak i autobusy.

Co możemy zyskać stawiając na kolej?

Transport ma wpływ na podniesienie jakości życia w miastach. To sposób na zatrzymanie ucieczki mieszkańców, jak i przyciągnięcie inwestorów. Stawianie na nowoczesną mobilność miejską jest zarazem sposobem na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska w miastach.

W Metropolii tkwi duży potencjał do rozwoju sieci, która może obsłużyć miliony pasażerów. Atutem Metropolii, jak i całego województwa śląskiego, jest położenie na strategicznym obszarze na mapie krajowych i międzynarodowych powiązań transportowych oraz gęstość linii kolejowych. Idzie ona w parze z gęstością dróg publicznych. Pozytywnym zjawiskiem jest wzrost popularności kolei wśród pasażerów. Koleje Śląskie, główny przewoźnik w regionie, w 2019 roku obsłużyły 20 mln przejazdów pasażerów, a statystyki od kilku lat wykazują tendencję wzrostową. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), w 2018 r. wielkość wymiany pasażerskiej na stacji Katowice wynosiła ponad 13 mln. Województwo charakteryzuje się największą gęstością linii kolejowych w Polsce, ale nie na wszystkich odcinkach realizowany jest ruch pasażerski. Z tego powodu

potencjalni pasażerowie nie zawsze wybierają kolej jako środek transportu. W 2018 r., w porównaniu do 2015 r., w województwie śląskim przewieziono 11,6% więcej pasażerów (wzrost o 2,3 mln pasażerów), przynajmniej UTK. Liczba przejazdów na mieszkańca w woj. śląskim wynosi 4,9. Dla porównania średnia dla całego kraju to 8,1. Najczęściej z kolei korzystają mieszkańcy woj. pomorskiego (24,8). Budowa Kolei Metropolitalnej od początku funkcjonowania Metropolii, która powstała trzy lata temu, jest priorytetem. W tym czasie powstała jej koncepcja, wypracowana przez naukowców z Politechniki Śląskiej. Opracowano również suplement do koncepcji, zawierający uwagi i sugestie zgłoszone podczas konsultacji. Kolej Metropolitalna ma być kręgosłupem transportu publicznego. Komunikacja miejska – autobusy, tramwaje, trolejbusy – jej uzupełnieniem.

Lekkie metro naziemne w jednym z wariantów

Koncepcja zawiera cztery warianty rozwoju – od podstawowego do najbardziej rozwiniętego. Realizacja całego przedsięwzięcia ma potrwać prawie 20 lat. Co ważne, realizacja każdego z wariantów ma wynikać z poprzedniego. Wariant podstawowy jest do zrealizowania w najkrótszej perspektywie czasowej i jest on już przez GZM realizowany. Ma on na celu usprawnienie funkcjonowania transportu kolejowego. Jest to bardziej efektywne wykorzystanie tego, co już jest. Działania opierają się na istniejącej infrastrukturze z wykorzystaniem dwóch głównych korytarzy transportowych: wschód – zachód (Gliwice – Katowice – Dąbrowa Górnicza Żąbkowice) i północ – południe (Tarnowskie Góry – Katowice – Tychy Łodowisko). Dążymy do tego, aby zwiększać częstotliwość kursowania pociągów na tych szlakach, by docelowo, w godzinach szczytu, na najbardziej uczęszczanych ciągach, m.in. na odcinku Katowice – Gliwice czy też Katowice – Tychy, pociągi kursowały z częstotliwością nawet co 15 minut. Kolejne warianty zakładają inwestycje w rozwój i budowę torów na potrzeby Kolei Metropolitalnej. Powstaną nowe przystanki. Dodatkowo zostanie przeanalizowane utworzenie na niektórych odcinkach lekkiej kolei miejskiej. Ma ona lżejszą konstrukcję i przeznaczona

jest do obsługi ruchu o mniejszym natężeniu. Najbardziej śmiałą propozycją, wskazaną w koncepcji, jest wprowadzenie kolei naziemnej – monorailu, który połączyłby Katowice z Międzynarodowym Portem Lotniczym w Pyrzowicach. Naziemne lekkie metro jest na obecnym etapie systemem alternatywnym do proponowanych wariantów Kolei Metropolitalnej.

Pasażer nie może tracić czasu na przesiadki

Jak wyglądałaby sieć kolejowa, gdy za 20 lat, przy pozytywnym rozwoju inwestycji, zrealizuje się najbardziej rozwinięty wariant? To nowe tory, między innymi od Pyskowic do Dąbrowy Górniczej oraz od Nowego Bierunia, przez Katowice i Tarnowskie Góry, do Międzynarodowego Portu Lotniczego Katowice w Pyrzowicach. Powstaną dodatkowe przystanki kolejowe. Koncepcja zakłada, że będzie ich ponad 100. Najwięcej nowych lokalizacji ma być w Katowicach, m.in. przy Politechnice Śląskiej i na osiedlu Witosza. Trzy przystanki są planowane w Sosnowcu, m.in. na Śródułi. Pojawia się także w Gliwicach (m.in. osiedle Kopernika) czy Mikołowie (m.in. ul. Krakowska). Lekką koleją miejską moglibyśmy dojechać z Gliwic do Tychów, przez Rudę Śląską i Mikołów oraz z Gliwic do Knurowa.

Inwestycjom w infrastrukturę będą towarzyszyć inwestycje w tabor – elektryczne zespoły trakcyjne i pociągi lekkiej kolei miejskiej. Według szacunków ekspertów z Politechniki Śląskiej, do obsługi przyszłego systemu należy pozyskać łącznie ponad 80 pociągów. Funkcjonowanie Kolei Metropolitalnej nie może się odbywać w oderwaniu od systemu transportu drogowego. Musi tutaj dojść do integracji. Pasażer nie może tracić czasu przy przesiadaniu się np. z autobusu na pociąg. W przeciwnym wypadku wybierze własny samochód. Integracja komunikacji to także konieczność stworzenia systemu centrów przesiadkowych, parkingów typu „Park & Ride” i „Bike & Ride” koło stacji kolejowych, a także sieci połączeń uwzględniających dojazd do pociągu z dobrą informacją dla pasażera.

Pierwsze kroki zostały już wykonane

Działania zmierzające do integracji systemu komunikacji już trwają. Realizowany jest



fot. Aleksander Małachowski, Hashtagalek

podstawowy wariant rozwoju Kolei Metropolitalnej. W 2019 roku Metropolia dofinansowała uruchomienie dodatkowych połączeń kolejowych, tak aby zwiększyć ich częstotliwość na podstawowych, najbardziej obciążonych ruchem ciągach kolejowych. W 2019 roku przeznaczono na ten cel 1,2 mln zł, co pozwoliło na uruchomienie dodatkowych 15 pociągów. W aktualnym rozkładzie jazdy pociągów, obowiązującym od połowy grudnia 2019 r., liczba dofinansowanych połączeń wzrosła do 40. Na ten cel w 2020 r. przeznaczono 6 mln zł. W Wieloletniej Prognozie Finansowej Metropolii planowane jest również uruchomienie 26 mln zł dotacji dla Dąbrowy Górniczej. Umowa na realizację tej inwestycji została podpisana w sierpniu. Wsparcie będzie przeznaczane na realizację wieloletniej inwestycji w obszarze stacji Dąbrowa Górnicza. To krok w kierunku budowy przyszłej Kolei Metropolitalnej. W 2019 roku Metropolia podpisała z PKP PLK SA, zarządcą infrastruktury kolejowej, list intencyjny dotyczący współpracy związanej z rozwojem transportu kolejowego. Głównym celem porozumienia jest zapis dotyczący działań mających znacząco wpłynąć na ożywienie regionu poprzez poprawę rozwiązań komunikacyjnych,

zwiększenie przepustowości węzła kolejowego na terenie Metropolii, poprawę dostępności transportu kolejowego oraz jego ścisłą integrację z pozostałymi segmentami transportu zbiorowego w Metropolii. Bezpośrednim celem działania ma być zwiększenie udziału pociągów oraz komunikacji miejskiej w systemie transportowym Metropolii. W ramach tej współpracy PKP PLK SA udzieli GZM wsparcia merytorycznego w pracach nad Wstępnym Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej. To bardzo ważne. W sierpniu br. została podpisana umowa na opracowanie Wstępnego Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej. Za 18 miesięcy ma być gotowa tzw. Koncepcja Krótkoterminowa, która będzie jedną z części Wstępnego Studium Wykonalności dla Kolei Metropolitalnej. Z kolei całość opracowania będzie gotowa za 4 lata.

Dodatkowo Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, razem z miastami i gminami, zgłosiła w sierpniu br. kilkanaście projektów do Programu „Kolej Plus”. W ramach tego Programu można otrzymać do 85% dofinansowania kosztów inwestycji. Pozostałe 15% zostanie pokryte z budżetu Metropolii. Zakwalifikowane do II etapu projekty poznamy najpóźniej w grudniu.

1,2 MLN ZŁ

NA 15 DODATKOWYCH
POŁĄCZEŃ W 2019 ROKU

6 MLN ZŁ

NA 40 DODATKOWYCH
POŁĄCZEŃ W 2020 ROKU

400 KM

MOŻE WYNIĘŚ DŁUGOŚĆ
SIECI KOLEI METROPOLITALNEJ

26 MLN ZŁ

DOTACJI DLA
DĄBROWY GÓRNICZEJ

Kolej to nie koniec oferty dla pasażerów

Bardzo ważne dla pasażera, korzystającego w podróży nieraz z kilku środków transportu, jest ujednolicenie taryf i możliwość korzystania z jednego biletu, uprawniającego do przejazdu u różnych przewoźników. W czerwcu 2019 r. został wprowadzony Metrobilet. Na jego podstawie pasażerowie mogą korzystać z autobusów, tramwajów, trolejbusów oraz pociągów Kolei Śląskich. Jest to jeden z nowych standardów, których realizacja była niemożliwa przed utworzeniem Metropolii, kiedy w konurbacji działało kilku organizatorów, z własnymi pomysłami na przewozy pasażerskie na swoich obszarach. To duże ułatwienie dla pasażera i sygnał, że autobus, trolejbus, tramwaj i pociąg mają potencjał, by stać się alternatywą dla indywidualnych przejazdów samochodem. Niedawno Metropolia zainicjowała prace nad projektem wprowadzenia 18 przyspieszonych połączeń autobusowych, tzw. „Metrolinii”. Mają one skrócić czas dojazdu do najważniejszych ośrodków w Metropolii. To uzupełnienie oferty przewozowej na trasach, gdzie dzisiaj jeszcze pociągów brakuje, a istniejąca infrastruktura kolejowa jest niewystarczająca. W efekcie mamy do czynienia z jej ograniczoną zdolnością przepustową. Z jednej strony ma być to ułatwienie dla pasażera, z drugiej zaś przygotowanie gruntu pod zmiany systemowe, których kręgosłupem ma być Kolej Metropolitalna.

OPINIE



Grzegorz Kwitek

członek zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Odpowiada za sprawy związane z transportem i komunikacją oraz zamówieniami publicznymi, sprawuje także nadzór nad pracami Zarządu Transportu Metropolitalnego – jednostki organizacyjnej GZM, która od 1 stycznia 2019 r. pełni funkcję organizatora transportu zbiorowego



fot. Radosław Kaźmierczak

aplikacji pomagających w korzystaniu z transportu publicznego. Podróżujący musi mieć gwarancję szybkiego dotarcia do celu bez względu na to, czy korzysta z jednego środka transportu czy kilku. Bez Kolei Metropolitalnej nie będziemy mogli mówić o efektywnym systemie komunikacji publicznej. To ten rodzaj transportu zapewni szybkość przemieszczania się między miastami, niezawodność i punktualność. Warunkiem sukcesu będzie nie tylko lepsze wykorzystanie obecnie najbardziej popularnych tras przejazdu, ale także zwiększenie dostępności do sieci kolejowej. To nowe przystanki i dogodne połączenia autobusowe z nimi oraz parkingi dla kierowców, którzy chcą się przesiąść na pociąg. Budowa Kolei Metropolitalnej wymaga ogromnych środków finansowych. Ich pozyskanie jest elementem niezbędnym realizacji, dlatego aktywnie poszukujemy różnych możliwości wsparcia. Z wielkim zadowoleniem przyjęliśmy ogłoszenie rządowego programu „Kolej Plus”. Zgłosiliśmy kilkanaście projektów na łączną kwotę 1,7 mld zł.

Liczymy, że w krótkim czasie uda się zrealizować inwestycje, które staną się początkiem nowej jakości transportu na terenie Metropolii. Mamy potencjał, aby ten projekt doprowadzić do końca. Naszym atutem jest infrastruktura kolejowa, która czeka na dostosowanie do potrzeb naszego modelu transportu. Sprzyjają nam także trendy w rozwoju miast. To nacisk na konieczność rozbudowy transportu publicznego, który na zatłoczonych drogach coraz skuteczniej konkuruje z samochodem prywatnym oraz jest bardziej przyjazny dla środowiska naturalnego emitując mniej zanieczyszczeń. Pozytywnym zjawiskiem jest także skłonność mieszkańców miast do rezygnacji z indywidualnego samochodu na rzecz autobusu, tramwaju czy pociągu. Warunkiem do dokonania takiego wyboru jest nowoczesny, niezawodny i bezpieczny transport publiczny. Metropolia zmierza konsekwentnie w tym kierunku.



Dworzec w Gliwicach, fot. Wojciech Mateusiak

PYTANIE DO EKSPERTA



dr inż.
Ryszard Janecki



dr hab. inż.
Grzegorz Karoń

współautorzy Konceptji Kolei Metropolitalnej – projektu prowadzonego przez Katedrę Systemów Transportowych i Inżynierii Ruchu Wydziału Transportu Politechniki Śląskiej, na zlecenie GZM

W listopadzie Politechnika Śląska zyskała Laboratorium Nowoczesnych Technologii, które powstało we współpracy z firmą Bombardier. Co to oznacza z punktu widzenia rozwoju Kolei Metropolitalnej?

[GK] Współpraca nauki z przemysłem to jedno z podstawowych zadań uczelni technicznych. Na Politechnice Śląskiej od dawna funkcjonują różnego rodzaju laboratoria w ramach zajęć z przedmiotów specjalnościowych samochodowych i kolejowych, których wyposażenie dostarczają firmy związane z transportem i logistyką. Podobne laboratoria funkcjonują na innych uczelniach w kraju i za granicą. Jest to niezbędne w procesie kształcenia studentów – podobnie jak praktyki studenckie, odbywane w takich firmach – studenci muszą mieć styczność z najnowszymi rozwiązaniami technicznymi, które tworzą firmy krajowe i zagraniczne.

Tym samym współpraca Politechniki Śląskiej z firmą Bombardier pozwala na kształcenie wysoko kwalifikowanych kadr w zakresie nowoczesnych systemów sterowania ruchem

kolejowym i technologii przewozowych, co odpowiadać będzie przyszłym potrzebom mającej powstać Kolei Metropolitalnej.

Przygotowana przez nas Koncepcja Kolei Metropolitalnej opracowana została zgodnie z zasadami inżynierii systemów, w których podstawową rolę w procesie tworzenia systemów odgrywają tzw. interesariusze systemu, do których zaliczamy m.in. użytkowników/pasażerów, władze lokalne samorządowe, producentów infrastruktury, taboru oraz kompleksowych rozwiązań systemowych, organizacje związane z przepisami i regulacjami prawnymi oraz organizatorów transportu i przewoźników.

Koncepcja Kolei Metropolitalnej, dzięki zgłoszonemu wcześniej wymaganiom interesariuszy – m.in. producentów taboru oraz infrastruktury – wynikających z ich doświadczenia oraz z oferowanych rozwiązań technicznych, posiada odpowiednie własności systemowe, które gwarantują, że Kolej Metropolitalna będzie użyteczna, funkcjonalna, ekonomiczna, ekologiczna i przede wszystkim wykonalna.

W tym kontekście współpraca światowego lidera technologii dla transportu szynowego z Politechniką Śląską w zakresie budowy specjalistycznego laboratorium stanowi doskonały przykład połączenia praktyki z wiedzą naukową, umożliwiający rozwój wspólnych projektów badawczych, których problematyka wiązać się będzie z procesem budowy Kolei Metropolitalnej na obszarze GZM.

Średnio mieszkaniec woj. śląskiego wykonuje tylko 4,9 przejazdu pociągiem rocznie. To znacznie poniżej potencjału jaki ma cały region. Powstanie Kolei Metropolitalnej, jeżdżąc po wydzielonych torach, z nowymi przystankami, może odwrócić ten trend?

[RJ] Wartości średnie nie zawsze są dobrymi wskaźnikami w transporcie. Należy mieć na uwadze własności funkcjonalne różnych systemów transportowych, które powodują, że nie wszyscy mieszkańcy mogą z nich korzystać – między innymi z powodu określonej dostępności do systemów transportowych, określonej mobilności, którą te systemy oferują oraz określonych aktywności mieszkańców. Transport kolejowy, w porównaniu do transportu samochodowego, ma ograniczoną dostępność przestrzenną,

wynikającą przede wszystkim z ustalonego i niezmiennego przebiegu tras drogi szynowej. Zapewnienie dużej dostępności czasowej, polegającej na dużej częstotliwości kursowania pociągów w określonych porach doby, wymaga wydzielonych torów, aby odseparować ruch pociągów metropolitalnych od ruchu pozostałych pociągów pasażerskich i towarowych – regionalnych i dalekobieżnych. Dopiero wydzielone tory dla pociągów metropolitalnych umożliwią zaplanowanie rozkładów jazdy tych pociągów w taki sposób, aby ich godziny przyjazdów i odjazdów z określonych stacji i przystanków były dopasowane do godzin aktywności mieszkańców, a liczba pociągów w tych godzinach zapewniała wysoką mobilność pasażerów. Wydzielone tory zminimalizują również zakłócenia wynikające z awarii i opóźnień występujących w ruchu kolejowym. Bardzo ważna jest też odpowiednia lokalizacja przystanków, która zapewni dostępność transportową do obszarów i obiektów, w których mieszkańcy realizują swoje aktywności. Ponadto zasadniczą rolę musi odgrywać odpowiednie skomunikowanie ruchu pociągów metropolitalnych z ruchem pozostałych systemów publicznego transportu zbiorowego autobusowego i tramwajowego, które będą pełnić rolę systemów dowozowo-odwozowych do transportu kolejowego. Istotne jest również stworzenie warunków do atrakcyjnego powiązania przejazdów koleją metropolitalną z przejazdem samochodem, m.in. przez zapewnienie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych w otoczeniu określonych przystanków kolejowych, zlokalizowanych, co bardzo ważne, poza centrami miast, oraz powiązanie opłaty za parkowanie z opłatą za przejazd pociągiem. Są to rozwiązania określane jako „Park&Ride”. Zwiększenie atrakcyjności przejazdów Koleją Metropolitalną można uzyskać również przez, podobne jak „Park&Ride”, powiązanie z transportem rowerowym – „Bike&Ride” oraz ze środkami transportu indywidualnego, udośćnianymi w formie carsharingu, bikesharingu czy coraz szerzej wykorzystywanych hulajnóg elektrycznych.

OK. 1,7 MLD ZŁ

Łączny koszt wszystkich zgłoszonych projektów.

PONAD 200 MLN ZŁ

Szacowany wkład własny, który sfinansuje Metropolia.

KOLEJNY KROK W BUDOWIE KOLEI METROPOLITALNEJ

15 WNIOSKÓW

W ramach programu „Kolej Plus” z terenu Metropolii zgłoszonych zostało 15 wniosków o dofinansowanie nowych połączeń kolejowych bądź usprawnienie już istniejących oraz budowy nowych przystanków. To zarówno efekt, jak i przykład wzorcowej współpracy pomiędzy Metropolią, gminami członkowskimi oraz Województwem Śląskim.

WYKŁADY NOBLISTÓW DLA STUDENTÓW W METROPOLII? TO MOŻLIWE!

WYKŁADY Z NAJLEPSZYMI NAUKOWCAMI ŚWIATA SĄ JAK MAGNES. MOGĄ PODNIEŚĆ ATRAKCYJNOŚĆ NASZYCH UCZELNI



Studenci Politechniki Śląskiej, fot. Radosław Kaźmierczak

Najczęściej jest tak, że gdy młodzi ludzie wyjeżdżają na studia do innego miasta, to wiążą swoją przyszłość z nowo wybranym miejscem – kończą tam naukę, podejmują pracę, zakładają rodzinę. Wyjeżdżają młodzi i zdolni. Powoduje to drenaż intelektualny naszych miast i gmin, a przez to maleje potencjał całej Metropolii.

— Chcemy temu przeciwdziałać i zachęcić młodych ludzi do pozostania tutaj. Dlatego powstał Fundusz Wspierania Nauki – mówi Kazimierz Karolczak, przewodniczący zarządu Metropolii.

To program dotacji, z których mogą skorzystać wszystkie uczelnie – publiczne i niepubliczne, działające na terenie 41 miast i gmin Metropolii. Będą mogły pokryć z niej koszty związane z wynagrodzeniem dla wybitnej klasy naukowców, wywodzących się z pierwszej 20. najlepszych uczelni na świecie, którzy poprowadzą dla studentów otwarte wykłady, seminaria,

laboratoria albo konsultacje. Chodzi tu o takie uniwersytety jak np. Harvard, Cambridge czy Stanford. Do 2022 roku Metropolia przeznaczy na ten cel 8 milionów złotych, a dofinansowanie może wynieść nawet 99 proc.

— Mamy nadzieję, że współpraca nawiązana w trakcie trwania konkretnego projektu, będzie kontynuowana również w przyszłości i pozwoli na przykład doktorantom skorzystać z możliwości odbycia zagranicznego stażu na macierzystej uczelni wybitnego naukowca – dodaje Karolczak.

Na terenie Metropolii działa 28 uczelni wyższych, na których studiuje około 120 tysięcy studentów. Dominika, jedna z doktorantek Uniwersytetu Śląskiego, uważa, że zaproszenie naukowych gwiazd i specjalistów w swoich dziedzinach może zadziałać jak magnes, poszerzyć perspektywę badawczą oraz być inspiracją – nie tylko naukową, ale po prostu życiową.



Centrum Informacji Naukowej i Biblioteka Akademicka w Katowicach, fot. Aleksander Małachowski, Hashtagalek

Metropolia powołała Fundusz Wspierania Nauki. Przeznaczy na niego 8 milionów złotych. Pokryje 99 proc. kosztów związanych z zaproszeniem supernaukowców.

Kto z wybitnych naukowców do nas przyjedzie? O tym będą decydować uczelnie. Dodatkowe punkty we wniosku o dotację będzie można otrzymać, gdy zaproszona osoba jest laureatem: Nagrody Nobla (lub pracuje/pracowała w zespole badawczym noblisty), Medalu Fieldsa, Nagrody Kioto, Nagrody Templetona, Nagrody Miesa van der Rohe czy Amerykańskiej Akademii Filmowej (Oskara). Zakres dziedzin, w których przyznawane są te prestiżowe nagrody, jest bardzo szeroki. To takie dyscypliny jak m.in.: ekonomia, fizyka, chemia, medycyna, literatura, biologia, matematyka, astronomia i astrofizyka, nauki przyrodnicze, kognitywistka, elektronika, biotechnologia i technologie medyczne, nauki materiałowe i inżynieria, nauki informacyjne, muzyka, sztuka, teatr i film, myśl i etyka, architektura.

KOMENTARZE



Tomasz Pietrzykowski

dr hab. prof. Uniwersytetu Śląskiego, prorektor UŚ ds. współpracy międzynarodowej, przewodniczący Rady ds. rozwoju społeczno-gospodarczego przy GZM

Metropolie nie są tylko wielkimi skupiskami ludzi – to ośrodki cywilizacyjne, kulturowe, naukowe i gospodarcze. Jeżeli w przyszłości nasz region ma być zdolny do odgrywania takiej roli i nie być jedynie źródłem siły roboczej i rynkiem zbytu, musimy stawiać na wzmacnianie Metropolii jako liczącego się ośrodka intelektualnego, kreatywnego, zdolnego nie tylko samodzielnie budować swoją przyszłość, ale także wpływać na to, jak wygląda życie w innych miejscach. Dlatego Fundusz Wspierania Nauki to jedna z najlepszych i najbardziej dalekowzrocznych inicjatyw Metropolii. Ma on szansę choć w pewnym stopniu przeciwdziałać osłabianiu się rangi naszego regionu na mapie naukowo-akademickiej Polski i świata, wynikającego z wielu lat zupełnie innych priorytetów, którymi kierowały się miasta, województwo i władze państwowe. Jestem pewny, że choć zwrot z tego rodzaju inwestycji nie jest tak łatwy do zauważenia, jak w przypadku remontu chodnika czy zakupu autobusu, w rzeczywistości może być wielokrotnie większy i trwalszy niż wszelkie działania doraźne. Pozostaje liczyć, że świetnie pomyślanemu programowi nie zaszkodzą zanadto

utrudnienia covidowe. Zmuszają one uczelnie do większej niż zwykle koncentracji na rozwiązywaniu problemów bieżących i najzupełniej podstawowych, a jednocześnie utrudniają współpracę międzynarodową – przynajmniej w takich formach, do jakich przywykliśmy przez poprzednie dziesięciolecie. Być może jednak, właśnie z tych powodów, wsparcie oferowane przez Metropolie okaże się jeszcze ważniejsze i pozwoli nam wykrzesać sytuację kryzysową do osiągnięcia znacznie lepszych efektów, niż te, jakie byłyby możliwe w warunkach zwyczajnych.



Artur Walasik

dr hab. prof. Uniwersytetu Ekonomicznego, dyrektor Szkoły Doktorskiej Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, kierownik Katedry Finansów Przedsiębiorstw i Ubezpieczeń Gospodarczych

Uszczegółowiony został zakres aktywności naukowych, które mogą być realizowane w trakcie projektu. To np. organizacja wykładów, warsztatów, sympozjów, przygotowywania publikacji czy udział w debatach.

Poszerzone zostały kryteria rankingowe. Nadal naukowcy muszą reprezentować szkołę wyższą, która zajmuje miejsce w pierwszej 20. w światowych rankingach (np. na liście szanghajskiej), przy czym teraz uczelnia może być wymieniona w jednym ze wskazanych rankingów, a nie jak dotychczas – w przypadku zajmowania pozycji od 11 do 20, konieczna była obecność w dwóch listach rankingowych.

Uczelnie zyskały także większą swobodę przy ustalaniu liczby zajęć czy czasu trwania współpracy z danym naukowcem.

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, jako uczelnia akademicka, specjalizuje się w badaniach naukowych w zakresie ekonomii i finansów oraz nauk o zarządzaniu i jakości. Zaproszenie laureata Nagrody Nobla w dziedzinie ekonomii lub laureata Medalu Johna Batesa Clarka pozwoliłoby na organizację inspirującego dla środowiska akademickiego spotkania. Pomoc Funduszu Wspierania Nauki w organizacji przyjazdu wybitnego ekonomisty potwierdziłaby aspiracje Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jako nowoczesnego ośrodka, z silnym zapleczem naukowym w dziedzinach ekonomii oraz zarządzania. Aspiracji osadzonych w historii gospodarczej regionu i opierających się na etosie pracy i innowacyjności jego mieszkańców. Z kolei dla Uniwersytetu Ekonomicznego możliwość anonsowania wizyty wybitnego ekonomisty pozwoliłaby na wzmocnienie jego pozycji w skali międzynarodowej.

Opracowała Kamila Rożnowska

ZARZĄD TRANSPORTU METROPOLITALNEGO



Małgorzata Gutowska

dyrektor ZTM



Andrzej Stangret

zastępca dyrektora ds. handlowych w ZTM

Zintegrowany i największy organizator transportu

Zarząd Transportu Metropolitalnego (ZTM) powstał 1 stycznia 2019 roku. Przejął obowiązki trzech organizatorów komunikacji miejskiej: Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, Miejskiego Zarządu Komunikacji w Tychach oraz Międzygminnego Związku Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach. ZTM pod wieloma względami jest największym organizatorem transportu w Polsce.

— Połączenie trzech poprzednich organizatorów komunikacji miejskiej, ze względu na skalę, było wyjątkowym i wymagającym zadaniem. Odziedziczyliśmy wieloletnie umowy o różnym standardzie. Wprowadziliśmy już wiele usprawnień. W tej chwili pracujemy nad wdrożeniem zarządzania procesowego w naszej instytucji. Budujemy przez to niezawodność dostarczania naszych usług – mówi Małgorzata Gutowska.

Misja – skuteczna, otwarta i bezpieczna komunikacja miejska

— Priorytetem dla Zarządu Transportu Metropolitalnego jest profesjonalnie zorganizowany transport zbiorowy, który jest jednocześnie bezpieczny i przyjazny dla pasażerów – mówi Andrzej Stangret.

Do najważniejszych zadań należy m.in. planowanie sieci i układu linii publicznego transportu zbiorowego, opracowywanie rozkładów i kontrola usług realizowanych przez operatorów.

Nie zapominamy przy tym o wychodzeniu naprzeciw potrzebom pasażerów – uruchomione linie lotniskowe, bezpłatne przejazdy dla dzieci

i młodzieży do 16. roku życia czy integracja oferty z transportem kolejowym, to tylko wybrane przejawy spełniania oczekiwań naszych pasażerów.

Obsługiwanie bardzo zróżnicowanego terytorium, pod względem obszerności i gęstości zaludnienia, wymaga, by tabor realizujący usługi przewozowe był sprawdzony i przystosowany do wzmożonej eksploatacji. Pracownicy ZTM regularnie kontrolują stan techniczny pojazdów, ich czystość, estetykę, działanie urządzeń i punktualność. ZTM podejmuje również działania na rzecz ochrony środowiska – stawia na autobusy o napędzie alternatywnym, których z miesiąca na miesiąc pojawia się coraz więcej u operatorów realizujących usługi przewozowe na rzecz ZTM.

Bezpieczeństwo jest jedną z przewag transportu publicznego względem indywidualnych środków lokomocji. ZTM współpracuje m.in. z Inspekcją Transportu Drogowego i Policją. W dobie pandemii dbałość o bezpieczeństwo przejawia się także w inny sposób. To już nie tylko sprawne technicznie pojazdy i wypoczęci kierowcy, ale przede wszystkim wzmożona kontrola czystości pojazdów, ich regularna dezynfekcja, zalecenie automatycznego otwierania wszystkich drzwi czy zawieszenie sprzedaży biletów przez kierujących. Te przykładowe działania operacyjne wspierane są przez kampanię informacyjną ZTM, skierowaną do pasażerów, przypominającą o obowiązku zakrywania ust i nosa oraz zachowywaniu bezpiecznej odległości.

Strategia rozwoju na kolejne lata

Z zastanego sposobu organizacji przewozów ZTM tworzy unikalny w Polsce system

1500 POJAZDÓW 40 PRZEWOŹNIKÓW

56 GMIN 2,5 MLN MIESZKAŃCÓW

100 MLN KM ROCZNIE 7 TYS. PRZYSTANKÓW

800 TYS. PRZEJAZDÓW DZIENNIE

zarządzania komunikacją miejską, który wdraża procedury i procesowe podejście do zarządzania organizacją.

Pracownicy Zarządu Transportu Metropolitalnego są świadomi oczekiwań względem komunikacji miejskiej. Cały czas pracują nad ulepszeniem i dostosowaniem swoich usług, m.in. poprzez reorganizację siatki połączeń, wdrożenie projektu linii metropolitalnych i linii funkcyjnych w systemie dowozowo-odwozowym, ujednoliceniem przystanków czy poprawą jakości usług bezpośrednio świadczonych przez operatorów.

O tym wszystkim będziemy pisać w kolejnych numerach magazynu „W Metropolii”.



fot. Wojciech Mateusiak

WYBRANE PROJEKTY I ZADANIA REALIZOWANE PRZEZ GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKĄ METROPOLIĘ

Wykonawca: Urząd Metropolitalny oraz Zarząd Transportu Metropolitalnego

DO ZROBIENIA	W REALIZACJI	PRACE ZAKOŃCZONE/PROJEKT WDROŻONY
Wdrożenie linii metropolitalnych i linii funkcyjnych w systemie dowozowo-odwozowym	Standaryzacja identyfikacji wizualnej pojazdów	Integracja trzech poprzednich organizatorów transportu publicznego (KZK GOP, MZKP Tarnowskie Góry, MZK Tychy)
Wprowadzenie procesowego zarządzania w ZTM	Rozbudowa Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP II) o nowe 462 tablice elektroniczne i nowy system dyspozytorski	Uruchomienie lotniskowych linii autobusowych pomiędzy głównymi miastami Metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach
Procesowe optymalizowanie siatki połączeń – dostosowane do zmieniających się potrzeb pasażerów	Poprawa jakości usług bezpośrednio świadczonych przez operatorów podlegających pod ZTM	Wdrożenie bezpłatnego biletu dla dzieci i młodzieży do 16. roku życia
Ujednolicenie funkcjonalności i wyglądu przystanków oraz automatów biletowych	Budowa, przebudowa i remont wiat przystankowych – wypracowanie standardów modeli wiat przystankowych na obszarze Metropolii, przygotowanie postępowania na wspólny zakup nowych wiat, uzgodnienia z gminami	Przejęcie zadania budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych od 5 gmin GZM. Przekazane do realizacji PKM Świerklaniec na podstawie umowy z ZTM
Zakup dodatkowych automatów biletowych	eMagazyn – magazyn elektronicznych biletów na potrzeby sprzedaży w aplikacjach mobilnych	Uruchomienie Centrum Zarządzania Ruchem
Stworzenie aplikacji poprawiających komfort korzystania z komunikacji miejskiej	Wdrożenie aplikacji mobilnej do planowania podróży i prezentowania informacji pasażerskiej	Uruchomienie aplikacji mobilnej ŚKUP
Modernizacja Systemu Śląskiej Karty Usług Publicznych (ŚKUP)	TramwajeM – projekt mający na celu usprawnienie komunikacji tramwajowej (analiza przyczyn opóźnień, skrócenie czasu podróży)	Wdrożenie systemu ŚKUP w pojazdach na obszarze tyskim wraz z uruchomieniem płatności za bilety kartą zbliżeniową (rozwiązanie wyróżnione nagrodą w Konkursie Smart City)
Wprowadzenie metropolitalnego systemu automatycznego zliczania pasażerów w pojazdach jeżdżących na zlecenie ZTM	System automatycznego zliczania pasażerów – postępowanie na dostawę oprogramowania, z możliwością przyłączenia 160 pojazdów już wyposażonych w bramki zliczające	Wysyłka kart ŚKUP do domu pasażera/klienta
Zintegrowany system taryfowo-biletowy w komunikacji miejskiej – rozszerzenie Metrobiletu o kolejne grupy uprawnione do korzystania oraz nowe typy biletów	Zintegrowany system taryfowo-biletowy – bieżąca aktualizacja taryfy, przygotowanie założeń dla nowej taryfy w związku z modyfikacją systemu ŚKUP	Metrobilet – wprowadzenie wspólnego miesięcznego biletu dla komunikacji miejskiej (autobus, tramwaj, trolejbus) i pociągów Kolei Śląskich
		Wdrożenie systemu priorytetyzacji pojazdów komunikacji publicznej na potrzeby systemów inteligentnego sterowania ruchem
		Wdrożenie możliwości płatności kartą za opłatę dodatkową (mandat) u kontrolerów
		Wprowadzenie systemu kontroli przewencyjnych wraz z ITD i Policją
		Rozbudowa informacji pasażerskiej w zakresie: • Punktów Obsługi Pasażera (m.in. ujednolicenie i wydłużenie godzin funkcjonowania punktów) • Infolinii ZTM (wydłużenie czasu funkcjonowania infolinii ZTM na 24h/ 7 dni w tygodniu) • Uruchomienia kanałów social mediów (w tym ZTM Alert)



DO ZROBIENIA	W REALIZACJI	PRACE ZAKOŃCZONE/PROJEKT WDROŻONY
Budowa <u>Kolei Metropolitalnej</u>	Kolej Metropolitalna - rozpoczęcie prac nad wstępnym studium wykonalności (WSWKM) - złożenie z gminami 15 wniosków do Programu Kolej Plus (6 linowych i 9 punktowych)	Kolej Metropolitalna - opracowanie koncepcji - studium dla komunikacji tramwajowej na obszarze GZM (uzupełnienie do WSWKM) - dofinansowanie połączeń kolejowych na terenie Metropolii od 2019
Rower Metropolitalny – wdrożenie systemu wypożyczania rowerów na terenie GZM	Rower Metropolitalny koncepcja systemu wypożyczania rowerów	Przygotowanie standardów i wytycznych kształtowania infrastruktury rowerowej
Budowa <u>velostrad</u>	Velostrady – koncepcje przebiegu szybkiej trasy rowerowej na odcinkach: - Katowice – miasta Zagłębia Dąbrowskiego - Katowice – Bytom - Katowice Tychy	Opracowanie Studium Systemu Tras Rowerowych dla GZM Rowerem lub na kole – zakup rowerów elektrycznych dla urzędów miast i gmin, Straży Miejskich i Policji
Opracowanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej	Mobilna Metropolia – projekt analizujący i usprawniający mobilność miejską (diagnoza, badanie nawyków mieszkańców Metropolii)	Wydanie poradnika zachęcającego mieszkańców do refleksji nad nawykami w przemieszczaniu się
Rozbudowa układu drogowego o znaczeniu strategicznym dla obszaru GZM (DTŚ północ, DTŚ wschód, obwodnica chorzowska)	Wprowadzenie jednolitego standardu utrzymania Drogowej Trasy Średnicowej	Opracowanie koncepcji powiązań drogowych o znaczeniu metropolitalnym
Opracowanie Strategii Rozwoju GZM na lata 2021–2027 z perspektywą do 2035	Centralnoeuropejski Demonstrator Dronów – stworzenie nowej gałęzi rozwoju dla nauki i biznesu, testowanie nowych możliwości zastosowania bezzałogowych statków powietrznych	Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki – projekt umożliwiający nawiązanie współpracy uczelni wyższych ze światowej klasy naukowcami
Organizacja święta Metropolii – festiwal innowacji integrujący gminy i mieszkańców	Metropolia przyjazna Seniorom – działania na rzecz spójnej polityki społecznej wobec osób starszych	Noc Teatrów Metropolii
Kampania promocyjna Metropolii jako dobrego miejsca do życia, pracy, nauki oraz spędzania czasu wolnego	Młodzi robią Metropolię – projekt włączający uczniów i studentów w prace nad kierunkami rozwoju GZM	Opracowanie Strategii Marki wraz ze Strategią Komunikacji Marketingowej GZM do 2023
Budowa <u>Międzynarodowej Sieci Współpracy</u>	Realizacja międzynarodowych projektów pozwalających na wymianę doświadczeń, dobrych praktyk i wzajemną promocję	Podpisanie porozumienia o współpracy z Metropolią Zagłębia Ruhry, wspólne działania na rzecz rozwoju regionów
GZM Data Store (II etap) – uruchomienie platformy otwartych danych	GZM Data Store (I etap) – stworzenie platformy, inwentaryzacja zbiorów danych w gminach	Utworzenie Metropolitalnego Obserwatorium Społeczno-Ekonomicznego oraz portalu InfoGZM (sukcesywnie budowanie bazy danych, monitorowanie zmian i procesów zachodzących w GZM)
Działania związane z dążeniem do Metropolii samowystarczalnej energetycznie do roku 2050	Grupa Zakupowa Energii Elektrycznej 2020–2021 (113 zamawiających) • Grupa Zakupowa Gazu 2020–2021 (25 zamawiających)	Grupa Zakupowa Energii Elektrycznej 2019 (73 zamawiających)
Zintegrowana gospodarka odpadami komunalnymi na terenie GZM	Instalacja Termicznego Przekształcania Odpadów	Metropolia po stronie środowiska – przygotowanie materiałów edukacyjnych dla mieszkańców Metropolii w tematyce sposobów zapobiegania suszy i małej retencji
Opracowanie i wdrożenie metropolitalnego programu poprawy jakości powietrza	Program Pionieers into Practise – samowystarczalność energetyczna GZM do 2050, realizowany wspólnie z PAN oraz EIT Climate-KIC	Program działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji
Program ELENA – poprawa efektywności energetycznej budynków wielorodzinnych na terenie GZM	Metropolitalny Fundusz Solidarności 2020	Metropolitalny Fundusz Solidarności 2018, 2019 wyrównywanie szans rozwojowych gmin