

Transfer wiedzy, wymiana
myśli. Jak radzą sobie uczelnie
z wykorzystaniem funduszu
naukowego

str. 4

Miejska mobilność
120 metrów nad ziemią

str. 6

TEMAT MIESIĄCA

4 lata w Metropolii. Czym jest
i jak działa pierwsza polska
Metropolia?

str. 8

W METROPOLII

MAGAZYN INFORMACYJNY GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII

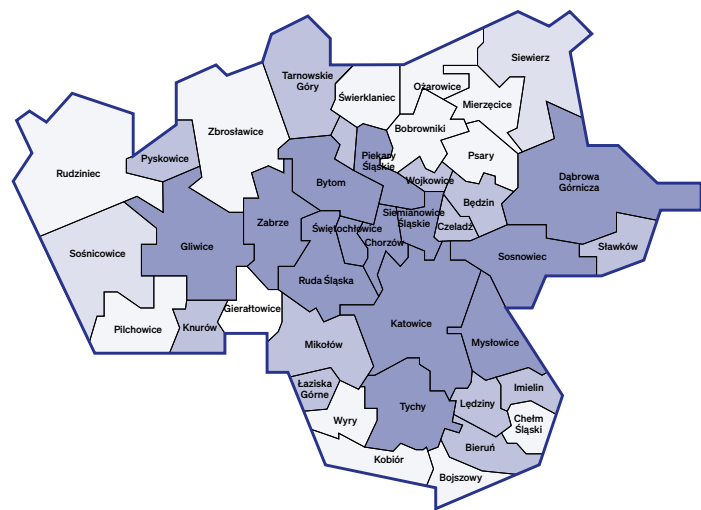
NR 5 CZERWIEC/LIPIEC 2021

ISSN 2719-6224



INFOGZM: 4 LATA W METROPOLII. POZNAJMY SIĘ LEPIEJ

Panorama Bytomia. Fot. Droneland.pl



GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKA METROPOLIA TO PIERWSZY W POLSCE ZWIĄZEK METROPOLITALNY, W KTÓREGO SKŁAD WCHODZI 41 GMIN, LEŻĄCYCH W CENTRALNEJ CZĘŚCI WOJ. ŚLĄSKIEGO.

- Miasto na prawach powiatu
- Gmina miejska
- Gmina miejsko-wiejska
- Gmina wiejska

GZM zajmuje powierzchnię **2 553 km²**, co stanowi prawie **20% obszaru woj. śląskiego**. Zgodnie z ustawą musi być zamieszkiwana przez 2 miliony mieszkańców – w 2020 r. gminy wchodzące w skład Metropolii zamieszkiwało **2 229 806 osób**. Mieszkańcy GZM stanowią 50% populacji woj. śląskiego i 5,8% ludności kraju. (liczba mieszkańców woj. śląskiego: 4 492 330 osób, liczba mieszkańców Polski: 38 265 013 – wg danych GUS za 2020 r.).

Gminy GZM mają bardzo zróżnicowany charakter, jednak są ze sobą silnie powiązane funkcjonalnie. Pod względem funkcjonalno-przestrzennym w Metropolii możemy wyróżnić dwa obszary:

- **rdzeń** – zwarty, wieloośrodkowy zespół miejski, o zbliżonych historycznie uwarunkowaniach rozwojowych, związanych z industrializacją, zachodzącą intensywnie od XIX w.; tworzy go **13 miast na prawach powiatu**;
- **strefa zewnętrzna** – gminy otaczające rdzeń, o niższym stopniu zurbanizowania i uprzemysłowienia; tworzy ją 28 gmin: **13 miejskich, 13 wiejskich i 2 miejsko-wiejskie**. Gminy GZM zostały umownie podzielone na pięć podregionów:
- **bytomski**: Bytom, Ożarówce, Piekary Śląskie, Radzionków, Świerklaniec, Tarnowskie Góry, Zbrosławice;

- **gliwicki**: Gliwice, Gierałtowiec, Knurów, Pilchowice, Pyskowice, Rudziniec, Sośnicowice, Zabrze;
- **katowicki**: Katowice, Chorzów, Mysłowice, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Świętochłowice;
- **sosnowiecki**: Sosnowiec, Będzin, Bobrowniki, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Mierzęcice, Psary, Siewierz, Sławków, Wojkowice;
- **tyski**: Tychy, Bieruń, Bojszowy, Chęłm Śląski, Imielin, Kobiór, Łędziny, Łaziska Górne, Mikołów, Wry.

Miasta GZM na prawach powiatu zamieszkiwane są przez **1,73 mln osób – to prawie 78% mieszkańców całej Metropolii**, gminy miejskie to kolejne 15,5% mieszkańców. Aż 93,6% ludności GZM zamieszkuje miasta (średnia dla Polski to ok. 60%, dla woj. śląskiego – 76,4%). Mieszkańcy miast Metropolii to ponad 9% mieszkańców wszystkich polskich miast.

Zgodnie z danymi GUS za 2020 r., największym miastem Metropolii są Katowice, liczące prawie 300 tys. mieszkańców. Kolejne 8 miast znalazło się w przedziale od 200 do 100 tys. mieszkańców, a pozostałe poniżej 100 tys., z czego aż 22 gminy miały mniej niż 20 tys. mieszkańców. Między Katowicami, a kolejnym pod względem liczby ludności Sosnowcem jest aż 93 tys. mieszkańców różnicy.

O potencjale, który drzemie w GZM świadczy również duża gęstość zaludnienia – 873 osoby na 1 km² – znacznie powyżej średniej krajowej (123 os/km²) oraz średniej dla woj. śląskiego (364 os/km²).

Pomimo dużej gęstości zaludnienia i silnej urbanizacji obszaru Metropolii, **na jednego mieszkańca przypada tu aż 25,8 m² terenów zieleni** (parków, zieleńców i terenów zieleni osiedlowej). To znacznie powyżej średniej w woj. śląskim (19,8 m²) oraz w kraju (16,1 m²). Tereny zieleni w Metropolii zajmują 2,3% jej powierzchni, a 25,4% powierzchni GZM pokrywają lasy.

Metropolię i jej gminy można charakteryzować wykorzystując różnego typu dane i materiały źródłowe. W czasie prac nad Strategią Rozwoju GZM przeprowadzone zostaną liczne dodatkowe analizy, dotyczące m.in. obszarów funkcjonalnych w Metropolii, dzięki czemu dowiemy się znacznie więcej na temat sieci powiązań międzygminnych i roli, jaką każda z gmin pełni w GZM. Raporty, analizy oraz dane statystyczne, dotyczące obszaru Metropolii, które zostały już opracowane i będą wspomagały prace diagnostyczne na potrzeby Strategii, znaleźć można na portalu InfoGZM – infogzm.metropoliagzm.pl.

4 LATA W METROPOLII. NOWA JAKOŚĆ WSPÓŁPRACY DLA LEPSZEGO ŻYCIA

41 MIAST I GMIN, 2,3 MLN MIESZKAŃCÓW, 2,5 TYS. KM² POWIERZCHNI DO ŻYCIA, 1 URZĄD METROPOLITALNY – NAJWIĘKSZA W POLSCE SAMORZĄDOWA PLATFORMA WSPÓŁPRACY.

POWSTANIE METROPOLII DAŁO NOWY IMPULS DO ROZWOJU. METROPOLIA MOŻE PEŁNIĆ ISTOTNĄ ROLĘ MODERNIZACYJNĄ W REGIONIE, GŁÓWNIIE POPRZECZ WDRAŻANIE I STYMULOWANIE INNOWACJI.



Kazimierz Karolczak

Przewodniczący zarządu Górnos Śląsko-Zagłębiowskiej Metropolii



Aleksandra Dulkiewicz

Prezydent Gdańska

[KK] Lipiec to dla nas symboliczny miesiąc, bo dokładnie cztery lata temu powstała Górnos Śląsko-Zagłębiowska Metropolia.

Z dzisiejszej perspektywy możemy powiedzieć, że to był dobrze wykorzystany czas. Był to też czas potrzebnych przygotowań, by móc zacząć realizować duże projekty i inwestycje, na które wszyscy czekamy, bo wprowadzą zupełnie nową jakość do naszych miast.

To już zaczyna się zresztą urzeczywistniać. Żeby tylko wspomnieć o Rowerze Metropolitalnym, dla którego szukamy właśnie wykonawcy, czy o coraz większej liczbie kursów pociągów, które pojawiają się na torach w GZM. Nasze finansowe wsparcie na dodatkowe połączenia, to jeden z etapów budowy Kolei Metropolitalnej – chcemy wykorzystywać potencjał tego, co już mamy, aby już teraz poprawiać nasze codzienne podróże. Jednak nasz cel jest znacznie dalej postawiony: pociągi kursujące co kilkanaście minut i rozbudowana sieć torowisk, oddzielających ruch wewnętrzny od dalekobieżnego.

Przykładem tych zmian, do których dążymy, staje się też system ŚKUP. Może zaskakujące porównanie. Ale o tym, co znamy, możemy powoli zacząć myśleć w czasie przeszłym. Unowocześniony ŚKUP będzie otwarty, dostosowany do aktualnych standardów technologicznych i potrzeb, intuicyjny i bardziej wygodny w obsłudze. To wartości i priorytety dla nas uniwersalne, które są ważne przy realizacji każdego działania.

To, że ŚKUP unowocześnimy nie oznacza, że możemy lekką ręką wyrzucić coś, na co wydano prawie 200 mln zł. Dlatego, choć

oprogramowanie zostanie niemal całkowicie przebudowane, to chcemy maksymalnie wykorzystać obecnie używane urządzenia (np. bileto-maty, kasowniki). Pozwoli nam to zaoszczędzić kilkadziesiąt milionów złotych.

Te cztery lata temu nie powstaliśmy w próżni. Zintegrowaliśmy samorządy, które działały od prawie 30 lat. Dlatego od początku szukamy też rozwiązań, które usprawnią to, co już funkcjonowało. Żebyśmy nie musieli już więcej martwić się czy dany bilet możemy skasować tylko w jednym autobusie, a w drugim już nie. Albo żebyśmy mogli spokojnie oddać rower miejski na stacji po drugiej stronie ulicy, mimo że to już inne miasto. Dlatego właśnie jesteśmy metropolią. Jesteśmy po to, żeby otwierać się nowe możliwości, współpracować, unowocześniać, ułatwiać i upraszczać, a dzięki temu podnosić komfort naszego życia.

To wszystko nie byłoby możliwe bez ustawy metropolitalnej. Oczywiście trzymamy kciuki za inne aglomeracje w naszym kraju – m.in. Pomorze, Łódź i Wrocław, które czynią starania o to, by i w tych regionach współpraca między miastami mogła zostać wniesiona na wyższy poziom, dzięki tak ogromnemu wsparciu, jakim jest ustawa metropolitalna.

[AD] Już wielokrotnie powtarzałam, że my na Pomorzu z zazdrością przypatrujemy się, jak od blisko 4 lat funkcjonuje na Śląsku jedyna prawdziwie usankcjonowana metropolia.

Chcielibyśmy iść tą samą drogą, by móc korzystać z tych samych narzędzi, które posiada

Górnos Śląsko-Zagłębiowska Metropolia. Od 10 lat udowadniamy jak doskonale potrafimy ze sobą współpracować. Realizując z dużym sukcesem projekty w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, dobitnie pokazaliśmy, że współpraca mniejszych samorządów z większymi przynosi realne korzyści, odczuwane przez naszych mieszkańców. W zeszłym roku, po wielu latach starań, doczekaliśmy się uchwalenia naszej ustawy przez Senat RP. Z nadzieją od 8 miesięcy czekamy na rozpoczęcie prac w Sejmie.

Sukces śląskiej metropolii jest niezaprzeczalny. Rozczarowuje postawa rządzących, którzy twierdzą, że upłynęło zbyt mało czasu, by ocenić jej funkcjonowanie i podjąć decyzje dla innych obszarów funkcjonalnych. Świadczy o tym wiele faktów, które dowodzą, że metropolia się po prostu sprawdziła. Gdyby tak nie było to nie Ignęłyby do niej kolejne samorządy. Przez ten czas budżet GZM wzrósł ponad trzykrotnie. To ogromne osiągnięcie i fakt niezaprzeczalny, że razem możemy więcej. Wdrożona integracja transportu publicznego oraz zintegrowany system taryfowo-biletowy powinny stanowić pierwowzór dla innych metropolii. My obecnie możemy o takim rozwiązaniu tylko pomarzyć. Ale jest też wiele innych działań, jak prace nad Koleją Metropolitalną, Rowerem Metropolitalnym, działania na rzecz ochrony środowiska, elektromobilności, współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich oraz innowacyjne przedsięwzięcia, jak wykorzystanie wodoru w gospodarce czy zastosowanie dronów jako środka transportu.

Trzymam kciuki za dalsze sukcesy. Na pewno w wielu dziedzinach będziemy się od Was uczyć.

Metropolia^{GZM}

Więcej na www.metropoliagzm.pl

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

Redaktor naczelna
Martyna Starc-Jażdżyk

Korekta
Urszula Żbikowska

Produkcja
Jakub Swat

Opracowanie graficzne i skład
Parastudio

Oktładka
Fot. Radosław Kaźmierczak,
Aleksander Małachowski,
Hashtagalek

TRANSFER WIEDZY, WYMIANA MYŚLI. JAK RADZĄ SOBIE UCZELNIE Z WYKORZYSTANIEM FUNDUSZU NAUKOWEGO

O TYM, ŻE METROPOLITALNY FUNDUSZ NAUKOWY OTWIERA NOWE HORYZONTY I DLA STUDENTÓW, I DLA NAUKOWCÓW, DOBITNIE POKAZUJE PRZYKŁAD WYŻSZEJ SZKOŁY BIZNESU Z DĄBROWY GÓRNICZEJ. AKADEMIA WSB JEST JEDNĄ Z TYCH UCZELNI W METROPOLII, KTÓRE SKUTECZNIE WYKORZYSTUJĄ ŚRODKI Z FUNDUSZU WSPIERANIA NAUKI I NIE BOJĄ SIĘ ZASKAKUJĄCYCH WYZWAŃ.

Jak dotychczas uczelnia zrealizowała dwa projekty, które umożliwiły nawiązanie współpracy edukacyjnej i naukowej z czołowymi uczelniami amerykańskimi. Są to **Harvard University i University of California w San Diego**, które zajmują odpowiednio pierwsze i osiemnaste miejsce na prestiżowej światowej liście szanghajskiej, która jest kluczowym rankingiem liczących się w skali światowej ośrodków akademickich.

Początki nie były łatwe, gdyż inicjatywa Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, która wspiera nawiązywanie relacji pomiędzy uczelniami z regionu i najlepszymi ośrodkami akademickimi na świecie, okazała się bardzo innowacyjna i zaskakująca, nawet dla naszych amerykańskich partnerów. Wiele uznanych ośrodków akademickich z całego świata, do których zwracaliśmy się z ofertą współpracy, z niedowierzaniem traktowało nasze propozycje, gdyż nie spotkali się wcześniej z takimi rozwiązaniami

mówi dr hab. Joanna Kurowska-Pysz, prof. AWSB, Dyrektor Instytutu Studiów nad Współpracą Terytorialną i Międzyorganizacyjną, która z ramienia Akademii WSB jest zaangażowana we współpracę z Harvard University i University of California w San Diego.



Studenci zagraniczni Akademii WSB.
Fot. Akademia WSB

Akademii WSB udało się wykorzystać środki z Funduszu, aby zrealizować serię wykładów i konsultacji, które przeprowadziła dr Cecylia Farfan Mendez z University of California w San Diego, specjalizująca się w problemach bezpieczeństwa publicznego.

Wykłady, które odbywały się w formule online, dotyczyły m.in. „**The Structure of Drug Trafficking Organizations**”, „**Fighting cross-border criminality. Best practices**”, „**Money Laundering Practices**” i przyciągnęły dużą grupę słuchaczy, przede wszystkim naukowców, studentów i doktorantów z Akademii WSB, ale także innych uczelni, działających na terenie Metropolii. To duża wartość dodana wynikająca z tej inicjatywy, ponieważ dzięki aktywności Akademii WSB także inne uczelnie z regionu, które nie angażowały się dotychczas w takie działania mają szansę uczestniczyć w prestiżowych wydarzeniach naukowych. Sama Akademia WSB bardzo dobrze wykorzystwała środki z Funduszu, nie tylko na potrzeby zajęć akademickich, ale także w zakresie

aktywności naukowej. **Dr Cecilia Farfan Mendez z University of California oraz dr Paulina Polko**, kierownik Katedry Bezpieczeństwa Akademii WSB, **podjęły wspólne badania naukowe, dotyczące bezpieczeństwa mieszkańców Metropolii, które będą kontynuowane podczas wizyty amerykańskiej badaczki w Akademii WSB jesienią tego roku**. Wówczas również odbędzie się kolejny cykl zajęć akademickich dr Cecylii Farfan Mendez ze studentami i doktorantami z Akademii WSB.

Oprócz wielu korzyści edukacyjnych, jakie dla Akademii WSB wynikają ze współpracy z University of California, dla zatrudnionych na uczelni naukowców ten kontakt to także szansa na poznanie innego, bardziej aplikacyjnego podejścia do badań naukowych. Przypomnę tylko, że amerykańskie uniwersytety są światowymi liderami we współpracy nauka – biznes – samorząd, dlatego warto się uczyć od najlepszych

dodaje dr hab. Joanna Kurowska-Pysz.

Nie tylko Akademia WSB, ale także University of California dostrzegł długofalowe korzyści, jakie płyną ze współpracy obu uczelni, nawiązanej dzięki wsparciu Funduszu Metropolitalnego. **Uczelnia pozytywnie odpowiedziała na**



Już w tej chwili na Akademii WSB około 20% studentów stanowią cudzoziemcy. Wielu z nich, równoległe do studiów, podejmuje zatrudnienie w firmach z regionu i deklaruje chęć pozostania w Polsce. Dlatego problemy edukacji inkluzywnej stają się istotnym wyzwaniem dla systemu kształcenia w naszym regionie.
Fot. Akademia WSB

propozycję Akademii WSB, aby rozszerzyć współpracę o nowe elementy. Już od czerwca do współpracy z Akademią WSB dołączy dr Megan Hopkins, która specjalizuje się w edukacji międzykulturowej. Będzie prowadziła wykłady, konsultacje dla studentów, doktorantów i kadry naukowej, a także rozpocznie **wspólny projekt badawczy z dr hab. Joanną Kurowską-Pysz, dotyczący edukacji inkluzywnej z udziałem migrantów i mniejszości narodowych**. Ten problem staje się istotnym wyzwaniem także dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, która z uwagi na dynamiczny rozwój gospodarczy, boryka się z problemami braku rąk do pracy. Odpowiedzią na to jest rosnąca liczba cudzoziemców, podejmujących zatrudnienie w firmach działających na terenie Metropolii, zakładających tutaj swoje rodziny i planujących pozostanie na stałe w naszym regionie. Drugą istotną grupą są zagraniczni studenci.

Doświadczenia amerykańskie, które może przekazać dr Megan Hopkins, będą bardzo przydatne, nie tylko Akademii WSB, która kształci na kierunku Pedagogika, ale także dla wszystkich instytucji kształtujących politykę edukacyjną w regionie. Jednocześnie także strona amerykańska dostrzega wiele korzyści z możliwości poznania europejskiego systemu kształcenia. **Dlatego obie uczelnie, we współpracy z innymi partnerami z Włoch, Czech i Austrii, złożyły**

do programu Erasmus Plus wspólny projekt o akronimie Alphabetter, którego celem jest przeciwdziałanie analfabetyzmowi wtórnemu i funkcjonalnemu.

Wielu starań ze strony Akademii WSB wymagało nawiązanie współpracy z **Harvard Kennedy School, która specjalizuje się w problematyce międzynarodowej**. Ten uznany ośrodek akademicki reprezentuje m.in. **ambasador dr Paula Dobriansky**, która jest zawodowym dyplomatą, związanym z administracją kilku amerykańskich prezydentów. Specjalizuje się w sprawach bezpieczeństwa narodowego. Reprezentowała Stany Zjednoczone Ameryki Północnej w wielu misjach dyplomatycznych, a także jako ambasador i członek korpusu dyplomatycznego.

Dr Paula Dobriansky osobiście zaprosiła studentów, doktorantów i wykładowców na swój pierwszy wykład pt. „**Navigating U.S. Foreign Policy Decision-Making: The Core Elements**”. Kolejny wykład, pt. „**Great Power Competition: What Should the United States Strategy be for this new era of Great Power Competition**”, odbył się 23 czerwca br. Dr Paula Dobriansky jest przyjacielem Polski, a relacje dyplomatyczne łączyły ją z wieloma ambasadorami Polski na świecie, m.in. Janem Nowakiem Jeziorańskim i Zbigniewem Brzezińskim. Została także odznaczona Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski.

Fundusz Metropolitalny to wielka szansa dla uczelni z naszego regionu, przede wszystkim dla studentów, ale także dla kadry akademickiej

i innych partnerów, którzy korzystają z tych inicjatyw edukacyjnych i naukowych. Akademia WSB traktuje wsparcie ze strony Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jako przysługującą wędkę, a nie rybę. Dzięki tym środkom inicjujemy kontakty międzynarodowe z uznawanymi ośrodkami akademickimi z całego świata, aby później rozwijać tę współpracę również na innych płaszczyznach. Właśnie tak postrzegamy funkcję tego Funduszu, jako wsparcie w rozwoju trwałych kontaktów międzynarodowych. Najlepszym tego przykładem jest partnerstwo Akademii WSB i University of California w San Diego

podkreśla dr hab. Joanna Kurowska-Pysz.



Ewelina Widerska

Dyrektor Działu Rozwoju Nauki
Akademii WSB

MIEJSKA MOBILNOŚĆ 120 METRÓW NAD ZIEMIĄ

METROPOLIA NIE BOI SIĘ INNOWACYJNOŚCI I CHĘTNIE WYKORZYSTUJE NOWOCZESNE TECHNOLOGIE W RÓŻNYCH OBSZARACH SWOICH DZIAŁAŃ. BUDOWA PLATFORMY OTWARTYCH DANYCH CYFROWYCH, PALIWO WODOROWE W TRANSPORCIE ZBIOROWYM, BEZZAŁOGOWE STATKI POWIETRZNE REALIZUJĄCE POTRZEBY MIAST - TO TYLKO NIEKTÓRE PROJEKTY. TEN OSTATNI ZASŁUGUJE NA SZCZEGÓLNĄ UWAGĘ, PONIEWAŻ PRACE NAD NIM SĄ JUŻ BARDZO ZAAWANSOWANE, A KOLEJNYM KROKIEM BĘDZIE BUDOWANIE AKCEPTACJI SPOŁECZNEJ DLA DRONÓW W MIASTACH.

Bezzałogowe statki powietrzne, popularnie nazywane dronami, mogą realizować wiele zadań publicznych, niejednokrotnie w tańszy i szybszy sposób niż przy wykorzystaniu tradycyjnych rozwiązań. Docelowo mają być wykorzystywane do transportowania w miastach – najpierw drobnych przesyłek, a później, jako powietrzne taksówki, również i ludzi. Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) szacuje, że włączenie dronów do miejskiej mobilności może stać się rzeczywistością w Europie już w ciągu 3 do 5 lat. Jednak aby tak się stało, potrzebna jest nie tylko dojrzała technologia i odpowiednie regulacje prawne, ale także społeczna akceptacja.

CZY MIESZKAŃCY UFAJĄ DRONOM?

To pytanie pojawia się w wielu badaniach opinii publicznej, prowadzonych przez międzynarodowe organizacje. Wspomniana EASA przeprowadziła ankietę wśród czterech tysięcy osób z sześciu krajów europejskich, pytając o ich stosunek do dronów w mobilności miejskiej. Badanie wykazało, że większość respondentów jest otwarta na technologie bezzałogowe, szczególnie jeśli będą wykorzystywane do ratowania zdrowia i życia. Podobnie stwierdzili respondenci w ankiecie realizowanej na zlecenie Niemieckiego Federalnego Ministerstwa Edukacji i Badań (BMBF). W tym przypadku 60 proc. ankietowanych uznało, że drony byłyby dobrym narzędziem do transportu leków, a 57 proc. pozytywnie odniosło się do zastosowania dronów w transporcie pacjentów do szpitali.

Podobne wnioski na temat poziomu akceptacji społecznej prezentują wyniki analiz prowadzonych przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię w konsorcjach międzynarodowych – w ramach projektów Programu HORYZONT 2020. Bezapelacyjnie najwyższy poziom akceptacji uczestników grup warsztatowych, a tym samym największy potencjał do wdrożenia, zyskał transport medyczny przy użyciu dronów wraz ze wsparciem misji ratujących życie. Uczestnicy ustalili,

że w przypadku transportu leków, krwi czy innych materiałów do badań, aspekty finansowe (rentowność) schodzą na dalszy plan, a poziom akceptacji społecznej wzrasta.

Natomiast nie brakuje także mniej entuzjastycznych głosów. W przywołanych powyżej badaniach respondenci mieli obawy dotyczące potencjalnych problemów wynikających z rozwoju usług dronowych, takich jak bezpieczeństwo, naruszenie prywatności, hałas albo wpływ na dziką przyrodę. Dlatego Metropolia staje przed wyzwaniem, by przekonać mieszkańców do nowej technologii i nie pozwolić, żeby strach i niewiedza przysłoniły korzyści wynikające z zastosowania dronów w miastach.

WZMACNIAMY ŚWIADOMOŚĆ, BUDUJEMY AKCEPTACJĘ

Metropolia będzie kontynuować badania akceptacji społecznej. Jeszcze w tym roku zaprosi mieszkańców do wskazania preferencji wobec scenariuszy stosowania dronów. Do oceny przedstawione zostaną nie tylko rodzaje transportowanego przez drony ładunku cargo, ale również preferencje wobec miejsca dostaw, z uwzględnieniem obszaru na jakim misja jest prowadzona, a także roli jaką ankietowany w badaniu przyjmuje (obserwator, odbiorca).

Kolejną czynnością w ramach budowania akceptacji są prace Metropolitalnego Zespołu ds. Bezzałogowych Statków Powietrznych, skupiającego przedstawicieli miast, potencjalnych odbiorców usług dronowych i liderów opinii publicznej. Współpraca ta zapoczątkowała i stała się podstawą bieżącej wymiany dobrych praktyk i informacji w zakresie projektów dronowych GZM oraz lokalnych uwarunkowań prawnych i infrastrukturalnych, wpływających na rozwój sektora oraz kształtowania procesów miejskiej mobilności powietrznej.

Naturalną konsekwencją powyższych analiz był projekt U-Space Katowice. Mając świadomość zachodzącej zmiany technologicznej i nieuchronności wykorzystania w przyszłości

przestrzeni powietrznej nad miastami (do 120 m), GZM rozpoczęła proces przygotowywania miast do wdrożenia koncepcji U-Space, czy też stworzenia miasta przyjaznego dronom. Natomiast w ramach warsztatów prowadzonych z samorządami, we współpracy z międzyresortowym zespołem w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów GovTech Polska, Metropolia prowadzi prace nad identyfikacją usług, na które miasta mają realne zapotrzebowanie. Urzędnicy, przedstawiciele służb zarządzania kryzysowego miast i gmin członkowskich GZM, w tym m.in. Katowic, Sosnowca, Będzina, Dąbrowy Górniczej czy Gliwic, tworzą koncepcję usługi publicznej z wykorzystaniem dronów, będącej w stanie w nowatorski sposób odpowiadać na potrzeby samorządu.

KLUCZEM JEST BEZPIECZEŃSTWO

Aby transport przy użyciu dronów był możliwy, konieczne jest zagwarantowanie bezpieczeństwa obywateli. Nad tym elementem czuwa Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, która wspólnie z GZM uczestniczy w inicjatywie Centralnoeuropejski Demonstrator Dronów (CEDD). Agencja prowadzi działania wspierające tworzenie w Polsce przyjaznego środowiska dla rozwoju rynku usług BSP. Chodzi o realizację koncepcji U-Space, zakładającej bezpieczną i efektywną integrację lotnictwa załogowego i bezzałogowego. Służyć będzie temu opracowany przez Agencję system Pansa UTM, stworzony w celu koordynacji lotów dronów oraz cyfrowego zarządzania wnioskami i zgodami na loty. Jest to rozwiązanie unikatowe w skali światowej, które nagrodzono dwiema najważniejszymi nagrodami w prestiżowym europejskim konkursie ATM 2020.

Nad akceptacją społeczną, bezpieczeństwem i zrównoważeniem mobilności powietrznej w miastach Metropolia pracuje również w konsorcjum międzynarodowym projektu ASSURED-UAM, któremu przewodzi kolejny partner CEDD – Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa. Celem projektu jest stworzenie



Fot. Avionics Technologies

kompleksowych rekomendacji, przygotowujących włączenie bezzałogowych statków powietrznych do zrównoważonej mobilności miejskiej. Działanie **City Projects Support**, któremu w ramach ASSURED-UAM przewodzi GZM, obejmuje m.in. weryfikację w warunkach rzeczywistych, zgodnych z potrzebami aglomeracji, scenariuszy wdrożeniowych i rekomendacji dla wprowadzania dronów do trzech europejskich obszarów miejskich – Bari, Porto i GZM, z uwzględnieniem bezpieczeństwa, akceptacji społecznej oraz zrównoważonego rozwoju tych obszarów. Ponadto wspólnym zadaniem miast będzie przeprowadzenie analiz rynkowych oraz wykonalności uruchomienia operacji/usług realizowanych za pomocą dronów w niedalekiej przyszłości, jak i w perspektywie 10 i 15 lat. Całość finansowana jest w ramach projektu Komisji Europejskiej HORYZONT 2020 i będzie realizowana w latach 2021–2023.

BUDUJEMY NOWY WYMIAR MOBILNOŚCI

Konkluzja z prowadzonych analiz w zakresie akceptacji społecznej dla dronów jest więc oczywista. Debata na temat bezzałogowych statków powietrznych musi obejmować całe społeczeństwo. Tworzenie polityki dronowej musi być proaktywne i powinno jeszcze mocniej promować rozwój jasnych zasad zarządzania ruchem lotniczym.

Jednocześnie Metropolia jest otwarta na wszystkich użytkowników, którzy zechcą podzielić się swoją wiedzą i doświadczeniem w zakresie dronów, jako przyszłościowej gałęzi rynku nowoczesnych rozwiązań technologicznych – cedd@metropoliagzm.pl, j.woznikowski@metropoliagzm.pl. Każdy może się włączyć w budowę nowego wymiaru mobilności w miastach.



Michał Nowak i zespół projektu „Drony Nad Metropolią”

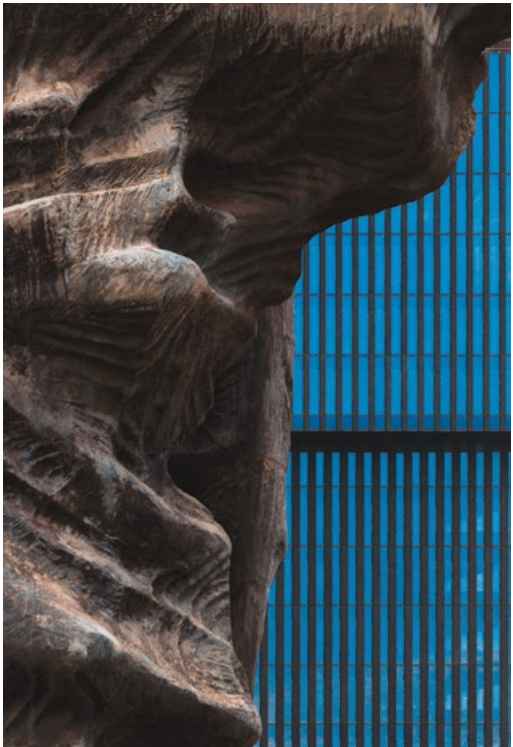


Fot. FlyFocus

Fot. Cervi Robotics



4 LATA W METROPOLII. CZYM JEST I JAK DZIAŁA PIERWSZA POLSKA METROPOLIA?



Fragment Pomnika Powstańców Śląskich w Katowicach.
Fot. Aleksander Małachowski, Hashtagalek

CHOCIAŻ GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKO METROPOLIA JEST DOPIERO NA POCZĄTKU DROGI DO INTEGRACJI OBSZARU I BUDOWANIA ROZPOZNAWALNEJ MARKI, TO DZIŚ, PO UPŁYWIE 4 LAT OD MOMENTU JEJ POWSTANIA, MOŻEMY ZADAĆ PYTANIE - CZY WYOBRAŻAMY SOBIE SKUTECZNY ROZWÓJ TEGO OBSZARU, GŁÓWNIE W KATEGORIACH SPOŁECZNYCH, BEZ TAKIEJ INSTYTUCJI JAK METROPOLIA?

Centralna część województwa śląskiego to region unikatowy w skali kraju – duża gęstość zaludnienia, wysoki stopień urbanizacji, zatarte granice między miastami, wspólna dla wielu miast, przemysłowa historia i podobne doświadczenia, związane z transformacją gospodarczą, potwierdzają tę wyjątkowość. Mieszkańcy centrum województwa śląskiego od lat mieli poczucie, że funkcjonują w spójnym organizmie miejskim, gdzie granice administracyjne mają charakter czysto umowny. Dlatego też powstanie Metropolii w centrum województwa śląskiego było czymś naturalnym. Jednak na sformalizowanie współpracy miast i gmin z tego regionu trzeba było czekać ponad 10 lat. Wreszcie, w marcu 2017 roku, uchwalona została dedykowana dla województwa śląskiego ustawa o związku metropolitalnym. **1 lipca mija 4 rocznica od wejścia w życie rozporządzenia wykonawczego do tej ustawy, na mocy którego została utworzona Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, w skład której wchodzi 41 gmin.**

Metropolia to poligon samorządności – działania GZM przecierają szlaki dla innych regionów w Polsce.

CO TO WŁAŚCIWIE JEST METROPOLIA?

Z formalnego punktu widzenia to **zrzeszenie gmin** województwa śląskiego, charakteryzujących się istnieniem silnych powiązań funkcjonalnych oraz zaawansowaniem procesów urbanizacyjnych. **Nie jest więc kolejnym szczeblem samorządu terytorialnego w Polsce**, nie ogranicza funkcjonowania gmin, nie zastępuje powiatów, ale realizuje własne zadania, które mają na celu poprawę jakości życia mieszkańców, a które łatwiej jest realizować wspólnie, niż indywidualnie z poziomu gminy. W strukturze administracyjnej Metropolia umiejscowiona została pomiędzy poziomem lokalnym i regionalnym.

CZY METROPOLIA JEST POTRZEBNA?

Mimo upływu 4 lat od Rozporządzenia Rady Ministrów, na podstawie którego zaczęto tworzyć

Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię, nie dla wszystkich jasnym jest, dlaczego formalne powstanie Metropolii ma tak duże znaczenie dla naszego regionu.

Możliwość wspólnego realizowania zadań na rzecz wszystkich gmin wchodzących w skład Metropolii to najważniejszy aspekt przemawiający za tym, że powołanie GZM na obszarze województwa śląskiego było potrzebne. Na tak wysoko zurbanizowanym obszarze występuje szereg problemów i kwestii, które nie mają granic i tylko dzięki współpracy mogą zostać rozwiązane. Nadrzędną rolą związku jest integrowanie jego gmin członkowskich, a dzięki posiadaniu dodatkowych funduszy, możliwe jest takie planowanie działań transportowych, aby sieć komunikacyjna pokrywała w odpowiedni sposób cały obszar GZM i docierała do wszystkich gmin niwelując problem wykluczenia komunikacyjnego, a także poprawiając dostępność do usług zlokalizowanych w większych ośrodkach. Możliwym jest również finansowanie działań, które będą niwelować różnice rozwojowe i infrastrukturalne. Dla mniejszych gmin to także szansa na promocję oraz przyciąganie nowych inwestorów – wspólnie prezentowana oferta inwestycyjna oraz całe zaplecze społeczno-gospodarcze obszaru o potencjale ponad dwóch milionów mieszkańców może być bardziej efektywne niż indywidualna promocja gminy.

Tam, gdzie funkcjonują struktury metropolitalne, łatwiej jest koordynować wspólne działania samorządów.

GZM KRAJOWYM PIONIEREM

Doświadczenie oraz działania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii przecierają szlaki innym regionom w naszym kraju. Od czasu rozpoczęcia działalności GZM, kolejne obszary zintensyfikowały działania na rzecz powstania związków metropolitalnych (np. metropolia trójmiejska, warszawska, wrocławska, łódzka czy krakowska). Można więc przyjąć, że GZM jest pewnego rodzaju działaniem pilotażowym, czy „poligonem” samorządności na tym poziomie w skali kraju.

Fot. Aleksander Małachowski, Hashtagalek



GZM W AKCJI. USTAWOWE ZADANIA - PRAKTYCZNE DZIAŁANIA

Tak jak ustawa o samorządzie gminnym określa zadania własne gmin, tak ustawa o związku metropolitalnym określiła kompetencje i zadania Metropolii. Na liście zadań do realizacji przez Metropolię znalazły się:

- kształtowanie ładu przestrzennego,
- rozwój społeczno-gospodarczy,
- planowanie, koordynacja, integracja oraz rozwój publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu drogowego, kolejowego oraz innego transportu szynowego, a także zrównoważonej mobilności miejskiej,
- metropolitalne przewozy pasażerskie,
- współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego,
- promocja związku metropolitalnego i jego obszaru.

Metropolia realizuje zadania, których zasięg oddziaływania jest szerszy niż granice jednej gminy.

Zadania zapisane w ustawie, przekładają się na działania podejmowane (za zgodą Zgromadzenia) przez Metropolię. W praktyce działania Metropolii przynoszą szereg korzyści gminom i ich mieszkańcom. Najlepszymi przykładami są te, związane **z transportem publicznym – zintegrowano** organizatorów transportu publicznego, uruchomiono autobusy na lotnisko oraz nowe autobusowe Linie Metropolitalne, rozwijany jest system dynamicznej informacji pasażerskiej, wprowadzono wspólny bilet z Kolejami Śląskimi (**Metrobilet**) oraz prowadzone są prace nad **Koleją Metropolitalną** (dofinansowywane są połączenia kolejowe, opracowano koncepcję Kolei Metropolitalnej, zgłoszono wnioski o dofinansowanie w ramach Programu Kolej+). Zintegrowano **wypożyczalnie rowerów** miejskich na terenie GZM, a także opracowano koncepcję metropolitalnych powiązań drogowych, opracowano standardy rowerowe. Trwają prace nad **Systemem Roweru Metropolitalnego**, gdzie do dyspozycji będzie ok. 8 tys. rowerów IV generacji,



JAK DZIAŁA PIERWSZA POLSKA METROPOLIA?

PODSTAWA PRAWNA

Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz.U 2017 poz. 730). Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2018 r. (poz. 1290) w sprawie utworzenia związku. Statut Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 16 lutego 2018 r, uchwała V/1/2018 r.

KTO KIERUJE METROPOLIĄ (ORGANY STATUTOWE)

ORGAN KONTROLNY: ZGROMADZENIE

Składa się z 41 delegatów gmin członkowskich (co najmniej 11 delegatów może zgłosić projekt uchwały).

Przewodniczący: Mariusz Wołosz, Prezydent Bytomia
Wiceprzewodniczący: Andrzej Dziuba, Prezydent Tychów
Wiceprzewodniczący: Andrzej Kotala, Prezydent Chorzowa
Wiceprzewodniczący: Adam Neuman, Prezydent Gliwic

Zgromadzenie podejmuje uchwały dotyczące sposobu, formy i finansowania projektów związanych z realizacją przez Metropolię ustawowych zadań. Uchwały Zgromadzenia podejmowane są podwójną większością głosów. Oznacza to, że dany projekt musi uzyskać nie tylko większość głosów ustawowego składu delegatów, ale muszą oni również reprezentować ponad połowę mieszkańców Metropolii.

ORGAN WYKONAWCZY: ZARZĄD

Składa się z 5 przedstawicieli, reprezentujących 5 subregionów Metropolii, w następującym składzie:
Kazimierz Karolczak – przewodniczący, subregion sosnowiecki,
Henryk Borczyk – wiceprzewodniczący, subregion tyski,
Danuta Kamińska – wiceprzewodnicząca, subregion katowicki,
Grzegorz Kwitek – członek zarządu, subregion gliwicki,
Jacek Brzezinka – członek zarządu, subregion bytomski.

Zarząd odpowiada za bieżące wykonywanie zadań, do realizacji których GZM została powołana. Wybierany jest przez członków Zgromadzenia. GZM stosuje „dżentelmeńską zasadę”, zgodnie z którą w pięcioosobowym zarządzie swojego reprezentanta ma każdy z pięciu podregionów Metropolii. Zarząd wykonuje zadania przy pomocy Urzędu Metropolitalnego.

ORGANY DORADCZE (EKSPERCI, PRZEDSTAWICIELE GMIN, PRZEDSTAWICIELE ORGANIZACJI POZARZĄDOWYCH):

- Rada ds. rozwoju społeczno-gospodarczego
- Rada społeczna ds. transportu
- Rada ds. nowoczesnej mobilności
- Zespół ds. polityki senioralnej

FINANSE METROPOLII

Metropolia otrzymuje 5% wpływu z podatku od osób fizycznych zamieszkałych na jej terenie. Budżet zasilają również składki członkowskie miast i gmin tworzących GZM. Zgodnie z ustawą – gminy mogą przekazywać Metropolii realizację swoich ustawowych zadań, ale muszą zagwarantować ich finansowanie.

tw. smart bike, w działających przez cały rok wypożyczalniach. Równolegle Metropolia pracuje nad wsparciem inwestycji związanych z rozbudową dróg rowerowych, i tych realizowanych przez gminy, i budowę велоstrad.

Uruchomiony został **program działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji**, w ramach którego gminy otrzymały dotacje z budżetu Metropolii, o łącznej wysokości ponad 100 mln złotych, na inwestycje przyczyniające się do poprawy jakości powietrza. Tworzona jest **platforma ofert inwestycyjnych** oraz uruchomiono **Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki**, dzięki któremu uczelnie mogą zapraszać do współpracy wybitnych naukowców z najlepszych uczelni na świecie. Z **Funduszu Solidarności** finansowane są projekty inwestycyjne w gminach, których celem jest poprawa jakości życia mieszkańców i niwelowanie różnic w rozwoju społeczno-gospodarczym miast i gmin GZM. Metropolia nie boi się innowacyjnych rozwiązań i inwestycji w nowe technologie, które mogą w przyszłości budować przewagę konkurencyjną regionu stąd projekty: **Drony nad Metropolią, GZM, paliwo wodorowe w transporcie publicznym, DataStore, InfoGZM**. Wspólnymi siłami realizowane są też zadania niestandardowe, wynikające z potrzeby chwili, jak np. dofinansowanie szpitali w czasie pandemii koronawirusa. Do współpracy przy określaniu potrzeb mieszkańców zapraszani są np. seniorzy czy młodzież (w ramach projektów **Metropolia Przyjazna Seniorom, czy Młodzi Robią Metropolię**). W GZM funkcjonują największe w kraju **grupy zakupowe energii elektrycznej** i gazu, dzięki którym członkowie grup zaoszczędzili kilka milionów złotych. Metropolia sprzyja promowaniu dobrych rozwiązań, które funkcjonują w gminach – w ramach projektu **Budowa Platformy Dobrych Praktyk**. Gminy mają dostęp do rozwiązań zastosowanych na obszarze GZM, które mogą adaptować na swoje potrzeby, a dzięki współpracy i wymianie doświadczeń łatwiej te projekty wdrażać w innych miejscach.

Promocja wspólnego obszaru metropolitalnego w kraju i za granicą, a także nawiązywanie międzynarodowych i krajowych kontaktów z innymi metropoliami, współpraca ze stowarzyszeniami, uczelniami, instytucjami kultury i lokalnym biznesem dopełniają obrazu pełnej listy codziennych zadań Metropolii.

Metropolia może ubiegać się o dodatkowe środki finansowe np. w ramach funduszy unijnych.

Więcej o działaniach GZM od początku jej funkcjonowania można znaleźć w publikacji „Podsumowanie 3 lat działalności Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. 2018–2020”, dostępnej na stronie metropoliagzm.pl / w zakładce Biblioteka.



prof. hab. inż.
Bogusław Łazarz

prorektor ds. ogólnych Politechniki Śląskiej,
przewodniczący Rady Metropolitalnego Transportu Publicznego

Cieszę się, że współpraca Politechniki Śląskiej z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią układa się wzorowo. Uczelnia właściwie od początku intensywnie angażuje się w wiele zadań realizowanych przez Metropolię, w tym oczywiście głównie w rozwiązania systemu transportowego. Naszym wspólnym celem jest rozwój systemu transportowego GZM i staramy się jako uczelnia dołożyć tu swoją cegiełkę. Dzielimy się swoim potencjałem, doświadczeniami naukowymi, biorąc udział w pracach związanych z doskonaleniem systemu transportowego Metropolii. Badania Politechniki Śląskiej opierają się w tym zakresie na poznawaniu, diagnozowaniu problemów i próbie ich modelowania oraz przedstawienia lepszych rozwiązań. Obszarów współpracy jest wiele. Chcemy też wspólnie mierzyć się z kolejnymi wyzwaniami, jakie stawiają przed nami obecne czasy. **Zdecydowanie największym wyzwaniem w skali całej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii są przygotowania do wielkiej zmiany w przyszłości, czyli planowanie metra.** Analizy i opracowania, które zostały podjęte potwierdzają, iż tego rodzaju inwestycja jest uzasadniona i znacząco podniosłaby jakość transportu publicznego w Metropolii.



Hanna Zdanowska
Prezydent Łodzi

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia jest przykładem, że tworzenie w naszym kraju związków metropolitalnych jest właściwym kierunkiem zwiększającym możliwości rozwoju obszarów metropolitalnych, przynoszącym wymierne efekty i środki finansowe na żywotne projekty integracyjne, o co od wielu lat zabiega Łódzka Metropolia. Cieszę się, że GZM współpracuje z nami w ramach Unii Metropolii Polskich. Doświadczenia funkcjonowania GZM pokazują, że warto się jednoczyć. Metropolie powinny trzymać się razem!



Mateusz Rykała

wiceprezes, członek Zarządu Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej S.A

Od pierwszych dni życia Metropolii, mocno jej kibicuję. Powstała jako odpowiedź na rosnące wyzwania, trudne do rozwiązania z perspektywy jednego miasta. Jest próbą odpowiedzi na wymykającą się do tej pory prawnie, różnorodność konurbacji, w której żyjemy. Granice miast są nieczytelne dla przyjezdnych i często umowne dla mieszkańców regionu. Codziennie poruszamy się wszędzie i wzdłuż, realizując różne cele. Z punktu widzenia naszych inwestorów jest ważne, by tak gęsto zaludniony obszar był dobrze zarządzany, zwłaszcza w zakresie komunikacji publicznej, systemu, który musi się nie tylko modernizować, ale zmieniać wraz z powstawaniem nowych zakładów pracy i innych generatorów ruchu. Prywatnie jestem aktywnym rowerzystą i wielką nadzieję pokładam w Metropolii, która połączy to wszystko dobre, co powstało w infrastrukturze rowerowej naszych miast, w jedną, rozbudowaną sieć tras. Żyjemy w wyjątkowym miejscu i w czwarte urodziny życzę Metropolii by swoimi działaniami, wykorzystując tę unikatowość i różnorodność do stworzenia wygodnej do życia całości.



Karola Geiß-Netthöfel

dyrektor Regionalnego Zrzeszenia Ruhry (RVR), regionu partnerskiego GZM

Współpraca z GZM pozwala nam myśleć w sposób nieszablonowy. Wymieniamy się opiniami na temat bieżących problemów i wyzwań, uczymy się nawzajem ze swoich doświadczeń, dostajemy impuls do zrównoważonego rozwoju. Postrzegamy GZM jako ważnego partnera strategicznego, co umożliwia aktywne i innowacyjne podejście do naszych głównych działań.



Joanna Mękal



Martyna Puc

Departament Strategii i Polityki
Przestrzennej



Fot. z zasobów pexels.com

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia z definicji ma integrować i podejmować się działań ponadlokalnych. Stąd pomysł powołania grupy zakupowej, która w jednym przetargu zamawia energię elektryczną (lub inne dobra czy usługi) dla kilkuset podmiotów z zainteresowanych samorządów.

PIERWSZE OSZCZĘDNOŚCI, KOLEJNE REALIZACJE. ZACZĘŁO SIĘ W 2019 ROKU OD GRUPY PRZEZNACZONEJ DO WSPÓLNEGO POZYSKANIA ENERGII ELEKTRYCZNEJ

Objęła ona 73 zamawiających, 289 podmiotów i 0,5 terawatogodziny (TWh)/rok. Wśród uczestników były instytucje gminne, np. urzędy miast, spółki komunalne, spółdzielnie mieszkaniowe, szpitale miejskie, placówki oświatowe (szkoły, przedszkola, żłobki). W ramach grupy znalazły się również jednostki podległe Marszałkowi Województwa Śląskiego, tj. Stadion Śląski, Park Śląski, teatry, szpitale wojewódzkie, zespoły przychodni wojewódzkich oraz śląskie ZOO. Projekt obejmował także instytucje spoza Metropolii, tj. starostwa powiatowe – gliwickie i zawierciańskie – oraz inne jednostki z tych terenów. Cel został zrealizowany. Efekt naszych prac zadowolili władze gmin, przynosząc samorządowi realne oszczędności. To pozwoliło nam rozwijać ideę wspólnych zakupów i rok później przygotowaliśmy propozycję powołania dwóch grup: energii elektrycznej i gazu. Udało się je zrealizować z nie mniejszym powodzeniem.

W 2020 ROKU POWSTAŁA NAJWIĘKSZA GRUPA ZAKUPOWA ENERGII W POLSCE. SKŁADA SIĘ ONA RÓWNIEŻ Z PODMIOTÓW, KTÓRE NIE SĄ CZĘŚCIĄ METROPOLII

Grupa Zakupowa Energii Elektrycznej (2020–2021 r.) zgromadziła 113 zamawiających (41 gmin członkowskich GZM, ZTM, 54 jednostki Urzędu Marszałkowskiego i 17 pozostałych podmiotów), skupiających 326 jednostek. **Łączny wolumen Grupy wyniósł 1 TWh w okresie dostaw, (tj. od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2021 r.) – dla porównania, roczna produkcja energii elektrycznej w Elektrowni Siersza w 2012 r.**

wyniosła ponad 2 TWh. Budżet projektu wyniósł 398,1 mln zł.

Metropolitalne grupy zakupowe to: silna pozycja negocjacyjna, efekt skali, lepsze warunki handlowe, obniżenie kosztów związanych z procesem zakupu, centrum informacyjno-organizacyjne

GRUPA ZAKUPOWA GAZU. STAŁY POZIOM CEN NA OKRES OBOWIĄZYWANIA UMOWY

Do obowiązków gminy należy planowanie i organizacja zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe. Aby zoptymalizować wydatki samorządów w zakresie dostaw gazu, powołaliśmy równolegle w 2020 r. Grupę Zakupową Gazu. W jej skład weszło 25 podmiotów, skupiających 66 jednostek z gmin członkowskich Metropolii. Łączny szacunkowy wolumen grupy jest równy 220 GWh w okresie dostaw, tj. od stycznia 2020 r. do końca 2021 r. Budżet projektu kształtuje się na poziomie 38,6 mln zł.

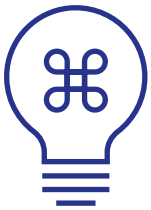
WSPÓLNE ZAKUPY, REALNE KORZYŚCI

Kontynuacją tych działań stał się projekt o nazwie „Racjonalizacja kosztów dystrybucji energii i gazu na lata 2020–2021”. Realizując grupy zakupowe przeanalizowaliśmy bowiem koszty, jakie gminy członkowskie ponoszą w związku z zakupem mediów, a dodatkowe analizy pozwoliły opracować kilkadziesiąt raportów, które przekazaliśmy zainteresowanym podmiotom. Projekt był uzupełniony konsultacjami, które organizowaliśmy w tym zakresie. **Dzięki temu samorządy Śląska i Zagłębia mogą zaoszczędzić ok. 6 mln zł rocznie.**

GRUPA ZAKUPOWA SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH NA POTRZEBY FLOTY GMIN GZM

Dodatkowo, w odpowiedzi na ustawę z dnia 11 stycznia 2018 r. o Elektromobilności i Paliwach

NAJWIĘKSZE W POLSCE GRUPY ZAKUPOWE POWSTAJĄ W METROPOLII. DZIĘKI NIM GMINY ZAOSZCZĘDZIŁY MNÓSTWO PIENIĘDZY I CZASU. TEN MODEL WSPÓŁPRACY SIĘ SPRAWDZA, DLATEGO W PLANIE SĄ KOLEJNE PRZEDSIĘWZIĘCIA, KTÓRE ZINTEGRUJĄ GMINNE ZAKUPY.



Alternatywnych – która nałożyła na samorządy obowiązki związane z unowocześnianiem floty służbowych samochodów – zaplanowaliśmy realizację kolejnej grupy zakupowej dla zainteresowanych gmin. Projekt polega na wspólnym zakupie służbowych samochodów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania. Pod wieloma względami będzie to największa grupa „elektryków” w Polsce.

Innowacyjne tematy dla przyszłych grup zakupowych: zakup samochodów elektrycznych dla gmin, ubezpieczenia, usługi teleinformatyczne

Wspólne zakupy przynoszą korzystne efekty dla samorządów. Mamy już doświadczenie w prowadzeniu takich projektów, dlatego chcemy je rozwijać. Są plany i koncepcje na przyszłość. Czas pokaże, które z usług zostaną objęte wspólnym zakupem, ale już teraz można ocenić, że przedsięwzięcia związane z największymi grupami zakupowymi w Polsce odniosły sukces.

*** Co to jest grupa zakupowa?** To zrzeszenie podmiotów, które dokonują zakupu za pośrednictwem jednej organizacji. Nie jest pojęciem ustawowym. W praktyce określa wspólnie prowadzących postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego.



Huber Morawski



Michał Szczerbiński

Departament Projektów i Inwestycji

WĘDRÓWKI BLISKIE NATURY



Fot. Stowarzyszenie Miłośników Ziemi Tarnogórskiej / Urząd Miejski w Tarnowskich Górach

Z cyklu: Niespieszne wędrowanie po Metropolii

W świecie, który pędzi, hałasuje, męczy, wydaje nam się, że aby mieć chwilę spokoju, musimy uciec daleko od naszych miast: w Beskidy, na Mazury, w Bieszczady. Nic jednak nie stoi na przeszkodzie, by ubrać wygodne buty, zapakować drobny prowiant, włączyć do termosu i ruszyć w wędrowkę, planując ją w taki sposób, że nawet przez kilka godzin będziemy na terenach leśnych i zielonych. Jednocześnie wciąż będąc w Metropolii.

Wiele miast należących do Metropolii gwarantuje możliwość przebywania na terenach parkowych, leśnych i cennych przyrodniczo. Dzieje się tak z błahego powodu – należą one po prostu do grona statystycznie najbardziej zielonych miast Polski. Gdy spojrzymy szerzej na dowolną mapę zaobserwujemy, że miasta Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii są otoczone „zieloną kołderką” lasów, głównie za sprawą tak zwanego

Pasa Ochronnego GOP, który w latach powojennych uzupełnił zachowane po rewolucji przemysłowej fragmenty Puszczy Śląskiej, od strony południowej (Pszczyna) i północnej (Lubliniec). **To pozwala wprawnemu piechurowi czy poszukiwaczowi przygód okrążyć najbardziej zurbanizowaną polską Metropolię... prawie nie wychodząc z lasu.**

KILKUDNIOWA WĘDRÓWKA WOKÓŁ METROPOLII. PRZYGODA ŻYCIA RZUT KAMIENIEM OD DOMU

Rusając z Tarnowskich Gór i kierując się przez Siemonię i Rogoźnik żółtym szlakiem do Góry Św. Doroty w Grodźcu, minimy teren częściowo leśny, częściowo odkryty, składający się z najwyższych wzniesień na terenie Metropolii. Te swoiste „góry” w okolicach Strzyżowic i Psar, przy dużej przejrzystości powietrza, gwarantują nam widoki na Beskidy a nawet Tatry.

Odbijając szlakiem zielonym do dzielnicy Dąbrowy Górniczej Zielona, dotrzemy nad kompleks jezior Pogoria, gdzie możemy zaplanować pierwszy odpoczynek. Następnie, szlakiem rowerowym do Błędowa, udajemy się do dzielnicy Okradzionów, po drodze mijając wzgórza nazywane żartobliwie „Everest”. Okolice przełomu Przemszy w Okradzionowie zwane są „Szwajcarią Zagłębiowską”, o czym świadczy m.in. oficjalna nazwa czerwonego szlaku, którym przez Sławków, wraz z następnym, niebieskim szlakiem Powstańców 1863 r., wrócimy nad dziką dolinę Przemszy. To bez wątpienia jedno z najbardziej dzikich rejonów Metropolii. Mało kto wie, ale żółty szlak biegnący przez leśną dzielnicę Maczki jest fragmentem Szlaku Św. Jakuba.

Na tym odcinku wędrujemy na pograniczu sąsiada, Jaworzna i Sosnowca, by wzdłuż Przemszy i kopalni Maczki-Bór dotrzeć do dzielnicy

Modrzejów i Trójkąta Trzech Cesarzy. Przez chwilę będziemy musieli przebić się przez centrum Mysłowic, aby za moment znaleźć się na czerwonym Szlaku Kantora-Mirskiego, prowadzącym aż do dzielnicy Murcki w Katowicach. Tutaj będzie nam dane minąć jeden z najcenniejszych przyrodniczo obszarów Metropolii, pokryte cenną buczyną Wzgórze Wandy wraz z Rezerwatem Przyrody Las Murckowski. Niebieskim szlakiem przedzieramy się przez „katowicką puszcę” do Ochojca, gdzie minimy drugi z miejskich rezerwatów – Ochojec. Tu czeka nas przedostanie się przez najbardziej miejski fragment naszej wyprawy. Proponuję jednak na azymut wziąć sobie dolinę Ślepiotki, będącą naturalnym korytarzem ekologicznym i biologicznym Katowic. Po drugiej stronie czeka nas bezkresny kompleks leśny, ciągnący się od Ligoty aż po Gliwice. Będziemy systematycznie kierować się wzdłuż doliny Kłodnicy, ważnej rzeki, która wypływa... w środku Katowic.

Możliwości jest sporo: Szlak Żwakowski, Szlak Dwudziestopięciolecia PTTK czy niebieski, Obrońców Polskiej Granicy. Ani się obejrzymy będziemy już w zabrzańskiej dzielnicy Makoszowy i przed wyzwaniem, jak ominąć Gliwice. W tym miejscu najlepiej trafić na zielony Szlak Krawędziowy GOP i pojawić się po chwili w Parku Leśnym w Gliwicach, gdzie kurs wyznaczy nam czerwony Szlak Husarii Polskiej, biegnący od teraz przez stosunkowo rolniczy, podmiejski krajobraz Sząwszy, Czekanowa, Grzybowic i Wieszowy.

To już ostatni etap naszej wielkiej wędrowki, powiedzmy sobie szczerze przynajmniej kilkuniedniowej. Wkraczamy znów w leśne ostępy Tarnowskich Gór, a dokładnie Park Repecki i Dolinę Dramy. Pyszna kawa na tarnogórskim rynku może być dla nas doskonałą nagrodą za zrealizowanie tak niezwyklej przygody.



Fot. Sebastian Romankiewicz / Stowarzyszenie Miłośników Ziemi Tarnogórskiej

PROPOZYCJE WĘDRÓWEK JEDNONIOWYCH:

• Srebrno-wapienna wędrowka

Choć to nie Jura Krakowsko-Częstochowska, to pod naszymi nogami znajduje się mnóstwo jaskiń, zapadlisk, lejów krasowych, warpi, wychodni wapiennych i wąwozów. A wszystko to w scenerii jedynego metropolitalnego wpisu na światową Listę Dziedzictwa UNESCO, czyli „Kopalni rud ołowiu, srebra i cynku wraz z systemem gospodarowania wodami podziemnymi”. Przejdźmy się wokół.

DOJAZD
Autobusami ZTM: **142, 289, 735**

Docieramy do przystanku „**Tarnowskie Góry Kopalnia Zabytkowa**” lub zostawiamy samochód na parkingu pod Zabytkową Kopalnią Srebra. Poszukujemy szlaku o nazwie „**Szlak Gwarków**” i dzielnicę Segiet, z geologicznymi nazwami ulic (Galmanowa, Kalcytowa), udajemy się w kierunku Hałdy Popłuczkowej. Charakterystyczna pomarańczowa forma, na której usadowił się młody sosnowy las, jest pocztówkowym symbolem okolic, przypominającym bardziej australijskie skały niż poprzemysłową górę urobku. Warto zobaczyć z niej panoramę Tarnowskich Gór. Po chwili dotrzemy nad krawędź ogromnego „kanionu”, czyli **dawnej kopalni Dolomitu „Bobrowniki”**, a po dłuższej, mijając wyciąg narciarski i Kamieniołom Blachówka, dojdziemy do wejścia do Rezerwatu Segiet. Jego cenne i stare drzewostany bukowe, porastające wzgórze Srebrna Góra, najlepiej podziwiać **ze Szlaku Powstańców Śląskich, który pokrywa się ze śląskim odcinkiem Drogi Św. Jakuba**. Spokój i sielankę na chwilę może nam zaburzyć przejście przez dzielnicę **Repty Śląskie**, ale jej tradycyjny i nieco wciąż “wiejski” charakter może wielu przypaść do gustu. Docieramy do drugiego przyrodniczo cennego skarbu okolicy – **Parku Repeckiego z Doliną rzeki Dramy**, okalającą go od północy. Tu znajduje się m.in. pozostałość po jednym z pałaców Donnersmarcków (dziś szpital), wylot Sztolni Czarnego Pstrąga oraz dziesiątki kilometrów ścieżek spacerowych. Kto odważniejszy może pokusić się o odnalezienie wylotu Sztolni Fryderyk już niżej, bliżej Zbrostawic. A potem wrócić spacerkiem w okolice Zabytkowej Kopalni Srebra możemy poprzez Szlak Gwarków, który poprowadzi nas przez Osiedle PKP w Tarnowskich Górach. Wycieczka udana. Choć idealnie byłoby zakończyć ją podglądając teren, którym wędrowaliśmy od strony wnętrza ziemi – Zabytkowa Kopalnia Srebra czeka na Was turyści!



Fot. Marcin Wróblewski / Urząd Miejski w Dąbrowie Górniczej

• Skrajem pustyni

Propozycja bardzo orientalnej, nietypowej wędrowki, jakiej próżno szukać w Polsce. Sosnowe lasy, dzikie rozlewiska i suche krajobrazy największej polskiej pustyni. Takie rzeczy ze startem i metą w Dąbrowie Górniczej. Pamiętajmy, by wziąć ze sobą bardzo wygodne buty i zapas... wody pitnej.

DOJAZD
Autobusami ZTM: **60**

Z przystanku „**Błędów – Kościół**” w **Dąbrowie Górniczej** udajemy się w stronę doliny Białej Przemszy, a jednocześnie granicy Metropolii i... woj. śląskiego. Od wiaty turystycznej możemy udać się w stronę wież obserwacyjnych nad rozlewiskami rzeki. Albo od **razu Żółtym Szlakiem** przebyć wyjątkową wędrowkę krańcem pustyni, z idealnym postojem i odpoczynkiem w miejscu, gdzie Biała Przemsza dzieli obszar na dwie części. Szlak dociera **do Kluczy na wysokości Wzgórza Czubatka** i malowniczego **Stawu Zielonego**, ale my okrążamy pustynię od wschodu i minawszy zabudowania Zakładów Papierniczych wchodzimy na **Przylaszczkowy Szlak Rowerowy**, którym północnymi skrajami opisywanego obiektu dotrzemy do miejscowości **Chechło**, gdzie jeszcze raz podziwiać możemy piękny i niecodzienny widok na piaszkowy obszar. **Stąd natomiast czerwonym Szlakiem Szwajcarii Zagłębiowskiej** wracamy do Dąbrowy Górniczej – Błędowa, uprzednio zachwycając się krystalicznie czystymi wodami jednej z najczystszych rzek południa Polski – **Centurii, w przysiółku Wałek**.



Marcin Nowak

Bytomianin. Geograf, dziennikarz i podróżnik. Absolwent i nauczyciel akademicki Wydziału Nauk Przyrodniczych UŚ. Autor książek: „Podróżuj Lepiej” i „Podróżuj Bliżej”.

ZTM – NAJWIĘKSZY ORGANIZATOR TRANSPORTU W KRAJU – W DRODZE DO KOMPLEKSOWEJ, SPRAWNEJ I BEZPIECZNEJ KOMUNIKACJI



Fot. Aleksander Małachowski, Hashtagalek

Zarząd Transportu Metropolitalnego działa od początku 2019 roku. Przejął obowiązki trzech dotychczasowych organizatorów transportu na terenie Śląska i Zagłębia. Połączenie w jedno przedsiębiorstwo w praktyce oznacza, że ZTM jest największym organizatorem transportu w Polsce – 1500 pojazdów pod szyldem ZTM (tramwajów, trolejbusów i autobusów) obsługuje obszar 2,5 tys. km²: 56 miast i gmin, w których żyje ponad 2 mln mieszkańców. Priorytetem dla ZTM jest organizacja sprawnej komunikacji miejskiej, która jest bezpieczna i przyjazna dla pasażerów. Z badań wynika, że aż 92% pasażerów korzystających z usług komunikacji miejskiej ZTM pozytywnie ocenia ich standard¹.

— Naszą misją jest zapewnienie transportu poprawiającego jakość życia ponad 2 mln mieszkańców. Od początku ZTM przykłada dużą wagę do skutecznej integracji obszarów obsługiwanych przez poprzednich organizatorów komunikacji miejskiej w naszym regionie. Usprawniliśmy już m.in. jakość przewozów, kontrolując ponad 41 tys. pojazdów w samym 2020 r., modernizujemy infrastrukturę 7 tys. przystanków i stale podnosimy standardy komunikacji z pasażerami. Transport

zbiorowy to dla nas krwiobieg Metropolii, dlatego chcemy świadczyć usługi coraz wyższej jakości, tak potrzebne naszym pasażerom – mówi Małgorzata Gutowska, dyrektor ZTM.

— Rozwijając naszą ofertę przede wszystkim bierzemy pod uwagę oczekiwania naszych klientów – to ich zdanie jest najważniejsze. Transport publiczny to jedna z kluczowych usług dla mieszkańców śląskiego, dlatego stawiamy na dialog. Dla naszych pasażerów jednym z priorytetów jest cyfryzacja usług – mamy coraz więcej tablic SDIP i zwiększyliśmy funkcjonalność solarnych automatów biletowych. Rozszerzyliśmy naszą obsługę klienta, w zasadzie wszystkie sprawy można załatwić on-line lub zdalnie. Naszym głównym celem pozostaje jednak ułatwianie podróżowania, dlatego wprowadziliśmy metrolinie i jesteśmy partnerem dla innych środków transportu zbiorowego – tłumaczy Andrzej Stan-gret, zastępca dyrektora ds. Handlowych w ZTM.



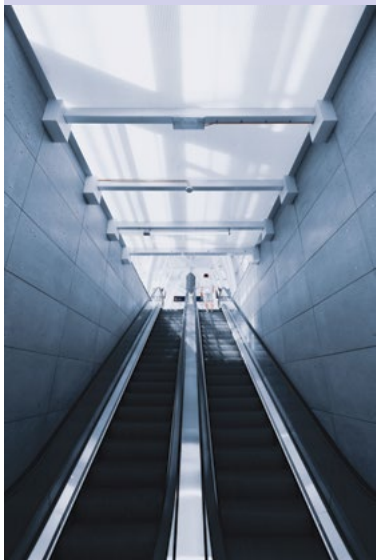
Justyna Gawron
Zarząd Transportu Metropolitalnego

¹ Badania mobilności mieszkańców GZM w czasie pandemii (ocena jakości transportu publicznego w Metropolii), przeprowadzone przez Gazetę Wyborczą w Katowicach.

NAJWAŻNIEJSZE ZADANIA ZARZĄDU TRANSPORTU METROPOLITALNEGO ZREALIZOWANE I W TRAKCIE REALIZACJI

WPROWADZONE USPRAWNIENTA	PRACE W REALIZACJI I DO WDROŻENIA
Integracja 2,5 tys. km² obszaru trzech poprzednich organizatorów transportu (56 miast i gmin)	Ujednolicanie wyglądu 7 tysięcy przystanków i zapowiedzi głosowych w pojazdach
Wdrożenie systemu linii metropolitalnych, usprawniających podróżowanie po Metropolii (etap 1)	Uruchomienie metrolinii, łączących obszary GZM i dowożących do przystanków głównych M-ek (etap 2 i 3)
Uruchomienie linii lotniskowych, pomiędzy głównymi miastami Metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach, obsługiwanych nowoczesnym taborem	Dalsze przygotowywanie długofalowych planów optymalizacji siatki połączeń
Podniesienie jakości usług (punktualności przewozów, zmniejszenie liczby przyspieszeń, prawidłowej obsługi przystanków, realizacji zadań). W 2020 r. liczba kontroli pojazdów wyniosła aż 41 360	Stałe podnoszenie jakości i standardów usług przewozowych, realizowanych przez operatorów – stawianie wymagań i ich egzekwowanie w zakresie realizacji zadań, taboru, personelu, estetyki i oznakowania pojazdów
Udogodnienia w obsłudze klienta: rozbudowanie strony interaktywnej, uruchomienie e-POPu, rozszerzenie funkcjonalności Punktów Obsługi, wprowadzenie możliwości wysyłki kart ŚKUP pod wybrany adres, współpraca przy tworzeniu aplikacji mobilny ŚKUP, rozwój infolinii i wydłużenie jej prac na 24h/7 dni w tygodniu, założenie profilu ZTM Alert na Facebooku	Dalszy rozwój cyfrowych kanałów sprzedaży i obsługi klienta
Zakup automatów biletowych	Zakup dodatkowych automatów biletowych, zwiększających dostępność biletów
Oddanie do użytku prawie 350 tablic SDIP	Zwiększenie ilości elektronicznych tablic SDIP – docelowo będzie ich 550
Realizacja integracji oferty z Kolejami Śląskimi	Rozwój oferty z Kolejami Śląskimi
Zakup narzędzi do planowania sieci transportowej	Zarządzanie siecią transportową real time
Zwiększenie efektywności polityki kadrowej	Opracowanie i wdrożenie strategii CSR. Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu zbiorowego na środowisko naturalne i przeciwdziałanie zatłoczeniu ulic
Integracja baz danych poprzednich organizatorów i w zakresie finansowo-księgowym	Doskonalenie procesów zarządczych, standaryzacja procesów operacyjnych i biznesowych
Umożliwienie płatności kartą w autobusowych kasownikach w obszarze tyskim	Wdrażanie płatności kartą za bilety w autobusie na terenie całej Metropolii
Wprowadzenie nowoczesnych urządzeń kontrolerskich, z możliwością opłaty za mandat przy użyciu karty płatniczej i wdrożenie rozwiązań systemu windykacji (przejście na Elektroniczne Postępowanie Upominawcze)	Dalsze rozwijanie systemu kontrolersko-windykacyjnego, w tym zatrudnienie dodatkowych kontrolerów biletów
Ujednolicenie Punktów Obsługi Pasażerów i zmodernizowanie Punktu w Tarnowskich Górach	Standaryzacja wyglądu i funkcjonalności Punktów Obsługi Pasażera
Realizacja wspólnych akcji na rzecz bezpieczeństwa, w tym kontroli z Inspekcją Transportu Drogowego i Policją	Realizacja dalszych wspólnych kontroli z Inspekcją Transportu Drogowego i Policją
Przygotowanie i wprowadzenie rozwiązań związanych z otwarciem centrów przesiadkowych	Współpraca przy kolejnych projektach centrów przesiadkowych
Wprowadzenie nowego wzoru biletów, z dodatkowymi zabezpieczeniami, lepszą funkcjonalnością i czytelnością	Wprowadzenie prostej, przejrzystej taryfy, w oparciu o mobilne kanały sprzedaży
Efektywne zarządzanie ruchem 1500 pojazdów (dzięki uruchomieniu Centrum Zarządzania Ruchem)	
Realizacja bezpłatnych przejazdów dla dzieci do 16. roku życia (ZTM jako wykonawca)	

KALENDARIUM OSTATNICH WYDARZEŃ



TRANSPORT PUBLICZNY. KOLEJOWE NOWOŚCI I AKTUALNOŚCI
Zamierzamy, od nowego, rocznego rozkładu jazdy, uruchomić połączenia kolejowe na trasie Bytom – Gliwice

GLIWICE - BYTOM

W dni robocze planowanych jest 15 par pociągów, a w dni wolne – 11 par. W przypadku tych połączeń, jedynym finansującym będzie GZM. Połączenia będą wykonywały Koleje Śląskie. Trwają prace studialne. Połączenia kolejowe na tej trasie zlikwidowano w 2013 r. Jednak obecnie występuje szereg czynników sprzyjających powodzeniu ich reaktywacji: ekologia, metrolinie i metrobilety, rozkład jazdy i czas podróży. Najważniejszy to **synergia z połączeniami autobusowymi**, które uzupełnią ofertę kolejową na tej trasie, w tym: planowaną Metrolinię M16 oraz znaną pospieszną linią 850. Kolejny ważny czynnik to:

oraz dodatkowe połączenia na trasie Katowice – Sławków. Już obecnie finansujemy dodatkowe połączenia kolejowe na trasach z Katowic do Dąbrowy Górniczej, Zabkowic, do Tychów Lodowiska oraz do Gliwic.

Metrobilet, czyli rozwiązanie taryfowo-biletowe umożliwiające korzystanie z komunikacji na obszarze Metropolii. **Rozkład jazdy** staraliśmy się dopasować do dojazdów studentów na Politechnikę Śląską oraz dodatkowo, do funkcjonowania podstrefy gliwickiej w ramach Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, tak aby pracownicy (na trzech zmianach) mogli dojechać do i z pracy. **Czas podróży, który, po zakończeniu prac modernizacyjnych na linii, skróci się do 20 minut**, podczas gdy czas jazdy autobusem na podobnej trasie to ok. 45 minut, tak jak przejazd samochodem w godzinach szczytu.

SŁAWKÓW - KATOWICE

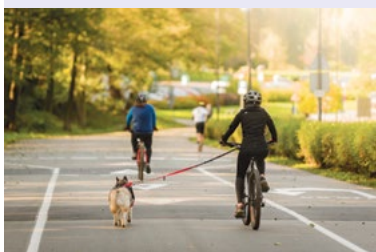
Sfinansujemy 5 dodatkowych par pociągów w dni powszednie oraz 4 dodatkowe pary w dni wolne od pracy. Dzięki temu w dni robocze pociągi pomiędzy Sławkowem a Katowicami będą kursować co godzinę. Z nowej oferty skorzystają również mieszkańcy Sosnowca i Dąbrowy Górniczej. Część linii kolejowej

jest po remoncie, więc czas podróży będzie nieco krótszy niż dawniej. To, co istotne – przewozy wykonywane na zlecenie GZM w obydwu nowych relacjach będą realizowane za pomocą zmodernizowanych zespołów trakcyjnych, wyposażonych w klimatyzację oraz toalety w obiegu zamkniętym, co oczywiście powinno stanowić dziś standard podróży koleją.

KOLEJ METROPOLITALNA. KOLEJNE KROKI

Podpisaliśmy umowy na wykonanie Wstępnych Studiów Planistyczno-Prognostycznych dla 13 wniosków (6 liniowych i 7 punktowych), z czego jeden wspólnie z Województwem Śląskim (tj. budowa drugiego toru na linii 140 Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice), w Programie

Kolej+. Ponadto podpisaliśmy także porozumienie z PKP PLK SA, dotyczące współfinansowania Studium Wykonalności dla rozbudowy drugiej pary torów dla ruchu aglomeracyjnego na odcinku Katowice – Gliwice. Wszystko to wpłata się w działania zmierzające do rozwoju transportu kolejowego na naszym terenie.



MOBILNA METROPOLIA. W STRONĘ SYSTEMU ROWERU METROPOLITALNEGO

Pracujemy nad uruchomieniem Systemu Roweru Metropolitalnego. Na początku czerwca br. rozpoczęto procedurę przetargową na wyłonienie wykonawcy systemu. W optymistycznym scenariuszu Rower Metropolitalny może ruszyć w połowie 2022 roku. Wypożyczalnie mają działać przez cały rok. Do dyspozycji będzie ok. 8 tys. rowerów IV generacji

tzew. smart bike. Zostanie wprowadzona usługa długoterminowego wynajmu rowerów ze wspomaganie elektrycznym. Po wprowadzeniu nowej wersji SKUP, możliwe będzie zintegrowanie Roweru Metropolitalnego z transportem publicznym. Za pomocą jednej aplikacji będziemy mogli kupić bilet na autobus, tramwaj lub trolejbus i uzyskać dostęp do roweru miejskiego. Obecnie, kolejny rok z rzędu, integrujemy tradycyjne rowery miejskie. W tym roku w sieci znajduje się pięć miast. Użytkownicy mają ok. 1,5 tys. rowerów do dyspozycji.



TRANSPORT PUBLICZNY. AUTOBUSOWE LINIE METROPOLITALNE. OPINIE PASAŻERÓW WYZNACZĄ KIERUNKI ZMIAN

Minął miesiąc, odkąd pierwsze autobusy Linii Metropolitalnych – M1, M2, M3, M4, M18, M24 – wyjechały na drogi. Docelowo, mieszkańców GZM obsługiwać będzie 30 nowych linii. Już wkrótce, najprawdopodobniej

3 lipca, zostaną uruchomione kolejne – M22 i M101. Dla ZTM ważna jest opinia klientów na temat nowych połączeń. Dlatego od sierpnia br. planowane są szeroko zakrojone konsultacje, zarówno z pasażerami – w formie geoankiet, a po zebraniu uwag on-line, także w formie rozmów bezpośrednich oraz z gminami – w formie spotkań konsultacyjnych. Efekty badań wpłyną na ewentualne zmiany i sukcesywne doskonalenie oferty przewozowej Linii Metropolitalnych.