

Velostrada połączy Katowice i Tychy. Metropolia daje pierwsze środki na inwestycję

Tychy otrzymają ponad 40 tys. zł wsparcia z budżetu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na przygotowanie programu funkcjonalno-użytkowego części velostrady, która pobiegnie do Katowic. Uchwałę w tej sprawie przyjęło Zgromadzenie GZM podczas ostatniej sesji 27 września br.

Dotacja w wysokości 40 959 zł obejmuje pierwszą płatność za wykonanie tego etapu, którego tworzeniem zajmuje się firma Drocad z Tychów. Całość etapu kosztuje ponad 270 tys. zł. Program funkcjonalno-użytkowy (PFU) pozwoli na rozpisanie dużego przetargu na projekt i budowę w ramach przyspieszonego trybu „zaprojektuj i wybuduj”. Dokumentacja ma być gotowa na początku przyszłego roku. Prace budowlane mają być prowadzone w sezonie 2025, a zakończenie całej inwestycji nie powinno nastąpić później niż w połowie 2026 r.

Pierwsze połączenie rowerowe Tychów i Katowic

Metropolitalna droga rowerowa o wysokich parametrach, łącząca Tychy z Katowicami, będzie liczyć 14 km. Ma być odpowiedzią na potrzeby transportowe mieszkańców tych dwóch dużych miast i połączyć je w sposób jak najkrótszy i niemal bezkolizyjny. Dodatkowo powinna doskonale służyć osobom, które będą chciały łączyć różne środki transportu, przebiegając w pobliżu właśnie budowanych stacji kolejowych: Katowice Kostuchna, Katowice Murcki. To również sprawne połączenie z Velostradą nr 6 relacji Katowice – Mysłówice, co otwiera możliwości skomunikowania się z wieloma ważnymi punktami na mapie stolicy Metropolii. Katowicki odcinek ma liczyć ok. 7,7

km a tyski – ok. 6,3 km. Większość trasy ma przebiegać w linii prostej i można będzie ją pokonać bez nadmiernego wysiłku w ciągu godziny.

Velostrada śladem dawnej linii kolejowej

Przebieg jest już pewny, choć możliwe są niewielkie korekty. W Tychach wyznaczony korytarz drogi rowerowej rozpoczyna się na Czułowie, od skrzyżowania ul. Katowickiej z ul. Palmową, a stamtąd prowadzi do węzła z DK 86 (ul. Beskidzka). W tym rejonie trasa biegnie w śladzie po nieczynnej linii kolejowej Katowice Murcki Towarowe – Czułów Papiernia, która kiedyś służyła przemysłowi. Planowany ślad Velostrady nr 3 pod wiaduktem przecina drugą linię kolejową, tę w kierunku Mysłowic, a następnie w sąsiedztwie przystanku na ul. Beskidzkiej, przechodzi pod ul. Boya-Żeleńskiego oraz łącznicą DK 86. Później ślad wiedzie równolegle do trasy nr DK 86, przecinając granicę z Katowicami.

Nasyp kolejowy kończy się przy hałdzie na Murckach, a korytarz Velostrady zrównuje się tu do ul. Leśników. W rejonie ronda przy ul. Kołodzieja i ul. Bielskiej ma powstać kładka nad drogą publiczną, a tuż obok tunel pod ul. Kołodzieja, przed przecięciem tej ulicy z DK 86. Trasa w założeniu ominie dzielnicę Murcki od wschodu. Kolejna kładka będzie budowana przy zjeździe z trasy szybkiego ruchu na wysokości ul. Zuberka, celem zapewnienia bezkolizyjności. Korytarz autostrady rowerowej na powrót zrówna się tu z wylotówką z Katowic. Docelowo planowane jest umożliwienie rowerzystom połączenia z Velostradą relacji Katowice Brynów – Mysłowice.

Rowery częścią systemu transportowego Metropolii

Miasto Tychy zamierza wnioskować do GZM o pokrycie pozostałej części etapu PFU

w przyszłym roku. Finansowanie prac odbywa się w oparciu o

udzielanie dotacji w ramach jednego roku kalendarzowego.

Tymczasem w ramach prac nad odcinkiem po stronie Katowic, GZM przygotowała koncepcję wstępną przebiegu велоstrady. Teraz przed inwestorem uzgodnienia z zarządzającymi sieciami i właścicielami terenu, którymi są w zdecydowanej większości jednostki publiczne. Odcinek katowicki ma być realizowany nie w trybie „zaprojektuj i buduj”, ale tradycyjnym. Zakłada on przetarg na projektowanie i później budowę przez wykonawcę wyłonionego w kolejnym przetargu.

Inwestycja powstanie dzięki wysokiemu udziałowi środków unijnych. Budowa 14 km велоstrady ma kosztować ok. 40 mln zł. Wykorzystanie przebiegu po dawnej linii kolejowej, a także sąsiedztwo obiektów przemysłowych, jak hałda i kopalnia Murcki, czy szyb Czułów, idealnie wpisuje się w ideę unijnego Funduszu Sprawiedliwej Transformacji, dzięki któremu GZM wraz z miastami ma otrzymać na budowę велоstrad ok. 90 mln zł. Finansowaniem z tego instrumentu objęta jest cała Velostrada nr 3. Środki unijne FST zaplanowano także pozyskać na budowę Velostrady nr 6 na odcinku Brynów – Giszowiec (budowa w 2024) oraz Velostrady nr 7 (tzw. Velo Zagłębie, budowa do 2026). Z definicji ma to być część sprawnego systemu transportowego dla mieszkańców Metropolii.

Obywatelskie projekty rozbudowują Burloch Arenę

Ośrodek rekreacyjno – sportowy Burloch Arena w Rudzie Śląskiej wzbogacił się o kolejną atrakcję – tor rowerowy typu

pumptrack, który powstał w ramach budżetu obywatelskiego na 2022 rok. Trwają prace w ramach drugiego wybranego przez mieszkańców zadania dotyczącego tego obiektu.

Pumptrack to jedno z zadań małych, które głosami mieszkańców znalazło się na zwycięskiej liście. – Zakres prac objął opracowanie dokumentacji projektowej, roboty ziemne, uformowanie trasy, ułożenie nawierzchni, założenie zieleńców, a także montaż ławeczki, stojaka na rowery i kosza na śmieci – informuje Piotr Janik, naczelnik Wydziału Inwestycji Urzędu Miasta. Koszt to ponad 250 tys. zł.

Z kolei jedynym zadaniem dużym, które zostało wybrane na 2022 rok, jest „Burloch Arena – dokładamy atrakcji”. – Początki realizacji tego projektu były niepokojące, ale wszystko wskazuje na to, że będzie wykonany w terminie. Zostanie wybudowane wielofunkcyjne boisko do gry w koszykówkę i siatkówkę o nawierzchni poliuretanowej oraz plac zabaw z czterema urządzeniami sprawnościowymi i wieżą linową – mówi Piotr Janik. Dodatkowo inwestycja obejmuje zabudowę sprzętu sportowego stanowiącego wyposażenie boiska, piłkochwytyw, ławek, koszy na śmieci. Zadanie kosztować będzie 950 tys. zł, a zakończyć się ma w połowie listopada.

Z pozostałych zadań małych za kwotę prawie 240 tys. zł odnowiony został już skwer między ul. Katowicką i Siekiela. Wykonawca dokonał prac rozbiórkowych, a następnie teren zyskał nową nawierzchnię, powstały schody terenowe, zamontowano latarnie, a także nasadzono drzewa i krzewy oraz wykonano łąkę kwietną. Brakuje tylko ławek, które powinny zostać zamontowane w najbliższych dniach.

Natomiast za ponad 160 tys. zł zagospodarowany został teren przy ul. Jankowskiego 6 poprzez stworzenie 15 miejsc parkingowych, w tym dwóch dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, wykonanie drogi dojazdowej z kostki brukowej oraz trawnika, nasadzenie niskich krzewów ozdobnych.

Na przyszły tydzień zaplanowano odbiór placu zabaw razem ze strefą odpoczynku przy Szkole Podstawowej nr 4. Wartość ponad 250 tys. zł zadanie polegało na ułożeniu bezpiecznej nawierzchni z mat przerostowych oraz montażu zestawu zabawowego ze zjeżdżalnią. Dodatkowo wykonany został fragment ogrodzenia, a także zamontowana została furtka oraz kamera wizyjna, która została podłączona do istniejącego systemu szkolnego monitoringu.

Trwa realizacja kolejnych projektów: wybiegu dla psów „Psia Heca” w dzielnicy Wirek, terenowych tras rowerowych w Parku Strzelnica, parkingu dla samochodów osobowych, autokaru wycieczkowego oraz rowerów przy Szkole Podstawowej nr 3, placów zabaw przy Miejskich Przedszkolach nr 9, 20 i 35 oraz rewitalizacji ciągu pieszego na obszarze między ulicami Górnośląską, Grzegorzka i Zgrzebnioka.

Tymczasem już jutro poznamy projekty, które rudzianie w niedawnym głosowaniu wybrali do realizacji w ramach budżetu obywatelskiego na 2023 rok. O głosy rywalizowało 36 projektów – 11 dużych i 25 małych. Puła środków wynosi prawie 4,7 mln zł.

Źródło: UM Ruda Śląska

Tychy z nową polityką mobilności

Tychy jako pierwsze miasto w Metropolii wprowadziły nową politykę mobilności zgodną ze standardami GZM.

- Transport zbiorowy, rowerowy i podróże piesze powinny stawać się pierwszym wyborem mieszkańców – to jedno z

trzech podstawowych założeń nowej polityki mobilnościowej w Tychach.

- **Dokument ten wyznacza cele, które miasto chce osiągnąć, by codzienne podróże mieszkańców do pracy, szkoły czy na studia były bezpieczne i pozwalały dotrzeć w wybrane miejsce na czas.**
- **Tychy są pierwszym miastem w Metropolii, które uaktualniło założenia swoich planów transportowych o zagadnienia związane z szerzej pojętą mobilnością.**
- **Przyjęta w Tychach polityka mobilności jest zgodna z założeniami projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, nad którym pracuje obecnie GZM.**

Uchwalona przez miejskich radnych w czwartek (26 maja) polityka mobilności Miasta Tychy zastąpi obowiązującą od szesnastu lat politykę transportową. Nowy dokument został opracowany przy wsparciu Metropolitalnej Szkoły Prototypowania, zrzeszającej m.in. urzędników z różnych miast GZM, ekspertów ds. transportu i urbanistów.

– Dokument po części bazuje na projektach, które w Tychach od lat są realizowane. W mieście już teraz kolej jest powszechnie wykorzystywana do codziennych podróży, a komunikacja miejska jest z nią dobrze zintegrowana. Tychy realizują także różne działania związane z uspokajaniem ruchu i bezpieczeństwem, a ich skuteczność potwierdzona jest w publikowanych co roku statystykach – mówi Hanna Skoczylas, z-ca prezydenta Tychów ds. zrównoważonego rozwoju

Przyjęta nowa polityka mobilności podsumowuje powyższe działania, ale także aktualizuje je o kolejne priorytety. Dokument wskazuje cele operacyjne, które można osiągnąć poprzez efektywniejsze wykorzystanie zasobów miejskich. Chodzi m.in. o zmianę zachowań komunikacyjnych w podróżach wewnątrz miasta i na zewnątrz, aby jeszcze bardziej zwiększyć udział innych środków transportu niż samochód.

Dokument zakłada, że we wszelkich podróżach to transport

zbiorowy, rowerowy czy pieszy powinien być pierwszym wyborem mieszkańców. Polityka mobilności opisuje także działania związane z poprawą jakości otoczenia – zmiany w polityce parkingowej, mające odciążyć tereny centralne miasta od ruchu samochodowego, oraz traktowanie miejskich ulic jako przestrzeni publicznej, która ma być uporządkowana, zielona i wyposażona w małą architekturę.

Co istotne, zapisy zawarte w polityce mobilności będą współgrać z projektami realizowanymi przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię. Do zwiększenia udziału podróży rowerowych przyczynią się velostrady, czyli szybkie trasy rowerowe łączące miasta GZM, których budowa rozpocznie się od przyszłego roku. Kolejnym elementem będzie planowany na przyszły rok system roweru metropolitalnego, czyli jedna z największych wypożyczalni rowerów publicznych w Europie. Docelowo ma ona działać z wykorzystaniem tej samej aplikacji, która umożliwia zakup biletów autobusowych, tramwajowych i trolejbusowych Zarządu Transportu Metropolitalnego. Całość stworzy dogodne warunki do podróżowania różnymi środkami transportu na terenie Tychów, jak i całej Metropolii.

Ponadto przyjęta w Tychach polityka mobilności jest także zgodna z założeniami projektu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, nad którym pracuje obecnie GZM. W odróżnieniu od klasycznego podejścia do planowania transportu, podstawą planów mobilności nie jest koncentrowanie się na kwestiach związanych z inżynierią ruchu, ale na ludziach. Plan zakłada dążenie do lepszego wykorzystywania istniejących zasobów systemu miejskiego, a nie na ciągłej jego rozbudowie.

Dokument przyjęty w Tychach powstał przy udziale Metropolitalnej Szkoły Prototypowania, która zajmuje się w tym mieście badaniami mobilnościowymi, ze szczególnym uwzględnieniem prowadzonej przez samorząd polityki parkingowej. Podsumowanie tych prac planowane jest na jesień tego roku.

Pierwszy licznik do pomiaru ruchu rowerowego w Katowicach

Katowice dołączą do grona takich miast, jak: Poznań, Szczecin, Wrocław czy Łódź, które w ostatnich latach wprowadziły liczniki rowerowe. Na drodze rowerowej wzdłuż alei Korfantego, przy skrzyżowaniu z ul. Piastowską, trwają prace przy montażu pierwszego w mieście licznika do pomiaru ruchu rowerowego.

Droga rowerowa, przy której instalowany jest miernik natężenia ruchu rowerzystów jest popularnym traktem rowerowym, dzięki któremu z katowickiego Rynku można pojechać na wschód w kierunku Bogucic i Dąbrówki Małej lub na zachód w kierunku dzielnicy Dąb i osiedli Witosa oraz Tysiąclecia. Urządzenie będzie dostarczało informacji o liczbie przejeżdżających tędy rowerów w ujęciu dobowym oraz rocznym.

– Liczymy na to, że miernik ruchu rowerowego, prócz swej oczywistej funkcji, będzie promował również jazdę na rowerze. To również kolejny element metamorfozy al. Korfantego na odcinku Rondo-Rynek, która poprzez zwężenie obu jezdni oraz nasadzenie drzew i krzewów staje się miejscem bardziej przyjaznym mieszkańcom – mówi Marcin Krupa, prezydent Katowic.

– Dodatkowo już niedługo przejazd w kierunku zachodnim zostanie znacznie ułatwiony, dzięki trwającej budowie pochylni dla rowerzystów i pieszych przy tzw. niebieskich blokach. To kolejny krok, obok budowy nowych dróg rowerowych, by zachęcić do częstszego korzystania z rowerów – dodaje prezydent.



Jak działa pomiar natężenia ruchu

Pomiar natężenia ruchu rowerowego odbywa się automatycznie, dzięki czujnikom zliczającym przejeżdżających rowerzystów. Wynik pomiaru pojawi się na wyświetlaczu zamontowanym obok miejsca pomiaru. – W praktyce działać to będzie tak, że rowerzysta będzie przejeżdżał przez zatopioną w ścieżce pętlę indukcyjną. Pętla rejestruje metalowe elementy, z których rower jest zbudowany, dzięki czemu nie policzy pieszego, który np. nieopatrznie wszedł na drogę rowerową – mówi Paweł Sucheta, zastępca naczelnika wydziału transportu w katowickim urzędzie miasta. – Dzięki urządzeniu będzie wiadomo, ilu rowerzystów przejeżdża tą trasą – dodaje.

Liczniki rowerowe dostarczają informacji o natężeniu ruchu rowerowego, co może być przydatne przy planowaniu przyszłych inwestycji rowerowych. Testowy montaż licznika przyczyni się nie tylko do promowania roweru jako środka transportu

indywidualnego, ale również pomoże zbadać efektywność realizowanych przedsięwzięć. Za zakup i instalację urządzenia odpowiedzialny jest Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Katowicach. Koszt tej instalacji to niecałe 100 tys. zł, a jej uruchomienie przewidywane jest na czerwiec br.

Nie tylko licznik

Od 1 kwietnia mieszkańcy Katowic mogą znowu korzystać z rowerów miejskich. W tym roku będzie dostępnych 125 stacji ich wypożyczania, w których znajdzie się w sumie ok. 1000 jednośladów. Użytkownicy będą mogli z nich korzystać do 1 listopada.

Aktualnie trwają już końcowe prace związane z budową drogi rowerowej łączącej ulicę Gospodarczą z os. Paderewskiego, przez tereny Doliny Trzech Stawów. Przypomnijmy, że trasa ma być wybudowana wzdłuż ulicy Pułaskiego oraz na terenie Doliny Trzech Stawów od skrzyżowania ulicy Pułaskiego z ulicą Graniczną do wiaduktu wzdłuż al. Górnośląskiej. Inwestycja zakłada też wykonanie ciągu pieszo-rowerowego od tego wiaduktu do przejścia w rejonie węzła Murckowskiego w kierunku ulicy Gospodarczej. Koszt inwestycji realizowanej przez firmę Drogopol to ponad 993 tys. zł. Planowany termin oddania inwestycji to lipiec 2022 roku. Długość trasy wyniesie około 1,5 km.

Realizowana jest również, rozpoczęta w marcu br. budowa drogi rowerowej łączącej Nikiszowiec z Giszowcem. Trasa o długości 2,4 km poprowadzi od skrzyżowania ul. Szopienickiej z ul. Mysłowicką w Giszowcu do ul. Bernarda Krawczyka w Nikiszowcu. Prace budowlane powinny zakończyć się pod koniec roku, a całkowity koszt tej inwestycji to ok. 4,5 mln zł.

Nowa infrastruktura dla rowerzystów powstaje także w centrum Katowic. W związku z tym nadal pozostaje zamknięte przejście pod Rondem Ziętka od strony Koszutki. Obecnie trwają prace związane z budową i przebudową sieci uzbrojenia. Długość drogi

dla rowerów będzie wynosiła ok. 60 m a szerokość 2 m. Ciąg pieszy będzie z kolei szeroki na 1,5 m. Koszt tego przedsięwzięcia to ok. 3,4 mln zł. Całość ma być gotowa we wrześniu.

Źródło: UM Katowice

Mobilność miejsko-wiejska tematem warsztatów podczas Szczytu Młodych w Niemczech. Trwają zapisy

„Mobilność miejsko-wiejska – jak chcemy żyć w naszych regionach?” – to temat warsztatów, które odbędą się w ramach 20. Szczytu Młodzieży w niemieckim Münster. W wydarzeniu może uczestniczyć młodzież z województwa śląskiego, w wieku od 17 do 23 lat. Warsztaty odbędą się w dniach 24-30 lipca 2022 r.

Nadrenia Północna-Westfalia i jej regiony partnerskie – Hauts-de-France we Francji oraz Województwo Śląskie w Polsce – od ponad 20 lat aktywnie współpracują w Regionalnym Trójkącie Weimarskim m.in. poprzez trójstronną wymianę młodzieży. W ramach tej współpracy zorganizowany zostanie 20. Szczyt Młodzieży, który zainicjują warsztaty pn. „Mobilność miejsko-wiejska – jak chcemy żyć w naszych regionach?”.

Warsztaty skierowane są do osób w wieku 17-23 lata. Młodzi ludzie z trzech wyżej wspomnianych regionów przez tydzień śledzić będą bieżące wydarzenia oraz opracują wizje i perspektywy dot. przyszłości obszarów miejskich i wiejskich. Postarają się znaleźć odpowiedzi na palące pytania dotyczące

życia w mieście i na wsi, opracować innowacyjne koncepcje w zakresie transportu i mieszkalnictwa oraz prześledzić tendencje i alternatywy w tym zakresie.

Nadrenia Północna-Westfalia jest w tym roku gospodarzem Regionalnego Trójkąta Weimarskiego. 20. Szczyt Młodzieży organizuje Internationales Bildungs- und Begegnungswerk e.V. Uczestnictwo jest bezpłatne, z wyjątkiem przejazdu do Münster. Językiem roboczym jest głównie język angielski, ze wsparciem tłumaczy ustnych. Zainteresowana młodzież **w wieku od 17 do 23 lat** może zgłaszać się już teraz, przesyłając krótki życiorys i list motywacyjny zawierający referencje oraz wstępne pomysły dot. tematów będących przedmiotem warsztatów .

Dokumenty aplikacyjne należy składać do 31 marca 2022 r. drogą elektroniczną na adres info@ibb-d.de

Szczegółowe informacje (w j. niemieckim) znajdują się na stronie <https://ibb-d.de>

Urząd Miasta Katowice ogłosił przetarg na wykonanie projektu велоstrady

Urząd Miasta Katowice ogłosił przetarg na wykonanie projektu велоstrady, która połączy Giszowiec z obszarem Katowickiego Parku Leśnego. Wybrana w przetargu firma zaprojektuje drogę dla rowerów i chodnik wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Droga ta połączy Giszowiec (rejon ul. Mysłowickiej i Kolistej) z Katowickim Parkiem Leśnym (ul. Francuska) i dalej w kierunku przejścia pieszo-rowerowego w sąsiedztwie ul. Huberta. Przebiegać będzie po śladzie nieczynnej linii kolejowej.

– Katowice są miastem przyjaznym rowerzystom, rowery służą tu nie tylko jako sposób rekreacji, ale także jako środek transportu. Każdego roku przeznaczamy pokaźne środki na rozbudowę infrastruktury rowerowej, np. w zeszłym roku wydaliśmy na ten cel ponad 6 mln zł, a w tym roku zarezerwowano w budżecie około 14 mln zł. Dzięki kolejnym oddawanym inwestycjom, pod koniec 2020 roku mieliśmy w Katowicach blisko 180 km tras, a naszym priorytetem jest połączyć wszystkie dzielnice miasta komfortowymi drogami rowerowymi z centrum. Zdecydowaliśmy przejąć tereny po dawnej kolei piaskowej, w śladzie której powstać będzie mogła droga o parametrach velostrady. Inwestycja ta doskonale wpisować się będzie w naszą politykę zrównoważonego transportu – mówi **Marcin Krupa**, prezydent Katowic.

Velostrada będzie fragmentem planowanego połączenia dzielnicy Giszowiec z Centrum Przesiadkowym „Brynów” o łącznej długości ok. 5,3 km. Większość tego odcinka, bo ok. 4,2 km stanowić będzie droga rowerowa o podwyższonych parametrach, która ma być wykonana w śladzie dawnej kolei piaskowej na odcinku od ul. Kolistej do włączenia w ul. Huberta. Powstanie wygodne i bezpieczne połączenie dla rowerzystów i dla pieszych (równoległe do velostrady planowany jest chodnik i obiekty małej architektury), które umożliwi szybki dostęp do węzła przesiadkowego. Dzięki temu będzie też możliwość wykorzystania tego terenu dla przejazdów z Giszowca i Nikiszowca do rekreacyjnych obszarów Katowickiego Parku Leśnego.

Wybrany w przetargu wykonawca będzie musiał opracować dokumentację projektową, uzyskać niezbędne uzgodnienia i wymagane przepisami prawa decyzje, które pozwolą na przygotowanie procedury przetargowej na realizację robót budowlanych. Projektant będzie brał udział w zebraniach Zespołu konsultacyjnego ds. polityki rowerowej miasta Katowice, konsultacjach z Radami Jednostek Pomocniczych oraz konsultacjach społecznych.

Otwarcie ofert w przetargu nastąpi 9 sierpnia. Wybrana firma

będzie miała 11 miesięcy na wykonanie projektu. Pod koniec 2022 r. ogłoszone może zostać postępowanie na wybór wykonawcy.

Rozwiązania infrastrukturalne realizowane w ramach przebudowywanego węzła drogowego DK81/DK86 w Giszowcu są dostosowane do poprowadzenia велоstrady. Ponadto, plan miasta Katowice wpisuje się w sieć велоstrad Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, która zadeklarowała udział i współpracę przy tej realizacji. Miasto Katowice uzgodniło zapisy specyfikacji technicznej велоstrady z przedstawicielami GZM i obecnie trwają prace nad porozumieniem w sprawie dofinansowania planowanego przedsięwzięcia przez Metropolię.

Przypomnijmy, że w maju podpisany został akt notarialny w sprawie przejęcia przez Katowice gruntów po zlikwidowanej kolei piaskowej, należącej do Spółki CTL Maczki-Bór S.A. Akt notarialny podpisali Marcin Krupa, prezydent Katowic i Sławomir Rzepecki, Prezes Zarządu CTL Maczki-Bór. Umowa dotyczyła sprzedaży działek na rzecz miasta Katowice o łącznej powierzchni 5,7 ha za kwotę 591 688,09 złotych. Grunty nabyte przez Miasto znajdowały się w użytkowaniu wieczystym bądź we własności Spółki CTL Maczki-Bór S.A., należącej od 2001 r. do Grupy CTL Logistics. Dawny podmiot o nazwie Kopalnia Piasku Maczki-Bór Sp. z o.o. z Sosnowca, aktualnie Spółka CTL Maczki-Bór S.A., powstał z Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego w Katowicach. Do majątku Spółki należały między innymi tereny zabudowane piaskową linią kolejową o długości ok. 130 km.

To tereny po zlikwidowanej piaskowej linii kolejowej, które tworzyły sieć linii kolejowych biegnących wzdłuż Zabrza poprzez Rudę Śląską, Chorzów, Katowice, Mysłowice, Jaworzno, Sosnowiec oraz Imielin i Łędziny. Infrastruktura kolejowa spełniała istotną dla regionu funkcję komunikacyjną, umożliwiając transport piasku podsadzkowego pomiędzy działającymi na Śląsku kopalniami węgla kamiennego a kopalnią piasku Maczki-Bór. Teraz ten teren będzie spełniał również funkcję komunikacyjną, ale już w zupełnie innym wymiarze.

Pieszo, rowerem, autobusem, pociągami. Powstaje plan mobilności miejskiej dla Metropolii

Mobilność to coś więcej niż transport z punktu A do punktu B. To sposób organizacji życia, codziennego poruszania się po mieście i wyborów między różnymi środkami transportu. Mając to na uwadze, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia wraz ze Związkiem Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego dąży do opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Będzie on wyznaczał działania samorządów w tym obszarze. Wykonano już pierwszy krok – powstało szczegółowe opracowanie pn. „Dobra mobilność”, które stanowi „półmetek” prac nad szerszym dokumentem, jakim będzie plan mobilności miejskiej.

KLIKNIJ I ZAPOZNAJ SIĘ Z DOKUMENTEM „DOBRA MOBILNOŚĆ”

– Dobra mobilność to ludzie, którzy ją tworzą. Nie tylko mieszkańcy, ale i pracownicy samorządów. To od współpracy wszystkich grup zależy, czy będziemy w stanie tworzyć miasta bardziej przyjazne mieszkańcom – mówi Kazimierz Karolczak, przewodniczący zarządu GZM.

– Obok dużych inwestycji w kolej czy centra przesiadkowe, równie ważna jest skuteczna kooperacja na każdym szczeblu.

Podstawą każdego planu mobilności, w odróżnieniu od standardowych dokumentów transportowych, jest szeroko zakrojona partycypacja. Dlatego łączymy się w interdyscyplinarne zespoły, przed którymi wiele wysiłku i wzmóżonej pracy, ale jestem przekonany, że efekt końcowy przysłuży się wszystkim mieszkańcom Metropolii – dodaje przewodniczący GZM.

Od studium transportowego, do planu mobilności miejskiej

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej będzie uwzględniał wszystkie środki przemieszczania się – od własnych nóg, po wszelkie rodzaje pojazdów. Wstępem do opracowania tego planu jest dokument pn. „Dobra mobilność”, który został stworzony w oparciu o Studium Transportowe Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.



Był to pierwszy kompleksowy dokument dotyczący kwestii transportu i mobilności na obszarze Subregionu Centralnego, w tym Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Dokument był tworzony w ramach szerokiej, partnerskiej współpracy Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego, Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, GZM oraz

ówczesnego KZK GOP i pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego w Subregionie (MZK Tychy, MZKP Tarnowskie Góry, MZDiM Jaworzno, ZKM Zawiercie, Koleje Śląskie S.A., PKP PLK S.A.).

– Studium Transportowe objęło swoim zasięgiem 90 gmin, zarówno w obrębie Związku Subregionu Centralnego, jak i przyległych gmin z województwa opolskiego oraz małopolskiego. W ramach prac nad Studium Transportowym zrealizowano wywiad w 16 280 gospodarstwach na próbie 33 933 respondentów. Przeprowadzono pomiary natężenia ruchu w 714 punktach pomiarowych – wylicza Mariusz Śpiewok, zastępca prezydenta Gliwic i przewodniczący zarządu Związku Subregionu Centralnego.

– Wynikiem prac wykonanych w ramach Studium Transportowego Województwa Śląskiego jest model ruchu, który został przekazany Zarządowi Transportu Metropolitalnego, jako głównemu organizatorowi transportu publicznego w regionie. Model ten wykorzystywany jest między innymi do budowania siatki połączeń w regionie. Pozwolił on na usprawnienie integracji transportu i rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej na obszarze całego Subregionu. Sam dokument otwiera drogę do dalszego kreowania rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w całym Subregionie Centralnym – dodaje Mariusz Śpiewok.

GZM wzbogaciła studium transportowe o kolejne głosy mieszkańców

Studium transportowe zostało poszerzone o badania eksploracyjne, które Metropolia przeprowadziła we wrześniu 2020 r. W trakcie Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu pracownicy GZM wraz z wolontariuszami codziennie rozmawiali z wybranymi mieszkańcami spośród 7 miast Metropolii, napotkanymi przede wszystkim w środkach komunikacji publicznej, na przystankach oraz w wybranych węzłowych punktach. Celem było zebranie szerokiej palety wypowiedzi oraz identyfikacja typowych doświadczeń, punktów

widzenia i problemów, będących udziałem ludzi przemieszczających się wzdłuż i wszerz po Metropolii.



Mieszkańcy mówili o różnego rodzaju przeszkodach, które napotykają podczas codziennych podróży. Wspominali np. o niewystarczającej liczbie miejsc parkingowych, spóźniającej się komunikacji miejskiej albo zbyt szybkim ruchu samochodowym na osiedlach, co stwarza niebezpieczeństwo dla ich dzieci. Wskazywali też na problemy związane z niewystarczającą infrastrukturą rowerową czy faktem, że piesi przechodzą przez ulicę na czerwonym świetle.

W dokumencie „Dobra mobilność” każda z przeszkód została opisana oraz wskazane zostały drogi do rozwiązania problemu, a także zakres wsparcia, jaki może zaoferować Metropolia. Szczególną uwagę zwrócono, że za każdą z propozycji stoi podejście obszarowe. Tylko działania obszarowe, a nie punktowe, mogą przynieść oczekiwane efekty. Autorzy dokumentu uwzględnili trzy kluczowe obszary: dobra dzielnica, dobry transport i dobre centrum.

– Za wszystkimi propozycjami w niwelowaniu przeszkód w dobrym przemieszczaniu się po Metropolii i Subregionie stoi podejście

projektowe i obszarowe – mówi Marcin Domański, zastępca dyrektora Departamentu Komunikacji i Transportu w GZM.

– Podczas warsztatów diagnostycznych w gminach urzekła nas długa historia jednego progu zwalniającego, który był negowany przez tych samych mieszkańców, którzy o niego zabiegali. Ta i inne historie pokazują, że nie da się patrzeć na mobilność punktowo. Poprawa w jednym miejscu może wywołać pogorszenie dwie ulice dalej. Patrzeć trzeba na cały obszar i pod niego dobierać odpowiednie rozwiązania. Do wszystkich zmian w miastach trzeba też podchodzić projektowo, a więc mieć jasne, zdefiniowane i mierzalne cele – tłumaczy Marcin Domański.

Prace nad planem mobilności uzupełnią działania w terenie

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powstanie w 2022 roku. Ale samo napisanie dokumentu nie jest celem ostatecznym, ponieważ urzeczywistnienie idei w nim zawartych nie będzie możliwe z dnia na dzień. Dlatego kolejnym krokiem będzie intensywna wspólna praca – głównie zarządców transportu, dróg i nieruchomości, nad celami strategicznymi oraz listą zadań. Planowane jest utworzenie tematycznych zespołów roboczych, które nie zakończą swojej pracy wraz z napisaniem dokumentu, lecz będą swoje cele ewaluowały.



Warto dodać, że praca nad zrównoważoną mobilnością miejską w Metropolii to także działania w terenie. Przykładem jest Metropolitalna Szkoła Prototypowania, która w ramach pilotażu pracuje nad przeprojektowaniem ulicy Miarki w Bytomiu. Celem jest przekształcenie miejskiej arterii w przestrzeń przyjazną wszystkim mieszkańcom – nie tylko tym zmotoryzowanym. W projekcie uczestniczą urzędnicy z Bytomia, Gliwic, Rudy Śląskiej, Tychów, Dąbrowy Górniczej i Sosnowca, a także pracownicy Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz eksperci zewnętrzni.

Rower Metropolitalny czeka na wykonawcę. GZM rozpocznie

dialog konkurencyjny

Rower Metropolitalny, czyli jedna z większych wypożyczalni rowerów miejskich w Europie, powstanie w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, aby usprawnić codzienne podróże mieszkańców. GZM właśnie ogłosiła nabór do dialogu konkurencyjnego, który zakończy się podpisaniem umowy z wykonawcą. W zależności od tego, jak długo potrwać konieczne uzgodnienia, system wystartuje w połowie 2022 roku lub na początku 2023.

Rower w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii postrzegany jest jako równorzędny środek transportu, który może zdecydowanie usprawnić nasze codzienne podróże np. do pracy, szkoły, na zakupy czy do lekarza. Aby zachęcić mieszkańców do korzystania z niego, ważne jest zapewnienie wygodnego dostępu do rowerów miejskich, dlatego GZM pracuje nad uruchomieniem wypożyczalni, integrującej miasta i gminy, które ją tworzą.

Podstawowymi założeniami tego systemu jest to, aby wypożyczalnie działały przez cały rok, do dyspozycji mieszkańców było ok. 8 tys. rowerów IV generacji tzw. smart bike, a stojaki zlokalizowane były nawet co kilkaset metrów, czyli średnio o połowę bliżej niż teraz. Dodatkowo utworzona zostanie długoterminowa wypożyczalnia rowerów ze wspomaganiem elektrycznym. Równolegle Metropolia pracuje nad wsparciem inwestycji związanych z rozbudową dróg rowerowych. Chodzi m.in. o inwestycje prowadzone przez gminy, jak również o budowę ponadlokalnych velostrad.

– Zdecydowaliśmy się na formułę dialogu konkurencyjnego, który jest jednym z trybów przewidzianych w ustawie o prawie zamówień publicznych – mówi Paweł Krzyżak, zastępca dyrektora Departamentu Projektów i Inwestycji.

– Dialog pozwoli na ostateczne dopracowanie warunków zamówienia, m.in. w zakresie długości okresu trwania umowy,

ostatecznych parametrów rowerów i stacji, warunków świadczenia usługi serwisowania rowerów, relokacji czy sposobu zorganizowania najmu długoterminowego dla rowerów ze wspomaganiem elektrycznym oraz rowerów niestandardowych typu cargo czy tandem. Zakładamy, że cała procedura dialogu konkurencyjnego potrwa najpóźniej do końca roku i zakończy się podpisaniem umowy. Po wstępnym rozpoznaniu możliwości rynku, dostawa pierwszej partii rowerów byłaby możliwa do ok. 8 miesięcy po podpisaniu umowy z wybranym wykonawcą – wyjaśnia Paweł Krzyżak.

Oto najważniejsze założenia Roweru Metropolitalnego:

▪ **Rowery standardowe**

Po przeprowadzeniu uzgodnień z gminami, rekomendowany został wariant zakładający, że w wypożyczalniach udostępnione będą rowery standardowe IV generacji (tzw. smart bike), a rowery elektryczne przeznaczone będą do wynajmu długoterminowego.

Szczegóły dotyczące ostatecznego kształtu systemu (liczby rowerów i lokalizacji stojaków) poznamy po przeprowadzeniu zamówienia publicznego.

▪ **Kiedy start systemu?**

W optymistycznym scenariuszu uruchomienie systemu byłoby możliwe w połowie 2022 roku. Jednak w zależności od tego, jak długo będą trwały konieczne uzgodnienia z gminami, przeprowadzenie zamówienia publicznego i konsultacje społeczne, system może zostać uruchomiony na początku 2023 roku.

W tej chwili dobiegają końca uzgodnienia z gminami oraz przygotowywane jest postępowanie, w którym zostanie wybrany wykonawca.

▪ **Wypożyczalnie całoroczne**

Rower to jeden z najważniejszych elementów systemu

zrównoważonej mobilności miejskiej, do którego stworzenia dąży Metropolia. Przejedziemy nim najszybciej kilkukilometrowe trasy, ominiemy uliczne korki i nie stracimy czasu na szukanie miejsca parkingowego.

Rower Metropolitalny ma być dla mieszkańców GZM przede wszystkim środkiem transportu, który ułatwi podróżowanie po miastach i gminach, zwłaszcza na krótkich odcinkach. Dlatego najważniejszym założeniem projektowanego systemu jest to, aby działał cały rok, a nie tylko przez sezon wiosenno-jesienny, od marca do listopada.

Dzięki temu wypożyczalnia będzie cały czas dostępna dla mieszkańców, co pozwoli zachęcić do zmiany nawyków, aby korzystać z rowerów jako środka transportu.

▪ Stojaki co kilkaset metrów

W projektowanym systemie wypożyczalnie będą zlokalizowane średnio co ok. 300 – 450 m, podczas gdy teraz ta średnia odległość jest prawie dwa razy większa i wynosi ponad 700 m.

Gdy system obejmie wszystkie gminy GZM, wówczas liczba rowerów przeznaczonych do wypożyczenia wzrośnie pięć razy – nawet do ponad 8 000, a liczba stacji z około 180 do ponad 940.

Rower Metropolitalny mają docelowo stworzyć rowery IV generacji. To oznacza zdecydowanie większą swobodę korzystania. Nowy model wypożyczalni pozwoli bowiem na łatwiejsze znalezienie i odstawienie roweru, ponieważ generacja ta umożliwia rezygnację z dotychczasowych drogich stacji na rzecz prostszych i tańszych stojaków.

Przypomnijmy, że w tej chwili wypożyczalnie rowerów miejskich udostępniane były od 5 do 7 gmin GZM.

▪ Rowery elektryczne do wynajęcia na dłużej

Nowością będzie stworzenie oferty długoterminowego wynajmu rowerów ze wspomaganie elektrycznym.

Mieszkańcy będą mogli wypożyczyć go na tydzień, miesiąc, cały sezon, a nawet rok. Będzie to model, który jest ekonomicznie bardziej uzasadniony niż jednorazowy zakup takiego sprzętu.

Szczegółowy cennik będzie znany po przeprowadzeniu zamówienia publicznego i wyborze wykonawcy.

▪ **Zintegrowana płatność z komunikacją miejską**

To jedno z ważniejszych założeń w kontekście budowania systemów zrównoważonej mobilności miejskiej i zachęcania pasażerów do korzystania z rowerów jako środka transportu publicznego.

Po przeprowadzeniu modernizacji i unowocześnienia systemu ŚKUP, będzie możliwe zintegrowanie go z systemem płatności w wypożyczalni. Oznacza to, że w przyszłości za pomocą jednej aplikacji będziemy mogli kupić bilet na komunikację miejską i uzyskać dostęp do roweru miejskiego.

Dodatkowo, planowane jest otwarcie systemu na podmioty zewnętrzne, tak, aby mogły one oferować wynajem rowerów w swoich własnych aplikacjach, np. bankowych, ubezpieczeniowych czy transportowych.

▪ **Korzyści dla gmin – wspólny system będzie tańszy**

Dzisiaj średni koszt utrzymania jednego roweru w funkcjonujących wypożyczalniach wynosi prawie 480 zł. Jak wynika z rozeznania rynku i szacunków eksperckich, po stworzeniu zintegrowanego i wspólnego systemu, ta kwota może być dużo niższa.

Zawarcie jednej umowy z tym samym operatorem wpłynie również na ujednolicenie warunków korzystania z rowerów i cennik ich wypożyczeń.

Rusza nowy sezon z rowerami miejskimi

W Katowicach zakończyły się przygotowania do uruchomienia kolejnego sezonu funkcjonowania rowerów miejskich. Wypożyczalnie działają od dziś (1.04). To będzie już drugi sezon działania systemu w nadzwyczajnym reżimie sanitarnym.

– Katowice to miasto przyjazne rowerzystom. Inwestujemy znaczne środki w rozbudowę infrastruktury rowerowej. Jej istotną częścią jest sieć wypożyczalni rowerów miejskich, którą systematycznie rozbudowujemy. W tym roku mieszkańcy będą mieli do dyspozycji 107 stacji. Ale na tym oczywiście nie poprzestaniemy i w kolejnych latach będziemy zagęszczać i rozszerzać tę sieć. System będzie funkcjonował od początku kwietnia do 1 listopada przy zachowaniu dodatkowych środków ostrożności związanych z utrzymującym się zagrożeniem epidemicznym. Zobowiązaliśmy operatora systemu, firmę Nextbike, do codziennego odkażania rowerów. *Zachęcamy* przy tym do korzystania z aplikacji mobilnej w celu wypożyczenia roweru. – mówi **Marcin Krupa**, prezydent Katowic.

Rowery miejskie są w Katowicach środkami transportu indywidualnego, a w ostatnich latach stały się dla tysięcy osób alternatywą dla transportu publicznego, co w czasie epidemii ma duże znaczenie, w szczególności dla osób codziennie dojeżdżających do pracy. Prowadzenie systemu wypożyczalni rowerów miejskich, podobnie jak w latach ubiegłych, zostało powierzone spółce PKM Katowice. Katowicka sieć wypożyczalni rowerów dynamicznie się rozrasta – w 2015 roku testowo uruchomiono trzy stacje, w roku 2019 było ich 76, a w 2020 – 83. Planuje się, że w bieżącym roku całkowita wielkość systemu wyniesie 107 stacji zlokalizowanych

na terenie miasta (wraz ze stacjami sponsorskimi). Rośnie także liczba osób wykorzystujących ten środek transportu. W ubiegłym roku zarejestrowało się 8112 nowych użytkowników rowerów miejskich, a ich ogólna liczba to obecnie 71,5 tys. osób. Najpopularniejszą spośród katowickich stacji rowerowych od kilku lat jest ta zlokalizowana na Rynku (ponad 14,5 tys. wypożyczeń), a także punkty położone na placu Wolności, w pobliżu kościoła Mariackiego oraz w Dolinie Trzech Stawów.

Uruchamiamy nowe stacje

Sieć rowerów miejskich będzie dostępna dla mieszkańców od 1 kwietnia. Z tą datą zostanie oddanych do dyspozycji 71 stacji finansowanych przez miasto Katowice, w tym 2 nowe stacje zlokalizowane przy Centrach Przesiadkowych Brynów i Zawodzie oraz 14 stacji sponsorskich firm współpracujących z miastem. Ponownie są z nami partnerzy:

1. Katowickie Towarzystwo Budownictwa Społecznego (5 stacji)
2. ING Sokolska
3. Green Park
4. Politechnika Śląska
5. Silesia Business Park
6. Galeria Libero
7. Osiedle Franciszkańskie
8. GPP Business Park
9. ING Rozdzieńska
10. Galeria 3 Stawy

W następnych miesiącach planujemy uruchamianie kolejnych punktów wypożyczania rowerów, z tego dwa w ramach Budżetu Obywatelskiego, zlokalizowane w obrębie Skweru Walentego Fojkisa (Wełnowiec) oraz przy ul. Gallusa w pobliżu Skweru Anny Walentynowicz. Zakładamy, iż docelowo system będzie liczył w tym roku 107 stacji.

– Ze względu na techniczne możliwości operatora sieci

zdecydowaliśmy się, podobnie jak w latach poprzednich, na rozwój systemu w trakcie sezonu. Przed nami rozbudowa o 2 stacje realizowane w ramach Budżetu Obywatelskiego, ale także montaż kolejnych przy okazji oddawania do użytku nowych inwestycji – wyjaśnia **Bogusław Lowak**, Naczelnik Wydziału Transportu.

Ważnym czynnikiem w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej jest także współpraca z sektorem prywatnym, chętnie inwestującym w ekologiczny transport. – Wspólnie pokazujemy, że współpraca miasta Katowice z biznesem, uczelniami czy centrami handlowymi ma wymierny efekt dla naszych mieszkańców. Sponsorskie stacje rowerowe znacząco podnoszą możliwości mieszkańców Katowic w zakresie podróżowania po mieście i pokazują, że społeczna odpowiedzialność biznesu i placówek naukowych sprawdza się u nas w praktyce – podkreśla **Marcin Krupa**.

W nadchodzącym sezonie wraz ze zwiększeniem liczby stacji zwiększy się także liczba rowerów – do ponad 800. Do dyspozycji mieszkańców ponownie będą rowery cargo (20 sztuk), które służą do przewozu załadunku do 100 kg lub czworo małych dzieci.

Na funkcjonowanie automatycznych stacji rowerów miasto Katowice przeznaczy w tym roku ok. 5,7 mln złotych. W ramach tej kwoty operator uruchomi dotychczasowe stacje, zamontuje kolejne, a także będzie odpowiedzialny za serwis systemu przez cały okres jego działania, tj. od 1 kwietnia do 1 listopada. Będzie także odpowiedzialny za zapewnienie środków bezpieczeństwa użytkowników w związku z utrzymującą się pandemią koronawirusa.

Źródło: UM Katowice

60 rowerów 7 wypożyczalni – od czwartku wraca rower miejski

Do dyspozycji mieszkańców będzie 7 stacji i 60 rowerów w tym rowery standardowe, rowery cargo, tandemy, rowerki dziecięce oraz rower trójkołowy. Wypożyczenie rowerów będzie odbywało się na takich samych zasadach, jak w ubiegłym roku.

Trwa pandemia koronawirusa, dlatego ze względów bezpieczeństwa rowery (zwłaszcza kierownice, siodełka, linki, manetki oraz terminale) będą codziennie dezynfekowane przez firmę obsługującą system rowerów miejskich. Cennik za wypożyczenie roweru pozostaje bez zmian. Wystarczy założyć konto w systemie m.in. poprzez aplikację mobilną Nextbike lub stronę TyskiRower.pl. Należy również zasilić konto kwotą co najmniej 10 złotych, z których będą finansowane opłaty za przyszłe wypożyczenia. Można też skorzystać z posiadanego konta Nextbike założonego w Tychach lub w innym systemie.

Rower wypożyczamy korzystając z aplikacji mobilnej Nextbike (wystarczy zeskanować kod QR z roweru) lub poprzez terminal. Należy w nim wpisać swój numer telefonu, kod PIN (otrzymujemy go podczas rejestracji) i numer roweru. Rower zwracamy na dowolnej stacji Tyskiego Roweru Miejskiego. Pierwsze 15 minut każdego wypożyczenia jest bezpłatne. Potem opłaty są naliczane zgodnie z cennikiem – od złotówki za pierwszą godzinę, 2 zł za drugą, 3 zł za trzecią do 4 złotych za każdą kolejną rozpoczętą godzinę. Dzięki kompatybilności systemów z rowerów korzystać mogą jednak nie tylko użytkownicy zarejestrowani w tyskim systemie.

Tyskie stacje rowerowe zostały także zintegrowane ze stacjami w innych miastach Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej. Jednoślady można wypożyczać i zwracać bez ponoszenia

dodatkowych kosztów w katowickim City by bike, chorzowskim KajTerozie oraz na stacjach systemów w Sosnowcu, Gliwicach, Zabrze i Siemianowicach Śląskich. W ramach współpracy z woj. śląskim tyszące mogli też wypożyczyć rowery miejskie w Pszczynie i Goczałkowicach-Zdroju, a także dojeżdżać tam jednoślādami obsługiwanyimi przez Nextbike.

Rok 2020 w pigułce:

- Miesięczny rekord wypożyczeni: **2.888** wynajmów w lipcu.
- Najaktywniejszy użytkownik w skorzystał z rowerów **310 razy** (przed rokiem 163 razy)
- Najpopularniejszy rower (numer 62328) był wypożyczany **308 razy**.
- Najpopularniejsze stacje: Paprocany (2441), Tychy Centrum (2106) i Piłsudskiego Targowisko (2.088)
- Najpopularniejsze trasy: Tychy Centrum do Plac Baczyńskiego (373), Piłsudskiego Targowisko do Tychy Centrum (351), Plac Baczyńskiego do Tychy Centrum (332)

W ubiegłym roku w związku z pandemią koronawirusa, ze względu na wymogi bezpieczeństwa i ogórne restrykcje sezon rowerowy rozpoczął się z dużym opóźnieniem, bo dopiero 9 maja 2020 . W sumie w ubiegłym sezonie rowery miejskie wypożyczono 12,5 tysiąca razy. Największą popularnością rowery cieszyły się w miesiącach letnich od czerwca do sierpnia wtedy to wypożyczono rowery blisko 8500 razy.

Źródło: UM Tychy