

Miasto pozyskało z GZM ponad 1,9 mln zł na przyspieszenie ruchu tramwajowego w Bytomiu

Pasażerowie podróżujący tramwajami będą mieli pierwszeństwo przed kierowcami samochodów. Na skrzyżowaniach, przez które przejeżdżają tramwaje trzech najważniejszych linii w Bytomiu, zostanie wprowadzony priorytet dla tramwajów. Miasto pozyskało ponad 1,9 mln zł dofinansowania z Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na rozbudowę i budowę sygnalizacji świetlnej nadającej priorytet tramwajom oraz na opracowanie dokumentacji projektowej przebudowy trzech kluczowych skrzyżowań drogowo-tramwajowych w Bytomiu. To oznacza, że tramwaje linii nr 6, 7 i 19 pojadą szybciej.

– Realizowane w naszym mieście inwestycje tramwajowe mają na celu nie tylko zwiększenie komfortu przejazdu pasażerów, ale również skrócenie czasu przejazdu – mówi zastępca prezydenta Bytomia Michał Bieda. – Dofinansowanie z Metropolii, jakie pozyskaliśmy na rozbudowę i budowę sygnalizacji świetlnej umożliwi nam upłynnienie przejazdów komunikacją tramwajową zwłaszcza w centrum miasta. Co istotne, wdrożenie nowych systemów sygnalizacji świetlnej wprowadzimy już w ramach realizowanej inwestycji związanej z przebudową torowiska linii 19. – dodaje wiceprezydent Michał Bieda.

Priorytet dla tramwaju na kilkunastu skrzyżowaniach

Pozyskane przez miasto dofinansowanie umożliwi rozbudowę sygnalizacji na skrzyżowaniach, przez które przejeżdżają tramwaje linii nr 6, 7 i 19. Dla linii nr 7 będą to skrzyżowania ulic: pl. Wolskiego, Miarki, Jagiellońskiej, Zabrzeńskiej, Łagiewnickiej oraz ul. Świętochłowickiej,

Fabrycznej, Ludowej, a także ul. Świętochłowskiej, Ostatniej i św. Piotra. Z kolei dla linii nr 6 to skrzyżowanie ul. Wrocławskiej i Reja, skrzyżowanie ul. Chorzowskiej, Miarki, Siemianowskiej i Witczaka, Pszczyńskiej w Rozbarku oraz Chorzowskiej w rejonie Media Markt.

Dla linii tramwajowej nr 19 rozbudowana zostanie nie tylko sygnalizacja, ale skonfigurowane będą także sterowniki sygnalizacji świetlnej. Prace będą prowadzone aż na 8 skrzyżowaniach: Strzelców Bytomskich w rejonie ZG „Eko Plus” /dawnej KWK „Powstańców Śląskich”/, Strzelców Bytomskich w rejonie drogi osiedlowej /Vitor/, Strzelców Bytomskich – pl. Żeromskiego, Strzelców Bytomskich w rejonie ul. Sikorskiego, Strzelców Bytomskich – Narutowicza, Strzelców Bytomskich – Szymały, Strzelców Bytomskich – Wojciechowskiego oraz Strzelców Bytomskich – Długiej – Władysława Łokietka.

W ramach przewidzianych w projekcie prac zostaną wykonane roboty instalacyjne i informatyczne, w tym m.in. zmieniona zostanie konfiguracja sterowników sygnalizacji oraz rozbudowane będą systemy detekcji z uwzględnieniem dodatkowych pętli indukcyjnych lub kamer wykrywających zbliżający się tramwaj. Wprowadzone zmiany umożliwią wprowadzenie optymalizacji programu sygnalizacji świetlnej, dzięki czemu tramwaj będzie miał priorytet przy przyjeździe przez skrzyżowania.

Z wszystkich sześciu projektów, na które gmina pozyskała dofinansowanie z Metropolii najwięcej będzie kosztowała rozbudowa sygnalizacji świetlnych na skrzyżowaniach odcinka linii tramwajowej nr 6. Wartość tej inwestycji to ponad 813 tys. zł, zaś pozostałe pięć projektów łącznie będzie kosztować ponad 1,1 mln zł.

W planach przebudowa kolejnych

skrzyżowań umożliwiających wprowadzenie priorytetu dla tramwaju

W ramach pozyskanych środków z Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii opracowana zostanie również dokumentacja projektowa przebudowy trzech ważnych skrzyżowań w Śródmieściu, Rozbarku i Stroszku, gdzie w przyszłości będzie możliwe wprowadzenie priorytetu dla tramwaju. Dokumentacja projektowa zostanie przygotowana pod przebudowę skrzyżowania ul. Strzelców Bytomskich i Narutowicza w Stroszku, Wrocławskiej i Łużyckiej w Śródmieściu oraz Chorzowskiej i Arki Bożka w Rozbarku.

Priorytet dla tramwaju to oszczędność czasu i energii

Dzięki wprowadzeniu priorytetu realnie skrócony zostanie czas przejazdu tramwaju zwłaszcza w centrum naszego miasta, gdzie trasy linii nr 6 i 19 przecinają główne drogi w mieście.

Wprowadzenie priorytetu dla tramwaju oznacza także, że znacząco skróci się czas oczekiwania na przejazd przez skrzyżowania, co również wpłynie na mniejszą liczbę zatrzymań tramwajów, a to oznacza niższe zużycie energii.

Źródło: UM Bytom

Prof. Maria Kamargianni:

Londyński system transportu publicznego jest wzorem do naśladowania

Planowanie zrównoważonego transportu w miastach było tematem wykładów, które jesienią tego roku poprowadziła prof. Maria Kamargianni z University College of London. Zajęcia zorganizowała Akademia WSB, przy dofinansowaniu ze środków Metropolii. W rozmowie z nami, prof. Kamargianni tłumaczy, jak organizować transport zbiorowy, aby odpowiadał potrzebom różnych grup społecznych.



Proszę nam powiedzieć, jak wygląda Pani codzienna podróż po Londynie. Jakie pojazdy wybiera Pani najczęściej?

Prof. Maria Kamargianni: – Chodzenie jest dla mnie opcją numer jeden, jeśli pozwala na to odległość. Zwłaszcza w centralnym Londynie otoczenie jest miłe i bezpieczne, a

chodzenie jest przyjemne. Gdy w grę wchodzi dłuższy dystans, preferuję autobus i *ridehailing* [usługi do zamawiania transportu samochodowego – przyp. red.]. Kiedy dziesięć lat temu przeprowadziłam się do Londynu, najczęściej korzystałam z metra. Jednak gdy zaszłam w ciążę, znacznie zmniejszyłam częstotliwość korzystania metra ze względu na niską jakość powietrza na stacjach.

Łączenie różnych środków transportu wielu ludziom kojarzy się z wielkomiejskim stylem życia – czymś, co jest modne, ale nie ma kluczowego znaczenia w życiu codziennym, zwłaszcza gdy mieszka się w małym lub średnim mieście. Czy nie mają racji?

– Trudno jest odpowiedzieć na to pytanie, ponieważ wpływa na to kilka parametrów. Ogólnie widzimy, że posiadanie lub korzystanie ze zrównoważonych środków transportu jest uważane za trend lub styl życia w niektórych grupach. Niektórzy obywatele posiadają lub korzystają z samochodów elektrycznych albo rowerów i hulajnóg elektrycznych, ponieważ rzeczywiście wierzą, że mogą ograniczyć swój wpływ na środowisko; inni posiadają lub wykorzystują takie pojazdy, by się wyróżnić lub pokazać, że korzystają z najnowszych osiągnięć technologicznych.

Wielokrotnie podkreśla Pani w swoich przemówieniach, że transport powinien być rozwijany tak, by zaspokajać potrzeby wszystkich ludzi. Czy to w ogóle możliwe?

– Trudno jest zaspokoić potrzeby transportowe wszystkich. Powinniśmy jednak dążyć do projektowania systemów i usług transportowych, które mogą zaspokoić potrzeby jak największej liczby osób, aby ograniczyć korzystanie z prywatnych samochodów i zachęcić ludzi do wybierania bardziej zrównoważonych form podróżowania. Ważne jest również, aby w naszym planowaniu uwzględnić jak najwięcej różnych grup ludności, na przykład osoby starsze, rodziny z dziećmi, osoby z niepełnosprawnościami itd.

Z zewnątrz Londyn może być postrzegany jako wzór do naśladowania w zakresie organizacji transportu publicznego. Czy naprawdę jest tak dobrze, czy nadal nie jest idealnie?

– System transportu publicznego w Londynie jest rzeczywiście bardzo dobrze zorganizowany i zaawansowany. Oczywiście występują pewne problemy z opóźnieniami i zasięgiem – głównie w zewnętrznych strefach Londynu. Zasadniczo jednak jest to dobrze funkcjonujący system transportu publicznego zarówno dla obywateli, jak i dla turystów odwiedzających miasto. Londyński system transportu publicznego jest też wzorem do naśladowania dla wielu miast na całym świecie.

Z kolei w Metropolii mamy dobrze rozwiniętą sieć dróg i autostrad, które wciąż mocno się korkują. Mimo to, samochód często pozwala dojechać do celu szybciej niż autobus albo pociąg. Jak w takiej sytuacji przekonać mieszkańców do zmiany przyzwyczajeń w zakresie mobilności?

– To skomplikowany temat. Autobusy i pociągi powinny być fizycznie powiązane z innymi opcjami transportu, które mogłyby obejmować pierwszy i ostatni etap podróży (na przykład rowerami lub hulajnogami). W ostatnim czasie huby mobilności stały się dość popularne. Ponadto autobusy i pociągi powinny być połączone cyfrowo i zintegrowane z innymi rodzajami transportu, na przykład w zakresie informacji dotyczących planowania podróży multimodalnych, biletów i rezerwacji. Jeżeli osiągniemy dobrą fizyczną i cyfrową integrację środków transportu, łatwiej będzie konkurować z wygodą samochodu. Chodzi również o to, w jaki sposób wykorzystujemy czas podczas podróży. Osobiście wolę podróżować transportem publicznym, nawet jeśli zajmuje to trochę więcej czasu, ponieważ mogę wówczas pracować lub oglądać filmy albo wykonywać rozmowy telefoniczne podczas podróży. Kiedy jadę samochodem, nawet jeśli szybciej docieram na miejsce, muszę skupić się tylko na drodze.

Metropolia ma też dość specyficzną strukturę, bo składa się

nie tylko z miast, ale także małych miasteczek i wsi. Co jest największym wyzwaniem, aby na tak zróżnicowanym obszarze wprowadzić ideę zrównoważonej mobilności w praktyce?

– Znalezienie zrównoważonych i opłacalnych ekonomicznie modeli biznesowych oferujących usługi w zakresie mobilności, które mogą konkurować z samochodami prywatnymi. Istnieje kilka alternatywnych sposobów transportu, które są ekonomicznie opłacalne w centrach miast, gdzie gęstość zaludnienia jest wyższa. Natomiast nadal nie jest opłacalne z ekonomicznego punktu widzenia, by usługi te były wykorzystywane do łączenia obszarów miejskich i wiejskich. W takich przypadkach obiecujące wydają się usługi takie jak transport reagujący na zapotrzebowanie i *carpooling*, czyli współdzielenie samochodów.

Czy widzi Pani na horyzoncie jakieś przełomowe technologie, które mogą wkrótce poprawić mobilność miejską? My na przykład skupiamy się na rozwiązaniach transportowych związanych z wykorzystaniem dronów.

– Najbardziej przełomowym aspektem będzie dla mnie wykorzystywanie najnowszych usług w zakresie mobilności i zmiana sposobu podróżowania obywateli. To będzie prawdziwy przełom. Drony są obiecujące w odniesieniu do konkretnych usług, na przykład do celów medycznych i w sytuacjach awaryjnych. Jednak szersze stosowanie dronów w sektorze transportu towarowego przyniesie kilka efektów zewnętrznych, jak np. zanieczyszczenie hałasem.



Prof. Maria Kamargianni zaliczana jest do najlepszych ekspertów w dziedzinie transportu. W swojej pracy badawczej zajmuje się obszarami zachowań podróżnych, nowymi usługami i technologiami mobilności, modelowaniem transportu, analizą systemów transportowych czy badaniami rynku.

Tematyka poruszana przez prof. Kamargianni jest spójna z działaniami Metropolii, gdzie zrównoważony transport rozumiany jest nie tylko jako podróż z punktu „A” do punktu „B”, ale cały zestaw codziennych decyzji związanych z poruszaniem się po mieście. To zarówno przemieszczanie się przy użyciu różnorodnych środków komunikacji, jak transport zbiorowy, rower czy podróż piesze, ale też sposób w jaki pracujemy, spędzamy czas wolny i realizujemy podstawowe potrzeby społeczne.

Efektem skutecznego wdrażania idei zrównoważonej mobilności jest m.in. zmniejszenie ruchu samochodowego, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, udostępnienie większej przestrzeni dla pieszych, a w konsekwencji – poprawa jakości życia w miastach. Metropolia realizuje te działania poprzez projekty inwestycyjne, jak budowa Kolei Metropolitalnej, wypożyczalni

rowerów miejskich i velostrad, ale też inicjatywy pokroju Metropolitalnej Szkoły Prototypowania.

Wykłady z prof. Marią Kamargianni, które przeprowadzono w październiku na Akademii WSB, zostały dofinansowane z Metropolitalnego Funduszu Wspierania Nauki. To program skierowany do uczelni wyższych z obszaru GZM, którego celem jest podnoszenie oferty naukowej i edukacyjnej. W ramach tego działania od 2019 r. w Metropolii odbywają się zajęcia z przedstawicielami takich uniwersytetów jak Stanford, Cambridge, Harvard czy Oxford.

W 2022 r. program został poszerzony o kolejne obszary wsparcia finansowego, kierowanego zarówno do uczelni, jak i studentów oraz doktorantów.

Rozmawiał: Michał Nowak

Rozmowa ukazała się w grudniowym, 14. numerze magazynu „W Metropolii”

Szybciej z przesiadkami czy dłużej, ale jednym autobusem? Nowość w wyszukiwarce połączeń ZTM

Szybsza podróż z częstszymi przesiadkami albo dłuższa podróż przy minimalnej liczbie przesiadek – wyszukiwarka połączeń Zarządu Transportu Metropolitalnego zyskała nową funkcjonalność. Wybierając profil „szybki” lub „wygodny”, pasażerowie komunikacji miejskiej mogą lepiej dostosować

podróż do swoich oczekiwań. Wprowadzenie tych funkcji jest odpowiedzią na potrzeby mieszkańców.

Wyszukiwarka połączeń na stronie internetowej ZTM pozwala w łatwy i intuicyjny sposób planować podróż komunikacją miejską. Wystarczy określić punkt wyjazdu oraz punkt docelowy, zaznaczyć datę i godzinę, a wyszukiwarka obliczy najlepsze warianty dotarcia do celu, przy użyciu wszystkich dostępnych środków transportu – autobusów, trolejbusów, tramwajów i pociągów.

Teraz użytkownicy komunikacji miejskiej zyskują jeszcze jedną funkcjonalność przy planowaniu podróży. W rubryce „preferencje wyszukiwania” pojawiła się lista, z której można wybierać pomiędzy profilem „szybkim” a „wygodnym”.

– Nowa funkcjonalność jest odpowiedzią na różne oczekiwania pasażerów wobec planowanej podróży – mówi Adam Krakowczyk, dyrektor Departamentu Informatyki w GZM. – Spotkaliśmy się z wnioskami m.in. od osób starszych, które podczas planowania podróży, oczekiwały takiego połączenia, które pozwoliłoby im przejechać w miarę możliwości bez przesiadek i bez konieczności pieszego przejścia między przystankami, ale przy jednoczesnej akceptacji, że wybierając ten wariant – podróż zajmie im nieco więcej czasu. Druga grupa pasażerów z kolei miała zupełnie inne wymaganie, chcąc jak najszybciej dostać się do celu, nawet kosztem pieszych przejść między przystankami czy liczby przesiadek – dodaje.

Dlatego uruchomiono profile „szybki” i „wygodny”. Ten pierwszy skierowany jest do osób, które chcą dotrzeć do celu w możliwie najkrótszym czasie. Profil szybki służy do wyszukiwania możliwie najszybszych wariantów dotarcia do celu, które mogą uwzględniać przesiadki pomiędzy różnymi liniami i środkami transportu. – Każdy kto spieszy się na spotkanie lub do pracy, doceni ten sposób podróżowania – zaznacza Adam Krakowczyk.

Drugi wariant, czyli profil wygodny, służy do wyszukiwania

przejazdów przy możliwie najmniejszej liczbie przesiadek, nawet jeśli podróż będzie dłuższa. – To rozwiązanie korzystne nie tylko dla osób starszych. Zalety takich przejazdów można również docenić wieczorami lub kiedy pogoda jest nienajlepsza – podkreśla dyrektor Departamentu Informatyki.

Wyszukiwarka połączeń jest jednym z narzędzi, które ma ułatwiać codzienne podróżowanie środkami transportu zbiorowego po Metropolii. Innym istotnym usprawnieniem było nawiązanie współpracy z Google Polska, dzięki czemu od sierpnia 2021 r. na mapie Google udostępniany jest rzeczywisty czas odjazdu linii ZTM. Wcześniej dostępny był tam tylko czas rozkładowy, który nie uwzględniał niespodziewanych utrudnień i opóźnień.

Metropolia konsekwentnie rozwija także system dynamicznej informacji pasażerskiej. Montowane są kolejne tablice z rozkładami na przystankach (w ubiegłym roku 228 sztuk), uruchomiono aplikację do planowania podróży (**M2GOInfo**), a także uruchomiono portal pasażera z „wirtualnymi tablicami SDIP”, który znajduje się pod adresem: <https://sdip.metropoliaztm.pl/>.

Nowe kasowniki i automaty biletowe przetestowane. Pierwsze urządzenia już w połowie lutego

Pierwsze autobusy wyposażone w automaty biletowe obsługujące płatności zbliżeniowe, jak również nowe i bardziej czytelne kasowniki, mogą wyjechać na ulice Metropolii już w połowie

lutego. Urządzenia były testowane przez mieszkańców podczas konsultacji, które odbyły się w pierwszej połowie stycznia. Przedstawione przez nich wnioski i uwagi zostały uwzględnione w pracach nad udoskonaleniem systemu.

Wszystkie nowe autobusy i tramwaje, kursujące w ramach ZTM, będą systematycznie wyposażane w nowe urządzenia. Pierwsze z nich to automaty z ekranem dotykowym, które będą obsługiwać karty ŚKUP, jak również płatności zbliżeniowe (podobne urządzenia funkcjonują od 2019 r. w pojazdach komunikacji miejskiej w Tychach). Drugi typ urządzeń to kasowniki, służące do rejestracji biletów zapisanych na kartach ŚKUP, domyślnie pracujące w taryfie odległościowej, gdzie wystarczy zbliżyć kartę do czytnika, aby zarejestrować wejście (tzw. „Przyłóż i jedź”).

– Mieszkańcy i użytkownicy komunikacji miejskiej mogli osobiście sprawdzić działanie nowych urządzeń podczas przeprowadzonych w pierwszej połowie stycznia konsultacji – mówi Jacek Brzezinka, członek zarządu GZM.

W siedzibie urzędu metropolitalnego ustawiono makietę z automatami i kasownikami, a następnie zaproponowano osobom testujących wykonanie szeregu podstawowych działań, jak np. zakup biletu strefowo-czasowego lub zarejestrowanie wejścia w taryfie odległościowej. W ten sposób każdy mógł przetestować działanie urządzeń, a następnie wyrazić swoje zdanie na temat ich funkcjonowania.

– Dodam, że proces konsultacji nie zostaje zamknięty. Nawet po zamontowaniu pierwszych automatów i kasowników w autobusach, dalej będzie można zgłaszać swoje uwagi drogą internetową. W miarę możliwości system będziemy ciągle dostosowywać do oczekiwań i potrzeb mieszkańców – zaznacza Jacek Brzezinka.

Uwagi będzie można zgłaszać na adres mailowy: kasowniki@metropoliagzm.pl

System dopasowany do potrzeb podróżnych

Podczas styczniowych konsultacji większość zgłaszanych uwag dotyczyła layoutu, czyli układu graficznego – część użytkowników wskazywała na elementy, których modyfikacja podniesie czytelność poleceń i komunikatów wyświetlanych podczas kupowania biletów. Niektóre postulaty dotyczyły powiększenia wyświetlanych na ekranie napisów i chociaż obecnie rozmiary są maksymalnie dostosowane do wielkości ekranów, to możliwe jest uproszczenie i skrócenie wyświetlanych komunikatów, by w przyszłości proporcje napisów były większe. Proponowano także lepsze oznakowanie urządzeń, aby była jasność, które z nich obsługują płatności zbliżeniowe, a które wyłącznie karty ŚKUP.

Dużo zgłoszonych uwag i wskazówek znajdzie swoje odzwierciedlenie w gotowych urządzeniach, które zostaną oddane do użytku podróżnych. A pierwsze nowe automaty biletowe i kasowniki mogą się pojawić już w połowie lutego. Wtedy na ulice ma wyjechać 20 nowych autobusów PKM Gliwice, wyposażonych w omawiane urządzenia.

Kolejne automaty i kasowniki będą montowane sukcesywnie, mają się pojawiać wraz z nowymi pojazdami. Przewoźnicy będą mieli 12 miesięcy od zawarcia umowy przewozowej, aby zamontować automaty i kasowniki w swoich pojazdach. Ponadto równolegle do tych zmian, wszystkie pojazdy, które obsługują linie ZTM według wcześniej zawartych umów, będą wyposażone w co najmniej jeden automat biletowy, obsługujący płatności kartami zbliżeniowymi.

Systematyczna wymiana kasowników oraz instalacja nowych urządzeń, obsługujących płatności zbliżeniowe, to jedno z elementów prac związanych z usprawnieniem systemu płatności w komunikacji miejskiej. Montaż nowych urządzeń pozwoli każdemu w łatwy i wygodny sposób opłacić swój przejazd, dzięki czemu możliwe będzie odejście od modelu sprzedaży, w którym to kierowcy sprzedawali bilety. To także odpowiedź na oczekiwania

samych kierowców, którzy komunikowali już wcześniej potrzebę wprowadzenie takiej zmiany.

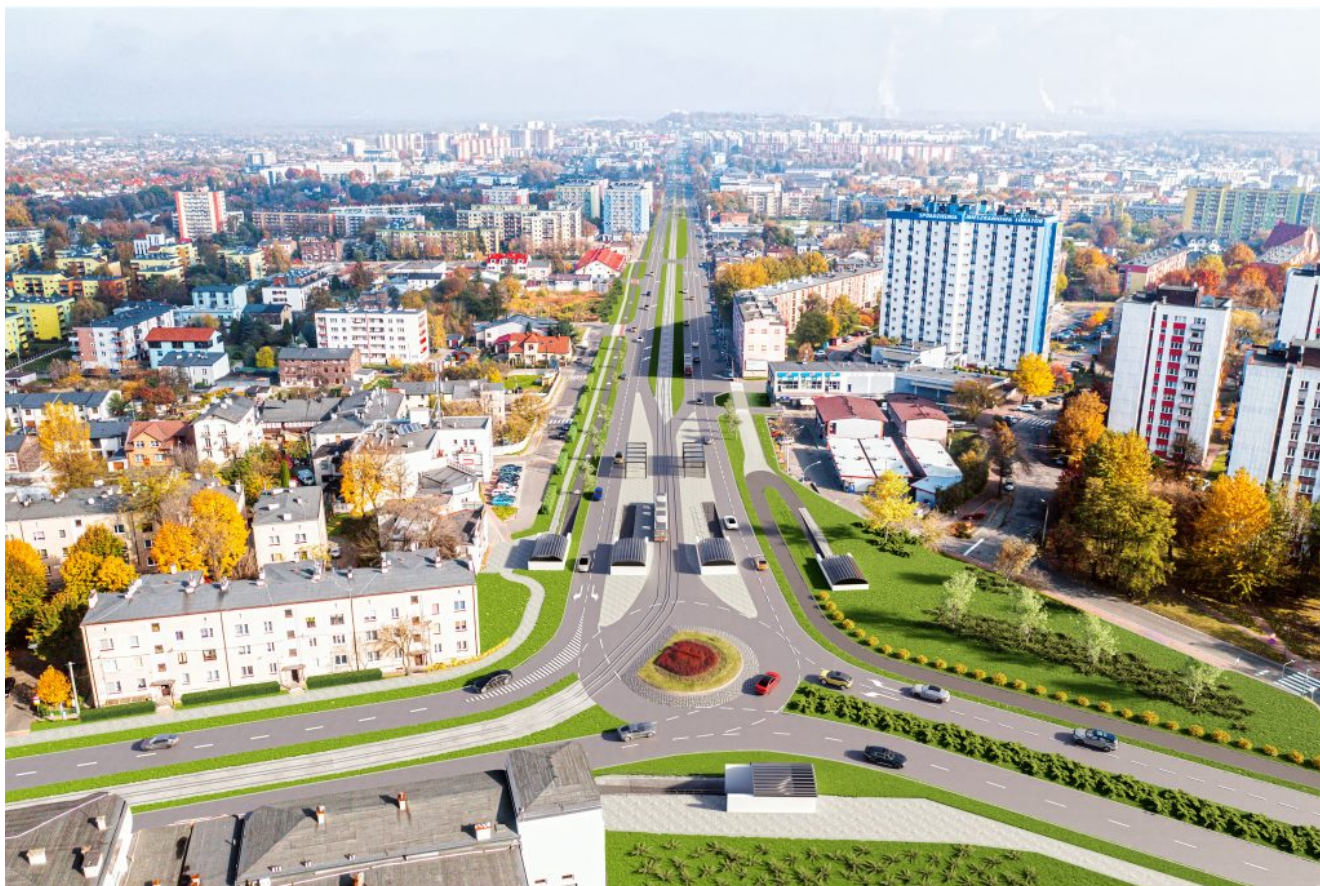
Centrum bez kładek i z wyniesionymi przejściami dla pieszych

Trzy pochylnie rowerowe, wyniesione przejście dla pieszych zamiast kładek i rondo turbinowe jako uspokajacz ruchu przy hucie – opisujemy jakich udogodnień mieszkańcy Dąbrowy Górniczej mogą się spodziewać po przebudowie ul. Królowej Jadwigi i Sobieskiego.

Modernizacja ul. Królowej Jadwigi i Sobieskiego to wspólny projekt Urzędu Miejskiego w Dąbrowie Górniczej oraz Tramwajów Śląskich. Wspólnie z Krzysztofem Serafińskim, zastępcą naczelnika Wydziału Inwestycji Drogowych, opowiemy w szczegółach, jakie zmiany czekają nas na trasie od ronda przy al. Róż do nowego ronda przy Powiatowym Urzędzie Pracy.

Ulica Królowej Jadwigi: od alei Róż do ul. Augustynika

Przy przejściu podziemnym przy al. Róż powstaną trzy pochylnie rowerowe: przy jezdni w kierunku centrum, po stronie Merkurego i przy Zespole Szkół Technicznych. Tą ostatnią pochylnią wyjedziemy na ciąg pieszo-rowerowy, który powstanie po tej stronie ul. Królowej Jadwigi.



– By uniknąć wycinki drzew nowy ciąg pieszo-rowerowy wpisze się w istniejące zadrzewienie –podkreśla Krzysztof Serafiński.

Nim wspomnianym ciągiem dojedziemy do wejścia do parku Hallera naprzeciwko Pałacu Kultury Zagłębia, warto wspomnieć o zmianach na skrzyżowaniu z ul. Augustynika. – W celu poprawy płynności ruchu, wjazd i wyjazd z ul. Augustynika zostaną utrzymane tylko w relacji prawoskrętnej – zapowiada Krzysztof Serafiński.

Powyższe oznacza, że przy jezdni w kierunku Gołonoga zniknie pas do skrętu w lewo i przejazd przez tory. Istniejące przejście dla pieszych zostanie rozbudowane o przejazd rowerowy: w niedalekiej przyszłości ciąg pieszo-rowerowy powstanie także wzdłuż ul. Augustynika. Dojedziemy nim m.in. na planty i dalej na Pogorię III oraz do centrów przesiadkowych w centrum i Gołonogu.

– „Obsługa” ulicy Augustynika nie ucierpi na tych zmianach, bo przy ul. Królowej Jadwigi planowany jest dodatkowy wylot i wlot w ul. Orzeszkowej – dodaje zastępca naczelnika Wydziału

Inwestycji Drogowych.

Centrum z udogodnieniami dla pieszych i rowerzystów

Dogodną komunikację na osi park Hallera – Pałac Kultury Zagłębia zapewni mieszkańcom wyniesione przejście dla pieszych. Poprawi ono dostępność do przystanków tramwajowych, które w nowej lokalizacji znajdą się na wysokości istniejących przystanków autobusowych.

Wejścia do przejścia podziemnego w centrum czeka przebudowa. W efekcie przy trzech z nich powstaną pochylnie rowerowe: po stronie parku, przy poczcie oraz od strony CH Pogoria.

Plac po stronie parku przetnie wydzielona droga rowerowa, którą zjedziemy do przejścia, by przez kolejną pochylnię kontynuować jazdę drogą rowerową wzdłuż ul. Kościuszki w stronę centrum przesiadkowego przy dworcu i dwóch tuneli pod torami.

Także do granicy z Będzinem przez pochylnię przy poczcie dojedziemy wydzieloną drogą rowerową, która powstanie wzdłuż ul. Sobieskiego.

Ulica Sobieskiego: od ul. Kościuszki do nowego ronda przy Chopina

Obie kładki dla pieszych – na wysokości CH Pogoria i przy przystanku tramwajowym Dąbrowa Górnicza Sienkiewicza – zostaną zlikwidowane.

– Kładkę przy Pogorii zastąpi wyniesione przejście dla pieszych, co z jednej strony uspokoi ruch samochodowy, a z drugiej sprawi, że piesi nie będą już musieli wspinać się po schodach – wyjaśnia Krzysztof Serafiński.

Co ważne, w pobliże wyniesionego przejścia dla pieszych

przeniesiony zostanie przystanek tramwajowy Dąbrowa Górnicza Sienkiewicza. A skoro już jesteśmy przy ul. Sienkiewicza: zniknie możliwość przejazdu przez tory dla samochodów.

Likwidacji ulegnie także nieczynne przejście podziemne przy Hucie Bankowej. Utrzymane zostanie natomiast przejście przez jezdnię, a na bezpieczeństwo pieszych pozytywnie wpłynie zmiana geometrii skrzyżowania z ul. Chopina i budowa w tym miejscu ronda turbinowego.

Warto też wspomnieć, że przystanek autobusowy po stronie huty nie zmieni lokalizacji, zyska natomiast zatokę. Nowa będzie także zatoka przystanku autobusowego po drugiej stronie ulicy.

Ul. Sobieskiego: nowe rondo przy PUP

Dojeżdżamy do nowego ronda przy Powiatowym Urzędzie Pracy. Tuż za jego tarczą ułożone zostaną nowe perony przystanku tramwajowego. Na wysokości PUP powstanie także nowa zatoka przystanku autobusowego. Na starym miejscu pozostanie natomiast przystanek autobusowy w kierunku centrum, który także zyska nową zatokę.



Z ronda pojedziemy w kierunku Będzina oraz nową obwodnicą w stronę centrum przesiadkowego przy dworcu. Wcześniej można też będzie skręcić w kierunku Ksawery. Tylko wlot w kierunku ul. Legionów Polskich pozostanie na razie zamknięty. To przedłużenie doczeka się realizacji w następnej kolejności, gdy miasto otrzyma dofinansowanie do zaprojektowanej już inwestycji.

Przy granicy za Będzinem skończy się nowa droga rowerowa. – Liczymy, że o kontynuację – aż do granicy z Czeladzią – zadba Zarząd Dróg Wojewódzkich podczas planowanej przebudowy drogi wojewódzkiej nr 910 – mówi Krzysztof Serafiński.

Źródło: UM w Dąbrowie Górniczej

Metropolia przyjęła budżet na 2022 rok. Największe wydatki na transport zbiorowy

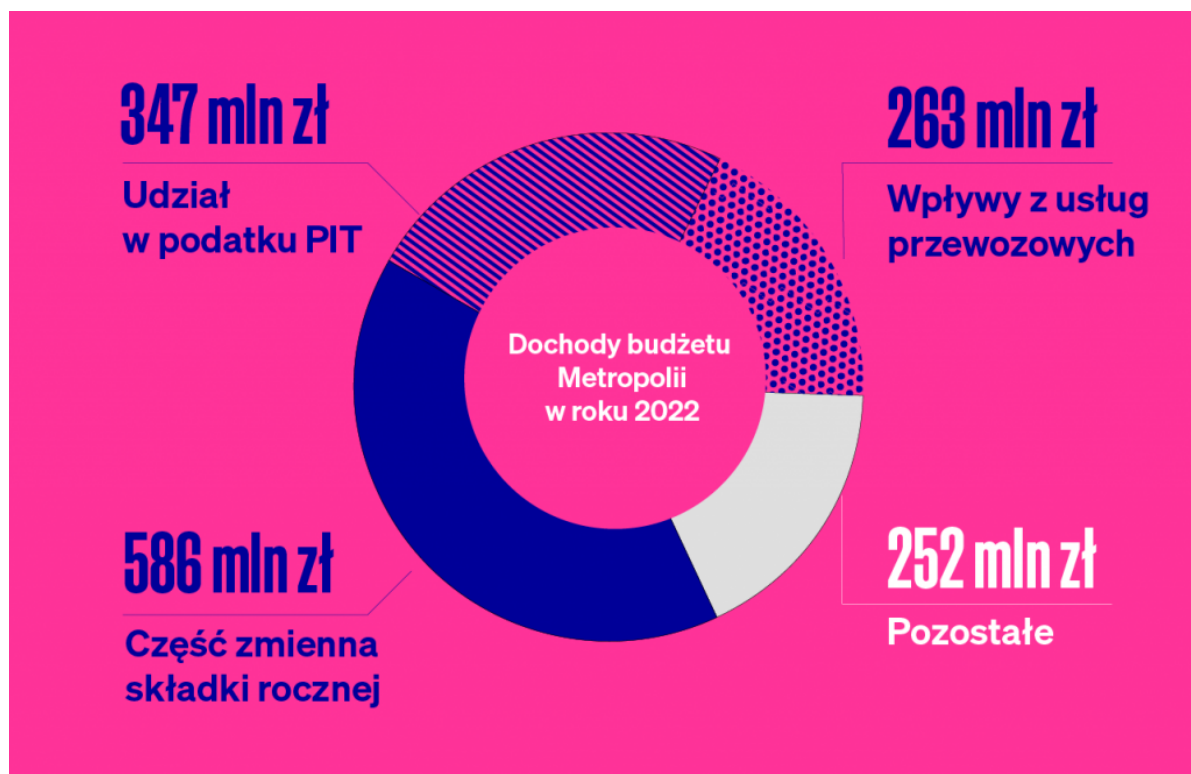
W 2022 roku wydatki mają wynieść ok 1,6 mld zł. Planowane dochody określono na poziomie 1,4 mld zł. Najwięcej pieniędzy – ok. 1,5 mld zł zostanie przeznaczona na organizację transportu zbiorowego. Budżet na przyszły rok został przyjęty przez Zgromadzenie Górnośląsko- Zagłębiowskiej Metropolii we wtorek 14 grudnia b.r.

Dochody: ustawowe dochody własne w 2022 roku wyniosą łącznie 380 mln zł

W 2022 roku dochody w budżecie Metropolii GZM zaplanowano na poziomie 1,4 mld zł.

Podstawowym elementem w tej strukturze ma ustawowy dochód własny, w którym największą część stanowi 5-procentowy udział podatku PIT od liczby mieszkańców. łącznie w tym dziale, czyli ustawowych dochodów własnych, wraz ze stałą składką wpłaconą przez gminy, dochody w 2022 roku wyniosą ponad 380 mln zł.

Po stronie dochodów w budżecie Metropolii uwzględniona jest również wysokość składki zmiennej, czyli pieniędzy wpłacanych przez gminy na realizację zadań związanych z obsługą komunikacji miejskiej. Wpływy z tego tytułu wyniosą ok. 586,4 mln zł. Powiększą je również szacowane wpływy z tytułu świadczenia usług przewozowych, w tym m.in. ze sprzedaży biletów, które prognozowane są na poziomie ok. 263 mln zł.



Wydatki: funkcjonowanie komunikacji miejskiej oraz inwestycje rowerowe

Z kolei planowane wydatki z budżetu Metropolii mają wynieść ok. 1,6 mld zł. Największą pozycją są koszty związane z funkcjonowaniem komunikacji miejskiej, które w 2022 roku wyniosą łącznie ok. 1,4 mld zł.



– Organizacja komunikacji miejskiej

Przypomnijmy, Metropolia organizuje transport w 56 gminach – 40 metropolitalnych oraz 16 z nią sąsiadujących. Wydatki zostaną przeznaczone na przewozy autobusowe, tramwajowe i trolejbusowe. Pieniądze zostaną też wydatkowane na organizację linii metropolitalnych i przewozów do Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach.

Wydatki na transport publiczny obejmą również ponad 17 mln zł, które Metropolia przekaże Kolejom Śląskim na dofinansowanie ponad 100 dodatkowych kursów pociągów na swoim obszarze, w tym na uruchomienie nowych połączeń Bytom- Gliwice oraz zwiększenie częstotliwości na trasie Katowice-Sławków.

– Modernizacja systemu ŚKUP

W budżecie na transport pasażerski przewidziano także wydatki na rozwój i integrację systemów utrzymujących komunikację pasażerską. Metropolia pracuje nad uruchomieniem

zmodernizowanej wersji systemu ŚKUP, czyli systemu płatności online za bilety komunikacji miejskiej. Celem tych prac jest wyeliminowanie największych wad systemu, wynikających ze starzejącej się technologii.

Ten dział wydatków obejmuje także utrzymanie solarnych automatów biletowych czy wdrożenie systemu automatycznego zliczania pasażerów.

– Rower Metropolitalny

Wśród inwestycji związanych z rozwojem systemu zrównoważonej mobilności miejskiej w 2022 roku, uwzględnione zostały również wydatki związane z pierwszym etapem uruchomienia Roweru Metropolitalnego.

W przyszłym roku GZM chce przeznaczyć na ten cel ok. 21,2 mln zł. Dokładna wielkość zamówienia zostanie jeszcze zweryfikowana i doprecyzowana w trakcie dialogu konkurencyjnego (to jedna z form zamówień publicznych). Niemniej według wstępnych planów w 2022 roku miałyby się pojawić pierwszych ponad 500 z ok. 960 zaplanowanych stojaków oraz dostarczonych miało być pierwszych ok. 4300 z ponad 8 000 rowerów, które docelowo mają stworzyć cały system.

Przyszłoroczne prace nad Rowerem Metropolitalnym obejmą również zadania związane z integracją systemu wypożyczalni z funkcjonującymi systemami poboru opłat w komunikacji miejskiej.

– Kolej Plus i wkład własny

W budżecie zaplanowano także 44 mln zł, czyli pierwszą transzę, z której sfinansowane zostaną wkłady własne dla inwestycji kolejowych, zgłoszonych w ramach rządowego programu Kolej Plus. Przypomnijmy, że wyniki naboru spodziewane są na początku przyszłego roku, a o dofinansowanie ubiega się 13 projektów z terenu Metropolii o łącznej wartości ponad 1,5 mld

zł.

– Program na rzecz ograniczania niskiej emisji

W przyszłorocznym budżecie zarezerwowano również 29,5 mln zł na wsparcie działalności gmin członkowskich GZM w ramach Programu Ograniczania Niskiej Emisji (PONE). Do budżetu programu dodatkowo trafi ok. 9 mln zł, których nie zdążono wykorzystać przez gminy w PONE tym roku. Finalnie budżet na ten cel zwiększy się do ok 38,5 mln zł.

Plan do 2031 roku: 57 projektów o łącznej wartości ponad 19 mld zł

W budżecie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na 2022 rok zaplanowano deficyt budżetowy w wysokości ok. 192,7 mln zł. Jest to różnica pomiędzy planowanymi dochodami oraz wydatkami. Deficyt ten planuje się sfinansować w pełnej wysokości z przychodów zaplanowanych jako środki pochodzące z nadwyżki budżetowej z lat ubiegłych.

Zgromadzenie przyjęło także Wieloletnią Prognozę Finansową na lata 2022-2031. Jej podstawowym założeniem jest realne ujęcie strony dochodów, jak i wydatków Metropolii we wszystkich latach objętych prognozą. Zawiera ona 57 zadań na łączną kwotę ponad 19 mld zł.

Apel Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii ws. równego traktowania w ramach Polskiego Ładu

Podczas sesji Zgromadzenia przyjęty został również apel do Prezesa Rady Ministrów i Ministra Finansów dotyczący utraty dochodów związku metropolitalnego spowodowanych ograniczeniem udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób fizycznych. Utrata tych dochodów wynika z wprowadzonych zmian ustawowych,

które określiły nowy sposób ustalania m.in. wysokości udziałów w podatku dochodowym od osób fizycznych dla jednostek samorządu terytorialnego oraz Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, jak również nowy wzór liczenia składki w części stałej.

Wraz z wprowadzeniem tych zmian, jednostki samorządu terytorialnego otrzymały gwarancję uruchomienia mechanizmów, które zrekompensowałyby powstałe ubytki w budżetach, ale mechanizmy te nie mają takiego samego zastosowania do związku metropolitalnego.

Dlatego też Zgromadzenie zwróciło się w apelu, aby możliwość ta objęła również Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię, ponieważ w świetle przyjętych przepisów, wpływy związku metropolitalnego z tytułu udziału podatku dochodowym od osób fizycznych spadną o ok. 28 mln zł, a wprowadzenie nowego sposobu liczenia składki stałej będzie prowadziło do jej trzykrotnego obniżenia w rocznym ujęciu.

Projekty uchwał

Za szybko i za głośno. Problemy ul. Miarki w Bytomiu zbadane. Przed nami próba ich rozwiązania.

Nadmierna prędkość samochodów, hałas przewyższający dopuszczalne normy, niebezpieczne sytuacje na przejściach dla pieszych, a także źle zaparkowane samochody. To najważniejsze problemy, jakie zdiagnozowali urbaniści, inżynierowie ruchu,

eksperci zajmujący się transportem publicznym, rewitalizacją i partycypacją z obszaru całej Metropolii podczas badań, analiz oraz konsultacji z mieszkańcami. Już wkrótce na ul. Miarki będziemy testować tymczasową organizację ruchu, która umożliwi poprawę bezpieczeństwa pieszych i komfortu kierowców. Projekt ten wpisuje w założenia budowy systemu zrównoważonej mobilności miejskiej w Metropolii GZM.

– Chcemy zmieniać Bytom razem z mieszkańcami, dlatego wsłuchujemy się w ich propozycje, opinie oraz uwagi. Tak jest również w przypadku ulicy Miarki, gdzie mieszkańcy skarżyli się na nadmierny hałas, prędkość samochodów czy zbyt małą liczbę przejść dla pieszych. Dlatego postanowiliśmy spróbować odmienić oblicze ul. Miarki. W ramach pilotażowego programu, który realizujemy wraz z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią, wprowadzimy prototyp nowej organizacji ruchu, którą będziemy testować przez 1,5 miesiąca. Jeśli testowane rozwiązanie zostanie zaakceptowane przez mieszkańców, będzie podstawą wprowadzenia trwałych zmian – mówi prezydent Bytomia Mariusz Wołosz.

Wyniki badań, pomiarów i konsultacji są jednoznaczne. Zbyt szybko i głośno na ul. Miarki

Przeprowadzone w czerwcu przez zespół Metropolitalnej Szkoły Prototypowania badania, analizy i konsultacje społeczne z mieszkańcami potwierdziły, że na jednej z najważniejszych śródmiejskich ulic konieczne są zmiany, które umożliwią uspokojenie ruchu na tej ulicy.

– Badania natężenia ruchu i prędkości pojazdów poruszających się ul. Miarki przeprowadziliśmy odpowiednio 20 maja oraz 9 i 11 czerwca. Prędkość pojazdów mierzyliśmy w dwóch miejscach na ul. Miarki – w rejonie Zakładu Ubezpieczeń Społecznych oraz w rejonie skrzyżowania z ul. Zamenhofa. Okazało się, że kierowcy

nie stosują się do obowiązujących na ul. Miarki ograniczeń. Średnia prędkość 85% przejeżdżających pojazdów – przy ograniczeniu do 50 km/h, ale tuż przed znakiem ograniczającym prędkość do 40 km/h – wyniosła 62 km/h, a maksymalna prędkość odnotowana na ul. Miarki to aż 126 km/h! – mówi Paweł Wittich, zastępca dyrektora ds. technicznych Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów.

Wpływ na przekraczanie prędkości ma układ drogowy ul. Miarki – dwa szerokie pasy jezdni, które umożliwiają rozwinięcie dużych prędkości. Poza tym, jezdnia ul. Miarki wypełnia się maksymalnie w 30% pojazdami, co sprzyja rozwijaniu nadmiernych prędkości.

– Ulicę Miarki pokonuje około 14 tys. pojazdów dziennie. Tak duża liczba samochodów wpływ na poziom hałasu. Przeprowadziliśmy pomiary akustyczne w mieszkaniu na skrzyżowaniu ul. Miarki i ul. Moniuszki. Wartości maksymalne znacząco przekraczały normę dzienną dla pomieszczeń mieszkalnych, która wynosi 35 dB. Wpływ na przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu ma nie tylko liczba przejeżdżających w ciągu godziny pojazdów – średnio 1 155 pojazdów na godzinę – ale także duża liczba samochodów dostawczych, ciężarowych i autobusów (średnio 1 taki pojazd na minutę) – mówi Paweł Jaworski, urbanista.

Kierowcy wybierają śródmiejską ulicę zamiast obwodnicy

Równoległe z przeprowadzeniem badań natężenia ruchu przy ul. Miarki, eksperci z MZDiM sprawdzili również, ile samochodów pokonuje obwodnicę Bytomia – aleję Jana Nowaka-Jeziorańskiego na odcinku między ul. Strzelców Bytomskich a Dworską. Na drodze łączącej Bytom z Piekarami Śląskimi, Zabrzem i Gliwicami 9 i 10 czerwca w ciągu doby przejechało około 8 tys. pojazdów. Chociaż ul. Miarki leży w ścisłym Śródmieściu, to ponad 6 tys. więcej kierowców wybierało podróż ul. Miarki

niż al. Jana Nowaka-Jeziorańskiego, która pozwala bezpiecznie ominąć centrum.

Kolejnym wyraźnym problem, jaki został zdiagnozowany przy ul. Miarki jest problem z bezpieczeństwem pieszych przekraczających jezdnię. Mieszkańcy ulicy podczas konsultacji zwracali uwagę na brak możliwości przejścia przez ul. Miarki na odcinku od skrzyżowania z ul. Dojazd do wylotu w kierunku na Katowice i Kraków. Szczególnie ważne było dla nich wprowadzenie przejścia na wysokości podwórka pomiędzy numerami 35 i 37, które umożliwia bezpośredni dostęp do ul. Katowickiej. Bolączką ul. Miarki jest także niedobór miejsc postojowych, a co za tym idzie wynikające z tego parkowanie samochodów w niedozwolonych miejscach.

– Podczas badań zaobserwowaliśmy, że w ciągu dnia na zachodniej części ul. Miarki źle zaparkowanych było 10% pojazdów, zaś na odcinku wschodnim ul. Miarki aż 25% pojazdów. Niedostateczna liczba miejsc postojowych powoduje, że kierowcy za wszelką cenę szukają miejsca do parkowania i niejednokrotnie parkują swoje pojazdy w miejscach niedozwolonych. Pozostawiają je również na chodnikach, co utrudnia przecież ruch pieszych – najgorzej sytuacja wygląda po stronie południowej ulicy, za skrzyżowaniem na ulicą Dojazd. Wpływ na tak dużą liczbę parkujących pojazdów na ul. Miarki ma nie tylko gęsta sieć zabudowy mieszkalnej w tym rejonie, ale również znajdujące się przy Miarki budynki użyteczności publicznej jak: Poczta Polska, Zakład Ubezpieczeń Społecznych, Centrum Interwencji Kryzysowej, czy przy skrzyżowaniu z ul. Moniuszki – Opera Śląska – mówi Paweł Wittich.

Poznaaliśmy przyczyny. Teraz czas na propozycję zmian, które mogą

odmienić ul. Miarki

– Od września proponujemy zmiany, których charakter wprost wynika z zapisów obowiązującej strategii rozwoju miasta, programu rewitalizacji i innych dokumentów sektorowych, odwołujących się do potrzeby zwiększania jakości życia i bezpieczeństwa mieszkańców oraz konieczności wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza centrum. Celem przekształceń będzie więc uspokojenie ruchu na ul. Miarki, zniwelowanie hałasu oraz poprawa bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów i kierowców – mówi Michał Bieda, zastępca prezydenta Bytomia. – Wprowadzone zmiany będą miały charakter tymczasowy. Będą poddane ocenie mieszkańców oraz kierowców, którzy codziennie korzystają z ul. Miarki, przemierzając drogę do pracy, szkół czy na zakupy. Od ich wyniku oraz od wyników kolejnych badań transportowych uzależnimy, czy wprowadzona zmiana będzie miała charakter stały. – podkreśla Michał Bieda.

Tymczasowa organizacja ruchu zostanie wprowadzona na ul. Miarki we wrześniu na okres około 1,5 miesiąca.

Kto pracował nad projektem zmian?

Projekt zmian na ulicy Miarki opracował zespół Metropolitalnej Szkoły Prototypowania prowadzonej przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię.

– Zespół tworzą specjaliści zajmujący się inżynierią ruchu, transportem publicznym, urbanistyką, rewitalizacją, inwestycjami oraz partycypacją z Bytomia, Rudy Śląskiej, Gliwic, Dąbrowy Górniczej, Sosnowiec oraz Tychów, a także pracownicy GZM i eksperci zewnętrzni – mówi Marcin Domański, zastępca dyrektora departamentu Komunikacji i Transportu GZM.

– Prace w Bytomiu odpowiadały na najważniejsze dla nas pytania dotyczące tego, w jaki sposób przeprowadzać tego typu działania, aby budować system zrównoważonej mobilności,

bezpiecznych dzielnic i dobrego transportu publicznego. Trzeba zacząć wspólną pracę, nawet na drobnych w skali Metropolii, ale konkretnych projektach. Połączenie specjalistów z miast Metropolii w sieć to inwestycja, która na pewno się zwróci, a mieszkańcom pozwoli się cieszyć z rozwiązań poprawiających jakość życia – dodaje Domański.

W skład grupy, która opracowywała zmiany, jakie wkrótce zostaną wprowadzone na ul. Miarki weszli również pracownicy Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów w Bytomiu oraz przedstawiciele Fundacji „Napraw Sobie Miasto”. Taki skład zespołu umożliwił połączenie różnych perspektyw i głębsze spojrzenie na przyszłą przemianę tej ważnej arterii naszego miasta.

Pilotażowy program realizowany przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię w naszym mieście ma na celu wypracowanie najlepszego modelu zmian na głównych arteriach drogowych, z którego będą mogły korzystać inne miasta Metropolii z podobnymi problemami, jakie występują w Bytomiu. Uspokajanie ruchu w centrach miastach ma na celu podniesienie poziomu poczucia bezpieczeństwa pieszych i innych użytkowników ruchu. To jedno z podstawowych założeń planu zrównoważonej mobilności miejskiej, nad którym pracuje Metropolita GZM. Pierwsza część tych prac została opisana w poradniku „Dobra mobilność – od przeszkód do rozwiązań”.

Na podst. UM Bytom



Foto: GZM/ Krzysztof Malinowski

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 wzmożonej 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 ruchem 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.

Metropolia chce wdrożyć system planowania podróży komunikacją miejską i transportem współdzielonym

W marcu tego roku Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia nawiązała współpracę podpisując list intencyjny z Voom – polskim startupem z branży mobility. To zapowiedź wspólnych działań, mających na celu wypracowanie nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych dla Metropolii. Firma dostarczy dla GZM autorską usługę Planera Multimodalnego. Pozwoli on mieszkańcom na wyznaczanie optymalnych tras podróży, dowolnie łącząc ze sobą środki transportu współdzielonego, jak bezemisyjne samochody na minuty, hulajnogi, skutery i komunikacja miejska.

– Komunikacja i transport w GZM to wielowątkowy i trudny do zarządzania obszar. Jednocześnie mamy na uwadze, że potrzeby komunikacyjne mieszkańców zmieniają się i musimy za nimi nadążyć. Dziś kluczowym pojęciem jest zrównoważona mobilność miejska, czyli zapewnienie wielu możliwości podróżowania, przy

wykorzystaniu najbardziej efektywnych środków transportu. Jako Metropolia jesteśmy otwarci na testowanie i wdrażanie pionierskich rozwiązań w tym zakresie – mówi Henryk Borczyk, wiceprzewodniczący zarządu GZM.

Dobranie odpowiedniego środka transportu do poruszania się po mieście jest obecnie dość trudnym zadaniem. Dynamiczny rozwój nowoczesnych rozwiązań, takich jak samochody na minuty, hulajnogi czy skutery, znacznie poszerzył w ostatnich latach nasze możliwości komunikacyjne, jednocześnie sprawiając, że łatwo jest pogubić się w ogromnej liczbie dostępnych pojazdów i towarzyszących im aplikacji – przecież każdy przewoźnik musi mieć oddzielną aplikację. Taki stan rzeczy zamiast – zgodnie z ideą mikromobilności – rozładowywać miejskie korki, wprowadza tylko niepotrzebny chaos i zamieszanie. W wyniku tego dezorientowani mieszkańcy wolą trzymać się utartych, znanych sobie rozwiązań i wybierają poruszanie się prywatnym samochodem, który korkuje i zanieczyszcza miasto.

Prawdziwie przyszłościowym rozwiązaniem jest stworzenie zintegrowanego miejskiego ekosystemu obejmującego wszystkie środki ekologicznego transportu oraz komunikację miejską. Krokiem w tym kierunku jest właśnie wdrożenie Planera Multimodalnego w GZM, który pozwoli mieszkańcom na sprawne i przyjazne dla środowiska poruszanie się po mieście, a także pomoże rozładować tłok na drogach.

W grudniu zeszłego roku Voom nawiązał współpracę strategiczną z miastem Gdynia, by razem promować nowoczesną mobilność miejską oraz zaimplementować Planer w lokalnej gdyńskiej aplikacji. Wspólne działania Voom i władz Gdyni na rzecz wdrożenia w Polsce idei smart city i przyjaznego dla środowiska transportu multimodalnego były pierwszą tego rodzaju inicjatywą w Polsce.

– Takie przedsięwzięcie wymaga od nas przede wszystkim bliskiej i otwartej współpracy z lokalnymi władzami. Jako firma czujemy się zaszczytni, że możemy być częścią kolejnego

po Gdyni projektu tego typu i dokładać swoją cegiełkę do modernizacji transportu w polskich miastach. Usługa Planera wystartuje w Gdyni lada chwila, nie możemy się doczekać, kiedy poznamy pierwsze rezultaty naszej pracy – mówi Łukasz Anwajler, członek zarządu Voom.

Działania GZM i Voom wpisują się w ideę „smart city”, która promuje wizję Metropolii zielonej, wolnej od spalin i przyjaznej dla mieszkańca. Stopniowe zmniejszanie ruchu samochodowego i przekonywanie mieszkańców do alternatywnych i “zielonych” środków transportu jest ważnym aspektem miasta prawdziwie przyjaznego dla mieszkańców. Voom i GZM dzięki Planerowi Multimodalnemu mają zapewnić mieszkańcom Metropolii sensowną alternatywę do przemieszczania się prywatnym autem – tym samym podejmując walkę z wszechobecnym tłokiem na drogach i gryzącymi spalinami.

Współpraca Metropolii i Voom odbywa się na niekomercyjnych warunkach.

Link: Działania Metropolii na rzecz zrównoważonej mobilności

Centrum przesiadkowe w Włczy oficjalnie otwarte

- 7 kursów w kierunku Gliwic i Stanicy, od 5:40 do 21:50 – linia 60
- 8 kursów w kierunku Knuruwa i Leboszowic
- 16 kursów w kierunku Rybnika

Dodatkowe atuty centrum przesiadkowego:

- parking dla samochodów osobowych

- wiaty przystankowe
- wiaty na rowery
- nowoczesna toaleta
- monitoring
- oświetlenie
- zagospodarowanie przestrzeni: na terenie centrum nasadzono ponad 100 drzew i krzewów.

Koszt budowy centrum przesiadkowego: **2 772 366,05 zł**Wartość dofinansowania: **2 618 903,52 zł**Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia: **267.435,00 zł**Europejski Fundusz Rozwoju Regionalny Program Operacyjny: **2 351 468,52 zł**Wkład własny Gminy (5,5 %): **153 462,53 zł**

Źródło: UG Pilchowice