

Dbajmy o siebie
nawzajem – ZTM
o bezpieczeństwie
pasażerów

str. 4

Nowe technologie
na co dzień – aplikacje
mobilne w służbie
pasażera

str. 7

TEMAT MIESIĄCA

Wspólne niebo
nad Metropolią

str. 8

W METROPOLII

MAGAZYN INFORMACYJNY GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII

NR 2 GRUDZIEŃ/STYCZEŃ 2020

ISSN 2719-6224





Jarmark bożonarodzeniowy 2019 w Nikiszowcu. Fot. Radosław Kaźmierczak

WIGILIA DLA SAMOTNYCH

Metropolitalna Wigilia dla Samotnych na kilka tysięcy osób? W czasie pandemii? Tak! Nie spotkamy się przy jednym wigilijnym stole, ale odwiedzimy Cię z opłatkiem i gorącym poczęstunkiem w Twoim domu!

FUNDACJA WOLNE MIEJSCE WRAZ Z MIASTEM KATOWICE I URZĘDEM METROPOLITALNY GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII DZIAŁAJĄ WSPÓLNIE, ABY W WIGILIĘ 2020 ROKU ŚWIĄTECZNY POSIŁEK DOTARŁ DO KAŻDEJ SAMOTNEJ OSOBY W MIASTACH GZM ZAANGAŻOWANYCH W PROJEKT.

Metropolitalna Wigilia dla Samotnych w Katowicach i miastach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii to gigantyczne przedsięwzięcie, zainicjowane i realizowane od lat przez Fundację Wolne Miejsce. Urząd Metropolitalny GZM aktywnie włącza się w działania Fundacji podczas organizacji kolacji wigilijnych i wielkanocnych śniadań.

Ten rok postawił szczególne wyzwania zarówno przed organizatorami, jak i uczestnikami

Wigilii dla Samotnych. Nie będzie można, jak to było w latach ubiegłych, zasiąść przy wspólnym stole, podzielić się opłatkiem i razem zjeść świąteczną kolację.

Niedogodności te jednak, zamiast przeszkodą, stały się dopingiem do jeszcze efektywniejszej współpracy pomiędzy Fundacją a Urzędem Metropolitalnym i miastami GZM, zaangażowanymi w przedsięwzięcie. Od pierwszej edycji wydarzenia nieoceniona jest pomoc organizacyjna Katowic. Wsparcia udzielają także Będzin, Bytom, Chorzów, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Mysłowice, Piekary Śląskie, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Świętochłowice, Tychy i Wojkowice.

Urząd Metropolitalny Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii zapewnia w tym roku całą infrastrukturę potrzebną do ugotowania i dostarczenia świątecznych dań samotnym osobom.

Wolontariusze Fundacji Wolne Miejsce 24 grudnia dowiozą świąteczne posiłki do

8. tysięcy samotnych mieszkańców Metropolii. To operacja wymagająca ogromnego nakładu pracy i perfekcyjnej logistyki. Każdy może się w nią zaangażować, na różne sposoby – zostać wolontariuszem, przekazać produkty na świąteczną kolację, wreszcie wesprzeć przedsięwzięcie finansowo.

Ty także możesz pomóc!
Szczegóły na:
www.facebook.com/wolnemiejsce

Od 5 grudnia pod numerami telefonu **32 723 28 28, 32 723 26 36** działa infolinia, osoby chętne mogą zadzwonić, podać swój adres oraz ilość wigilijnych posiłków.

Urszula Żbikowska

Szanowni Państwo, Drogie Mieszkanki i Drodzy Mieszkańcy Metropolii,

zbliża się koniec bardzo trudnego dla nas wszystkich roku. W ciągu ostatnich dziewięciu miesięcy nasze życie – rodzinne, zawodowe, społeczne – uległo diametralnej zmianie. Wszyscy musieliśmy zmienić swoje przyzwyczajenia i sposób myślenia, sprostać wielu ograniczeniom, stawić czoła nieznanym do tej pory wyzwaniom.

Urząd Metropolitalny GZM w tym trudnym czasie skupił się na kluczowych potrzebach całego obszaru Metropolii. Już na początku kwietnia podjęliśmy decyzję o przeznaczeniu ponad 10 milionów złotych na doposażenie szpitali na terenie Metropolii. Dzięki tym środkom można było zakupić m.in.: respiratory, łóżka elektryczne, dezynfektory, a nawet w pełni wyposażone karetki.

Zadbaliśmy także w sposób szczególny o bezpieczeństwo pasażerów komunikacji publicznej. Zarząd Transportu Metropolitalnego dokłada wszelkich starań, aby Wasze codzienne podróże – do pracy, do szkoły, do domu – były bezpieczne. Każdego dnia dezynfekujemy 1500 pojazdów. Wprowadziliśmy także wszelkie możliwe uregulowania i zabezpieczenia, które ograniczają do minimum ryzyko zarażenia się koronawirusem w środkach transportu publicznego. Wszystkie te działania sprawiają, że metropolitalna komunikacja miejska jest bezpieczna.

Priorytetem naszych przedsięwzięć – szczególnie w okolicznościach, które towarzyszą nam w tym roku – jest zapewnienie Mieszkańcom Metropolii lepszych i bezpieczniejszych warunków do życia i pracy. Obiecujemy sumiennie się z tego wywiązywać.

Życzymy Wam, Drogie Mieszkanki i Drodzy Mieszkańcy, by nadchodzące Święta Bożego Narodzenia były pełne rodzinnego ciepła i spokoju, by przyniosły wytchnienie od codziennych trosk, odbudowały poczucie bezpieczeństwa i pozwoliły z nadzieją i nowymi siłami ruszyć do działania w Nowym Roku. Wszystkiego najlepszego.

Kazimierz Karolczak
Przewodniczący
Zarządu GZM

Mariusz Wołosz
Przewodniczący
Zgromadzenia GZM



Metropolia^{GZM}

Więcej na metropoliagzm.pl

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

Redaktor naczelna
Martyna Starc-Jażdzyk

Opracowanie graficzne i skład
Parastudio

Okładka
Rynek przy Kościele pw.
św. Marii Magdaleny w Tychach.
Fot. Radosław Kaźmierczak
zdjęcie z zasobów Urzędu
Miasta Tychy

CEL ZTM: BEZPIECZEŃSTWO PASAŻERÓW

ZARZĄD TRANSPORTU METROPOLITALNEGO
O BEZPIECZEŃSTWIE W KOMUNIKACJI
MIEJSKIEJ W CZASACH PANDEMII

Wdrożenie działań na rzecz zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w transporcie publicznym to nasz priorytet. Istotne są również wspólne działania – ZTM, operatorów oraz pasażerów, które mogą ograniczyć ryzyko rozprzestrzeniania się czynników zakaźnych.

23 TYS.
LITRÓW ŻUŻYWANYCH
MIESIĘCZNIE
DETERGENTÓW

1500
POJAZDÓW
CODZIENNIE
DEZYNFEKOWANYCH

3,5 MLN ZŁ
WYDANE NA ŚRODKI
DEZYNFEKUJĄCE
W OKRESIE KWIECIEŃ -
PAŹDZIERNIK

OK. 1000
ZMIAN
W ROZKŁADACH
JAZDY

133
DEZYNFEKOWANYCH
AUTOMATÓW
BILETOWYCH

10
PUNKTÓW OBSŁUGI
PASAŻERA REGULARNIE
OZONOWANYCH
I DEZYNFEKOWANYCH

Fot. Aleksander Matachowski, HashTagalek

Służby ZTM podczas kontroli stanu technicznego pojazdów i uprawnień kierowców. Rutynowo sprawdzana jest także czystość, oznakowanie i wyposażenie taboru, sprawność kasowników oraz opóźnienia i przyspieszenia pojazdów.

→ Pracownicy ZTM regularnie ozonują i dezynfekują Punkty Obsługi Pasażera.

Fot. Łukasz Folda



Od początku marca Zarząd Transportu Metropolitalnego dostosował około 1000 rozkładów jazdy, podwoił i wzmocnił ofertę na wielu liniach.

Wielu pasażerów zastanawiało się, jaki wpływ ma koronawirus na bezpieczne podróżowanie komunikacją miejską. Po wielu nieudokumentowanych i podawanych do publicznej wiadomości sformułowaniach, zagadnienie to stało się przedmiotem badań naukowych. Wnioski napawają optymizmem – w pojazdach komunikacji miejskiej jest bezpieczniej niż np. w restauracjach czy galeriach handlowych.

Warunkiem bezpiecznego podróżowania w transporcie zbiorowym jest nieustanne zachowywanie środków ochrony. Chodzi tu nie tylko o zasłanianie ust i nosa, ale i inne zasady, o których regularnie i na różnych płaszczyznach przypomina Zarząd Transportu Metropolitalnego. Przykładem jest kampania informacyjna organizatora transportu #DbajmyOSiebieNawzajem, która ruszyła w połowie września, tuż przed rozpoczęciem Europejskiego Tygodnia Równowazonego Transportu. Jej celem było ukazanie skali działań podjętych przez ZTM na rzecz walki z epidemią, zachęcanie społeczności do odpowiedzialnego podejścia do wspólnego dobra, jakim jest bezpieczeństwo oraz odbudowanie zaufania pasażerów do transportu publicznego.

Kampania realizowana była w tradycyjnych mediach – prasie i stacjach radiowych, miała swoją intensywną odsłonę w Internecie, jej treści komunikowane były także na citylightach i billboardach oraz materiałach drukowanych, dystrybuowanych za pośrednictwem ponad czterdziestu urzędów miast i gmin. – Treść komunikatów oparta została o fakty i duże liczby obrazujące skalę działań wdrażanych przez ZTM. Przekaz bazował na współpracy pomiędzy pasażerami i organizatorem transportu. Jest to istotne, bowiem w czasie pandemii jesteśmy w stanie skutecznie działać tylko jednocząc siły. Stąd hasztag DbajmyOSiebieNawzajem – wyjaśnia Andrzej Stangret, zastępca dyrektora ds. handlowych ZTM.

Kampania #DbajmyOSiebieNawzajem obrazuje ogromną ilość działań i nakładów finansowych, które każdego dnia podejmuje Zarząd Transportu Metropolitalnego, by zapewnić swoim pasażerom bezpieczeństwo podczas podróży. Mowa tu m.in. o codziennej dezynfekcji 1500. pojazdów, na którą zużywa się miesięcznie ok. 23 tysiące litrów detergentów, wartych miliony złotych. – Realizując tę kampanię chcieliśmy

pokazać ogrom włożonej pracy i przeznaczonych środków na rzecz bezpieczeństwa w komunikacji miejskiej i podkreślić, że jest to dla nas jeden z priorytetów, zwłaszcza teraz w dobie pandemii – mówi Małgorzata Gutowska, dyrektor ZTM.

Kampania przypominała także o wspólnych dla wszystkich normach, określających zasady bezpiecznego poruszania się w przestrzeni publicznej, takich jak noszenie maseczki oraz częste mycie i dezynfekcja rąk.

Treść kampanii ZTM spajało emocjonalne hasło #DbajmyOSiebieNawzajem, które odwoływało się do empatii, jako podstawy budowania życia społecznego, do bezpieczeństwa, jako fundamentalnej potrzeby człowieka oraz do współodpowiedzialności za wspólne dobro.

Przekaz kampanii został wsparty wyrazistym projektem wizualnym, mającym za zadanie przykucie uwagi mieszkańców.

W kontekście bezpieczeństwa w komunikacji miejskiej ZTM należy wziąć pod uwagę, że pewne obostrzenia dotyczące transportu zbiorowego zostały wprowadzone ogólnie, np. określona liczba dostępnych miejsc w pojazdach – 30% liczby wszystkich miejsc siedzących i stojących, przy jednoczesnym pozostawieniu w pojeździe co najmniej 50% miejsc siedzących wolnych. ZTM zareagował na te obostrzenia i przypomina o nich specjalnie zaprojektowanymi wywieszkami na siedzeniach. W pojazdach wywieszone zostały również plakaty zwracające uwagę na obowiązek zasłaniania ust i nosa oraz informujące o dostępnej liczbie miejsc przewidzianej dla konkretnego modelu pojazdu.

Kampania informacyjna to nie wszystko. Zarząd Transportu Metropolitalnego troszczy się o pasażerów, dlatego pracownicy ZTM regularnie analizują frekwencję na poszczególnych liniach i dostosowują do niej tabor oraz liczbę kursów. Dodatkowo pracownicy przeprowadzają ozonowanie i dezynfekcję Punktów Obsługi Pasażera oraz automatów biletowych i kontrolują operatorów w terenie, sprawdzając, czy przestrzegają oni zaleceń.

Zarząd Transportu Metropolitalnego od marca dynamicznie reaguje na zmieniające się okoliczności w obliczu pandemii. – ZTM wprowadza modyfikacje w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej spowodowane przede wszystkim zmianą zachowań komunikacyjnych mieszkańców Metropolii,

a co za tym idzie, koniecznością dostosowania oferty przewozowej do zmniejszających się aktualnie potrzeb przewozowych – tłumaczy Aleksander Sobota, zastępca dyrektora ds. przewozów ZTM. Spadek wielkości potoków pasażerskich wynika z wprowadzonych ogólnie obostrzeń w sferze społecznej i gospodarczej. Od początku marca ZTM przeprojektował około 1000 rozkładów jazdy, podwoił i wzmocnił ofertę na wielu liniach. Przyczyn modyfikacji należy także upatrywać w ograniczonych zasobach kadrowo-taborowych operatorów oraz budżetach gmin.

Z myślą o bezpieczeństwie, metropolitalny organizator transportu wystosował również szereg wytycznych do operatorów, którzy realizują przewozy. Zalecił wietrzenie pojazdów na przystankach końcowych i początkowych. Kierujący są zobligowani do otwierania wszystkich drzwi na przystankach w trasie – nie tylko po to, aby wymienić powietrze w przestrzeni pasażerskiej, ale również by podróżujący nie musieli naciskać guzików. Ze względów bezpieczeństwa zawieszona została także sprzedaż biletów przez kierowców i motorniczych oraz wydzielona dla nich specjalna strefa.

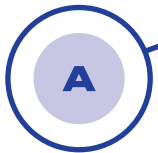
Zagraniczne badania naukowe, m.in. niemieckiego Instytutu im. Roberta Kocha, ale również przeprowadzone przez ekspertów z Francji, Hiszpanii, Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii i Hongkongu, pokazują, że współczynnik zarażeń koronawirusem w transporcie publicznym jest niewielki. Zestawiając to z dodatkowo realizowanymi przez ZTM działaniami zapobiegawczymi można wnioskować, że metropolitalna komunikacja miejska jest maksymalnie bezpieczna. Z tego też powodu, również w dobie pandemii, stanowi dobrą alternatywę dla pozostałych środków lokomocji.

Informacje istotne dla pasażerów, także w zakresie rozkładów jazdy, można uzyskać poprzez:
www.metropoliaztm.pl
rj.metropoliaztm.pl (w zakładce „Komunikaty”)
Infolinia **800 16 30 30**
www.facebook.com/ZTMAlert

Justyna Gawron

NASZE CODZIENNE PODRÓŻE, CZYLI CO, JAK I DLACZEGO WYBIERAMY, BY PRZEMIEŚCIĆ SIĘ Z PUNKTU A DO PUNKTU B

O MOBILNOŚCI, MOTYLNOSCI I MOTYWACJACH ROZMAWIAMY Z DR. FILIPEM SCHMIDTEM KOORDYNUJĄCYM PRACE NAUKOWCÓW Z UNIwersYTETU IM. ADAMA MICKIEWICZA W POZNANIU I MAGDALENĄ FOLTYNIAK – CZŁONKINIĄ ZESPOŁU MOBILNA METROPOLIA.



Zespół Mobilnej Metropolii, wraz ze wsparciem naukowym socjologów oraz z wolontariuszami, zrealizował wstępne badania eksploracyjne, oparte na pogłębionych wywiadach z mieszkańcami siedmiu miast na terenie GZM. Ich celem było uzyskanie nieoczywistych tropów, pozwalających przyjrzeć się motywacjom mieszkańców w wyborach mobilnościowych i ich detarminantom. Badania są częścią procesu pracy nad „Planem zrównoważonej mobilności dla GZM”.

Podobno można napisać rozprawę o wpływie dobrych kanapek na to, czym i jak jeździmy?

Filip Schmidt: Nie wiem, czy napisalibyśmy rozprawę o samych kanapkach, ale na pewno moglibyśmy napisać rozprawę o tym, co ludzie robią w trakcie jazdy i jak to wpływa na to, czym i jak jeżdżą. Takie rozprawy zresztą powstają, okazuje się bowiem że wartość „czasu przejazdu” nie dla wszystkich jest tak samo istotna i na jej wagę wpływa to, czy w czasie podróży można coś robić. Co więcej, realny koszt przejazdu często nie jest głównym wyborem w planowaniu podróży. Jak się dowiedzieliśmy w czasie wstępnych badań, podróż jest dla nas często źródłem przyjemności, ale i źródłem różnych produktywności. Mieszkańcy pożytkują ten czas na pracę, na zjedzenie wspomnianych kanapek, planowanie dnia, doczytywanie dokumentów, ale też na odpoczynek, medytację czy modlitwę i wyciszenie po dniu pracy. To czas przygotowania do pracy lub odwrótnie – wyłaczania.

Magdalena Foltyniak: Myślę, że dla nas i wielu osób podróż jest czasem, który staramy się wykorzystać – a zapominamy, że to również czas, w którym możemy nie robić nic – i to nicnierobienie jest dla nas czasem zbawienne. Natomiast fenomen kanapek ma swój drugi wymiar – to jeden z elementów, który potrafi zmienić naszą trasę podróży lub wybór środka transportu. Kupno kanapek to taki symbol rytuału w podróży.

Przeczytałam w popularnej ostatnio książce „Niewidzialne kobiety. Jak dane tworzą świat skrojony pod mężczyzn” stwierdzenie, że mężczyźni i kobiety podróżują inaczej. Czy w Waszych badaniach też to zauważyliście?

[M.F] Na tym etapie badań trudno wyciągać wnioski, że kategoria płci jest kategorią determinującą sposób poruszania się. Na pewno jest tak, że to czym się zajmujemy, to jaki jest nasz styl życia, a także to, czy mamy pod opieką innych domowników, np. dzieci, reguluje tryb naszego podróżowania.

[F.S] Na razie, w odniesieniu do zebranych materiałów, możemy mówić jedynie o pewnych impresjach związanych z płcią, jak na przykład o postawach proekologicznych, które częściej reprezentowały podróżujące kobiety. Częściej też, niż w przypadku mężczyzn, spotykaliśmy rozmówców – kobiety, które są podwożone, bo na przykład nie mają prawa jazdy lub mają ograniczony dostęp do rodzinnego samochodu. W sondażach z miast spoza Metropolii pojawiają się informacje, że kobiety pokonują mniejsze odległości – co nie znaczy, że mniej podróżują – bo wykonują więcej krótszych podróży o różnicowanym celu, choćby z wspomnianego już powodu pracy opiekuńczej.

Z kolei wśród rowerzystów – szczególnie pasjonatów – dominowali mężczyźni. Podobnie struktura płci układa się w grupie pasjonatów

transportu zbiorowego – bacznych obserwatorów, którzy znają rozkłady jazdy, proponują rozwiązania i uważnie śledzą zmiany – tu również dominowali mężczyźni. Ale to bardziej nasze obserwacje niż wynik statystyczny.

Czy mieszkańcy kalkulują podróże pod kątem dystansu, czy zwracają uwagę na dystans, np. do przystanku, czy też biorą pod uwagę wygodę jazdy określonym środkiem transportu – co o tym decyduje?

[F.S] Nie każdy mieszkaniec ma ten luksus, że może kalkulować czas podróży i to pierwszy filtr, który różnicuje ludzi. Można tu odwołać się do pojęcia „motylności”, wprowadzonego przez francuskiego socjologa Vincenta Kaufmann’a, które mówi o tym, że mamy w sobie różną zdolność – potencjał do uprawiania mobilności. Pierwszym z elementów, które warunkują „motylność” jest dostępność środków transportu. Jeśli mieszkamy 20 km od najbliższego przystanku, będziemy skazani na samochód, z drugiej strony, jeśli nie mamy prawa jazdy lub samochodu, zmuszeni jesteśmy jeździć transportem publicznym. Kolejny element to kompetencje – czyli cały zestaw umiejętności poznawczych – orientowania się w rozkładach jazdy, systemach zakupu biletów, alternatywach transportowych – tutaj nasi rozmówcy również byli bardzo zróżnicowani. Wśród osób, z którymi rozmawialiśmy pojawiły się bardzo różne strategie

podróżowania, w tym również takie, które bazują na zróżnicowanych środkach transportu. W ich przypadku na wybór sposobu podróżowania ma wpływ wiele czynników, z których tylko jednym jest czas przejazdu. Na mieszany system mobilności możemy sobie pozwolić pod warunkiem wspomnianej dostępności środków komunikacji i gdy mamy kompetencje poznawcze w tym obszarze.

Często patrzymy na dostępność środków transportu pod kątem dostępności dla osób niepełnosprawnych, czego dowiedzieliście się w tym zakresie?

APLIKACJE MOBILNE W SŁUŻBIE PASAŻERA

W NAJBLIŻSZYM CZASIE ZOSTANĄ ODDANE DO UŻYTKU PASAŻERÓW KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ GZM DWIE APLIKACJE MOBILNE*, OPRACOWANE PRZEZ DEPARTAMENT INFORMATYKI URZĘDU METROPOLITALNEGO. PRACE TESTOWE TRWAJĄ.

W dzisiejszych czasach jednym z istotniejszych elementów nowoczesnego systemu publicznego transportu zbiorowego jest informowanie pasażerów o bieżących lokalizacjach pojazdów oraz rzeczywistych czasach ich przyjazdów i odjazdów. Drugim co do ważności elementem jest umożliwienie szybkiego zakupu wszystkich biletów dostępnych w taryfie organizatora transportu. Nasze mobilne propozycje realizują te cele zgodnie z oczekiwaniami klientów. Dziś przekazujemy najważniejsze informacje na temat nowych funkcjonalności jednej z nich – mobilnego ŚKUP-u. **Mobilna Aplikacja Pasażera (nazwa robocza – Mobilny ŚKUP 3.0)**

Pierwsza wersja aplikacji pozwalała jedynie na aktualizację stanu karty. Kolejna wersja, ze względu na oczekiwania użytkowników, została wzbogacona o nowe możliwości. Za jej pomocą można już nie tylko przenieść na kartę ŚKUP zakupione na Portalu usługi, ale również sprawdzić stan konta, złożyć reklamację, przeglądać historię użycia karty, odczytywać i wysyłać wiadomości do operatorów Systemu, zgłosić awarię napotkaną w infrastrukturze ŚKUP oraz sprawdzić aktualny rozkład jazdy komunikacji miejskiej i przeczytać najnowsze komunikaty publikowane przez Zarząd Transportu Metropolitalnego. Dodatkowo, aplikacja umożliwia zmianę lub zablokowanie hasła i PIN, weryfikację stanu karty oraz zdalną blokadę karty ŚKUP. Aplikacja została ciepło przyjęta przez użytkowników. Na początku otrzymywaliśmy 5 gwiazdek w Play Store, jednak po pewnym czasie zaczęły wpływać do nas komentarze, z których jasno wynikało, że pasażerom brakuje w aplikacji możliwości zakupu

[M.F] Ja spotkałam w czasie badań rodzinę, której życie zorganizowane jest wokół autyzmu jednego z dzieci. Z transportu publicznego wyklucza osobę z autyzmem ilość bodźców, np. dźwiękowych i fizycznych, których doświadcza, zmieniający się krajobraz za oknem i to, że nie można np. usiąść. Wyobraźmy sobie młodą kobietę z dzieckiem w wieku przedszkolnym – trudno tę potrzebę siedzenia w pojeździe zrozumieć współpasażerom.

[F.S] Mogliśmy nie dotknąć wielu z problemów, dlatego że część osób wykluczonych nie pojawia się w przestrzeni publicznej i pewnie nie mieliśmy okazji ich spotkać. Ale dostępność

W ramach Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerów (SDIP) pracujemy nad kolejną aplikacją, o której funkcjonalnościach poinformujemy już niebawem. Fot. Radosław Kaźmierczak



biletów. Dlatego zdecydowaliśmy o dalszej rozbudowie i dziś prezentujemy efekty tej pracy.

Oprócz zakupu wszystkich biletów dostępnych w taryfie ZTM (tak, wszystkich – w tym biletów miesięcznych i kwartalnych!), aplikacja umożliwi pasażerom podróż bez użycia karty ŚKUP, opierając się na bezpiecznym QR kodzie, wyświetlanym na ekranie smartfona, wygenerowanym dla biletów niewymagających kasowania. W ten sposób wprowadzona zostanie możliwość kontroli biletów udostępnionych bezpośrednio w aplikacji. Dodatkowo, dzięki uruchomieniu natychmiastowego potwierdzenia płatności za zakup biletów, aplikacja umożliwi szybki zakup biletów jednorazowych, bez konieczności przenoszenia ich na kartę ŚKUP – tzw. funkcja „kup i jedź”. Aplikacja posiadać będzie w ramach funkcji zakupowych mechanizm koszyka zakupu, który umożliwi zakup podczas jednej transakcji większej liczby biletów.

Dzięki nowym funkcjom aplikacji można m.in.:

- dokonać zakupu każdego typu biletu dostępnego w taryfie ZTM,
- podróżować bez użycia Karty ŚKUP,
- otrzymać natychmiastowe potwierdzenie płatności za zakup biletu również w Portalu Klienta,
- dokonać szybkiego zakupu biletów jednorazowych – bez konieczności przenoszenia ich na Kartę ŚKUP.

Aplikacja z nowymi funkcjonalnościami oddana zostanie do użytku dla posiadaczy urządzeń mobilnych działających w środowisku Android i iOS, z tym że z uwagi na ograniczenia w wykorzystaniu technologii NFC, synchronizacja – zapisanie uprawnień na kartę

to ważny problem również dla osób sprawnych, to kwestia zakupu biletów, bezpieczeństwa i balansowania w pojeździe. Zdarzyli się rozmówcy wspominający o tym, że obawiają się upadku w autobusie lub tacy, u których hałas wywołuje migrenę – dlatego np. podróżują wyłącznie w słuchawkach.

Dziękuję za rozmowę. Czekamy zatem na dalsze, pogłębione badania, dotyczące mobilności mieszkańców GZM.

Rozmawiała **Kamila Rożnowska**

ŚKUP – możliwa będzie tylko w urządzeniach działających w systemie Android. Nie stanowi to jednak jakichkolwiek przeszkód w posługiwaniu się aplikacją podczas podróży.

Aplikacja mobilna ŚKUP, to zwięzienie wielomiesięcznego i żmudnego procesu projektowania i budowy własnych aplikacji mobilnych o funkcjonalnościach dorównujących najlepszym produktom tego typu na rynku, będących spełnieniem oczekiwań pasażerów Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz naszych własnych ambicji.

Do stworzenia aplikacji przyczynił się szeroki zespół pracowników GZM i ZTM oraz elastyczny zespół analityków biznesowych, programistów i testerów, który cierpliwie realizował wszystkie nasze pomysły :). Wszystkim z tego miejsca dziękujemy. Mamy nadzieję, że zostaną one ciepło odebrane przez użytkowników (czekamy na Wasze komentarze), co da nam siły do dalszej pracy nad nowymi rozwiązaniami.

Adam Krakowczyk, Daniel Mitros
in@metropoliagzm.pl

* Czym jest aplikacja mobilna (ang. mobile software / mobile application) – wg Wikipedii, ogólna nazwa dla oprogramowania działającego na urządzeniach przenośnych, takich jak telefony komórkowe, smartfony, palmtopy czy tablety.

WSPÓLNE NIEBO NAD METROPOLIA

W ZIMOWE PORANKI CZYSTE NIEBO NAD METROPOLIA I GŁĘBOKI ODDECH ŚWIEŻYM POWIETRZEM CORAZ CZĘŚCIEJ STAJĄ SIĘ LUKSUSEM, A PRZECIEŻ POWIETRZE POWINNO BYĆ NASZYM WSPÓLNYM DOBREM. MA TAKIE SAMO ZNACZENIE DLA ISTNIENIA ŻYCIA JAK WODA I POKARM.

Jak to możliwe, że świadomie lub nie, zatruwamy się nawzajem, i nieważne, czy trucicielem jest sąsiad z domu jednorodzinnego czy też zarządca bloku komunalnego z przestarzałą kotłownią. Narażamy swoje zdrowie, lekceważymy zdrowie innych, nie rozumiejąc, z jak groźnym i niezauważalnym przeciwnikiem mamy do czynienia. Dopiero wtedy, gdy pod postacią smogu wychodzi on z ukrycia, denerwujemy się i zamykamy w domach. Wszyscy chcemy oddychać czystym powietrzem, choć nie wszyscy w sprawie jego ochrony mamy czyste sumienia. Czy zatem mamy szansę, aby tę walkę o czystość wygrać?

O NISKIEJ EMISJI I SPOSOBACH JEJ ZWALCZANIA.

Blanka Romanowska: Jak w warunkach metropolitalnych radzić sobie z zanieczyszczeniem powietrza?

Jest XXI wiek – wiek innowacji, wiek rozwoju, wiek kosmicznych technologii. A gdzie w tym wszystkim jest człowiek i przyroda, której jesteśmy częścią? Z jednej strony technologia 5G, z drugiej przestrzeń pozbawiona podstawowej infrastruktury pozwalającej na prowadzenie godnego życia w poszanowaniu środowiska, które nas otacza. Myślę tu o zdegradowanych, przemysłowych terenach, o obszarach wiejskich, a nawet wiejsko-miejskich, wciąż niewyposażonych w kanalizację, sieć gazową, a w centrach miast o budynkach pozbawionych sieci ciepłowniczej i przez to ogrzewanych wciąż za pomocą prymitywnych urządzeń grzewczych na węgiel.

Metropolia to teren niezwykle silnie zurbanizowany – na 1 km² przypada tu średnio ponad 900 mieszkańców, przy czym średnia dla Polski, to 123 osoby na 1 km², a dla Europy – 66 osób na 1 km².

Oczywistym jest, że tak duża gęstość zaludnienia wiąże się bezpośrednio z ogromną ilością budynków, zarówno mieszkalnych, jak i użyteczności publicznej oraz przemysłowej. Wszystkie

te budynki ogrzewamy w sezonie jesienno-zimowym, niestety, wciąż jeszcze węglem i to węglem niskiej jakości, z dużą zawartością popiołów, zasiarczonym. Kolejnym problemem jest spalanie tego paliwa w nieefektywnych, przestarzałych urządzeniach grzewczych, piecach kaflowych, kozach, starych kotłach o niskiej sprawności energetycznej. W wyniku takich procesów ogrzewania powstają ogromne ilości pyłów i innych trujących związków, jak rakotwórczy benzopiren. Nie bez znaczenia jest też wciąż pokutujący proceder spalania w domowych piecach odpadów, w szczególności lakierowanych płyt meblowych, szmat, opon...

Jak zmienić tę sytuację? Jak poprawić jakość naszego życia poprzez poprawę jakości powietrza?

Ważna jest diagnoza istniejącej sytuacji, prowadzenie zaplanowanych, celowych inwestycji oraz ciągły monitoring jakości powietrza, dzięki któremu widzimy czy podejmowane przez nas działania wpływają na poprawę jakości powietrza. Dane z monitoringu pozwalają również na doraźne zapobieganie skutkom zanieczyszczonego powietrza – sprawdzając stan powietrza na zewnątrz możemy podejmować świadome decyzje o naszej aktywności na zewnątrz. Przy tym wszystkim niezbędna jest również informacja i edukacja skierowana do wszystkich grup wiekowych mieszkańców. Samorządy →



Co to jest niska emisja?

To emisja do atmosfery szkodliwych pyłów i gazów na wysokości do 40 m, pochodzących głównie z domowych pieców grzewczych i lokalnych kotłowni węglowych oraz z transportu spalinowego. Cechą charakterystyczną niskiej emisji jest to, że powodowana jest przez liczne źródła wprowadzające do atmosfery niewielkie ilości zanieczyszczeń. Występuje sezonowo.

Jakie są jej przyczyny?

Podstawowe przyczyny to: ogrzewanie domów paliwami (węglem i drewnem) o słabej jakości, palenie w piecach śmieci, korzystanie z przestarzałych pieców, nieodpowiednia izolacja domów i utrata energii w procesie ogrzewania, mała popularność odnawialnych źródeł energii, nadmierny ruch samochodowy.

W jaki sposób ograniczamy niską emisję?

Korzystając z węgla wysokokalorycznego (o wysokiej wartości opałowej), a unikając palenia węglem najniższej jakości – miałem, mułem, flotem lub pyłem. Nie spalając śmieci – spalanie odpadów poza miejscami do tego wyznaczonymi podlega karze grzywny. Wymieniając piec na bardziej wydajny i przyjazny dla środowiska. Podłączając dom lub mieszkanie do sieci ciepłowniczej. Oszczędzając energię i planując termomodernizację domu (np. wymianę grzejników, okien, docieplenie ścian). Wybierając odnawialne źródła energii (biomasa, energia słoneczna lub wiatrowa, geotermia).

O czym powinniśmy pamiętać?

O tym, że niska emisja ma najbardziej szkodliwy wpływ na najbliższe otoczenie emitenta zanieczyszczeń (największy opad pyłów odnotowano w odległości 20 m, 40 m od źródła spalania). O tym, że niska emisja powoduje rozwój przewlekłych chorób układu oddechowego, podnoszących ryzyko ciężkiego przebiegu infekcji wirusowych np. COVID SARS-2 czy grypy; zwiększa występowanie wielu chorób alergicznych i nowotworów, przyczynia się do poronień i niższej wagi urodzeniowej noworodków oraz wpływa na przedwczesne zgony.

Kiedy mamy do czynienia ze smogiem?

Zjawisko smogu powstaje wówczas, gdy występujące w powietrzu zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw łączą się z mgłą (ang. smoke + fog = smog). Nazwa pochodzi od słynnego smogu londyńskiego, który w 1952 roku zabił w ciągu kilku dni około czterech tysięcy ludzi.

Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii podejmują takie działania.

Problem ma tak dużą skalę, że wszelkie działania wspierające mają istotne znaczenie.

Z tego powodu Metropolia podjęła wyzwanie wspierania gmin członkowskich w walce o czyste powietrze. Aktualnie wraz z chętnymi gminami przygotowujemy się do złożenia wniosku do Europejskiego Banku Inwestycyjnego do programu ELENA (European Local Energy Assistance). Do programu wskazaliśmy komunalne budynki mieszkalne na terenie GZM. Projekt ma na celu przyspieszenie inwestycji termomodernizacyjnych, z likwidacją węglowych źródeł ogrzewania łącznie, poprzez sfinansowanie całej części przedinwestycyjnej (m.in. sfinansowanie audytów energetycznych, projektów budowlanych, doradztwa technicznego i finansowego inwestycji). Stawka jest wysoka, bo możemy uzyskać dofinansowanie w wysokości 90% wartości doradztwa energetycznego.

Kolejnym wspólnym działaniem jest przystąpienie Metropolii do projektu Miasta Katowice o akronimie AWAIR (www.katowice.eu/Strony/AWAIR.aspx), dzięki czemu wszystkie chętnie gminy metropolitalne będą mogły skorzystać

z opracowanych i udostępnianych danych o jakości powietrza.

Metropolia dba również o skuteczne przekazywanie mieszkańcom wiarygodnych informacji o stanie jakości powietrza w sezonie grzewczym. Dzięki gęstej siatce przystanków komunikacji publicznej, wyposażonych w elektroniczne tablice informacji pasażerskiej, możemy informować osoby oczekujące na autobus o stanie jakości powietrza w danym dniu. Dane pochodzą z codziennego prognozowania jakości powietrza dla powiatów, przygotowanego przez Generalnego Inspektora Ochrony Środowiska (www.powietrze.gios.gov.pl/pjp/airPollution), a sposób ich przekazywania i wyświetlania został ustalony z Regionalnym Wydziałem Monitoringu GIOŚ w Katowicach. Docelowo w ponad 600 punktach na terenie Metropolii podróżujący komunikacją publiczną będą mogli sprawdzić stan jakości powietrza. Dane te będą wyświetlane codziennie od września do kwietnia w godzinach popołudniowych.

Kazimierz Karolczak
Przewodniczący Zarządu GZM:

Warto wspomnieć o oczekiwanej przez nas długo zmianie w ustawie o wspieraniu remontów i termomodernizacji. Dnia

13 listopada br. ustawa po wielu zmianach została wreszcie podpisana przez Prezydenta RP. Ustawa dotyczy m.in. udoskonalenia funkcjonującego od lutego 2019 r. pilotażowego „Programu Stop Smog”. Dzięki tej zmianie Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia będzie mogła, wraz z chętnymi gminami, brać udział w rządowym projekcie STOP SMOG*, opracowanym na potrzeby walki z ubóstwem energetycznym wśród właścicieli budynków mieszkalnych jednorodzinnych. Ustawa daje Metropolii kolejny finansowy instrument do efektywniejszego prowadzenia polityki związanej z ograniczaniem niskiej emisji.

* Więcej na: www.czystepowietrze.gov.pl/stop-smog

Blanka Romanowska
Dyrektor Departamentu Infrastruktury i Środowiska Urzędu Metropolitalnego GZM

Kluczem do poprawy jakości powietrza w sezonie grzewczym byłoby masowe korzystanie z takich źródeł energii ciepła, które nie powodują znaczącej emisji zanieczyszczeń. Nowoczesne sieci ciepłownicze, nowoczesne technologie grzewcze, alternatywne i odnawialne źródła energii np. turbiny wiatrowe i systemy słoneczne są tego dobrym przykładem. Dla Metropolii ważną inwestycją w ostatnich latach miał być zakład termicznej utylizacji odpadów, gdzie komunalne odpady wysokokaloryczne nienadające się do składowania i recyklingu, mogłyby zostać wykorzystane do produkcji energii elektrycznej i ciepła. Prace związane z budową instalacji decyzją administracyjną Wojewody Śląskiego i rozstrzygnięciem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego zostały wstrzymane. Zgromadzenie Metropolii wystosowało apel do Ministra Klimatu i Środowiska o pilną nowelizację ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, która pozwoliłaby związkowi metropolitalnemu na realizację inwestycji według nowego scenariusza.



Śląskie wiatraki. Fot. Radosław Kaźmierczak

W wielu gminach, m.in. w Katowicach, Bytomiu, Piekarach Śląskich, wykorzystuje się drony do monitorowania jakości powietrza. Dzięki zastosowaniu nowych technologii oraz dobrej współpracy straży miejskiej z mieszkańcami, wzrasta wykrywalność przypadków spalania odpadów w domowych piecach. Dla gmin, które chciałyby wykorzystać bezzałogowe statki powietrzne, a ze względu na nikłą wiedzę w tym zakresie nie podjęły tematu, opracowano w ramach Centralnoeuropejskiego Demonstratora Dronów* dokument, który zawiera wytyczne dla usługi monitorowania niskiej emisji przy pomocy statków bezzałogowych, a także wskazówki do specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ).

* Więcej na: www.cedd.pl



Kontrola Straży Miejskiej w Katowicach. Fot. Tomasz Kawka

Karolina Mucha-Kuś: Kompleksowe podejście do zagadnienia, nie wyrzykowe działania.

Wspólne zakupy energii, skoordynowane dla wielu gmin oraz programy ograniczania niskiej emisji, to najbardziej efektywne działania związane z podnoszeniem efektywności energetycznej oraz ochrony powietrza, które mogliśmy zainicjować i wdrożyć w początkowym etapie funkcjonowania GZM. Grupę zakupową energii elektrycznej utworzyliśmy trzy lata temu, a grupę zakupową gazu dwa lata temu. Efekt skali i lepsza pozycja negocjacyjna dają nam oszczędności, dzięki temu samorządy zoptymalizowały wydatki na ten cel. Obecnie funkcjonującą grupę zakupową energii elektrycznej na lata 2020-2021 stworzyło aż 113 zamawiających, w ramach których działa ponad 300 jednostek, a zamówiony wolumen energii wyniósł prawie 1 TWh. Grupa zakupowa gazu liczy 25 zamawiających, w tym liczba podmiotów wynosi 66, a wolumen zamówionego błękitnego paliwa wyniósł 220 GWh. W tym roku, po raz pierwszy utworzyliśmy metropolitalny Program działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji, z budżetem 90 mln zł. Jego celem jest poprawa jakości powietrza nad obszarem 41 gmin członkowskich GZM.

METROPOLITALNY PROGRAM OGRANICZANIA NISKIEJ EMISJI - PRZYKŁADOWE PROJEKTY

Ponad 100 projektów objętych wsparciem finansowym. Dominują inwestycje w termomodernizację budynków gminnych, podłączenie budynków do sieci ciepłowniczych oraz budowa instalacji OZE (Odnawialne Źródła Energii). Część projektów obejmuje modernizację systemu oświetlenia na energooszczędne. Dofinansowane są także inwestycje związane z transportem publicznym, jak np. budowa i/lub modernizacja zintegrowanych węzłów przesiadkowych, parkingi, infrastruktura przystankowa, buspasy. Pozyskane dotacje gminy inwestowały również w budowę i modernizację dróg rowerowych oraz infrastrukturę ruchu pieszego.

Ze środków Programu dofinansowano realizację projektów m.in.:

- projekt Zabrze – „Likwidacja niskiej emisji w budynkach użyteczności publicznej i budynkach wielorodzinnych na terenie Miasta Zabrze” (5 505 477,00 zł) polegający na poprawie stanu energetycznego budynków,
 - projekt Gliwice – „Kompleksowa termomodernizacja budynków wraz ze zmianą systemu ogrzewania w 2020 r.” (5 709 725,00 zł),
 - projekt Bytomia – „Wymiana stolarki okiennej w budynkach mieszkalnych w Gminie Bytom” (1 951 261,00 zł),
 - projekt Tychów – „Przebudowa ścieżek rowerowych w Tychach” (4 173 008,00 zł),
 - projekt Dąbrowy Górniczej – „Modernizacja i rozbudowa oświetlenia ulicznego przy zastosowaniu energooszczędnych technologii LED na terenie Dąbrowy Górniczej” (1 990 538,00 zł).
- Mniejsze gminy GZM również realizują inwestycje mające bezpośredni wpływ na ograniczanie skutków niskiej emisji, należą do nich m.in. Bojszowy realizujące projekt „Modernizacja energetyczna kompleksu budynków Szkoły Podstawowej przy ul. Świętego Jana 33 – etap I” (1 386 818,00 zł), Świerklaniec – „Termomodernizacja budynku Szkoły Podstawowej im. Kai Mireckiej w Nakle Śląskim przy ul. Dworcowej 2” (1 372 062,00 zł), czy Sławków, który środkami GZM, w wysokości 420 463,00 zł, wspiera budowę instalacji fotowoltaicznej dla poprawy efektywności energetycznej gospodarki wodno-ściekowej w swojej gminie.

W tym roku gminy mogły liczyć na dofinansowanie nawet do 100% wartości inwestycji i często z tej możliwości korzystały.

Mechanizm działania programu znajduje się pod adresem: metropoliagzm.pl/ program-ograniczania-niskiej-emisji

Karolina Mucha-Kuś
Dyrektor Departamentu Projektów i Inwestycji Urzędu Metropolitalnego GZM

Jeszcze kilkadziesiąt lat temu w większości naszych miast pracowały huty i koksownie, a palące się hałdy emitowały wysokie stężenia tlenków siarki. Nikt nie zwracał sobie głowy pomiarami zanieczyszczeń czy duszącą mgłą. Dziś tradycyjnie trujący przemysł odszedł w zapomnienie, a współczesne zakłady korzystają z nowoczesnych instalacji filtrowania (ochrony) powietrza. Aktualnie według naukowców najczęściej dioksyn dostaje się do środowiska nie z produkcji przemysłowej, lecz podczas spalania odpadów w gospodarstwach domowych.



Fot. Aleksander Małachowski, Hashtagalek

PYTANIE DO EKSPERTA

dr inż. **Aleksander Sobolewski**

Dyrektor Instytutu Chemicznej Przeróbki
Węgla z Zabrza

Jak najlepiej wykorzystać program, czy można go wprowadzać na szeroką skalę i ile czasu potrzebuje średniej wielkości gmina do zebrania istotnych informacji?

Projekt ZONE ukierunkowany został na opracowanie i przetestowanie systemu informatycznego służącego do inwentaryzacji indywidualnych urządzeń grzewczych, jak różnego rodzaju piece i kotły do spalania paliw stałych oraz grzejniki elektryczne i gazowe. Do testowania w ramach pilotażu wybrano losowo 9 reprezentatywnych gmin z całej Polski. Spośród miast Metropolii współpracowaliśmy z Zabrzem oraz Katowicami. W ramach pilotażu, oprócz inwentaryzacji, wykonano pomiary emisji z kotłów małej mocy, do których zaliczamy piece i kotły domowe podczas pracy w warunkach rzeczywistych.

Przeprowadzono także pomiary jakości powietrza. To nie wszystko. W wybranych szkołach wykonano przesiewowe badania wydolności oddechowej (spirometria) u dzieci i młodzieży. Dzięki temu Instytut opracował unikalną w skali europejskiej bazę wskaźników emisji typowych zanieczyszczeń powietrza powstających podczas spalania paliw w indywidualnych źródłach ciepła różnego typu. Pilotaż pozwolił na wypracowanie metodyki prowadzenia pomiarów emisji z indywidualnych urządzeń grzewczych. Zostały sformułowane propozycje prawne. Stanowiły one podstawę do zmian legislacyjnych, umożliwiających wprowadzenie w Polsce pomiarów emisji z indywidualnych źródeł ciepła za pomocą urządzeń przenośnych oraz bazę danych o kosztach funkcjonowania źródeł emisji

Jak miasta i gminy Metropolii starają się poprawić jakość powietrza?

Dobre praktyki pokazują, że samorządom nie brakuje inwencji i zaangażowania w temat. Lista działań jest długa – edukacja dzieci i młodzieży, upowszechnianie informacji o zagrożeniach zdrowotnych, akcje społeczne, monitoring i kontrola czystości powietrza, kary dla trucicieli, inwestycje w programy wymiany starych kotłów oraz w systemy do pomiaru jakości powietrza, podłączanie do instalacji gazowych budynków publicznych i prywatnych, montowanie kolektorów słonecznych. Choć gminy nie ustają w podejmowaniu wysiłków, doskonale wiedząc, że dobra jakość powietrza to komfort życia mieszkańców i lepsze możliwości rozwoju gminy, często robią to bez kompleksowych planów (np. brak solidnej inwentaryzacji), a ich środki są rozpraszane na różne działania i obszary nieprzynoszące oczekiwanych efektów. Dane na temat działań poszczególnych gmin, w których precyzyjnie podane są informacje o wymienionych źródłach ogrzewania, znajdują się w sprawozdaniach z realizacji wojewódzkiego programu ochrony powietrza. Znamy więc źródła finansowania i wysokość inwestycji poniesione w poszczególnych gminach.

Poglądowy raport o stanie powietrza nad Metropolią oraz na temat gminnych programów ograniczania niskiej emisji znajduje się na portalu InfoGZM w zakładce Analizy – Raporty: infofgzm.metropoliagzm.pl/doc/Raport_powietrze.pdf

i kosztach związanych z wymianą źródeł emisji na alternatywne lub z zastosowaniem paliw o lepszej jakości. Obecnie wszystkie gminy mogą wykorzystać wypracowany w ramach projektu ZONE formularz inwentaryzacyjny. Ułatwi to przeniesienie danych do budowanej Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków (CEEB). Jest to mechanizm informatyczny do gromadzenia i udostępniania danych na temat użytkowanych urządzeń grzewczych. Wdrożenie systemu ułatwi gminom podejmowanie decyzji, co do wyboru i kształtowania skutecznej polityki ekologicznej, zwłaszcza w budowie programów ograniczenia emisji. Dzięki danym zawartym w CEEB władze samorządowe będą mogły wprowadzać optymalne rozwiązania związane z organizacją zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe.

PODSUMOWANIE

„Wspólne niebo nad Metropolią” otwiera cykl poświęcony bezpieczeństwu ekologicznemu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Ochrona powietrza i energetyka to jeden z filarów tego bezpieczeństwa. Wraz z kolejnymi – zaopatrzeniem w wodę i oczyszczaniem ścieków, gospodarką odpadami komunalnymi, rekultywacją i rewitalizacją terenów zdegradowanych i wreszcie transportem na terenie Metropolii – mieści się w szeroko rozumianym pojęciu ochrony środowiska. Mimo iż GZM nie posiada wprost ustawowych uprawnień – za wyjątkiem organizacji transportu zbiorowego – do realizowania działań z zakresu ekologii – podejmuje temat. Szanując potrzeby gmin i spełniając oczekiwania mieszkańców.

Opracowała **Martyna Starc-Jażdżyk**

* projekt/prototyp elektronicznego systemu inwentaryzacji źródeł niskiej emisji wraz z bazą danych i narzędziami do analizy tych danych (www.zone.gov.pl) jest realizowany przez Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii, Instytut Łączności – Państwowy Instytut Badawczy, Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla, Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy oraz Stowarzyszenie Krakowski Alarm Smogowy.

PRZEPIS NA METROPOLIĘ PRZYJAZNĄ POKOLENIOM

Jednym z głównych zadań Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jest poprawa jakości życia mieszkańców. Nie robimy tego z za biurka. Wychodzimy do różnych grup po to, aby bliżej poznać ich oczekiwania, które stają się naszymi wyzwaniem. Tak rozumiemy budowanie otwartej, wygodnej i dopasowanej do potrzeb mieszkańców Metropolii – Metropolii przyjaznej pokoleniom.

Mieszkańcy to najlepsi architekci

Dom, którym jest Metropolia powinien być wygodny i praktyczny dla każdego. Zarówno dla czterolatka, jego starszej siostry ze szkoły średniej, ich rodziców w sile wieku oraz dziadków, którzy zawsze z troską patrzą na swoje dzieci i wnuki. Właśnie dlatego do współpracy zaprosiliśmy m.in. przedstawicieli seniorów, organizacji pozarządowych, środowisk akademickich oraz naszych miast i gmin, którzy od maja 2019 roku pracują razem z nami w ramach Metropolitalnego zespołu ds. polityki senioralnej. Rok później uruchomiliśmy projekt pod nazwą Młodzi robią Metropolię. W jego ramach powstaną rekomendacje, które znajdą się w przyszłej strategii GZM. Ktoś może zapytać: „Dlaczego znowu zapomniano o osobach 30, 40 plus?”. Nie zapomnieliśmy. Cały czas przyświeca nam myśl o przywołanej na początku tego artykułu wielopokoleniowej rodzinie. Nasi nieco starsi mieszkańcy mają w pamięci spacerzy ze swoimi dziećmi, które dziś same są rodzicami. Nasza młodzież z kolei wchodzi w dorosłe życie z jasnymi oczekiwaniami i ambitnymi planami. Ta swoista mieszkanka doświadczenia i niczym nieograniczonej wyobraźni powinna przynieść ciekawe rezultaty. Część z nich już jest wdrażana w życie. Przykładem mogą być Standardy dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Impulsem do ich opracowania były dyskusje, jakie towarzyszyły spotkaniem Metropolitalnego zespołu ds. polityki senioralnej. Wypracowaliśmy je w szerokim gronie. Swoją część na udział w konsultacjach czy tzw. spacerach badawczych poświęcili przedstawiciele miast, seniorzy, przedsiębiorcy, osoby z niepełnosprawnościami oraz społecznicy. Wsłuchiwaliśmy się w ich głosy i wskazówki, tak, aby standardy były maksymalnie uniwersalne i „uszyte” na miarę każdego mieszkańca Metropolii. Chcemy być coraz lepsi, stąd dokument

ten ma charakter otwarty i może być z czasem modyfikowany. Standardy dostępności ruchu pieszych stały się częścią szerszego „pakietu”, obejmującego różne formy transportu i komunikacji na obszarze GZM. Natomiast w listopadzie 2020 roku Zarząd GZM przyjął uchwałę, na mocy której nasze miasta i gminy muszą uwzględnić standardy w ramach projektów współfinansowanych ze środków Metropolii, z Programu na rzecz ograniczania niskiej emisji.

Obierz kurs na Metropolię

Od samego początku chcemy, aby Metropolia była miejscem pierwszego wyboru dalszej nauki, pracy i życia. Dodatkowo chcemy przyciągać utalentowanych i ambitnych mieszkańców obszarów spoza GZM. Służyć temu mają dwa bliskie sobie projekty. Pierwszym z nich jest wspomniany wcześniej Młodzi robią Metropolię. Zaprosiliśmy mieszkańców w przedziale wiekowym od 16 do 25 roku życia, aby pomogli nam odpowiedzieć na pytanie jak urządzić Metropolię, aby młodzi ludzie wybierali ją na swoje miejsce do życia. Pracujemy wspólnie od września 2020 roku, spotykając się dwa razy w miesiącu na tematycznych warsztatach. „Dotykamy” wielu tematów, począwszy od edukacji i rynku pracy, poprzez kulturę, bezpieczeństwo, komunikację publiczną, na idei inteligentnego miasta kończąc. Proces ten zakończymy w 2021 roku kilkoma spotkaniami konsultacyjnymi. Pokażemy efekty naszej pracy i poprosimy o dodatkowe uwagi i wskazówki. Chcemy, aby rekomendacje zawierały jak najwięcej szczegółów, a być może już konkretne projekty, które zostaną ujęte w strategii. Efekty naszej pracy będą widoczne z czasem. Patrząc na dotychczasowe zaangażowanie liczymy, że każdy, bez względu na wiek, będzie czuł się w naszej wspólnej Metropolii dobrze.

Drugim takim działaniem jest Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki. Został on powołany po to, aby podnosić atrakcyjność oferty

edukacyjnej i naukowej uczelni działających na obszarze Metropolii. Z Metropolitalnego Funduszu Wspierania Nauki mogą korzystać uczelnie publiczne i niepubliczne z obszaru GZM. Uczelnie mogą pozyskać nawet 99 proc. dofinansowania kosztów wynagrodzenia światowej klasy naukowca. Naukowcy mogą być pozyskiwani m.in. do organizacji wykładów, warsztatów, sympozjów, przygotowywania publikacji czy udziału w debatach. Uczelnie mają szeroki wachlarz możliwości przy ubieganiu się o dofinansowanie. Obowiązuje zasada, że naukowcy muszą reprezentować szkołę wyższą, która zajmuje miejsce w pierwszej 20. w światowych rankingach lub też mogą poszczycić się nagrodami otrzymanymi za osiągnięcia naukowe. Wierzmy, że możliwość bezpośredniego kontaktu z najlepszymi naukowcami z całego świata na naszych uczelniach sprawi, że coraz chętniej do ich drzwi będą pukali przyszli studenci. To wzmocni nasz potencjał naukowy. Liczymy, że te kilka lat studiów będzie bardzo ciekawym czasem, pozwoli na poznanie wszystkich atutów Metropolii, co przełoży się na decyzję o tym, że właśnie tutaj warto mieszkać i pracować.

Za obsługę Metropolitalnego zespołu ds. polityki senioralnej oraz projektu Młodzi robią Metropolię odpowiada Departament Rozwoju Społeczno-Gospodarczego i Współpracy Urzędu Metropolitalnego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Metropolitalny zespół ds. polityki senioralnej: k.miazio@metropoliagzm.pl

Projekt Młodzi robią Metropolię: młodzi@metropoliagzm.pl

Łukasz Łata



Gliwice z lotu ptaka. Czyste niebo nad dachami domów w zimowe dni często pozostaje życzeniem. Zmianę na lepsze przynieść mogą tylko wspólne działania mieszkańców i samorządów. Fot. Radosław Kaźmierczak

PUNKTY WIDZENIA

Metropolia stara się zrozumieć potrzeby różnych grup społecznych, tworząc międzypokoleniową platformę współpracy. Temu służy inicjatywa Młodzi robią Metropolię oraz Metropolitalny zespół ds. polityki senioralnej, który zrzesza przedstawicieli seniorów, organizacji pozarządowych, środowisk akademickich oraz pracowników miast i gmin. Zespół współdziała ze sobą od maja 2019 roku pracując nad zagadnieniami z zakresu wspierania aktywności i poprawy mobilności osób starszych, przy jednoczesnym wykorzystaniu ich wiedzy i potencjału. Dziś rozmawiamy z członkinią zespołu.



Ewa Kulisz

liderka w procesie opracowywania podręcznika „Metropolia przyjazna seniorom”, koordynatorka wolontariatu seniorów w Fundacji Park Śląski. Sztandarowym projektem Fundacji jest Parkowa Akademia Wolontariatu, zrzeszająca kilkadziesiąt osób powyżej 50. roku życia

W jaki sposób pandemia koronawirusa zmieniła działalność Fundacji Park Śląski?

Całkowicie zmieniła profil naszego działania. W ramach Parkowej Akademii Wolontariatu byliśmy nastawieni na bezpośrednie spotkania z ludźmi. Teraz, ponieważ trzeba ograniczać wychodzenie z domu, wszystko odbywa się u nas w sieci lub przez telefon.

Seniorzy chętnie wykorzystują nowoczesne technologie?

Wielu z nich – tak. Ostatnio pomagałam około 80-letniej wolontariuszce zainstalować aplikację w telefonie, aby mogła się kontaktować z kuzynką z Australii. Innym przykładem są dwie panie, również powyżej 80. roku życia, które nauczyły się grać ze sobą w brydża przez internet. Seniorzy zakładają także grupy na portalach społecznościowych, wymieniają się zdjęciami i filmami.

Czy seniorzy są lepiej przygotowani na życie w izolacji niż podczas pierwszej fali koronawirusa?

Tak, teraz lepiej wiedzą, jak poruszać się w tym świecie. Po pierwszej fali zakażeń zdawali przygotować się na to, co przyszło jesienią. Ludzie, którzy spotykali się w grupie, teraz do siebie dzwonią i piszą. Sama również otrzymuję telefony od seniorów i widzę, że jest spokojnie. Wiosną telefony były bardziej rozpaczliwe. Teraz dzwonią głównie po to, żeby zwyczajnie porozmawiać.

Kiedy sytuacja wróci do normy, może będzie okazja, aby zrealizować projekty integrujące seniorów z młodzieżą?

Z pewnością, szczególnie, że mamy w tym zakresie doświadczenie. Przed pandemią

realizowaliśmy projekt, w którym seniorki-wolontariuszki pomagały osobom z niepełnosprawnościami. Ponieważ miałam wtedy do dyspozycji grupę młodych praktykantów, postanowiłam włączyć ich w ten projekt. Młodzi zajęli się m.in. rzeczami związanymi z nowymi technologiami. Projekt wymagał użycia aplikacji mobilnej, a młodzi bardzo fajnie przeszkolili seniorów z jej obsługi. Oprócz tego pomagali wszędzie tam, gdzie potrzebna była ich siła i energia. To był świetny projekt, który pokazał, że integracja międzypokoleniowa daje dobre efekty.

Rozmawiał Michał Nowak



Jeśli nie ograniczają nas aktualne zalecenia związane z koronawirusem lub zabójczy smog, wychodzimy z domu. Aktywność i natura są dobrym antidotum na stres. Fot. Aleksander Małachowski, Hashtagalek

KALENDARIUM OSTATNICH WYDARZEŃ

KOMUNIKACJA PUBLICZNA. AUTOMATY SOLARNE

Pilotażowo uruchomiliśmy 10 solarnych automatów biletowych, umożliwiających sprzedaż biletów papierowych i przyjmowanie opłat gotówką oraz kartą płatniczą. Celem pilotażu, który potrwa 12 miesięcy, będzie weryfikacja przydatności tego typu urządzeń do obsługi sprzedaży biletów dla pasażerów. Urządzenia

zostały ulokowane w gminach, w których dotychczas nie było żadnego automatu biletowego. Zaletą urządzeń jest brak potrzeby zapewnienia zewnętrznego zasilania. Automaty znajdują się na przystankach: Biełuń Plac Autobusowy, Gierałtowiec Kościół, Lędziny Pomnik, Łaziska Górne Ratusz, Mikołów Plac 750-lecia, Sarnów Główna, Sośnicowice Pętla, Świerklaniec Park, Tarnowskie Góry Bytomska, Zbrosławice Kościół.



GEPARD

Otrzymaliśmy dofinansowanie, w wysokości ok. 80 mln zł, ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego 2014-2020 oraz Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, na realizację inwestycji wartej ponad 120 mln złotych, polegającej na zakupie

32. autobusów elektrycznych wraz z budową systemu zasilania autobusów w energię elektryczną (16 ładowarek mobilnych oraz 9 pantografowych stacji ładowania). Budowa stacji ładowania planowana jest na terenie Sosnowca, Będzina, Gliwic, Katowic, Mikołowa i Tarnowskich Gór. Realizacja projektu zaplanowana jest na lata 2021-2023.



BUDOWA VELOSTRADY Pracujemy nad wyborem trasy

Velostrada ma stać się kręgosłupem transportu rowerowego, który połączy miasta w Metropolii. Planując jej przebieg rozważamy możliwość wykrzystania potencjału, jaki tkwi w nieczynnych liniach kolejowych. Z tego powodu już w zeszłym roku podpisaliśmy dwa listy intencyjne o współpracy z właścicielami sieci przemysłowych linii kolejowych – CTL Maczki Bór oraz firmą PRAGBUD. O dokładnym przebiegu Velostrady zdecydują wyniki konsultacji i analiz, które prowadzimy w oparciu o wyznaczone trzy warianty trasy. Każdy z nich zaczyna się w Katowicach Zawodziu, w okolicach przecięcia się bulwarów Rawy z ul. Bohaterów Monte Cassino, a kończy w Dąbrowie Górniczej przy ul. Malinowe Górki, koło zbiornika Pogoria. Pierwszy wariant-minimum zakłada, że trasa ma liczyć ponad 20 km, łącząc

Katowice, Sosnowiec oraz Dąbrówę Górniczą. Drugi wariant wymaga przygotowania koncepcji przebiegu po śladzie nieczynnej linii kolejowej, liczącej ok. 30 km i biegnie przez Dąbrówę Górniczą, Będzin, Czeladź, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Katowice i Mysłowice. Trzeci wariant, o długości 32 km, także zakłada wykorzystanie nieczynnych linii kolejowych na odcinku Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Mysłowice – Katowice. Przyszła Velostrada będzie odseparowana od ruchu samochodowego oraz ruchu pieszych, z systemem bezkolizyjnych zjazdów oraz skrzyżowań. Roweryści będą mogli się przemieszczać dwupasmową drogą o minimum 4 m szerokości, z prędkością do 30-40 km/h. Ponadto na trasie będzie można skorzystać z punktów obsługi rowerów, zostaną także wyznaczone miejsca parkingowe. Dla większego bezpieczeństwa użytkowników po zmroku, zakłada się również montaż oświetlenia na wybranych odcinkach trasy.



GRUPA ZAKUPOWA SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH Przygotowujemy wzory najważniejszych dokumentów związanych z formalnym rozpoczęciem działań w ramach Grupy

W przyszłym roku – w odpowiedzi na ustawę z dnia 11 stycznia 2018 r. o Elektromobilności i Paliwach Alternatywnych, zaplanowana została realizacja projektu grupy zakupowej, polegająca na przygotowaniu oraz przeprowadzeniu wspólnego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na zakup samochodów elektrycznych dla gmin członkowskich GZM, które zadeklarowały lub deklarują chęć udziału w grupie. Za nami warsztaty, które przeprowadziliśmy dla

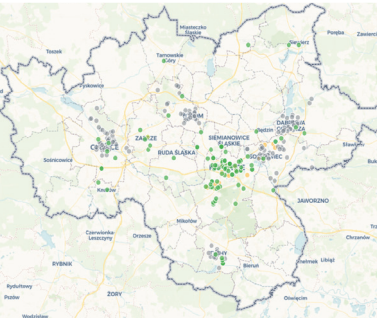
zainteresowanych gmin. Podczas sesji reprezentanci gmin poznali założenia projektu, wstępny harmonogram działań, otrzymali również informacje o zadaniach i obowiązkach z zakresu elektromobilności, wynikających z ustawy. Dodatkowo, przedstawiono realizację podobnego projektu w Krakowskim Holdingu Komunalnym, gdzie utworzona dla miasta Krakowa Grupa Zakupowa Samochodów Elektrycznych, poprzez efekt skali, wygenerowała oszczędności rzędu 2,5 mln złotych. Warto dodać, że Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska planuje uruchomić dopłaty dla samorządów na działania związane z elektromobilnością i pozyskaniem floty aut elektrycznych.



NOWOŚCI OPUBLIKOWANE NA STRONIE INFOGZM Mapa stacji ładowania samochodów elektrycznych na terenie gmin GZM

infoGZM.metropoliagzm.pl infoGZM>Publikacje>Pozostałe>Stacje ładowania samochodów elektrycznych: tu znajdziesz informację o działających stacjach ładowania, stacjach w trakcie uruchamiania, stacjach w budowie

oraz stacjach projektowanych (dane UDT). Raport – rynek nieruchomości w Metropolii infoGZM>Publikacje>Pozostałe>Przeprowadziliśmy analizę ofert mieszkaniowych w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na rynku wtórnym i pierwotnym: opracowanie powstało w oparciu o ceny ofertowe mieszkań, opublikowane w wiodących serwisach ogłoszeniowych.



KOMUNIKACJA PUBLICZNA

Kolejny Krok w budowie Kolei Metropolitalnej – 15 wniosków z terenu Metropolii, zgłoszonych do programu „Kolej Plus” przeszło do kolejnego etapu weryfikacji
Wnioski dotyczyły dofinansowania nowych

połączeń kolejowych bądź usprawnienia już istniejących oraz budowy nowych przystanków.
Łączny koszt wszystkich zgłoszonych projektów to ok. 1,7 mld zł, a szacowany wkład własny, który sfinansuje Metropolia to ponad 200 mln zł.



KOMUNIKACJA PUBLICZNA

Plan transportowy – zakończyliśmy konsultacje
Społeczne konsultacje Planu Transportowego trwały do 11 grudnia. Dodatkowo dokument omawiany jest z członkami Rady Metropolitalnego Transportu

Publicznego oraz Rady ds. Nowoczesnej Mobilności. To organy doradcze Zarządu GZM. Wszystkie zebrane wnioski i uwagi zostaną przekazane do autorów Planu Transportowego. Na tej podstawie zostaną wprowadzane do dokumentu poprawki.



KOMUNIKACJA PUBLICZNA

Bezpłatne połączenia dla pasażerów w Katowicach na odcinku Dworzec PKP – Międzynarodowy Dworzec Autobusowy Sądowa

Od 1 grudnia 2020 r. weszła w życie zmiana w Taryfie przewozu osób i bagażu w komunikacji zbiorowej organizowanej przez Zarząd Transportu Metropolitalnego, która m.in. uprawnia do bezpłatnych przejazdów pasażerów podczas przejazdu na odcinku Katowice Dworzec PKP – Katowice Sądowa lub Katowice Sądowa – Katowice Dworzec, liniami autobusowymi ZTM, które rozpoczynają lub kończą swój kurs na przystankach

Katowice Sądowa lub Katowice Dworzec. Proponowana zmiana jest związana z uruchomieniem nowego Międzynarodowego Dworca Autobusowego w Katowicach przy ul. Sądowej, dla którego jedynym rozwiązaniem zapewniającym sprawne przemieszczanie się podróżnych pomiędzy dworcem kolejowym i węzłem przesiadkowym „Sądowa” będzie komunikacja autobusowa. Powyższe rozwiązanie w zakresie bezpłatnych przejazdów funkcjonowałoby do czasu stworzenia bezpośredniego połączenia pieszego pomiędzy dworcem kolejowym, a węzłem „Sądowa”.



NOWE TECHNOLOGIE

Śląskie dni lotnictwa i dronów – online

Bezzałogowe statki powietrzne (BSP) transportujące ludzi i towary to wcale nie aż tak odległa przyszłość. Na całym świecie trwają starania o to, aby drony stały się naturalną częścią miejskiej tkanki. To szansa na odkorkowanie ulic, wzrost bezpieczeństwa i rozwój gospodarki. Aby te wizje stały się rzeczywistością, należy dostosować polskie regulacje prawne do europejskich wytycznych i zagwarantować odpowiednią infrastrukturę dla ruchu BSP. Nie można przy

tem zapominać o wsparciu dla polskich producentów technologii bezzałogowych. Nad tym pracujemy w ramach programu Centralnoeuropejskiego Demonstratora Dronów (www.cedd.pl). Kolejny krok i wymiana doświadczeń to konferencja w formule online „Śląskie dni lotnictwa i dronów”. Organizatorem wydarzenia był Śląski Klaster Lotniczy, a udział wzięli m.in. przedstawiciele instytucji tworzących CEDD: Metropolia GZM, Ministerstwo Infrastruktury, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Polska Agencja Żegludki Powietrznej oraz Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa.



NOWE TECHNOLOGIE

Wykorzystanie paliwa wodorowego w nowoczesnym transporcie i dla bezpieczeństwa ekologicznego Metropolii

Jesteśmy pierwszą polską instytucją publiczną, która przystąpiła do międzynarodowego stowarzyszenia

„Europejskiego Sojuszu na Rzecz Czystego Wodoru”. Dzięki temu będziemy mogli wykorzystywać europejskie doświadczenia w tworzeniu gospodarki opartej na tym rodzaju paliw oraz realizować zadania związane z redukcją niskiej emisji.



ŚRODOWISKO

Projekt LIFE 2020: wielka szansa na uporządkowanie gospodarki odpadami komunalnymi na terenie Metropolii i szerzej na terenie województwa śląskiego. Dalsze powodzenie projektu o budżecie **prawie 17 mln euro** zależy od uczestnictwa w nim Samorządu Województwa Śląskiego. Wstępna koncepcja projektu przygotowanego przez nas wraz z Instytutem Chemicznej Przeróbki Węgla, Instytutem Ekologii Terenów Uprzemysłowionych, Śląskiem

Związkiem Gmin i Powiatów, jaką zgłosiliśmy do Programu LIFE – **projekt budowy gospodarki odpadami o obiegu zamkniętym** dla terenu metropolii i województwa śląskiego została zaakceptowana. Do współpracy przy projekcie zgłosiły się 34 gminy GZM, które zamieszkuje ponad 2 000 000 mieszkańców. Rocznie na terenie GZM jest wytwarzanych blisko 750 000 ton odpadów. Mamy szansę wspólnie stworzyć efektywny system gospodarowania odpadami i ograniczyć wzrost stawek opłat dla mieszkańców.



NAUKA

Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki

Podnosimy atrakcyjność oferty naukowej i edukacyjnej uczelni z obszaru GZM. Pierwsza dotacja w ramach funduszu przyznana – Akademia WSB z Dąbrowy Górniczej jako pierwsza otrzymała środki na organizację wykładów i konsultacji naukowych w dziedzinie bezpieczeństwa

publicznego. Zaproszonym supernaukowcem była dr Cecilia Farfán-Méndez z University of California San Diego. Do dnia 1 grudnia br. zostało złożonych 5 kolejnych wniosków o przyznanie dotacji, w przygotowaniu na rok 2021 jest kolejnych kilkanaście z Uniwersytetu Śląskiego, Politechniki Śląskiej, GWSH oraz Uniwersytetu Ekonomicznego.

