

Przeszłość, która oświetla  
przyszłość – o krajobrazie  
kulturowym i kształtowaniu  
tożsamości

str. 4

TEMAT MIESIĄCA  
Autobusowe linie  
metropolitalne

str. 7

Nigdy nie wiemy,  
kiedy przestrzeń w mieście  
może stać się przeszkodą  
w naszym życiu

str. 15

# W METROPOLII

MAGAZYN INFORMACYJNY GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII

NR 3 LUTY/MARZEC 2021  
ISSN 2719-6224



# PORTAL INFOGZM – WSZYSTKO O METROPOLII



Rynek w Katowicach. Fot. Michał Kopaniszyń

**ILU MIESZKAŃCÓW AKTUALNIE ŻYJE W POSZCZEGÓLNYCH MIASTACH I GMINACH GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII I JAK WYGLĄDA PROGNOZA DEMOGRAFICZNA NA LATA 2020-2030? JAK KSZTAŁTUJĄ SIĘ POSZCZEGÓLNE PARAMETRY CHARAKTERYZUJĄCE METROPOLIĘ NA TLE INNYCH AGLOMERACJI I OBSZARÓW METROPOLITALNYCH W NASZYM KRAJU? NA TE I WIELE INNYCH PYTAŃ MOŻNA ZNALEŹĆ ODPOWIEDŹ NA PORTALU INFOGZM. ZOSTAŁY TU ZGROMADZONE WSZYSTKIE NAJWAŻNIEJSZE INFORMACJE, KTÓRE ZAPREZENTOWANO W POSTACI INTERAKTYWNYCH MAP, WIZUALIZACJI, GRAFIK I RAPORTÓW.**

Portal InfoGZM, służy do gromadzenia, udostępniania i wizualizacji danych publicznych dla GZM i jej gmin członkowskich. Dotyczą one m.in. kwestii demograficznych, gospodarczych, budżetowych, środowiskowych czy przestrzennych. Ich zebranie w jednym miejscu dla wszystkich 41 gmin daje możliwość prowadzenia wszechstronnych analiz oraz obserwacji trendów i procesów. Portal podzielony jest na kilka części. Podstawowe informacje o całej Metropolii i gminach GZM zebrane zostały w zakładce **InfoMapa**. Zawiera ona dane dot. populacji, powierzchni, włodarzy, a także odnośniki do stron www oraz BIP każdej gminy członkowskiej.

W zakładce **Mapy** znalazły się mapy interaktywne oraz statyczne, prezentujące sytuację w GZM w ujęciu przestrzennym. Można tam znaleźć m.in. informacje na temat **rozmieszczenia ludności i dynamiki zmian w liczbie**

**mieszkańców.** Zostały one opracowane na podstawie danych z rejestru PESEL i prezentują dane za 2014 r. i 2019 r. Dla zwizualizowania tych danych na mapie, obszar GZM został podzielony na oczka o pow. 25 ha (łącznie powstało ponad 5 300 pól). Kolejna mapa przedstawia, zbiorczo dla całej GZM, kierunki zagospodarowania przestrzennego wszystkich 41 gmin członkowskich. Inne interesujące mapy to: mapa przepływów ludności, związanych z zatrudnieniem, mapa infrastruktury kolejowej, czy mapa stacji ładowania samochodów elektrycznych (obie prezentują istniejące i planowane elementy systemu). Ciekawostką jest też interaktywna mapa terenów zieleni GZM, z parkami i ważniejszymi skwerami w każdej z gmin, przedstawionymi na tle kompleksów leśnych.

Zakładka **Analizy** zawiera tematyczne raporty i opracowania. Dotyczą one sytuacji na rynku mieszkaniowym, sytuacji na rynku pracy, czy analizy budżetów gmin GZM. W tej sekcji znajduje się także 80 wskaźników zrównoważonego rozwoju, przedstawiających sytuację w GZM w latach 2012-2019 oraz raporty nt. gospodarowania wodami czy jakości powietrza. W najbliższym czasie zostaną opublikowane informacje pozyskane z gmin GZM dot. działań na rzecz ograniczania niskiej emisji.

Najszerza baza informacji o gminach GZM znajduje się w zakładce **Statystki**. Zebrano w niej ponad 250 zbiorów danych w sześciu grupach tematycznych: demografia, finanse, gospodarka, infrastruktura, środowisko i społeczeństwo. Dane dotyczą m.in. takich zagadnień jak: migracje, budżety gmin, podmioty gospodarcze, drogi rowerowe, czy infrastruktura mieszkaniowa i komunalna.

—*Stale pracujemy nad rozwojem portalu, planujemy nowe publikacje oraz nowe funkcje. Staramy się, aby informacje były prezentowane w sposób czytelny, ale również atrakcyjny i adekwatny do treści, tak aby trafiły do użytkowników i zachęcały do wzbogacania wiedzy o Metropolii. Mam nadzieję, że portal będzie przyciągał*

*coraz więcej użytkowników, którzy poszukują rzetelnego źródła danych o naszej Metropolii. To wspiera i bogata baza informacji, która jest wykorzystywana w bieżących pracach Urzędu Metropolitalnego i która z pewnością będzie przydana w tworzeniu Strategii Rozwoju GZM. InfoGZM to jednak tylko narzędzie prezentowania danych. Największą pracę i wartość stanowi ich zebranie w jednym miejscu, przygotowanie i wykonywanie na ich podstawie analiz zjawisk zachodzących w Metropolii. To zadania realizowane przez Departament Strategii i Polityki Przestrzennej – mówi Danuta Kamińska, wiceprezidentka Zarządu GZM.*

Wyjątkowa sytuacja, jaką stanowi epidemia COVID-19, przyczyniła się do utworzenia już w marcu 2020 r., odrębnej podstrony, poświęconej temu tematowi. Zamieszczony jest tam zbiór informacji i zaleceń dotyczących nadzwyczajnych warunków oraz codziennie aktualizowane statystyki zachorowań. Strona jest na bieżąco uzupełniana – w ostatnim czasie dodana została mapa punktów szczepień.

## INFOGZM

To autorski portal Metropolii, który realizowany jest w ramach działania Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekologiczne. Jest największą bazą wiedzy na temat GZM, a dzięki swojej atrakcyjnej formie i stałemu wzbogacaniu o nowe informacje, może zainteresować zarówno urzędy gmin i administracji publicznej, pracowników naukowych, środowisko biznesu, jak również mieszkańców, studentów czy organizacje pozarządowe – wszystkich, którzy chcą zwiększyć wiedzę o Metropolii oraz są zainteresowani jej rozwojem.

Zachęcamy do odwiedzenia portalu InfoGZM, który jest dostępny pod adresem: [infogz.metropoliagzm.pl](http://infogz.metropoliagzm.pl)

**Paulina Rduch**

# METROPOLITALNA WSPÓŁPRACA NA TRUDNE CZASY

**TO BYŁ TRUDNY ROK. 41 MIAST I GMIN GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII FUNKCJONOWAŁO W ZUPEŁNIE NOWYCH WARUNKACH. MIMO TO, UDAŁO SIĘ ZREALIZOWAĆ WIĘKSZOŚĆ Z WSPÓLNIE ZAPLANOWANYCH DZIAŁAŃ.**

—*2020 rok, jak żaden inny w dotychczasowym istnieniu Metropolii, pokazał nam, jak bardzo potrzebne są instytucjonalne mechanizmy, które pozwolą, w nowej, zaskakującej rzeczywistości, na utrzymanie pozytywnej wizji przyszłości i realizację przedsięwzięć mających polepszać komfort życia wszystkich mieszkańców Metropolii – mówi Kazimierz Karolczak, przewodniczący Zarządu GZM. Kolej metropolitalna czy rower metropolitalny to nasze sztandarowe projekty. Ich wykonanie udało się posunąć do przodu o kolejne ważne etapy, więc skoro covid nie zdołał nas zatrzymać, to jestem spokojny o doprowadzenie tych i innych przedsięwzięć do szczęśliwego finału.*

## OTO PIĘĆ NAJWAŻNIEJSZYCH DLA METROPOLII DZIAŁAŃ W 2020 ROKU:

### 1. KOMUNIKACJA PUBLICZNA. KOLEJ METROPOLITALNA

To był rok, w którym wykonano milowe kroki, zbliżające do powstania kolei metropolitalnej. Każdy wybudowany kilometr torów zbliża nas do rzeczywistnienia tego projektu.

- Ogłoszenie i rozstrzygnięcie przetargu na opracowanie **studium wykonalności** dla **kolei metropolitalnej**. To dokument, który jest potrzebny do zlecenia projektów budowlanych dla poszczególnych odcinków i rozpoczęcia budowy torów.
- Wszystkie projekty zgłoszone przez GZM do rządowego programu **Kolej Plus** zostały zakwalifikowane do drugiego etapu naboru wniosków. Wszystkie wpisują się w koncepcję kolei metropolitalnej.
- Wsparcie inwestycji kolejowych w **Dąbrowie Górniczej**, na które przeznaczono łącznie 26 mln zł.
- Współpraca GZM z Urzędem Marszałkowskim i dofinansowanie uruchomienia dodatkowych

**MÓWI SIĘ, ŻE TRUDNE CZASY SĄ NAJLEPSZYM SPRAWDZIANIEM DLA PRZYJAŹNI. OKAZUJE SIĘ JEDNAK, ŻE MOGĄ BYĆ TEŻ POWAŻNYM EGZAMINEM DLA INSTYTUCJI. W EKSTREMALNYCH WARUNKACH MINIONEGO ROKU, KIEDY NASZE ŻYCIE ULEGŁO ZMIANIE WE WSZYSTKICH SFERACH - PRYWATNEJ, ZAWODOWEJ, SPOŁECZNEJ - INSTYTUCJA TAKA JAK URZĄD METROPOLITALNY GZM OKAZAŁA SIĘ STABILNYM I SKUTECZNYM NARZĘDZIEM W DZIAŁANIU NA RZECZ INTEGRACJI CAŁEGO OBSZARU, A TAKŻE BEZPIECZEŃSTWA JEJ MIESZKAŃCÓW.**

połączeń kolejowych, wpisanych w wariant podstawowy koncepcji kolei metropolitalnej. W 2020 roku dofinansowanie wyniosło 6 mln zł, w tym roku wzrosło do ponad 9 mln zł.

### 2. MOBILNOŚĆ MIEJSKA.

#### ROWER METROPOLITALNY

Po trudnościach związanych z przetargiem na *Koncepcję roweru metropolitalnego*, w 2020 roku udało się w końcu z powodzeniem podpisać umowę i odebrać gotowy dokument. Dzięki temu Metropolia przygotowuje się właśnie do ogłoszenia zamówienia na wybór wykonawcy, który system ten uruchomi.

W 2020 roku pracowano również nad koncepcjami велоstrad, czyli szybkich dróg rowerowych. Pierwsza powstanie na trasie Katowice – Zagłębie, a w planie są kolejne trzy: Bytom – Piekary Śląskie – Chorzów – Siemianowice Śląskie – Katowice, Katowice – Tychy, Gliwice – Zabrze – Ruda Śląska – Chorzów – Katowice.

### 3. OCHRONA ŚRODOWISKA.

#### W WALCE O CZYSTE POWIETRZE - NOWE KOMPETENCJE USTAWOWE

Działania związane z poprawą jakości powietrza w Metropolii, z uwagi na złożoność problemu, to ogromne wyzwanie. Dopinguje nas jednak wizja poprawy zdrowia i komfortu życia mieszkańców. Dlatego tak ważne było dla nas uzyskanie nowych ustawowych kompetencji, dzięki którym możemy 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.

### 4. NAUKA I EDUKACJA.

#### FUNDUSZ WSPIERANIA NAUKI

Dla szeroko pojętego rozwoju GZM bardzo ważny jest poziom oferty edukacyjnej uczelni wyższych. Ma ona zachęcać uczniów do studiowania i wiązania swojej przyszłości z Metropolią. To także dobry znak dla inwestorów, że mogą liczyć na wykwalifikowane kadry z dużym potencjałem rozwoju zawodowego. Dzięki utworzonemu funduszowi, studenci mają szansę wziąć udział w zajęciach prowadzonych przez świątowej klasy naukowców w swoich dziedzinach. W 2020 roku zrealizowane zostały trzy projekty, a już następne czekają na dofinansowanie. Do tej pory zajęcia poprowadzili naukowcy z University

of California San Diego, Auckland University of Technology, University of Oxford dla studentów Akademii WSB, Uniwersytetu Śląskiego, Politechniki Śląskiej i adeptów Szkoły Policji w Katowicach.

### 5. BEZPIECZEŃSTWO MIESZKAŃCÓW. WSPARCIE W WALCE Z KORONAWIRUSEM

Epidemia koronawirusa pokazała, że samorządy, będąc najbliższymi mieszkańcami, potrafią bardzo szybko i sprawnie reagować w ramach posiadanych przez siebie możliwości, by zapewnić bezpieczeństwo i nieść pomoc. Metropolia również włączyła się w działania pomocowe – przekazała 10 mln zł gminom na wsparcie szpitali działających na ich terenie, aby mogły dokonać niezbędnych inwestycji, potrzebnych do skuteczniejszej walki o zdrowie mieszkańców w czasie pandemii koronawirusa. Z tych pieniędzy kupione zostały m.in. **respiratory, karetki i aparatura potrzebna do monitorowania pacjentów z ostrą niewydolnością oddechową.**

Cały raport z podsumowaniem 2020 roku dostępny w zakładce „Biblioteka” na [www.metropoliagzm.pl](http://www.metropoliagzm.pl)

**Kamila Rożnowska**  
**Urszula Żbikowska**

**Metropolia**<sup>GZM</sup>

Więcej na [www.metropoliagzm.pl](http://www.metropoliagzm.pl)

#### Wydawca

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

**Redaktor naczelna**  
Martyna Starc-Jażdżyk

**Opracowanie graficzne i skład**  
Parastudio

**Okladka**  
Ulica Chorzowska w Katowicach.  
Fot. Radosław Kaźmierczak

# PRZESZŁOŚĆ, KTÓRA OŚWIETLA PRZYSZŁOŚĆ

**Nasz świat ukształtowała rewolucja przemysłowa. Dzisiejsze metropolie są jej dziećmi. Postępująca przez wieki industrializacja wytworzyła specyficzną kulturę, której materialne i niematerialne aspekty stanowią wyjątkowy atrybut. Dysponuje nim również Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia. Jest wpisany w jej swoiste DNA. Jego priorytetowe potraktowanie, wraz z transformacją zasobów z przeszłości, w skuteczny sposób może ukształtować przyszłość tego obszaru.**

## KULTURA TECHNICZNA I JEJ ROLA

Wytwory techniki otaczają współczesnego człowieka. Cztery fazy rewolucji przemysłowej, zapoczątkowanej jeszcze w drugiej połowie XVIII w., całkowicie zmieniły ludzkie życie oraz świat, w którym żyjemy. Zaczęło się od „wieku pary”, czasów węgla, później energii elektrycznej, ropy naftowej, produkcji masowej, przez czas automatów, komputerów, technologii i infrastruktury. W obecnej, czwartej rewolucji przemysłowej, doświadczamy wszechogarniającej cyfryzacji naszego życia i postępującego zmniejszania się barier ludzkie – komputery (Schwab K., 2018). W rezultacie przez ostatnie stulecia stworzono cywilizację, która obecnie, jak się zdaje, przybrała formę mieszaną, industrialno-informacyjną (Toffler A., 1987). Jej integralnymi elementami są m.in. technika, przemysł (pojęcie węższe w stosunku do techniki), a przede wszystkim kultura techniczna, bez której te dwa wymienione zjawiska nie mogłyby zaistnieć. Na kulturę techniczną składa się „odpowiedni zasób i poziom wiedzy technicznej”, „zespół umiejętności – zarówno motoryczno-sprawnościowych, jak i intelektualnych” oraz „odpowiednia postawa człowieka wobec techniki i związanych z nią działań” (Furmanek W., 2004: 179). Ta wyodrębniona sfera kultury, z jej materialnymi i niematerialnymi aspektami oraz wielowiekową spuścizną, istotnie wpływa na rozwój gospodarczo-społeczny, konkurencyjność danego obszaru, kształt jego produktów terytorialnych, np. w sektorach przemysłów kreatywnych czy turystyki, wreszcie kształtuje też jego tożsamość. W miejscu takim jak Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, gdzie domeną gospodarki jest przemysł (pracuje w nim aż 32,4% zatrudnionych osób), wyeksponowanie roli kultury technicznej i jej zdyskontowanie w zarządzaniu potencjałem obszaru wydaje się być fundamentalne.

## MIT ZAŁOŻYCIELSKI I WYRÓŻNIK MARKI METROPOLITALNEJ

Kultura techniczna przez wieki kształtowała Górny Śląsk i Zagłębie Dąbrowskie. Bez wytwarzającego ją, postępującego procesu industrializacji nie byłoby mowy o awansie cywilizacyjnym tych krain. Nie miałyby miejsca urbanizacja i planowanie przestrzenne, rozwój wiedzy i rozpowszechnienie się edukacji, czy też kształtowanie się specyficznych postaw społecznych, np. zawodowego etosu pracy. Nieprzypadkowo w opracowanej *Strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 r.* autorzy kilkadziesiąt razy odwołują się do przemysłu i jego dziedzictwa. Rewolucja przemysłowa w Europie, na terenach na wschód od Łaby,

rozpoczęła się właśnie tu, w niedalekich Tarnowskich Górach. Nie bez powodu uznano, że tamtejsze zabytki techniki mają unikatową i uniwersalną wartość dla całej ludzkości, co zaowocowało wpisaniem na Listę światowego dziedzictwa UNESCO. „Złoty wiek” przemysłu minął jednak bezpowrotnie. Pozostawił nie tylko materialną i niematerialną spuściznę kulturową o wyjątkowej wartości. Załamanie się monokultury przemysłowej i deindustrializacja skutkowały i nadal skutkują szeregiem cywilizacyjnych wyzwań dla obszaru Metropolii, od depopulacji, przez radykalnie przekształconą przez przemysł przestrzeń, po zdegradowane środowisko naturalne. Osobnym, a i prawdopodobnie największym wyzwaniem są koszty społeczne deindustrializacji. Bezrefleksyjna apoteoza rewolucji przemysłowej



Fabryka Pełna Życia w Dąbrowie Górniczej (dawna Dąbrowska Fabryka Obrabiarek „Defum”). Fot. Radosław Kaźmierczak

i towarzyszących jej zjawisk byłaby więc błędem. Osiągnięte zyski wysoce jednak przewyższają koszty (chyba, że ktoś uważa, że życie w głodzie, chłodzie i bez energii elektrycznej jest zdecydowanie lepsze od współczesnego, wówczas autor zachęca do polemik).

Każdej marce, w tym terytorialnej, dla pozycjonowania, budowania swojej tożsamości, uwiarygodnienia składanej klientom i partnerom obietnicy, potrzebny jest „powód do wiary – reason to believe”. Może to być mit założycielski, wskazujący na korzenie marki. W takim przypadku nie do przecenienia będzie rola nostalgii jako motywatora na poziomie postaw jednostkowych. Nostalgii za utraconym czasem, „wtedy, gdy działał cały przemysł, a ludzie byli dla siebie życzliwi”. To nostalgia powoduje, że ludzie interesują się przeszłością, często ją koloryzują i idealizują, wywodząc z niej założycielskie mity. Zmaterializowana tradycja, adekwatna do potrzeb współczesności, ma wyjątkową wartość. I takim zasobem Metropolia dysponuje. Jest nim kultura techniczna i przemysłowa, której wytwory przez stulecia przyczyniały się do awansu cywilizacyjnego tych ziem. Kształtowały ich specyfikę, jak i pamięć kulturową zamieszkujących je zbiorowości. Ma swoje emanacje z przeszłości, jako dziedzictwo, w teraźniejszości, jako działający przemysł i w przyszłości, jako innowacyjne technologie. Jest żywa, w nieustannym procesie „wytwarzania się” i oddziaływania na otoczenie, które po raz kolejny w historii ulega zmianie.

**Ta zachodząca już od stuleci transformacja obszaru pod wpływem zasobów kultury technicznej i przemysłowej jest wpisana w swoiste DNA Metropolii. To wyjątkowy atrybut stanowiący jeden z fundamentów dla tożsamości tworzonej obecnie marki.**

## SZANSA, A NIE BARIERA. REZULTAT BĘDZIE IKONĄ

Cenny atrybut należy właściwie wykorzystać. Wytwory kultury technicznej i przemysłowej oraz jej dziedzictwo to unikalna, rozwojowa szansa, a nie przeszkoda do usunięcia, czy też wstydlive i zbędne obciążenie z przeszłości. Wieloletnie doświadczenia przemysłowej Metropolii Ruhry w Niemczech, w wielu obszarach bliźniaczo podobnej do GZM, z sukcesem wykorzystującej zasoby kultury industrialnej, potwierdzają mogą trafność rekomendowanej orientacji. Dzięki środkom z Unii Europejskiej, ostatnia dekada przyniosła pierwsze udane rewitalizacje i modernizacje obiektów poprzemysłowych również na terenie Metropolii. Dla przykładu to kompleks kopalni Guido i Sztolnia Królowa Luiza w Zabrze (z nagrodą UE w dziedzinie dziedzictwa kulturowego *Europa Nostra*), Szyb „Maciej” w Zabrzu, Stacja „Biblioteka” – dworzec kolejowy w Rudzie Śląskiej-Chebziu, Fabryka Porcelany



Galeria Sztuki Współczesnej Elekrownia w Czeladzi (budynek dawnej elektrowni Kopalni Saturn). Fot. Marcin Kaczor, Archiwum GSW Elekrownia



Szyb Maciej w Zabrzu (zespół obiektów dawnej Kopalni „Concordia”, później „Pstrowski” w Zabrzu-Maciejowie). Fot. Przedsiębiorstwo Górnicze Demex

w Katowicach-Bogucicach, obiekty po KWK „Saturn” w Czeladzi. Rozpoczęto również duże projekty rewitalizacyjne, jak katowicka Strefa Kultury (nadal na rewitalyzację czeka północna część terenu Muzeum Śląskiego) czy Fabryka Pełna Życia w Dąbrowie Górniczej.

**Wśród wniosków, jakie płyną z tych realizacji, na jeden należy zwrócić szczególną uwagę: na terenie Metropolii jest coraz mniej przestrzeni dla kolejnych obiektów poprzemysłowych przekształconych tylko w muzea.**



Muzeum Hutnictwa w Chorzowie (budynek dawnej elektrowni Huty Królewskiej, później Huty Kościusko). Fot. Muzeum w Chorzowie

# LINIE METROPOLITALNE

**SYSTEM 30 POŁĄCZEŃ AUTOBUSOWYCH ZTM, DZIĘKI KTÓRYM BĘDZIE MOŻNA ŁATWIEJ PRZEMIESZCZAĆ SIĘ PO OBSZARZE METROPOLII. TO TAKŻE ŚWIETNA ALTERNATYWA DLA KIEROWCÓW SAMOCHODÓW W NASZYM REGIONIE.**

Fot. Robert Kwiatek



Wizualizacja wyłonionego w drodze konkursu opracowania studialnego koncepcji rewitalizacji i adaptacji Wielkiego Pieca Huty Pokój w Rudzie Śląskiej, eM4 Pracownia Architektury Brataniec. Fot. www.wielkipiec.pl



Zabytkowa Kopalnia Guido w Zabrze, Fot. Muzeum Górnictwa Węglowego



Fabryka Porcelany w Katowicach (dawna "Giesche" Fabryka Porcelany SA, później Zakłady Porcelany "Bogucice"). Fot. Fundacja Giesche



dr Adam Hajduga

Wiceprezydent międzynarodowej sieci *European Route of Industrial Heritage*. Współtwórca „Szlaku Zabytków Techniki województwa śląskiego” i jego święta, „INDUSTRIADY”. Nauczyciel akademicki. Główny specjalista w nowotworzonym Muzeum Hutnictwa w Chorzowie. Członek Rady Społeczno-Gospodarczej Metropolii. poland@erih.net

#### Literatura:

Schwab K., (2018, polska edycja), *Czwarta rewolucja przemysłowa*, (ang. *The Fourth Industrial Revolution*, World Economic Forum, 2016), Wydawnictwo Studio Emka, Warszawa  
Töffler A., (1987), *Trzecia fala*, Wydawnictwo: Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa

Furmanek W. (2004), *Kultura informacyjna kategorią pedagogiki współczesnej*, „Dydaktyka Informatyki” T1, s. 170-191 [w:] Chowanna T1 (20), *Nauki o wychowaniu w ponowoczesnym świecie*, Uniwersytet Śląski w Katowicach, Katowice 2003, dostęp on-line: [http://bazhum.muzhp.pl/media/files/Dydaktyka\\_Informatyki/Dydaktyka\\_Informatyki-r2004-t1-s170-191/Dydaktyka\\_Informatyki-r2004-t1-s170-191.pdf](http://bazhum.muzhp.pl/media/files/Dydaktyka_Informatyki/Dydaktyka_Informatyki-r2004-t1/Dydaktyka_Informatyki-r2004-t1-s170-191/Dydaktyka_Informatyki-r2004-t1-s170-191.pdf) [data dostępu: 2021.01.21]

Po Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii już niedługo będzie można przemieszczać się metroliniami – czas przejazdu pomiędzy poszczególnymi dużymi miastami znacznie się skróci. Wspólną zaletą wszystkich linii metropolitalnych będzie ich zwiększona częstotliwość – autobusy będą kursowały częściej, na wybranych odcinkach co 15 minut. I choć nie wszystkie z nich będą w najszybszy możliwy sposób pokonywać trasy, to stworzą spójną całość, dzięki której pasażerowie będą łatwiej przemieszczać się po GZM. Dodatkowo metrolinie zintegrują obszar Metropolii.

Autobusy będą kursować pomiędzy największymi ośrodkami transportowymi – tam, gdzie leżą główne ciągi komunikacyjne. Wytyczone trasy, oparte na analizach, ściśle wiążą się z ideą zrównoważonej mobilności w Metropolii, czyli sposobem myślenia o mobilności, jako o czymś więcej niż o samym transporcie czy sposobie przemieszczania się na danym odcinku trasy. Chodzi o styl życia, sposób spędzania wolnego czasu, korzystania z usług i dóbr, a także ważną – ochronę środowiska.

Wdrożenie linii metropolitalnych, oznaczonych literą „M”, podzielone zostało na trzy etapy tworzące jeden, spójny system. W ramach pierwszego z nich uruchomione zostaną w kwietniu 2021 r. tzw. linie podstawowe, które będą często obsługiwać duże miasta, charakteryzujące się znacznymi potokami pasażerskimi. W kolejnym etapie, planowanym do uruchomienia w połowie tego roku, wyjadą linie uzupełniające, integrujące obszary Metropolii. W ostatnim z etapów wyjadą na trasy linie, których celem będzie zwiększenie dostępności do wszystkich wcześniej wprowadzonych metrolinii.

Jakie korzyści dla pasażerów będą się wiązać z podróżowaniem liniami metropolitalnymi? Jest ich wiele. Przede wszystkim **sprawniejsze i wygodniejsze przemieszczanie się**. Jak już zostało wspomniane, są to połączenia o wysokiej częstotliwości, kursujące między

najważniejszymi miastami Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Realizowane nowoczesnym taborem, dostosowanym do potrzeb mieszkańców. Linie metropolitalne **zwiększą dostępność komunikacji publicznej**, ponadto **będą w zasięgu pasażerów**, dzięki innym, uzupełniającym połączeniom – ich częstotliwość zostanie dostosowana do oczekiwań klientów. W sumie, za sprawą kursów metrolinii, pasażerowie będą mieli **większy wybór środków transportu**, będą mogli naprzemiennie korzystać z komunikacji ZTM, kolei czy – w przyszłości – roweru metropolitalnego. Linie metropolitalne są również **tańszą alternatywą dla transportu indywidualnego**. Dlaczego? Koszty utrzymania i eksploatacji samochodu są znacznie wyższe. Podkreślmy również inne, niezwykle ważne zalety korzystania z komunikacji zbiorowej. **Rozwiązuje ona problem z parkowaniem, ogranicza hałas, smog i korki**, a więc również **przyczynia się do ochrony środowiska i poprawy jakości życia**. Zachęcamy pasażerów do spojrzenia na korzystanie z transportu publicznego jako **wyrazu nowoczesnego i świadomego stylu życia**.

W wielu europejskich miastach, np. w Pradze, Paryżu czy Sztokholmie przemieszczanie się transportem zbiorowym jest codziennością dla setek tysięcy ludzi. Nadszedł czas, by podobnie było u nas. Metrolinie stają się już realną alternatywą dla samochodów.

— *Uruchomienie tych linii daje szereg korzyści naszym pasażerom. Połączenia te udoskonaliły ofertę transportową ZTM, ułatwią dostępność do poszczególnych gmin i poprawią jakość życia mieszkańców. Dla przykładu, uruchomienie zostanie przyspieszone połączenie pomiędzy Tarnowskimi Górami i Gliwicami, którego dotychczas nie było, a na odcinku Katowice – Gliwice skróci się czas przejazdu o ponad 10 minut* – mówi Małgorzata Gutowska, dyrektor ZTM.

Dzięki szerokim i czasochłonnym analizom, przeprowadzonym przez ZTM w ramach zaprojektowania metrolinii stworzono m.in. założenia

i cele tego projektu, określono również metody i zakres realizacji prac. Dodatkowo, przeprowadzono identyfikację i diagnozę istniejącego systemu transportu publicznego w GZM. Szereg analiz pozwolił także na wytyczenie kierunków zmian w systemie transportowym do 2030 roku.

— *W wyniku przeprowadzonych prac przygotowaliśmy projekt sieci linii metropolitalnych, uwzględniający m.in. przebieg linii, lokalizację przystanków, na których będą się zatrzymywać autobusy, proponowany tabor, a także opracowaliśmy rozkłady jazdy* – wyjaśnia Aleksander Sobota, zastępca dyrektora ds. przewozów w ZTM. Przez większość zeszłego roku uzgadnialiśmy zmiany tras metrolinii i ostateczny kształt sieci. — *To było prawdziwe wyzwanie i cieszę się, że osiągnęliśmy kompromis z gminami* – dodaje Aleksander Sobota.

Warto podkreślić, że priorytetem dla GZM w zakresie komunikacji publicznej nadal pozostaje transport szynowy (połączenia kolejowe i tramwajowe), a jego uzupełnienie stanowi komunikacja autobusowa i trolejbusowa. Dlaczego? Ponieważ to najszybsza, przy odpowiednio rozbudowanej infrastrukturze, i ekologiczna forma transportu. Powstanie kolei metropolitalnej to jednak odległy czas, dlatego już teraz proponowane jest pasażerom udogodnienie, jakie niesie ze sobą korzystanie z metrolinii. Trwają również prace nad zintegrowaniem Taryfy przewozu osób i bagażu z Kolejami Śląskimi, co jeszcze bardziej poszerzy ofertę komunikacji miejskiej dla pasażerów.

Po uruchomieniu metrolinii planowane jest rozpoczęcie badań z udziałem pasażerów. Na ich podstawie wypracowane zostaną ewentualne, dodatkowe rozwiązania, które zostaną przedstawione gminom i ich mieszkańcom.

**Justyna Gawron**  
Zarząd Transportu Metropolitalnego

Abstrahując od obecnej sytuacji pandemicznej, wynika to z nasycenia rynku, ograniczonego popytu, czy wreszcie z konieczności dofinansowywania ich funkcjonowania. Być może planowana rewitalizacja i adaptacja Wielkiego Pieca Huty Pokój w Rudzie Śląskiej będzie ostatnim takim projektem. A co może okazać się potrzebne? Przypuszczalnie przestrzenie wielofunkcyjne, wykorzystujące w całości przemysłowe struktury, znacznych rozmiarów hala przemysłowa do organizacji wydarzeń masowych (te kiedyś powrócą, a ich organizatorzy szukać będą unikatowych miejsc), jak i zrehabilitowane tereny – parki postindustrialne, wykorzystywane dla rekreacji i sportu.

Zmian dokonują projekty-laternie. Te w znacznej skali wzorcowo realizowane, zwykle stają się ikonami. Korzystnie wpływają na swoje otoczenie, jak i wizerunek obszaru. Takie projekty są w Metropolii na wyciągnięcie ręki, choć wymagać będą nieprzeciętnego wysiłku. To stworzenie dzielnic nowych technologii na terenach po b. KWK „Wieczorek” (Szyb Pułaski) w Katowicach-Nikiszowcu, rekultywacja i utworzenie parku postindustrialnego (np. na wzór Parku Dora w Turynie) z części terenów po Hucie Królewskiej i niezagospodarowanych terenów po b. KWK „Polska-Wirek” (rejon Szybu Prezydent) wraz z systemem ścieżek rowerowych, który połączyłby powstające Muzeum Hutnictwa w Chorzowie z Parkiem Śląskim. Czy wreszcie bezsprzecznie największa z szans – rewitalizacja Elektrociepłowni „Szombierki” w Bytomiu, zabytku, który w ocenie *Europa Nostra* jest obecnie jednym z „7 najbardziej zagrożonych” obiektów europejskiego dziedzictwa kultury! Gdzie, jak nie w takim obiekcie przeszłość kultury przemysłowej mogłaby oświetlać przyszłość regionu. Jakże symboliczną i ikoniczną siedzibę mógłby mieć w części EC „Szombierki” Urząd Metropolitalny GZM.

#### „LICZĄ SIĘ POTENCJAŁY ENDOGENNE, GŁUPCZE”

Parafrazując jedno z naczelnnych haseł Billa Clintona – *It's the economy, stupid* – postawmy przede wszystkim na potencjały endogenne Metropolii. Wykorzystajmy atrybut dziedzictwa kultury technicznej, odwołując się zarówno do materialnych zasobów z przeszłości, jak i priorytetowo traktujmy jej dalszą ewolucję. To myśl techniczna stwarza nowy świat. W imię zrównoważonego rozwoju wykorzystujemy zastane i sprawdzone przez lata planowanie przestrzenne, istniejące budynki i całe przemysłowe struktury. Pamiętając, że nikt nie chce mieszkać w skansenie, trzy razy zweryfikujemy czy zamiast budować nowe (mimo, że tańsze), nie wykorzystamy tego, co już powstało. Czas, ale i też rynek, szybko weryfikuje nieprawdziwe miejsca, oderwane od *genius loci* krajobrazu kulturowego. Obiekty z industrialną przeszłością już zostały zweryfikowane, a ich wartość bywa ponadczasowa. Tylko nasza prawdziwa przeszłość może oświetlić nam przyszłość i z niej warto przede wszystkim skorzystać.

# PRZYGOTOWANIA I NEGOCJACJE

**PIERWSZE AUTOBUSY NOWYCH LINII METROPOLITALNYCH, NAZYWANE W SKRÓCIE EMKAMI LUB METROBUSAMI, WYJEŹDZAJĄ W KWIETNIU NA DROGI GÓRNEGO ŚLĄSKA I ZAGŁĘBIA. ROZMOWY O LINIACH - PÓKI CO W GRONIE TRANSPORTOWCÓW I SAMORZĄDOWCÓW - POTRAJĄ DO KOŃCA MARCA.**



**Grzegorz Kwitek**  
członek Zarządu  
Górnośląsko-Zagłębiowskiej  
Metropolii

**Nowa siatka połączeń uporządkuje i rozbuduje obecny system przewozów pasażerskich w Metropolii. Plany powstały na bazie projektu przygotowanego przez specjalistów w dziedzinie transportu zbiorowego Zarządu Transportu Metropolitalnego, przy zaangażowaniu i współpracy wszystkich samorządów tworzących Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię.**

Dobiegają końca ustalenia z miastami i gminami w sprawie ostatecznego przebiegu tras poszczególnych linii. Zgłaszane przez samorządowców uwagi zdecydowały o finalnej ilości i lokalizacji przystanków w poszczególnych miejscowościach. Do końca roku włączonych zostanie do obecnej sieci transportowej 30 linii, część z nich pojawi się w rozkładach jazdy po raz pierwszy, część uzupełni istniejące obecnie połączenia. To dopiero początek większych zmian w całym systemie komunikacji publicznej naszego regionu. Po co te zmiany? Po to, by jak najlepiej wykorzystać istniejącą infrastrukturę transportową i stworzyć taką sieć połączeń, która zapewni mieszkańcom jak najszybsze i bezproblemowe przemieszczanie się po Metropolii. Nie tylko chcemy – krok po kroku – wyeliminować wszelkie uciążliwości zniechęcające mieszkańców do korzystania z transportu publicznego. Wiemy, że łatwy i bezpieczny transport to warunek konieczny do rozwoju Metropolii i pełnego korzystania z możliwości, jakie daje życie w dużym skupisku miejskim. Oczywiście droga do późniejszych modyfikacji będzie otwarta. Zaraz po uruchomieniu linii planujemy systematycznie monitorować opinie pasażerów i odpowiednio na nie reagować.



**Marcin Bazylak**  
prezydent Dąbrowy Górniczej

Prowadząc rozmowy ws. linii metropolitalnych, mieliśmy jeden cel – wypracować sprawne i szybkie połączenia między miastami. Chcieliśmy likwidacji rozwiązań, w których jedną linią autobusową próbowano zaspokoić wiele potrzeb. Dzięki szybkim połączeniom z Katowicami, rozwiązany zostanie m.in. problem nocnych połączeń, potrzebnych zwłaszcza młodym ludziom, którzy chcą zostać do późna w stolicy naszego regionu. Szybkie połączenia do Strefy Kultury i w okolice miasteczka uniwersyteckiego, które są oddalone od dworca kolejowego, to również zachęta do przesiadki na autobus. Cieszę się, że połączenia do Sławkowa i Psar liniami dojazdowymi, ponieważ mieszkańcy tych miejscowości korzystają z naszego szpitala, robią u nas zakupy, korzystają z usług. Będziemy mieć szybkie linie, które uatrakcyjnią dojazd do Dąbrowy Górniczej i już wkrótce będzie się można przesiąść w jednym z naszych centrów przesiadkowych na pociąg, by pojechać dalej do innych miejsc. Uważam, że linie metropolitalne to dobry kierunek zmian w transporcie publicznym. Szybkie przemieszczanie się pomiędzy miastami GZM to zachęta dla mieszkańców do zmiany sposobu przemieszczania się na co dzień.



**Bogumił Sobuła**  
wiceprezydent Katowic

Należy podkreślić, że nadrzędny cel Metropolii i miasta Katowice, w zakresie wprowadzenia nowych linii autobusowych, tzw. metropolitalnych, jest spójny – zwiększenie udziału transportu publicznego w dojazdach do Katowic z obszaru Metropolii. Zatem uzgodnienia rozwiązań przedstawionych przez Metropolię dotyczyły dostosowania tras linii i przystanków na terenie Katowic do potrzeb mieszkańców oraz osób dojeżdżających do Katowic, z uwzględnieniem warunków ruchu i postoju autobusów w obszarze centrum. Ponadto, w uzgadnianiu linii metropolitalnych miasto Katowice wskazywało na integrację z funkcjonującym systemem transportowym w Katowicach, w szczególności na wykorzystanie potencjału transportowego nowych węzłów przesiadkowych i linii tramwajowych dojeżdżających do centrum.



**Tomasz Sadłoń**  
wójt Gminy Psary

Nowa siatka połączeń metropolitalnych to nowe otwarcie w ofercie komunikacji zbiorowej, na które mieszkańcy gminy Psary czekali od lat. Dzięki Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii będziemy mieć nareszcie bezpośrednie połączenia z Dąbrówką Górniczą, Sosnowcem, a nawet Katowicami. Krótki czas podróży oraz duża liczba planowanych kursów to atrakcyjna oferta dla mieszkańców gminy Psary. Cieszę się, że pojawia się interesująca i korzystna alternatywa dla dojazdu do pracy czy szkoły własnym autem. Z pewnością ogromnym wyzwaniem jest obecnie promocja nowej siatki połączeń i zachęcenie mieszkańców Metropolii do skorzystania z oferty linii szkieletowych i dowozowych.



**Arkadiusz Czech**  
burmistrz Tarnowskich Gór

Z zadowoleniem przyjmujemy rozszerzenie oferty Zarządu Transportu Metropolitalnego. O linię M14, jako łączącą Tarnowskie Góry z Gliwicami, zabiegaliśmy od lat. Będzie to linia o charakterze przyspieszonym, umożliwiająca w miarę szybki i częsty dojazd do Gliwic, zwłaszcza w szczytach komunikacyjnych. Zastąpienie linii 820 metropolitalną M3 oraz linii 94 przez M102, a także nowa linia M107, polepszą ofertę komunikacyjną Tarnowskich Gór. Co ważne – planowane projekty zmian były poprzedzone badaniami, prowadzonymi wśród pasażerów przez Zarząd Transportu Metropolitalnego. Przy okazji, cieszy również rozpoczęcie prac nad odbudową linii kolejowej 182, która stanowiąc będzie część metropolitalnego połączenia kolejowego: Katowice – Bytom – Tarnowskie Góry – Pyrzowice.



**Barbara Prasot**  
wójt Gminy Wry

Linie metropolitalne to nowa jakość przewozów pasażerskich, która pojawi się w tym roku w naszej Metropolii i wierzę, że przyczyni się do poprawy komunikacji publicznej. W przypadku gminy Wry to dodatkowa linia, która pozwoli naszym mieszkańcom bez przesiadek dojechać do Katowic. To będzie bardzo duże udogodnienie, o które bardzo często wnioskowali. Oczywiście autobus nie może zatrzymywać się na wszystkich przystankach na trasie, bo wtedy jego czas przejazdu byłby zbyt długi. Negocjacje z Metropolią trwały długo, ale osiągnęliśmy kompromis. Moja ocena jest zadowolająca. Najważniejszą sprawą jest, aby to, co zostało ustalone zaczęło funkcjonować, a wtedy będzie czas i możliwość na wprowadzanie zmian i dostosowywanie trasy i rozkładu do zgłaszanych wniosków. Trzymam kciuki i życzę sukcesu.



Fot. Robert Kwiatek

**Prace nad projektem metrolinii ZTM rozpoczął na przełomie marca i kwietnia 2019 r. Autobusy realizujące pierwszy etap wdrażania sieci połączeń wyjadą w kwietniu 2021 r. Harmonogram jest napięty, przed ich uruchomieniem zgrania wymagają m.in. kwestie formalno-prawne, operacyjne, techniczne. Ważne jest także zapewnienie odpowiedniego taboru i kierowców. To największe wdrożenie takich linii w Polsce.**



**Proponowany przebieg linii metropolitalnych wprowadzanych w III etapach do obecnej sieci transportowej GZM**

30 linii oznaczonych symbolem M.  
21 linii podstawowych i 9 linii dowozowo-odwozowych.  
Termin zamknięcia realizacji – grudzień 2021 r.

**LINIA:**  
**I ETAP PROJEKTU,**  
**5 KWIETNIA 2021 R.**

**LINIE O NUMERACH:**

- M1 Katowice, Chorzów, Świętochłowice, Ruda Śląska, Zabrze, Gliwice
- M2 Katowice, Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza
- M4 Sosnowiec, Katowice
- M18 Gliwice, Gierałtów, Mikołów, Tychy
- M24 Katowice, Chorzów, Świętochłowice, Ruda Śląska, Zabrze
- AP Katowice, Ożarówce (Port Lotniczy)

**LINIA:**  
**II I III ETAP WDRAŻANEGO**  
**PROJEKTU, DO KOŃCA 2021 R.**

**LINIE O NUMERACH:**

- M3, M10, M11, M12, M13, M14, M15, M16, M17, M19, M20, M21, M22, M23, M25, M26, M100, M102, M103, M104, M105, M106, M107, M108



**30 LINII OZNACZONYCH SYMBOLEM M. Z POCZĄTKIEM KWIETNIA ZTM WPROWADZA DO SIATKI POŁĄCZEŃ NASTĘPUJĄCE LINIE\*:**

\*Numery linii podano zgodnie ze stanem wiedzy na dzień przekazania materiału do druku.

## M1

**Katowice, Chorzów, Świętochłowice, Ruda Śląska, Zabrze, Gliwice**

**długość trasy:** 33 km

**czas przejazdu:** 49 min

**częstotliwość kursowania:** w dni robocze, w godzinach szczytu co 15 min

**liczba przystanków:** 16/15

**dostępność:** 24 godz. na dobę, 7 dni w tygodniu

**ważne punkty na trasie:** Dworzec PKP Katowice, Rynek Katowice, Dworzec PKP Gliwice, Arena Widowskowo-Sportowa Gliwice

nowa linia

## M2

**Katowice, Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza**

**długość trasy:** 22 km

**czas przejazdu:** 39 min

**częstotliwość kursowania:** w dni robocze, w godzinach szczytu co 10 min

**liczba przystanków:** 15/15

**dostępność:** 24 godz. na dobę, 7 dni w tygodniu

**ważne punkty na trasie:** Dworzec PKP Dąbrowa Górnicza, Huta Katowice, Strefa Kultury Katowice, Rynek Katowice, Supersam C.H. Katowice, Dworzec PKP Katowice

zastępuje dotychczasowe linie 801 oraz 831

## M4

**Sosnowiec, Katowice**

**długość trasy:** 19 km

**czas przejazdu:** 40 min

**częstotliwość kursowania:** w dni robocze, w godzinach szczytu co 20 min

**liczba przystanków:** 16/17

**dostępność:** 24 godz. na dobę, 7 dni w tygodniu

**ważne punkty na trasie:** Dworzec PKP Katowice, Supersam C.H. Katowice, Strefa Kultury NOSPR, Centrum Handlowe Dąbrówka Mała, Dworzec PKP Sosnowiec, Zagórze Zajezdnia

częściowo zastępuje dotychczasową linię 815

## M18

**Gliwice, Gierałtowiec, Mikołów, Tychy**

**długość trasy:** 38 km

**czas przejazdu:** 75 min

**częstotliwość kursowania:** w dni robocze, w godzinach szczytu co 30 min

**liczba przystanków:** 16/17

**dostępność:** 20 godz. na dobę, 7 dni w tygodniu

**ważne punkty na trasie:** Gliwice Plac Piastów, Politechnika Śląska, Mikołów Dworzec PKP, Tychy Dworzec PKP, Paprocany

zastępuje dotychczasową linię E-2

Fot. Radostaw Kaźmierczak

## M24

**Katowice, Chorzów, Świętochłowice, Ruda Śląska, Zabrze**

**długość trasy:** 22/23 km

**czas przejazdu:** 42/49 min

**częstotliwość kursowania:** w dni robocze, w godzinach szczytu co 60 min

**liczba przystanków:** 13/15

**dostępność:** 20 godz. na dobę, w dni robocze

**ważne punkty na trasie:** Katowice Mickiewicza, Osiedle Tysiąclecia, Chorzów Hala Sportowa, Świętochłowice Polna, Dworzec PKP Ruda Chebzie, Zabrze Goethego

częściowo zastępuje dotychczasową linię 870

## AP

**Katowice, Ożarowice (Port Lotniczy)**

**długość trasy:** 42 km

**czas przejazdu:** 50 min

**częstotliwość kursowania:** docelowo w godzinach szczytu co 30 min

**liczba przystanków:** 5/5

**dostępność:** 24 godz. na dobę, 7 dni w tygodniu

**ważne punkty na trasie:** Dworzec PKP Katowice, Strefa Kultury NOSPR, Port Lotniczy

dotychczasowa linia lotniskowa



Fot. Radostaw Kaźmierczak

Przyszłość nowoczesnego transportu w aglomeracjach specjaliści widzą przede wszystkim w rozszerzaniu idei Park&Ride (nowoczesne centra przesiadkowe z parkingami) i tworzeniu spójnej infrastruktury, pozwalającej na dotarcie do centrów z obrzeży miast. Wiadomo jednak, że nie jest to wystarczający powód do skorzystania z tramwaju, autobusu czy trolejbusu. Współczesny pasażer chce mieć poczucie kontroli nad podróżą. Do tego potrzebny jest mu szybki dostęp do rzetelnej informacji i możliwość skorzystania z prostego sposobu zakupu biletu. Dlatego już dziś pracujemy nad wprowadzeniem nowoczesnej informacji pasażerskiej w postaci aplikacji mobilnych, ułatwiających zakup biletów i planowanie podróży oraz tablic elektronicznych na przystankach.

**JAK PODRÓŻNI OCENIAJĄ JAKOŚĆ LINII? JAKIE SĄ SŁABE, A JAKIE MOCNE STRONY NOWYCH POŁĄCZEŃ? JAKIE MODYFIKACJE POWINNO SIĘ WPROWADZIĆ W PIERWSZEJ KOLEJNOŚCI?**

O to wszystko zapytamy mieszkańców w trakcie konsultacji społecznych, które planujemy rozpocząć wraz z pojawieniem się pierwszych metrobusów na drogach Metropolii. Chcemy, aby projekt linii metropolitalnych mógł się rozwijać zgodnie z oczekiwaniami naszych pasażerów. Dążymy do doskonałości, może wtedy uda nam się zachęcić jak najwięcej osób do korzystania z transportu publicznego na co dzień.

## CODZIENNE PODRÓŻE BEZ UCIAŻLIWOŚCI. O LINIACH METROPOLITALNYCH W SKRÓCIE.

**DATA WYJAZDU PIERWSZYCH AUTOBUSÓW - 5 KWIETNIA BR.**

**istotne dla pasażerów Informacje,** w tym o zmianach w rozkładach jazdy, będzie można uzyskać poprzez: [www.metropoliaztm.pl](http://www.metropoliaztm.pl), [rj.metro-poliaztm.pl](http://rj.metro-poliaztm.pl) (w zakładce „Komunikaty”), Infolinia 800 16 30 30, [www.facebook.com/ZTMAlert](https://www.facebook.com/ZTMAlert), a od 5 kwietnia również na przystankach, w aplikacji mobilnej eSDIP oraz w Punktach Obsługi Pasażera

wprowadzenie linii poprzedzone będzie kampanią informacyjną dla pasażerów i mieszkańców

**koszt przejazdu:** ceny biletów bez specjalnych opłat za połączenia przyspieszone, dostępne ulgi i uprawnienia, jak dla pozostałych połączeń autobusowych zgodnie z obowiązującą taryfą przewozową

**czas podróży:** dla niektórych linii zwiększona częstotliwość kursowania i wydłużony okres funkcjonowania do 24 godzin na dobę, część linii przyspieszona

**udogodnienia:** bliskość innych połączeń – autobusowych, kolejowych, tramwajowych, nowe centra przesiadkowe – możliwość parkowania w Katowicach i Tychach (Park&Ride, Bike&Ride)

**wygoda podróży:** przewidziany wysoki standard wyposażenia pojazdów (m.in. monitoring, klimatyzacja, ładowarki USB) oraz klasa taboru gwarantująca niską emisję spalin (autobusy gazowe diesel euro6, hybrydy)

**konsultacje** z pasażerami, modyfikacje linii ze względu na opinię użytkowników

**Martyna Starc-Jażdżyk**

# ZTM

DZIAŁA NA OBSZARZE  
56 MIAST I GMIN

# 800 000

PRZEWOZÓW  
DZIENNE

# 460

LINII KOMUNIKACYJNYCH  
ZTM

# 1500

POJAZDÓW CODZIENNIE  
WYJEJDZAJĄCYCH NA DROGI

# 100 MLN

KILOMETRÓW  
POKONYWANYCH ROCZNIE

# 7000

OBSŁUGIWANYCH  
PRZYSTANKÓW

# 250

ELEKTRONICZNYCH TABLIC  
INFORMACYJNYCH

**Informacje istotne  
dla pasażerów**

[www.metropoliaztm.pl](http://www.metropoliaztm.pl)  
[rj.metropoliaztm.pl](http://rj.metropoliaztm.pl)  
(w zakładce „Komunikaty”)  
Infolinia 800 16 30 30  
[www.facebook.com/ZTMAlert](https://www.facebook.com/ZTMAlert)

# ROWEROWA REWOLUCJA

**Rower metropolitalny to przedsięwzięcie, które pozwoli zintegrować transportowo niemal cały obszar GZM. Planujemy utworzyć jednolity system wypożyczalni roweru, który będzie dostępny w każdym zakątku Metropolii. Pozwoli to na łatwiejsze przemieszczanie się pomiędzy gminami i swobodne korzystanie z rozwijanej nieustannie infrastruktury rowerowej. Koncepcja już jest.**



Fot. Radosław Kaźmierczak

W czasach zrównoważonej mobilności, czyli efektywnego wykorzystania wszystkich dostępnych środków transportu, nieodłącznym elementem jest rower. Ten typ pojazdu wyróżnia się nie tylko korzyściami płynącymi z jego ekologicznej natury, ale pozwala również na oszczędność czasu i pieniędzy w coraz bardziej zatłoczonych miastach. Wiele społeczeństw dostrzegło już te zalety jednoślada i zaczęło traktować rower nie tylko jako atrybut rekreacji, ale także jako regularny środek transportu, wykorzystywany w codziennych podróżach do pracy czy szkoły. W Polsce ten trend również się rozwija. Chcemy dołożyć cegiełkę do procesu budowania dobrych nawyków mobilności, troszcząc się o rozwój popularności jednośladów. Według nas rower powinien być traktowany jako równorzędny z innymi środkiem transportu. Stąd idea stworzenia sieci roweru metropolitalnego, która połączy gminy zrzeszone w GZM.

## NAJPIERW BYŁY PLANY

Dokument pn. *Koncepcja roweru metropolitalnego*, nad którym prace trwały od kwietnia, powstał i ujrzał światło dzienne. Dzięki niemu wiadomo, jaki kształt ma mieć system wypożyczalni oraz w jaki sposób go najlepiej tworzyć. Wypracowany materiał zostanie przeanalizowany z gminami członkowskimi i to one podejmą ostateczną decyzję, dotyczącą formy i wielkości sieci roweru metropolitalnego. Warto zaznaczyć, że projektowany system planowany jest jako jedna z większych wypożyczalni rowerów miejskich w Europie. Według wstępnych szacunków, zależnie od przyjętego wariantu, mogłoby go utworzyć nawet 8 tysięcy jednośladów. To oznacza, że system ten wyróżniałby się znacząco na tle Polski. W założeniu zaangażowane w projekt mają być bowiem wszystkie gminy Metropolii. To pozwoli na optymalizację działań oraz kosztów.

## KILKA SYSTEMÓW POŁĄCZONYCH W JEDEN – METROPOLITALNY

Zamiast kilku umów, podpisana będzie jedna, łącząca GZM z wybranym operatorem. Oznacza to prostszą obsługę, ujednoczone warunki i ceny. Obecny system kosztuje średnio 476 zł na miesiąc, za utrzymanie jednego roweru, podczas gdy szacowany koszt w rozwiązaniu metropolitalnym może być o połowę mniejszy. Koszty nie są tu jednak głównym argumentem. Zamiast jednośladów III generacji, mieszkańcy będą mogli skorzystać z rowerów IV generacji – a to oznacza zdecydowanie większą swobodę korzystania. Nowy model wypożyczalni pozwoli bowiem na łatwiejsze znalezienie i odstawienie roweru, ponieważ generacja ta umożliwia rezygnację z dotychczasowych, drogich stacji, na rzecz prostszych i tańszych stojaków, których będzie można postawić całkiem sporo. Zatem sieć stacji roweru miejskiego się zagęści. Z uwagi na poszerzenie obszaru systemu do całej Metropolii, liczba rowerów wzrośnie z obecnie używanych około 1,6 tysiąca do około 8 tysięcy, zaś liczba stacji ze 188 (wg najnowszych danych) do 946. Aktualnie średnia odległość między stacjami wynosi około 700 m, a po zbudowaniu systemu będzie mogła ona spaść nawet do 300 m. Dodatkowo średnia liczba rowerów na 1000 mieszkańców wzrośnie z niecałych 1,5 do około 3,5. W przeciwieństwie do rozwiązań dotychczasowych, rower metropolitalny jest planowany jako system całoroczny. Koncepcja przewiduje również wynajem długoterminowy rowerów elektrycznych na terenie całej GZM. Niebawem zorganizowany będzie dialog konkurencyjny, który pomoże w wyłonieniu wykonawcy.

## PRZYJEMNE, SKUTECZNE I TANIE PRZEMIESZCZANIE SIĘ

Systemy wypożyczalni jednośladów są łącznikiem pomiędzy transportem zbiorowym

a ruchem pieszym i stają się elementem konstrukcji multimodalnego transportu. Rowery miejskie z powodzeniem sprawdzają się na dystansach, które są zbyt długie na pokonanie ich pieszo oraz nieopłacalne przy wykorzystaniu komunikacji miejskiej czy samochodu. Przypadkowo, średnia odległość pokonywana rowerem miejskim w Helsinkach wynosi 2100 m. To pokazuje, że jednoślad jest świetnym środkiem do przemieszczania się z domu do najbliższej stacji lub przystanku. Na całym świecie, po długiej erze dominacji samochodu, centra miast są oddawane pieszym i komunikacji zbiorowej, a także właśnie rowerom oraz tzw. urządzeniom transportu osobistego (m.in. hulajnogi, deskorolki). Wynika to z jednej strony ze zmiany podejścia ludzi do zagadnienia mobilności, która to nie musi opierać się na samochodzie, bo pomimo wygody ten środek transportu jest coraz mniej efektywny i opłacalny. Z drugiej strony jest to pokłosie ciągle toczącej się ewolucji mentalności – auto przestaje być już wyznacznikiem statusu społecznego. Paradoksalnie, komfort samochodu sprowadza się dziś często do tego, że wygodnie siedzimy, stojąc w korkach. Zmiany nawyków transportowych to wyzwania dla samorządu, który powinien otwierać drzwi dla użytkowników różnych pojazdów. Metropolia chce być w tym zadaniu pionierem – tworząc system wypożyczalni rowerów wyjątkowy pod kątem zarówno jakości, jak i skali.

Autor: **Hubert Morawski**

Współpraca: **Marcin Dworak**  
Departament Projektów i Inwestycji  
Urzędu Metropolitalnego GZM

# MOBILNE APLIKACJE W SŁUŻBIE PASAŻERA

**JAK Z ŁATWOŚCIĄ WYSZUKAĆ INTERESUJĄCE NAS POŁĄCZENIE AUTOBUSOWE? GDZIE SIĘ PRZESIAŚĆ? NA KTÓRYM PRZYSTANKU ZATRZYMUJE SIĘ TRAMWAJ JADĄCY Z MIEJSCOWOŚCI A DO MIEJSCOWOŚCI B? ILE CZASU TRZEBA CZEKAĆ NA KOLEJNY? W ZNALEZIENIU ODPOWIEDZI NA TE I INNE PYTANIA ORAZ W ZAPLANOWANIU NAJSZYBSZEJ PODRÓŻY POMOĆNA BĘDZIE NOWA APLIKACJA.**

W poprzednim numerze magazynu pisaliśmy o zaletach aplikacji (mobilny ŚKUP), ułatwiającej zakup wszystkich biletów dostępnych w taryfie ZTM i umożliwiającej podróżowanie bez użycia karty ŚKUP. Dziś prezentujemy walory kolejnej, opracowanej przez Departament Informatyki Urzędu Metropolitalnego aplikacji, która już wkrótce przekazana zostanie do użytku. Nie ma jeszcze swojej oficjalnej nazwy, póki co mówimy o niej „eSDIP”.

**Staramy się konsekwentnie realizować działania ułatwiające pasażerom korzystanie z komunikacji publicznej. W ostatnim czasie wiele dzieje się w Systemie Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. Od początku roku informacja o rzeczywistym czasie odjazdu pojazdów prezentowana jest na elektronicznych tablicach, zainstalowanych na 250 przystankach. Na kolejnych 90 przystankach tablice powinny zostać uruchomione w pierwszym kwartale tego roku. Do systemu włączyliśmy także tablice zainstalowane w centrach przesiadkowych Katowice-Brynów i Katowice-Zawodzie. Już wkrótce nasi pasażerowie będą mogli korzystać z nowoczesnego, dynamicznego portalu pasażera i dedykowanej aplikacji na urządzenia mobilne, dzięki czemu informacje o rzeczywistych godzinach odjazdu autobusów, tramwajów i trolejbusów z poszczególnych przystanków, dostępne będą także w telefonach.**

**Jacek Brzezinka**  
członek Zarządu GZM

## PODSUMOWUJĄC

W aplikacji prezentowana jest bieżąca lokalizacja wszystkich pojazdów, na podkładzie mapy obejmującej obszar, na którym organizatorem komunikacji jest Zarząd Transportu Metropolitalnego, wyskalowanej i wycentrowanej w oparciu o współrzędne GPS. Aplikacja umożliwia śledzenie pozycji wybranego pojazdu oraz podaje istotne informacje na jego temat – numer linii, numer boczny pojazdu, rozbieżności czasowe z rozkładem jazdy. Informacje te prezentowane są w różnych kolorach, w zależności od tego czy dany pojazd jest przyspieszony, jedzie o czasie, czy też jest opóźniony w stosunku do planowanego rozkładu jazdy. Dodatkowo przy śledzonym pojeździe prezentowana jest informacja o kierunku, w jakim się porusza, najbliższym przystanku na trasie oraz czasie, jaki upłynął od ostatniego logowania pojazdu w systemie.

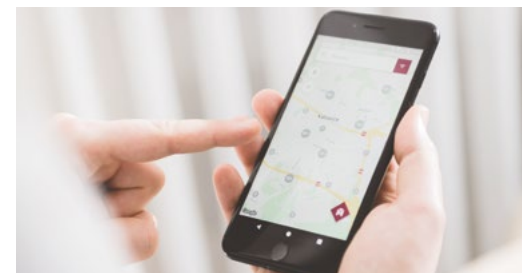
Zaprojektowany program posiada wiele zalet i przydatnych funkcji. **Charakteryzuje się** nowoczesną szatą graficzną oraz czytelnym i intuicyjnym interfejsem, opartym o najlepsze praktyki UX.

**Jest wygodnym narzędziem do** wyszukania najbardziej dogodnego dla pasażera połączenia pomiędzy wskazanym punktem początkowym i końcowym (aplikacja korzysta z opracowanego wcześniej API, które działa na stronie rozkładów jazdy ZTM). Początek i koniec podróży może zostać określony w postaci punktu na mapie, adresu, a także przystanku komunikacyjnego.

**Pomoże w** wyborze środka transportu, z jakiego pasażer może skorzystać na danej trasie: autobusu, tramwaju, trolejbusu czy pociągu Kolei Śląskich.

**Pokaże** minimalny czas przesiadki, potrzebny na przemieszczenie się pomiędzy środkami transportu, jeśli wpisze konkretną godzinę, o której podróż chcemy rozpocząć, lub o której podróż ma się zakończyć.

**Adam Krakowczyk,**  
**Łukasz Stania**  
in@metropoliagzm.pl



Fot. Radosław Kaźmierczak

## DZIĘKI FUNKCJOM APLIKACJI MOŻESZ:

- Dodawać do ulubionych: wybrane przystanki, linie, pojazdy i planować podróże.
- Otrzymywać ważne komunikaty, redagowane przez dyspozytorów ZTM.
- Tworzyć spersonalizowaną dla swoich potrzeb, wirtualną tablicę z odjazdami wybranych linii.

## JEDNA USŁUGA, RÓŻNE ŚRODKI TRANSPORTU. DOKONAĆ DOBREGO WYBORU!

Wybór liceum w Katowicach wymusił na mnie codzienne kombinowanie, jak dojechać do szkoły. Zawsze była więcej niż jedna opcja: autobus linii 29, marszrutka połączona z nieodpłatnym, przyspieszonym 810 z Mikołowa, PKS lub przejazd z kuzynem, który dorobił się auta. Podobnie było w czasach studiów – doszło do podróżowania koleją oraz własnym autem. Po przeprowadzce do Katowic niewiele się zmieniło. Nadal mam więcej niż jedną opcję dojazdu do pracy. Tym razem wybieram między rowerem, ZTM-em, carsharingiem, autem prywatnym, a czasem Uberem. To wszystko sprawia, że pulpit telefonu zawalony jest aplikacjami dedykowanymi poszczególnym usługom. Miejsce na stronie startowej telefonu jest cenne, ale ograniczone (jak miejsce parkingowe w centrum Katowic), więc nie mieszczą się wszystkie potrzebne aplikacje. Z pomocą przychodzą **aplikacje MaaS** (*mobility as a service – mobilność jako usługa*), które pozwalają w wygodny sposób zaplanować, zamówić oraz rozliczyć codzienne podróże, z wykorzystaniem wielu różnych środków przemieszczania się. Metropolia rozpoczyna prace nad narzędziem, które w pierwszej kolejności zwiąże w jedną usługę transport publiczny z planowanym do wdrożenia w 2022 metropolitalnym rowerem współdzielonym. Docelowo, takie narzędzia będą oferować także usługi prywatnych dostawców jak Uber czy Panek, a płatności będą pobierane za pojedyncze przejazdy lub rozliczane w ramach abonamentu. Lepsze planowanie naszych codziennych podróży, to większa oszczędność czasu i pieniędzy, a i nasze decyzje dotyczące przemieszczania się mają niebagatelny wpływ na środowisko. Do zobaczenia w mieście!

**Jacek Woźnikowski**

# SMOG NIE ODPUSTCZA!

**LICZNIK ANTYSMOGOWY ODMIERZA CZAS I PRZYPOMINA: POZOSTAŁO JEDYNIĘ 10 MIESIĘCY DO WYMIANY NAJSTARSZYCH PIECÓW I KOTŁÓW W NASZYCH DOMACH.**



Fot. Radosław Kaźmierczak

Jak pokazują dane Generalnej Inspekcji Ochrony Środowiska za 2019 rok (czekamy na publikację danych za 2020), na liście miejscowości z przekroczeniem ilości dni dobowego poziomu dopuszczalnego pyłu PM10 wciąż są miasta z naszego regionu (dobowa norma, to 50 µg/m<sup>3</sup>). W 2019 roku na niechlubnej liście znalazło się Zabrze z 77 dniami smogowymi oraz Katowice z 66 dniami (średnia ze stacji), podczas gdy dopuszczalna ilość takich dni w roku, to 35. Należy oczywiście pamiętać, że w tym „rankingu” mogą znaleźć się tylko te miejscowości, w których jest stacja państwowego monitoringu jakości powietrza, a takich miejscowości na terenie Metropolii jest 9.

**Stacje Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska zlokalizowane są w Dąbrowie Górniczej, Gliwicach, Katowicach (2), Knurowie, Sosnowcu, Tarnowskich Górach, Tychach, Zabrzu.**

W związku z tym, że główną przyczyną alarmującego stanu jakości powietrza jest ogrzewanie naszych domów paliwami stałymi, w szczególności węglem, ale też drewnem, podstawowym sposobem likwidacji niskiej emisji jest wymiana przestarzałego ogrzewania na bardziej ekologiczne, jak przyłączenie budynków do sieci ciepłowniczej, ogrzewanie gazowe, elektryczne, a także wykorzystanie odnawialnych źródeł energii. Miasta Metropolii walczą aktywnie ze smogiem, czego przykładem jest ranking Polskiego Alarmu Smogowego, który pokazuje, że w 2019 roku miastami wojewódzkimi najaktywniej wspierającymi wymianę pieców i kotłów w Polsce były: Kraków (4188 wymienionych kotłów i pieców), Wrocław (1442 szt.) i Katowice (1213 szt.). Z kolei „na liście miast z listy WHO przodują: Kraków (4188), Gliwice (2090), Katowice (1213), Dąbrowa Górnicza (824) i Sosnowiec (695). Dół listy to Rawa Mazowiecka (3), Opoczno (2) i Brzeziny (2). Porównanie liczby wymienionych kotłów do całkowitej

liczby przeznaczonych do wymiany pokazuje, że takie tempo wymiany doprowadzi do ich całkowitej likwidacji za kilkadziesiąt lat. Na przykład w Radomsku, które szacuje liczbę kotłów na 7500, wymieniono w 2019 roku zaledwie 4 sztuki.” Źródło: PAS, www.polskialarmsmogowy.pl

## UCHWAŁY ANTYSMOGOWE OBOWIĄDUJĄ PRAWIE W CAŁEJ POLSCE

W większości (13 z 16) województw mamy już uchwały, które nakazują nie tylko likwidację pieców i kotłów węglowych, ale przede wszystkim wyznaczają graniczne daty ich likwidacji. I tak śląska uchwała antysmogowa (treść uchwały można znaleźć m.in. na stronie internetowej www.metropoliagzm.pl pod LICZNIKIEM ANTYSMOGOWYM) wskazuje, że do końca bieżącego roku muszą zostać zlikwidowane wszystkie kotły i piece na paliwa stałe, które w momencie wejścia w życie tej uchwały, a więc 1 września 2017 roku, miały więcej niż 10 lat od daty ich produkcji (dotyczy to także kotłów i pieców, dla których nie da się ocenić wieku – nie posiadają tabliczki znamionowej, np. piece kaflowe).

Pamiętajmy, że uchwała antysmogowa jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że każdy właściciel nieruchomości stosujący do ogrzewania paliwa stałe jest zobowiązany do jej stosowania. Od 1 stycznia 2022 roku, zarówno strażnicy miejscy, jak i pracownicy gmin mają prawo skontrolować każdą nieruchomość na zgodność używanego pieca, czy kotła z uchwałą antysmogową. Za niedostosowanie się do jej wymogów grozi mandat, ale przede wszystkim musimy pamiętać, że niestosowanie się do uchwały, to trucie siebie, swoich bliskich i całego otoczenia.

## NAWET 30% OSZCZĘDNOŚCI NA OPALE MOŻNA UZYSKAĆ WYMIENIAJĄC STARY PIEC NA NOWOCZESNY

Warto zatem już dziś rozważyć alternatywne źródło ogrzewania, a także skorzystać z oferty wsparcia finansowego w tym zakresie. Wiele

gmin oferuje dopłaty do bardziej ekologicznego ogrzewania. Źródłem wsparcia może być również rządowy program Czyste Powietrze. Obsługą tego programu zajmuje się Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska w Katowicach [www.wfosigw.katowice.pl/program-czyste-powietrze.html](http://www.wfosigw.katowice.pl/program-czyste-powietrze.html), ale od zeszłego roku, również część gmin oferuje pośrednictwo w tym zakresie.

## ILE PIECÓW I KOTŁÓW, JAKIEGO RODZAJU I JAK WYEKSPLOATOWANYCH WCIĄŻ DZIAŁA W NASZYCH MIASTACH I MIASTECZKACH?

Skuteczność walki ze smogiem to także wiedza gminy, z jakim problemem w rzeczywistości się zmagają. Niestety, większość gmin wciąż opiera się na bardzo zgrubnych szacunkach. Zmienić tę sytuację ma „kotłowy CEPIK”, czyli Centralna Ewidencja Emisyjności Budynków, wprowadzona ustawą 1 stycznia bieżącego roku. W tej chwili na poziomie rządowym przygotowywany jest specjalny system komputerowy, do którego deklarację o sposobie ogrzewania domostwa ma wprowadzić każdy właściciel nieruchomości. Od momentu uruchomienia tej bazy (o czym powiadomimy Państwa poprzez media społecznościowe i naszą stronę internetową) będziemy mieli dokładnie rok na złożenie odpowiedniej deklaracji o sposobie ogrzewania pomieszczeń i podgrzewania wody, pod groźbą grzywny do 5 tys. zł. CEEB ma ruszyć wiosną, o czym poinformuje minister właściwy ds. budownictwa, a deklaracje, pisemnie bądź elektronicznie, będziemy składać do wójta, burmistrza lub prezydenta. Wprawdzie to nowy obowiązek, ale dzięki szerszej bazie informacji, każdy samorząd lokalny będzie miał pełną wiedzę, z jaką skalą problemu ma rzeczywistość do czynienia i gdzie należy przyspieszyć oraz wesprzeć działania.

**Blanka Romanowska**  
Dyrektor Departamentu  
Infrastruktury i Środowiska  
Urzędu Metropolitalnego GZM

# NIGDY NIE WIEMY, KIEDY PRZESTRZEŃ W MIEŚCIE MOŻE STAĆ SIĘ PRZESZKODĄ W NASZYM ŻYCIU



Agnieszka Labus

Rozmowa z dr inż. arch. Agnieszką Labus, fundatorką i prezeską zarządu Fundacji Laboratorium Architektury 60+ (LAB 60+), członkinią Metropolitalnego zespołu ds. polityki senioralnej, adiunktą na Wydziale Architektury Politechniki Śląskiej.

## Co należy rozumieć pod pojęciem wykluczenia przestrzennego i społecznego?

[AL] W społeczeństwie funkcjonują ludzie mniej i bardziej uprzywilejowani. Pewne grupy społeczne, ze względu na swoje zdrowie czy status materialny, mogą czuć się wykluczone z korzystania z różnego rodzaju dóbr i usług związanych z daną przestrzenią. To powoduje, że te osoby nie są uprzywilejowane, co z kolei wpływa na ich komfort psychiczny i poczucie własnej wartości. W pewnym momencie mogą czuć się przez to gorsze od reszty społeczeństwa, a na to nie można pozwolić, jeśli mówimy o równości i sprawiedliwości społecznej, czego konsekwencją powinien być zrównoważony rozwój miast.

## Czy kwestia wykluczenia przestrzennego była dotąd w jakiś sposób marginalizowana?

[AL] Sięgając do genezy, miasta były projektowane przez przyrządek uprzywilejowanych ludzi, którzy w dużej mierze nie zwracali uwagi na kwestie istotne z punktu widzenia grup mniej uprzywilejowanych. Tymczasem kiedy wspinamy się na szczyt góry, zwykle staramy się dostosować tempo do tych najstarszych uczestników wyprawy. Jeśli będziemy się starać myśleć przez pryzmat indywidualnych potrzeb ludzi, którzy charakteryzują się różnym stopniem sprawności, różnymi stylami życia i różnymi potrzebami, odpowiemy na potrzeby całego społeczeństwa. Tak samo powinno być z projektowaniem miast, np. dostępność dla wrażliwych grup społecznych nie powinna być czymś ekstra, lecz powinna być standardem. Na szczęście dzisiaj ta perspektywa zaczyna się już zmieniać.

## Kogo ma Pani na myśli, mówiąc o wrażliwych grupach społecznych?

[AL] Mam na myśli osoby starsze, osoby z niepełnosprawnościami, ale również kobiety

w ciąży czy rodziny z małymi dziećmi. Bariery przestrzenne są jednakowo odbierane przez wszystkie te grupy. Tak naprawdę nigdy nie wiemy, czy będąc w grupie uprzywilejowanej, nie staniemy się zaraz tymi mniej uprzywilejowanymi, kiedy np. złamiemy nogę albo zechcemy dostać się do dworca z ciężką walizką.

**Na pewno z wiekiem będziemy stawać się coraz mniej uprzywilejowani. A skoro o tym mowa, jest pani inicjatorką kolektywu Era Nowej Starości, którego misją jest zmiana sposobu postrzegania starości. Co w dzisiejszym postrzeganiu jest nie tak?**

[AL] Kiedy dziś patrzymy na osoby starsze, klasyfikujemy je, jako grupę niechętną zmianom, mało mobilną, mało nowoczesną. Ale kiedy spojrzymy bardziej wnikliwie, zobaczymy, że babcie i dziadkowie to nie są te osoby, które w naszym wyobrażeniu będą w stu procentach poświęcać się wnukom i spędzać z nimi czas. Może kiedyś tak, ale dziś już nie, bo prowadzą inny styl życia, mają inne aspiracje i wymagania życiowe. Projekt Era Nowej Starości pokazuje, że większość działań czy inicjatyw w Polsce, jest nacechowana starym podejściem w definiowaniu potrzeb osób starszych. Jeśli nie chcemy być w przyszłości postrzegani w taki sposób, musimy zacząć zmieniać wizerunek starości i wyjść z pułapki stereotypów. To jest konieczność dla innych zmian, także w przestrzeni. Musimy wykreować swojego rodzaju modę na „starość”, rozpocząć Ery Nowej Starości, do której przyłączą się chociażby takie organizacje jak Metropolia GZM.

## Czym jest w takim razie „nowa starość”?

[AL] Nowa starość obejmuje również sięganie do tego co tu i teraz, nie ma jednej definicji starości jako takiej – od tego stereotypu również należy odchodzić. To również osvajanie starości jako jednego z naturalnych etapów życia, etapu który nie następuje nagle, a który nam towarzyszy. Nowa starość to pewna perspektywa, w której mamy wspólny interes i rzeczywisty udział bez względu na nasz wiek. To również perspektywa patrzenia na społeczność przez różne soczewki – w sposób wnikliwy – patrzenia przez soczewkę płci, soczewkę stylów życia, soczewkę wieku.

Taką perspektywę staramy się projektem Era Nowej Starości wzmocnić – w myśleniu w ogóle o mieście, o świecie, o społeczeństwie. Potrzeba też zmiany myślenia u władarzy gmin. Miasta powinny być tak projektowane, aby nie stygmatyzować różnych grup społecznych czy wiekowych. To bardzo ważne w perspektywie długofalowej dla rozwoju miast. Na przykład jakie formy zabudowy mieszkaniowej będą realizowane w miastach w kontekście starzenia się mieszkańców? Stygmatyzujące Osiedla 60 plus czy może jednak inne formy? Odpowiedzi mogą być kluczowe w kontekście potrzeb przyszłych pokoleń.

## Jak samorządy mogą to osiągnąć?

[AL] Nie ma jednoznacznej recepty. Zawsze mamy do czynienia z konkretnym miastem, konkretnymi uwarunkowaniami i problemami. Należy jednak postawić właściwą diagnozę i zareagować odpowiednimi rozwiązaniami. Tworzenie miast odpowiadających na współczesne potrzeby w odniesieniu do zmian demograficznych, to nie tylko „proces projektowy” – architektoniczny, to myślenie o bardzo wielu przestrzeniach życia społecznego, o stylu życia, o przyzwyczajeniach, nawykach, o emocjach z tym związanych. Przede wszystkim jest to kwestia ustanowienia sobie priorytetów. Jeżeli priorytet rzeczywiście będzie związany z wrażliwymi grupami społecznymi i pod tym kątem będą realizowane plany inwestycyjne, to problem wykluczenia sam się będzie eliminował. Ważna jest systemowość działań i szukanie kreatywnych rozwiązań, które będą szyte na miarę danego miasta i potrzeb mieszkańców, niezależnie od wieku, stopnia sprawności czy upodobań. Ważne jest również podejmowanie prób, pilotaży, małych prototypów, testowania rozwiązań i ich ewaluacji, która jest bezcennym źródłem wyciągania wniosków i przyczynkiem do dalszego rozwoju miast.

**Jako Metropolia staramy się przeciwdziałać wykluczeniu przestrzennemu, opracowujemy standardy dla ruchu pieszego, działamy także na rzecz seniorów.**

[AL] W Metropolii powstał także poradnik na temat wolontariatu i miast przyjaznych osobom 60 plus. Ponadto, obok zespołu do spraw polityki senioralnej, funkcjonuje również projekt Młodzi robią Metropolię. Wielopokoleniowość rozumiana na nowo, w kontekście równoważenia skutków procesów demograficznych, stanowi klucz do sukcesu. Warto zwrócić uwagę, że ona także współcześnie nabiera nowego znaczenia w odpowiedzi na trendy i tendencje związane z singularyzacją, zanikiem tradycyjnej rodziny wielopokoleniowej itd. Będzie to miało także swoje konsekwencje w strategiach i decyzjach przestrzennych. Metropolia jest świadoma tych wyzwań, które mają szczególne znaczenie właśnie teraz, w dobie postępującej depopulacji i starzenia się społeczeństwa.

Rozmawiał Michał Nowak



# KALENDARIUM OSTATNICH WYDARZEŃ



## KOMUNIKACJA PUBLICZNA

Dofinansowaliśmy 48 połączeń kolejowych na 2021 rok, o łącznej kwocie 9,2 mln złotych, na trasach: Katowice – Gliwice – Katowice (20 połączeń), Katowice – Tychy Lodowisko – Katowice (11), Tychy Lodowisko – Dąbrowa Górnicza

Ząbkowice – Tychy Lodowisko (12), Katowice – Sosnowiec Główny – Katowice (3), Gliwice – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Gliwice (2). W porównaniu z 2020 rokiem kwota dofinansowania wzrosła o ponad 3 mln zł, a liczba połączeń o 7.



## EKOLOGIA. CZYSTE POWIETRZE

Zgromadzenie GZM zdecydowało o podziale blisko 26 mln zł z budżetu Programu Ograniczania Niskiej Emisji. Pieniądze trafią do 30 gmin na realizację 44 inwestycji,

ukierunkowanych na walkę z niską emisją. Ogłoszony w roku 2021 nabór wniosków nie wyczerpał całej dostępnej puli środków, tak więc gminy członkowskie GZM będą mogły startować po wsparcie w kolejnych naborach.



## CERTYFIKACJA GREEN OFFICE

Urząd Metropolitalny oraz Zarząd Transportu Metropolitalnego są w trakcie procesu przemiany w kierunku tzw. zielonego biura, czyli biura przyjaznego środowisku i jego użytkownikom. W wyniku realizacji tego

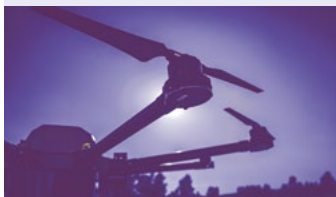
projektu powstaną między innymi założenia polityki środowiskowej Urzędu. Całość zostanie przeprowadzona przez Fundację dla Edukacji Ekologicznej oraz podsumowana nadaniem Certyfikatu GREEN OFFICE.



## KOMUNIKACJA PUBLICZNA

Jakość infrastruktury – w tym stan nawierzchni dróg i chodników, ale także bezpieczeństwo i estetyka przystanków – jest tak samo ważna dla poziomu komunikacji publicznej, jak nowoczesny tabor. Co należy zrobić, aby wszyscy pasażerowie na obszarze

GZM mogli korzystać z infrastruktury przystankowej o najwyższych parametrach dostępności i bezpieczeństwa? Wspólne standardy opisane zostały w dokumencie pn. *Wytyczne dotyczące infrastruktury transportu zbiorowego*, przygotowanym przez Departament Transportu Urzędu Metropolitalnego GZM.



## TRENDY. NOWE TECHNOLOGIE

Rozpoczęliśmy prace, wraz z rządowym zespołem GovTech Polska, nad ofertą usług dronowych dla samorządów lokalnych. Efektem tych prac ma być zdefiniowanie technicznych, organizacyjnych i prawnych możliwości świadczenia konkretnych usług

publicznych z wykorzystaniem bezzałogowych statków powietrznych. Ministerstwo Infrastruktury i GZM od ponad trzech lat współpracują w ramach inicjatywy CEDD – Centralnoeuropejskiego Demonstratora Dronów, tworząc jeden z europejskich obszarów rozwoju i testowania technologii dronowych.



## KOMUNIKACJA PUBLICZNA

Ograniczona ilość pasażerów, dodatkowe kursy, wzrastające koszty z powodu koronawirusa wymusiły na ZTM zmiany w taryfie przewozowej. Aby zrekompensować pasażerom uciążliwości związane z podwyżką cen biletów (średnia podwyżka cen wszystkich biletów wyniesie

ok. 12 proc.), równocześnie wprowadzamy szereg nowych rozwiązań (uprawnień) taryfowych dla stałych użytkowników. Projekt przekazany został do konsultacji ze związkami zawodowymi. Jego zapisy obowiązująć będą najwcześniej w drugiej połowie kwietnia.



## KOMUNIKACJA PUBLICZNA

System zliczania pasażerów – trwa przetarg na dostawę, montaż i utrzymanie systemu zliczania

pasażerów. Nowy system to lepsze dostosowanie rozkładu jazdy i wielkości pojazdów do rzeczywistych potrzeb pasażerów i lepsze planowanie kursów.

## RYBNIK I JASTRZĘBIE ZDRÓJ

Zawarliśmy porozumienie z Rybnikiem oraz Międzygminnym Związkiem Komunikacyjnym w Jastrzębiu Zdroju w sprawie powierzenia nam funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego, tym

samym przejęliśmy zadania z zakresu organizowania przewozów na trzech liniach autobusowych: 69, 194 i 195. Zawarcie porozumienia było konieczne, ponieważ obsługa tych linii wykracza poza obszar GZM.