

Rozmowa z JM Rektorem
Śląskiego Uniwersytetu
Medycznego, prof. dr. hab. n. med.
Tomaszem Szczepańskim

str. 3

TEMAT MIESIĄCA

Za wcześnie na rewolucję,
choć wszystko wokół
nas przyspiesza

str. 8

Przyroda wraca
po swoje. Niech się
rozgości

str. 12

W METROPOLII

MAGAZYN INFORMACYJNY GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII

NR 4 KWIECIEŃ/MAJ 2021

ISSN 2719-6224



INFOGZM: STUDENCI I UCZELNIE



Fot. Uniwersytet Śląski

GDYBYŚMY DZIŚ ZBUDOWALI OSOBNE MIASTECZKO AKADEMICKIE DLA 88 TYS. NASZYCH STUDENTÓW, BYŁOBY ONO WIĘKSZE OD MYSŁOWIC, SIEMIANOWIC ŚLĄSKICH, TARNOWSKICH GÓR CZY BĘDZINA. GZM TO PIĄTY OŚRODEK AKADEMICKI W SKALI KRAJU POD WZGLĘDEM LICZBY STUDENTÓW.

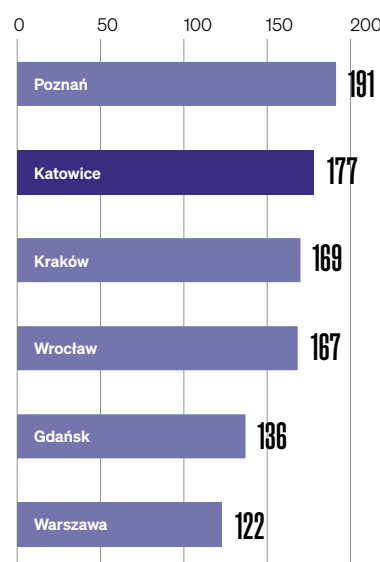
Jeżeli nasz region chce w przyszłości stać się prawdziwym, nowoczesnym centrum kulturowym, naukowym i gospodarczym, już dziś musi wzmacniać swoje metropolitalne funkcje i systematycznie budować mocną pozycję na mapie naukowo-akademickiej Polski i świata. To zadanie długofalowe i czasochłonne, ale możliwe, przy dobrej współpracy ze wszystkimi metropolitalnymi ośrodkami akademickimi i dzięki programowemu wsparciu dla oferty edukacyjnej i pracy badawczej tych ośrodków.

Dostrzegając znaczenie funkcjonowania uczelni akademickich w Metropolii opracowaliśmy raport na temat szkolnictwa wyższego. Pokazuje on naszą pozycję na tle krajowym i zagranicznym.

Różnorodność oferty edukacyjnej uczelni, ich rozpoznawalność w kraju i za granicą, jakość kadr i kształcenia, czy atrakcyjność infrastruktury towarzyszącej, to współcześnie ważne determinanty rozwoju i budowania konkurencyjności miast i metropolii, a także przyciągania inwestorów. GZM posiada duże możliwości w tym zakresie. Jednak wciąż jest wiele do zrobienia, aby było to miejsce destynacji naukowców i studentów.

Jak wynika z danych pozyskanych dla roku akademickiego 2019/2020, potencjał szkół wyższych w Metropolii to **18 uczelni wyższych i 6 filii zamiejscowych, w tym 8 uczelni publicznych i 16 niepublicznych**. Łącznie studiowało tu ponad 88,9 tys. osób, co stanowiło 79% studentów województwa śląskiego i 7,4% w skali kraju. Warto zaznaczyć, że ośrodki akademickie w GZM **przyciągają przede wszystkim studentów z regionu**. To aż 80%, z czego większość wybiera Katowice (58,4%).

Preferencje w wyborze uczelni i kierunków przedstawiały się następująco: ponad 68% studiujących podjęło edukację na uczelniach publicznych, a 31,9% na niepublicznych; prawie połowa wszystkich studentów uczyła się na uczelniach ekonomicznych i uniwersytetach (ok. 25% na każdym z typów), wybierając przede wszystkim kierunki studiów związane z dziedziną **nauk społecznych**; w dalszej kolejności zainteresowaniem cieszyły się **nauki inżynieryjno-techniczne (ok. 25%)** oraz **nauki medyczne i o zdrowiu (ok. 18%)**.



Źródło: Na podstawie danych GUS BDL

Odnosząc się do **liczby studentów, w 2019 r.** GZM uplasowała się na 5 miejscu, w porównaniu z największymi miastami Polski. Zgromadziła 7,4% wszystkich studentów w kraju. Liderem była Warszawa (18,2%), a następnie Kraków (10,8%), Wrocław (9%) i Poznań (8,5%). Inaczej natomiast przedstawia się pozycja samych Katowic w rankingu innych miast akademickich w kraju, biorąc pod uwagę liczbę studentów na 1000 mieszkańców. Otóż miasto zajmuje drugie miejsce, z liczbą 177 studentów, tuż za Poznaniem, gdzie wartość ta wynosi 191. Dalej jest Kraków, Wrocław, Gdańsk i Warszawa.

Uczelnie oferują szeroki wybór kierunków, w tym niektóre należące do **kierunków niszowych**. Przykładowo, na Uniwersytecie Śląskim można studiować projektowanie gier i przestrzeni wirtualnej, czy też aquamatykę, czyli interdyscyplinarne gospodarowanie środowiskiem wodnym. Śląski Uniwersytet Medyczny w swojej ofercie ma m.in. coaching medyczny, a Uniwersytet SWPS psychokryminalistykę.

Ośrodki akademickie stale podejmują działania mające na celu przyciąganie większej liczby studentów. Dzieje się to zarówno poprzez otwieranie nowoczesnych kierunków studiów, adekwatnych do potrzeb zmieniającego się dość dynamicznie rynku pracy, poprzez inwestowanie w nową infrastrukturę czy pozyskiwanie grantów na badania i rozwój.

Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki Promocja i dalsze wzmacnianie potencjału naukowego i edukacyjnego to nie tylko zadanie dla samych uczelni. To także obszar współpracy wewnątrz Metropolii. Jedną z takich form działania jest tzw. Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki, który uruchomiliśmy w 2019 r. z myślą o naszych uczelniach.

O funduszu czytaj na stronie 4.

Raport powstał na podstawie ogólnodostępnych danych, pochodzących z Banku Danych Lokalnych GUS, systemów POL-on, informacji z ankiet oraz w oparciu o krajowe i międzynarodowe rankingi uczelni wyższych.

Zachęcamy do zapoznania się z pełnym raportem, który jest dostępny pod adresem: infogzm.metropoliagzm.pl/mapy/studenci.html

Joanna Mękal, Martyna Puc
Departament Strategii i Polityki
Przestrzennej

NOBLISTA WYKŁADAJĄCY NA SUM? TO JEST W ZASIĘGU RĘKI



Tomasz Szczepański

Rozmowa z JM Rektorem Śląskiego Uniwersytetu Medycznego, prof. dr. hab. n. med. **Tomaszem Szczepańskim**

W jaki sposób Śląski Uniwersytet Medyczny stara się podnosić atrakcyjność oferty edukacyjnej i naukowej? Jak reaguje na zmieniające się trendy na rynku pracy, nowe dziedziny i technologie w medycynie?

[TS] Jako Uniwersytet staramy się dostosować naszą ofertę do zmieniającej się rzeczywistości gospodarczej, przeobrażeń na rynku pracy, zmian struktury gospodarczej całego regionu i kraju. Procesy te przebiegają dynamicznie i są nieuchronne. To ogromnie ważne, by elastycznie odpowiadać na bieżące, ale przede wszystkim długofalowe potrzeby. Nie tylko pandemia covid-19, ale nasze wcześniejsze doświadczenia mówią jedno – zapotrzebowanie na wykształcenie nowych lekarzy jest bardzo duże, a z powodu covid-19 nabrało jeszcze większego znaczenia. Chciałbym podkreślić, że pod względem liczby studentów, także na wydziałach lekarskich, jesteśmy najliczniejszą uczelnią w kraju i właściwie wykonujemy 100 proc. normy, bo większej liczby studentów, bez utraty jakości nauczania, jeśli nie poszerzymy bazy dydaktycznej, nie będziemy w stanie przyjąć. Cały czas jednak dbamy o promocję i kształcenie

STARAMY SIĘ DOSTOSOWAĆ NASZĄ OFERTĘ DO ZMIENIAJĄCEJ SIĘ RZECZYWISTOŚCI GOSPODARCZEJ I PRZEOBRAŻEŃ NA RYNKU PRACY.

BEZ POSZERZENIA BAZY DYDAKTYCZNEJ KSZTAŁCENIE WIĘKSZEJ LICZBY LEKARZY NIE BĘDZIE MOŻLIWE, A PRZECIEŻ UCZYMY NAJWIĘCEJ PRZYSZŁYCH LEKARZY W KRAJU.

JEDNYM Z NASZYCH PRIORYTETÓW JEST PIELEGNIARSTWO, ALE ZALEŻY NAM TAKŻE, BY NASI STUDENCI, ABSOLWENCI ZDROWIA PUBLICZNEGO, BYLI ZATRUDNIANI JAKO PROFESJONALIŚCI W WYDZIAŁACH ZDROWIA URZĘDÓW PUBLICZNYCH.

w innych niezwykle ważnych kierunkach, jak pielęgniarstwo, położnictwo, gdzie odbijają się niekorzystne trendy, m.in. demograficzne, ale też fizjoterapia, która ma przed sobą dobre, mówiąc po lekarsku, rokowania. Bronią się na trudnym, konkurencyjnym rynku farmacja, diagnostyka laboratoryjna, a także biotechnologia. Chcemy mierzyć jak najwyżej i tworzyć systemy zachęt dla studentów poprzez programy stypendialne. Zabiegamy również o promocję takich kierunków jak dietetyka czy kosmetologia, które dają praktyczne, potrzebne umiejętności i wiedzę.

Z raportu Metropolitalnego Obserwatorium Społeczno-Ekonomicznego wynika, że 18 proc. studentów z GZM wybiera nauki medyczne i o zdrowiu. Czy możliwe jest kształcenie i przygotowywanie do zawodów medycznych większej grupy młodzieży?

[TS] Oczywiście, że chcielibyśmy kształcić więcej lekarzy! Ale jeśli chodzi o kierunki lekarskie, to jak stwierdziłem, by uczyć więcej studentów przydałaby się dodatkowa baza, gdyż zagęszczenie studentów w liczbie 30 na małym oddziale, to działanie na granicy wytrzymałości i w ostateczności nieefektywne. Podobne problemy mają inne uczelnie np. Uniwersytet Jagielloński. Dysponujemy miejscami na atrakcyjnych, choć wciąż za mało wykorzystywanych przez pracodawców, innych kierunkach medycznych. Dobrze by było, aby absolwenci zdrowia publicznego byli preferowani przy zatrudnianiu

➤ **Metropolia**^{GZM}

Więcej na www.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-Jażdżyk

Korekta
Urszula Żbikowska

Produkcja
Jakub Swat

Opracowanie graficzne i skład
Parastudio

Okładka
Wizualizacja SIW – Studio ITEM,
Karolina Hołdys i Joanna Pastusińska

w wydziałach zdrowia miast, powiatów, w urzędach potrzebujących profesjonalistów w tym zakresie. Tych miejsc pracy dla naszych absolwentów brakuje, a są świetnie przygotowani do pełnienia różnych funkcji, dysponując nowoczesną, menedżerską wiedzą.

SUM jest jedną z nielicznych uczelni w Metropolii, na której kształcą się studenci z ponad 50 krajów. Nie mniej liczba studentów z zagranicy nie jest duża.

[TS] Na pewno nie jesteśmy tak atrakcyjni dla młodych ludzi, jak kraje Europy Zachodniej, ale nasza oferta jest konkurencyjna cenowo i oczywiście wartościowa naukowo. Oferujemy naukę m.in. w świetnie wyposażonych centrach symulacji, nie mówiąc o profesjonalnej kadrze. To, z czym obecnie musimy się zmierzyć, to kwestia naboru amerykańskich studentów, którzy do tej pory po dwóch latach kierunkowej nauki u siebie, w collegu, mogli u nas odbyć cztery lata studiów medycznych i dokończyć medycynę. Obecnie jest to niemożliwie i rekrutować możemy jedynie na sześcioletnie studia, ale mamy nadzieję, że system naboru się zmieni, bo to zdecydowanie ułatwi przyciąganie studentów z USA. Zresztą już funkcjonował i nieźle się sprawdzał.

Jak utrudnienia covidowe wpływają na pracę uczelni i kształcenie studentów?

[TS] Niewątpliwie pandemia spowodowała, że źródła komunikacji zostały zachwiane. Zdalnie

nie da się prowadzić zajęć praktycznych, przy pacjencie, w laboratorium. Trzeba też dochować niezwyklej staranności przy egzaminowaniu, bo trudniej zapanaować nad korzystaniem z niedozwolonej „pomocy”. Z drugiej strony, myślę że seminaria czy wykłady w trybie zdalnym w dużym stopniu sprawdziły się i z pewnością będą wykorzystywane w edukacji po pandemii.

W jaki sposób samorządy i Metropolia mogą wspierać uczelnię?

[TS] Jednym z elementów jest zbudowanie systemu stypendialnego w dziedzinach niezbędnych, ale niestety nie cieszących się koniecznym dla systemu ochrony zdrowia zainteresowaniem. Mówię np. o pielęgniarstwie. Liczba pielęgniarek nie rośnie w tempie, jakie sprzyjałoby



Fot. Wojciech Mateusiak

zabezpieczeniu pacjentów w najbliższej przyszłości. Brak pielęgniarek już jest problemem, a będzie się on tylko pogłębiał, jeśli nie przełamiemy negatywnych trendów. Kolejna sprawa to pomoc w umiędzynarodowieniu uniwersytetu poprzez stypendia dla najwybitniejszych studentów, by rozwijali swoje pasje naukowe, ale też prowadzenie wykładów przez noblistów, naukowców z najlepszych światowych uczelni, u nas w regionie, co z pewnością pozwoli nam wyżej podnieść poprzeczkę. Zaczynamy korzystać z takich możliwości.

Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiała: **Martyna Starc-Jażdżyk**

METROPOLITALNY FUNDUSZ WSPIERANIA NAUKI

Im lepsza i bardziej interesująca oferta edukacyjna, tym większa szansa na zainteresowanie młodych studiowaniem w miastach Metropolii.

Jaki jest cel programu?

Celem programu jest udzielanie dotacji na pokrycie kosztów związanych z zaproszeniem przez wnioskującą uczelnię wybitnej klasy naukowca lub naukowców i włączenie ich w proces dydaktyczny danej szkoły wyższej. Dotowany może być udział naukowców – wywodzących się z pierwszej 20. najlepszych uczelni na świecie – w cyklach wykładów dla studentów i pracowników naukowych, seminariach, laboratoriach, konsultacjach i innych formach współpracy.

Kto może starać się o wsparcie?

Z programu mogą skorzystać wszystkie uczelnie – publiczne i niepubliczne, działające na terenie 41 miast i gmin Metropolii. Wniosek o przyznanie dofinansowania dostępny jest na stronie bip.metropoliagzm.pl

Nabór wniosków odbywa się w sposób ciągły. Wniosek można złożyć w dowolnym momencie roku. Dotacja musi zostać rozliczona do końca grudnia danego roku budżetowego. Do 2022 roku Metropolia przeznaczy na ten cel 8 milionów złotych, a dofinansowanie może wynieść nawet 99 proc.

Kim są zapraszani supernaukowcy?

Zapraszani naukowcy na co dzień pracują na uniwersytetach znajdujących się w pierwszej 20. najlepszych uczelni na świecie, według najbardziej prestiżowych rankingów akademickich, np. listy szanghajskiej. To m.in. amerykańskie uczelnie Harvard, Stanford czy Massachusetts Institute of Technology; brytyjskie – Cambridge czy Oxford. Wysokie miejsca w notowaniach zajmują aktualnie również uniwersytety ze Szwajcarii, Kanady, Chin, Singapuru oraz Japonii. To także laureaci prestiżowych nagród i stypendiów w swoich dziedzinach.

Jakie projekty już zrealizowano, a jakie czekają w kolejce?

W 2020 r., w ramach programu zrealizowano 3 projekty, na łączną kwotę 83.792,00 zł.

1. Projekt Akademii WSB z siedzibą w Dąbrowie Górniczej, z udziałem dr Cecylii Farfan-Mendez z University of California San Diego (uczelnia z San Diego jest na 18 miejscu list rankingowych).
2. Projekt Uniwersytetu Śląskiego, przy współpracy z prof. Thomasem E. Micalem z Auckland University of Technology.
3. Projekt Uniwersytetu Śląskiego, przy współpracy z prof. Cristiną Dondi, reprezentującą University of Oxford.

Do kwietnia 2021 r złożono 9 nowych wniosków na łączną kwotę 679 616,00 zł. W tym:

1. Dwa projekty złożone przez **Akademii WSB z Dąbrowy Górniczej:** kontynuacja współpracy z dr Cecilią Farfan-Mendez (przyjazd osobisty do Polski) z University of California San Diego oraz zaproszenie dr Pauli Dobrianski, reprezentującej JFK Belfer Center for Science and International Affairs, Harvard University,
2. Pięć projektów złożonych przez **Uniwersytet Śląski,** realizowanych przy współpracy z prof. Erikiem Uslanem z University of Maryland, z prof. Johnem Mattesonem z University of New York, z prof. Bertramem Gawronskim z University of Texas at Austin, z dr. Alexem Clarkiem z University of Cambridge, z prof. Zhendog Jin z University of Iowa College of Pharmacy,
3. Jeden projekt złożony przez **Śląski Uniwersytet Medyczny,** przy współpracy z prof. Michałem Toborkiem z University of Miami,
4. Jeden projekt złożony przez **Uniwersytet Ekonomiczny,** przy współpracy z laureatem stypendium Fulbright’a, prof. Catalinem Albu z Uniwersytetu Ekonomicznego w Bukareszcie.

WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA. MYŚLEĆ GLOBALNIE, DZIAŁAĆ LOKALNIE

Budowanie rozpoznawalności na arenie międzynarodowej, to proces wymagający czasu. Po trzech latach coraz pewniej stąpamy po tej górskiej ścieżce i wspinamy się coraz wyżej. Skończyły się maile bez odpowiedzi, ograniczyło się też tłumaczenie: tak, jesteśmy z Polski, z południa, tam gdzie kiedyś intensywnie rozwijał się przemysł górniczo-hutniczy, a teraz rozwija się przemysł usługowy, finansowy, kreatywny, jest nauka, jest biznes, rozwój, jest różnorodność i jesteśmy my – Metropolia. Jedyna taka w Polsce, jedna z niewielu takich w Europie, policentryczna, z ogromnym potencjałem, ale i ze sporymi wyzwaniem. Po co nam Europa i świat? Po to by się zmieniać, dostosowywać, uczyć, nie błędzić i czerpać od najlepszych. Jak się przebiliśmy? Stałą pracą nad tym, by pokazać, że od nas też można się uczyć, że mamy coś do zaoferowania, że można na nas polegać, że się angażujemy. W taki sposób zbudowaliśmy swoją pozycję. Najpierw w Regionalnym Zrzeszeniu Ruhry, potem w Obszarze Metropolitalnym Barcelony, później, m.in. w obszarach metropolitalnych Manchesteru, Amsterdamu, Helsinek, Goeteborga, Oslo, Porto, Lizbony oraz w sieci European Metropolitan Authorities. Zainicjowaliśmy projekt RETHinking Metropolises (projekt stanowi obserwację sposobów wychodzenia z sytuacji kryzysowych, spowodowanych koronawirusem i działań, które są oraz będą podejmowane przez metropolie europejskie), który Metropolii przyniósł sporą rozpoznawalność i możliwość czerpania z doświadczeń najlepszych, stał się też jedną z głównych aktywności całej sieci EMA w 2020 r., w tych trudnych, pandemicznych czasach. W projekt zaangażowane są nie tylko metropolie z Europy, lecz również z Azji czy Ameryki Południowej. Tak właśnie osławiamy świat z Metropolią. Gdzie jesteśmy teraz? W globalnej metropolii, z naszymi koleżankami i kolegami z wyżej wymienionych miejsc. W mailach, na WhatsAppie, na Zoomie, Teamsach i telefonach – zupełnie tak, jakbyśmy pracowali w jednej firmie. Informujemy się o ważnych inicjatywach, wspieramy w projektach, współdziałamy w strukturach unijnych, jesteśmy tam, gdzie trzeba walczyć – o głos metropolii, o ich znaczenie, o wagę w tworzeniu synergii miast. Co nas cieszy?



Barcelona. Fot. Vicente Zambrano González

Na przykład taka wypowiedź koleżanki z Metropolii Ruhry: *„Dlaczego współpraca z GZM jest ważna? Dla mnie istnieją dwa główne argumenty: pierwszy odnosi się do przeszłości – ze względu na swoje podobieństwa strukturalne i gospodarcze (głównie w oparciu o wspólną historię związaną z górnictwem) GZM i RVR są bardzo dobrze dopasowane, stoją przed podobnymi wyzwaniami i zajmują się podobnymi tematami, dają sobie możliwość wzajemnego uczenia się na bazie doświadczeń i sukcesów, wzajemnie się inspirują i zachęcają do poszukiwania rozwiązań. Zatem przeszłość naszych regionów stwarza solidną podstawę do współpracy. Drugi argument dotyczy przyszłości – wymiana między nami jest niezawodna, po obu stronach jest ogromne zainteresowanie „projektowaniem” tego partnerstwa. Dlatego nasze partnerstwo stale się rozwija. Jestem więc pewna i pełna optymizmu, że osiągniemy swoje cele.”* Dzięki Victoria.

Natalia Puchała i zespół Wydziału Współpracy Międzynarodowej

Rozwój miast ściśle wiąże się z prędko kroczącym postępem technologicznym. W tej prędkości łatwo zgubić podstawy, jakimi są dobro i zdrowie człowieka. Swoje lekcje odraabia właśnie pilnie Barcelona, w której po latach wewnętrznych debat wdraża się koncepcję **Superkwartałów.**

Warte uwagi: brak drastycznej ingerencji w przestrzeń publiczną, głównym założeniem koncepcji jest poprawa funkcjonalności poprzez modyfikację. Jak się to osiąga? Stopniowo ogranicza się prędkość (do 10 km/h), ruch modeluje się jednokierunkowo, tworzy mini skwerki, sadzi drzewa i krzewy, buduje place zabaw. Niezwykle istotnym elementem koncepcji Superkwartałów jest partycypacja i pięć zasad: 1. wygoda, 2. analiza, 3. niemarnowanie przestrzeni, 4. czytelność, 5. brak wykluczenia komunikacyjnego.

KOLEJOWA UKŁADANKA



Wojciech Dinges

Wydział Kolei Metropolitalnej
Departament Komunikacji i Transportu



Fot. Radosław Kaźmierczak

KOLEJOWE PLANY METROPOLII

W ostatnim czasie słyszymy lub czytamy o różnorakich zamierzeniach i działaniach dotyczących kolei w naszym regionie. Są one związane z kilkoma programami rządowymi, działaniami podejmowanymi przez zarządcę infrastruktury oraz inicjatywami na poziomie samorządowym. Warto je zatem wymienić i nieco opisać, zwłaszcza w kontekście aktywności Metropolii w tym zakresie.

ZESTAWIENIE TRWAJĄCYCH PROJEKTÓW

Zakres planów i działań związanych z transportem szynowym, zwłaszcza pasażerskim, obejmuje zatem w centrum województwa śląskiego i na jego kresach m.in.:

- **Projekty realizowane, bądź planowane przez PKP PLK SA na liniach:**
 - 1 (Dąbrowa Górnicza – Częstochowa)
 - 190, 191 i 90 (Wisła, Cieszyn)
 - 182 (Tarnowskie Góry – Lotnia Pyskowice – Zawiercie)
 - 131 (Chorzów Batory – Tarnowskie Góry)
 - 138, 161, 132 (Mysłowice – Siemianowice Śląskie – Zabrze Biskupice)
 - 169, 179 (Orzesze – Tychy – Bieruń Nowy).
- **Program Kolej+,** w ramach którego zgłoszono w naszym regionie linie wraz z przystankami (Metropolia bierze udział we wszystkich projektach, za wyjątkiem pierwszych trzech):
 - Przywrócenie ruchu kolejowego na linii 190 Bielsko-Biała – Skoczów
 - Odbudowa połączenia do Jastrzębia-Zdroju
 - Odtworzenie ruchu pasażerskiego na linii Racibórz – Baborów – Głubczyce
 - Budowa drugiego toru na linii 140 Katowice Ligota – Orzesze Jańskowice
 - Odbudowa połączenia do Pyskowic Miasta
 - Odtworzenie ruchu pasażerskiego na linii

Działania związane z transportem szynowym koncentrują się wokół następujących tematów:

1. Działania obecnie realizowane przez PKP PLK w ramach Krajowego Programu Kolejowego
2. Program Kolej+
3. Program przystankowy
4. Plany separacji ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego na terenie metropolitalnym
5. Program Kolei Metropolitalnej
6. Komponenty kolejowe Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK)

141 z Gliwic przez Rudę Śląską Kocho-

- Odbudowa i odtworzenie ruchu pasażerskiego na linii 162 Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce – Two-rzeń – Dąbrowa Górnicza Gołonóg
- Odbudowa łącznicy Bytom Bobrek – Ruda Śląska Orzegów – Ruda Śląska Chebbie
- Odtworzenie ruchu pasażerskiego na linii 142 Katowice Ligota – Katowice Murcki – Tychy
- Budowa nowych przystanków pasażerskich (m.in. w Bytomiu, Świętochłowicach, Zabrze, Gliwicach).

- **Program przystankowy** (realizowany przez Ministerstwo Infrastruktury i PKP PLK pn. *Program budowy/modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020–2025*), w ramach którego z naszego regionu zgłoszono kilkanaście propozycji, m.in. w Katowicach, Sosnowcu, Przyszowicach, Rybniku, Kuźni Raciborskiej, Pawłowicach, Warszowicach, Wodzisławiu Śl., Rudnie, Szczekocinach, Koniecpolu, Bycinie. Część z nich zostanie uwzględniona w dalszym procedowaniu.
- **Prace studialne,** prowadzone przez Metropolię, a obejmujące opracowanie *Wstępnego Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej*, opartego o opracowaną w roku 2018 przez

7. Rozwój i modernizacja sieci tramwajowej na terenie GZM (to też transport szynowy!).

Można się domyślać, że trwające i planowane projekty i zamierzenia pozostają ze sobą w pewnej interakcji – geograficznej, planistycznej i wykonawczej. Trzeba więc dużej uwagi, żeby dobrze wykorzystać efekty synergii, a jednocześnie harmonizować planowanie poszczególnych działań w czasie.

Politechnikę Śląską *Koncepcję Kolei Metropolitalnej*. W ramach tych prac wskazano m.in., jakie obiekty mogłyby zostać objęte Programem Kolej + i złożono szereg wniosków, o czym mowa w tekście. Wskazano także na wymienioną wcześniej konieczność jak najszybszej budowy separowanych torów aglomeracyjnych na odcinku Gliwice – Chorzów Batory – Katowice.

- **Działania planistyczne** prowadzone w ramach koncepcji Strategicznego Studium Lokalizacyjnego komponentu kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego – tzw. Ciągu nr 7.

Część planów została zweryfikowana w trakcie konsultacji prowadzonych przez cały 2020 rok. Obecnie planowane są prace studialne (tzw. STEŚ czyli Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe) dla pierwszego z tych elementów, tj. możliwego przebiegu połączenia z Katowic do Ostrawy.

Jak widać, w większości z tych działań aktywnie działa Metropolia. Jest to z jednej strony oczywiste, gdyż większość głównych linii kolejowych w regionie przebiega przez jej centralną część. Po drugie, na terenie GZM mieszka ponad połowa ludności województwa śląskiego. Po trzecie zaś, Metropolia realizuje swoje statutowe zadanie, czyli rozwój transportu.

KONCEPCJA ORAZ WSTĘPNE STUDIUM WYKONALNOŚCI KOLEI METROPOLITALNEJ

Jednym z podstawowych celów powołania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii były zapisane w ustawie z 2017 r. działania w zakresie:

- planowania, koordynacji, integracji oraz rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu drogowego, kolejowego oraz innego transportu szynowego, a także zrównoważonej mobilności miejskiej;
- metropolitalnych przewozów pasażerskich.

Program Działań Strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022 jednoznacznie wskazuje na rozwój kolei, jako transportowego kręgosłupa obszaru metropolitalnego i wyznacza szczegółowe cele w kierunku rozwoju publicznego transportu zbiorowego i zrównoważonej mobilności, m.in.:

- budowę Kolei Metropolitalnej,
- rozwój bezemisyjnego transportu na terenie GZM.

Realizacja tak nakreślonych celów rozpoczęła się, co naturalne, od zadań koncepcyjnych i studialnych realizowanych na zlecenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii:

- *Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii*

opracowana w 2018 r. przez Politechnikę Śląską.

- *Wstępne Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej*, realizowane od 2020 r.

Wstępne Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej pozwoli określić zakres podejmowanych działań (wariant) oraz konkretne korytarze transportowe i środki transportu (nie można zapominać o możliwościach uzupełnienia kolei poprzez sieć rozwijanych połączeń autobusowych i tramwajowych). W ramach prac studialnych określone zostaną przebiegi korytarzy transportowych łączących obszary generatorów ruchu, takich jak osiedla mieszkaniowe, zakłady pracy, centra handlowe czy usługowe, szkoły i uczelnie, szpitale, obiekty sportowe i rekreacyjne itd. **Efektom pośrednim prac będą modele symulacyjne, pozwalające określić miejsca niezbędnych działań modernizacyjnych i budowlanych – linowych i przystankowych. Studium pomoże również oszacować koszty – tak budowy infrastruktury, jak i realizacji przewozów – dla poszczególnych wariantów, co pozwoli podjąć racjonalne decyzje o wyborze konkretnych działań inwestycyjnych, które umożliwią organizację przewozów kolejowych na osiągalnym pułapie budżetowym.**

PROGRAM KOLEJ+ I SEPARACJA RUCHU AGLOMERACYJNEGO NA LINII KATOWICE – GLIWICE

Rozwińmy jeszcze temat *Programu Kolej+* oraz planów budowy drugiej pary torów w centrum aglomeracji (odseparowanie ruchu aglomeracyjnego i regionalnego od dalekobieżnego). Ogłoszenie *Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej+ do 2028* stało się dla Metropolii impulsem do przyspieszenia części planowanych zadań, związanych z realizacją celów ujętych w *Programie Działań Strategicznych GZM*, w takim zakresie, w jakim wykazana jest spójność tych celów z założeniami i wytycznymi naboru *Programu Kolej+*.

W wyniku przeprowadzonej ekspertyzy i dyskusji, Metropolia w imieniu gmin (przyszłych Liderów i Partnerów projektów) zgłosiła pierwotnie 15 wniosków (6 liniowych i 9 punktowych) do *Programu Kolej+*. Wszystkie zgłoszone wnioski zostały zakwalifikowane do drugiego etapu, który wymaga opracowania dla każdego z nich *Wstępnego Studium Planistyczno-Prognostycznego (WSPP)* i przekazania go do PKP PLK SA do końca listopada 2021 r.

Obecnie GZM, po kolejnej weryfikacji, podjęła decyzję o dalszej realizacji w przypadku 13 wniosków (6 liniowych i 7 punktowych), z czego jednego wspólnie z Województwem Śląskim. Realizacja proponowanych projektów w ramach *Programu Kolej+*, przy uzyskaniu

w jego ramach dofinansowania na poziomie 85%, pozwoli ograniczyć zakres działań i inwestycji własnych GZM, ujętych w ramach tworzenia Kolei Metropolitalnej, której proponowane projekty staną się integralną częścią.

W marcu 2021 r. PKP PLK SA ogłosiły postępowanie dotyczące opracowania Studium Wykonalności dla projektu *Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska na odcinku Katowice – Gliwice*, w którym partnerem PKP PLK i współfinansującym opracowanie będzie Metropolia GZM. Jest to jeden z trzech niezbędnych elementów prac warunkujących w ogóle możliwości rozwoju Kolei Metropolitalnej i zwiększenia oferty przewozowej dla pasażerów w aglomeracji i województwie. Separacja ruchu aglomeracyjnego od dalekobieżnego, aby była skuteczna, musi nastąpić w kierunkach Katowice – Dąbrowa Górnicza (linia kolejowa nr 1), Katowice – Tychy (linia kolejowa nr 139) oraz właśnie Katowice – Gliwice (linia kolejowa nr 137), wraz z przebudową węzła katowickiego.

Horyzont tych działań, zwłaszcza fizycznego powstania drugiej pary torów aglomeracyjnych, nowych przystanków i linii to lata 2025–2030. W tym czasie będzie można się też spodziewać części inwestycji podjętych w ramach programu budowy Kolei Metropolitalnej. Do tej pory rozwijana będzie jednak oferta połączeń na istniejących liniach.

ROZWÓJ OFERTY PRZEWOZOWEJ

Warto dodać, że Metropolia od kilku lat dofinansowuje realizację połączeń pasażerskich wykonywanych na terenie województwa śląskiego – w obszarze metropolitalnym. Oznacza to, że obecnie część pociągów Kolei Śląskich, których trasa zaczyna się i kończy w miastach tworzących Metropolię, to pociągi dodatkowe, zamawiane z budżetu GZM. Ich rozkład jazdy i trasy pozwalają na dogęszczenie regionalnej oferty kolejowej, np. w godzinach szczytu, bądź w weekendy. Ponieważ z punktu widzenia pasażerów niczym się one nie różnią od pociągów wojewódzkich, nie mają specjalnych oznaczeń i są wykonywane taborem Kolei Śląskich, wiedza o tych działaniach i wysiłkach finansowych Metropolii nie jest powszechnie znana. A jednak dofinansowywanie połączeń kolejowych przez GZM znacząco rośnie w kolejnych latach, i tak:

- 2019 – dotacja 1,2 mln zł, 15 dodatkowych połączeń,
- 2020 – dotacja 6 mln zł, 40 dodatkowych połączeń,
- 2021 – dotacja 9,2 mln zł, 48 dodatkowych połączeń, 390 tys. pociągokilometrów,
- 2022 – planowana dotacja 15 mln zł, co oznacza ok. 700 tys. pociągokilometrów.

Dynamika wzrostu dofinansowania jest tak duża, że prócz dotychczasowych dogęszczeń połączeń na obszarze metropolitalnym, Metropolia planuje również połączenia na nowych trasach, niewykluczone, że już od roku 2022. Obsługa nowych kierunków z pewnością będzie bardziej widoczna dla pasażerów i mieszkańców, niż tylko dodatkowe przewozy na dotychczasowych relacjach.

Ponadto planowane są dalsze działania na obszarze taryfowo-biletowym, które poszerzą jednolitą ofertę transportu publicznego na obszarze GZM.

PODSUMOWANIE

Dotacje do przewozów i planowane przewozy na nowych trasach oraz działania w kierunku integracji biletowej to pierwsze odczuwalne kroki w kierunku utworzenia Kolei Metropolitalnej. Za nimi będą następowały działania rozwojowe w infrastrukturze kolejowej, które wymagają czasu i przygotowań oraz pozyskanie taboru kolejowego dla realizacji postawionych przed Metropolią zadań w tym zakresie.

Tak przedstawiają się zatem plany rozwoju transportu szynowego na obszarze metropolitalnym i regionalnym w 2021 roku. Dynamika zmian jest spora, dlatego warto zaktualizować tę wiedzę za kilka miesięcy, gdy będzie np. wiadomo, jakie są losy projektów w *Programie Kolej+*, jakie wstępne subwarianty Kolei Metropolitalnej zostaną ujęte w dalszych analizach, bądź jakie będą rezultaty prac studialnych CPK.



Skanuj kod QR.
Pełna wersja artykułu na stronie
www.metropoliagzm.pl

ZA WCZEŚNIE NA REWOLUCJĘ, CHOĆ WSZYSTKO WOKÓŁ NAS PRZYSPIESZA

SYSTEM INFORMACJI WIZUALNEJ DLA TRANSPORTU MIEJSKIEGO ZTM, PO 10 LATACH FUNKCJONOWANIA, WYMAGA UNOWOCZEŚNIENIA. NOWINKI TECHNOLOGICZNE, ZMIANY MENTALNE, INNE NIŻ WCZEŚNIEJ OCZEKIWANIA UŻYTKOWNIKÓW – TO WYSTARCZAJĄCE ARGUMENTY DLA PROPONOWANYCH ZMIAN.



Justyna Kucharczyk



Agnieszka Nawrocka

TUKEJ. To grupa projektowa, którą na stałe tworzą Justyna Kucharczyk i Agnieszka Nawrocka, związane z ASP w Katowicach. W Tukey już kilkanaście lat zajmują się projektowaniem systemów informacji wizualnej oraz całościowych identyfikacji. Dużą wagę przywiązują do szukania rozwiązań „na miarę” i odpowiadania na potrzeby. Ważne są dla nich: analizy, określanie kontekstów miejsca oraz współpraca ze specjalistami z zakresu socjologii i psychologii. Jednak funkcję i użytkownika stawiają zawsze na pierwszym miejscu. Przy tym konkretnym projekcie współpracują z projektantkami produktu ze studia ITEM – Karoliną Hołdys i Joanną Pastusińską.

Co to jest system informacji wizualnej dla transportu, po co go tworzymy i dlaczego ma tak duże znaczenie dla Metropolii i ZTM właśnie teraz? Dlaczego powstający projekt stanowi tak duże wyzwanie? O tym i o najbliższych planach rozmawiamy z Justyną Kucharczyk i Agnieszką Nawrocką. Twórczyniami projektu System informacji wizualnej dla transportu miejskiego ZTM.

A więc po co i dla kogo tworzymy nasz system informacji?

[JK] Otoczeni jesteśmy różnego rodzaju systemami – pracy, transportu, organizacji ruchu. Jak uniknąć informacyjnego chaosu? Musimy zejść do jakiegoś jasnego poziomu komunikowania, po to, aby to, co miasto oferuje, czyli tzw.

„miejski serwis”, był dostępny dla jak największej liczby mieszkańców. Miasto powinno być dla wszystkich czytelne. W ten sposób poprawiamy w nim jakość naszego życia i funkcjonowania: dostęp, łatwość używania, skuteczność korzystania z tego, co miasto przygotowało na poziomie infrastruktury czy organizacji transportu. System informacji to taki interfejs – pomiędzy fizycznym transportem i usługą miejską, a mieszkańcem, użytkownikiem i gościem – interfejs, który pozwala zrozumieć jak to działa.

To jest trochę tak, jak z alfabetem, który pozwala nam czytać książki. Tu mamy system informacji, umożliwiający korzystanie z transportu.

Jakie cechy powinien mieć dobry system informacyjny, czym powinien się wyróżniać?

[AN] Jak sama nazwa wskazuje powinien być systemowy – działać jednorodnie w całym obszarze swojego oddziaływania. Powinien być zbudowany na stałych, jasnych zasadach, nieskomplikowany, najlepiej maksymalnie intuicyjny. Ale musimy pamiętać, że system odzwierciedla stan samej organizacji. Pokazuje i „próbuję opowiadać”, ale tylko tyle, ile się da. Jeżeli organizacja jest skomplikowana, system nie będzie w 100 proc. intuicyjny.

[JK] Idealny system łączy w sobie wiele elementów wynikających z oczekiwań poszczególnych grup odbiorców. Z punktu widzenia **pasażera** – powinien być łatwy, dostępny, dokładnie odpowiadać na jego potrzeby, aby pasażer mógł informację przeczytać, zrozumieć i zweryfikować. Z punktu widzenia **zarządcy, ZTM** – powinien być kompatybilny i dobrze pracować z całą sekcją informatyczną, uwzględniać potrzeby ogromnego obszaru, o czym nie musi wiedzieć



już pojedynczy pasażer. Powinien być też uniwersalny i nie generować ekstrarozwiązań dla jakiejś jednostki, skoro pracuje równocześnie dla wielu (jednostek-gmin). Z punktu widzenia **osób, które wdrażają**, aplikują system w przestrzeni miejskiej – powinien być jak najprostszy do wymiany, montażu, renowacji, nie powinien wymagać specjalnych technologii. No i wreszcie z punktu widzenia **właściciela, inwestora** – powinien być, że tak powiem wandaloodporny, zbudowany z wytrzymałych elementów.

[AN] Jak widać, punktów widzenia jest bardzo wiele i rozwiązanie na taką skalę musi je wszystkie uwzględniać. Dla nas, w ogólnym rachunku, najważniejsze są potrzeby użytkowników, czyli osób, które nie muszą absolutnie nic wiedzieć o tym, jak bardzo jest dany system skomplikowany i jak ogromna jest skala danego przedsięwzięcia.

[JK] Ważna jest także **ponadczasowość i uniwersalność**. W związku z tym, że system będzie działał na bardzo dużej przestrzeni, to informacja nie może być oparta na aktualnie obowiązujących trendach, ale na ponadczasowej



Wizualizacje przygotowane przez Studio ITEM – Karolinę Hołdys i Joannę Pastusińską

estetyce. Ostatni projekt systemu był z nami 10 lat. Zakładamy, że elementy nowego systemu będą funkcjonować kolejnych kilka. I muszą wyglądać dobrze.

Współcześnie dąży się do logicznego uproszczenia systemów. Do minimalizmu. Pozwalają na to nowoczesne technologie. Odchodzi się od papierowych rozkładów jazdy, zastępują je aplikacje mobilne. Jak będzie u nas?

[JK] Z jednej strony systemy są konsekwencją wewnętrznej organizacji transportu zbiorowego na danym terenie, tego, jak zintegrowane są różne środki transportu, jak współpracują ze sobą przewoźnicy, jakie są zasady rozliczania kosztów pomiędzy gminami i czy w efekcie możemy kupić jeden, wspólny bilet. Z drugiej strony, są przede wszystkim odzwierciedleniem zamożności i przygotowania społeczeństwa, jego codziennego funkcjonowania. **U nas trudno jest mówić o rewolucji**, skoro nadal korzystamy z papierowych rozkładów jazdy i jeszcze dość długo będziemy z nich korzystać. Oczywiście uczniowie i studenci korzystają głównie z aplikacji telefonicznych. Nie jest to jednak jeszcze większa grupa użytkowników transportu.

[AN] Ważna jest u naszych użytkowników potrzeba podwójnego potwierdzenia informacji. Często osoby przygotowują się do podróży za pomocą aplikacji, ale przychodzą na przystanek

i szukają potwierdzenia tego planu. Czy wszystko się zgadza? Czy pozyskane wcześniej informacje są wiarygodne i nic się nie zmieniło?

[JK] Systemy powinny działać też w momentach krytycznych, nie tylko codziennych, rutynowych. Mamy rozładowany telefon, niespodziewanie znaleźliśmy się w jakimś miejscu, którego nie znamy. Zawsze i wszędzie powinniśmy mieć możliwości zaplanowania dalszej podróży.

[AN] Ludzie chcą bezpiecznie i komfortowo podróżować. Czuć kontrolę nad podróżą. Nie są już cierpliwi. Zaufanie do systemu jest zatem kluczowe. Jeśli użytkownik raz się zrazi, ponieważ system nie zadziałał tak, jak się tego pasażer spodziewał – to zrazi się skutecznie. Będzie się denerwował, rozpytywał, sprawdzał wielokrotnie, a w najgorszym razie zrezygnuje z podróży komunikacją miejską.

Infrastruktura komunikacyjna, ład organizacyjny, bezpieczeństwo, częstotliwość i terminowość kursowania autobusów, to ważne czynniki dla osób, które podejmują decyzję o skorzystaniu z transportu zbiorowego.

[JK] Nie tylko infrastruktura i otoczenie, ale jakość usługi transportowej na poziomie, nazwijmy to, ludzkim. Ludzie potrzebują kontaktu z kierowcą. Potrzebują się upewnić u konkretnej osoby, czy to, co robią jest właściwe. **Jeszcze długo ten system nie będzie działał bez człowieka.**

Wyniki prowadzonych przez Panie w trakcie prac projektowych badań – analiz, wywiadów, obserwacji – posłużyły za podstawę opracowania krytycznej analizy, obowiązującego od 10 lat na terenie Metropolii, systemu informacji transportowej. Jakie wnioski?

[AN] Mimo iż współpraca z ZTM, w ciągu ostatnich lat, pozwalała na ciągłe monitorowanie systemu i wprowadzanie bieżących korekt, dotyczyły one przede wszystkim strony graficznej. A przecież wszystko przyspiesza. Za jakiś moment nikt nie będzie chciał tracić czasu na informacje uaktualniane analogowo. Dlatego jesteśmy w momencie pierwszej gruntownej przemiany.

Następna zmiana absolutna, to będzie zmiana całego systemu transportu. Organizacja, strefy płatnicze, integracja, przebieg. To już będzie prawdziwa rewolucja.

[JK] Póki co staramy się wyeliminować wszelkie utrudnienia, uprzykrzające przemieszczanie się podróżnym. Prosiłiśmy na przystankach osoby w różnym wieku – i rutynowych użytkowników komunikacji i sporadycznie podróżujących – o wykonanie kilku zadań. O znalezienie specyficznych informacji na rozkładach

jazdy, o potwierdzenie nazwy przystanku, o opowiedzenie, jak dojadą do wskazanego punktu. To były konkretne zadania, przypisane do konkretnych przystanków. Po to, by sprawdzić, w jaki sposób ludzie szukają informacji oraz w jaki sposób je łączą i interpretują, co sprawia im największą trudność.

[AN] I tak powstała krytyczna analiza systemu – określiliśmy, z czego można zrezygnować, które elementy się nie sprawdzają, jak możemy je inaczej zakomponować, czy są wystarczająco widoczne. Powstało bardzo dużo zmian. Wiele rzeczy nie zależy oczywiście od nas – ilość linii, proponowanych kursów, stosowane w systemie nazewnictwo.

A moment wprowadzenia zmian? Cóż, propozycja pojawia się dlatego teraz, że ZTM przechodzi na inny sposób organizacji treści i zarządzania tą treścią. Rozbudowuje system informatyczny. A więc wszystkie obecne propozycje muszą sprawdzić się w globalnej skali, wcześniej mogły być rozpatrywane bardziej indywidualnie.

[JK] Jeśli chcemy korzystać z informacji drukowanej, bo elementy elektroniczne systemu są dopiero wprowadzane, to musimy wybrać taki sposób i proporcje, aby nie generować gigantycznych kosztów. A więc dochodzi rozeznanie rynku i sprawdzenie skutków finansowych.

Jak długo potrwa wdrażanie systemu?

[AN] Po oddaniu finałowej dokumentacji, oczywiście po uwzględnieniu wszystkich zmian i wyeliminowaniu ewentualnych błędów, uzgodniłyśmy z dyrektorem ZTM, że przygotujemy prototyp słupka przystankowego, modułowego, według wskazanych wytycznych. Sprawdzimy, czy wszystkie decyzje projektowe były słuszne. Jaka jest cena i technologia, czy wszystkie pomysły mogą zostać zrealizowane.

[JK] Sprawdzaliśmy co prawda detale, np. zapięcia, grubość elementów, wydruki, ale cały nośnik powinien być dokładnie oceniony przez użytkownika.

[JK] Mamy dosyć trudną sytuację, nie tylko przez skalę systemu informacji dla Metropolii, ale także ze względu na specyficzne przepisy obowiązujące w Polsce. Musimy bowiem umieszczać na przystankach znak drogowy. Takie utrudnienie nie występuje ani w Berlinie, ani w Londynie. Ogromna powierzchnia w bardzo dobrych parametrach czytelności jest zajęta przez znak drogowy, a mogłaby być nośnikiem informacji dedykowanej pasażerom.

[AN] Nazwa przystanku w naszym wypadku wynika z szerokości znaku drogowego. A więc o nowatorskich kształtach słupków przystankowych możemy zapomnieć. Większość systemów w Polsce wygląda jak świąteczna choinka, znak drogowy jest oblepiony ze wszystkich stron informacją – każdy chce być obok, bo to miejsce ma doskonałe parametry czytelności.

[JK] A nazwa przystanku, która ma 4 wyrazy? To też ciekawe wyzwanie dla projektanta.

[AN] Tak, to prawda. Dodatkowo kolory znaku drogowego – biały i niebieski, determinują rozwiązanie kolorystyczne zastosowane w systemie.



[AN] Dla ZTM – po analizie związanej z czytelnością systemu, jak i analizie samej infrastruktury przystankowej, która wzbogaca się o nowe elementy, np. tablice elektroniczne – stało się oczywiste, że trzeba „wyciszyć” tło, żeby informacja mogła być na nim widoczna i czytelna. Stąd, w naszym projekcie dominująca szarość i negatywny układ kolorystyki. Kolor żółty – jako sygnalizujący, zwracający uwagę, po to, by nośniki były dobrze widoczne przy zmiennych warunkach atmosferycznych.

[JK] Wszystkie decyzje podjęte są w oparciu o analizy, są stricte funkcjonalne, a nie przypadkowe. Zestaw ciemna szarość i żółć wzmacnia zauważalność systemu w kontekście osób mających problem ze wzrokiem, zwłaszcza starszych.

Najważniejsze jest całościowe myślenie o przestrzeni, gdzie elementy są jednoznaczne: to znaczy, że za każdym razem, kiedy widzimy określony zestaw kolorystyczny, powinniśmy się spodziewać określonego typu informacji.

Dziękujemy za rozmowę.

Martyna Starc-Jażdżyk
Daria Kosmala
Departament Marki i Komunikacji
Marketingowej

Trwają prace projektowe nad nowym systemem informacji wizualnej dla publicznego transportu zbiorowego, organizowanego przez Zarząd Transportu Metropolitalnego. Prace obejmują **4 rodzaje systemów: system informacji przystankowej na słupkach przystankowych, informacji przystankowej na wiatkach, informacji liniowej w pojazdach oraz system informacji na automatach biletowych**. Podstawowym elementem nowego systemu jest ujednolicenie wyglądu słupków przystankowych, które zostały przejęte przez ZTM po trzech poprzednich organizatorach. Mają być dostosowane w większym stopniu do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz cechować się większą funkcjonalnością i estetyką. Nowe słupki przystankowe będą modułowe, tzn. możliwa będzie wymiana poszczególnych elementów bez konieczności ingerencji w całą konstrukcję. Pozwoli to na szybszą obsługę przez ekipę przystankową i ograniczy koszty utrzymania.

Zaprojektowane zostaną nie tylko słupki standardowe (stałe), ale również tymczasowe, czy specjalne, dla stref zabytkowych. Kolejną nowością, w porównaniu do obecnie stosowanych tabliczek, ma być specjalne **miejsce na kod QR**, którego zeskanowanie umożliwi przejście do internetowego rozkładu jazdy danego stanowiska. Rozwiązanie to zostało stworzone z myślą o osobach z niepełnosprawnościami (miejsce na kod QR umieszczone jest na wysokości umożliwiającej odczyt osobom na wózkach inwalidzkich, dodatkowo oznaczone będzie nazwą zapisaną w alfabecie Braille’a – udogodnienie dla osób niewidomych; wspomniany kod będzie umieszczony zawsze z boku gabloty tak, aby możliwe było jego łatwe znalezienie – na każdym stanowisku będzie w podobnym miejscu).

Nowy system to duże wyzwanie projektowe. Trzeba stworzyć system funkcjonalny, który równocześnie będzie pracował w 56 gminach, dla których organizatorem komunikacji publicznej jest ZTM i jednocześnie system wizjonerski – otwarty na szybko zachodzące zmiany. Efekty poznamy już wkrótce. Czekamy na pierwszy prototyp.



Fot. Radosław Kaźmierczak

KAŻDA KROPLA WODY JEST CENNA

WOLNE PRZESTRZENIE ZIELONE I TERENY BIOLOGICZNIE CZYNNE KURCZĄ SIĘ. ROZRZASTAJĄCE SIĘ AGLOMERACJE MIEJSKIE PRZYKRYWAJĄ BETONEM I ASFALTEM NATURĘ. MA TO POWAŻNE KONSEKWENCJE DLA RETENCJI WÓD OPADOWYCH, A W REZULTACIE PRZYZYCYNIA SIĘ DO MIEJSKIEJ SUSZY I OGRANICZENIA ZDOLNOŚCI DO SAMOREGENERACJI WÓD PODZIEMNYCH. MALEJĄ ZASOBY WODY PITNEJ. JAK TEMU ZAPOBIEGAĆ? WEŹ UDZIAŁ ON-LINE W KONFERENCJI 21-23 CZERWCA BR.

Międzynarodowa konferencja #StormWaterPoland w tym roku pod hasłem „O deszczu w dobrym klimacie”.

W ciągu czterech edycji to wydarzenie stało się platformą wymiany doświadczeń i dobrych praktyk oraz nowatorskiego podejścia do tematu gospodarowania wodami opadowymi. Dziś już chyba nikt nie ma wątpliwości, że woda to bezcenny zasób, o który należy szczególnie dbać. Co roku podczas konferencji wypracowywane są nowe, lepsze standardy i wyznaczane trendy, i rok 2021 nie będzie inny.

Dbając o bezpieczeństwo wszystkich, z uwagi na wciąż panującą pandemię, RetencjaPL, organizator wydarzenia, postawił na

hybrydową formułę: uczestnictwo w prelekcjach i dyskusjach panelowych, spotkania z prelegentami, networking z innymi uczestnikami konferencji oraz zapoznanie z ofertą największych polskich firm z branży wod-kan – to wszystko będzie możliwe również online.

Tegoroczna edycja #StormWaterPoland została objęta honorowym patronatem Ministerstwa Klimatu i Środowiska. W otwarciu konferencji weźmie udział minister Michał Kurtyka, przewodniczący Zarządu GZM Kazimierz Karolczak i przewodnicząca RVR Karola Geiss-Netthoefel.

Szczegółowe informacje na stronie www.stormwaterpoland.com

ZA NAMI PIERWSZY ETAP PRAC PROJEKTOWYCH, KTÓRYCH CELEM JEST STWORZENIE METROPOLITALNEJ BAZY DANYCH, BĘDĄCYCH W DYSPOZYCJI GMIN METROPOLII. TO KROK W STRONĘ BUDOWY NOWOCZESNEGO SAMORZĄDU, WSPOMAGANEGO ROZWIĄZANIAM CYFROWYMI I ŁATWO DOSTĘPNEGO DLA KAŻDEGO MIESZKAŃCA.

W KIERUNKU OTWARTEJ I INTELIGENTNEJ (SMART) METROPOLII

Informacje o drogach, terenach inwestycyjnych, placówkach edukacji czy zabytkach – to wszystko znajdzie się na platformie otwartych danych GZM Data Store, która tworzona jest we współpracy z międzynarodową firmą doradczą PwC. W projekt zaangażowanych jest 28 gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, które udostępniły gigabajty danych, zgromadzonych podczas codziennego funkcjonowania. Pierwszy etap obejmował inwentaryzację oraz analizę możliwości technicznych i formalnoprawnych, dla udostępnienia zbiorów. **Powstający portal będzie jedną z największych tego rodzaju samorządowych platform w Polsce.**

Projekt GZM Data Store to symboliczny

pomost między samorządem a społecznością lokalną oraz sektorem prywatnym. Prowadzi ku uproszczeniu i transparentności administracji publicznej. Dzięki platformie możliwe będzie znalezienie w jednym miejscu wielu takich informacji, które będą mogły posłużyć do stworzenia innowacyjnych rozwiązań dla mieszkańców – np. poprzez zaprojektowanie aplikacji pomocnych w załatwianiu codziennych spraw. **Otwarte dane to w pewnym sensie pilot do miast i gmin Metropolii.** Projekt jest bowiem prowadzony na imponującą skalę, która robi wrażenie nie tylko na mapie Polski. Wpisuje się on też w politykę udostępniania danych, czyli w tzw. Program Otwierania Danych na lata 2021–2027, który prowadzi sektor rządowy.

Co będzie działało się dalej? Po zebraniu i udostępnieniu danych, w kolejnym etapie, dodatkowo planowane jest wdrożenie narzędzia klasy business intelligence, które bez wątpienia ułatwi zarządzanie danymi i podejmowanie na ich podstawie trafnych decyzji. Będzie to źródło wiedzy na temat różnych dziedzin funkcjonowania samorządu w Polsce. Otwarte dane pozwolą zoptymalizować działania gmin i pomogą im w dynamicznym rozwoju w nurcie smart city.

Hubert Morawski
Departament Projektów i Inwestycji

PRZYRODA WRACA PO SWOJE. NIECH SIĘ ROZGOŚCI

ŻYJEMY W CIEKAWYCH CZASACH, W KTÓRYCH NIE TYLKO POWOLI ZACZYNAJEMY BUDZIĆ SIĘ ZE SZKODLIWEGO SNU O POTĘDZE I PRZEWADZE CZŁOWIEKA NAD NATURĄ, ALE I ZACZYNAJEMY TĘSKNIĆ ZA TYM, CO NATURALNE, PIERWOTNE, DZIKIE. DZIEJE SIĘ TO NIEJAKO TEŻ Z KONIECZNOŚCI. DOBRZE, ŻE MIESZKAMY AKURAT W MIEJSCU, KTÓRE NAWET JEŚLI KIEDYŚ MIAŁO Z PRZYRODĄ „CICHE DNI”, TO DZIŚ JUŻ ŻYJE Z NIĄ W ZGODZIE. BO GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKA METROPOLIA JEST I CHCE BYĆ ZIELONĄ. I MA NA TO PAPIERY.

Gdy globalna turystyka i daleki świat nieco się oddaliły, to nasza aktywność fizyczna, chęć odkrywania i zwiedzania musi być zawężona do najbliższej okolicy. Teraz wyobraźmy sobie, co by było, gdyby wokół nas nie było lasów, parków, skwerów i zieleńców? Perspektywa przerażająca. I smutna.

Miasto i zieleń mogą iść ze sobą w parze. Właściwie nawet powinny. Natomiast taka taktyka jest dużo trudniejsza w zastosowaniu w obszarach bardzo silnie zurbanizowanych, przekształconych przez przemysł ciężki, krajobrazach antropogenicznych czy wręcz terenach zdegradowanych przyrodniczo. Czy do nich należy wschodnia część Górnego Śląska i Zagłębie Dąbrowskie? I tak i nie.

Obecna Górnos Śląsko-Zagłębiowska Metropolia pokrywa w dużej mierze spory obszar, który kiedyś jak najbardziej można było do takiej smutnej rzeczywistości zaszkladkować. Paradoks polega jednak na tym, że po kilku pokoleniach żyjemy w przestrzeni, w której tamten obraz jest tylko wspomnieniem, a wokół widać jak na dłoni powrót natury i przyrody na miejsca, skąd była wyrugowana. Naturalna kolej rzeczy w krajobrazie kulturowym, zaliczanym do grupy krajobrazów „post”. Na szczęście nie postapokaliptycznych – jak w przypadku przerażających dla nas obrazków z syberyjskiego Norylska – lecz na przykład z oddychających pełną piersią metropolii Ruhr w Niemczech czy Lille we Francji.

My jednak mamy coś więcej, z czego powinniśmy być niezwykle dumni - ogromne połacie lasów. Niespotykane w tej skali w obszarach, na których jeszcze 100 lat temu dominował krajobraz nawet... księżycowy.

ZASKAKUJĄCO WSPÓLNA HISTORIA PRZYRODY I PRZEMYSŁU

Wędrując po szlakach wokół **Rezerwatu Segiet**, na pograniczu bytomsko-tarnogórskim, wstępujemy do ewidentnej „świątyni dumania”, gdzie ogromne okazy buków osiągają ponad 50 metrów wysokości i wiosną zamykają strop, niczym sklepienie zielonej katedry.

Las pamięta czasy rewolucji na masową skalę, która nastąpiła w śląskim górnictwie w tych okolicach. We wrześniu 1790 roku sam Johann Goethe odwiedził z ciekawości kopalnię „Fryderyk” (niem. Königliche Friedrichsgrube), na której dwa lata wcześniej zainstalowano jedną z pierwszych maszyn parowych na kontynencie europejskim. Choć Tarnowskie Góry były już znane z wydobycia srebra, rud galmanu i dolomitu.

Tyle czasu jednak wystarczyło, by ta niezwykła, industrialna epoka zdążyła się narodzić, rozwinąć, wpłynąć na region, zmienić go, po czym osłabnąć i względnie wyciszyć, dając przyrodzie szansę na powrót. I część dawnej puszczy przetrwała. Pod nogami w rezerwacie uważne oko dostrzeże warpie – to pozostałości górniczych

szybków i wyrobisk, dziś w formie lejów, często skrywających cenne gatunki flory, nawet górskiej. Słowo „warpie” weszło do śląskiej i zagłębiowskiej toponimii - wiele miejsc ma taką nazwę. A wiąże się to z wydobywczą przeszłością regionu.

SREBRNE I ZIELONE DZIEDZICTWO UNESCO

Dziś Rezerwat Segiet jest częścią jednego z najciekawszych rejonów przyrodniczych Metropolii. Wraz z **Zabytkową Kopalnią Srebra oraz Sztolnią Czarnego Pstrąga** a także osobliwym krajobrazem kulturowym: hałdami, wyrobiskami, kanałami, parkiem, został wpisany na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO.

Przemysł i natura. Razem. To prawdopodobnie jedyny taki przypadek w Polsce. I to akurat w środku największej metropolii. Kontrast, ale bardzo symboliczny.

W strategii każdej większej metropolii jest zawarte między innymi zarządzanie przestrzenią i typowanie obszarów funkcjonalnych. W niej, wokół niej. Często o zupełnie nowej roli, niż wiele dekad wcześniej.

W ten sposób, w Berlinie dawne lotnisko Tempelhoff stało się największym parkiem i terenem rekreacyjnym, w Nowym Jorku, główna naziemna linia kolejowa na Manhattanie fascynującym linearnym parkiem i terenem spacerowym „The Line”, w Polsce rolę parków dla Poznania pełnią na przykład dawne forty wojskowe.

ZIELEŃ TOWARZYSZĄCA SPLENDOROWI

Wydaje się nawet, że już w czasach największej intensyfikacji inwestycji przemysłowych w regionie, to jest pod koniec XIX i na początku XX wieku można było wyłowić inicjatywę, które częściowo nawiązywały do opisywanej idei. Choćby małej łączności z resztkami wędnącej przyrody pośród ciemnych hałd, zwałowisk, zapadlisk, dymiących hut, koksowni, kopalń. Były nimi projektowane osiedla patronackie i robotnicze, które już na etapie planowania miały opierać się o istotną rolę zieleni i przyrody w otoczeniu mieszkających w nich pracowników. Przestrzeń zielona, kojąca, wyciszająca, oprócz takich prozaicznych spraw, jak sanitariaty czy jakość wnętrza, miała stanowić najważniejszy aspekt w poprawie jakości życia mieszkańców. To prosojalne myślenie towarzyszyło niektórym przemysłowcom. Co prawda równolegle z destrukcyjnym charakterem ich inwestycji w krajobraz, ale... zawsze coś.



Pałac Donnersmarcków w Nakle Śląskim,
Fot. Aleksander Małachowski, Hashtagalek

Osiedle-ogród Giszowiec czy Ballestrema na Rokitnicy są tego bardzo dobrym przykładem. Dziś, częściowo ocalone enklawy quasi-wiejskiego budownictwa są miejscami pielgrzymek miłośników kwitnących magnolii, wiśni i jabłoni wiosną czy pięknie kolorowych drzew jesienią. Podobnie słynny **katowicki Nikiszowiec**, który na pozór wciąż surowy, ceglany z fasady, kryje w swoich podwórkach zielone enklawy, o których użytkownicy współczesnego budownictwa mieszkaniowego mogą pomarzyć.

Kolonie robotnicze i osiedla patronackie z tamtych czasów, mimo wielu problemów społecznych, z którymi się borykały w latach „chudych” dla śląskiego przemysłu, w wielu przypadkach toną dziś w zieleni i starodrzewie. **Borsigwerke w Zabrze-Biskupicach, Zandka w Zabrzu, Osiedle Racjonalizatorów w Chorzowie czy Osiedle Piaski w Czeladzi**. Wszystkie łączy ciekawa architektura, ale i ogromna liczba pomnikowych, zabytkowych drzew i skwerów.

ZIELONY DETEKTYW I TURYSTA WE WŁASNYM MIEŚCIE

Starodrzew jest małym biotopem, raczej kojarzącym się nam wcześniej z terenami wiejskimi i okolicami kościołów, cmentarzy, względnie dawnych folwarków dworskich. I to prawda.

Na Górnym Śląsku i w Zagłębiu jednak najpiękniejsze i najciekawsze parki są ulokowane tam, gdzie kiedyś stały bądź wciąż stoją najciekawsze rezydencje willowe i pałacowe, bezpośrednio związane ze wspomnianymi przemysłowcami, rodami magnackimi, które stymulowały rozwój regionalnego przemysłu. Dzięki temu jednak polecane miejsca spacerowe, gdzie potoczmy pozytywne doznania przyrodnicze z możliwością zagłębienia się w ciekawostki przyrodniczo-kulturowe to na przykład:



Zameczek Myśliwski w Promnicach. Fot. Marcin Nowak



Pałac Kavalera w Świerklańcu. Fot. Marcin Nowak



Zespół Pałacowo-Parkowy w Pławniowicach, gmina Rudziniec. Fot. Marcin Nowak

PUNKTY WIDZENIA

Park w Świerklańcu, rozłożony na terenie dawnego „Małego Wersalu”, czyli **pałacu Donner-smarcków**, którego śladową pamiątką pozostał jedynie Pałac Kavalera. Cały park jednak posiada imponujący areał i sporo elementów zabytkowej małej architektury.

Otoczony zielenią czy też bezpośrednio z nią sąsiadujące są też: odbudowywany **pałac Tiele-Wincklerów w Bytomiu-Miechowicach**, odrestaurowywany **Pałac Donnersmarcków w Sie-mianowicach Śląskich** czy **Pałac Reinbabenów (Zameczek)** również w tym mieście.

Ale też muzea: **gliwicka Willa Caro** czy **Muzeum Górnośląskie w Bytomiu**, **Pałac Mieroszewskich w Będzinie** czy zagłębiowskie pałace przemysłowców, takie **jak Pałac Schoena** czy **Zamek Sielecki**.

Nie mówiąc już o przepięknych kompleksach pałacowych na skraju Metropolii: W **Brynku, Pławniowicach, Promnicach**. Każdy z nich i jego otoczenie to prawdziwa oaza zieleni i świetny pomysł na ciekawie spędzony czas w weekend.

OTOCZENI ZIELONYM PIERŚCIENIEM

Będąc przy krańcu Metropolii warto wspomnieć o jednej, wciąż za mało eksponowanej rzeczy, mianowicie fackie, który widać najlepiej z góry. Lub na mapie. Wokół Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii rozciąga się **unikatowy w skali Europy pas leśny**, który tylko w małych skrawkach jest pozostałością przedindustrialnych kompleksów Puszczy Śląskiej, niemniej został utrzymany, odtworzony lub wręcz nasadzony w latach powojennych jako **Leśny pas ochronny GOP**.

Miał on zniwelować wpływ zanieczyszczonego powietrza na otoczenie, ale też spełniać funkcje rekreacyjne, wypoczynkowe dla ogromnych mas ludzkich. Wiele zakładów pracy otwierało swoje pracownicze ośrodki wypoczynkowe właśnie w tym pasie. Przykłady niektórych to Rogoźnik na północnych obrzeżach czy Starganiec na południowych. Fakt istnienia tego pasa zapewne pomógł dziś wielu śląskim i zagłębiowskim

miastom być w czołówce najbardziej zielonych miast w Polsce. Tak, to nie jest przejęzyczenie. Katowice, Tychy, Dąbrowa Górnicza, Gliwice czy Tarnowskie Góry w swoich granicach administracyjnych posiadają ogromne obszary lasów, parków i skwerów. I są w takich rankingach wysoko.

Co ciekawe Katowice są jedyną stolicą województwa, która posiada dwa rezerваты tak blisko siebie (Las Murckowski, Ochójec).

Tymczasem w sercu Metropolii pulsuje życiem enklawa zieleni, przyrody i poligon edukacji ekologicznej, dostępny właściwie na wyciągnięcie ręki.

A jeszcze ponad pół wieku temu krajobraz był tu iście przemysłowy. Decyzja o zagospodarowaniu największego, zdegradowanego terenu przemysłowego, w środku prężącej swoje przemysłowe muskuły aglomeracji, zapadła w sposób spektakularny. Ten sam krajobraz za chwilę miał być płucami obszaru. I tak się stało.

Wojewódzki Park Kultury i Wypoczynku był największą inwestycją rekultywacyjną w Polsce. Efektem jest największy park miejski w Europie kontynentalnej i duma Metropolii, przez niektórych nazywana śląskim Central Parkiem. Tam jednak człowiek założył zieloną oazę nieco z konieczności, w miejscu gdzie połodowcowy krajobraz Manhattanu, pełen kamiennych głazów i skał, był najtrudniejszy do zabudowy. My rzuciliśmy rękawicę własnej dumie i apoteozie rozwoju przemysłowego i na przeorany przez nas samych teren za jakiś czas „zaprosiliśmy” przyrodę. Z pokorą.

Poszukiwanie zielonych enklaw staje się bardziej potrzebne i cenniejsze z uwagi na poziom cywilizacyjny i styl życia wokół. Szybki, głośny, męczący.

To jasne, że mimo siły, jaką swego czasu pokazaliśmy, od przyrody jesteśmy w ostatecznym rozrachunku słabsi, a ona potrafi upomnieć się o swoje, czasami w najmniej spodziewanych miejscach. Owszem, my jej możemy w tym pomóc, wdrażając procesy rekultywacyjne. Jak w okolicach **haidy Ajska w Świętochłowicach, doliny Bytomki** czy **porzuconych kamieniołomów** w wielu miejscach wokół Metropolii.

To paradoksalnie okazał się potencjał, który wciąż zadziwia wielu turystów i przyjezdnych, nadal żywo kojarzących Górny Śląsk i Zagłębie z krajobrazem depresyjnym i przemysłowym. Trzeba tylko ten proces ciekawie opowiedzieć, pokazać, zareklamować. **Połączyć wątki i połączyć miejsca zielonym szlakiem.**

Fakty i procenty mówią za siebie: Metropolia jest całkiem zielona. A jeśli będziemy jeszcze bardziej gościnni i zaprosimy przyrodę na kolejne miejsca – możemy stać się jeszcze lepszym miejscem do życia.



Marcin Nowak

Bytomianin. Geograf, dziennikarz i podróżnik. Absolwent i nauczyciel akademicki Wydziału Nauk Przyrodniczych UŚ. Popularyzator wiedzy o marketingu miejsc i watorów turystycznych oraz kulturowych województwa śląskiego. W 2018-2019 członek Społecznej Rady Turystyki. Autor książek: „Podróżuj Lepiej” i „Podróżuj Bliżej”.

TARYFA NA TRUDNE CZASY. BILET SPECJALNY NA CZAS PANDEMII, METROBILET BEZ ZMIAN

ZMIANY SĄ KONIECZNOŚCIĄ, PODOBNIENIE JAK W INNYCH AGLOMERACJACH W POLSCE

Utrudnienia w transporcie publicznym spowodowały znaczny spadek dochodów ze sprzedaży biletów. Dlatego, chcąc zagwarantować, by komunikacja zbiorowa, pomimo funkcjonujących obostrzeń, działała bez dużych ograniczeń w rozkładach jazdy, podobnie jak w innych miastach w Polsce, konieczne było podjęcie decyzji o podniesieniu cen biletów. Od kilku miesięcy w GZM trwały analizy, których celem było opracowanie zmian w taryfie Zarządu Transportu Metropolitalnego, dopasowanych do aktualnych potrzeb pasażerów, a także do nowej, pandemicznej rzeczywistości, w której funkcjonujemy.

Projektując nowe taryfy, Metropolia za każdym razem ze szczególną ostrożnością podchodzi do tematu zmian cen biletów. Zmiany te zostały odroczone do ostatniego możliwego momentu. W taryfie zaproponowano również nowe, korzystniejsze rozwiązania, a jednocześnie część cen skorygowano. Korekta ta została dokonana w oparciu o rzetelne dane, obrazujące rzeczywiste możliwości finansowe.

Z roku na rok wzrastają wydatki związane z funkcjonowaniem komunikacji miejskiej. Chodzi przede wszystkim o koszty pracy przewozowej,

na które składają się m.in. wzrost płacy minimalnej, rosnące ceny paliw, poziom inflacji, czy ceny energii elektrycznej. Obecnie priorytetem GZM jest zapewnienie pasażerom w pełni bezpiecznych warunków do podróży, dlatego do wcześniej wymienionych czynników dochodzą również dodatkowe koszty wynikające z konieczności zachowania niestandardowych środków ochrony (m.in. zwiększenie dezynfekcji 1500 pojazdów, na które zużywane jest 23 tys. litrów detergentów miesięcznie czy ozonowania punktów obsługi pasażerów). Bardzo mocno doświadczyły transport publiczny również wprowadzone odgórnie, z powodu pandemii, obostrzenia. W pojazdach komunikacji miejskiej ilość miejsc jest mocno ograniczona. Oznacza to znaczny spadek liczby pasażerów, a co za tym idzie również spadek wpływów z biletów, który w 2020 roku dla ZTM wyniósł aż 100 mln zł.

Jednocześnie należy pamiętać, że transport publiczny na terenie Metropolii jest finansowany przede wszystkim z budżetów miast i gmin, których sytuacja finansowa jest coraz trudniejsza, ponieważ z powodu pandemii ich dochody są mocno ograniczone. To wszystko spowodowało konieczność zmian w taryfie ZTM i podwyżkę cen biletów, która zawsze jest decyzją trudną, ale w obecnej sytuacji konieczną. Na taki sam krok zdecydowała się większość dużych polskich

miast, gdzie często wzrost cen biletów był relatywnie wyższy.

Celem wprowadzanych zmian jest to, aby podwyżki były jak najmniej odczuwalne dla pasażerów regularnie korzystających z transportu publicznego. Średni wzrost cen biletów długookresowych i wieloprzejazdowych nie przekroczy 11 proc., a dla biletu „Miasto 30” wyniesie zaledwie 6 proc. Proponowana średnia podwyżka cen wszystkich biletów ZTM to ok. 12 proc. Warto dodać, że ceny biletów elektronicznych nadal pozostaną niższe, niż w przypadku biletów papierowych.

— Zmiany w taryfie to nie tylko podwyżki cen biletów. Zaproponowaliśmy pasażerom również wiele innych rozwiązań, z których mogą skorzystać w zależności od potrzeb. Naszym celem jest stworzenie elastycznej taryfy, tak aby mieszkańcy mieli do dyspozycji różne rozwiązania, które mamy nadzieję przekonają ich, by korzystać z transportu publicznego – tłumaczy Lucjan Dec, Dyrektor Departamentu Komunikacji i Transportu.



Fot. z zasobów ZTM

TRANSPORT PUBLICZNY. ZTM

NR 4 KWIECIEŃ/MAJ 2021

NIECAŁE 92 ZŁ

tyle wyniesie średniomiesięczny koszt biletu normalnego, na cały obszar GZM, przy zakupie biletu „Sieć 180”.

5,50 ZŁ

tyle może wynieść koszt biletu na cały dzień dla 1 osoby, w soboty, niedziele oraz święta, przy skorzystaniu z nowego uprawnienia (możliwość zabrania w podróż dodatkowej osoby).

2,50 ZŁ

tyle wyniesie koszt jednego przejazdu, przy zakupie biletu normalnego „W-80”.

PONAD 4,5 MLN

biletów sprzedało się za pomocą aplikacji mobilnych w 2020 r. Od 2021 r. do dyspozycji jest również dedykowana Mobilna Aplikacja Pasażera – Mobilny ŚKUP, za pomocą której można zakupić wszystkie bilety z oferty ZTM.

PONAD 13 TYS.

Metrobiletów zostało sprzedanych w 2020 r. Średnio to 1100 Metrobiletów miesięcznie. Najpopularniejszym jest Metrobilet zielony, na trasie Gliwice–Katowice, którego sprzedano 5169 sztuk.

Ile właściwie kosztuje bilet jednorazowy na autobus i tramwaj w Metropolii? Niedawno Portal Samorządowy opublikował na swojej stronie zestawienie pokazujące ile samorządy w Polsce dopłacają do biletów komunikacji publicznej w swoich miastach. Nie inaczej sytuacja wygląda u nas. Wysokość dopłaty do jednego jednorazowego biletu za 3,60 zł wynosi aktualnie 8 zł. Gdyby samorządy przestały dopłacać, bilet na autobus, tramwaj, trolejbus w Metropolii kosztowałby 11,60 zł.

CO ZMIENI SIĘ W TARYFIE ZTM OD 19 KWIETNIA? NAJWAŻNIEJSZE ZAŁOŻENIA TARYFOWE

Wprowadzony zostanie **specjalny bilet na czas pandemii – „Sieć 180”**. Będzie kosztował 550 zł, co oznacza, że miesięczny koszt takiego biletu na cały obszar GZM wyniesie niecałe 92 zł. W przypadku tego biletu, jeżeli pasażer, z różnych względów, nie będzie korzystać z komunikacji zbiorowej nawet przez kilka tygodni, to miesięczny koszt i tak będzie niższy, niż zakup innych biletów długookresowych. W sprzedaży będzie on dostępny do końca 2021 roku.

Pasażerowie będą mogli kupić również **nowe bilety długookresowe** dostępne na dwa wybrane przez pasażera miasta – **„2 Miasta 30” oraz „2 Miasta 90”**. Dzięki temu osoby podróżujące w obrębie dwóch gmin nie odczują mocno skutków podwyżki. Kolejna korzystna zmiana to likwidacja specjalnych biletów dla linii lotniskowych, na których będą obowiązywać standardowe bilety z Taryfy ZTM.

Dodatkowe uprawnienia zyskają użytkownicy **biletu „dzienny”** w cenie normalnej, którzy w soboty, niedziele oraz w pozostałe dni

ustawowo wolne od pracy, będą mogli zabrać w podróż komunikacją miejską ZTM jedną dodatkową osobę w ramach obowiązywania tego biletu.

Nowa Taryfa ZTM to także **likwidacja biletu „bagażowego”** oraz wydłużenie z 7 do 14 dni terminu wyznaczonego w wezwaniu do zapłaty, dla którego obniża się wysokość opłaty dodatkowej.

Ceny Metrobiletów uprawniających do korzystania z pociągów Kolei Śląskich oraz komunikacji miejskiej ZTM (6-godzinny, Bilet Katowicki, strefowe oraz sieciowy) pozostają na niezmiennym poziomie. Ich ceny wynoszą odpowiednio: 16 zł, 119 zł, 179 zł oraz 229 zł.

— W marcu 2020 roku tak naprawdę taryfa została napisana od nowa. Zawarliśmy w niej istotne zmiany, których wejście w życie niestety zbiegło się z początkiem pandemii w naszym kraju. Mimo to wiele nowych rozwiązań, jak na przykład bilet „dzienny” i bilety „wieloprzejazdowe”, przypadło do gustu pasażerów – dodaje Lucjan Dec.

Przypomnijmy, że od ponad roku pasażerowie mogą korzystać z **biletów wieloprzejazdowych (na 20, 40 lub 80 przejazdów), ważnych przez sześć miesięcy**. Bilety wieloprzejazdowe to pakiet, który uprawnia do przejazdu po całej

sieci, zarówno autobusami, tramwajami, jak i trolejbusami. Pasażerowie sami decydują, czy skorzystają z niego na terenie jednego miasta czy dwóch i więcej. Dzięki temu rozwiązaniu bilety te są sporo tańsze, niż gdyby kupować tradycyjne bilety jednorazowe. Bilety te skierowane są głównie do osób, które w trakcie jednej podróży nie dokonują przesiadek oraz osób, które korzystają z komunikacji zbiorowej nieregularnie.

Dla tych, którzy preferują przejazdy w gronie znajomych czy rodziny wprowadzono **bilet „grupowy dla pięciu osób”**. W sprzedaży dostępne są także **nowe bilety: „dzienny” oraz „Sieć 120”**. W związku z optymalizacją sieci komunikacyjnej oraz dążeniem do równej dostępności wszystkich środków transportu, wycofano z dystrybucji bilety na dedykowany środek transportu. Rozwiązanie miało na celu uproszczenie systemu taryfowego. Poza tym wprowadzone zostały nowe, bardziej czytelne nazwy biletów oraz doprecyzowano zasady zwrotów biletów. Pojawiła się też oferta dla organizatorów imprez masowych.

Zbigniew Anioł, Adrian Noworolnik
Departament Komunikacji i Transportu

NAJWAŻNIEJSZE ZMIANY W TARYFIE ZTM WPROWADZONE OD 19 KWIETNIA BR.

wprowadzenie specjalnego biletu na czas pandemii – „Sieć 180”	- średniomiesięczny koszt wyniesie zaledwie 92 zł - brak możliwości zwrotu
wprowadzenie nowych biletów długookresowych na dwa miasta – „2 Miasta 30” oraz „2 Miasta 90”	pasażerowie podróżujący tylko po 2 miastach mniej odczują skutki podwyżki
wprowadzenie nowego uprawnienia dla pasażerów korzystających z biletu „dzienny” w cenie normalnej	możliwość zabrania w podróż komunikacją miejską ZTM jednej dodatkowej osoby w ramach obowiązywania tego biletu w soboty, niedziele oraz w pozostałe dni ustawowo wolne od pracy
likwidacja specjalnych biletów na lotnisko	dojazd na lotnisko wg standardowej taryfy
likwidacja biletu „bagażowy”	brak dodatkowych opłat za przewóz zwierząt lub bagażu; przewóz taki musi się odbywać zgodnie z zasadami określonymi w regulaminie przewozu
wydłużenie terminu wyznaczonego w wezwaniu do zapłaty, dla którego obniża się wysokość opłaty dodatkowej	zmiana z 7 do 14 dni