

Informacja o działalności Górnośląsko- -Zagłębiowskiej Metropolii w latach 2017–2021.



Górnośląsko
-Zagłębiowska
Metropolia

Warszawa, dn. 11 maja 2022 r.

Informacja o działalności
Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii
w latach 2017–2021.

Przygotowano dla Sejmowej Komisji Samorządu
Terytorialnego i Polityki Regionalnej.



Górnośląsko
-Zagłębiowska
Metropolia

Spis treści:

1. Wprowadzenie str.5-7
2. GZM – misja, struktura organizacyjna, zadania ustawowe, budżet str. 10-12
3. Działania strategiczne realizowane w ramach przyjętego uchwałą Zgromadzenia programu na lata 2018–2022. Wybrane projekty str. 14-30

Załączniki. Wyciąg z dokumentów:

- Uchwała nr XLII/799/17 Rady Miasta Katowice z dnia 29 maja 2017 r. w sprawie złożenia wniosku o utworzenie związku metropolitalnego w województwie śląskim pod nazwą Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia
- Program dla Śląska
- Program działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022 (wraz z aneksami
- Informacja o wynikach kontroli – Utworzenie i Funkcjonowanie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli – Delegaturę w Katowicach.

„Strategicznym celem polityki GZM jest przekształcenie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w atrakcyjny osiedleńczo, zielony region metropolitalny (...) rozwijany z troską o spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną obszaru, w którym przez 200 lat eksploatowano węgiel, rudy i... ludzi”

/Vademecum UMP – 2018 r./

WPROWADZENIE

Powstanie związku metropolitalnego stanowiło ukoronowanie ponad dekady zabiegów i starań ze strony samorządowców, polityków, naukowców, organizacji społecznych i wielu instytucji publicznych. Świadomość tego zaangażowania oraz potencjału rozwojowego 41 gmin i miast została dostrzeżona przez władze krajowe i 4 kwietnia 2017 r., w Katowicach, Prezydent RP Andrzej Duda podpisał ustawę powołującą związek metropolitalny w województwie śląskim. 29 czerwca 2017 r. wydane zostało rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie utworzenia związku metropolitalnego pod nazwą „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia”. Dwa dni później, 1 lipca 2017 r. Metropolia oficjalnie powstała i przez następnych kilka miesięcy budowane były jej struktury. Realizację ustawowych zadań rozpoczęła w dniu 1 stycznia 2018r.

Choć obecne podstawy prawne i zasady działania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii obarczone są wieloma kompromisami, bez których zapewne nie doszłoby do jej powstania, dziś istnienie i działalność GZM stanowi niezaprzeczalną wartość i ogromny potencjał niezwykle potrzebny naszemu regionowi i krajowi. Jedną z ważniejszych wartości, wniesioną do życia społecznego i gospodarczego regionu – dzięki nowym mechanizmom samorządowej współpracy – jest chęć i umiejętność wspólnego radzenia sobie ze współczesnymi problemami i wyzwaniami wynikającymi nie tylko z bieżących wydarzeń w Polsce i na świecie, ale także, a może nawet przede wszystkim, wynikającymi z przemysłowej historii regionu i ciągle trwającego, trudnego procesu jego transformacji.

Już w pierwszych miesiącach i latach GZM podjął wiele przedsięwzięć, na które w innym przypadku nie byłoby szans. I czyni to nadal wbrew licznym barierom, nie tylko prawnym i politycznym, ale także mentalnym.

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia powstała po to, by proaktywnie współuczestniczyć w procesie udanej transformacji regionu.

Do długoterminowych czynników udanej transformacji zalicza się atrakcyjność regionu dla specjalistów, szybkie procesy decyzyjne w administracji oraz doskonałą infrastrukturę drogową i informatyczną. W wypadku obszaru GZM należy doliczyć również poprawę jakości środowiska i udaną rekultywację zdegradowanych terenów przemysłowych.

Od czasów rewolucji industrialnej obszar GZM, pozostawał pod silnym wpływem przemysłu górniczego i hutniczego. Dwa ostatnie stulecia pozostawiły najbardziej trwałe – materialne, kulturowe i przyrodnicze – ślady w przestrzeni. Zachodzące od dziesięcioleci procesy urbanizacyjne i industrializacyjne doprowadziły do utworzenia rozległej, silnie powiązanej funkcjonalnie struktury. Obszar dzisiejszej Metropolii należy uznać za policentryczną konurbację, składającą się w swoim rdzeniu z kilku miast o zbliżonym potencjale demograficznym i funkcjach, otoczoną licznymi, mniejszymi jednostkami. Stanowi ona największy obszar zurbanizowany w Polsce, należy także do największych tego typu form osadniczych w Europie.

W praktyce poszczególne gminy tworzą jeden obszar, często bez zauważalnych granic administracyjnych. Często gminy te posiadają wspólne potrzeby inwestycyjne i identyczne problemy, podlegają też tym samym procesom transformacyjnym. Minimalizować złe skutki i powstałe w wyniku transformacji napięcia społeczne, wzmacniać jej pozytywne efekty, zapewnić mieszkańcom odpowiedni poziom życia – to zadania dla GZM na dziś i na najbliższe lata.

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia powstała po to, by rozwiązywać problemy funkcjonalne i rozwojowe na swoim obszarze.

Wychodząc ze słusznego założenia, że nawet najsilniejsze jednostki samorządu terytorialnego, nie będą w stanie samodzielnie pokonać barier rozwojowych, które w większości przypadków mają charakter transgraniczny; w pierwszych latach swojego funkcjonowania, na podstawie analiz i obserwacji, GZM zdefiniował istotne problemy, wymagające natychmiastowej i zorganizowanej interwencji. Należą do nich: znacząco odbiegająca od standardów europejskich jakość transportu publicznego, zła jakość środowiska naturalnego, zbyt mała innowacyjność regionu, niska jakość kształcenia i mała atrakcyjność oferty szkół wyższych, suburbanizacja obszarów podmiejskich, bez dobrej polityki zagospodarowania przestrzennego gmin oraz ciągle pogłębiający się proces depopulacji. To zaledwie początek długiej listy lokalnych problemów.

W ramach zadań ustawowych, dzięki synergii 41 gmin oraz ścisłej współpracy z samorządem województwa śląskiego oraz administracją rządową, GZM podjął próbę odwrócenia złych trendów, tym samym inicjując i wspierając działania pilotażowe i demonstracyjne w zakresie transportu, gospodarki i innowacji, a także rozwoju społecznego.

Jednym z pierwszych działań w zakresie publicznego transportu zbiorowego dla zamieszkiwanej przez 2,24 mln mieszkańców Metropolii, było błyskawiczne wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowego czyli wspólnych biletów komunikacji miejskiej umożliwiających korzystanie z autobusów, tramwajów, i trolejbusów. Priorytetem pozostaje współpraca z województwem śląskim przy integracji kolei regionalnej z systemem wspólnego biletu, a także z PKP Polskie Linie Kolejowe SA przy kształtowaniu struktury sieci Kolei Metropolitalnej. Aby usprawnić zarządzanie systemem komunikacji publicznej GZM doprowadził do połączenia – od 1 stycznia

2019 roku – trzech dotychczasowych organizatorów transportu w jeden podmiot, czyli Zarząd Transportu Metropolitalnego (ZTM), który obecnie jest pod wieloma względami największym organizatorem transportu w Polsce, obsługującym teren 56 miast i gmin, łącząc najważniejsze ośrodki województwa śląskiego. Dodatkowo GZM w transporcie postawił na zrównoważoną mobilność – system, kreowany pod obecne i przyszłe potrzeby mieszkańców, który łączy w jedną usługę tradycyjny transport zbiorowy, rower miejski oraz inne środki mobilności współdzielonej. W zakresie poprawy jakości powietrza, opierając się na współpracy z gminami, samorządem województwa oraz agendami administracji rządowej GZM wdrożył program służący zmniejszeniu niskiej emisji – PONE, dzięki któremu gminy otrzymały dotację o łącznej wysokości ponad 100 mln zł. Podobne wsparcie przekazano gminom z Metropolitalnego Funduszu Solidarności, którego środki finansowe sukcesywnie przeznaczane są na dofinansowanie projektów inwestycyjnych (229 projektów) mających wpływ na wyrównywanie szans i niwelowanie różnic rozwojowych pomiędzy gminami.

Propozycją wzmocnienia oferty edukacyjnej i naukowej dla szkół wyższych z terenu GZM jest Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki, z budżetem 8 mln zł, utworzony z myślą o podnoszeniu jakości kształcenia studentów i rozwoju naukowym kadry akademickiej. W założeniu, umożliwiał uczelniom angażowanie uznanych naukowców z najlepszych ośrodków akademickich świata. Równie profesjonalnie GZM podszedł do kwestii rozwoju innowacyjności, mając świadomość, że technologie informatyczne czy nowoczesne branże, stanowiące podstawę globalnej gospodarki nie mogą dłużej być traktowane jako opcja rozwoju, ale są po prostu dla regionu koniecznością. Otwartość na zmiany i gotowość do ciągłego ich inicjowania potwierdza utworzenie wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury, Urzędem Lotnictwa Cywilnego oraz Polską Agencją Żeglugi powietrznej Centralno-Europejskiego Demonstratora Dronów (CEDD) służącego za bazę do rozwoju branży bezzałogowych statków powietrznych. Otwarte Dane,

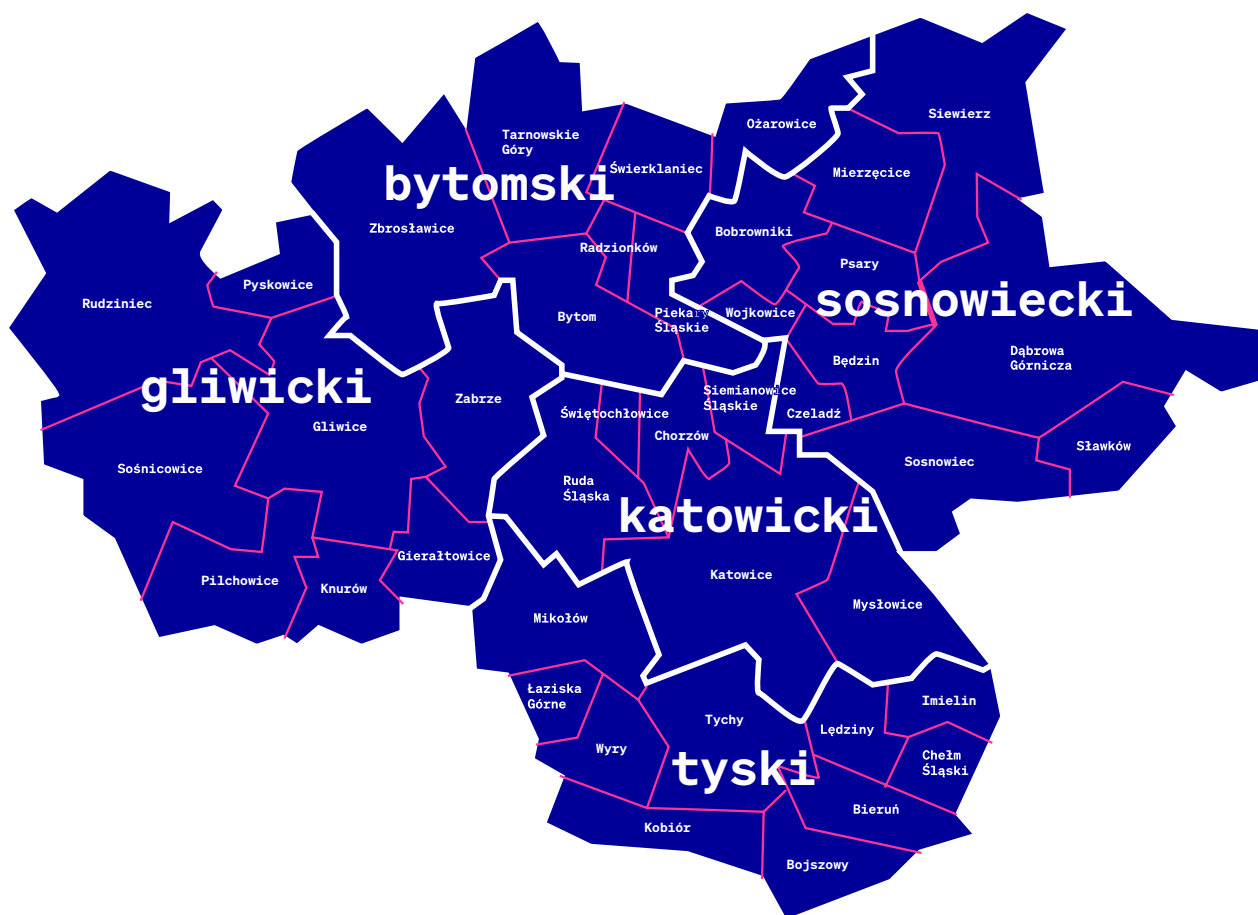
kolejna propozycja GZM to nowoczesny system do gromadzenia, przetwarzania i analizowania danych, służący do upowszechniania istotnych z punktu widzenia inwestora czy mieszkańca, informacji o gminach. Najnowszą propozycją jest powołanie Śląsko-Małopolskiej Doliny Wodorowej. Wodór jako paliwo przyszłość w transporcie zawodowym i energetyce. GZM podpisał porozumienie sektorowe na rzecz rozwoju gospodarki wodorowej.

Pełna lista działań, konsekwentnie realizowanych od stycznia 2018 r. znajduje się w kolejnym rozdziale niniejszej prezentacji.

Bilans pierwszych lat istnienia związku metropolitalnego jest według jego interesariuszy jednoznacznie pozytywny.

Oczywiście na cywilizacyjne efekty metropolizacji regionu trzeba jeszcze poczekać. Wymagają one bowiem systematycznej pracy i ogromnego wysiłku, właściwie każdej ze stron tego pionierskiego przedsięwzięcia. Metropolii ciągle się uczymy. Dziś trudno wyobrazić sobie skuteczny rozwój Górnego Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego bez nowoczesnej organizacji i instytucji jaką jest GZM. Należy pamiętać, że związek metropolitalny jest jedynie formułą organizacyjną do przekształcania konurbacji w rzeczywisty obszar metropolitalny, obszar z konkurencyjną gospodarką, usługami publicznymi na najwyższym poziomie, z bezpiecznym transportem, z silnym ośrodkiem akademickim i z nieskażonym środowiskiem naturalnym. Obszar-miejsce, w którym chce się i warto żyć.

**Górnośląsko-Zagłębiowska
Metropolia obejmuje
swoim zasięgiem 41 miast
i gmin z centralnej części
województwa śląskiego.**



**GÓRNOŚLĄSKO-
-ZAGŁĘBIOWSKA
METROPOLIA**

**ŁĄCZY MIEJSCA,
LUDZI I WYDARZENIA**

MISJA GZM

Misją Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jest zapewnienie synergii w działaniu poszczególnych gmin i podregionów przy jednoczesnym dostrzeganiu ich różnorodności i atutów w kreowaniu wspólnego miejsca, w którym warto mieszkać, spędzać czas wolny, rozwijać się i pracować oraz prowadzić biznes. Misją GZM jest również zwiększanie poziomu partycypacji mieszkańców w korzyściach wynikających z integracji miast i gmin tego obszaru z ramach związku metropolitalnego.

W wymiarze wewnętrznym Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia nastawiona jest na integralność i spójność przestrzenną, społeczną i gospodarczą. W wymiarze zewnętrznym koncentruje się na pozycjonowaniu siebie na arenie krajowej i międzynarodowej, jako atrakcyjny obszar do przebywania, inwestowania i współpracy.

Podstawa prawna:

Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz.U 2017 poz. 730)

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2018 r. (poz. 1290) w sprawie utworzenia w województwie śląskim związku metropolitalnego pod nazwą „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia”. Dz.U. 2017, poz. 1290.

Statut Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 16 lutego 2018 r, uchwała V/1/2018 r.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2017 r. w sprawie utworzenia w województwie śląskim związku metropolitalnego pod nazwą „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia” stanowi, iż obszar i granice związku metropolitalnego „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia” obejmuje gminy – miasta na prawach powiatu: Bytom, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Katowice, Mysłowice, Piekary Śląskie, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice, Tychy i Zabrze, gminy o statusie miasta:

Będzin, Bieruń, Czeladź, Imielin, Knurów, Łędziny, Łaziska Górne, Mikołów, Pyskowice, Radzionków, Sławków, Tarnowskie Góry i Wojkowice oraz gminy: Bobrowniki, Bojszowy, Chełm Śląski, Gierałtowice, Kobiór, Mierzęcice, Ożarowice, Pilchowice, Psary, Rudziniec, Siewierz, Sośnicowice, Świerklaniec, Wry i Zbrostawice. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia leży na obszarze pięciu podregionów statystycznych (NTS3): bytomskiego, gliwickiego, katowickiego, sosnowieckiego i tyskiego, jednak nie obejmuje swoim zasięgiem całości tych pięciu podregionów.

Organy statutowe

Organ kontrolny: **ZGROMADZENIE**

Składa się z 41 delegatów gmin członkowskich (co najmniej 11 delegatów może zgłosić projekt uchwały)

Przewodniczący:

Adam Neumann, Prezydent Gliwic

Wiceprzewodniczący:

Andrzej Dziuba, Prezydent Tychów

Wiceprzewodniczący:

Andrzej Kotala, Prezydent Chorzowa

Wiceprzewodniczący:

Arkadiusz Chęciński, Prezydent Sosnowca

Zgromadzenie podejmuje uchwały dotyczące sposobu, formy i finansowania projektów związanych z realizacją przez Metropolie ustawowych zadań. Uchwały Zgromadzenia podejmowane są podwójną większością głosów. Oznacza to, że dany projekt musi uzyskać nie tylko większość głosów ustawowego składu delegatów, ale muszą oni również reprezentować ponad połowę mieszkańców Metropolii. Zgromadzenie pełni również funkcję kontrolną wobec Zarządu. Zgromadzenie powołuje komisję rewizyjną, która czuwa nad legalnością, rzetelnością, celowością i gospodarnością podejmowanych przez Metropolie oraz jej jednostki organizacyjne – działań.

W Metropolii GZM działa również komisja rozjemcza. Jej zadaniem jest znajdowanie kompromisowych rozwiązań w sytuacji, gdy co najmniej jedna z gmin uzna, że podjęta lub procedowana przez Zgromadzenia uchwała, narusza jej interes. Do sprzeciwu, wniesionego przez jedną gminę, mogą dołączyć również inni delegaci. Komisja rozjemcza przygotowuje opinię i propozycję rozwiązania takiej sytuacji, która później przedstawiana jest wszystkim delegatom Zgromadzenia.

Organ wykonawczy: **ZARZĄD**

Składa się z 5 przedstawicieli, reprezentujących 5 subregionów Metropolii, w następującym składzie:

Kazimierz Karolczak – przewodniczący,
subregion sosnowiecki

Henryk Borczyk – wiceprzewodniczący,
subregion tyski

Danuta Kamińska – wiceprzewodnicząca,
subregion katowicki

Grzegorz Kwitek – członek zarządu,
subregion gliwicki

Jacek Brzezinka – członek zarządu,
subregion bytomski

Zarząd odpowiada za bieżące wykonywanie zadań, do realizacji których GZM została powołana. Wybierany jest przez członków Zgromadzenia. GZM stosuje „dżentelmeńską zasadę”, zgodnie z którą w pięcioosobowym zarządzie swojego reprezentanta ma każdy z pięciu podregionów Metropolii. Zarząd wykonuje zadania przy pomocy urzędu metropolitalnego.

FINANSE ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO

Metropolia otrzymuje 5% wpływu z podatku od osób fizycznych zamieszkałych na jej terenie. Budżet zasilają również składki członkowskie miast i gmin tworzących GZM. Zgodnie z ustawą – gminy mogą przekazywać Metropolii realizację swoich ustawowych zadań, ale muszą zagwarantować ich finansowanie.

- Udział we wpływach z podatku dochodowego od osób fizycznych.
- Składki od gmin wchodzących w skład związku metropolitalnego (część stała oraz zmienna).
- Dochody uzyskiwane przez jednostki budżetowe związku metropolitalnego oraz wpłaty od zakładów budżetowych związku metropolitalnego, dochody z majątku związku metropolitalnego.
- Dotacje na podstawie porozumień z JST.

375 mln zł

Udział
w podatku PIT

263 mln zł

Wpływy z usług
przewozowych

504 mln zł

Część zmienna
składki rocznej

117 mln zł

Pozostałe

Dochody
budżetu Metropolii
w roku 2021

1,2 mld zł

Lokalny
transport
zbiorowy

200 mln zł

Pozostała
działalność

Wydatki
budżetu Metropolii
w roku 2021

ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO, ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ MIEJSKA

Dobra mobilność to taka, dzięki której efektywniej odbędziemy swoją podróż wykorzystując do tego różne środki transportu. Rozumiemy ją nie tylko jako przemieszczanie się z punktu A do punktu B. Mobilność to zbiór wszystkich elementów naszego przemieszczania się i tego co na nie wpływa.

Aby wdrożyć tę idee, musieliśmy się zmierzyć z wieloma zastanymi problemami. W regionie zauważalny był spadek znaczenia kolei, nasi mieszkańcy korzystają z niej rzadziej niż w innych częściach kraju. Brak budowy torowisk dla komunikacji aglomeracyjnej. Ograniczona przepustowość istniejących tras. Brak wspólnego biletu dla komunikacji miejskiej i kolei. Brak wizji i planu rozwoju transportu kolejowego. Rozproszone zarządzanie komunikacją miejską. Funkcjonowanie trzech odrębnych organizatorów. Tylko częściowa integracja taryfowo-biletowa, nieczytelna dla pasażerów. Brak możliwości dokonywania płatności kartami zbliżeniowymi w pojazdach. Siatka połączeń projektowana wiele lat temu, która nie jest adekwatna do aktualnych potrzeb pasażerów. Bardzo długie czasy przejazdów, nawet pomiędzy sąsiadującymi ze sobą miastami. Brak bezpośredniego połączenia komunikacją miejską z lotniskiem w Pyrzowicach. Rozproszony system zarządzania infrastrukturą przystankową, spadająca liczba stacjonarnych punktów sprzedaży biletów. Brak rzetelnych danych dotyczących liczby pasażerów, korzystających z komunikacji miejskiej.

To dla rozwiązania tych problemów, rozpoczęliśmy nasze projekty mobilnościowe, realizujemy je planowo i konsekwentnie, to dzięki tym działaniom zbudujemy dobrą mobilność Metropolii

Wprowadzenie **Zintegrowanego Systemu Taryfowego** było jednym z pierwszych działań jakie zrealizowaliśmy w Metropolii. Dzięki temu możliwe było wprowadzenie wspólnych biletów komunikacji miejskiej, które umożliwiają pasażerom swobodne korzystanie z autobusów, tramwajów i trolejbusów. Taryfa dostosowywana jest cały czas do co raz to nowych potrzeb pasażerów, np. poprzez współpracę z koleją i wprowadzenie bardziej elastycznej oferty biletów długoterminowych. Jedną z bardziej atrakcyjnych propozycji jest katalog uprawnień do ulg

i bezpłatnych przejazdów np. bezpłatne przejazdy dla dzieci i młodzieży szkolnej do ukończenia 16 roku życia.

Zachęcamy również pasażerów do korzystania z biletów elektronicznych.

Integracja organizatorów transportu publicznego

ma na celu usprawnienie zarządzania systemem komunikacji na terenie metropolii m.in. poprzez podniesienie standardu obsługi. Integracja organizatorów transportu publicznego obejmuje również współpracę z kilkunastoma gminami, które nie należą do GZM, ale korzystają z jej oferty komunikacyjnej.

W ramach tych działań m.in.: został utworzony Zarząd Transportu Metropolitalnego (ZTM), uruchomiliśmy mobilną aplikację pasażera – mobilny ŚKUP, która umożliwia pasażerom zakup biletów za pomocą urządzeń mobilnych.

Zarząd Transportu Metropolitalnego w 2019 r. przejął obowiązki trzech organizatorów transportu zbiorowego.

Wszystkie pojazdy jeżdżące pod szyldem ZTM, czyli autobusy, tramwaje i trolejbusy pokonują corocznie ponad 100 milionów kilometrów. Codziennie na drogi wyjeżdża ponad 1500 pojazdów, które wykonują ponad 800 tys przewozów. W 16 gminach nie będących członkami Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii również kursują pojazdy ZTM. Obsługujemy 462 linie autobusowych, 38 linii tramwajowych i 8 linii trolejbusowych.

W ramach ZTM działa 24 godzinna infolinia przez 7 dni w tygodniu.

Zarząd Transportu Miejskiego jest jednym z największych organizatorów transportu publicznego w Polsce.

Wraz ze Związkiem Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego przestąpiliśmy do pilotażowego programu. Przygotowujemy **Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej**. Będzie to nie tylko podstawowy dokument strategiczny, ale także będzie on

odgrywał znaczącą rolę w ubieganiu się o dofinansowanie unijne na realizację projektów transportowych.

W ramach prac nad ww. planem opracowaliśmy i wydaliśmy raport podsumowujący pierwszy etap prac. „Dobra mobilność – od przeszkód do rozwiązań” zawiera informacje na temat narzędzi, które pozwalają na rozwiązanie podstawowych problemów. Opracowaliśmy również szkic modelu mobilności w Metropolii, jako sieć dzielnic i centrów. Przeprowadziliśmy liczne warsztaty z gminami dotyczące budowania wspólnej strategii mobilnościowej.

Chcemy wypracować jednolitą politykę w zakresie mobilności miejskiej dla obszaru Metropolii GZM i Subregionu Centralnego, która będzie zawierać listy zadań wraz z priorytetami i montażem finansowym, a także system monitoringu i zarządzania zrównoważoną mobilnością na terenie GZM.

Organizujemy Metropolitalne Szkoły Prototypowania. Są to interdyscyplinarne zespoły pracowników samorządowych różnych miast, spotykające się cyklicznie. Stały się one naturalną przestrzenią do wymiany wiedzy i opracowywania rozwiązań na skalę globalną.

Projekt pierwszej szkoły prototypowania w Bytomiu dotyczył uspokojenia ruchu i zwiększenia bezpieczeństwa pieszych na ul. Miarki. Projekt został nominowany przez Komisję Europejską do nagrody najlepszej akcji mobilnościowej podczas Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu 2021 i ostatecznie zajął w głosowaniu drugie miejsce.

Kolejne szkoły prototypowania rozpoczęły swoje prace w Tychach (projekt dotyczy polityki parkingowej) oraz w Sosnowcu (utworzenie wzorcowej sieci transportu zbiorowego – dla dzielnicy Kazimierz Górniczy)

Badamy zachowania mobilnościowe. Umożliwi nam to wychwycenie problemów i potrzeb, a także monitorowanie zmian, które pomogą w usprawnieniu oferty dla podróżujących komunikacją miejską. Chcemy wypracować model cyklicznych badań, które pozwolą w przyszłości uchwycić trend zmian w zachowaniach mobilnościowych mieszkańców.

Kolej Metropolitalna będzie kręgosłupem transportowym naszej Metropolii. Jako najszybszy, najbardziej pojemny środek transportu zbiorowego jest najbardziej efektywnym sposobem przemieszczania się pomiędzy miastami i gminami. Ma to szczególne znaczenie w konurbacjach, takich jak Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, Trójmiasto, czy Zagłębie Ruhry. jednym z naszych priorytetów w transporcie jest rozwój sieci kolejowej.

Chcemy zapewnić wysoką częstotliwość kursowania pociągów oraz powiększenie sieci. planujemy budowę nowych odcinków torów i nowych przystanków dla Kolei Metropolitalnej.

Kolej stanie się alternatywą dla samochodów. Docenia ją w szczególności ci z mieszkańców, którzy cenią sobie szybkie, pewne i ekologiczne podróże. Do osiągnięcia tych celów wykorzystamy kolej tradycyjną, lekką kolej miejską i tramwaje. Dążymy również do podniesienia poziomu integracji kolei z innym środkami transportu publicznego oraz indywidualnego. Działamy na rzecz poprawy dostępności do parkingów przy stacjach kolejowych.

Opracowaliśmy koncepcję Kolei Metropolitalnej. Trwają prace nad Wstępnym Studium Wykonalności tego projektu. Dzięki temu dokumentowi zyskamy szczegółowe dane, dotyczące kosztów poszczególnych w koncepcji wariantów. Dowiemy się też, jak dokładnie mogłyby przebiegać planowane trasy i gdzie powinny zostać wyznaczone przystanki na nich. Ten dokument jest kluczowy dla realizacji naszych planów związanych z transportem kolejowym.

W 2021 roku Metropolia GZM dofinansowała kwotą około 9,2 mln zł 48 połączeń kolejowych

Dzięki tym działaniom, zwiększyła się częstotliwość kursowania pociągów, a mieszkańcy Gliwic, Zabrze, Rudy Śląskiej (Chebzia i Rudy), Świętochłowic, Chorzowa Batorego, Katowic (Śródmieścia, Załęża, Zawodzia, Szopienic, Brynowa, Ligoty, Piotrowic i Podlesia), Tychów, Sosnowca (Dańdówki, Porąbki, Kazimierza Górniczego), Dąbrowy Górniczej (Strzemiszycy) i Sławkowa, mogą omijać korki korzystając z podróży pociągiem.

Opracowaliśmy niezbędne dokumenty potrzebne do zaprojektowania nowych, efektywnych tras kolejowych. Współpracujemy z instytucjami samorządowymi, ale też ze spółkami skarbu państwa i organami rządowymi. Polepszamy jakość życia nas wszystkich: mieszkańców GZM.

Inwestycje kolejowe są niezwykle kosztowne. Aby realizować projekt „Kolei Metropolitalnej” dzielimy go na etapy. Aktywnie i skutecznie poszukujemy dla nich źródeł zewnętrznego finansowania.

Wpisaliśmy koncepcję Kolei Metropolitalnej GZM w rządowy program Kolej Plus. Złożyliśmy w drugim naborze do tego programu 13 projektów. Wnioski dotyczyły budowy nowych tras i przystanków kolejowych. Realizacja tych projektów poprawi dostępność transportu szynowego mieszkańców Zabrza (centrum oraz Zaborza), Bytomia (Śródmieścia, Bobrka, Rozbarku), Pyskowic, Katowic (Ligoty, Murcek, Ochojca, Kostuchny), Gliwic, Orzesza, Mikołowa, Rudy Śląskiej (Chebia, Rudy, Bielszowic, Halemba, Wirka i Kochłowic), Chorzowa Batorego, Świętochłowic, Łazisk, Mikołowa, Tychów i Dąbrowy Górniczej. Wszystkie projekty liniowe uzyskały dofinansowanie. To blisko 1,6 mld złotych. Prace inwestycyjne zakończą się do 2028 roku.

Skupiamy się na tym, aby to kolej w głównej mierze przyczyniła się do skomunikowania miast i gmin metropolii między sobą oraz z Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach.

Nie bez znaczenia jest fakt, że dzięki takiemu rozwiązaniu poprawi się jakość naszego powietrza i zmniejszy poziom emisji CO₂.

Metrolinie to nowe połączenia autobusowe. Usprawniają one funkcjonowanie komunikacji miejskiej do czasu utworzenia Kolei Metropolitalnej. Kolej Metropolitalna nadal pozostaje priorytetem dla GZM. Wyróżnikiem Metrolinii ma być zwiększona częstotliwość kursowania i niemal całodobowa obsługa linii. W całym systemie zaplanowaliśmy ponad 30 nowych Metrolinii. Będą one finansowane z budżetu Metropolii GZM.

Pierwsze 10 Metrolinii zostało uruchomionych w 2021 roku, a ich koszt wyniósł ponad 32 mln zł. Połączone zostało 18 miast i gmin GZM. Najdłuższa trasa wynosi 49,2 km, wykonuje ją M22 pomiędzy przystankami Katowice Sądowa i Międzyzrzecz Gospoda.

W 2022 roku planujemy uruchomienie kolejnych 20 Metrolinii, na które przeznaczymy ponad 162 mln zł. Dzięki tym działaniom ułatwimy mieszkańcom GZM podróżowanie między miastami i gminami. W związku z problemami kadrowymi wśród przewoźników, zdecydowaliśmy o ogłoszeniu przetargu na obsługę kolejnych Metrolinii. Pozwoli to by wszystkie zaplanowane połączenia pojawiły się na drogach w połowie 2022 roku.

Od końca 2018 roku pasażerowie z pięciu podregionów GZM mają również możliwość dojechać na Międzynarodowy Port Lotniczy w Katowicach za pośrednictwem metropolitalnych linii autobusowych. Od 2021 roku liniami lotniskowymi można podróżować na podstawie wszystkich biletów ZTM.

Od 2020 r. możemy korzystać z aplikacji mobilny **ŚKUP**, dzięki której zakodujemy bilet i zapiszemy zasilony Pieniądz Elektroniczny zakupiony na Portalu Klienta ŚKUP bez konieczności wizyty w kolekturze biletowej czy kiosku, złożymy wniosek o fakturę VAT, czy reklamację, zgłosimy problem z pojazdem, w infrastrukturze przystankowej albo w automatach i parkomatach ŚKUP. Zyskaliśmy dostęp do rozkładów jazdy oraz komunikatów, możliwość bezpośredniego kontaktu z ZTM, a także sprawdzenia danych o posiadanej karcie (zapisane środki, ulgi, datę ważności). Możemy za pośrednictwem aplikacji kupić bilety: 30-dniowe, 90-dniowe, 180-dniowe oraz miesięczne Metrobilety – wspólną ofertę ZTM i Kolei Śląskich, ale również bilety wieloprzejazdowe ważne przez 180 dni, dzienne, 24-godzinne, jednorazowe – w tym również bilety grupowe umożliwiające przejazd do 5 osób w grupie.

Kupując bilet można skorzystać z opcji „Zakup biletu”, czyli zakodować bilety na karcie lub dokonać bezpośredniego zakupu poprzez funkcję „Kupuj i jedź”. Wybrane bilety prezentowane są w postaci QRcodu i nie wymagają styku karty z kasownikiem w pojeździe.

Przygotowujemy się do wprowadzenia systemu SKUP 1.5. To nazwa robocza, zostanie jeszcze zmieniona. W nowym rozwiązaniu odchodzimy od systemu offline. SKUP 1,5 będzie działał w czasie rzeczywistym. Będzie on kontocentryczny, co oznacza że podstawowym identyfikatorem pasażera konto, a nie karta. Będziemy posługiwać się nowoczesną aplikacją mobilną i profilem klienta na stronie internetowej, zyskamy nowe funkcje np. będzie można zwrócić niewykorzystany bilet. Oprócz tego zostanie udostępnione więcej identyfikatorów, poza aplikacją również zwykła zbliżeniowa karta płatnicza oraz nowa karta SKUP pozwolą na identyfikację pasażera.

Nowy system będzie bardziej przyjazny dla osób z niepełnosprawnościami. System SKUP 1.5 zostanie wdrożony pod koniec 2022r. Zgodnie z zapowiedziami zostanie poddany konsultacją społeczną tak, aby wszyscy mieszkańcy metropolii mogli mieć wpływ na ostateczny jego kształt.

Równolegle do prac nad nowym systemem Śląskiej Karty Usług Publicznych rozpoczęły się prace nad nowymi kasownikami i automatami biletowymi. Kiedy Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia przejęła od Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP) całą infrastrukturę transportową okazało się, że przejęła przestarzałe technologicznie nieintuicyjne kasowniki pozwalające na korzystanie z przejazdów wyłącznie kartą SKUP. Ze względu na niewielkie wymiary ekranu LCD proces zakupu biletu bezpośrednio w pojeździe był bardzo trudny do przeprowadzenia.

W wyniku prowadzonych analiz oraz biorąc pod uwagę względy ekonomiczne zdecydowano, że jeden z kasowników (właściwie to automat biletowy) będzie wyposażony w duży dotykowy ekran oraz czytnik kart płatniczych, a drugi będzie kasownikiem pomocniczym obsługującym kartę SKUP. Te ostatnie domyślnie będą pracować w taryfie odległościowej, gdzie wystarczy zbliżyć kartę do czytnika, aby zarejestrować wejście („przyłóż i jedź”). Kasowniki pomocnicze będą służyć wyłącznie do rejestracji wejścia wyjścia do pojazdu. Ich rolą będzie szybkie zweryfikowanie ważności biletu oraz rejestracja podróży w taryfie dynamicznej tzw. check in – check out.

Nowe, bardziej intuicyjne i ergonomiczne kasowniki oraz automaty biletowe już od połowy lutego można spotkać w pierwszych autobusach na terenie Metropolii.

W autobusie 3-drzwiowym, będzie zamontowany jeden automat biletowy i dwa kasowniki, przy czym automat biletowy będzie umiejscowiony przy środkowych drzwiach. Zakup biletu będzie realizowany wyłącznie w automacie biletowym. Na potrzeby nowych kasowników i automatów biletowych stworzone zostało nowe oprogramowanie z bardziej intuicyjnym interfejsem użytkownika oraz zmienioną szatą graficzną. Dodatkowo każdy z kasowników będzie wyposażony w czytnik kodów QR. Umożliwi on w przyszłości sprzedaż i dystrybucję biletów opartych na kodach QR. Nowe urządzenia są także znacznie tańsze od swoich odpowiedników tyskich. Co ważne zarówno cały system wraz z jednostką sterującą został zaprojektowany w taki sposób, aby był przyjazny dla kierowców autobusów i motorniczych, ich wyświetlacze dzięki możliwości pracy w trybie nocnym nie będą im przeszkadzać.

Najbardziej czasochłonnym procesem jest wymiana kasowników, 1500 pojazdów oczekuje na te urządzenia, których jest prawie 5 tysięcy. Jednocześnie trzeba pamiętać o tym, że flota ZTM jest w ciągłym ruchu, dlatego jest to bardzo duże wyzwanie logistyczne. Zgodnie z zawieranymi umowami, wszystkie nowe pojazdy ZTM (autobusy, tramwaje) będą już wyposażane w nowy standard, co pozwoli w ciągu najbliższych miesięcy odnowić kasowniki w większości pojazdów. Przewoźnicy będą mieli 12 miesięcy od zawarcia umowy przewozowej, aby zamontować automaty i kasowniki w swoich pojazdach.

Rower Metropolitalny to planowana sieć wypożyczalni, która pozwoli zintegrować transportowo niemal cały obszar Metropolii GZM. Utworzy ją około 8 tysięcy rowerów IV generacji i ok 900 stacji. Powstanie też punkt, w którym będzie można wynająć rower elektryczny na dłuższy czas. W drugim kwartale 2022 roku planujemy podpisanie umowy z operatorem tego systemu.

Już teraz działa zintegrowana sieć wypożyczalni. Dzięki temu rozwiązaniu możemy oddać rower w innym mieście niż go wypożyczyliśmy. Koszty transportu roweru pokrywa metropolia. Jednym z ważniejszych założeń na przyszłość jest, aby wypożyczalnia działała cały rok. Takie rozwiązanie pozwoli na łatwiejsze przemieszczanie się i pomoże zbudować lepszy system zrównoważonej mobilności miejskiej.

W ostatnich latach przy współpracy z gminami zintegrowaliśmy system Nextbike w 7 miastach. Przełożyło się to na:

- Prawie 730 tysięcy wypożyczeń w latach 2018-2020
- Prawie 290 tysięcy wypożyczeń w 2021 r.;
- Prawie 3,6 tysiąca transportowanych rowerów w latach 2018-2020
- Ponad 1,4 tysiąca transportowanych rowerów w 2021 r.;
- prawie 43 tysiące przejazdów pomiędzy miastami w latach 2018-2020
- Ponad 19 tysięcy przejazdów pomiędzy miastami w 2021 r.

Najdłuższa pokonana trasa wyniosła 27 km, była pokonana 8 razy między Sosnowcem a Tychami.

Pracujemy nad Metropolitalną Siecią Tras Rowerowych.

Będą to bezpieczne i bezkolizyjne drogi rowerowe łączące miasta Metropolii GZM. Do ich realizacji wykorzystamy tereny poprzemysłowe i nieczynne trasy kolejowe (w szczególności po kolei piaskowej).

Jako pierwsza zrealizowana zostanie trasa łącząca Katowice z Sosnowcem. Będzie ona stanowiła alternatywę dla strategicznej dla regionu trasy S86.

Kolejne trasy poprowadzą do Chorzowa, Siemianowic Śląskich, Rudy Śląskiej, Zabrze, Bytomia oraz Tychów. Połączymy trasami rowerowymi wszystkie podregiony Metropolii GZM.

KSZTAŁTOWANIE ŁADU PRZESTRZENNEGO, ZRÓWNOWAŻONA ZIELONA METROPOLIA

Walka z niską emisją – Miasta i gminy Metropolii, według danych Światowej Organizacji Zdrowia (WHO), należą do ścisłej europejskiej czołówki pod względem zanieczyszczenia powietrza. Działania związane z poprawą jakości powietrza w GZM to jedno z naszych największych wyzwań, mogące znacząco podnieść komfort życia w tworzących ją gminach.

Jednym z instrumentów, wspierających te działania, jest „Program na rzecz ograniczania niskiej emisji”. W jego ramach od 2019 do końca 2022 roku gminy otrzymają dotacje o łącznej wysokości ponad 132 mln zł. Wspieramy w ten sposób inwestycje, których celem jest szeroko pojęte ograniczenie niskiej emisji i dążenie do poprawy jakości powietrza, również w kontekście zmian nawyków mobilności. Chodzi zatem nie tylko o działania związane z modernizacją systemów grzewczych czy zwiększeniem efektywności energetycznej budynków publicznych i komunalnych, ale również inwestycje związane np. z rozbudową infrastruktury rowerowej.

Ponadto doprowadziliśmy do przyznania nam ustawowej kompetencji w zakresie realizacji rządowego programu STOP SMOG, dzięki któremu zwiększona zostanie efektywność energetyczna ok. 400 domów jednorodzinnych.

Naszym celem jest poprawa jakości powietrza na wysoko zurbanizowanym obszarze GZM, który obciążony jest silnym natężeniem niskiej emisji, a także zmniejszenie niskiej emisji na obszarze związku poprzez wsparcie instalacji m.in. nowoczesnych systemów grzewczych oraz zwiększenie efektywności energetycznej.

Błękitno-zielona infrastruktura – Ideą jest wzmocnienie współpracy i synergii działań między gminami i miastami obszaru GZM, które będą sprzyjać w osiągnięciu celów w zakresie rozwoju błękitno-zielonej infrastruktury oraz ukierunkują obszar Metropolii na adaptację do zmian klimatu. Celem jest również wsparcie gmin członkowskich w lepszej koordynacji działań na rzecz pozyskania funduszy z programów Unii Europejskiej w nadchodzącej perspektywie finansowej.

W ramach tego projektu prowadzimy szereg działań, których efektem jest polepszanie jakości życia w przestrzeni miejskiej, ale też stopniowe zrywanie z krzywdzącym stereotypem zaniedbanego regionu przemysłowego oraz podnoszenie świadomości ekologicznej mieszkańców.

Zintegrowana gospodarka odpadami na obszarze GZM – Już teraz wytwarzamy o prawie 21 proc. odpadów więcej niż zakładały to prognozy zawarte w Planie Gospodarki Odpadami dla województwa śląskiego, co w przypadku miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oznacza wzrost o ponad 162 tysiące ton śmieci rocznie. Odpadów produkujemy coraz więcej, a przy tym rosną wymogi związane z ich przetwarzaniem. Dlatego gospodarka odpadami to ogromne wyzwanie, którego chcemy się podjąć. Już w pierwszej fazie działania Metropolii zainicjowaliśmy proces budowy Instalacji Termicznego Przekształcania Odpadów dla GZM. Został on wstrzymany po tym, jak Wojewoda wskazał brak ustawowych kompetencji dla prowadzenia tego typu działań przez nas. Obecnie oczekujemy na rozstrzygnięcie wszystkich wątpliwości prawnych związanych z formułą realizacji tego zadania.

Naszym sukcesem jest natomiast przyznanie Metropolii nowych, ustawowych zadań w zakresie gospodarki odpadami w wyniku nowelizacji ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach. Ponadto przystąpiliśmy do międzynarodowego konsorcjum w ramach projektu Circular Foam, w zakresie gospodarki obiegu zamkniętego.

Elektromobilność i wodór – Dążenie do neutralności klimatycznej i odejście od paliw kopalnych to szansa dla rozwoju transportu opartego na paliwach alternatywnych. Jednym z naszych czołowych projektów w tym zakresie jest **zakup autobusów elektrycznych i budowa infrastruktury ładowania**. Projekt realizowany jest w ramach programu GEPARD II, który zakłada zakup 32 autobusów elektrycznych, 16 mobilnych ładowarek oraz budowę 9 stacjonarnych stacji ładowania. Na drogach GZM pojawi się 27 elektrycznych autobusów 12-metrowych i 5 przegubowych o długości 18 metrów. Dodatkowo planujemy **zakup 20 autobusów wodorowych**, stając się jednym

z pierwszych regionów w Polsce, wykorzystujących tego typu pojazdy w komunikacji miejskiej. W sumie zakup wszystkich autobusów (32 elektrycznych i 20 wodorowych) pochłonie 240 mln zł, przy czym 160 mln zł pochodzić będzie z dotacji Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 oraz Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Rozwój transportu niskoemisyjnego jest jednym ze strategicznych celów dla miast i gmin GZM. Zarząd Transportu Metropolitalnego już teraz ma do dyspozycji około 250 autobusów na paliwa alternatywne. Wśród nich znajduje się ok. 150 autobusów na sprężony gaz ziemny, 47 elektryków i 56 hybryd. Dzięki inwestycjom w nowy tabor, co piąty autobus wyjeżdżający na drogi Metropolii może być napędzany paliwem niskoemisyjnym. Jeśli w tym zestawieniu uwzględnione zostaną również tramwaje i trolejbusy, to wówczas nawet co trzeci.

ROZWÓJ SPOŁECZNY I GOSPODARCZY OBSZARU ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO

Drony nad Metropolią – Na świecie trwają przygotowania do budowy trzeciego wymiaru miasta, czyli zagospodarowania przestrzeni do wysokości 120 metrów nad ziemią. Ma ona być miejscem dla nowych usług dronowych, które będą świadczone w sposób zorganizowany i bezpieczny. Bezzałogowe statki powietrzne (BSP) będą świadczyć różnego rodzaju usługi dla administracji, służb bezpieczeństwa czy biznesu. To rewolucja, która stoi u progu, a my nie chcemy jej przegapić.

Dlatego uczestniczymy w inicjatywie Centralnoeuropejski Demonstrator Dronów – wspólnie z najważniejszymi instytucjami lotniczymi w kraju (Urząd Lotnictwa Cywilnego i Polska Agencja Żeglugi Powietrznej), pod nadzorem Ministerstwa Infrastruktury.

Dzięki naszemu zaangażowaniu w rynek BSP, realizujemy wiele projektów w kraju, ale także współpracujemy z partnerami za granicą. Wystarczy wspomnieć, że Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia została zaproszona do udziału w grupie roboczej pracującej nad Strategią Dronową 2.0 dla Komisji Europejskiej. Ponadto GZM jest członkiem międzynarodowych inicjatyw: HARMONY (pracuje z 20 partnerami z 8 krajów europejskich), ASSURED-UAM (GZM pełni również rolę lidera jednego z działań, koordynując prace własne oraz partnerów obszarów metropolitalnych – Bari i Porto), UIC2 (społeczność ponad 40 miast europejskich, które angażują się we współpracę non-profit w celu zapewnienia przyspieszonego i zharmonizowanego wdrażania ram regulacyjnych dla dronów w Europie).

Nasze zaangażowanie w rynek dronów to nie tylko gotowość na wprowadzenie nowego wymiaru mobilności powietrznej, czyli tzw. U-Space. Ta współpraca powoduje również, że marka Metropolii GZM wychodzi daleko poza granie województwa, jak i całego kraju. Dzięki naszym działaniom w obszarze dronów, mimo iż jesteśmy młodą strukturą, współpracujemy z zagranicznymi miastami i obszarami metropolitalnymi jak równy z równym. Niejednokrotnie służymy nawet jako przykład i wzór do naśladowania.

Międzypokoleniowa Metropolia – Zmiany demograficzne prowadzą do szeregu wyzwań, odmiennych dla różnych obszarów miejskich, takich jak starzenie się społeczeństwa, kurczenie się miast czy gwałtowne rozrastanie przedmieść. Podobnie jak w innych regionach w kraju i za granicą, wyzwaniem Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jest starzejące się społeczeństwo i związane z tym wyzwania demograficzne. Działania GZM mają na celu stworzenie miast i gmin przyjaznych starzeniu się, czyli takich, w których przestrzeń i usługi projektowane są w sposób uniwersalny i odpowiadają na potrzeby wszystkich mieszkańców.

Powołaliśmy Metropolitalny zespół ds. wyzwań demograficznych i rozpoczęliśmy cykl warsztatów dotyczących odnowy miast Metropolii w odpowiedzi na współczesne wyzwania związane ze starzeniem się ich mieszkańców. Co ważne, to kontynuacja dwóch wcześniejszych projektów – **Młodzi robią Metropolię** oraz **Metropolia Przyjazna Seniorom** – które angażowały w nasze działania samych mieszkańców. Uważamy, że na drodze budowy miast przyjaznych mieszkańcom, niezbędne jest włączanie obywateli w proces decydowania.

Metropolia Nauki – na obszarze Metropolii funkcjonują 24 uczelnie wyższe (publiczne i prywatne), ale mimo to zauważalny jest odpływ zdolnej młodzieży do największych ośrodków miejskich. Dla naszego rozwoju 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.

Dlatego uruchomiliśmy kompleksowy program „Metropolia Nauki”, który ma stanowić pakiet narzędzi – finansowych i organizacyjnych, wspierających uczelnie w podnoszeniu swojej oferty edukacyjnej, a przez to wzmacniających jej rolę jako ośrodka akademickiego i badawczo-rozwojowego. Flagowym działaniem w ramach programu jest **Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki**, który ma na celu wsparcie uczelni wyższych. Dzięki dotacjom z Funduszu mogą zapraszać do siebie wybitnych naukowców

z najlepszych uczelni na świecie. Ma to zapewnić studentom wiedzę o światowych osiągnięciach w poszczególnych dziedzinach nauki. W 2021 r. udzieliliśmy na ten cel uczelniom w Metropolii dotacje na łączną kwotę 805 tys. zł. Dzięki dotacjom studenci z Metropolii mogli uczestniczyć w wykładach z naukowcami z University of California San Diego czy Harvard University. Budżet funduszu wynosi 22 mln zł.

Innym działaniem w ramach „Metropolii Nauki” jest **konkurs na najlepsze prace dyplomowe** – magisterskie, inżynierskie, licencjackie – dla studentów z GZM. Pierwszą edycję rozstrzygnięto w maju 2022 r., a do zwycięzców powędrowały nagrody w wysokości od 2000 zł do 3500 zł. Ważne, aby tematyka prac dotyczyła problematyki związanej z Metropolią.

Z regionu przemysłowego dążymy do stworzenia gospodarki opartej na wiedzy. Dlatego tak ważne jest dla nas wspieranie nauki. Nie chcemy być gospodarczym zapleczem, w którym montuje się jedynie produkt końcowy. Chcemy być regionem, w którym wykuwane są idee, z których tworzy się nową jakość. Do tego potrzebne są mocne kadry oraz prężnie działające centra badawczo-rozwojowe. Na działanie wspierające naukę w GZM w 2022 r. planujemy przeznaczyć 2,8 mln zł.

Budowa międzynarodowej sieci współpracy – Brak znajomości marki i potencjału związku metropolitalnego na arenie międzynarodowej to jedno z podstawowych wyzwań, przed jakim stanęliśmy w momencie powołania Metropolii. Postawiliśmy na budowę międzynarodowej współpracy ze światowymi związkami metropolitalnymi, które niejednokrotnie mają podobną specyfikę do naszej i stoją przed tymi samymi wyzwaniami.

W pierwszej kolejności nawiązaliśmy współpracę z Metropolią Ruhry, która jest ośrodkiem o podobnej przemysłowej specyfice, i utworzyliśmy podstawy do instytucjonalnej współpracy. Podpisaliśmy porozumienie zobowiązujące do współpracy w takich obszarach jak rozwój transportu publicznego oraz elektromobilności, wspieranie działań na rzecz innowacyjnej gospodarki, rozwój terenów zielonych oraz wymiana naukowa, kulturalna i sportowa.

Zaowocowało to serią spotkań, wymian między pracownikami, warsztatów. Najbliższą okazją do szerszej współpracy będzie World Urban Forum (WUF11), które odbędzie się w Katowicach w czerwcu tego roku.

W dalszej kolejności podpisaliśmy kolejne porozumienia o współpracy – z Obszarem Metropolitalnym Barcelony i Metropolią Kansas City. Nawiązaliśmy także kontakty m.in. z Baltimore, Brnem i Porto. Korzystamy z doświadczeń zagranicznych partnerów i stawiamy na aktywną współpracę. Wymieniamy się dobrymi praktykami i współdziałamy w programach unijnych oraz wymianie wiedzy, w szczególności w sferach takich jak szeroko rozumiany rozwój społeczno-gospodarczy, zrównoważony transport miejski, planowanie przestrzenne, gospodarka obiegu zamkniętego, gospodarka odpadami, edukacja, wyzwania demograficzne, zarządzanie terenami zielonymi, błękitno-zielona infrastruktura czy promocja inwestycyjna. Bezsporną korzyścią jest budowa na arenie międzynarodowej rozpoznawalności obszaru, jakim jest pierwsza polska Metropolia – na Górnym Śląsku i w Zagłębiu Dąbrowskim.

Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne (InfoGZM) – W momencie utworzenia Metropolii brakowało jednego źródła danych o jej gminach oraz potencjale społecznym i gospodarczym. Celem Obserwatorium jest gromadzenie, przetwarzanie i analiza danych publicznych, dotyczących GZM oraz monitorowanie zmian i procesów w niej zachodzących. Pozyskane dane mają wspierać proces programowania rozwoju społeczno-gospodarczego GZM, a także służyć merytorycznemu wsparciu poszczególnych Departamentów Urzędu Metropolitalnego. Zakres tematyczny zbieranych danych pozwala na podstawową charakterystykę poszczególnych gmin i całego obszaru GZM.

Podstawowym narzędziem Obserwatorium jest portal internetowy **InfoGZM** – sukcesywnie modyfikowany, wzbogacany o nowe dane. Obecnie posiada 6 kategorii tematycznych: demografia, finanse, gospodarka, infrastruktura, środowisko, społeczeństwo. Na portalu znajdziemy raporty i opracowania dotyczące studentów i uczelni wyższych na obszarze

GZM, terenów zielonych, rynku nieruchomości czy analizy dostępności przestrzennej. W ten sposób powstało narzędzie stanowiące prawdziwe kompendium wiedzy, które może być wykorzystywane przez urzędników, przedsiębiorców, naukowców, turystów, ale także samych mieszkańców GZM.

Metropolitalny Fundusz Solidarności – Metropolię utworzyła sieć zróżnicowanych pod względem wielkości i potencjału miast i gmin. Zauważyliśmy konieczność finansowego wsparcia rozwoju najbardziej potrzebujących, aby niwelować różnice w rozwoju społeczno-gospodarczym, poprzez finansowe wsparcie projektów inwestycyjnych, mających na celu poprawę jakości i komfortu życia mieszkańców.

W pierwszej edycji Funduszu realizowaliśmy projekty o szerokim zakresie, związane m.in. z modernizacją i przebudową infrastruktury drogowej, modernizacją oświetlenia, rewitalizacją przestrzeni publicznych z rekultywacją terenów zielonych, a także inwestycje związane z termomodernizacją czy gospodarką wodno-kanalizacyjną. Druga edycja Funduszu była poświęcona głównie projektom ukierunkowanym na przeciwdziałanie niskiej emisji, co zaowocowało powstaniem osobnego Funduszu na rzecz Ograniczenia Niskiej Emisji. Docelowo projekty realizowane przez pojedyncze gminy w ramach Funduszu mają być zastępowane dużymi projektami o charakterze metropolitalnym.

GZM Data Store – Gdy powstała Metropolia, mogliśmy zaobserwować zjawisko polegające na setkach gigabajtów danych, wytwarzanych przez urzędy miast i spółki komunalne, których tylko niewielka część była przetwarzana i udostępniana publicznie. W dobie nowoczesnych miast, maksymalnej transparentności i otwarcia się na obywateli, wiedzieliśmy, że należy to zmienić.

Dlatego celem projektu GZM Data Store jest publiczne udostępnienie tych danych, aby zarówno instytucje, mieszkańcy, jak i inwestorzy mogli łatwo pozyskać informacje, które będą ich interesować. Dane publiczne stanowią cenny zasób dla JST, zainteresowanych poprawą efektywności funkcjonowania. Inwentaryzacja, opracowanie i udostępnianie danych umożliwi przygotowanie usług i aplikacji dla mieszkańców. W przyszłości pozwoli również na budowę narzędzia analitycznego, wspierającego proces podejmowania decyzji na poziomie GZM i gmin.

Na realizację tego zadania otrzymaliśmy dotację w wysokości 4,5 mln zł w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład. Ciekawostką jest fakt, że już teraz spośród wszystkich ośrodków w Polsce, Metropolia udostępnia najwięcej zbiorów danych na piątym poziomie otwartości.

PROMOCJA ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO I JEGO OBSZARU

Działania promocyjne – Dla rozwoju obszaru metropolitalnego ważna jest jego promocja, kreacja pożądanego wizerunku, budowanie świadomości istnienia i funkcjonowania marki GZM, a także łączenie potencjałów promocyjnych gmin i integracja obszaru. W tym celu Metropolia aktywnie uczestniczy w różnych wydarzeniach społecznych, gospodarczych, naukowych i kulturalnych. Prezentowaliśmy oferty inwestycyjne gmin na prestiżowych międzynarodowych targach (m.in. MIPIM, Expo Real, Smart Metropolis), uczestniczymy w wydarzeniach ważnych z punktu widzenia rozwoju całego obszaru metropolitalnego (np. Impact CEE, Śląski Festiwal Nauki, Europejski Kongres Gospodarczy), prowadzimy efektywną komunikację medialną na poziomie regionalnym oraz krajowym. W samym 2021 roku o Metropolii pojawiło się w mediach ponad 23,6 tys. publikacji. Średnio każdego dnia było to ok. 64 wzmianek. Ekwiwalent reklamowy za ten rok, według Instytutu Monitorowania Mediów, wyniósł prawie 61 mln zł.

rok	wydatki na cele promocyjne (miliony złotych)	wartość uzyskanego ekwiwalentu reklamowego (AVE) (miliony złotych)
2018	4,61	44
2019	5,79	49
2020	2,76	50
2021	4,16	61

ROZWÓJ INSTYTUCJONALNY

Grupy zakupowe – Powstanie Metropolii zbiegło się w czasie z ogromnymi podwyżkami cen **energii elektrycznej**, a wkrótce także i **gazu**. Przykładowo ceny za MWh na 2019 r. były wyższe o ponad 60 proc. od stawek w 2016 r. To ogromne obciążenie dla budżetów samorządów, które każdego roku zamawiają duże wolumeny energii, by zasilić infrastrukturę drogową, placówki oświatowe czy obiekty użyteczności publicznej. Grupa zakupowa oznacza wspólne zakupy dla wszystkich jej członków – Metropolia zamawia w jednym postępowaniu przetargowym energię dla kilkudziesięciu miast, gmin i podmiotów. Większe zamówienie daje możliwość negocjacji korzystniejszych stawek u dostawców.

Pierwsza grupa dotyczyła wspólnego zakupu energii elektrycznej na 2019 rok. Druga grupa zakupowa, na lata 2020-2021, została poszerzona o nowych członków, wzrósł także wolumen zamówienia. Sukces tego przedsięwzięcia doprowadził także do powstania grupy zakupowej gazu na lata 2020-2021. Obecnie trwa realizacja umów wynikających z utworzenia grup zakupowych: energii elektrycznej 2022-2023, a także dwóch grup zakupowych gazu – jednej jednorocznej (zamówienie w 2022 r.) oraz dwuletniej (2022-2023).

Racjonalizacja kosztów za sprawą grup zakupowych przynosi wymierne efekty, dlatego kontynuujemy i rozszerzamy tę formę współpracy z samorządami. Kolejna grupa zakupowa dotyczy **zakupów aut elektrycznych dla potrzeb JST**. Powołanie tej grupy wynika z wymogów ustawowych dotyczących konieczności wymiany przez gminy i ich jednostki floty z samochodów spalinowych na elektryczne w wymiarze 10 proc. – począwszy od stycznia 2022 roku. Indywidualne zakupy wiązałyby się z dużymi kosztami. Jedno postępowanie pozwoli na osiągnięcie niższych cen pozyskania samochodów elektrycznych. To także szansa na lepsze rozeznanie rynku – do testów aut elektrycznych zaprosiliśmy nie tylko samorządy z Metropolii, ale także z innych części kraju, które były żywo zainteresowane taką formą współpracy. W następnej kolejności rozpatrywane jest powołanie **grupy zakupowej paliw**, a także innych grup, w zależności od bieżącego zapotrzebowania.

Strategia Rozwoju GZM – Jako pierwszy powstał **Program działań strategicznych do roku 2022 (PDS)**, zwany także „małą strategią”. Taki dokument powstał z powodu prac legislacyjnych, które toczyły się w latach 2019 i 2020 na poziomie krajowym i dotyczyły zmian w prawie istotnie wpływających na tryb i zakres tworzenia strategii rozwoju. Dotyczyły one integracji planowania strategicznego i przestrzennego. Istotną zmianą jest włączenie w dokument strategiczny komponentu przestrzennego, rezygnując z tworzenia osobnego dokumentu planistycznego. Podjęliśmy decyzję o utworzeniu głównego dokumentu strategicznego dopiero w momencie wejścia nowych przepisów, a do tego czasu obowiązującym dokumentem był PDS. Takie działanie zostało także dobrze ocenione przez kontrolerów Najwyższej Izby Kontroli.

Pierwszy wspólny dokument programowy GZM, zwany „małą strategią”, służy intensyfikacji rozwoju społeczno-gospodarczego i poprawie jakości życia w GZM. Wypracowany został przy udziale gmin członkowskich, uczelni, instytucji otoczenia biznesu, grup społecznych, NGOs. Służy wsparciu procesów decyzyjnych i zarządczych poprzez regularny monitoring oraz sprawozdawczość z realizacji działań. Wyznacza 5 priorytetów rozwojowych i przypisane im ok. 30 działań do realizacji w pierwszych latach funkcjonowania związku metropolitalnego. Przyjęte ustalenia zasadniczo nawiązują do zadań publicznych określonych w ustawie o związku metropolitalnym w województwie śląskim, a także do kluczowych współczesnych wyzwań rozwojowych, przed którymi stoją gminy GZM. Poszczególne działania podlegają okresowemu raportowaniu (raz na kwartał) z stanu realizacji prac i wydatków. Wartość projektów ujętych w PDS to 3,9 mld zł. W trakcie realizacji jest ponad 30 działań.

Obecnie w opracowaniu jest **Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r.** Będzie pierwszym wspólnym dokumentem strategicznym dla GZM. Wspierać będzie proces zarządzania obszarem metropolitalnym na rzecz jego rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego oraz poprawy jakości życia. W ramach prac analityczno-diagnostycznych rozpoznane będą kluczowe uwarunkowania i potrzeby rozwojowe GZM, z uwzględnieniem opinii mieszkańców. Pozwoli to określić m.in. wizję GZM i cele jej rozwoju na najbliższe kilkanaście lat. Dokument odnosić się też będzie do kwestii polityki przestrzennej, zawierając model struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru związku metropolitalnego. To nowość wynikająca ze wspomnianych powyżej znowelizowanych przepisów prawa. Obecnie dokument jest w trakcie opracowania. Odbывается się to przy współudziale szerokiego grona interesariuszy. Zostanie też poddany konsultacjom społecznym. Zakończenie prac uchwalenie Strategii Rozwoju GZM planowane jest na IV kwartał 2022 r.

Integracja organizatorów transportu – W momencie powołania Metropolii, na jej obszarze funkcjonowało trzech organizatorów transportu publicznego: KZK GOP, MZK Tychy i MZKP Tarnowskie Góry. U dwóch z nich obowiązywała ta sama taryfa biletowa, u trzeciego – inna. To generowało nawet podwójny koszt podróży i było uciążliwe zarówno dla mieszkańców, jak i dla przyjezdnych, odwiedzających Metropolię. Dlatego jednym z pierwszych działań Urzędu Metropolitalnego, który ustawowe zadania zaczął pełnić z początkiem 2018 r., było wprowadzenie wspólnych biletów dla wszystkich trzech organizatorów – najpierw jednorazowych (od 1 stycznia 2018 r.), a kilka miesięcy później okresowych (od 1 kwietnia 2018 r.). Ujednolicono również zapisy taryf, dzięki czemu korzystanie z komunikacji miejskiej stało się prostsze i bardziej wygodne.

Zwieńczeniem tego procesu było połączenie – od 1 stycznia 2019 roku – trzech dotychczasowych organizatorów transportu w jeden podmiot, czyli Zarząd Transportu Metropolitalnego (ZTM). O ile pasażerowie najwięcej zmian związanych z tą integracją odczuli wraz z wprowadzeniem wspólnych biletów, o tyle powstanie ZTM było bardzo istotne z punktu widzenia organizacyjnego. W ten sposób łatwiej jest budować spójną i jednolitą ofertę oraz zarządzać komunikacją miejską w całej Metropolii.

Obecnie Zarząd Transportu Metropolitalnego jest pod wieloma względami największym organizatorem transportu w Polsce. Obsługuje teren 56 miast i gmin, łącząc najważniejsze ośrodki województwa śląskiego. Codziennie na terenie Śląska i Zagłębia kursuje 1500 autobusów, tramwajów i trolejbusów pod szyldem ZTM.



Urząd Metropolitalny
Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

ul. Barbary 21a
40-053 Katowice

Załączniki 1-4

UCHWAŁA NR XLII/799/17

RADY MIASTA KATOWICE

z dnia 29 maja 2017 r.

**w sprawie złożenia wniosku o utworzenie związku metropolitalnego w województwie
śląskim pod nazwą Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r., poz. 446 z późn. zm.) w związku z art. 5 ust. 3 i ust. 4 ustawy z dnia 9 marca 2017 roku o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz. U. z 2017 r., poz. 730)

Rada Miasta Katowice uchwala:

§1. Złożyć wniosek o utworzenie związku metropolitalnego w województwie śląskim pod nazwą Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, stanowiący załącznik do niniejszej uchwały, do ministra właściwego do spraw administracji publicznej, za pośrednictwem Wojewody Śląskiego.

§2. Wykonanie uchwały powierzyć Przewodniczącej Rady Miasta Katowice oraz Prezydentowi Miasta Katowice.

§3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca Rady
Miasta Katowice

Krystyna Siejna

Załącznik do Uchwały Nr XLII/799/17
Rady Miasta Katowice
z dnia 29 maja 2017 r.

WNIOSEK
O UTWORZENIE ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO
W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM

Katowice, maj 2017 r.

SPIS TREŚCI

WNIOSEK O UTWORZENIE ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM. 3

1. NAZWA, SIEDZIBA, OBSZAR I GRANICE ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO.....	3
a) Proponowana nazwa związku metropolitalnego	3
b) Siedziba władz związku metropolitalnego	4
c) Obszar i granice związku metropolitalnego	4
2. UZASADNIENIE UTWORZENIA ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO	6
a) Istniejące formy współpracy gmin, mających wejść w skład związku metropolitalnego	8
b) Powiązania funkcjonalno-przestrzenne	9
c) Zaawansowanie procesów urbanizacji	11
d) Opis układu osadniczego i przestrzennego z uwzględnieniem więzi gospodarczych, społecznych i kulturowych	12
3. DANE STATYSTYCZNE DOTYCZĄCE LICZBY LUDNOŚCI I POWIERZCHNI ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO	18
4. WYNIKI KONSULTACJI Z MIESZKAŃCAMI POSZCZEGÓLNYCH GMIN	19
5. INFORMACJA O SPEŁNIENIU WYMOGÓW POZYSKANIA POZYTYWNEJ OPINII RAD CO NAJMNIEJ 70% GMIN, KTÓRE MAJĄ WEJŚĆ W SKŁAD ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO.....	21
6. SZACUNKOWE KOSZTY BĘDĄCE SKUTKIEM WYDANIA ROZPORZĄDZENIA	21
7. SZACUNKOWE PLANY DOCHODÓW I WYDATKÓW ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO W KOLEJNYCH DWÓCH LATACH BUDŻETOWYCH NASTĘPUJĄCYCH PO WYDANIU ROZPORZĄDZENIA	22
PODSUMOWANIE	32
ZAŁĄCZNIKI DO WNIOSKU O UTWORZENIE ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM (zgodnie z art. 5 ust. 5 ustawy).....	35

SPIS TABEL

Tabela 1: Podstawowe dane nt. struktury układu osadniczego związku metropolitalnego	14
Tabela 2: Dane statyczne dot. liczby ludności i powierzchni związku metropolitalnego	18
Tabela 3: Wyniki konsultacji z mieszkańcami	19
Tabela 4: Szacunkowe koszty będące skutkiem wydania rozporządzenia.....	22
Tabela 5: Szacunkowy plan dochodów związku metropolitalnego w 2017 r.	23
Tabela 6: Szacunkowy plan dochodów związku metropolitalnego w 2018 r.	24
Tabela 7: Szacunkowy plan dochodów związku metropolitalnego w 2019 r.	25
Tabela 8: Potencjalne działania związku metropolitalnego - założenia do szacowania planu wydatków na lata 2018 - 2019	27
Tabela 9: Plan wydatków na 2017 r.	29
Tabela 10: Plan wydatków na 2018 r.	30
Tabela 11: Plan wydatków na 2019 r.	31

DANE WNIOSKODAWCY

Rada Miasta Katowice

WNIOSEK O UTWORZENIE ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM

na podstawie art. 5 ust. 3, 4 i 5 w związku z art. 1 ust. 1 i art. 4 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz. U. z 2017 r. poz. 730) – *zwanej dalej „ustawą”*

Działając na podstawie art. 5 ust. 3 w związku z art. 4 ust. 1 pkt. 1 ustawy Rada Miasta Katowice stosownie do uchwały nr XLII/799/17 podjętej w dniu 29 maja 2017 r. wnosi o utworzenie związku metropolitalnego w województwie śląskim (zwanym dalej „związkiem metropolitalnym” lub „związkiem”), zgodnie z treścią niniejszego wniosku zawierającą:

- nazwę związku, wskazanie siedziby jego władz oraz określenie jego obszaru i granic (pkt 1 wniosku);
- uzasadnienie utworzenia związku zawierające w szczególności wskazanie form współpracy gmin, które mają wejść w skład związku, powiązań funkcjonalnych i zaawansowania procesów urbanizacyjnych, a także opis układu osadniczego i przestrzennego, uwzględniający więzi społeczne, gospodarcze i kulturowe (pkt 2 wniosku);
- dane statystyczne dotyczące liczby ludności oraz powierzchni związku (pkt 3 wniosku);
- wyniki przeprowadzonych konsultacji z mieszkańcami w poszczególnych gminach (pkt 4 wniosku);
- informację o spełnieniu wymogów, o których mowa w art. 7 ust. 4 ustawy (pkt 5 wniosku);
- określenie szacunkowych kosztów, będących skutkiem wydania rozporządzenia, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 ustawy (pkt 6 wniosku);
- określenie szacunkowych planów dochodów i wydatków związku w kolejnych dwóch latach budżetowych następujących po wydaniu rozporządzenia, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 ustawy (pkt 7 wniosku).

1. NAZWA, SIEDZIBA, OBSZAR I GRANICE ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO

a) Proponowana nazwa związku metropolitalnego

- Nazwa związku: Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia.

Uzasadnienie dla proponowanej nazwy:

- nawiązanie do nazwy funkcjonującego od 2007 r. Górnośląskiego Związku Metropolitalnego (GZM) skupiającego 13 miast na prawach powiatu;
- odzwierciedlenie historyczno-kulturowej tożsamości obszaru objętego wnioskiem i postulatów gmin Zagłębia Dąbrowskiego.

b) Siedziba władz związku metropolitalnego

- Katowice, miasto na prawach powiatu.

Uzasadnienie wyboru:

- jedyna gmina wymieniona w art. 1 ust. 3 ustawy, obligatoryjnie wchodząca w skład związku metropolitalnego w województwie śląskim;
- gmina wyłącznie uprawniona do wystąpienia z wnioskiem o utworzenie związku metropolitalnego, zgodnie z art. 5 ust. 3 ustawy;
- stolica regionu i siedziba władz województwa śląskiego;
- największe miasto związku metropolitalnego i województwa śląskiego;
- dotychczasowa siedziba Górnośląskiego Związku Metropolitalnego i Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP.

c) Obszar i granice związku metropolitalnego

41 (czterdzieści jeden) gmin województwa śląskiego (Rys. 1), to jest: Będzin, Bieruń, Bobrowniki, Bojszowy, Bytom, Chełm Śląski, Chorzów, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Gierałtowice, Gliwice, Imielin, Katowice, Knurów, Kobiór, Łędziny, Łaziska Górne, Mierzęcice, Mikołów, Mysłowice, Ożarowice, Piekary Śląskie, Pilchowice, Psary, Pyskowice, Radzionków, Ruda Śląska, Rudziniec, Siemianowice Śląskie, Siewierz, Sławków, Sosnowiec, Sośnicowice, Świerklaniec, Świętochłowice, Tarnowskie Góry, Tychy, Wojkowice, Wyry, Zabrze, Zbrostawice.

Uzasadnienie:

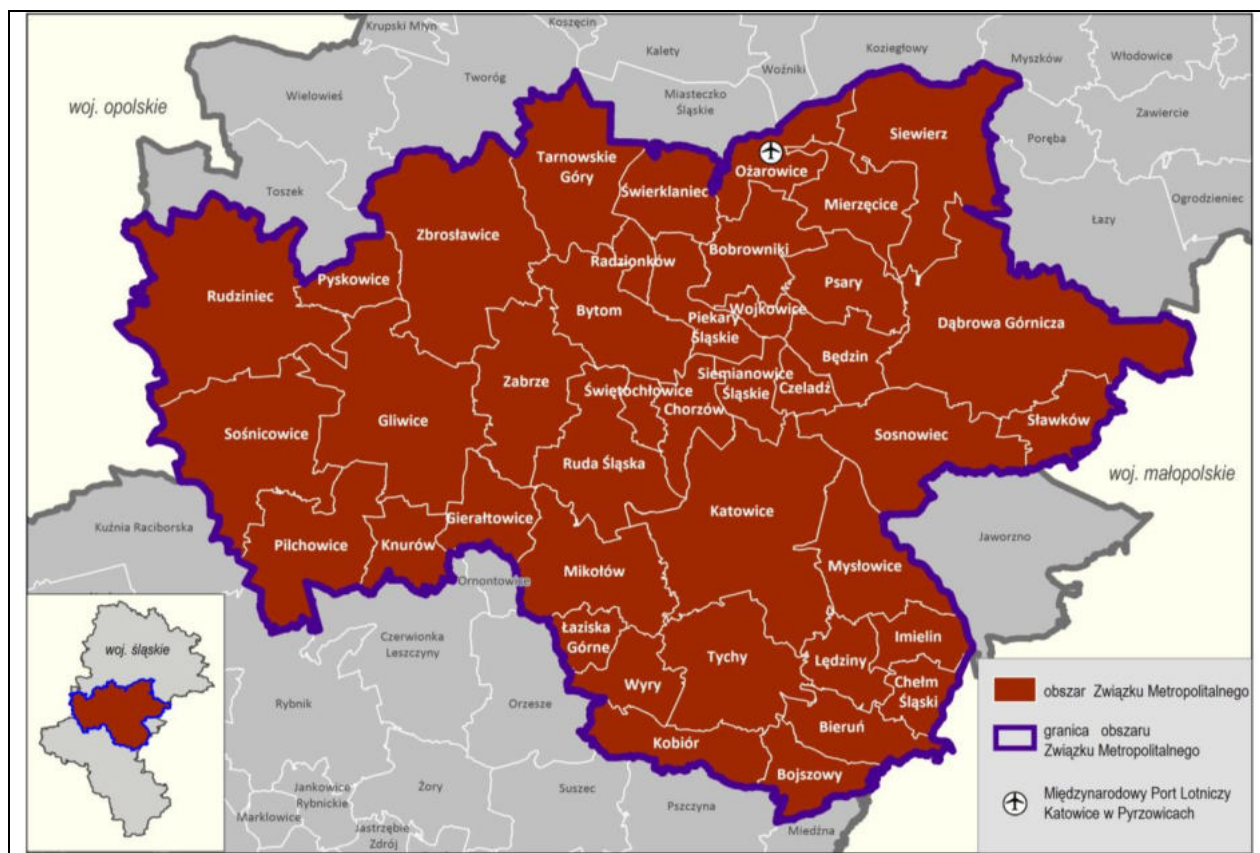
Wyznaczony obszar potencjalnego związku metropolitalnego spełnia kryteria ustawowe, określone w art. 1 ust. 2 i 3 oraz art. 4 ust.1 pkt 1 ustawy, tj.:

- zamieszkuje go 2 279 560 mieszkańców¹ (49,9% ludności woj. śląskiego), przy średniej gęstości zaludnienia 893 osób/1 km², na powierzchni 2 553 km² (20,7% powierzchni województwa śląskiego);
- obejmuje miasto na prawach powiatu Katowice;
- układ osadniczy i przestrzenny jest spójny i stanowi odzwierciedlenie istniejących więzi społecznych, gospodarczych i kulturowych;
- cechuje się silnymi powiązaniami funkcjonalnymi, m.in.: gospodarczymi, przyrodniczymi, transportowymi i komunikacyjnymi (dojazdy do pracy, szkół, usług metropolitalnych) oraz

¹ Dane GUS; stan na 30.06.2016 r.

zaawansowaniem procesów urbanizacyjnych i suburbanizacji na obszarach podmiejskich i wiejskich.

Rys. 1: Obszar związku metropolitalnego i jego granice



Źródło: Opracowanie własne

Delimitacji obszaru związku metropolitalnego dokonano w oparciu o regionalne dokumenty strategiczne (*Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „ŚLĄSKIE 2020+”*²) i planistyczne (*Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego „PLAN 2020”*³), obejmując:

- 22 z 23 gmin tworzących tzw. Metropolię Górnośląską⁴ - zgodnie z ww. dokumentami, (gmina Jaworzno znalazła się poza granicami przyszłego związku metropolitalnego - indywidualna decyzja Prezydenta Miasta Jaworzna);
- 19 z 29 gmin obszaru funkcjonalnego Metropolii Górnośląskiej, z uwagi na znaczenie dla związku metropolitalnego, tj.:
 - ✓ 6 gmin (Bobrowniki, Mierzęcice, Ożarowice, Psary, Siewierz i Świerklaniec): dostęp do międzynarodowego portu lotniczego;
 - ✓ 1 gmina (Sławków): dostęp do tzw. „szerokiego toru” – powiązania transportowe o zasięgu międzynarodowym;

²Uchwała Sejmiku Województwa Śląskiego Nr IV/38/2/2013 z dnia 1 lipca 2013 r.

³Uchwała Sejmiku Województwa Śląskiego Nr V/26/2/2016 z dnia 29 sierpnia 2016 r.

⁴ Obszar wyznaczony wg następujących kryteriów: kompleksy pokrycia terenu (z Bazy Danych Topograficznych) oraz powiązania gospodarczo-przestrzenne (na podstawie PIT-11), w tym dojazdy do pracy i powiązania organizacyjne przedsiębiorstw [w: *Delimitacja metropolii i aglomeracji oraz ich obszarów funkcjonalnych w województwie śląskim*, Regionalne Centrum Analiz Strategicznych, Wydział Planowania i Zagospodarowania Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Woj. Śląskiego, Katowice 2012, s. 5].

- ✓ 5 gmin (Knurów, Pilchowice, Pyskowice, Rudziniec, Sośnicowice): powiązania drogowe o zasięgu krajowym i międzynarodowym (autostrady A4, A1);
- ✓ 7 gmin (Bojszowy, Chełm Śląski, Gierałtowice, Imielin, Kobiór, Lędziny, Wiry): zwiększenie spójności przestrzennej i konieczność zachowania istniejących powiązań komunikacyjnych.

W odniesieniu do organizatorów komunikacji miejskiej obszar objęty wnioskiem obejmuje:

- wszystkie 29 gmin Komunalnego Związku Komunikacyjnego GOP (KZK GOP);
- 10 z 16 gmin Miejskiego Zarządu Komunikacji (MZK) w Tychach (3 gminy: Mysłowice, Imielin i Chełm Śląski należą też do KZK GOP);
- 5 z 10 gmin z Międzygminnego Związku Komunikacji Pasażerskiej (MZKP) w Tarnowskich Górach.

Badania różnicowania struktury przestrzennej komunikacji miejskiej w tzw. konurbacji katowickiej⁵ (tj. gminy centralnej części obszaru objętego wnioskiem) potwierdzają, że cechują się one najlepiej rozwiniętą komunikacją miejską, tworząc spójną sieć transportową.

2. UZASADNIENIE UTWORZENIA ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO

Globalizacja oraz intensyfikacja i usieciowienie światowych przepływów spowodowały zmiany sposobu, w jaki ludzie użytkują i organizują otaczającą przestrzeń. Następstwem tego jest wyłanianie się nowych „terytorialności”, będących punktami przecięcia globalnych sieci. Są nimi obszary metropolitalne i metropolie. Skupiając dynamiczne procesy wzrostu, zyskują one przewagę pod względem funkcji pełnionych w dzisiejszym świecie w odniesieniu do gospodarki, nauki czy kultury. Za sprawą procesów metropolizacji obszary te są traktowane jako główne „lokomotywy rozwoju gospodarczego”.

Ich obecność i ranga decydują o sile gospodarczej, kulturowej i innowacyjnej kraju oraz jest czynnikiem przyciągającym kapitał społeczny o charakterze międzynarodowym. Rosnąca liczba metropolii i dynamika procesów metropolizacyjnych docelowo przekładać się będzie na wzmacnianie pozycji Polski, jako ważnego partnera globalnych powiązań. Te kwestie akcentowane są w *Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020* (z perspektywą do 2030 r.), odpowiadającej współczesnym wyzwaniom globalizacji i czwartej rewolucji przemysłowej.

Dokument ten stawia na inicjowanie i kreowanie zmian w modelu rozwoju społeczno-gospodarczego kraju: rozwoju odpowiedzialnego oraz społecznie i terytorialnie zrównoważonego. Jednym z narzędzi realizacji tego założenia jest tworzenie warunków do pełniejszego wykorzystania potencjału największych polskich aglomeracji, tworząc na ich bazie ośrodki metropolitalne. Służyć ma temu polityka miejska wobec obszarów metropolitalnych, która „w najbliższych latach koncentrować się będzie na:

⁵ Soczówka, A., *Zróżnicowanie struktury przestrzennej komunikacji miejskiej w konurbacji katowickiej*. Wydział Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego, Sosnowiec 2012.

- wspomaganiu współpracy i koordynacji działań prorozwojowych w obszarach funkcjonalnych aglomeracji, w skład których wchodzi zarówno administracyjne obszary miejskie, jak i wiejskie;
- racjonalnej urbanizacji w obszarach metropolitalnych miast, czego warunkiem jest wprowadzenie odpowiednich mechanizmów prawnych oraz pogłębienie współpracy pomiędzy samorządami w obrębie obszaru funkcjonalnego, w zakresie wspólnego planowania inwestycji, rozbudowy i modernizacji sieci transportowych, planowania przestrzennego (...);
- wsparciu tworzenia powiązań sieciowych w skali krajowej i międzynarodowej oraz powiązań funkcjonalnych między miastami posiadającymi komplementarne zasoby lub komplementarną strukturę społeczną i gospodarczą, np. (...) Konurbacja Górnośląska”⁶.

W odniesieniu do województwa śląskiego, przyjęta ustawa:

- stanowi kompleksową odpowiedź na potrzebę stworzenia efektywnego mechanizmu zarządzania obszarem o zwartej, policentrycznej strukturze, złożonego z kilkudziesięciu niezależnych jednostek administracyjnych, prowadzących dotąd odrębną politykę lokalną, lecz wzajemnie powiązanych przestrzenno-funkcjonalnie i społeczno-gospodarczo, a także dzielących wspólne wyzwania rozwojowe i inwestycyjne;
- wprowadza zinstytucjonalizowany „system metropolitalnego współzrządzenia”, a dodatkowe finansowanie z budżetu państwa zachęca do współdziałania w zakresie wytyczania wspólnych celów i realizowania zadań wykraczających poza granice administracyjne, jak i poza dotychczasowe możliwości finansowo-organizacyjne poszczególnych gmin, dla których niewystarczające okazały się dostępne wcześniej formy prawne współpracy międzygminnej w ramach związków i porozumień komunalnych.

Dlatego też zakłada się, że powstanie niniejszego związku metropolitalnego pozwoli m.in. na:

- efektywne zarządzanie z perspektywy ponadlokalnej;
- integrację gmin i skupienie aktywności na kluczowych problemach regionu;
- stworzenie ośrodka metropolitalnego mogącego skutecznie konkurować z aglomeracjami europejskimi i stanowiącego silny ośrodek wzrostu;
- rozbudowę i pełniejsze wykorzystanie potencjału regionu wynikającego z położenia na styku europejskich korytarzy transportowych;
- synchronizację i optymalizację działań z wykorzystaniem dobrych praktyk poszczególnych gmin oraz efektu synergii;
- wsparcie rozwoju nowych gałęzi i rozwój oparty o technologie i innowacje: procesowe, organizacyjne, społeczne i technologiczne;
- całościowe zarządzanie zrównoważonym rozwojem, uwzględniające wymiar ekonomiczny, społeczno-kulturowy i ekologiczny⁷;
- racjonalne planowanie przestrzenne pozwalające na optymalizację i unikanie multiplikowania funkcji;

⁶ Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 r., s. 194 [<https://www.mr.gov.pl/>], [dostęp: 13.04.2017].

⁷ Kuzior, A., *Aksjologia zrównoważonego rozwoju*, Belianum, Matej Bel University Press, Bańska Bystrzyca 2014, s.83.

- dynamizację procesów gospodarczych i reindustrializację regionu;
- zwiększenie nakładów na inwestycje infrastrukturalne i liniowe;
- zapewnienie ciągłości ponadlokalnych systemów przyrodniczych;
- powstrzymanie i odwrócenie niekorzystnych zjawisk demograficznych.

a) Istniejące formy współpracy gmin, mających wejść w skład związku metropolitalnego

W kontekście niniejszego wniosku najistotniejszymi formami współpracy międzygminnej są:

- *Górnośląski Związek Metropolitalny (GZM)*: założony w 2007 r., jako jeden z pierwszych tego typu w Polsce, obejmujący 13 gmin⁸, w tym miasto na prawach powiatu Katowice. Podstawowe obszary działalności związku to: inicjowanie działań o charakterze metropolitalnym, promocja inwestycyjna i kulturalna, polityka transportowa, w tym rowerowa, racjonalizacja kosztów funkcjonowania samorządów (np. hurtowy zakup energii), podnoszenie kompetencji pracowników samorządowych (m.in. poprzez cykliczne konferencje tematyczne, szkolenia, udział w projektach unijnych). Dorobek GZM w postaci zgromadzonego doświadczenia i kapitału ludzkiego może stanowić istotny wkład w tworzenie struktur i organizację przyszłego związku i urzędu metropolitalnego;
- *Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP)*: utworzony w 1991 r., obejmujący 29 gmin⁹, w tym wszystkie 41 gmin objętych wnioskiem. Jest to główny organizator komunikacji miejskiej w obszarze objętym wnioskiem. Z jego przewozów korzysta codziennie niemal milion pasażerów. Jednym z osiągnięć związku jest wprowadzenie Śląskiej Karty Usług Publicznych (ŚKUP), pełniącej funkcję biletu elektronicznego i umożliwiającej dostęp do innych usług publicznych (np. parkingowych);
- *Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach (MZK Tychy)*: jednostka organizacyjna miasta Tychy, powołana w 1996 r. dla planowania, organizacji i zarządzania komunikacją miejską na terenie 16 gmin, w tym 10¹⁰ objętych wnioskiem;
- *Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach (MZKP)*: związek komunalny założony w 1992 r., planujący i koordynujący zadania przewozowe na terenie 10 gmin, w tym 5¹¹ objętych wnioskiem;
- *Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego*: stowarzyszenie utworzone w 2013 r., zrzeszające 73 gminy, w tym wszystkie 41 gmin objętych wnioskiem. Pełni rolę Instytucji Pośredniczącej dla Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w ramach RPO Województwa Śląskiego na lata 2014-2020;
- *Śląski Związek Gmin i Powiatów*: stowarzyszenie utworzone w 2001 r., zrzeszające 114 gmin woj. śląskiego, w tym 39¹² z 41 gmin objętych wnioskiem. Celem Związku jest

⁸ Bytom, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Katowice, Mysłowice, Piekary Śląskie, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice, Tychy, Zabrze;

⁹ Bytom, Bobrowniki, Będzin, Chełm Śląski, Chorzów, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Gierałtowiec, Gliwice, Imielin, Katowice, Knurów, Łędziny, Mysłowice, Piekary Śląskie, Pilchowice, Psary, Pyskowice, Radzionków, Ruda Śląska, Rudziniec, Siemianowice Śląskie, Siewierz, Sławków, Sosnowiec, Sośnicowice, Świętochłowice, Wojkowice, Zabrze;

¹⁰ Bieruń, Bojszowy, Chełm Śląski, Imielin, Kobiór, Łędziny, Łaziska Górne, Mikołów, Tychy, Wry;

¹¹ Mierzęcice, Ożarowice, Świerklaniec, Tarnowskie Góry, Zbrosławice;

¹² Będzin, Bieruń, Bojszowy, Bytom, Chełm Śląski, Chorzów, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Gierałtowiec, Gliwice, Imielin, Katowice, Knurów, Kobiór, Łędziny, Łaziska Górne, Mierzęcice, Mikołów, Mysłowice, Ożarowice, Piekary Śląskie, Pilchowice,

podtrzymywanie i rozwijanie więzi społeczno-kulturowych oraz integrowanie na płaszczyźnie regionalnej gmin i powiatów;

- *Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.*: spółka akcyjna utworzona w 1991 r., której akcjonariuszami są m.in. wszystkie 41 gmin objętych wnioskiem¹³; zarządza m.in. Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach.

b) Powiązania funkcjonalno-przestrzenne

Pojęcie „metropolii” zawarte jest m.in. w *Opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: Metropolie i miasta-regiony w kontekście strategii Europa 2020, 2011*. Zgodnie z tą definicją (pkt 1.2) „metropolie są funkcjonalnymi regionami tworzącymi główne obszary gospodarcze oraz (...) głównymi węzłami sieci Trans-European Network Transport...”. Natomiast wg typologii regionów metropolitalnych stosowanej przez Komisję Europejską – DG Regio i Eurostat¹⁴, obszar objęty wnioskiem występuje pod nazwą „region metropolitalny Katowice” i jest zaliczany do regionów metropolitalnych drugiego rzędu (substolecznych). Katowice (rozumiane funkcjonalnie) są z kolei jednym z węzłów sieci bazowej Trans-European Network-Transport.

Obszar objęty wnioskiem charakteryzuje się silnymi powiązaniami funkcjonalno-przestrzennymi związanymi z: rynkiem pracy, biznesem, finansami, edukacją, funkcjami kontrolno-decyzyjnymi, usługami konsumpcyjnymi (jak: handlowe, zdrowotne, kulturalno-rozrywkowe) oraz silnie rozbudowanymi sieciami infrastruktury technicznej i wspólnymi obiektami komunalnymi (jak: oczyszczalnie ścieków, składowiska odpadów, ciepłociągi).

Funkcje wyższego rzędu o cechach metropolitalnych to m.in.:

- urzędy i delegatury jednostek rządowych, samorządowych, instytutów badawczych naukowych (m.in.: *Ministerstwo Rozwoju Wydział Współpracy Transnarodowej i Międzyregionalnej, Urząd Wojewódzki, Urząd Marszałkowski, Wyższy Urząd Górniczy, Główny Instytut Górniczy, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej PIB – Ośrodek Technicznej Kontroli Zapór, Państwowy Instytut Geologiczny PIB, Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych, Ośrodek Badań i Kontroli Środowiska, Górnośląski Park Przemysłowy, Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla, Instytut Podstaw Inżynierii Środowiska – Zabrze*);
- siedziby, filie i przedstawicielstwa korporacji krajowych (m.in.: *Tauron Polska Energia, Polska Grupa Górnicza Sp. z o.o., Grupa Famur, Grupa Kapitałowa Kopex*) oraz międzynarodowych: z USA, Kanady, Indii, Wielkiej Brytanii, Francji, Niemiec, Holandii, Szwecji, Finlandii – razem 62 centra usług różnego typu (m.in. *Unilever, IBM, PwC Service Delivery Center, Deloitte, Arcelor Mittal, ING Bank Śląski SA*);
- uczelnie wyższe publiczne i prywatne (m.in.: *Uniwersytet Śląski, Śląski Uniwersytet Medyczny, Uniwersytet Ekonomiczny, Akademia Wychowania Fizycznego, Akademia Sztuk Pięknych - Katowice, Politechnika Śląska - Gliwice, Wyższa Szkoła Biznesu -*

Psary, Pyskowice, Radzionków, Ruda Śląska, Rudziniec, Siemianowice Śląskie, Siewierz, Sławków, Sosnowiec, Sośnicowice, Świerklaniec, Świętochłowice, Tarnowskie Góry, Tychy, Wry, Zabrze, Zbrostawice;

¹³ największą liczbę udziałów posiadają: Katowice, Bytom, Zabrze, Tarnowskie Góry, Bieruń, Świętochłowice, Mysłowice, Ożarówce, Siewierz, Wojkowice, Czeladź, Świerklaniec, Mierzęcice;

¹⁴ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Regional_typologies_overview

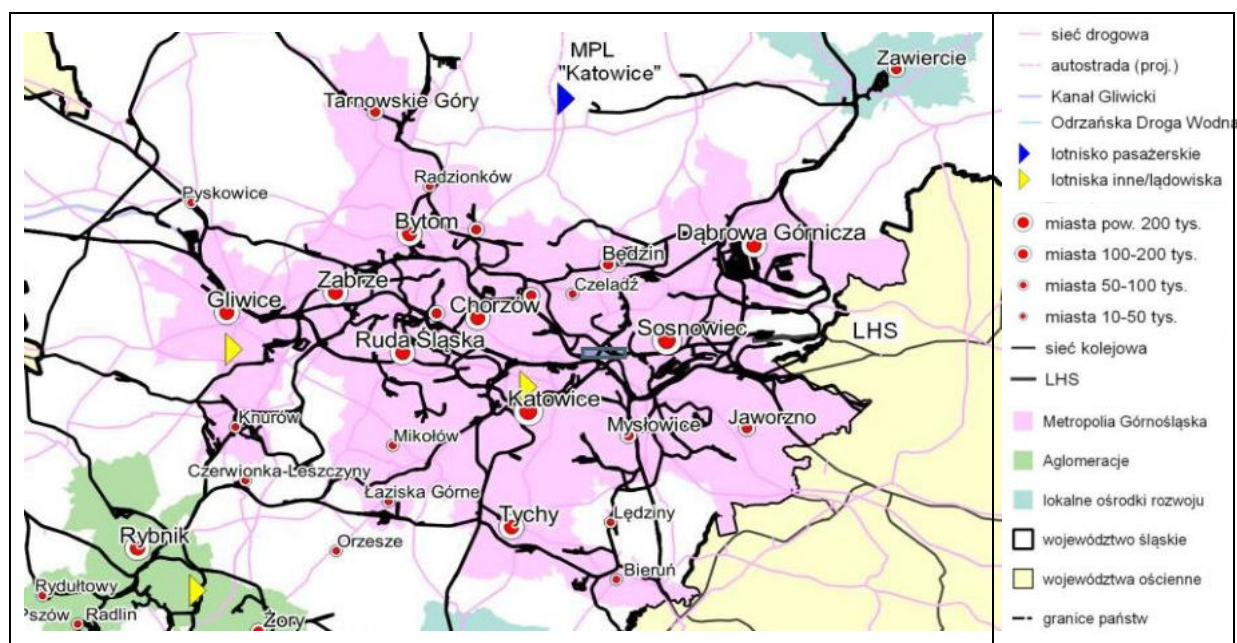
Dąbrowa Górnicza, Wyższa Szkoła Humanitas – Sosnowiec, Wyższa Szkoła Bankowa - Chorzów);

- obiekty kongresowe i sportowe (*m.in. Hala Widowiskowo-Sportowa „Spodek”, Międzynarodowe Centrum Kongresowe - Katowice, Centrum Targowo-Wystawiennicze EXPO – SILESIA - Sosnowiec, Stadion Śląski - Chorzów, Zabrze Arena, Hala Gliwice – Gliwice, stadiony i lodowiska w Tychach i w Sosnowcu*);
- atrakcje turystyczne, 27 z 42 obiektów na Szlaku Zabytków Techniki Województwa Śląskiego (*m.in.: Zabytkowa Kopalnia Węgla Kamiennego GUIDO – Zabrze, Sztolnia Czarnego Pstrąga i Zabytkowa Kopalnia Srebra – Tarnowskie Góry, zabytkowe osiedla i kolonie robotnicze: Nikiszowiec i Giszowiec – Katowice, Ficinus i Kaufhaus – Ruda Śląska, Piaski – Czeladź*);
- teatry, muzea, obiekty kultury o randze ponadregionalnej (*m.in.: Narodowa Orkiestra Symfoniczna Polskiego Radia - NOSPR, Muzeum Śląskie, Śląski Teatr Lalki i Aktora „Ateneum”, Teatr im. St. Wyspiańskiego – Katowice, Opera Śląska i Teatr Tańca i Ruchu Rozbark – Bytom, Gliwicki Teatr Miejski w Gliwicach, Dom Muzyki i Tańca – Zabrze, Teatr Rozrywki – Chorzów, Teatr Zagłębia – Sosnowiec, Pałac Kultury Zagłębia – Dąbrowa Górnicza, Teatr Dzieci Zagłębia w Będzinie*);
- rozwinięte wysokospecjalistyczne usługi medyczne (*m.in.: Śląskie Centrum Chorób Serca – Zabrze, Polsko-Amerykańskie Kliniki Serca – m.in. Katowice, Tychy, Dąbrowa Górnicza, Centrum Leczenia Oparzeń - Siemianowice Śląskie, Wojewódzki Szpital Chirurgii Urazowej - Piekary Śląskie, Centrum Onkologii - Gliwice*).

Powiązania transportowe, w tym o charakterze międzynarodowym (Rys. 2) to m.in.:

- Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach (w gminie Ożarówce): czwarty w kraju pod względem liczby odprawianych pasażerów;
- element sieci głównych korytarzy transportowych, wpisujących się w Transeuropejską Sieć Transportu (TEN-T), czyli sieć transportu drogowego, kolejowego, powietrznego i wodnego stanowiącą podstawowy system komunikacyjny Unii Europejskiej i kraju;
- drogi międzynarodowe (drogi E-40, E-75), krajowe (np. węzeł autostrad A1 i A4, droga S1) oraz ponadlokalne pomiędzy gminami (np. Drogowa Trasa Średnicowa o kierunku wschód-zachód);
- węzeł tras kolejowych należących do transeuropejskiej sieci transportowej (E 30 / C-E 30 z E 65 / C-E 65);
- końcowy odcinek Linii Hutniczej Szerokotorowej (LHS), która poprzez ukraiński system kolejowy posiada bezpośredni dostęp do Kolei Transsyberyjskich (możliwość połączenia z kolejowym systemem Rosji i stworzenia paneuropejskiego korytarza transportu lądowego Europa – Azja);
- intermodalne terminale kontenerowe w: Gliwicach, Dąbrowie Górniczej i Sławkowie;
- jedna z największych w Europie międzymiastowych sieci tramwajowych (w 13 gminach);
- droga wodna: Kanał Gliwicki wraz z portem (element Odrzańskiej Drogi Wodnej).

Rys. 2: Główne elementy układu transportowego na obszarze objętym wnioskiem



Źródło: Plan rozwoju kolei w woj. śląskim - dokument wdrożeniowy do Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, 2015 r. (załącznik nr 1 do Uchwały nr 2323/80/V/2015 Zarządu Woj. Śląskiego), s. 9.

Walory i powiązania przyrodnicze:

- występują tu zarówno tereny silnie przeobrażone działalnością człowieka, jak i zbliżone do naturalnych. Część z nich objęta jest różnymi formami ochrony przyrody¹⁵ (5 obszarów ochrony siedlisk Natura 2000, 3 obszary chronionego krajobrazu, 4 rezerваты przyrody). Obszary te, zgodnie z koncepcją Ekologicznego Systemu Obszarów Chronionych¹⁶ tworzą korytarz spójności obszarów chronionych, zapewniający ciągłość ponadlokalnego systemu przyrodniczego; jest ona zachowana również dzięki istniejącej sieci korytarzy ekologicznych i obszarów węzłowych o randze regionalnej, krajowej i międzynarodowej;
- przeciwdziałają fragmentacji ekosystemów, umożliwiają migrację, rozprzestrzenianie się i wymianę genetyczną wśród gatunków roślin i zwierząt. Gwarantuje to warunki niezbędne dla zachowania ciągłości struktur oraz wieloprzestrzennych, ponadlokalnych powiązań przyrodniczych.

c) Zaawansowanie procesów urbanizacji

Obszar objęty wnioskiem to najbardziej zurbanizowana i uprzemysłowiona część województwa śląskiego, a także jeden z bardziej rozwiniętych gospodarczo obszarów w Polsce. Cechuje się spójnością terytorialną i zwartą strukturą osadniczą, w której zachodzą wzajemne, wielokierunkowe powiązania. Ponadto, obszar ten podlega dalszym dynamicznym procesom urbanizacji i metropolizacji, polegającym m.in. na:

- przekształcaniu przestrzeni w kierunku układów wielkomiejskich;
- powstawaniu nowoczesnych przestrzeni o charakterze metropolitalnym;

¹⁵ <http://katowice.rdos.gov.pl/slaskie-w-liczbach>, [dostęp: 10.04.2017].

¹⁶ Dyrektywa rady 92/43/EWG w/s ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, art. 5. [<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1992L0043:20070101:PL:PDF>, dostęp: 10.04.2017].

- wzmacnianiu relacji społeczno-gospodarczych z innymi aglomeracjami i metropoliami w kraju i za granicą;
- suburbanizacji, powodując częściowe zacieranie się tradycyjnego podziału struktury osadniczej na miasto i wieś, pogłębiając zanik granic między poszczególnymi gminami i intensyfikując rozwój terenów mieszkaniowych;
- rozproszonym występowaniu terenów inwestycyjnych o różnym przeznaczeniu, w tym funkcjonowaniu trzech (z czterech) podstref Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej: gliwickiej, tyskiej, sosnowiecko-dąbrowskiej.

Wskaźnik urbanizacji jest bardzo wysoki, wynosząc 94% (średnia dla woj. śląskiego: 78%, dla Polski: 60% - w 2016 r.). Odsetek ludności miejskiej na obszarze objętym wnioskiem wynosi 93,4% (2,13 mln z 2,28 mln mieszkańców).

Migracje stałe ludności między gminami objętymi wnioskiem odzwierciedlają istotne powiązania funkcjonalno-przestrzenne. Natężenie migracji jest wysokie: na poziomie 6,4 osób na 1000 mieszkańców. Największe potoki migrantów odnotowano między Katowicami i Chorzowem (586 osób), Sosnowcem i Dąbrową Górniczą (550 osób), Katowicami i Siemianowicami Śląskimi (384 osób), Gliwicami i Zabrzem (361 osób), Chorzowem i Rudą Śląską (358 osób) oraz Katowicami i Sosnowcem (285 osób)¹⁷.

Zmiany miejsca zamieszkania są pochodną innych powiązań funkcjonalnych (rynek pracy, edukacja), jak również wyrażają potrzebę poprawy warunków bytowych. Świadczy to też o odbiorze tutejszego rynku mieszkaniowego jako jednolitego systemu.

d) Opis układu osadniczego i przestrzennego z uwzględnieniem więzi gospodarczych, społecznych i kulturowych

Układ osadniczy i przestrzenny:

W obszarze objętym wnioskiem wyróżnia się dwie zróżnicowane, lecz wzajemnie komplementarne strefy: rdzeń i obszar metropolitalny, tzw. strefa zewnętrzna (Rys. 3 oraz Tabela 1):

- rdzeń: złożony: z 13 miast na prawach powiatu, największych pod względem liczby ludności i hierarchii pełnionych funkcji miejskich, obejmujący: Katowice, Sosnowiec, Gliwice, Zabrze, Bytom, Rudę Śląską, Tychy, Dąbrowę Górniczą, Chorzów, Mysłowice, Siemianowice Śląskie, Piekary Śląskie, Świętochłowice; to silnie zurbanizowany, wielośrodkowy zespół miejski, bez wyraźnie zauważalnych granic administracyjnych, usytuowany centralnie w obszarze objętym wnioskiem, o zbliżonych historycznych uwarunkowaniach rozwojowych, związanych z postępującym od XIX w. procesem industrializacji, skutkującym silną urbanizacją i migracjami. Obecnie obszar ten ma charakter postindustrialny, który w skutek transformacji społeczno-gospodarczej uległ przekształceniu z tradycyjnego obszaru przemysłowego (opartego na przemyśle ciężkim) w poprzemysłowy (z rozwiniętym sektorem usług, w tym usług wyższego rzędu o randze regionalnej i krajowej). Działa tu ponad 3 300 instytucji wyższego rzędu, z czego najwięcej w Katowicach, Gliwicach, Sosnowcu i Tychach. Obszar ten wykazuje możliwości

¹⁷ Ocena kondycji ekonomicznej osób fizycznych i podmiotów gospodarczych w kontekście dynamiki rozwoju społeczno-gospodarczego miast Górnośląskiego Związku Metropolitalnego, 2014, Instytut Nauk Społeczno-Ekonomicznych sp. z o.o. – sp. k., Łódź, s. 50 - 53.

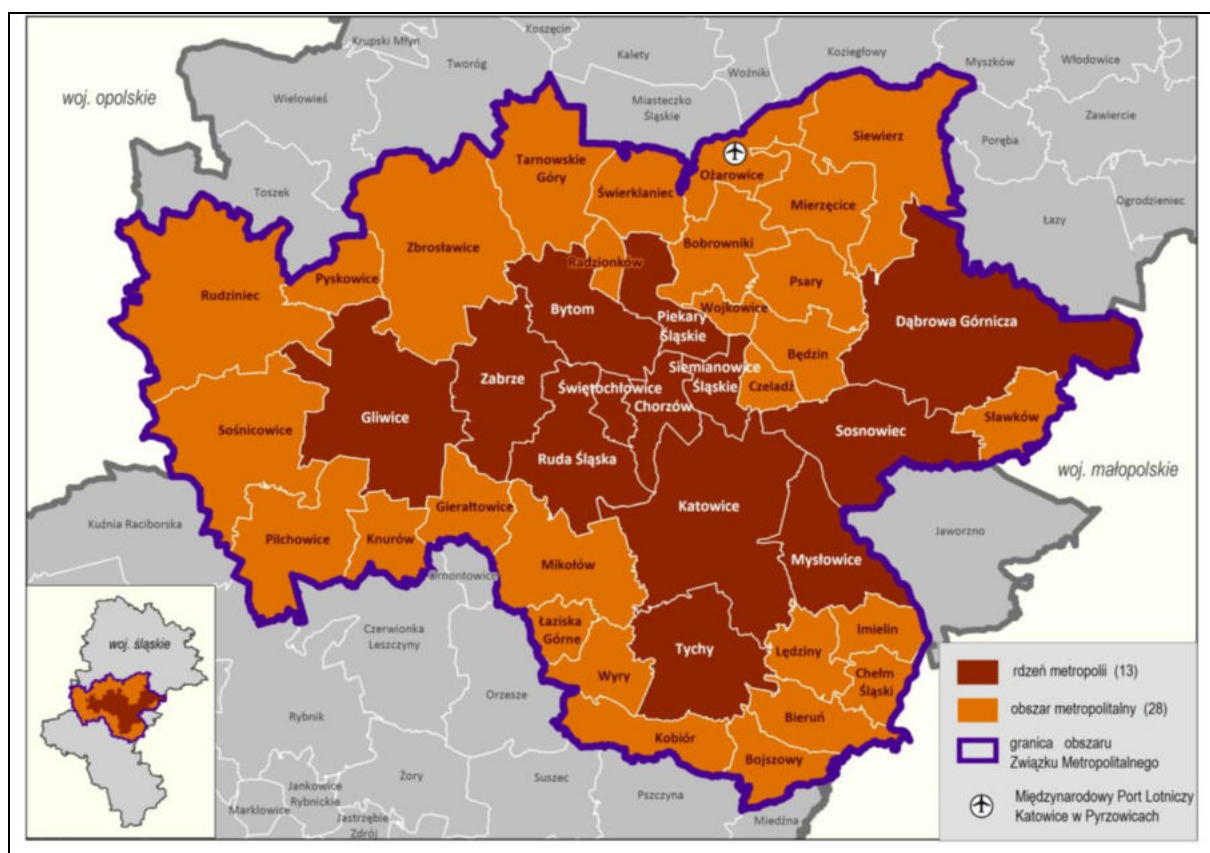
dalszego rozwoju funkcji metropolitalnych¹⁸ z uwagi na wysoką gęstość zaludnienia oraz duży potencjał społeczno-demograficzny i przestrzenny, a jego policentryczność jest atutem nowej struktury metropolitalnej, mogąc prowadzić do specjalizacji funkcjonalnej;

- obszar metropolitalny (strefa zewnętrzna): złożona z 28 gmin o zróżnicowanym statusie administracyjnym, bezpośrednio lub pośrednio graniczących z rdzeniem związku metropolitalnego, w tym:

- ✓ 13 gmin miejskich: Będzin, Bieruń, Czeladź, Imielin, Knurów, Łędziny, Łaziska Górne, Mikołów, Pyskowice, Radzionków, Sławków, Tarnowskie Góry, Wojkowice;
- ✓ 2 gminy miejsko-wiejskie: Siewierz, Sośnicowice;
- ✓ 13 gmin wiejskich: Bobrowniki, Bojszowy, Chełm Śląski, Gierałtówice, Kobiór, Mierzęcice, Ożarowice, Pilchowice, Psary, Rudziniec, Świerklaniec, Wyrzy, Zbrosławice.

Obszar ten historycznie nie był objęty procesem industrializacji, a obecnie cechuje się: niższym stopniem zurbanizowania, większym udziałem terenów otwartych, bardziej ekstensywną zabudową z przeważającą funkcją mieszkaniową, w tym jednorodzinną, zmianą struktury zatrudnienia w kierunku zawodów pozarolniczych. Niemal cały obszar leży w zasięgu izochrony czasu dojazdu do Katowic w ciągu 1 godz. publicznym środkiem transportu lub w odległości do 30 km od centrum Katowic.

Rys. 3: Rdzeń i strefa zewnętrzna (obszar metropolitalny) związku metropolitalnego



Źródło: Opracowanie własne

¹⁸ Zusańska-Żyśko, E., *Procesy metropolizacji. Teoria i praktyka*, PWN, Warszawa 2016, s. 304-309.

Tabela 1: Podstawowe dane nt. struktury układu osadniczego związku metropolitalnego

Wyszczególnienie	Rdzeń		obszar metropolitalny (strefa zewnętrzna)	związek metropolitalny razem
	ogółem	w tym Katowice		
Liczba gmin	13	1	28	41
miejskie	13	1	13	26
miejsko-wiejskie	-	-	2	2
wiejskie	-	-	13	13
Liczba ludności ogółem [osoby]	1 783 855	299 012	495 705	2 279 560
Powierzchnia [km ²]	1 065	165	1 488	2 553
Gęstość zaludnienia [osoby/km ²]	1 675	1 816	333	893

Źródło: opracowanie własne, dane GUS, 30.06.2016 r.

Więzi gospodarcze:

Obszar objęty wnioskiem cechuje duży potencjał gospodarczy o różnych formach organizacyjno-prawnych, obejmujących wszystkie sekcje PKD (Polska Klasyfikacja Działalności). Tworzy go 245,8 tys. podmiotów¹⁹, z czego 27,8 tys. to spółki z o.o., a 927 to spółki akcyjne, spośród których 36 notowanych na GPW w Warszawie²⁰. Ich wartość rynkowa to ponad 37 mld zł.

Rangę gospodarczą obszaru objętego wnioskiem potwierdza m.in.:

- udział firm na liście największych w kraju (w pierwszej 100 znajduje się 5 z nich²¹);
- zaliczanie firm z obszaru związku do najbardziej innowacyjnych czy też mających największy udział w poziomie eksportu²², czyli generujących szereg powiązań kooperacyjnych i oddziałujących na regionalny i krajowy rynek pracy;
- rynek pracy obejmujący 1,11 mln miejsc pracy, z czego 275 tys. przypada na Katowice²³;
- znaczne różnice między rynkami pracy poszczególnych miast, wykazujące odmienne struktury zatrudnienia, co tworzy stabilną bazę ekonomiczną z wyraźnie zaakcentowanym potencjałem egzogenicznym, decydującym o sile oddziaływania na otoczenie. Przykładowo takie ośrodki jak: Będzin, Wojkowice, Chorzów czy Ożarówce posiadają ponad 70% miejsc pracy w usługach, a z kolei Bieruń, Łaziska Górne i Łędziny to miasta, w których ponad 60% pracujących znajduje zatrudnienie w przemyśle²⁴;
- duże znaczenie poszczególnych rynków pracy jako ośrodków węzłowych, potwierdzone wyjątkowo wysoką wartością ilorazu liczby przyjeżdżających do wyjeżdżających w danej gminie; w 2006 r. wynosił odpowiednio: dla Katowic - 8,73; Gliwic- 2,75; Tarnowskich Gór

¹⁹ Dane bazy REGON, stan na marzec 2017 r. – GUS, www.stat.gov.pl, [dostęp: 20.04.2017]

²⁰ www.gpw.pl, [dostęp: 20.04.2017 r.]

²¹ *Lista 2000 polskich przedsiębiorstw i eksporterów*. „Rzeczpospolita”, 15.10.2015 r.

²² Tamże.

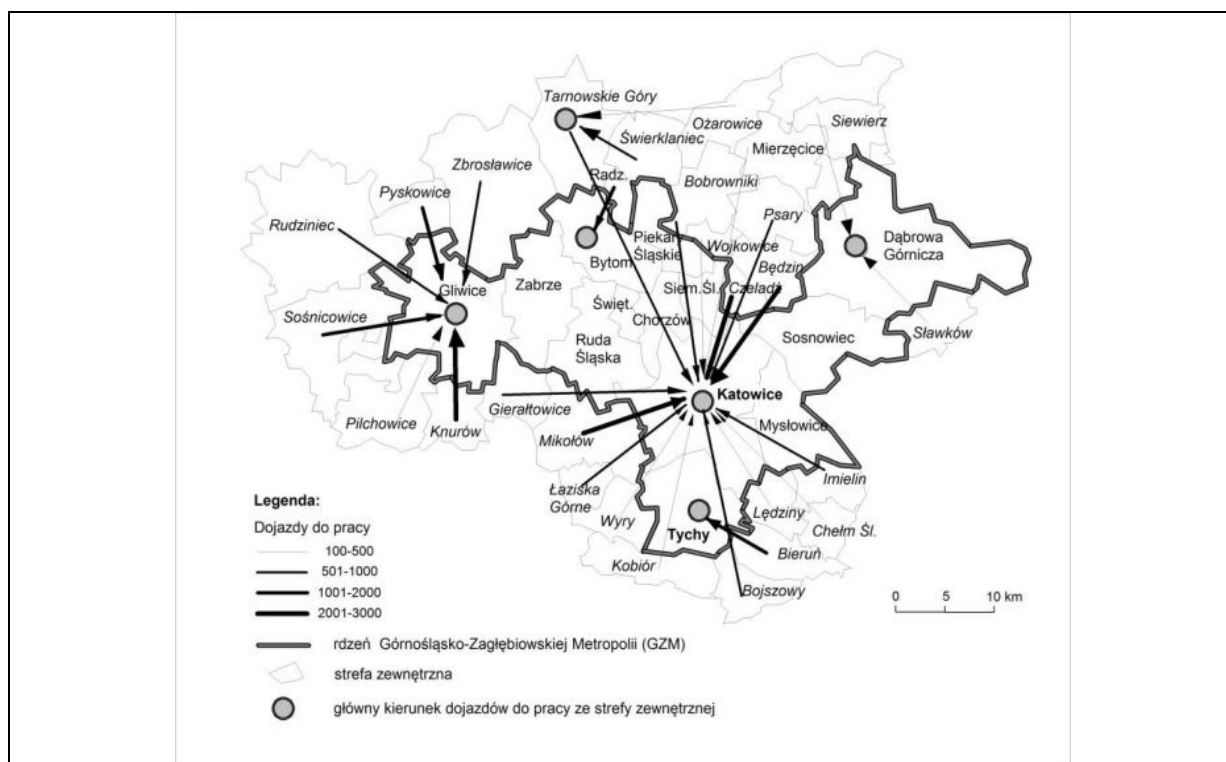
²³ Kłosowski, F., Pytel, S., Runge, A., Sitek, S., Zuzańska-Żyśko, E., *Rynek pracy w subregionie centralnym województwa śląskiego*, Wydział Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego, Sosnowiec 2013, s 138-139.

²⁴ Sitek S., Runge, J., Kłosowski, F., Runge, A., Petryszyn J., Pytel, S., Spórna T., Kurpanik, M., Zuzańska-Żyśko, E., *Spółeczno-gospodarcze i przestrzenne kierunki zmian regionalnego oraz lokalnych rynków pracy województwa śląskiego*, Wydział Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego, Sosnowiec 2013, s. 152.

- 1,51 i Dąbrowy Górniczej -1,16 (wartość ilorazu powyżej „1” oznacza, że dany rynek pracy jest przyciągający).

Silne powiązania gospodarcze bezpośrednio wyraża znaczna skala dojazdów do pracy (Rys.4). W granicach gmin objętych wnioskiem dojazdu te wynoszą łącznie prawie 180 tys. osób dziennie, z czego najwięcej odbywa się do Katowic (w 2011 r. dojeżdżało tam ponad 122 tys. osób, z czego 112 tys. z obszaru woj. śląskiego). Fala dojazdów jest też wysoka w przypadku takich miast jak: Gliwice (28 tys.), Dąbrowa Górnicza (17 tys.), Sosnowiec (15 tys.) czy Tychy (15 tys.)²⁵.

Rys. 4: Dojazdy do pracy ze strefy zewnętrznej do rdzenia związku metropolitalnego

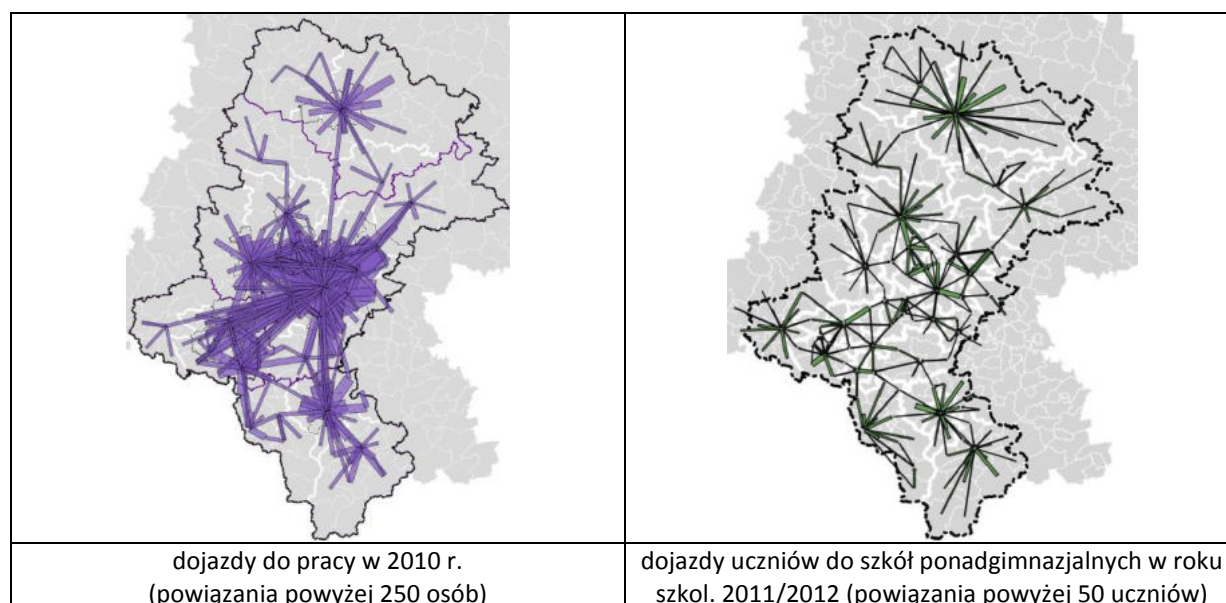


Źródło: E. Zuzańska-Żyśko, opracowanie własne, na podstawie danych GUS za 2011 r.

Intensywność codziennego przemieszczania się pomiędzy różnymi gminami obszaru graficznie obrazują dane nt. dojazdów do pracy i dojazdów do szkół ponadgimnazjalnych w woj. śląskim (Rys. 5). Wskazują one na największe ciążenia dojazdów do centralnej części województwa. Do szkół poza gminą zamieszkania dojeżdża w sumie ponad 54 tys. uczniów szkół ponadgimnazjalnych w województwie śląskim (tj. ponad 22% ogółu uczniów), w tym najwięcej na trasie z Sosnowca do Dąbrowy Górniczej (651).

²⁵ Por. *Dojazdy do pracy w województwie śląskim w 2011 roku*, 2015, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice, s. 11-12; patrz też: Kłosowski, F., Pytel, S., Runge, A., Sitek, S., Zuzańska-Żyśko E., 2013, *Rynek pracy w subregionie centralnym województwa śląskiego*, Wydział Nauk o Ziemi, Sosnowiec, s. 144-145.

Rys. 5: Koncentracja codziennych dojazdów w woj. śląskim (2010 i 2011)



Źródło: Analiza powiązań funkcjonalnych na obszarze województwa śląskiego. [w: Analizy RCAS 1/2012, Regionalne Centrum Analiz Strategicznych Wydział Planowania Strategicznego i Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, s. 29].

Na obszarze objętym wnioskiem działa 15 powiatowych urzędów pracy i Wojewódzki Urząd Pracy. Potencjał kadrowy tych instytucji można wykorzystać w celu realizacji wspólnych projektów na rzecz aktywizacji osób bezrobotnych i poszukujących pracy.

Tworzenie związku metropolitalnego nawiązuje do formowania regionów ekonomicznych, wyróżniających się kompleksowością oraz specjalizacją. Pierwszy efekt jest osiągnięty w wyniku addytywności potencjałów, poszerzających wachlarz dostępnych usług, uwzględniających proporcje działalności endogenicznej i egzogenicznej, a drugi będzie następstwem przyjęcia określonych funkcji, przez co poszczególne ośrodki mogą specjalizować się oferując wyższej jakości działania.

Wiązy społeczne i kulturowe:

W obszarze objętym wnioskiem występują silne wiązy społeczne i kulturowe między mieszkańcami. Wynikają one zarówno z aspektów funkcjonalno-przestrzennych, jak i aksjonormatywnych.

Pod względem funkcjonalno-przestrzennym w obszarze objętym wnioskiem występują gminy przynależne do Górnego Śląska (ok. 80% obszaru), jak i do Zagłębia Dąbrowskiego (ok. 20 % obszaru), czyli z dwóch regionów kulturowych, podkreślających swą odrębność i tożsamość. Jednak różnice te znacznie częściej postrzegane są przez samych mieszkańców jako relacje o charakterze żartobliwym niż realny problem²⁶. Podstawowymi elementami łączącymi mieszkańców obszaru przyszłego związku są:

²⁶ Gawroński, G. i in., 2010, *Metropolia w świetle opinii mieszkańców Górnośląskiego Związku Metropolitalnego. Raport z badań*, w: *Idea a społeczne oczekiwania wobec projektu utworzenia śląsko-zagłębiowskiej metropolii*, red. Pyka, R., Urząd Miasta Katowice, RSS MSNP UŚ, Katowice, s.84.

- dziedzictwo przemysłowe²⁷: jego eksponowanie poprzez utworzenie i promowanie Szlaku Zabytków Techniki i coroczny festiwal „Industriada” pozwala na tworzenie nowych płaszczyzn relacji między mieszkańcami z różnych obszarów kulturowych;
- zwarty układ przestrzenny oraz zróżnicowany stopień nasycenia obiektami użyteczności publicznej i komercyjnymi obiektami usługowymi, z ich koncentracją w części centralnej, co wpływa na mobilność mieszkańców i łatwość przemieszczania się między gminami; to z kolei sprzyja swobodzie zamieszkiwania w innej gminie niż miejsce pracy lub nauki.

Pod względem aksjonormatywnym badania socjologiczne prowadzone w niektórych gminach objętych wnioskiem prowadzą do takich wniosków jak:

- istnienie swoistej wspólnoty *wartości podstawowych* tj. nadających sens życiu mieszkańców tego obszaru;
- występujące różnice kulturowe między poszczególnymi gminami współcześnie mają charakter drugorzędny – nie rzutują istotnie na powstawanie i utrzymywanie się podziałów społecznych, a jedynie wzbogacają kulturę obszaru metropolitalnego;
- uznawanie i respektowanie analogicznych norm i wartości kulturowych utrzymuje jednolite uniwersum aksjologiczne, co determinuje wysoki poziom integracji i silne związki pomiędzy społecznościami funkcjonującymi w obszarze metropolitalnym;
- tym co łączy mieszkańców obszaru objętego wnioskiem jest stosunkowo silna identyfikacja, zarówno z własną miejscowością, ale też z regionem (jak pokazały badania z 2003 r., region niekoniecznie rozumiany jest jako obszar administracyjny, ale jako miejsce zamieszkania czy teren zarządzany przez wspólnotę²⁸); takie dane pokazują, że potencjalnie *regionem* może stać się także obszar metropolitalny, a związek z nim oraz jego mieszkańcami może z czasem być coraz mocniejszy;
- istnienie szeregu analogii i podobieństw między badanymi społecznościami funkcjonującymi w obszarze metropolitalnym; można wnioskować o wysokim poziomie integracji i dość dużej homogeniczności kulturowej gmin objętych wnioskiem, co przekłada się na wzmacnianie relacji interpersonalnych i więzi społecznych łączących członków poszczególnych społeczności. Dowodzi to braku istnienia barier społecznych, a tym samym wskazuje na bliskość w wymiarze kulturowym.

Dodatkowo, badania²⁹ prowadzone na potrzeby stworzenia socjologicznych portretów mieszkańców Katowic i Sosnowca, czyli miast stanowiących „stolice” dwóch regionów kulturowych (Górnego Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego), pokazują iż fundamentalne wartości badanych mieszkańców obu miast są zbieżne, tzn. zdecydowanie priorytetem jest rodzina, praca, przyjaciele i dostatnie życie. Analogiczne są wyniki badań prowadzone w gminie Wiry (leżącej w strefie zewnętrznej)³⁰.

²⁷ Tamże, s. 79.

²⁸ Pawlica, B., Zarębska-Mazan, A., *Mieszkańcy województwa śląskiego o swoich związkach z nowym województwem*, w: *Razem i osobno. Społeczności regionalne wobec skutków reformy administracyjnej z 1999 roku. Przypadek Bielska-Białej, Częstochowy, Katowic, Opola*, red. Szczepański, M.S., Geisler, R., Pawlica, B., Śląskie Wydawnictwa Naukowe Wyższej Szkoły Zarządzania i Nauk Społecznych, Tychy-Częstochowa 2004, s. 71.

²⁹ Kasperek, A., 2012, *Praca i wzory konsumpcji*, w: *Katowice. Środowisko, dzieje, kultura, język i społeczeństwo*, red. Barciak, A., Chojacka, E., Fertacz, S., Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice, s. 503 i Kijonka, J., *Praca i wzory konsumpcji*, w: *Sosnowiec. Obraz miasta i jego dzieje*, red. Barciak, A., Jankowski, A. T., Muzeum w Sosnowcu, Sosnowiec 2016, s. 568.

³⁰ Swadźba, U., 2012, *Wartości - pracy, rodziny i religii – ciągłość i zmiana. Socjologiczne studium społeczności śląskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice, s. 212.

3. DANE STATYSTYCZNE DOTYCZĄCE LICZBY LUDNOŚCI I POWIERZCHNI ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO

Dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego dotyczące liczby ludności i powierzchni związku metropolitalnego - zgodnie z art. 5 ust. 4 pkt 3 ustawy - zawarte są w tabeli 2 oraz dokumencie GUS (załączonym do niniejszego wniosku) pt. „Związek metropolitalny na tle województwa śląskiego”, stanowiącym uzupełnienie i rozwinięcie ww. wybranych danych.

Tabela 2: Dane statyczne dot. liczby ludności i powierzchni związku metropolitalnego

Lp.	Nazwa gminy	Obszar [km ²]	Liczba mieszkańców	Ludność na 1 km ²
1	Będzin	37	57 761	1 546
2	Bieruń	40	19 575	483
3	Bobrowniki	52	11 905	231
4	Bojszowy	35	7 630	220
5	Bytom	69	170 059	2 449
6	Chełm Śląski	23	6 144	263
7	Chorzów	33	109 541	3 295
8	Czeladź	16	32 225	1 967
9	Dąbrowa Górnicza	189	122 451	649
10	Gierałtowice	38	11 834	311
11	Gliwice	134	182 969	1 367
12	Imielin	28	8 888	318
13	Katowice	165	299 012	1 816
14	Knurów	34	38 685	1 139
15	Kobiór	48	4 905	102
16	Lędziny	32	16 807	531
17	Łaziska Górne	20	22 418	1 117
18	Mierzęcice	49	7 632	154
19	Mikołów	79	40 027	505
20	Mysłowice	66	74 711	1 139
21	Ożarówice	46	5 714	125
22	Piekary Śląskie	40	56 126	1 404
23	Pilchowice	70	11 618	166
24	Psary	46	11 939	259
25	Pyskowice	31	18 418	596
26	Radzionków	13	16 965	1 285
27	Ruda Śląska	78	139 412	1 794
28	Rudziniec	159	10 638	67
29	Siemianowice Śląskie	25	68 011	2 667
30	Siewierz	114	12 323	108
31	Sławków	37	7 092	193
32	Sosnowiec	91	206 516	2 268
33	Sośnicowice	116	8 742	75
34	Świerklaniec	45	11 888	266
35	Świętochłowice	13	50 750	3 813
36	Tarnowskie Góry	84	61 099	730
37	Tychy	82	128 415	1 570
38	Wojkowice	13	9 078	710

Lp.	Nazwa gminy	Obszar [km ²]	Liczba mieszkańców	Ludność na 1 km ²
39	Wyry	35	7 876	227
40	Zabrze	80	175 882	2 188
41	Zbroślawice	148	15 879	107
RAZEM		2 553	2 279 560	893

Źródło: Opracowanie własne: na podstawie danych GUS, stan na 30.06.2016 r.

4. WYNIKI KONSULTACJI Z MIESZKAŃCAMI POSZCZEGÓLNYCH GMIN

We wszystkich gminach objętych wnioskiem przeprowadzono konsultacje z mieszkańcami w sprawie wejścia gminy w skład tworzonego na terenie województwa śląskiego związku metropolitalnego. Trwały one w okresie od 11 kwietnia do 11 maja 2017 r. – w każdej z gmin minimum 2 tygodnie (termin rozpoczęcia był różny: od 11 do 28 kwietnia).

Formy wyrażenia opinii były zróżnicowane: listowna, mailowa, poprzez specjalne skrzynki w urzędach gmin, domach kultury, bibliotekach itp., a także w niektórych gminach elektronicznie poprzez strony internetowe albo z udziałem ankietników.

Wyniki konsultacji z mieszkańcami na podstawie art. 5 ust. 4 pkt 4 ustawy stanowią obligatoryjną część wniosku.

Wyniki te szczegółowo przedstawione są w tabeli 3, a zbiorczo w poniższym zestawieniu.

- łączna liczba osób, które wzięły udział w konsultacjach: 12 487 (100%), w tym liczba głosów ważnych: 11 799;
- łączna liczba oddanych ważnych głosów popierających („tak”): 10 907 (92%);
- łączna liczba oddanych ważnych głosów przeciwnych („nie”): 892 (8%);
- łączna liczba oddanych głosów nieważnych: 688 (6%).

Tabela 3: Wyniki konsultacji z mieszkańcami

Miasto	Termin konsultacji	wyniki głosowania [liczby]				wyniki głosowania [%]		
		tak	nie	nieważny	razem	%tak	%nie	%nieważny
Będzin	13-27 kwietnia	320	19	21	360	94%	6%	6%
Bieruń	12-25 kwietnia	89	0	10	99	100%	0%	10%
Bobrowniki	13-26 kwietnia	110	11	8	129	91%	9%	6%
Bojszowy	28 kwietnia-11 maja	167	14	2	183	92%	8%	1%
Bytom	14-27 kwietnia	366	19	30	415	95%	5%	7%
Chełm Śląski	14-27 kwietnia	34	0	0	34	100%	0%	0%
Chorzów	12-26 kwietnia	1 165	140	45	1 350	89%	11%	3%
Czeladź	14-27 kwietnia	485	24	79	588	95%	5%	13%
Dąbrowa Górnicza	13 kwietnia - 5 maja	107	5	0	112	96%	4%	0%
Gierałtowice	14-27 kwietnia	211	3	7	221	99%	1%	3%
Gliwice	14-27 kwietnia	694	93	16	803	88%	12%	2%
Imielin	26 kwietnia-10 maja	150	24	13	187	86%	14%	7%

Miasto	Termin konsultacji	wyniki głosowania [liczby]				wyniki głosowania [%]		
		tak	nie	nieważny	razem	%tak	%nie	%nieważny
Katowice	26 kwietnia - 9 maja	1 315	89	185	1 589	94%	6%	12%
Kobiór	21 kwietnia - 4 maja	273	27	13	313	91%	9%	4%
Knurów	14-27 kwietnia	109	0	4	113	100%	0%	4%
Lędziny	12-26 kwietnia	47	4	0	51	92%	8%	0%
Łaziska Górne	14-27 kwietnia	504	6	17	527	99%	1%	3%
Mierzęcice	13-26 kwietnia	99	2	0	101	98%	2%	0%
Mikołów	19 kwietnia - 3 maja	76	5	3	84	94%	6%	4%
Mysłowice	14-27 kwietnia	99	7	3	109	93%	7%	3%
Ożarówice	14-27 kwietnia	76	55	4	135	58%	42%	3%
Piekary Śląskie	26 kwietnia - 5 maja	82	5	3	90	94%	6%	3%
Pilchowice	21 kwietnia - 4 maja	179	3	1	183	98%	2%	1%
Psary	18 kwietnia - 5 maja	18	3	0	21	86%	14%	0%
Pyskowice	13-26 kwietnia	653	17	49	719	97%	3%	7%
Radzionków	13-27 kwietnia	348	19	10	377	95%	5%	3%
Ruda Śląska	12-26 kwietnia	343	7	18	368	98%	2%	5%
Rudziniec	13-26 kwietnia	13	6	0	19	68%	32%	0%
Siemianowice Śląskie	13-26 kwietnia	169	10	10	189	94%	6%	5%
Siewierz	19 kwietnia - 4 maja	313	7	4	324	98%	2%	1%
Sławków	13-26 kwietnia	219	6	8	233	97%	3%	3%
Sosnowiec	11-24 kwietnia	142	43	5	190	77%	23%	3%
Sośnicowice	21 kwietnia - 4 maja	67	0	8	75	100%	0%	11%
Świerklaniec	13-26 kwietnia	273	95	2	370	74%	26%	1%
Świętochłowice	14-27 kwietnia	252	0	10	262	100%	0%	4%
Tarnowskie Góry	13-24 kwietnia	345	14	29	388	96%	4%	7%
Tychy	14-27 kwietnia	409	76	48	533	84%	16%	9%
Wojkowice	21 kwietnia - 4 maja	92	19	3	114	83%	17%	3%
Wry	28 kwietnia-11 maja	218	2	0	220	99%	1%	0%
Zabrze	13-26 kwietnia	156	7	15	178	96%	4%	8%
Zbrosławice	14-27 kwietnia	120	6	5	131	95%	5%	4%
Razem		10 907	892	688	12 487	92%	8%	6%

5. INFORMACJA O SPEŁNIENIU WYMOGÓW POZYSKANIA POZYTYWNEJ OPINII RAD CO NAJMNIEJ 70% GMIN, KTÓRE MAJĄ WEJŚĆ W SKŁAD ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO

We wszystkich gminach objętych wnioskiem zasięgnięto opinii dla potrzeb wydania rozporządzenia w sprawie utworzenia związku metropolitalnego w województwie śląskim - zgodnie z art. 7 ust. 4 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy. Pozytywną opinię wyraziło 41 rad gmin, tj. 100 % (wszystkie).

6. SZACUNKOWE KOSZTY BĘDĄCE SKUTKIEM WYDANIA ROZPORZĄDZENIA

Zgodnie z art. 8 ust. 2 cyt. ustawy związek metropolitalny zostaje utworzony z dniem 1 lipca, lecz realizację zadań rozpoczyna z dniem 1 stycznia roku następnego.

Do oszacowania kosztów, o których mowa w art. 5 ust. 4 pkt 6 ustawy przyjmuje się koszty związane z organizacją związku metropolitalnego (tj. wydatki ponoszone na zadania merytoryczne, organizacyjne, administracyjne, osobowe, itp.), w okresie między wejściem w życie rozporządzenia i powołaniem Pełnomocnika a rozpoczęciem realizacji zadań przez związek metropolitalny, czyli między 1 lipca a 31 grudnia 2017 r. Szacuje się, że w tym okresie koszty te wyniosą ok. 17 000 000 zł, co wynika z następujących kwestii:

1. Z chwilą utworzenia związku metropolitalnego konieczne będzie podjęcie działań formalnoprawnych, takich jak rejestracja związku, opracowanie podstawowych dokumentów organizacyjnych (statut, budżet i Wieloletnia Prognoza Finansowa, regulaminy wewnętrzne, itp.) oraz zawarcie umowy na obsługę bankową;
2. Koszty osobowe związane są z pozyskaniem pracowników, w tym: członków pięcioosobowego zarządu, pracowników obsługi biura, pionu finansowego i pracowników merytorycznych. Zakłada się, że liczba pracowników w tzw. okresie organizacyjnym nie przekroczy 20 osób. Wynagrodzenia wraz z pochodnymi i dodatkowymi wynagrodzeniami rocznymi zostały oszacowane na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 marca 2009 r. w sprawie wynagradzania pracowników samorządowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 1786 z późn. zm.), dotyczące pracowników urzędu marszałkowskiego;
3. Niezbędne do funkcjonowania związku będzie zapewnienie siedziby. Przyjęto koszty wynajmu w wysokości 500 000 zł;
4. Koszty wyposażenia siedziby w meble i sprzęt biurowy oraz sprzęt elektroniczny i oprogramowanie uzależnione będą od założonej liczby etatów oraz liczebności zgromadzenia związku. Niezbędny będzie też zakup systemu liczenia głosów podczas głosowań zgromadzenia związku, na co przyjęto koszty w wysokości 1 000 000 zł;
5. W związku z tym, że realizacja zadań nałożonych ustawą rozpocznie się od 1 stycznia 2018 r. wcześniej konieczne będzie przeprowadzenie prac przygotowawczych, m.in. studia, analizy i opracowania na rzecz np. rozwoju transportu zbiorowego. Na ich wykonanie przyjęto kwotę w wysokości 12 980 000 zł. Ponadto od momentu powstania związku metropolitalnego podejmowane będą szeroko zakrojone działania promocyjne w kraju i zagranicą, na co przyjęto kwotę wysokości 1 000 000 zł.

Przyjęta kwota w wysokości 17 000 000 zł wynika z prognozowanych wpływów w okresie od 1 lipca do 31 grudnia 2017 r. Natomiast ostateczna wysokość ww. kosztów będzie

wynikała z pierwszego budżetu przyjętego przez Zgromadzenie związku metropolitalnego. Dlatego też zakłada się, iż niewykorzystane środki zostaną przeniesione na realizację zadań w 2018 r.

Szacunkowe koszty przedstawiono w tabeli 4.

Tabela 4: Szacunkowe koszty będące skutkiem wydania rozporządzenia

Lp.	Grupy kosztów	Koszty szacunkowe [PLN]
1.	Koszty opracowania podstawowych dokumentów związanych z funkcjonowaniem związku metropolitalnego	20 000,00
2.	Koszty osobowe (z narzutami)	1 500 000,00
3.	Siedziba związku metropolitalnego – koszty wynajmu	500 000,00
4.	Koszty wyposażenia biura i pracowników	1 000 000,00
5.	Koszty działań przygotowujących realizowanie ustawowych zadań	13 980 000,00
RAZEM:		17 000 000,00

7. SZACUNKOWE PLANY DOCHODÓW I WYDATKÓW ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO W KOLEJNYCH DWÓCH LATACH BUDŻETOWYCH NASTĘPUJĄCYCH PO WYDANIU ROZPORZĄDZENIA

Zgodnie z art. 5 ust. 4 pkt. 7 ustawy o związku metropolitalnym w województwie śląskim wniosek zawiera szacunkowe plany dochodów i wydatków związku metropolitalnego w kolejnych dwóch latach budżetowych następujących po wydaniu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie utworzenia związku metropolitalnego w województwie śląskim.

Określenie szacunkowych planów dochodów i wydatków związku metropolitalnego, o których mowa w art. 5 ust. 4 pkt 7 ustawy o związku metropolitalnym w województwie śląskim (zwanej dalej ustawą) uwzględnia takie kwestie jak:

- dochody, o których mowa w art. 51 ustawy;
- zadania publiczne wskazane do realizacji w ww. zakładanym okresie czasu;
- założenia organizacyjne i zasady funkcjonowania urzędu metropolitalnego;
- koszty funkcjonowania związku metropolitalnego.

Plany dochodów i wydatków sporządzono zgodnie z wymogami art. 235 – 237 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2016 r., poz. 1870, z późn. zm.):

- na 2017 r., tj. od 1 lipca do 31 grudnia;
- na dwa lata budżetowe następujące po wydaniu rozporządzenia o utworzeniu związku metropolitalnego, tj. 2018 r. i 2019 r.

I. Dochody:

Dochody oszacowano na podstawie danych dla 41 gmin objętych wnioskiem. Źródła dochodów, o których mowa w art. 51 ustaw o związku metropolitalnym w woj. śląskim, możliwe do oszacowania na etapie składania wniosku to:

- udział w podatku dochodowym od osób fizycznych zamieszkałych na obszarze związku metropolitalnego;

– część stała składek gmin wchodzących w skład związku metropolitalnego.

Kwoty tych dochodów oszacowano na podstawie art. 52 i art. 53 ustawy. Obliczeń dokonano na podstawie planowanych udziałów gmin w PIT z uwzględnieniem wzrostu wpływów z PIT na poziomie 5,5% rocznie. W planach dochodów nie uwzględniono wpływów środków unijnych, ani dotacji celowych z budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Plany dochodów zostały przedstawione w tabelach 5 - 7.

Tabela 5: Szacunkowy plan dochodów związku metropolitalnego w 2017 r. ³¹

Dział	Nazwa	Plan ogółem
1	2	3
bieżące		
750	Administracja publiczna, w tym:	6 000 000,00
	z tytułu składek członkowskich	6 000 000,00
	z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy	
756	Dochody od osób prawnych, od osób fizycznych i od innych jednostek nieposiadających osobowości prawnej oraz wydatki związane z ich poborem, w tym:	11 000 000,00
	z tytułu 0,2% udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób fizycznych zamieszkałych na obszarze związku metropolitalnego	11 000 000,00
	z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy	
bieżące razem:		17 000 000,00
	z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy	
majątkowe		
750	Administracja publiczna, w tym:	
	z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy	
756	Dochody od osób prawnych, od osób fizycznych i od innych jednostek nieposiadających osobowości prawnej oraz wydatki związane z ich poborem	
	z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy	
majątkowe razem:		
	z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy	
Ogółem:		17 000 000,00

³¹ Wg ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2016 r., poz. 1870, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”

Tabela 6: Szacunkowy plan dochodów związku metropolitalnego w 2018 r. ³²

Dział	Nazwa	Plan ogółem
1	2	3
bieżące		
750	Administracja publiczna, w tym:	32 000 000,00
	z tytułu składek członkowskich	32 000 000,00
	z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy	
756	Dochody od osób prawnych, od osób fizycznych i od innych jednostek nieposiadających osobowości prawnej oraz wydatki związane z ich poborem, w tym:	289 000 000,00
	z tytułu 5% udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób fizycznych zamieszkałych na obszarze związku metropolitalnego	289 000 000,00
	z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy	
bieżące razem:		321 000 000,00
	z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy	
majątkowe		
750	Administracja publiczna, w tym:	
	z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy	
756	Dochody od osób prawnych, od osób fizycznych i od innych jednostek nieposiadających osobowości prawnej oraz wydatki związane z ich poborem	
	z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy	
majątkowe razem:		
	z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy	
Ogółem:		321 000 000,00

³² Wg ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2016 r., poz. 1870, z późn. zm.)

Tabela 7: Szacunkowy plan dochodów związku metropolitalnego w 2019 r.³³

Dział	Nazwa	Plan ogółem
1	2	3
bieżące		
750	Administracja publiczna, w tym:	33 000 000,00
	z tytułu składek członkowskich	33 000 000,00
	z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy	
756	Dochody od osób prawnych, od osób fizycznych i od innych jednostek nieposiadających osobowości prawnej oraz wydatki związane z ich poborem, w tym:	307 000 000,00
	z tytułu 5% udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób fizycznych zamieszkałych na obszarze związku metropolitalnego	307 000 000,00
	z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy	
bieżące razem:		340 000 000,00
	z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy	
majątkowe		
750	Administracja publiczna, w tym:	
	z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy	
756	Dochody od osób prawnych, od osób fizycznych i od innych jednostek nieposiadających osobowości prawnej oraz wydatki związane z ich poborem	
	z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy	
majątkowe razem:		
	z tytułu dotacji i środków na finansowanie wydatków na realizację zadań finansowanych z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust.1 pkt 2 i 3 ustawy	
Ogółem:		340 000 000,00

³³ Wg ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2016 r., poz. 1870, z późn. zm.)

II. Wydatki:

Wysokość wydatków ujęta w rocznych planach odpowiada wysokości przyjętych dochodów.

W pierwszym roku budżetowym, tj. 2017 r. założono wyłącznie wydatki na działania związane z utworzeniem i organizacją związku metropolitalnego, w tym: na promocję tworzenia związku oraz przygotowanie do rozpoczęcia realizacji zadań publicznych, w szczególności na opracowanie studiów i analiz niezbędnych dla zainicjowania tych zadań.

W dwóch kolejnych latach, począwszy od 1 stycznia 2018 r., ujęto wydatki na zadania związane z realizacją zadań ustawowych, m.in.: na kształtowanie ładu przestrzennego oraz publiczny transport zbiorowy.

Podstawowym założeniem dla oszacowania planów wydatków było przyjęcie wstępnego zestawu działań, jakie potencjalnie powinny i mogłyby być realizowane w pierwszych latach powołania związku metropolitalnego. Wyboru działań dokonano w oparciu o:

- zadania publiczne, o których mowa w art. 12 ust. 1 ustawy (jako priorytetowy wyznacznik);
- analizę ustaleń *Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju do 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* w kontekście ww. ustawowych zadań publicznych;
- działania Górnośląskiego Związku Metropolitalnego, które są w trakcie realizacji i z różnych powodów wymagają zachowania ciągłości lub dotychczas były wykonywane cyklicznie, a ich kontynuacja jest uzasadniona;
- identyfikację nowych propozycji, które wpisują się tematycznie w ustawowe zadania publiczne, nawiązują do ww. *Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju*, są „prorozwojowe” i innowacyjne lub wynikają z potrzeb i deficytów obszaru objętego wnioskiem oraz jego społeczności.

Wybrane działania mają więc charakter wyłącznie poglądowy. O ostatecznym ich wyborze i priorytetyzacji zadecyduje Zgromadzenie związku metropolitalnego.

Przyjęty procentowy podział kosztów na poszczególne zadania oraz funkcjonowanie biura wstępnie odzwierciedla hierarchizację zagadnień (od skali – zakresu poszczególnego zadania publicznego po kwestie administracyjno-techniczne).

Wybrane działania związku metropolitalnego (na 2018 – 2019) w kontekście szacunkowych wydatków określonych zgodnie z klasyfikacją budżetową (wg ustawy o finansach publicznych) przedstawia tabela 8, a plany wydatków tabele 9 – 11.

W planach wydatków:

- ujęte wydatki majątkowe dotyczą wyłącznie urzędu metropolitalnego;
- nie uwzględniono ewentualnego przejęcia organizatorów transportu zbiorowego;
- nie zaplanowano wydatków na projekty z udziałem środków unijnych.

Tabela 8: Potencjalne działania związku metropolitalnego - założenia do szacowania planu wydatków na lata 2018 - 2019

OBSZAR DZIAŁANIA	Transport	Rozwój społ-gosp. obszaru związku	Kształtowanie ładu przestrzennego	Promocja związku i jego obszaru	Organizacja
Zadania ustawowe (z Ustawy o związku metrop. w woj.śl.)	Plan Rozwoju Transportu Publicznego (art. 12.1 pkt 3)	Strategia Rozwoju Związku Metropolitalnego (art. 12.1 pkt 2 i art. 23 pkt 1)	Ramowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Związku Metropolitalnego (art. 12.1 pkt 1 i art. 23 pkt 3)	Strategia Promocji Związku Metropolitalnego (art. 12.1 pkt 6 i art. 23 pkt 1)	funkcjonowanie urzędu metropolitalnego (siedziba, pracownicy i wszelkie koszty z tym związane)
SOR (Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju)	Wprowadzenie preferencji i zachęt przyczyniających się do zmian dotychczasowych zachowań mobilnych obywateli na rzecz użytkowania transportu zbiorowego	Poprawa współpracy sąsiadujących JST w zakresie dostarczania usług technicznych i społecznych; dobre praktyki w zakresie jakości i dostępności usług publicznych	Przestrzeń dla wszystkich - standardy dostępności definiujące rozwiązania techniczne i przestrzenne zapewniające pełną dostępność przestrzeni publicznej	Podejmowanie działań promocyjnych i aktywnego poszukiwania inwestorów zarówno w Polsce, jak i za granicą	
	„Wspólny Bilet”, tj. integracja biletowa pasażerskiego transportu kolejowego z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego	Upowszechnianie zasad partycypacji społ. w decydowaniu i zarządzaniu miastami i ich obszarami funkcjonalnymi (uwzględnianie potrzeb różnych użytkowników)	Upowszechnienie dobrych praktyk i wdrożenie projektów pilotażowych dotyczących rozwoju lokalnego	Promocja dialogu społecznego i wprowadzenie rozwiązań wspierających efektywny trójstronny i dwustronny dialog społeczny	
	Realizacja strategii zrównoważonej mobilności miejskiej... / rozbudowa łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych	Integracja baz danych na poziomie gminnym, powiatowym, wojewódzkim w celu lepszego diagnozowania potrzeb i efektywniejszego wydatkowania środków publicznych	Realizacja niskoemisyjnych strategii miejskich...,	Zwiększenie partycypacji społecznej i wpływu obywateli (oraz organizacji pozarządowych) na życie publiczne	
	Tworzenie warunków do rozwoju elektromobilności (ułatwienia w lokalizacji stacji ładowania pojazdów elektrycznych, zakup elektrycznych autobusów) i wspieranie miast w rozwoju niskoemisyjnego transportu zbiorowego		Kontynuowanie zintegrowanych działań rewitalizacyjnych miast śląskich, w tym modelowej rewitalizacji i projektu pilotażowego Bytomia	Wzmacnianie potencjału instytucji kultury o szczególnym znaczeniu	
	Działania poprawiające bezpieczeństwo w ruchu drogowym (Inteligentne Systemy Transportowe (ITS) w miastach i ich obszarach funkcjonalnych)		Kwestie środowiskowe (w tym: problem zanieczyszczenia powietrza i emisji gazów cieplarnianych, adaptacja do zmian klimatu)	Wypracowanie systemu wspierania rozwoju sektorów kreatywnych - stworzenie warunków dla rozwoju sektorów kreatywnych, które wpłyną na rozwój całego ekosystemu wspierania kultury	
			Rekultywacja terenów pokopalnianych i przemysłowych oraz ich ponowne wykorzystanie na cele gospodarcze i społeczne.	Promocja ruchu rowerowego i pieszego - działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów indywidualnym transportem zmotoryzowanym i zachęcenia do korzystania z transportu publicznego.	

OBSZAR DZIAŁANIA	Transport	Rozwój społ.-gosp. obszaru związku	Kształtowanie ładu przestrzennego	Promocja związku i jego obszaru	Organizacja
GZM	Wspólne utrzymanie DTŚ	Wspólny zakup energii elektrycznej	AMIIGA Zintegrowane podejście do zarządzania jakością wód podziemnych w funkcjonalnych obszarach miejskich"	Budowanie pozycji ZM w kraju i zagranicą poprzez udział w organizacjach	funkcjonowanie urzędu metropolitalnego (siedziba, pracownicy i wszelkie koszty z tym związane)
	Metropolitalny System Wypożyczalni Rowerów Publicznych	WIDOCZNE E-USŁUGI - przestrzeń miejska przyjazna osobom z dysfunkcją wzroku poprzez nowoczesne rozwiązania informatyczne		Mobilne Travel (upowszechnienie zasobów portalu slaskie.travel.pl)	
	Metropolitalny System Tras Rowerowych			Działania w zakresie kultury (Portal pełnikultury.p, Metropolitalna Noc Teatrów, Festiwal im. G. Gorczyckiego)	
NOWE POTENCJALNE DZIAŁANIA ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO	Studium możliwości równoważenia systemu transportowego Związku Metropolitalnego poprzez budowę zintegrowanych systemów ruchu kolejowego i rowerowego	Monitoring Rozwoju ZM (stan "0" i zmiany)	Bieżące opiniowanie lokalnych dokumentów planistycznych	Promocja inwestycyjna: targi inwestycyjne w kraju i za granicą (MIPIM Cannes, EXPO REAL); wyjazdy studyjne	
	Studium Transportowe Związku Metropolitalnego Województwa Śląskiego	Działania antysmogowe (we współpracy z Urz. Marsz.)	Utworzenie Metropolitalnej Sieć Parków / Terenów Rekreacyjnych wraz z kalendarzem imprez	Promocja kulturalna: Metropolitalny Karnet Kulturalny; Metropolitalne Biuro Festiwalowe; Filmowa Metropolia, Czytająca Metropolia, Kreatywna Metropolia	
	VeloSilesia (rower)	Plan Rozwoju Usług Wspólnych		Kampanie medialne: Oczyszczamy atmosferę - antysmogowa; Sprzątamy Metropolię	
		Metropolitalny System Stypendialny - TALENTY NA START		System Identyfikacji Metropolitalnej (spójne oznakowanie)	
		Metropolitalny Program Kreatywności/Inkubator Pomysłów			
		Centralizacja i standaryzacja baz danych, procesów i procedur			
	Inne działania, których pełna identyfikacja nastąpi po wykonaniu wstępnych analiz oraz opracowaniu dokumentów strategicznych związku				
100%	55%	20%	15%	5%	5%
2018 r.	176 550 000	64 200 000	48 150 000	16 050 000	16 050 000
2019 r.	187 000 000	68 000 000	51 000 000	17 000 000	17 000 000
wg klasyfikacji budżet.	dział 600: Transport i łączność	dział 750: Administracja publiczna			

Tabela 9: Plan wydatków na 2017 r.

Dział	Rozdział	Nazwa	Plan	z tego:												
				Wydatki bieżące	z tego:								Wydatki majątkowe	z tego:		
					wydatki jednostek budżetowych	wynagrodzenia i składki od nich naliczane	wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	dotacje na zadania bieżące	świadczenia na rzecz osób fizycznych	wydatki na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art.5 ust.1 pkt2 i 3	wypłaty z tytułu poręczeń i gwarancji	obsługa długu		Inwestycje i zakupy inwestycyjne	w tym: na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art.5 ust.1 pkt 2 i 3	zakup i objęcie akcji i udziałów oraz wniesienie wkładów do spółek prawa handlowego
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
750		Administracja publiczna	17 000 000,00	16 750 000,00	16 750 000,00	1 500 000,00	15 250 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	250 000,00	250 000,00	0,00	0,00
	75075	Promocja jednostek samorządu terytorialnego	1 000 000,00	1 000 000,00	1 000 000,00		1 000 000,00									
	75095	Pozostała działalność	16 000 000,00	15 750 000,00	15 750 000,00	1 500 000,00	14 250 000,00						250 000,00	250 000,00		
Wydatki razem:			17 000 000,00	16 750 000,00	16 750 000,00	1 500 000,00	15 250 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	250 000,00	250 000,00	0,00	0,00

Tabela 10: Plan wydatków na 2018 r.

Dział	Rozdział	Nazwa	Plan	z tego:												
				Wydatki bieżące	z tego:								Wydatki majątkowe	z tego:		
					wydatki jednostek budżet.	wynagrodzenia i składki od nich naliczane	wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	dotacje na zadania bieżące	świadczenia na rzecz osób fizycznych	wydatki na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art.5 ust.1 pkt2 i 3	wypłaty z tytułu poręczeń i gwarancji	obsługa długu		Inwestycje i zakupy inwestycyjne	w tym: na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art.5 ust.1 pkt 2 i 3	zakup i objęcie akcji i udziałów oraz wniesienie wkładów do spółek prawa handlowego
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
600		Transport i łączność	176 550 000,00	176 550 000,00	176 550 000,00	0,00	176 550 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	60004	Lokalny transport zbiorowy	176 550 000,00	176 550 000,00	176 550 000,00		176 550 000,00						0,00			
750		Administracja publiczna	144 450 000,00	144 300 000,00	144 300 000,00	3 300 000,00	141 000 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	150 000,00	150 000,00	0,00	0,00
	75075	Promocja jednostek samorządu terytorialnego	16 050 000,00	16 050 000,00	16 050 000,00		16 050 000,00									
	75095	Pozostała działalność	128 400 000,00	128 250 000,00	128 250 000,00	3 300 000,00	124 950 000,00						150 000,00	150 000,00		
Wydatki razem:			321 000 000,00	320 850 000,00	320 850 000,00	3 300 000,00	317 550 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	150 000,00	150 000,00	0,00	0,00

Tabela 11: Plan wydatków na 2019 r.

Dział	Rozdział	Nazwa	Plan	z tego:												
				Wydatki bieżące	z tego:								Wydatki majątkowe	z tego:		
					wydatki jednostek budżet.	wynagrodzenia i składki od nich naliczane	wydatki związane z realizacją ich statutowych zadań	dotacje na zadania bieżące	świadczenia na rzecz osób fizycznych	wydatki na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art.5 ust.1 pkt 2 i 3	wypłaty z tytułu poręczeń i gwarancji	obsługa długu		Inwestycje i zakupy inwestycyjne	w tym: na programy finansowane z udziałem środków, o których mowa w art.5 ust.1 pkt 2 i 3	zakup i objęcie akcji i udziałów oraz wniesienie wkładów do spółek prawa handlowego
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
600		Transport i łączność	187 000 000,00	187 000 000,00	187 000 000,00	0,00	187 000 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	60004	Lokalny transport zbiorowy	187 000 000,00	187 000 000,00	187 000 000,00		187 000 000,00						0,00			
750		Administracja publiczna	153 000 000,00	152 970 000,00	152 970 000,00	4 600 000,00	148 370 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30 000,00	30 000,00	0,00	0,00
	75075	Promocja jednostek samorządu terytorialnego	17 000 000,00	17 000 000,00	17 000 000,00		17 000 000,00									
	75095	Pozostała działalność	136 000 000,00	135 970 000,00	135 970 000,00	4 600 000,00	131 370 000,00						30 000,00	30 000,00		
Wydatki razem:			340 000 000,00	339 970 000,00	339 970 000,00	4 600 000,00	335 370 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30 000,00	30 000,00	0,00	0,00

PODSUMOWANIE

Korzystając z możliwości stworzonych dzięki obecnym rozwiązaniom prawnym, 41 samorządów lokalnych województwa śląskiego jako pierwsze w Polsce przystępuje do utworzenia ustawowo umocowanego związku metropolitalnego. W kontekście krajowym stanowi to realizację jednego z istotnych zadań wynikających ze *Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020* (z perspektywą do 2030 r.), zgodnie z którą pełne wykorzystanie potencjału największych aglomeracji miejskich wymaga „wprowadzenia w życie ustawy o związku metropolitalnym w województwie śląskim”, natomiast w odniesieniu do wskazanego w niniejszym wniosku obszaru uzasadniają to następujące względy:

- instytucjonalne: potrzeba wypracowania sformalizowanego instrumentarium finansowania i zarządzania obszarem oraz skutecznych i trwałych mechanizmów współpracy samorządów na rzecz budowania metropolitalności i wzmacnia toczących się już procesów metropolitalnych; wyrazem tych wieloletnich dążeń i pierwszą próbą konsolidacji samorządów lokalnych było powołanie w latach 1994 – 2000 Związku Harmonijnego Rozwoju Miast Aglomeracji Katowickiej (poz. 574, Dz. Urz. Woj. Katowickiego Nr 11 z 8.09.1994 r., poz. 89, zm. Nr 37 z 30.12.1998 r.);
- terytorialne: zwartość, wspólna infrastruktura liniowa techniczna i komunikacyjna, ponadlokalny system terenów przyrodniczych, zjawisko zlewania i rozlewania się obszarów zurbanizowanych oraz wspólnoty samorządowe stanowiące znaczący kapitał ludzki i społeczny;
- rozwojowe: istniejący potencjał gospodarczy, naukowy i kulturowy, rosnący kapitał społeczny i potencjał demograficzny, ułatwiający pozyskiwanie niezbędnego zasobu ludzkiego o szerokich kwalifikacjach, intensyfikacja procesów wzrostu i metropolizacji;
- strategiczne: ustalenia zagranicznych i krajowych dokumentów strategicznych i planistycznych oraz publikacje i badania naukowe wskazujące na istnienie potencjału do tworzenia i rozwoju metropolii wraz z jego obszarem metropolitalnym.

Związek metropolitalny stanowić będzie narzędzie długofalowego zarządzania w sposób systemowy, zintegrowany i kompleksowy na rzecz kreowania i wzmacniania obszaru metropolitalnego, z uwzględnieniem jego specyfiki przestrzennej oraz zróżnicowania społeczno-gospodarczego poszczególnych gmin składowych. Stwarza to szansę na atrakcyjny i zróżnicowany rynek pracy, dobre warunki zamieszkania i racjonalne gospodarowanie przestrzenią, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

W szczególności oczekiwane jest tworzenie warunków sprzyjających:

- zatrzymaniu odpływu mieszkańców i zahamowaniu spadku liczby ludności;
- budowaniu silnego, konkurencyjnego i innowacyjnego pod względem gospodarczym ośrodka, ze sprawnie działającym systemem komunikacji i zbiorowego transportu publicznego;
- wzrostowi cen na rynku nieruchomości, szczególnie na obszarach peryferyjnych, co wpłynie korzystnie na poziom zdolności kredytowej firm i osób fizycznych oraz wzmocnienie metropolitalnego rynku kapitałowego;
- lepszemu dostępowi do miejsc pracy;

- poprawie infrastruktury socjalnej i zwiększeniu mobilności zawodowej i przestrzennej.

Przedstawione powyżej wzajemne relacje i współzależności stanowią podstawę do wydania przez Radę Ministrów rozporządzenia o utworzeniu związku metropolitalnego w województwie śląskim o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz. U. z 2017 r. poz.730).

Tym samym, mając na względzie istniejące formy współpracy gmin objętych wnioskiem, zachodzące między nimi powiązania funkcjonalne i zaawansowanie procesów urbanizacyjnych oraz układ osadniczy i przestrzenny, uwzględniający więzi społeczne, gospodarcze i kulturowe na tym obszarze, Rada Miasta Katowice, działając na podstawie art. 5 ust. 3, 4 i 5 ustawy o związku metropolitalnym w województwie śląskim, zwraca się z prośbą o utworzenie związku metropolitalnego – zgodnie z treścią niniejszego wniosku.

PODPIS I PIECZĘĆ WNIOSKODAWCY

Przewodnicząca Rady Miasta Katowice

Prezydent Miasta Katowice

Załączniki do wniosku – zgodnie z art. 5 ust. 5 ustawy o związku metropolitalnym w województwie śląskim

- **Załącznik nr 1:** Uchwały rad gmin w sprawie przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami
 - **Załącznik nr 2:** Uchwały organów stanowiących jednostek samorządu terytorialnego zawierające opinie, o których mowa w art. 7 ust. 1 ustawy
 - ✓ opinie rad gmin, które mają wejść w skład związku metropolitalnego (poprzedzone przeprowadzeniem konsultacji z mieszkańcami);
 - ✓ opinia Sejmiku Województwa Śląskiego;
 - **Załącznik nr 3:** Mapa topograficzna z zaznaczeniem granic gmin, które mają wejść w skład związku
- Opinia wojewody śląskiego dołączona zostanie wraz z przekazaniem wniosku przez wojewodę śląskiego do ministra właściwego do spraw administracji publicznej, zgodnie z art. 5 ust. 6 ustawy.*

Autorzy:

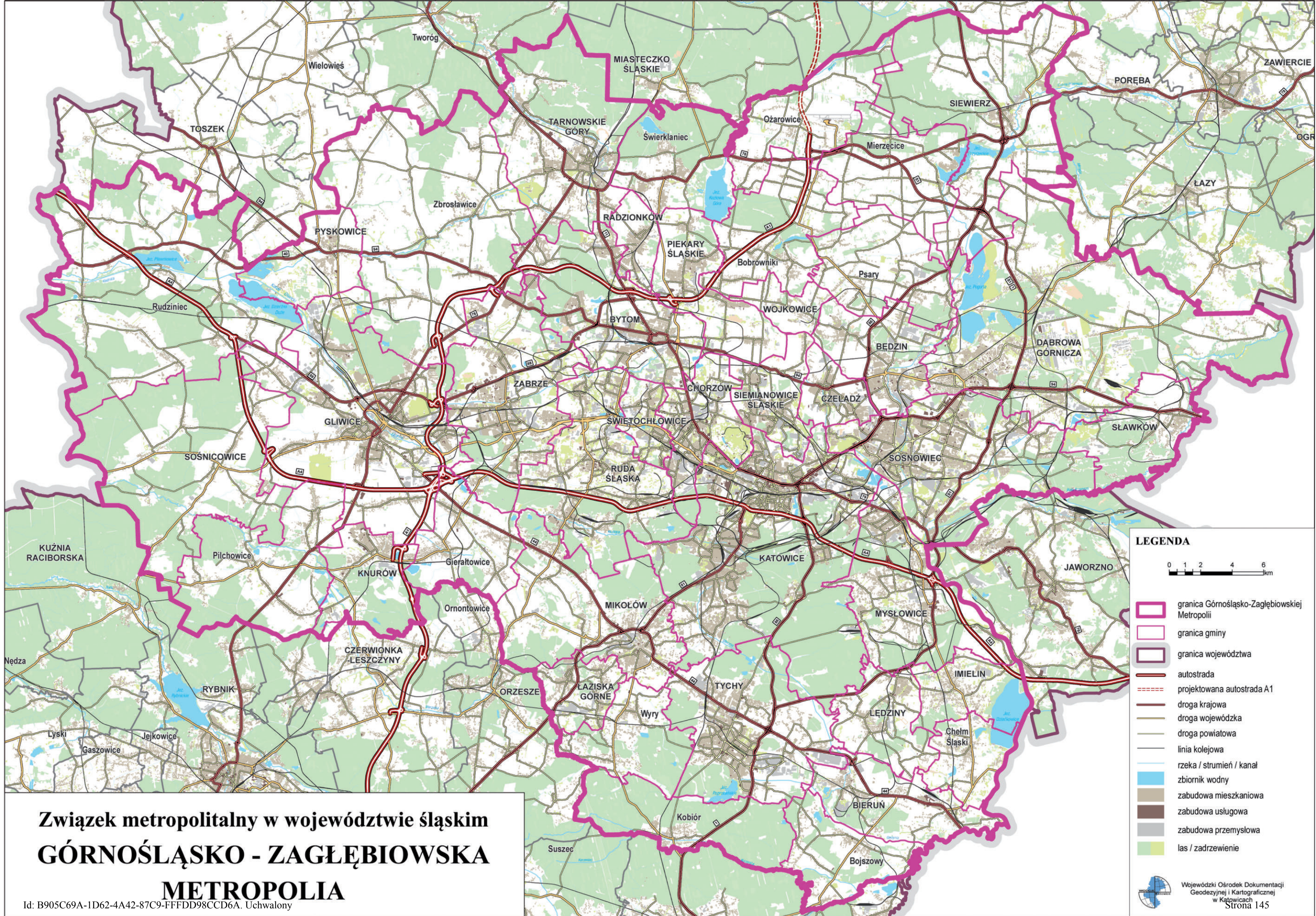
- Opracowanie wniosku: Urząd Miasta Katowice oraz Górnośląski Związek Metropolitalny;
- Opracowanie finansowe: Górnośląski Związek Metropolitalny oraz Urząd Miasta Katowice;
- Konsultacja merytoryczna: Obserwatorium Procesów Miejskich i Metropolitalnych przy Uniwersytecie Śląskim oraz Unia Metropolii Polskich;
- Konsultacja formalno-prawna: Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach .

**ZAŁĄCZNIKI DO WNIOSKU O UTWORZENIE
ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO
W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM
(zgodnie z art. 5 ust. 5 ustawy)**

ZAŁĄCZNIK NR 3

**Mapa topograficzna z zaznaczeniem granic gmin,
które mają wejść w skład związku metropolitalnego**

zgodnie z art. 5 ust. 5 pkt. 3



**ZWIĄZEK METROPOLITALNY
NA TLE WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO**

dane GUS, 2016 r.

Związek Metropolitalny na tle województwa śląskiego zasięg terytorialny związku - 41 gmin



Wybrane dane o Związku Metropolitalnym w województwie śląskim
propozycja delimitacji Związku Metropolitalnego – 41 gmin

Gminy		Powierzchnia w km ²	Ludność	Ludność na 1 km ²	Ludność	Ludność na 1 km ²	Przyrost naturalny na 1000 ludności
		1 I 2016 r.	30 VI 2016 r.		31 XII 2016 r.		w 2016 r.
	Metropolia	2553	2279560	893	2275010	891	-1,95
	Województwo	12333	4564394	370	4559164	370	-1,36
1	Będzin	37	57761	1546	57555	1540	-5,25
2	Bieruń	40	19575	483	19645	485	3,32
3	Bobrowniki	52	11905	231	11933	232	-5,38
4	Bojszowy	35	7630	220	7674	221	3,15
5	Bytom	69	170059	2449	169617	2443	-3,29
6	Chelm Śląski	23	6144	263	6213	266	1,79
7	Chorzów	33	109541	3295	109398	3291	-3,17
8	Czeladź	16	32225	1967	32078	1958	-5,40
9	Dąbrowa Górnica	189	122451	649	121802	645	-2,47
10	Gierałtowie	38	11834	311	11894	313	1,61
11	Gliwice	134	182969	1367	182156	1361	-1,03
12	Imielin	28	8888	318	8896	318	-0,90
13	Katowice	165	299012	1816	298111	1811	-2,51
14	Knurów	34	38685	1139	38652	1138	1,47
15	Kobiór	48	4905	102	4912	102	1,63
16	Lędziny	32	16807	531	16726	528	2,80
17	Łaziska Górne	20	22418	1117	22427	1117	1,07
18	Mierzęcice	49	7632	154	7668	155	-2,10
19	Mikołów	79	40027	505	40114	506	0,20
20	Mysłowice	66	74711	1139	74592	1137	-0,12
21	Ożarów	46	5714	125	5731	125	0,18
22	Piekary Śląskie	40	56126	1404	55954	1400	-3,53
23	Pilchowice	70	11618	166	11698	168	3,79
24	Psary	46	11939	259	11966	259	-0,59
25	Pyskowice	31	18418	596	18412	596	-3,58
26	Radzionków	13	16965	1285	16875	1278	-2,77
27	Ruda Śląska	78	139412	1794	139125	1790	-1,74
28	Rudziniec	159	10638	67	10617	67	-0,56
29	Siemianowice Śląskie	25	68011	2667	67905	2663	-1,68
30	Siewierz	114	12323	108	12366	109	0
31	Ślawków	37	7092	193	7084	193	-5,22
32	Sosnowiec	91	206516	2268	205873	2261	-4,64
33	Sośnicowice	116	8742	75	8778	75	-0,46
34	Świerklaniec	45	11888	266	11952	268	1,01
35	Świętochłowice	13	50750	3813	50644	3805	-3,21
36	Tarnowskie Góry	84	61099	730	61229	731	-0,26
37	Tychy	82	128415	1570	128351	1569	0,85
38	Wojkowice	13	9078	710	9070	709	-4,74
39	Wry	35	7876	227	7972	230	2,29
40	Zabrze	80	175882	2188	175459	2182	-1,42
41	Zbroslawice	148	15879	107	15886	107	-0,57

Wybrane dane o Związku Metropolitalnym w województwie śląskim (cd.)
propozycja delimitacji Związku Metropolitalnego – 41 gmin

Gminy		Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	Liczba ludności na 1 podmiot ambulatoryjnej opieki zdrowotnej	Osoby korzystające ze środowiskowej pomocy społecznej	Pracujący	Pracujący na 1000 ludności	Bezrobotni zarejestrowani ogółem
		31 XII 2016 r.	31 XII 2015 r.	w 2015 r.	31 XII 2015 r.		31 XII 2016 r.
	Metropolia	62	1426	118415	664223	291	60630
	Województwo	62	1411	222202	1184735	259	119981
1	Będzin	66	1379	3316	12409	214	2403
2	Bieruń	53	1960	429	9724	496	250
3	Bobrowniki	67	1320	450	1030	87	370
4	Bojszowy	58	3808	220	1052	138	79
5	Bytom	62	2009	13839	28294	166	7483
6	Chełm Śląski	61	1226	204	654	107	109
7	Chorzów	65	1483	8409	27454	250	3060
8	Czeladź	65	1543	2150	6298	194	1244
9	Dąbrowa Górnicza	62	1478	4078	39709	324	4488
10	Gierałtowiec	65	1680	283	1365	116	154
11	Gliwice	63	1348	7249	79675	434	4520
12	Imielin	60	2949	317	914	103	127
13	Katowice	64	943	16081	161510	539	5970
14	Knurów	61	1614	1335	9715	251	765
15	Kobiór	59	2459	166	431	88	91
16	Lędziny	54	1865	564	5876	350	285
17	Łaziska Górne	57	2802	1652	5582	249	404
18	Mierzęcice	61	3802	261	781	103	245
19	Mikołów	63	1210	1849	13575	340	693
20	Mysłowice	58	1313	2971	19446	260	1673
21	Ożarówce	60	1426	177	2951	517	166
22	Piekary Śląskie	61	1375	2529	11065	196	1614
23	Pilchowice	59	1444	287	1137	98	227
24	Psary	66	1485	321	809	68	397
25	Pyskowice	57	1538	634	3899	211	477
26	Radzionków	61	1889	535	3608	212	458
27	Ruda Śląska	61	2370	8115	33238	238	2335
28	Rudziniec	57	2663	573	1076	101	324
29	Siemianowice Śląskie	63	1516	5423	13019	191	1675
30	Siewierz	64	1755	357	3537	288	372
31	Sławków	64	1421	511	1496	211	241
32	Sosnowiec	64	1492	9684	45990	222	7070
33	Sośnicowice	58	2891	125	1597	184	174
34	Świerklaniec	59	1974	330	1757	148	348
35	Świętochłowice	63	1888	3093	7580	149	1219
36	Tarnowskie Góry	64	985	3147	15653	256	1835
37	Tychy	62	1311	3918	47767	372	2155
38	Wojkowice	61	3018	394	1220	135	342
39	Wry	61	1959	169	754	96	90
40	Zabrze	59	1520	11454	38142	216	4304
41	Zbrosławice	57	1322	816	2434	153	394

Wybrane dane o Związku Metropolitalnym w województwie śląskim (cd.)
propozycja delimitacji Związku Metropolitalnego – 41 gmin

Gminy		Bezrobotni zarejestrowani ogółem na 100 osób w wieku produkcyjnym	Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON	Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON na 1000 ludności	Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą wpisane do rejestru REGON	Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą wpisane do rejestru REGON na 100 osób w wieku produkcyjnym	Dochody budżetów gmin i miast na prawach powiatu ogółem w mln zł
		31 XII 2016 r.					w 2015 r.
	Metropolia	4,3	246329	108	165428	12	10415,9
	Województwo	4,3	467090	102	331065	12	18838,5
1	Będzin	6,9	6791	118	4860	14	193,7
2	Bieruń	1,9	1376	70	1053	8	81,4
3	Bobrowniki	5,2	1155	97	935	13	39,5
4	Bojszowy	1,6	600	78	504	10	27,8
5	Bytom	7,1	16500	97	10261	10	678,0
6	Chełm Śląski	2,8	540	87	426	11	28,5
7	Chorzów	4,6	11284	103	7839	12	496,2
8	Czeladź	6,4	3158	98	2202	11	109,0
9	Dąbrowa Górnicza	6,0	12353	101	8839	12	646,7
10	Gierałtów	2,1	1053	89	847	12	45,2
11	Gliwice	4,0	24168	133	14703	13	1415,5
12	Imielin	2,3	876	98	708	13	32,5
13	Katowice	3,3	47342	159	26962	15	1659,4
14	Knurów	3,2	2969	77	1956	8	118,2
15	Kobiór	3,0	545	111	424	14	16,4
16	Lędziny	2,6	1242	74	826	8	50,5
17	Łaziska Górne	2,8	1607	72	1221	9	91,4
18	Mierzęcice	5,1	674	88	555	12	29,6
19	Mikołów	2,8	4852	121	3345	14	167,1
20	Mysłowice	3,5	7155	96	5106	11	305,7
21	Ożarów	4,6	671	117	519	15	35,8
22	Piekary Śląskie	4,6	4327	77	3047	9	199,0
23	Pilchowice	3,1	1034	88	825	11	35,0
24	Psary	5,5	1224	102	1037	14	45,8
25	Pyskowice	4,1	1553	84	1054	9	55,4
26	Radzionków	4,4	1684	100	1253	12	50,7
27	Ruda Śląska	2,7	9817	71	7278	8	583,1
28	Rudziniec	4,8	914	86	715	11	37,6
29	Siemianowice Śląskie	4,0	6340	93	4684	11	250,3
30	Siewierz	4,9	1359	110	1063	14	44,5
31	Ślasków	5,6	648	91	489	11	34,1
32	Sosnowiec	5,6	23029	112	17182	14	822,8
33	Sośnicowice	3,1	814	93	635	11	31,7
34	Świerklaniec	4,6	1488	124	1188	16	38,3
35	Świętochłowice	3,9	3864	76	2818	9	181,2
36	Tarnowskie Góry	4,9	7895	129	5525	15	222,9
37	Tychy	2,7	13854	108	9882	12	627,5
38	Wojkowice	6,1	837	92	633	11	28,2
39	Wry	1,8	778	98	624	13	28,0
40	Zabrze	3,9	16478	94	10296	9	780,2
41	Zbrosławice	3,9	1481	93	1109	11	51,6

Wybrane dane o Związku Metropolitalnym w województwie śląskim (dok.)
propozycja delimitacji Związku Metropolitalnego – 41 gmin

Gminy		Dochody budżetów gmin i miast na prawach powiatu ogółem na 1 mieszkańca w zł	Dochody własne budżetów gmin i miast na prawach powiatu na 1 mieszkańca w zł	Wydatki budżetów gmin i miast na prawach powiatu ogółem w mln zł	Wydatki budżetów gmin i miast na prawach powiatu ogółem na 1 mieszkańca w zł	Zasoby mieszkaniowe na 1000 ludności	Mieszkania oddane do użytkowania na 1000 zawartych małżeństw
		w 2015 r.				31 XII 2015 r.	w 2016 r.
	Metropolia	4549	2826	10485,1	4579	414,6	453
	Województwo	4115	2453	18779,8	4102	380,7	480
1	Będzin	3333	2431	179,5	3089	426,9	157
2	Bieruń	4141	2816	85,9	4371	319,3	462
3	Bobrowniki	3315	1963	40,3	3387	320,6	945
4	Bojszowy	3664	2017	31,8	4190	243,6	872
5	Bytom	3953	2187	697,7	4068	429,6	72
6	Chełm Śląski	4621	3483	26,9	4361	294,0	1469
7	Chorzów	4506	2503	514,4	4671	479,7	158
8	Czeladź	3353	2486	110,3	3392	448,8	137
9	Dąbrowa Górnicza	5261	3422	663,1	5394	405,1	470
10	Gierałtowiec	3865	2561	45,8	3918	265,7	1043
11	Gliwice	7694	4073	1361,3	7400	426,1	357
12	Imielin	3704	2898	27,1	3088	346,7	1447
13	Katowice	5517	3879	1616,2	5373	470,3	1074
14	Knurów	3045	2106	113,0	2912	364,9	485
15	Kobiór	3347	1969	16,1	3287	338,6	714
16	Lędziny	3012	1793	52,4	3129	308,1	333
17	Łaziska Górne	4084	3078	89,5	3999	363,0	238
18	Mierzęcice	3890	1758	30,1	3964	334,6	600
19	Mikołów	4197	3135	161,9	4066	374,1	1019
20	Mysłowice	4075	2527	299,7	3995	378,3	591
21	Ożarówce	6332	3532	35,7	6319	304,2	724
22	Piekary Śląskie	3517	2115	209,6	3704	392,7	133
23	Pilchowice	3039	1821	33,7	2924	268,7	1476
24	Psary	3856	2728	40,7	3426	384,0	902
25	Pyskowice	2997	1996	53,9	2912	375,0	495
26	Radzionków	2980	2059	49,9	2932	349,3	271
27	Ruda Śląska	4159	2659	607,4	4332	415,0	214
28	Rudziniec	3533	1896	36,7	3454	321,0	889
29	Siemianowice Śląskie	3658	2325	252,3	3688	453,7	85
30	Siewierz	3635	2281	44,9	3665	365,9	1200
31	Sławków	4787	2780	37,3	5236	367,1	306
32	Sosnowiec	3950	2480	800,9	3844	441,7	187
33	Sośnicowice	3639	2185	30,3	3485	296,6	868
34	Świerklaniec	3232	2127	43,6	3681	286,1	1185
35	Świętochłowice	3533	1836	189,8	3699	442,3	255
36	Tarnowskie Góry	3658	2254	248,0	4071	388,3	756
37	Tychy	4884	3103	628,7	4893	385,1	430
38	Wojkowice	3126	2036	29,2	3233	413,1	238
39	Wry	3572	2108	28,5	3638	333,7	1839
40	Zabrze	4412	2552	869,0	4914	397,2	204
41	Zbrosławice	3258	1878	52,0	3280	287,6	913

Obszar Związku Metropolitalnego na tle województwa śląskiego zróżnicowanie wewnętrzne związku - wybrane dane

ŁUDNOŚĆ NA 1 KM²

stan w dniu 31 XII 2016 r.



PODMIOTY GOSPODARKI NARODOWEJ NA 1000 LUDNOŚCI

stan w dniu 31 XII 2016 r.



Obszar Związku Metropolitalnego na tle województwa śląskiego
 zróżnicowanie wewnętrzne związku - wybrane dane

**BEZROBOTNI ZAREJESTROWANI OGÓŁEM
 NA 100 OSÓB W WIEKU PRODUKCYJNYM**

stan w dniu 31 XII 2016 r.



**ZASOBY MIESZKANIOWE
 NA 1000 LUDNOŚCI**

stan w dniu 31 XII 2015 r.





PROGRAM DLA ŚLĄSKA

STRATEGIA NA RZECZ
ODPOWIEDZIALNEGO
ROZWOJU



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Grudzień 2017

©Ministerstwo Rozwoju
Warszawa 2017

Opracowanie:

Ministerstwo Rozwoju

Pl. Trzech Krzyży 3/5, 00-507 Warszawa

www.mr.gov.pl

Departament Strategii Rozwoju

tel. 22 273 76 01

fax 22 273 89 08

e-mail: programdlaslaska@mr.gov.pl, sekretariatDSR@mr.gov.pl



MINISTERSTWO
ROZWOJU

Unia Europejska



Cel 6: Poprawa warunków rozwojowych miast województwa śląskiego

Miasta, aby stawać się atrakcyjnym miejscem lokowania nowych przedsięwzięć, muszą stwarzać dogodne warunki do rozwoju społeczno-gospodarczego, w tym do zamieszkania. Nie może się to ograniczać wyłącznie do granic administracyjnych, ale powinno obejmować obszary położone wokół ośrodka centralnego. Działania związane z tym celem będą nakierowane na:

- **wzmocnienie funkcji metropolitalnych Konurbacji Górnośląskiej** w celu budowania przewag konkurencyjnych regionu przy jednoczesnym **wspieraniu mniejszych ośrodków, w tym miast średnich,**
- **niwelowanie zróżnicowań rozwojowych oraz powstrzymanie rozlewania się metropolii (*urban sprawl*), integrację działań na rzecz rozwoju infrastruktury komunalnej i wspieranie powstawania atrakcyjnych terenów mieszkaniowych** w miastach celem przeciwdziałania procesom suburbanizacji,
- prowadzenie **skutecznej rewitalizacji** obszarów zdegradowanych, w tym wypracowywania modelowych działań **zapobiegania i niwelowania negatywnych zjawisk** społeczno-gospodarczych, przestrzennych, środowiskowych i infrastrukturalnych,
- **przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom społeczno-gospodarczym i traceniu funkcji społeczno-gospodarczych, pobudzenie rozwoju w miastach średnich oraz wykorzystanie ich potencjału rozwojowego dla zrównoważonego rozwoju regionu.**
- **współpracę w układach funkcjonalnych oraz zwiększenie jakości i efektywności zarządzania w funkcjonalnych obszarach miejskich,** w szczególności Konurbacji Górnośląskiej,
- **podniesienie jakości zagospodarowania przestrzeni miejskich** m.in. jakości i atrakcyjności przestrzeni publicznych, szczególnie centrów miast i centrów dzielnic,
- **poprawę dostępności ośrodków rozwoju gospodarczego w regionie,** jak i lokalnych centrów aktywności gospodarczej, zapewnienie sprawnego i zintegrowanego systemu połączeń wewnątrz regionu jak i z otoczeniem, które przyczynią się do **zmniejszenia natężenia ruchu** i uciążliwości transportowych w przestrzeniach wielkomiejskich,
- **poprawę sytuacji sektora mieszkalnictwa,** który jest ważnym aspektem w rozwoju **rynków pracy** oraz poprawy **jakości życia** w miastach,
- poprawę warunków życia poprzez wzrost **dostępności opieki zdrowotnej,** szczególnie poprzez wypracowywanie efektywnych **rozwiązań systemowych i organizacyjnych w zakresie leczenia.**

Działanie 6.1 Budowanie silnej pozycji Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej oraz aktywizacja potencjału i wzmocnienie średnich miast

Najważniejszym wyzwaniem dla polityki rozwoju tego obszaru jest jego metropolizacja, w tym **wypromowanie Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej jako liczącego się w Polsce i Europie obszaru metropolitalnego.** Podstawowe znaczenie dla Metropolii ma rozwój specjalistycznych usług wyższego rzędu, które w przyszłości wyznaczą jej charakter i przyspieszą tempo rozwoju. Skierowanie dodatkowego wsparcia na rozwój i lepsze zintegrowanie metropolii z poziomu krajowego (**powołanie związku metropolitalnego wraz z przyznaniem na ten cel dodatkowych funduszy z budżetu państwa oraz środków z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na realizację projektów komplementarnych na podstawie Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego**) przyczyni się do realizacji działań takich jak m.in.: poprawa organizacji transportu i ładu przestrzennego, budowa zintegrowanego i zrównoważonego systemu transportu metropolitalnego, w tym integracja, modernizacja i rozwój transportu zbiorowego, czy poprawa jakości połączeń komunikacyjnych oraz dostępności komunikacji publicznej.

Przedsięwzięcie kluczowe



Związek metropolitalny województwa śląskiego

W oparciu o ustawę z dnia 9 marca 2017 roku o związku metropolitalnym w województwie śląskim z dniem 1 lipca br. został utworzony na mocy rozporządzenia Rady Ministrów **pierwszy w Polsce związek metropolitalny pod nazwą „Górnośląska-Zagłębiowska Metropolia”**, który obejmuje 41 gmin (20,7 % powierzchni województwa) zamieszkałych przez 2,3 mln mieszkańców (49,9 % mieszkańców województwa).

Dodatkowe wsparcie finansowe dla tego obszaru zostanie skierowane ze środków krajowych (**5% wpływu PIT z budżetu państwa**) na kwestie takie jak m.in. organizacja transportu, kształtowanie ładu przestrzennego oraz rozwój obszaru metropolii, w tym promocja związku i jego obszaru.

Do dochodu związku wliczone zostaną również składki gmin w wysokości **0,1 % udziału w PIT w roku, w którym utworzony został związek oraz 0,5% udziału w PIT w kolejnych latach**. Po oszacowaniu średniego dochodu z PIT od 2010 r. przyjęto, że w warunkach społeczno-gospodarczych **związek metropolitalny w województwie śląskim otrzyma wsparcie w wysokości ok. 11 mln zł w roku 2017, ok. 289 mln zł w roku 2018 i ok. 307 mln zł w roku 2019.**

Uzupełnieniem działań wspierających funkcje metropolitalne województwa śląskiego jest szerokie wsparcie ze środków polityki spójności działań realizowanych w ramach Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. W ramach wyodrębnionej rezerwy ogólnej z poziomu krajowego alokowano 2 mld zł na realizację projektów ZIT oraz wydzielono środki finansowe w Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 na realizację tzw. projektów komplementarnych w województwie śląskim (opisane w działaniach 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 4.1 oraz 4.2). Dodatkowo ze środków krajowego Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014-2020 przeznaczone zostanie ok. 9,7 mln zł do roku 2018 na realizację zadań związanych z wdrażaniem ZIT przez Związek Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego.

Obszary dużych miast pozostaną głównymi strefami docelowymi zagranicznych inwestycji w Polsce. Dla równoważenia korzyści płynących z inwestycji zewnętrznych na poziomie krajowym podejmowane są działania służące wzmocnieniu miast średniej wielkości, które pozostają w silnych powiązaniach funkcjonalnych z największymi ośrodkami miejskimi. W tym celu zostanie wykorzystany potencjał tkwiący w średnich miastach, ze szczególnym uwzględnieniem miast, które tracą swoje funkcje społeczno-gospodarcze, poprzez działania aktywizujące rozwój gospodarczy i przyciąganie nowych inwestycji rozwojowych.

Przedsięwzięcie horyzontalne



Pakiet dla miast średnich

Dodatkowe możliwości finansowe dla 37 miast z terenu województwa śląskiego (dotyczy miast powyżej 20 tys. mieszkańców oraz miast powyżej 15 tys. mieszkańców będących stolicami powiatów z wyłączeniem miasta wojewódzkiego), z czego 6 miast tj.: Rydułtowy, Zabrze, Jastrzębie-Zdrój, Sosnowiec, Bytom, Świętochłowice zostało zaliczone do 122 miast tracących funkcje społeczno-gospodarcze, dla których stosowane są dodatkowe preferencje. Wsparcie dotyczy m.in.

- ułatwionego dostępu do funduszy europejskich w ramach programów krajowych,
- polityki lokowania inwestycji i przyciągania inwestorów,
- pozyskiwania innych źródeł finansowania w szczególności w ramach Funduszu Inwestycji Samorządowych zarządzanego przez Polski Fundusz Rozwoju,
- pilotażu konsultacji przedinwestycyjnych ze specjalistami PFR, co ma na celu identyfikację optymalnych źródeł finansowania,
- współpracy z innymi miastami (Partnerska Inicjatywa Miast) czy realizacji projektów o charakterze innowacyjnym (smart city).

Możliwe będzie dofinansowanie działań z zakresu m.in.: innowacji, prac B+R, przedsiębiorczości, efektywności energetycznej budynków, mobilności międzynarodowej osób zagrożonych wykluczeniem społecznym w celu aktywizacji zawodowej,



Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia
ul. Barbary 21a
40-053 Katowice

Program działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022

Nowy wymiar synergii

Program działań strategicznych

Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022

Załącznik do uchwały nr XII/73/2018 Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 30 listopada 2018 r.

Wydawca:

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia

Urząd Metropolitalny Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Departament Strategii i Polityki Przestrzennej

ul. Barbary 21a

40-053 Katowice

Szanowni Państwo

Jest dla mnie zaszczytem, że razem z moim zespołem – Zarządem Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – mogę uczestniczyć w budowaniu pierwszej w Polsce Metropolii, mieszczącej się obecnie w granicach 41 gmin i miast, w których mieszka około 2,3 mln mieszkańców.

Siła miast i gmin, tworzących dzisiejszą Metropolię, opierała się w przeszłości na tradycyjnym przemyśle. W ostatnich latach, w wyniku intensywnych przemian gospodarczych, znaczenia nabrały branże korzystające z nowoczesnych rozwiązań technologicznych. Dzisiaj to one zajmują czołową pozycję w strukturze gospodarczej Metropolii. Sektory: motoryzacyjny, chemiczny, energetyczny, medyczny ICT i nowoczesnych usług biznesowych, dynamicznie rozwijają się na naszym obszarze. Istotną rolę odgrywają firmy z kapitałem zagranicznym. Pamiętajmy również o wartości wnoszonej przez tysiące firm rodzinnych, które od kilku pokoleń działają na rynku budowy maszyn i urządzeń, usług specjalistycznych dla przemysłu, czy też w branżach transportu, przemysłu spożywczego oraz budownictwa. W obecnych czasach stoją one przed wyzwaniem zmierzenia się z nowymi technologiami, z brakiem pracowników, a także w wielu przypadkach z brakiem następców, którzy mogą zapewnić ciągłość funkcjonowania firmy. W tej sytuacji technologie informatyczne i procesy daleko idącej robotyzacji i automatyzacji nie mogą dłużej być traktowane jako opcja rozwoju, ale są po prostu koniecznością. Stanowią one podstawę nowoczesnej, konkurencyjnej na skalę globalną, gospodarki. Mają również coraz istotniejsze znaczenie w przestrzeni publicznej; w sektorze edukacyjnym, czy w sektorze zdrowia, dla poprawy jakości życia mieszkańców na wszystkich etapach życia. Dlatego też, w ramach zadań ustawowych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, Zarząd Metropolii chce aktywnie włączyć się w proces zmian, inicjując i wspierając działania pilotażowe i demonstracyjne w zakresie transportu, gospodarki i innowacji, a także rozwoju społecznego.

W perspektywie dziesięciu lat liczba mieszkańców Metropolii może się zmniejszyć z obecnych około 2,3 mln do 2,1 mln osób. Niekorzystne trendy demograficzne już dziś dają się we znaki gospodarce. Jednocześnie liczba osób w wieku poprodukcyjnym rośnie. Aby móc zapewnić godne życie osobom starszym, organizacje pozarządowe i jednostki samorządu terytorialnego podejmują wiele działań, chociaż nie zawsze w sposób skoordynowany i systemowy. Mamy świadomość, że poprawa warunków życia mieszkańców Metropolii wiąże się z takimi zagadnieniami jak: bezpieczeństwo i jakość życia, łatwy dostęp do pracy i miejsc odpoczynku, sprawnie funkcjonujący transport publiczny, dobra jakość wody i powietrza, uporządkowany ład przestrzenny i zrównoważone podejście do bioróżnorodności, a także oferta wysokiej jakości usług edukacyjnych i zdrowotnych. Mamy również świadomość, że siła Metropolii leży w zapewnieniu synergii 41 gmin oraz ścisłej współpracy z powiatami, samorządem województwa i administracją rządową. W zakresie publicznego transportu zbiorowego dla Metropolii priorytetem jest współpraca z województwem śląskim przy integracji kolei regionalnej w systemie wspólnego biletu, a także z PKP Polskie Linie Kolejowe SA przy kształtowaniu struktury sieci Kolei Metropolitalnej. W zakresie poprawy jakości powietrza niezbędna jest współpraca między Metropolią a gminami, samorządem województwa oraz agendami administracji rządowej przy opracowywaniu i wdrażaniu programów służących zmniejszeniu niskiej emisji. Współpraca z przedstawicielami gmin i miast, jednostek naukowych, organizacji pozarządowych oraz różnych branż konieczna jest również w celu zapewnienia zrównoważonego ładu przestrzennego i dostępności do zasobów naturalnych (odnawialnych, jak i odzyskanych w ramach obiegu zamkniętego), w celu pogodzenia interesów indywidualnych ze wspólnym. Celem tych działań jest ukształtowanie Metropolii jako miejsca, w którym warto mieszkać, spędzać czas wolny, rozwijać się i pracować oraz prowadzić biznes. Dlatego zapraszam Państwa do zaangażowania się w realizację postanowień niniejszego *Programu działań strategicznych do 2022 roku*.

Kazimierz Karolczak
Przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Spis treści

Wstęp	5
1. Ramy prawne.....	6
2. Zgodność z dokumentami strategicznymi na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym	9
3. Priorytety na lata 2018-2022.....	14
3.1. Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona metropolia	14
3.1.1. Trendy w perspektywie do 2022 roku	14
3.1.2. Strategie krajowe i regionalne.....	25
3.1.3. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia a inne obszary funkcjonalne w Polsce	27
3.1.4. Inicjatywy podejmowane w podregionach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	31
3.1.5. Wyzwania w perspektywie do 2022 roku.....	32
3.2. Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska	34
3.2.1. Trendy w perspektywie do 2022 roku	34
3.2.2. Strategie krajowe i regionalne.....	39
3.2.3. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia a inne obszary funkcjonalne w Polsce	40
3.2.4. Inicjatywy podejmowane w podregionach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	41
3.2.5. Wyzwania w perspektywie do 2022 roku.....	45
3.3. Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego.....	46
3.3.1. Trendy w perspektywie do 2022 roku	46
3.3.2. Strategie krajowe i regionalne.....	51
3.3.3. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia a inne obszary funkcjonalne w Polsce	53
3.3.4. Inicjatywy podejmowane w podregionach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	57
3.3.5. Wyzwania w perspektywie do 2022 roku.....	59
3.4. Promocja związku metropolitalnego i jego obszaru	60
3.5. Rozwój instytucjonalny.....	61
3.6. Cele <i>Programu</i>	63
4. Działania strategiczne	65
4.1. Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona metropolia	68
4.2. Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska	75
4.3. Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego.....	88
4.4. Promocja związku metropolitalnego i jego obszaru	93
4.5. Rozwój instytucjonalny.....	95
5. System wdrażania i monitoringu <i>Programu</i>	100
Słownik pojęć.....	101
Bibliografia.....	104
Spis ilustracji.....	107
Uczestnicy prac nad <i>Programem</i>	108

„Strategicznym celem polityki GZM jest przekształcenie (transformacja) dawnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w atrakcyjny osiedleńczo, zielony region metropolitalny UE, budujący się na wiedzy i prawach opartych „na poszanowaniu wolności i sprawiedliwości, współdziałaniu władz, dialogu społecznym oraz na zasadzie pomocniczości umacniającej uprawnienia obywateli i ich wspólnot” (z Konstytucji RP), rozwijany z troską o spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną obszaru w którym przez 200 lat eksploatowano węgiel, rudy i... ludzi.”

/Vademecum UMP – 2018/

Wstęp

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia powstała w 2017 roku na obszarze i w granicach 41 gmin województwa śląskiego z siedzibą władz w Katowicach. Jej powstanie jest konsekwencją wieloletnich debat dotyczących sposobu efektywnego wykorzystania potencjału rozwojowego gmin powiązanych ze sobą poprzez różne funkcje społeczne, gospodarcze i kulturowo-historyczne, a także sposobu wspólnego radzenia sobie z bieżącymi problemami i wyzwaniem wynikającymi z różnych wydarzeń w Polsce i na świecie. W wymiarze wewnętrznym Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (dalej również GZM, Metropolia) nastawiona jest na integralność i spójność przestrzenną, społeczną i gospodarczą w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości życia mieszkańców, a w wymiarze zewnętrznym koncentruje się na pozycjonowaniu siebie na arenie międzynarodowej, jako atrakcyjnego obszaru do przebywania, inwestowania i współpracy. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia jest policentrycznym obszarem metropolitalnym, mającym kilka ośrodków wzrostu. Tylko dwa miasta liczą ponad 200 tys. mieszkańców (Katowice – 296.262 mieszkańców, Sosnowiec 204.013 mieszkańców)¹, siedem miast znajduje się w przedziale od 100 tys. do 200 tys. mieszkańców (Gliwice – 181.309 mieszkańców, Zabrze – 174.349 mieszkańców, Bytom – 168.394 mieszkańców, Ruda Śląska – 138.578 mieszkańców, Tychy – 128.211 mieszkańców, Dąbrowa Górnicza – 121.121 mieszkańców, Chorzów – 109.021 mieszkańców)², a pozostałe gminy liczą poniżej 100 tys. mieszkańców. GZM charakteryzuje się zarówno miastami o wysokiej gęstości zaludnienia (Świętochłowice – 3.785 os./km², Chorzów – 3.280 os./km²)³, jak i gminami o niskiej gęstości zaludnienia (Rudziniec – 67 os./km², Sośnicowice – 76 os./km²)⁴. W aspekcie gospodarczym można wyróżnić obszary, na których istotną rolę ciągle odgrywa przemysł tradycyjny, a także takie, na których rozwijają się: różnorodny przemysł, zaawansowane usługi, handel lub turystyka. Oznacza to, że misją Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jest zapewnienie synergii w działaniu poszczególnych gmin i podregionów przy jednoczesnym dostrzeganiu ich różnorodności, jak i atutów w kreowaniu Metropolii jako miejsca, w którym warto mieszkać, spędzać czas wolny, rozwijać się i pracować oraz prowadzić biznes. Misją GZM jest również budowanie tożsamości metropolitalnej, poczucia identyfikacji i dumy mieszkańców z faktu zamieszkiwania na obszarze Metropolii oraz sukcesywne zwiększanie poziomu ich partycypacji w korzyściach wynikających z integracji miast i gmin tego obszaru z ramach związku metropolitalnego. Dokumentem określającym kierunki działania i rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jest strategia rozwoju. Na powyższą okoliczność podjęta została uchwała Nr VII/34/1/2018 Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 17.05.2018 r. o przystąpieniu do sporządzania strategii Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Pierwszym etapem tych prac jest opracowanie *Programu działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022* obejmującego działania w krótkiej perspektywie czasowej. Równolegle Zarząd zainicjował prace nad strategią długoterminową.

Niniejszy *Program działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022* (dalej nazywany również *Programem* lub *Programem działań strategicznych*) jest dokumentem, w którym – w odniesieniu do trendów i uwarunkowań wewnętrznych – określone zostały działania strategiczne do 2022 roku. Niniejszy Program nie jest dokumentem w rozumieniu ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Jest on dokumentem przejściowym, przyjmowanym do czasu opracowania i uchwalenia Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2021-27 z perspektywą do 2035 roku.

¹ Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, wg stanu na dzień 31.12.2017 r.

² Ibid.

³ Ibid.

⁴ Ibid.

Program ten został przygotowany z uwzględnieniem następujących zasad:

- zgodność z dokumentami strategicznymi na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym i europejskim,
- spójność wewnętrzna przy jednoczesnym poszanowaniu różnorodności gmin na obszarze metropolii,
- otwartość na świat, relacje partnerskie z otoczeniem,
- subsydiarność, zgodnie z którą zadania publiczne powinny być realizowane na jak najniższym poziomie władzy i administracji publicznej przez organy znajdujące się najbliżej obywateli,
- efektywność i racjonalność kosztowa przy planowaniu i wdrażaniu zadań,
- zrównoważony rozwój, rozumiany jako rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego, jak i przyszłych pokoleń.

W wymiarze wewnętrznym *Program* jest narzędziem zorientowanym na konsolidację, integrację i koordynację inicjatyw podjętych przez poszczególne gminy. Natomiast w wymiarze zewnętrznym stanowi on dokument do komunikacji z otoczeniem, w tym: z jednostkami samorządu terytorialnego usytuowanymi wokół Metropolii, z innymi metropoliami w Polsce, z samorządem województwa śląskiego, z administracją rządową i z Komisją Europejską. *Program* stanowi podstawę do tworzenia kolejnych wersji *Wieloletniej Prognozy Finansowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii*.

1. Ramy prawne

Ustawa z dnia 9 marca 2017 r.⁵ o związku metropolitalnym w województwie śląskim stanowi, że „związek metropolitalny jest zrzeszeniem gmin województwa śląskiego, charakteryzujących się istnieniem silnych powiązań funkcjonalnych oraz zaawansowaniem procesów urbanizacyjnych, położonych na obszarze spójnym pod względem przestrzennym, który zamieszkuje co najmniej 2 000 000 mieszkańców”. W ustawie nie uwzględniono powiatów jako potencjalnych członków związku metropolitalnego, co np. w kontekście rozwoju społecznego i gospodarczego może utrudnić dyskusje dotyczące usprawnienia systemu edukacji publicznej na poziomie zawodowym i technicznym, promocji i ochrony zdrowia, transportu zbiorowego i dróg publicznych będących w gestii powiatów, czy też przeciwdziałania bezrobociu oraz aktywizacji lokalnego rynku pracy. W obecnej sytuacji powiaty są kluczowymi partnerami dla związku metropolitalnego, jednak nie stanowią jego członków.

Związek metropolitalny wykonuje zadania publiczne w zakresie:

- kształtowania ładu przestrzennego,
- rozwoju społecznego i gospodarczego obszaru związku metropolitalnego,
- 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,
- współdziałania w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego,
- promocji związku metropolitalnego i jego obszaru

przy czym jedynie metropolitalne przewozy pasażerskie są zadaniem usługowym, pozostałe są zadaniami koordynacyjnymi.

⁵ Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim. Dz.U. z 6.04.2017, poz. 730.

Związek metropolitalny może realizować zadania publiczne należące do zakresu działania gminy, powiatu lub samorządu województwa albo koordynować realizację tych zadań na podstawie porozumienia zawartego z jednostką samorządu terytorialnego lub ze związkiem jednostek samorządu terytorialnego. Związek metropolitalny może również realizować zadania publiczne należące do zakresu działania administracji rządowej na podstawie porozumienia zawartego z organem administracji rządowej. Należy mieć jednak na uwadze zasadę prymatu zadań własnych nad powierzonymi. Jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia wykonywania zadań publicznych przez związek metropolitalny:

- jednostka samorządu terytorialnego, na wniosek zarządu związku metropolitalnego, może zbyć nieodpłatnie część lub wszystkie posiadane przez siebie akcje lub udziały spółki akcyjnej lub spółki z ograniczoną odpowiedzialnością na rzecz związku metropolitalnego, o ile przedmiot działalności spółki jest związany z realizacją zadań związku metropolitalnego,
- jednostka samorządu terytorialnego oraz związek metropolitalny mogą postanowić, w drodze zgodnych uchwał swoich organów stanowiących, o przekształceniu jednostki budżetowej lub samorządowego zakładu budżetowego tej jednostki samorządu terytorialnego odpowiednio w jednostkę budżetową lub samorządowy zakład budżetowy związku metropolitalnego, o ile przedmiot ich działalności jest związany z realizacją zadań związku metropolitalnego,
- związek międzygminny, za zgodą związku metropolitalnego wyrażoną w drodze uchwały zgromadzenia tego związku, może postanowić, w drodze uchwały zgromadzenia związku międzygminnego, o przeniesieniu na związek metropolitalny wszelkich praw i obowiązków związku międzygminnego, o ile przedmiot jego działalności jest związany z realizacją zadań związku metropolitalnego. Związek metropolitalny wykonuje zadania publiczne na rzecz gmin – członków związku międzygminnego - niewchodzących w skład związku metropolitalnego, w okresie 3 miesięcy poczynawszy od przejęcia praw i obowiązków związku międzygminnego. Po tym okresie wykonywanie zadań na rzecz tych gmin jest możliwe na podstawie porozumienia.

W celu wykonywania zadań związek metropolitalny może:

- tworzyć jednostki organizacyjne,
- zawierać porozumienia z jednostkami samorządu terytorialnego, ze związkami jednostek samorządu terytorialnego oraz z organami administracji rządowej,
- prowadzić działalność gospodarczą, niewykraczającą poza zakres zadań o charakterze użyteczności publicznej.

Związek metropolitalny może udzielać pomocy, w tym finansowej, jednostkom samorządu terytorialnego oraz ich związkom. Jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki mogą udzielać pomocy finansowej związkowi metropolitalnemu.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2017 r.⁶ w sprawie utworzenia w województwie śląskim związku metropolitalnego pod nazwą „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia” stanowi, iż obszar i granice związku metropolitalnego „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia” obejmuje gminy – miasta na prawach powiatu: Bytom, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Katowice, Mysłowice, Piekary Śląskie, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice, Tychy i Zabrze, gminy o statusie miasta: Będzin, Bieruń, Czeladź, Imielin, Knurów, Łędziny, Łaziska Górne, Mikołów, Pyskowice, Radzionków, Sławków, Tarnowskie Góry i Wojkowice oraz gminy: Bobrowniki, Bojszowy, Chełm Śląski, Gierałtowice, Kobiór, Mierzęcice, Ożarowice, Pilchowice, Psary, Rudziniec, Siewierz, Sośnicowice, Świerklaniec, Wiry i Zbrostawice. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia leży na obszarze pięciu podregionów statystycznych (NTS3): bytomskiego, gliwickiego, katowickiego, sosnowieckiego i tyskiego, jednak nie obejmuje swoim zasięgiem całości tych pięciu podregionów.

⁶ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2017 r. w sprawie utworzenia w województwie śląskim związku metropolitalnego pod nazwą „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia”. Dz.U. 2017, poz. 1290.

Dział V, rozdział 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych⁹ określa zasady i tryb opracowania oraz uchwalenia wieloletniej prognozy finansowej jednostki samorządu terytorialnego. W załączniku do uchwały w sprawie wieloletniej prognozy finansowej określa się odrębnie dla każdego przedsięwzięcia (program, projekt, zadania):

- nazwę i cel,
- jednostkę organizacyjną odpowiedzialną za realizację lub koordynującą wykonywanie przedsięwzięcia,
- okres realizacji i łączne nakłady finansowe,
- limity wydatków w poszczególnych latach,
- limit zobowiązań.

Wieloletnia prognoza finansowa obejmuje okres roku budżetowego oraz co najmniej trzech kolejnych lat budżetowych. W Załączniku nr 1 do Uchwały Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 25 czerwca 2018 roku dochody ogółem budżetu na lata 2018-2022 zostały określone w następujący sposób: 2018 rok – 361,054 mln zł, 2019 rok – 376,634 mln zł, 2020 rok – 391,264 mln zł, 2021 rok – 405,903 mln zł, 2022 rok – 421,675 mln zł¹⁰. Oznacza to, iż w latach 2018-2022 suma dochodów ogółem budżetu osiągnie wartość 1956,53 mln zł. Niniejszy *Program działań strategicznych* będzie podstawą do opracowania *Wieloletniej Prognozy Finansowej* na kolejne lata.

2. Zgodność z dokumentami strategicznymi na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia powstała w momencie, gdy większość dokumentów strategicznych na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym została już określona i znajduje się w trakcie wdrażania z perspektywą realizacji do 2020, 2022, 2025, 2027 czy też 2030 roku. W związku z tym *Program działań strategicznych* uwzględnia strategiczne postanowienia takich dokumentów jak:

- *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*,
- *Program dla Śląska*,
- *Krajowa polityka miejska 2023*,
- *Strategia dla Rozwoju Polski Południowej w obszarze województw małopolskiego i śląskiego do roku 2020*,
- *Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”*,
- *Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Stowarzyszenia pn. Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego*,
- *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*,
- *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+*,
- strategię powiatów ziemskich leżących w obszarze metropolii i gmin członkowskich metropolii,
- wybrane strategię sektorowe.

Niniejszy dokument jest zgodny ze *Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*, która zwraca szczególną uwagę na aspekty zrównoważonego rozwoju z uwzględnieniem różnorodności i specyfiki terytorialnej, stymulowanie wewnętrznych potencjałów rozwojowych oraz na odpowiedzialność samorządów lokalnych za rozwój gospodarczy i za przełamywanie barier we współpracy z innymi samorządami. Strategia ta w kontekście celu „Zrównoważony rozwój kraju wykorzystujący indywidualne potencjały poszczególnych terytoriów” przewiduje wsparcie dla podwyższania atrakcyjności inwestycyjnej Śląska oraz promocji zmian strukturalnych w postaci *Programu*

⁹ Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Dz.U. 2009, nr 157, poz. 1240 z późn. zm.

¹⁰ Załącznik nr 1 do Uchwały nr VIII/40/2018 Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 25 czerwca 2018 r.

dla Śląska, co ma przyczynić się do przyspieszenia procesów restrukturyzacji tradycyjnych sektorów i wprowadzenia nowych form działalności gospodarczej o wysokiej produktywności. W ramach kolejnego celu „Aktywne gospodarczo i przyjazne mieszkańcom miasta”, strategia podnosi z kolei istotne dla metropolii kwestie, takie jak: usprawnienie systemu diagnozowania, prognozowania i monitorowania sytuacji społeczno-gospodarczej i przestrzennej, wspieranie realizacji zintegrowanych działań rewitalizacyjnych, realizacja niskoemisyjnych strategii miejskich jak również związanych z poprawą jakości powietrza oraz przystosowanie do zmian klimatycznych obszarów miejskich, realizacja strategii zrównoważonej mobilności miejskiej w powiązaniu z działaniami dotyczącymi kompleksowych programów rozbudowy infrastruktury systemów transportu publicznego, wprowadzenie preferencji i zachęt przyczyniających się do zmian dotychczasowych zachowań mobilnych obywateli na rzecz użytkowania transportu zbiorowego oraz tworzenie warunków do rozwoju elektromobilności¹¹.

*Program dla Śląska*¹² stawia wyzwania rozwojowe, przed którymi stoi województwo śląskie, a w szczególności Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia. Są nimi: podniesienie innowacyjności i produktywności gospodarki, dostosowanie kwalifikacji zasobów ludzkich do rynku pracy, naprawa stanu środowiska i przestrzeni, poprawa stanu mobilności, infrastruktury i transportu, zapewnienie stabilnych dostaw energii, powstrzymanie degradacji terenów, na których wcześniej prowadzona była intensywna działalność przemysłowa oraz powstrzymanie „rozlewania się” metropolii. W szczególności w programie tym wskazano następujące wyzwania, które mają istotne znaczenie dla obszaru metropolii:

- zbudowanie innowacyjnej gospodarki regionalnej z wykorzystaniem sektorów przemysłowych,
- zapewnienie wysokiej jakości kapitału ludzkiego i społecznego dla potrzeb zmian zachodzących na rynku pracy,
- przeciwdziałanie degradacji środowiska w regionie,
- zapewnienie technicznych podstaw rozwoju gospodarki nowego typu oraz funkcjonowania społeczności regionu poprzez inwestycje infrastrukturalne,
- budowa innowacyjnego przemysłu energetycznego, zapewniającego bezpieczeństwo dostaw energii dla całego kraju oraz nieprzyczyniającego się do dalszej degradacji środowiska przyrodniczego,
- przeciwdziałanie różnicowaniom rozwojowym regionu i rozlewaniu się metropolii oraz przywrócenie wartości społeczno-gospodarczej i inwestycyjnej obszarów zdegradowanych, w tym terenów poprzemysłowych.

W ramach celu 6. „Poprawa warunków rozwojowych miast województwa śląskiego” *Program dla Śląska* przewiduje działania zmierzające do: wzmocnienia funkcji metropolitalnych konurbacji górnośląskiej, niwelowania różnicowań rozwojowych oraz powstrzymania rozlewania się metropolii, integracji działań na rzecz rozwoju infrastruktury komunalnej i wspierania powstawania atrakcyjnych terenów mieszkaniowych. Do tych działań zalicza się lepsze zintegrowanie metropolii z poziomem krajowym poprzez powołanie związku metropolitalnego wraz z przyznaniem na ten cel dodatkowych funduszy z budżetu państwa¹³.

Niniejszy *Program działań strategicznych* wpisuje się w rządową politykę miejską, której strategicznym celem jest wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do zrównoważonego rozwoju i tworzenia miejsc pracy oraz poprawa jakości życia mieszkańców¹⁴. W dokumencie pt. *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* (KPZK 2030) Katowice – Aglomerację Górnośląską zalicza się do grupy ośrodków o podstawowym znaczeniu dla systemu osadniczego kraju i jego gospodarki, na obszarze których występują niekorzystne zjawiska społeczne, gospodarcze, przestrzenne i środowiskowe wymagające umiejętnego gospodarowania przestrzennego. Dokument ten wskazuje na nieprzychylnie dla Polski trendy demograficzne w perspektywie do 2030 roku oraz na słabo rozwinięte funkcje metropolitalne w dużych miastach Polski. Jednocześnie wskazuje na współpracę między

¹¹ *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*. Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów w dniu 14 lutego 2017 r.

¹² *Program dla Śląska*, Ministerstwo Rozwoju, Warszawa 2017.

¹³ *Program dla Śląska*, Ministerstwo Rozwoju, Warszawa 2017.

¹⁴ *Krajowa Polityka Miejska 2023*, Warszawa, październik 2015.

Aglomeracją Górnośląską a obszarem metropolitalnym Krakowa i Ostrawy jako sposób wzmacniania ekonomicznego znaczenia tegoż obszaru w kontekście europejskim. Położono nacisk na intensyfikację powiązań między ośrodkami metropolitalnymi i ośrodkami regionalnymi w celu odpowiedniego gospodarczego wykorzystania policentrycznej struktury sieci osadniczej w Polsce¹⁵. Zgodnie z KPZK 2030 w *Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+* wyznaczony obszar Metropolii Górnośląskiej. W wyniku delimitacji do tego obszaru zaliczono 23 gminy: Będzin, Bieruń, Bytom, Chorzów, Czeladź, Dąbrowę Górniczą, Gliwice, Jaworzno, Katowice, Knurów, Łaziska Górne, Mikołów, Mysłowice, Piekary Śląskie, Radzionków, Wojkowice, Rudę Śląską, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice, Tarnowskie Góry, Tychy, Zabrze. Wyznaczono także obszar funkcjonalny Metropolii tworzący przez 29 gmin: Bobrowniki, Bojszowy, Chełm Śląski, Gierałtowice, Imielin, Kalety, Kobiór, Krupski Młyn, Lędziny, Łazy, Miasteczko Śląskie, Miedźna, Mierzęcice, Ornontowice, Orzesze, Ożarówice, Pilchowice, Psary, Pyskowice, Rudziniec, Siewierz, Sławków, Sośnicowice, Świerklaniec, Toszek, Tworóg, Wielowieś, Wiry i Zbrostawice. W *Planie* wskazano główne wyzwania, przed którymi stoi ten miejski obszar funkcjonalny, w tym: zmiany demograficzne, przenoszenie się ludności miejskiej do strefy podmiejskiej, degradację przestrzeni publicznych, zdegradowane tereny i obiekty w dzielnicach, w których występuje koncentracja negatywnych zjawisk społecznych i gospodarczych, a także zagrożenia powodziowe w wyniku zmian klimatu. Obszar metropolitalny pełni istotną rolę w ramach europejskiej sieci TEN-T zarówno dla transportu drogowego, jak i kolejowego. Priorytetem polityki przestrzennej w wizji rozwoju przestrzennego województwa śląskiego jest rozwój miejskich obszarów aglomeracji i ich obszarów funkcjonalnych jako biegunów wzrostu gospodarki opartej na wiedzy. Wskazuje się na konieczność poprawy powiązań transportowych i komunikacyjnych między obszarem metropolitalnym a pozostałymi ośrodkami rozwoju oraz na wzmacnianie współpracy na różnych płaszczyznach. *Plan* przewiduje, iż skonsolidowany obszar metropolitalny będzie „obszarem dynamicznego rozwoju gospodarczego, opartego na innowacyjności przedsiębiorstw oraz przemysłach kreatywnych, przyciągającym wysokiej jakości kapitał ludzki, konkurencyjnym w stosunku do innych metropolii w kraju i Europie”. Dokument ten określa zasady zagospodarowania miejskich obszarów funkcjonalnych, podkreślając między innymi istotę koncentracji struktur przestrzennych w oparciu o istniejące układy osadnicze, ograniczania wykorzystania terenów typu *greenfield* dla projektów inwestycyjnych, zapewniania powiązań przyrodniczych terenów zieleni miejskiej z lasami i terenami otwartymi na ich obrzeżach, ograniczania niskiej emisji, rozwijania niskoemisyjnego systemu transportu publicznego, ochrony terenów zabudowanych przed skutkami oddziaływania górnictwa, czy też planowania inwestycji z uwzględnieniem kompensacji w zakresie retencji wód. Dodatkowo dla obszarów wymagających rewitalizacji *Plan* wskazuje między innymi na konieczność rekultywacji terenów i ich integracji z otoczeniem, kreowania przyjaznych przestrzeni publicznych oraz rewitalizacji zdegradowanej tkanki miejskiej¹⁶.

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia dąży do stworzenia sprawnej, zwartej, zrównoważonej i spójnej struktury we współpracy z gminami, powiatami oraz innymi organizacjami w oparciu o model skutecznego, efektywnego i partnerskiego zarządzania rozwojem i rozwiązywaniem problemów stojących na drodze do poprawy jakości życia mieszkańców w Metropolii. W kontekście zrównoważonego rozwoju kluczowe będzie uzgodnienie między gminami na obszarze Metropolii spójnej koncepcji ładu przestrzennego, spójnej polityki przeciwdziałania niskiej emisji oraz wspierania efektywności energetycznej, a także kreowanie i wdrożenie spójnej strategii adaptacji do zmian klimatu. Historyczne obciążenia środowiska wynikające z działalności wydobywczej i nadmiernej eksploatacji zasobów naturalnych na obszarze Metropolii wymaga kompleksowego podejścia wobec takich tematów jak: zarządzanie wodą, gospodarowanie terenami zielonymi, rekultywacja i przekształcenie terenów zdegradowanych, a także planowanie przestrzenne i zarządzanie odpadami.

Oprócz wewnętrznej współpracy między gminami w powyższych tematach, istotne znaczenie dla rozwoju Metropolii ma współpraca między Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią a Metropolią Krakowską, co zostało ujęte w *Strategii dla Rozwoju Polski Południowej w obszarze województw małopolskiego i śląskiego do roku 2020*. W strategii

¹⁵ *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, M.P. 2012, poz. 252.

¹⁶ *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+*. Załącznik do uchwały nr V/26/2/2016 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 29 sierpnia 2016 r.

tej uwzględniono takie kluczowe projekty jak m.in.: modernizacja linii kolejowej Katowice – Kraków (szybkie połączenie), wspólna Karta Metropolitalna pozwalająca na korzystanie z usług publicznych obu aglomeracji, podniesienie standardów DK 94 (Kraków – Olkusz – Sławków – Dąbrowa Górnicza – Bytom) – droga główna ruchu przyspieszonego o przekroju dwujezdniowym dwupasmowym na całym przebiegu, budowa drogi S1 od węzła Kosztowy II w Mysłowicach do węzła Suchy Potok w Bielsku-Białej wraz z obwodnicą Oświęcimia, realizacja programu ochrony przed powodzią w dorzeczu Górnej Wisły, opracowanie i wdrożenie programu ograniczenia niskiej emisji w Polsce południowej, szlak zabytków górniczych Polski południowej czy też wykreowanie Pustyni Błędnoskiej jako flagowego produktu turystycznego Polski południowej¹⁷.

Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+” wymienia Metropolię Górnośląską jako centralny obszar rozwojowy województwa śląskiego, odróżniając w jej ramach rdzeń metropolii składający się z 23 miast oraz jej bezpośrednie otoczenie funkcjonalne składające się z 29 gmin¹⁸. Układ ten został również uwzględniony w *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020*. Obecny kształt Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, w tym skład gmin członkowskich, wynika z Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2017 r. w sprawie utworzenia w województwie śląskim związku metropolitalnego pod nazwą „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia”. W *Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”* omówiono istotne wyzwania, z którymi metropolia ciągle musi się mierzyć, takie jak m.in.: migracje wewnętrzne i zagraniczne, zmiany demograficzne związane ze starzeniem się społeczeństwa, przenoszenie się ludności miejskiej do strefy podmiejskiej, zamieranie centrów miast, degradacja przestrzeni publicznych, obciążenie i zagęszczenie infrastruktury technicznej i transportowej, występowanie znacznych powierzchni o charakterze zdegradowanym i przemysłowym, ubóstwo i wykluczenie społeczne w dzielnicach miast. Strategia ta zwraca uwagę na konieczność podniesienia rangi tego obszaru metropolitalnego w kontekście krajowym i europejskim. Procesy metropolizacji, o których mowa w *Strategii Rozwoju Województwa*, są wsparte m.in. przez instrumenty przewidziane w *Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Śląskiego na lata 2014-2020* w związku z wdrażaniem *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020*, która kładzie nacisk m.in. na: wzmocnienie lokalnych potencjałów rozwoju oraz kompleksową rewitalizację, równoważenie mobilności, zapobieganie niskiej emisji w nieruchomościach publicznych i budynkach mieszkaniowych, bezpieczne gospodarowanie odpadami i racjonalizację gospodarki wodno-ściekowej¹⁹.

Program działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2022 roku bazuje również na poszczególnych strategiach rozwoju gmin członkowskich. Większość tych strategii koncentruje swoje cele strategiczne i operacyjne wokół obszarów, które również mieszczą się w ramach zadań związku metropolitalnego.

Tabela 1. Obszary tematyczne w strategiach rozwoju gmin członkowskich GZM i zadania związku metropolitalnego

Obszary tematyczne w strategiach rozwoju gmin członkowskich GZM	Zadania związku metropolitalnego
Poprawa jakości życia mieszkańców: • standardy mieszkaniowe w dzielnicach (TBS, rewitalizacja zdegradowanych budynków), • przestrzenie publiczne w dzielnicach i w centrach (nowe strefy mieszkaniowe, usługi publiczne, integracja przestrzenna, rewitalizacja dzielnic i rozwój nowych funkcji), • aktywność społeczna w dzielnicach, • infrastruktura przedszkolna i szkolna, • spędzanie czasu wolnego (parki i zieleń, ścieżki rowerowe), • bezpieczeństwo (oświetlenie, monitoring), • opieka medyczna,	• kształtowanie ładu przestrzennego, • rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego.

¹⁷ *Strategia dla Rozwoju Polski Południowej w obszarze województw małopolskiego i śląskiego do roku 2020.*

¹⁸ *Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”* przyjęta przez Sejmik Województwa Śląskiego uchwałą nr V/38/2/2013 na posiedzeniu w dniu 1 lipca 2013 r.

¹⁹ *Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020*, Gliwice, sierpień 2015.

Obszary tematyczne w strategiach rozwoju gmin członkowskich GZM	Zadania związku metropolitalnego
• usługi dla osób starszych (centra aktywności społecznej, infrastruktura opieki stałej).	
Rozwój konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki: • przygotowanie infrastruktury (tereny przemysłowe, parki technologiczne, parki przemysłowe, inkubatory przedsiębiorczości, infrastruktura ICT), • przekształcenie terenów poprzemysłowych, • specjalizacja gospodarcza (klastry, wydarzenia promocyjne), • promowanie współpracy na styku nauki i biznesu, • promowanie współpracy na styku szkolnictwa i biznesu, • wsparcie dla przedsiębiorstw mikro i MŚP, wsparcie dla start-upów.	• kształtowanie ładu przestrzennego, • rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego, • promocja związku metropolitalnego i jego obszaru.
Wzrost mobilności, sprawność transportu i komunikacji: • uporządkowanie ruchu (węzły i skrzyżowania, drogi do terenów przemysłowych, strefy miejskie wyłączone z ruchu pojazdów, inteligentne systemy zarządzania ruchem, budowa linii szybkiego pociągu podmiejskiego), • dostępność i mobilność (centra przesiadkowe, trasy rowerowe, miejskie systemy wypożyczalni rowerów i samochodów, „transport ekspresowy” między głównymi węzłami, unowocześnienie taboru).	• kształtowanie ładu przestrzennego, • rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego, • planowanie, koordynacja, integracja oraz rozwój publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu drogowego, kolejowego oraz innego transportu szynowego, a także zrównoważonej mobilności miejskiej, • metropolitalne przewozy pasażerskie, • współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego.
Poprawa i ochrona środowiska: • przeciwdziałanie niskiej emisji (czyste powietrze, nowoczesne systemy grzewcze, oszczędność energetyczna), • gospodarowanie wodami, • adaptacja do skutków zmiany klimatycznej, • rekultywacja terenów przemysłowych, • sprawny i funkcjonalny system wodociągowo-kanalizacyjny.	• kształtowanie ładu przestrzennego, • rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie strategii rozwoju gmin członkowskich GZM oraz Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2017 r. w sprawie utworzenia w województwie śląskim związku metropolitalnego pod nazwą „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia”. Dz.U. 2017, poz. 1290.

3. Priorytety na lata 2018-2022

Na lata 2018-2022 wyznaczone zostały następujące priorytety:

1. Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona metropolia,
2. Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska,
3. Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego,
4. Promocja związku metropolitalnego i jego obszaru,
5. Rozwój instytucjonalny.

Cztery pierwsze priorytety wynikają bezpośrednio z zadań wymienionych w art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim.

Priorytet 2 *Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska* w sposób zintegrowany przytacza zagadnienia związane z następującymi ustawowymi zadaniami:

- planowanie, koordynacja, integracja oraz rozwój publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu drogowego, kolejowego oraz innego transportu szynowego, a także zrównoważonej mobilności miejskiej,
- metropolitalne przewozy pasażerskie,
- współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego.

Dodatkowo uwzględniono priorytet 5 *Rozwój instytucjonalny* z uwagi na konieczność zbudowania kompetencji kadry Urzędu Metropolitalnego oraz rozwoju odpowiednich instrumentów umożliwiających skuteczną współpracę z gminami członkowskimi i z otoczeniem w kontekście regionalnym, krajowym i europejskim.

3.1. Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona metropolia

3.1.1. Trendy w perspektywie do 2022 roku

Trendy polityczne

Zarządzanie przestrzenią i rozwój funkcji metropolitalnych. Obecny stan prawny przewiduje, że GZM w ramach swoich zadań publicznych w zakresie kształtowania ładu przestrzennego ma opracować ramowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego. Jednak to, na ile możliwe będzie kreowanie i wdrażanie spójnej metropolitalnej polityki przestrzennej, a szerzej – wspólnej metropolitalnej polityki rozwoju – zależy i przez jakiś czas będzie zależeć od stopnia zaangażowania poszczególnych gmin członkowskich. Jest to prostsze w przypadku układu monocentrycznego, trudniejsze natomiast, jeśli trzeba pogodzić ambicje kilku lub kilkunastu ośrodków miejskich w układzie policentrycznym. Pojawiają się jednak przesłanki wskazujące na możliwość stanowienia dobrych metropolitalnych polityk przestrzennych. Należą do nich:

- coraz lepsza implementacja dyrektywy INSPIRE²⁰ i coraz większe możliwości integracji zasobów danych przestrzennych na potrzeby planowania,
- wzmocnienie roli planowania przestrzennego w rozwoju kraju zapowiadane przez *Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*,
- odpowiednie przepisy w *Krajowej Polityce Miejskiej*, m.in. podkreślające potrzebę planowania w skali obszarów funkcjonalnych oraz kształtowania zielonej infrastruktury,
- odpowiednie przepisy prawne wiążące planowanie rozwoju miast odpowiadającego na zmianę klimatu (w kontekście *Strategicznego planu adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020, z perspektywą do roku 2030*²¹ Ministerstwa Środowiska) i zintegrowane wdrażanie planów adaptacji dla 44 miast w Polsce (projekt MPA *Opracowanie planów adaptacji do zmian klimatu w miastach*

²⁰ Dyrektywa 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 marca 2007 r. ustanawiająca infrastrukturę informacji przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej (INSPIRE). Dz. UE nr L 108/1 z dnia 25.04.2007.

²¹ *Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030*, Ministerstwo Środowiska, Warszawa 2013.

powyżej 100 tys. mieszkańców²², w który zaangażowane są miasta: Bytom, Chorzów, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Katowice, Ruda Śląska, Sosnowiec, Tychy, Zabrze, Mysłowice, Siemianowice Śląskie, Czeladź).

Od czasu pojawienia się w urbanistyce światowej koncepcji *compact city* – zwartych miast jako odpowiedzi na rozlewanie się miast i upadek tradycyjnych stref śródmiejskich – idea ta była rozwijana i modyfikowana, a przede wszystkim powiązana została z ideą planowania i ustanawiania zielonych pierścieni i korytarzy opasujących, łączących strefy gęstej zabudowy. Nie jest ona sprzeczna ani z ideą *green city*, ani z ideą *smart city*. Jest oficjalnie uznawana zarówno przez władze UE, jak i przez OECD za zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju. Przyczyny rozlewania się miast i zmniejszania aktywności w śródmieściach wynikały po części z transformacji ustrojowej i gospodarczej. Jednak zjawisko to było powszechnie obserwowane również w innych częściach świata. W polskich warunkach do rozlewania się miast przyczyniło się utożsamianie rozwoju miasta z przyrostem nowej zabudowy, mające często wyraz w lokalnych strategiach. Należy się spodziewać, że w najbliższych latach w Polsce, w ślad za tendencjami obserwowanymi już w Europie Zachodniej, nastąpi odrodzenie śródmieść, zwłaszcza w ośrodkach metropolitalnych. Mogą temu sprzyjać świadome działania władz miejskich nakierowane na tworzenie społeczno-kulturalnych atrybutów nowej miejskości oraz na eliminację przyczyn dyskomfortu życia w mieście. Duże znaczenie może mieć powodzenie programów rewitalizacji, jeśli wystarczająco będą uwzględniać rewitalizację społeczną i kreowanie wysokiej jakości przestrzeni publicznych. Istotne znaczenie dla diagnozowania potrzeb i możliwości może mieć upowszechnienie rankingów jakości życia w miastach, w tym wskaźników uwzględniających zwartość miast.

Wpływ na procesy planowania przestrzennego i rozwój funkcji metropolitalnych będzie miało wdrażanie *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030*, której postulaty ukierunkowane będą na bardziej efektywne wykorzystanie przestrzennie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych oraz lepsze dopasowanie interwencji państwa do specyfiki lokalnej. Prace nad tą strategią trwają. Zostały opracowane wytyczne pn. *System Zarządzania Rozwojem Polski* (SZRP). Obecnie w uzgodnieniach jest projekt zmiany ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. W koncepcji systemu przewiduje się większą integrację programowania społeczno-gospodarczego i planowania przestrzennego na wszystkich poziomach zarządzania²³.

Ograniczenie niskiej emisji. Polska jest zobligowana do ograniczania niskiej emisji licznymi porozumieniami międzynarodowymi, do których należą: Protokół z Kioto²⁴, Porozumienie Paryskie²⁵ (COP21), *Strategia Europa 2020*²⁶. Istotny wpływ na zmniejszenie emisji CO₂ oraz poziom osiągnięcia celów umowy paryskiej będzie miała polityka dotycząca cen za uprawnienia do emisji CO₂²⁷. W Unii Europejskiej natomiast za kluczowy element unijnej strategii energetycznej na rok 2020 w komunikacie *Energia 2020* została uznana efektywność energetyczna²⁸. W tym kontekście dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dnia 25 października 2012 r. w sprawie efektywności energetycznej²⁹ określa kierunki polityczne pozwalające na osiągnięcie celów takich jak: obniżenie o 20% zużycia energii pierwotnej w Unii do roku 2020 oraz zmniejszenie do 2050 roku emisji gazów cieplarnianych o 80-95% w porównaniu z 1990 rokiem. Międzynarodowi eksperci odnotowali w swoich analizach światowych

²² <http://klimada.mos.gov.pl/projekt-mpa/>.

²³ *System zarządzania rozwojem Polski – projekt strategiczny SOR*, Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, prezentacja multimedialna na Konwent Marszałków Województw RP, 31 stycznia 2018 r.

²⁴ *Protokół z Kioto do Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu*, sporządzony w Kioto dnia 11 grudnia 1997 r. Dz.U. z dnia 17 października 2005 r.

²⁵ *Porozumienie Paryskie do Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu*, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 9 maja 1992 r., przyjęte w Paryżu dnia 12 grudnia 2015 r. Dz.U. z dnia 5 stycznia 2017 r., poz. 36.

²⁶ *EUROPA 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, Komunikat Komisji, KOM(2010) 2020 wersja ostateczna, 3.03.2010.

²⁷ *State and Trends of Carbon Pricing 2017*, World Bank, Ecofys, Vivid Economics, by World Bank, Washington, DC. Doi: 10.1596/978-1-4648-1218-7 License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO

²⁸ *Energia 2020. Strategia na rzecz konkurencyjnego, zrównoważonego i bezpiecznego sektora energetycznego*, Komunikat Komisji, KOM(2010) 639 wersja ostateczna, 10.11.2010.

²⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dnia 25 października 2012 r. w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektyw 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchylenia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE, Dz.U. UE nr L 315/1 z dnia 14.11.2012.

dotyczących okresu 2015-2016 spowolnienie wzrostu emisji szkodliwych związków oraz zmniejszenie intensywności emisyjnej w przeliczeniu na jednostkę wytwarzanej energii, wskazując jednocześnie na skutki zamiany węgla na inne paliwa i odnawialne źródła energii oraz na wpływ podjętych działań w zakresie efektywności energetycznej w przemyśle³⁰. Polityka wobec ograniczenia niskiej emisji ma i nadal będzie miała wpływ na kształtowanie polityki budownictwa, polityki transportowej, polityki energetycznej oraz polityki gospodarczej.

W lutym 2018 roku Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że Polska naruszyła prawo Unii w zakresie jakości otaczającego powietrza oraz że w żadnym z krajowych czy też regionalnych programów ochrony powietrza nie uwzględniono celów czy działań umożliwiających ograniczenie przekroczeń wartości dopuszczalnych emisji w możliwie najkrótszym terminie³¹. Wyrok ten podjęto na podstawie skargi Komisji Europejskiej wniesionej w 2016 roku, dotyczącej przekroczeń dopuszczalnych wartości emisyjnych w latach 2007-2013. W tym czasie jednak podjęto kolejne działania w ramach polityki przeciwdziałania niskiej emisji zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym. W tym kontekście w *Programie Ochrony Środowiska dla Województwa Śląskiego do 2019 roku z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024*³² wskazuje się między innymi na konieczność wdrożenia mechanizmów ograniczających negatywny wpływ transportu na jakość powietrza, redukcji emisji zanieczyszczeń z sektora komunalno-bytowego do poziomu niepowodującego negatywnego oddziaływania na jakość powietrza i implementacji nowoczesnych rozwiązań w przemyśle skutkujących redukcją emisji substancji zanieczyszczających. W 2015 roku Zarząd Województwa Śląskiego przyjął uchwałą *Ramowy dokument wdrażania działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji w subregionie centralnym województwa śląskiego*. W dokumencie tym stawia się za nadrzędny cel: poprawę jakości środowiska i życia mieszkańców subregionu centralnego województwa śląskiego poprzez prowadzenie polityki niskoemisyjnej obejmującej: zwiększenie efektywności energetycznej, prowadzenie zrównoważonej polityki transportowej oraz zwiększenie udziału produkcji i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych oraz wysokosprawnej kogeneracji³³.

Zarządzanie wodą. Konieczność implementacji Ramowej Dyrektywy Wodnej (2000/60/WE)³⁴ wymusiła wprowadzenie do polskiego prawa m.in. zasady zwrotu kosztów usług wodnych, w tym kosztów ekologicznych i dotyczących zasobów, związanych ze szkodami lub negatywnym wpływem na środowisko wodne; w szczególności zgodnej z zasadą „zanieczyszczający płaci”. Wdrożenie dyrektywy ma doprowadzić do prowadzenia polityki opłat za wodę przewidującej odpowiednie działania zachęcające użytkowników do wykorzystywania zasobów wodnych efektywnie oraz przyczyniającej się do osiągnięcia celów środowiskowych. W polskich realiach wdrożenie tej zasady zbiega się z centralizacją systemu zarządzania zasobami wodnymi będącymi własnością Skarbu Państwa, wprowadzoną przez nowelizację ustawy Prawo wodne³⁵, oraz z ograniczaniem roli władz samorządów lokalnych na rzecz administracji rządowej. Opłaty za usługi wodne niemal w całości trafiać będą do państwowej spółki Wody Polskie, a nie do samorządów, choć katalog ich obowiązków pozostał niemal niezmienny. Nowelizacja ustawy Prawo wodne otworzyła drogę do integracji polityki przestrzennej z gospodarką wodną oraz do racjonalizacji gospodarowania wodą w przestrzeni miast. Niejasne pozostają uwarunkowania prawne dla lokalnych inicjatyw na rzecz polepszenia gospodarowania zbiornikami wodnymi jako przestrzenią publiczną.

³⁰ Na podstawie: J.G.J. Olivier et al., *Trends in global CO₂ and total greenhouse gas emissions. Summary of the 2017 report*, PBL Netherlands Environmental Assessment Agency, The Hague 2017; J. Burck, F. Marten, Ch. Bals, *Climate Change Performance Index – Results 2017*, Germanwatch, Climate Action Network Europe, November 2016.

³¹ Wyrok Trybunału (trzecia izba) z dnia 22 lutego 2018 r. w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego – Dyrektywa 2008/50/WE – Jakość otaczającego powietrza – Artykuł 13 ust. 1 – Artykuł 22 ust. 3 – Załącznik XI – Stężenie pyłu PM₁₀ w otaczającym powietrzu – Przekroczenie wartości dopuszczalnych w określonych strefach i aglomeracjach – Artykuł 23 ust. 1 – Planu dotyczące jakości powietrza – Okres przekroczenia „jak najkrótszy” – Brak właściwych działań w programach ochrony jakości otaczającego powietrza – Nieprawidłowa transpozycja. Nr sprawy: C-336/16.

³² *Program Ochrony Środowiska dla Województwa Śląskiego do 2019 roku z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024* przyjęty Uchwałą Sejmiku Województwa Śląskiego nr V/11/8/2015 z dnia 31 sierpnia 2015 r.

³³ *Ramowy dokument wdrażania działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji w subregionie centralnym województwa śląskiego*, przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego nr 2258/78/V/2015 z dnia 24 listopada 2015 r.

³⁴ Dyrektywa 2000/60/We Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

³⁵ Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne. Dz.U. 2017, poz. 1566, 2180.

Zarządzanie energią. Ministerstwo Energii pracuje nad nową *Polityką energetyczną Polski* (PEP), która określi długoterminową wizję sektora energii. Zastąpi ona *Politykę energetyczną Polski do 2030 roku* (z 2009 roku), a także *Strategię Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko – perspektywa do 2020* (z 2014 roku). *Polityka energetyczna Polski* będzie zgodna z polityką UE w zakresie energii i klimatu, która w ramach pakietu *Czysta energia dla wszystkich Europejczyków* przewiduje osiem propozycji dokumentów prawnych, w tym³⁶:

- wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej,
- wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2010/31/UE w sprawie charakterystyki energetycznej budynków,
- wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych,
- wniosek dotyczący Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zarządzania unią energetyczną, zmieniającego dyrektywę 94/22/WE, dyrektywę 98/70/WE, dyrektywę 2009/31/WE, rozporządzenie (WE) nr 663/2009, rozporządzenie (WE) nr 715/2009, dyrektywę 2009/73/WE, dyrektywę Rady 2009/119/EC, dyrektywę 2010/31/UE, dyrektywę 2012/27/UE, dyrektywę 2013/30/UE i dyrektywę Rady (UE) 2015/652 oraz uchylającego rozporządzenie (UE) nr 525/2013,
- wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej,
- wniosek dotyczący Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wewnętrznego rynku energii elektrycznej,
- wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie gotowości na wypadek zagrożeń w sektorze energii elektrycznej i uchylającego dyrektywę 2005/89/WE,
- wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego Agencję Unii Europejskiej ds. Współpracy Organów Regulacji Energetyki.

Pakiet *Czysta energia dla wszystkich Europejczyków* odnosi się do nowych celów w zakresie energii, które Unia Europejska zakłada do osiągnięcia do 2020 roku, do 2030 roku oraz do 2050 roku. W najkrótszym horyzoncie czasu (2020 rok) ustala się następujące cele:

- ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 20% w stosunku do poziomów z 1990 roku,
- udział energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych w ogólnym zużyciu energii – 20%,
- poprawa efektywności energetycznej o 20%³⁷.

Trwają również prace nad *Krajowym planem na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030* dotyczącym realizacji pięciu wymiarów unii energetycznej, tj. (1) bezpieczeństwa energetycznego, (2) dekarbonizacji gospodarki, (3) efektywności energetycznej, (4) zintegrowanego rynku energii oraz (5) innowacyjności. Opracowanie planu wynika z projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zarządzania unią energetyczną³⁸.

Gospodarka obiegu zamkniętego (GOZ), gospodarowanie odpadami. W latach 2015-2017 Komisja Europejska przyjęła szereg działań legislacyjnych w zakresie gospodarki odpadami oraz gospodarki o obiegu zamkniętym, w szczególności dotyczących m.in.: recyklingu odpadów z tworzyw sztucznych, ograniczenia konsumpcji toreb plastikowych, promowania produktów trwałych – możliwych do wielokrotnej naprawy i ponownego wykorzystania (recykling), zmniejszenia zużycia energii, zmniejszenia emisji szkodliwych substancji, a także ograniczenia niszczenia produktów spożywczych i zarządzania odpadami budowlanymi³⁹. Między innymi przez zastosowanie zielonych zamówień publicznych sektor publiczny może odgrywać istotną rolę w promowaniu idei gospodarki o obiegu

³⁶ <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-strategy-and-energy-union/clean-energy-all-europeans>.

³⁷ https://europa.eu/european-union/topics/energy_pl.

³⁸ *Wytyczne dla Państw Członkowskich dotyczące krajowych planów w zakresie energii i klimatu w ramach zarządzania Unią Energetyczną.* Załącznik do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, Komitetu Regionów i Europejskiego Banku Inwestycyjnego *Stan unii energetycznej*, COM(2015) 572 final, 18.11.2015.

³⁹ Na podstawie: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-6203_pl.htm;
https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_pl.

zamkniętym. Również w kontekście zmian klimatycznych (nawałnice, powodzie, susze, wyspy ciepła w miastach) i urbanizacji (koncentracja dużej liczby osób i przedsiębiorstw na małym obszarze geograficznym) sektor publiczny, przemysł i mieszkańcy muszą wspólnie szukać rozwiązań, które pozwolą na: ograniczenie zużycia wody, gromadzenie i oczyszczanie wody lokalnie oraz ponowne wprowadzanie odzyskanej wody do lokalnego obiegu. W 2018 roku opublikowano komunikat Komisji w sprawie monitorowania postępów na drodze do gospodarki o obiegu zamkniętym na poziomie unijnym i krajowym. Dokument ten zawiera zbiór wskaźników, na podstawie których Komisja Europejska i kraje członkowskie będą monitorować stan rozwoju gospodarki o obiegu zamkniętym, o którym Komisja poinformuje na specjalnej stronie internetowej⁴⁰.

Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii pracuje nad *Projektem mapy drogowej transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym* (styczeń 2018)⁴¹, zbieżnym z projektem polityki surowcowej Polski z 2017 roku.

W najbliższych latach polityka państwa będzie nastawiona na:

- opracowanie wytycznych dotyczących zagospodarowania odpadów przemysłowych,
- wdrożenie platformy rynku surowców wtórnych,
- wzmacnianie roli gospodarki cyrkularnej w klastrach gospodarczych,
- uporządkowanie zasad wykorzystania dotychczasowych hałd odpadów przemysłowych,
- wdrażanie kampanii świadomościowych w odniesieniu do gospodarki o obiegu zamkniętym,
- wprowadzanie zachęt do zwracania zużytych produktów i w celu przeciwdziałania marnotrawieniu żywności,
- tworzenie powiązań między podmiotami wdrażającymi koncepcje gospodarki obiegu zamkniętego,
- przyjęcie wymogów zagospodarowania dla określonych odpadów.

Przyszły kształt polityki surowcowej państwa może mieć istotne konsekwencje dla zagospodarowania przestrzennego obszaru GZM. Założenia do tej polityki przewidują bowiem, iż zasoby krajowe będą stanowić główną bazę dla budowy silnego surowcowo państwa, a polityka surowcowa będzie ściśle skorelowana z polityką energetyczną, co wskazuje na kontynuację wydobycia węgla kamiennego. Ponadto wskazuje się na brak integracji działań regionalnych i lokalnych i ich dostosowania do nadrzędnych potrzeb kraju oraz na konieczność uproszczenia procedur związanych z ubieganiem się o koncesje wydobywcze. Należy monitorować przepisy odnoszące się do roli jednostek samorządu terytorialnego w procesach dotyczących udzielenia przez państwo koncesji wydobywczych oraz do roli, praw i odpowiedzialności poszczególnych stron w remediacji i rekultywacji terenów poprzemysłowych.

Trendy ekonomiczne

Zarządzanie przestrzenią i rozwój funkcji metropolitalnych. Polityka zarządzania przestrzennego ma istotny wpływ na rozwój gospodarczy danego obszaru geograficznego. Zgodnie z *Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+* polityka przestrzenna województwa powinna opierać się na rozwoju aglomeracji miejskich (i ich obszarów funkcjonalnych) będących punktem styku polskiej gospodarki z gospodarką światową⁴². Wskazuje się na Śląski Obszar Metropolitalny jako miejsce współpracy sektora gospodarczego z sektorem naukowym i miejsce rozwoju zaawansowanych usług dla biznesu. W dokumencie tym przewiduje się szereg działań infrastrukturalnych związanych z rozwojem innowacyjnej gospodarki oraz przedsięwzięcia mające na celu poprawę dostępności wewnętrznej. W gospodarce światowej opartej na globalnych łańcuchach dostaw, komunikacji internetowej, wymianie surowców i towarów na wielką skalę dzięki międzynarodowym platformom logistycznym, decyzje dotyczące lokalizacji kolejnych projektów biznesowych coraz rzadziej uzależnione są od obecności surowców i infrastruktury takiej jak tereny przemysłowe, a coraz bardziej zależne są od dostępności wyspecjalizowanych, kreatywnych i przedsiębiorczych pracowników, dobrych warunków do życia oraz mobilności rozumianej jako dostęp do międzynarodowych węzłów logistycznych. Nowe technologie przemysłowe w zakresie robotyki, automatyki i Internetu rzeczy czy też druku 3D pozwolą na lokowanie działalności przemysłowych o ograniczonym wpływie

⁴⁰ Na podstawie: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/circular-economy>; *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie monitorowania gospodarki o obiegu zamkniętym*, COM(2018) 29 final, 16.01.2018.

⁴¹ *Mapa drogowa transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym*, projekt z dnia 12 stycznia 2018 r.

⁴² *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+*. Załącznik do uchwały nr V/26/2/2016 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 29 sierpnia 2016 r.

na środowisko w odpowiednich lokalizacjach w obszarach metropolitalnych. Z kolei centra zawansowanych usług dla biznesu są lokowane w dzielnicach biurowych, w pobliżu centrów przesiadkowych czy też przy nowych dzielnicach mieszkaniowych, co wymaga również rozwoju w tych lokalizacjach nowych usług gastronomicznych, kulturalnych i sportowych. Powyższe trendy ekonomiczne stanowią szanse dla odrodzenia centrów miast. W kontekście promocji idei zwartych miast, w świetle doświadczeń miast europejskich, największe szanse na odrodzenie śródmieść będą miały miasta, które:

- są relatywnie duże i leżą w pobliżu ośrodków koncentracji kapitału, władzy, biznesu i innowacji technologicznych oraz mają komplementarną ofertę rynku pracy, szeroką podaż zawodów, usług kultury,
- zdołają skoncentrować firmy należące do sektora kreatywnej gospodarki i przemysłów kultury w centrach, a nie na peryferiach,
- zdołają przyciągnąć do swojego centrum mały lub średni biznes kulturalny, gastronomiczny i rozrywkowy służący urozmaiceniu życia i pobudzający kreatywność lokalnej społeczności,
- zdołają zgrupować na niewielkiej przestrzeni bardzo różne rodzaje usług,
- zdołają wypromować w skali krajowej i międzynarodowej podmioty z dziedziny nauki i kultury,
- zdecydują się na lokalną politykę mieszkaniową zachęcającą mieszkańców do powrotu do centrum miasta.

Ograniczanie niskiej emisji. W wielu polskich miastach i gminach funkcjonują dopłaty do wymiany pieca lub przyłączenia się do sieci ciepłowniczej/gazowej. Poważną barierą w wymianie pieca jest brak możliwości pokrycia wkładu własnego przez osoby najuboższe. W niektórych miastach bardzo poważną barierą dla rozbudowy sieci ciepłowniczych są wysokie koszty remontu i modernizacji budynków i instalacji. Koszty gazu, oleju opałowego czy prądu powodują, że dla istotnej grupy mieszkańców odejście od źródła ciepła w postaci węgla nie ma obecnie uzasadnienia ekonomicznego. Coraz więcej miast wprowadza strefy ograniczenia ruchu w centrach oraz politykę mającą na celu doprowadzenie do zmniejszenia emisji z transportu. Utrzymujący się niekorzystny poziom wartości niskiej emisji ma negatywny wpływ na jakość życia w miastach i może przyczynić się do opuszczania przez mieszkańców centrów miast na rzecz mniejszych gmin i wsi.

Istotnym instrumentem finansowania działań na rzecz poprawy jakości powietrza, wdrażanym przez Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Katowicach, jest działanie 1.7 Kompleksowa likwidacja niskiej emisji na terenie województwa śląskiego *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020*⁴³. Instrument ten skorelowany jest z *Ramowym dokumentem wdrażania działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji w subregionie centralnym województwa śląskiego* oraz z gminnymi planami gospodarki niskoemisyjnej. Z kolei poddziałanie 4.1.1 Odnawialne źródła energii – ZIT, działanie 4.2 Efektywność energetyczna i odnawialne źródła energii w mikro-, małych i średnich przedsiębiorstwach, poddziałanie 4.3.1 Efektywność energetyczna i odnawialne źródła energii w infrastrukturze publicznej i mieszkaniowej – ZIT, działanie 4.4 Wysokosprawna kogeneracja oraz poddziałanie 4.5.1 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie – ZIT stanowią instrumenty finansowania działań związanych z efektywnością energetyczną, inwestycjami w odnawialne źródła energii i z rozwojem gospodarki niskoemisyjnej w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020*⁴⁴.

Zarządzanie wodą. W Polsce na jednego mieszkańca przypada trzy razy mniej wody niż wynosi średnia europejska. Obecnie deficyt wody, ujawniający się okresowo i lokalnie, jest wypadkową uwarunkowań naturalnych i popełnionych błędów (dominacja melioracji odwadniających). Od dawna państwowy monitoring wód powierzchniowych pozostaje niedoinwestowany, a wiele działań prośrodowiskowych związanych z gospodarką wodną dofinansowują samorządy. Równocześnie gospodarowanie wodami opadowymi i tzw. szarą wodą – inne niż odprowadzanie – jest na poziomie szczytkowym. Nowelizacja ustawy Prawo wodne wprowadziła przesłanki ekonomiczne dla zagospodarowania nadmiaru wód opadowych, co z kolei może sprzyjać ochronie retencyjności, jak i możliwościom poprawy technicznej lokalnych cieków wodnych. Równocześnie jednak pod znakiem zapytania stanęły źródła finansowania tego typu działań (a także np. finansowania spółek wodnych).

⁴³ Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, wersja 6.0, 2018 r.

⁴⁴ Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014-2020, Zarząd Województwa Śląskiego, maj 2015 r.

Zarządzanie energią. Zmiany na rynku energii determinują wśród jego uczestników ciągły rozwój modeli ich funkcjonowania oraz stosowanych strategii działań. Lokalne systemy energetyczne są rozwiązaniem coraz powszechniejszym w Polsce, sprawdzonym w świecie i wykorzystującym OZE z lokalnych źródeł do produkcji energii elektrycznej na swoje potrzeby. W warunkach dużego miasta system taki jest zwykle połączeniem systemowych źródeł ciepła i energii elektrycznej z lokalnie produkowaną lub odzyskiwaną energią przy wykorzystaniu potencjału odnawialnych źródeł energii lokalnego pochodzenia. Innowacyjnym rozwiązaniem (niemającym odpowiednika w UE i prawdopodobnie w świecie) są klastry energii. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii⁴⁵ podmioty mogą tworzyć tzw. klastry energii – cywilnoprawne porozumienia w zakresie wytwarzania i równoważenia zapotrzebowania, dystrybucji lub obrotu energią z odnawialnych źródeł energii. Klasteryzacja w pewnym uproszczeniu sprowadza się zatem do stworzenia ram i mechanizmów funkcjonowania oraz skonstruowania bodźców i zachęt do zawierania stosownych umów między odbiorcami, wytwórcami i koordynatorem klastra. Realizowane będą przez to cele w zakresie oddziaływania ekonomicznego dzięki uzyskaniu przez wytwórców uczestniczących w klastrze wyższych cen sprzedaży energii i jednocześnie pokryciu zapotrzebowania odbiorców po niższych kosztach. Nie bez znaczenia pozostaje wpływ na poprawę lokalnego wymiaru bezpieczeństwa energetycznego, innowacyjność, rozwój energetyki rozproszonej wpływający np. na ograniczenie niskiej emisji, a także implikacje społeczne. Patrząc przez pryzmat regionalny i krajowy, klasteryzacja przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa energetycznego, szczególnie istotnego na obszarach o mniejszej intensyfikacji sieci przesyłowej i dystrybucyjnej. Ponadto wpłynie na realizację celu indykatywnego w zakresie udziału produkcji energii ze źródeł OZE w ogólnym bilansie produkcji.

Gospodarka obiegu zamkniętego (GOZ), gospodarowanie odpadami. Brak jest bodźców ekonomicznych do ograniczenia ilości odpadów opakowaniowych z gospodarstw domowych. Słabo działa system zagospodarowania zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego. Słaby jest mechanizm publiczno-prywatnego partnerstwa w zakresie gospodarki cyrkularnej. Powszechne jest marnotrawstwo żywności. Konsekwencją niedoskonałości przepisów prawnych jest też „kreatywna” sprawozdawczość zawiązująca wskaźniki przetworzenia odpadów oraz dążenie do podtrzymania *status quo* z wiodącą rolą nieefektywnych, przestarzałych instalacji mechaniczno-biologicznego przetwarzania odpadów komunalnych. Obecna słabość gospodarki odpadami i „załężkowość” GOZ wynikają ze starego paradygmatu „liniowości” gospodarki. Dobre rozwiązania prawne mogą szybko doprowadzić do pozytywnej, skokowej zmiany. Do upowszechnienia rozwiązań GOZ w biznesie przyczyni się także digitalizacja usług i rozwiązania e-commerce przeznaczone do zbierania odpadów.

Trendy społeczne

Zarządzanie przestrzenią i rozwój funkcji metropolitalnych. Myślenie i działanie w kategoriach scenariuszowych wciąż napotyka na różnego rodzaju ograniczenia i nie może przebić się do powszechnej świadomości. Umiejętność przewidywania wieloaspektowych skutków decyzji o zagospodarowaniu terenu nie jest powszechną cechą. Daje się odczuć brak nawyku (a często nawet wiedzy o możliwości) korzystania z danych o środowisku i przestrzeni. Powszechny jest przesąd o rzekomo nieuniknionym konflikcie między rozwojem (gospodarczym, społecznym) i ładem przestrzennym (w tym środowiskowym, przyrodniczym).

Ciągle jeszcze występuje swego rodzaju moda na mieszkanie poza miastem. Jednak coraz powszechniej dostrzegane są niedogodności wynikające np. z niewydolności systemów transportowych oraz braku usług wyższego rzędu na przedmieściach. Coraz powszechniejsze jest także odczucie dyskomfortu z powodu braku dobrej jakości przestrzeni wspólnej na chaotycznie zabudowanych przedmieściach. Należy zauważyć, że na przedmieściach będą rosnąć koszty obsługi infrastruktury sieciowej.

Ograniczanie niskiej emisji. Społeczne postrzeganie problemu niskiej emisji jest paradoksalne: z jednej strony coraz powszechniejsza jest świadomość zagrożeń zdrowotnych wynikających z zanieczyszczenia powietrza produktami domowego spalania niskiej jakości paliw oraz śmieci (oraz świadomość prawnego zakazu spalania śmieci), a z drugiej

⁴⁵ Ustawa z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii. Dz.U. 2017, poz. 1148, 1213, 1593; Dz.U. 2018, poz. 9, 650, 1000.

– utrzymuje się ciche przyzwolenie społeczne na takie praktyki. Nie zawsze jest to uwarunkowane ubóstwem, gdyż w grę wchodzi także przyzwyczajenie.

Zarządzanie wodą. Dominujące jest postrzeganie wody tylko jako surowca, a nie jako integralnego elementu (eko)systemu miejskiego. Powszechny jest brak zrozumienia wpływu gospodarowania przestrzenią miejską na lokalne zasoby wodne. Powszechne jest niedocenianie wpływu dostępności i jakości lokalnych zasobów wodnych na jakość życia w mieście. Pozytywnemu nastawieniu społecznemu nie służy także niepewność co do cen wody i kosztów innych usług wodnych w nadchodzących latach.

Zarządzanie energią. Wiedza o możliwościach wynikających z uczestnictwa w grupach zakupowych jest powszechna wśród podmiotów gospodarczych i samorządów. Lokalne systemy energetyczne są rozwiązaniem mało znanym, a klastry energii są zupełnie nieznane w społeczeństwie.

Gospodarka obiegu zamkniętego (GOZ), gospodarowanie odpadami. Zaniedbana i mało skuteczna jest edukacja na temat postępowania z odpadami. Niewłaściwe zachowania konsumenckie skutkują nadmierną ilością zużytych opakowań. Przechodzenie od modelu gospodarki liniowej do GOZ jest zagadnieniem mało rozpropagowanym. Z powodu niskiej świadomości ekologicznej mieszkańców wciąż pojawiają się nieczystości w strumieniach segregowanych odpadów, co znacznie utrudnia ich ponowne wykorzystanie.

Trendy technologiczne

Zarządzanie przestrzenią i rozwój funkcji metropolitalnych. W miarę rozwoju platform cyfrowych coraz lepszy jest dostęp do otwartych danych o środowisku i przestrzeni (w skali świata, kontynentu, Polski, regionów, miast). Nie nadąża za tym rozwój narzędzi integrujących informację przestrzenną. Praktyka planistyczna nie nadąża ani za dostępnością danych przestrzennych, ani za zintegrowanymi zbiorami informacji.

Postęp technologiczny w transporcie i budownictwie stwarza możliwość (pod warunkiem dobrych rozwiązań przestrzennych) znacznego ograniczenia uciążliwości akustycznych w miejscu zamieszkania i przestrzeni śródmieści. Coraz powszechniejszy rozwój technologii prośrodowiskowych prowadzi do ograniczenia typowo miejskich uciążliwości środowiskowych. Technologiczny wymiar *smart city* (kontrola jakości środowiska, integracja systemów transportowych, integracja e-usług) może bezpośrednio przełożyć się na postrzeganie jakości życia w śródmieściach miast.

Ograniczanie niskiej emisji. Barierą technologiczną dla zmniejszenia emisyjności istniejących palenisk domowych jest trudność w zainstalowaniu oraz zapewnieniu długotrwałej żywotności, a następnie utylizacji filtrów. Na rynku dostępne są zarówno wysokosprawne kotły, jak i wysokiej jakości paliwa węglowe. Dostępne są także technologie pozwalające dostosować stare budynki do obecnych standardów budowlanych w zakresie eliminacji strat ciepła.

Zarządzanie wodą. W produkcji przemysłowej szeroko stosowane są technologie wodooszczędne. W bardzo wąskim zakresie są natomiast stosowane technologie retencji, zagospodarowania i podczyszczania wód deszczowych oraz zagospodarowania tzw. szarej wody. Stosunkowo słabo upowszechnione są także technologie podwyższonego usuwania substancji biogennej ze ścieków komunalnych (i zbliżonych do nich charakterem ścieków przemysłowych). Barierą nie jest brak dostępu do technologii – szeroka oferta jest dostępna na rynku – lecz brak bodźców ekonomicznych do ich stosowania wynikający ze złych regulacji prawnych. W nadchodzących latach należy spodziewać się upowszechnienia zwłaszcza technologii służących nowemu podejściu do gospodarki wodami deszczowymi.

Zarządzanie energią. W Polsce trwa proces modernizacji przestarzałych systemów wytwarzania i dystrybucji energii. Wyzwaniem będzie przeprowadzenie modernizacji w taki sposób, aby umożliwić integrację OZE – czyli źródeł zmiennych – z systemem elektroenergetycznym. Zasadniczym motorem upowszechnienia OZE będzie spadek

kosztów tych technologii i wzrost ich wydajności. Upowszechniać się będzie także digitalizacja i coraz silniejsze oddziaływanie technologii cyfrowych na energetykę, decentralizacja, czyli wzrost znaczenia rozproszonych, indywidualnych źródeł energii, w tym OZE i magazynów energii, oraz dekarbonizacja.

Gospodarka obiegu zamkniętego (GOZ), gospodarowanie odpadami. W pewnym stopniu barierą dla recyklingu odpadów i domykania obiegu materiałów są względy technologiczne wynikające z „natury” surowców – coraz gorsza z każdym „obrotem” jakość papieru, szkła, plastiku. Główna bariera wynika jednak z niewystarczającej i niewłaściwej segregacji odpadów u źródła ich powstawania. Kluczem do upowszechnienia dobrych rozwiązań technologicznych będą dostosowanie polskiej legislacji do postanowień pakietu unijnego oraz osiągnięcia cyfryzacji.

Trendy ekologiczne

Zarządzanie przestrzenią i rozwój funkcji metropolitalnych. Większość obszarów miejskich boryka się ze zjawiskiem fragmentacji przestrzeni przyrodniczej. Występują coraz częstsze konflikty o przestrzeń, a jednocześnie wśród różnych użytkowników miast rośnie świadomość wartości dobrze zagospodarowanych przestrzeni publicznych, w tym terenów zielonych. Powyższe trendy z jednej strony skutkują stopniowym uszczuplaniem zasobów zielonej infrastruktury w miastach, z drugiej – wpływają na decyzje inwestycyjne związane z realizacją projektów ukierunkowanych na tworzenie przestrzeni rekreacyjnych oraz zachowanie bioróżnorodności. Dla idei „zielonej metropolii” bardzo ważne jest zachowanie ciągłości przestrzennej systemu przyrodniczego (w tym m.in. dolin rzecznych) jako istotnego zasobu dla przyszłych metropolitalnych przestrzeni publicznych. Brak narzędzi wyceny ekosystemów i usług ekosystemowych przyczynił się do traktowania terenów niebiesko-zielonych jako taniej rezerwy terenowej pod inwestycje. Istotna bariera ekonomiczna dla dobrego planowania przestrzeni, niejednokrotnie zniechęcająca do uchwalania planów miejscowych, wiąże się także z procedurą odszkodowawczą za przekwalifikowanie gruntów powodujące obniżenie ich wartości rynkowej (patrz art. 36. Roszczenia odszkodowawcze właściciela ust. 3. ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym)⁴⁶.

W procesach planowania przestrzennego obecnego terenu GZM w socjalistycznym okresie dynamicznej urbanizacji stworzono rezerwy przestrzenne i pasy ochronne. Dynamika suburbanizacji w ostatnich 25 latach sprawiła, że tereny te coraz częściej podlegały presji antropogenicznej, jednak wciąż istniejące zasoby przyrodnicze wpisują się w obecne trendy zapewnienia zielonych pierścieni na obszarach metropolitalnych i ich obrzeżach.

Przeciwdziałanie niskiej emisji. Poziom alarmowy i poziom informowania o zagrożeniach, przyjęte w Polsce w przypadku zagrożeń pyłowych, są o kilkaset procent wyższe niż w większości innych państw europejskich, a mimo to często są przekraczane w okresie zimowym. W przypadku skutecznego wdrożenia rozwiązań prawnych poziomu krajowego i wojewódzkiego, należy spodziewać się ograniczenia problemu niskiej emisji w perspektywie kilku najbliższych lat.

Zarządzanie wodą. Nerozwizany, bardzo poważnym (i rzadko dostrzeganym) problemem ekologicznym gospodarki wodnej jest obciążenie wód powierzchniowych substancjami biogennymi, a zwłaszcza fosforem. Problem ten dotyczy zwłaszcza niewielkie rzeki w dużych miastach, a istniejące regulacje prawne dotyczące zawartości biogenów w oczyszczonych ściekach są zbyt łagodne w porównaniu z wymogami stanu (potencjału) ekologicznego. Niekontrolowany przyrost powierzchni uszczelnionej (zasklepionej) i brak systemów retencji/ infiltracji/ podczyszczania wód deszczowych powodują, że w przypadku niewielkiego cieku wodnego w dużym mieście już sam odpływ wód deszczowych jest czynnikiem przesądzającym o niemożności osiągnięcia choćby umiarkowanego stanu ekologicznego.

⁴⁶ Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Dz.U. 2017, poz. 1073, 1566.

Zarządzanie energią. Większa skuteczność systemów wytwarzania i dystrybucji energii będzie się przekładać na zwiększone uczestnictwo w systemach zbiorowych. Bezpośrednio odczuwalnym skutkiem będzie zmniejszanie uciążliwości i zagrożeń ze strony niskiej emisji.

Gospodarka obiegu zamkniętego (GOZ), gospodarowanie odpadami. Obciążenie środowiska odpadami, jak i zasobochłonność polskiej gospodarki nie zmniejszały się w ostatnich latach. Wdrożenie paradygmatów GOZ jest warunkiem zmiany na lepsze.

Trendy prawne

Zarządzanie przestrzenią i rozwój funkcji metropolitalnych. Ustawa o związku metropolitalnym w województwie śląskim wyposażyła ten obszar, jako jedyny obszar metropolitalny w Polsce, w narzędzia planowania przestrzennego. Prace nad kodeksem urbanistyczno-budowlanym zapowiadają politykę o bardziej zintegrowanym podejściu do planowania przestrzennego, planowania rozwoju oraz zagospodarowania przestrzennego. Nowe przepisy prawa mają stanowić odpowiedź na problemy i negatywne konsekwencje gospodarcze i społeczne związane z postępującą chaotyczną suburbanizacją. Ochronę przed suburbanizacją, a tym samym przesłankę do zwiększenia zainteresowania centrami miast, może stanowić wprowadzenie mechanizmu wyceny usług ekosystemowych i kosztów środowiskowych wynikających z utraty, z ekologicznego punktu widzenia, wartościowych terenów. W Ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących określa się uproszczone zasady i procedury przygotowania i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących, w tym dla planowanych inwestycji niezgodnych z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego lub przy braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W kontekście zwartego budownictwa ustawa wskazuje na określone standardy lokalizacji nowych mieszkań⁴⁷.

Ograniczanie niskiej emisji. Art. 96. ustawy Prawo ochrony środowiska⁴⁸ daje samorządom możliwość wprowadzenia minimalnych wymagań co do rodzajów instalacji i paliw dozwolonych lub zakazanych na danym terenie oraz minimalnego standardu emisji kotłów. W 2018 roku wprowadzona została nowelizacja ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz trzy rozporządzenia dotyczące: wymagań jakościowych dla paliw stałych, sposobu pobierania próbek paliw stałych i metod badania jakości paliw stałych. Zmiany będą dotyczyć paliw stałych spalanych w gospodarstwach domowych oraz w instalacjach o mocy cieplnej poniżej 1 MW. Muły węglowe, flotokoncentraty, węgiel brunatny, ich mieszanki oraz paliwo powstałe z dowolnego zmieszania paliw zawierające mniej niż 85% węgla kamiennego zostaną objęte ustawowym zakazem sprzedaży do sektora komunalno-bytowego⁴⁹. W kwietniu 2017 roku Sejmik Województwa Śląskiego przyjął Uchwałę w sprawie wprowadzenia na obszarze województwa śląskiego ograniczeń w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw⁵⁰, w której określa się ograniczenie korzystania z urządzeń do tych, które spełniają wymogi opisane w uchwale.

Zarządzanie wodą. Nowelizacja ustawy Prawo wodne⁵¹:

- wprowadziła zlewniowe zarządzanie wodami. Całość administrowania wodami została przeniesiona do sektora rządowego. Zwiększone zostały kompetencje wojewody dotyczące zarządzania kryzysowego oraz ograniczeń w korzystaniu z wód,
- wprowadziła jednolity system zarządzania ochroną przeciwpowodziową,

⁴⁷ Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących..

⁴⁸ Ustawa Prawo ochrony środowiska. Dz.U. 2017, poz. 519, 785, 898, 1089, 1529, 1566, 1888, 1999, 2056, 2180, 2290; 2018, poz. 9, 88.

⁴⁹ <http://centrumprasowe.pap.pl/cp/en/news/info/115571,1,me-nowelizacja-ustawy-o-systemie-monitorowania-i-kontrolowania-jakosci-paliw-oraz-rozporzadzenia-wyk>.

⁵⁰ Uchwała nr V/36/1/2017 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie wprowadzenia na obszarze województwa śląskiego ograniczeń w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw.

⁵¹ Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne. Dz.U. 2017, poz. 1566, 2180.

- wprowadza powszechne opłaty za usługi wodne, w znacznej części zastępując wcześniejsze opłaty za korzystanie ze środowiska w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, a także opłatę za zmniejszenie retencji terenowej.

W kompetencjach rządowych pozostaje: wydawanie pozwoleń wodnoprawnych, przyjmowanie zgłoszeń wodnoprawnych, przeprowadzanie ocen wodnoprawnych oraz wydawanie decyzji dotyczących zwolnienia z zakazów obowiązujących na obszarach szczególnego zagrożenia. Wody opadowe i roztopowe już nie są zaliczane do ścieków (dotyczy to jedynie wód zanieczyszczonych, ujętych w systemy kanalizacyjne).

Po zmianie prawa wodnego jednostki samorządu terytorialnego nadal mają obowiązek finansowania przedsięwzięć służących gospodarce wodnej, m.in. związanych z ochroną wód, działań z zakresu rolnictwa ekologicznego bezpośrednio oddziałujących na stan wód, wspomagania realizacji systemów pomiarowych zużycia wody, przygotowywania dokumentacji przedsięwzięć z zakresu gospodarki wodnej przewidzianych do dofinansowania ze środków UE, jednak przy drastycznie zmniejszonych wpływach z tytułu gospodarki wodnej (jedyne przychód: 10% opłaty za uszczuplenie retencji).

Zarządzanie energią. Wyzwaniem na najbliższe lata będzie wprowadzenie spójnych regulacji prawnych dla OZE, m.in. w zakresie inwestycyjnej i operacyjnej pomocy publicznej dla inwestycji. Wyzwaniem na najbliższe lata będzie także stworzenie mechanizmów finansowych, które będą wynagradzać wytwórców i odbiorców energii za elastyczne reagowanie na zmiany po stronie podaży i popytu. Największy wpływ na docelowy obraz systemów zarządzania energią będą miały ostateczne ustalenia dyrektywne UE z zakresu pakietu „Czystej energii”⁵².

Gospodarka obiegu zamkniętego (GOZ), gospodarowanie odpadami. W Polsce obowiązują przepisy prawne dotyczące rozszerzonej odpowiedzialności producenta, zwłaszcza w odniesieniu do pojazdów wycofanych z eksploatacji, zużytego sprzętu oraz opakowań⁵³. Przepisy dotyczące ochrony środowiska przyrodniczego są nastawione na poprawę stanu ekosystemów, jednak nie poruszają możliwości osiągnięcia podobnych celów za pomocą zmiany modelu cyklu życia produktu. Dotyczy to m.in. emisji zanieczyszczeń, wykorzystania gruntów i gleby, działań wodno-ściekowych. Podobnie obowiązujące przepisy odpadowe, m.in. odnoszące się do przemieszczania odpadów i sposobów ich zagospodarowania, nie były tworzone z myślą o wdrożeniu GOZ i w niewielkim stopniu ukierunkowane są na wspieranie powtórnego zagospodarowania odpadów, a przede wszystkim starają się zabezpieczyć środowisko przyrodnicze przed ich negatywnym oddziaływaniem. Przy założeniu, że unijny pakiet rozporządzeń i dyrektyw⁵⁴ będzie respektowany, polskie prawo będzie się zmieniało w kierunku:

- dalszego rozszerzania odpowiedzialności producenta (m.in. za opakowanie i odpady surowcowe),
- przyjęcia (przy respektowaniu istniejącego już systemu zbiórki odpadów komunalnych) jasno określonych, przejrzystych i sprawiedliwych warunków finansowania zbiórki,
- segregacji odpadów i edukacji ekologicznej społeczeństwa,
- wzmocnienia pozycji samorządów i administracji centralnej jako egzekutorów i regulatorów w odniesieniu do wprowadzania towarów na rynek, jak i gospodarowania odpadami (nowe formuły partnerstw!),
- niezbędnych aktów prawnych implementujących cyrkularny model gospodarki.

⁵² <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-strategy-and-energy-union/clean-energy-all-europeans>.

⁵³ Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej. Dz.U. 2016, poz. 1478; 2017, poz. 2056.

⁵⁴ Na podstawie: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-6203_pl.htm;
https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_pl.

3.1.2. Strategie krajowe i regionalne

Aspekty związane z kształtowaniem ładu przestrzennego i rozwojem zielonych metropolii zostały uwzględnione w *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR)*⁵⁵ oraz *Krajowej Polityce Miejskiej (KPM)*⁵⁶. SOR zastępuje bądź integruje wiele wcześniejszych strategii/polityk branżowych, a zarazem określa ramy dla nowych, będących w przygotowaniu. Z kolei KPM jest to dokument nadal aktualny, co potwierdzono m.in. w tekście SOR. KPM zaznacza, iż cel polityki rozwoju miasta to stworzenie miasta sprawnego, zwanego i zrównoważonego oraz spójnego, a w efekcie także konkurencyjnego i silnego. Zwartość miasta jako ważny czynnik pomyślnego rozwoju została ujęta w sformułowaniu celu szczegółowego 2: Wspieranie zrównoważonego rozwoju ośrodków miejskich, w tym przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji (miasto zwarte i zrównoważone). Podejście do metropolitalnego planowania przestrzennego i kształtowania relacji między centrum metropolii i otoczeniem precyzuje cel szczegółowy 1: Stworzenie warunków dla skutecznego, efektywnego i partnerskiego zarządzania rozwojem w obszarach miejskich, w tym w szczególności w obszarach metropolitalnych. W ramach tego samego celu szczegółowego wskazano kilka wątków tematycznych, a wśród nich kluczowe: kształtowanie przestrzeni, niskoemisyjność i efektywność energetyczna oraz ochrona środowiska i adaptacja do zmiany klimatu. Pierwszy z nich bezpośrednio odnosi się do dwóch zagadnień analizowanego zakresu tematycznego GZM: metropolitalnego planowania przestrzennego i odnowy śródmieść. Drugi wątek dotyczy bezpośrednio zarządzania energią. Trzeci ma charakter horyzontalny i odnosi się do całego analizowanego zakresu tematycznego GZM.

KPM zawiera także przepisy bezpośrednio dotyczące zarządzania wodą: w punkcie 4.8.2 zapisano dostosowanie regulacji prawnych w zakresie instrumentów zachęcających właścicieli nieruchomości do retencji i wykorzystania wód opadowych, a także w zakresie właściwego utrzymania i zapobiegania degradacji systemów hydrologicznych. Zapowiedziano także, że rząd włączy działania wspierające zarządzanie ryzykiem powodziowym w krajowe polityki sektorowe, w tym realizację infrastruktury krytycznej. W tym samym punkcie, dotyczącym gospodarki wodnej, zapowiedziano wszechstronne działanie obejmujące także tematykę planowania przestrzennego, a mianowicie zaprogramowanie w politykach krajowych inwestycji infrastrukturalnych środków europejskich w zakresie poprawy jakości środowiska miejskiego, zahamowania spadku różnorodności biologicznej, zwiększenia możliwości zapobiegania skutkom zagrożeń naturalnych i reagowania na nie oraz zwiększania odporności miast na zagrożenia związane z negatywnymi efektami zmian klimatu (np. deszczami nawalnymi). W tym samym punkcie, w aspekcie adaptacji do zmiany klimatu, wskazano jeszcze inne działania związane z planowaniem metropolitalnym, ale także z ideą zwartych miast i zarządzaniem wodą, zwracając uwagę na „zagospodarowanie terenów otwartych, które korzystnie wpływają na lokalne warunki klimatyczne oraz na jakość życia mieszkańców. Działania samorządów na rzecz ochrony środowiska powinny uwzględniać szerokie spektrum długofalowych oddziaływań przyrodniczych oraz być zgodne z ideą błękitno-zielonej infrastruktury. Ważne jest minimalizowanie konfliktów na styku rozwoju infrastruktury i ochrony przyrody”. Z kolei w punkcie 4.4.2 zaleca się opracowywanie planów gospodarki niskoemisyjnej. Z powyższego przeglądu wynika, że w KPM określono kierunki działań obejmujące prawie całe spektrum tematyczne zadania, z wyjątkiem gospodarki obiegu zamkniętego.

Zgodnie z SOR pkt 3.2 pełniejsze wykorzystanie potencjału największych polskich aglomeracji, polityka miejska względem obszarów metropolitalnych koncentrować się będzie m.in. na:

- racjonalnej urbanizacji w obszarach metropolitalnych miast, czego warunkiem jest wprowadzenie odpowiednich mechanizmów prawnych oraz pogłębienie współpracy pomiędzy samorządami w obrębie obszaru funkcjonalnego,
- wsparciu realizacji przy udziale partnerów publicznych i prywatnych miejskich strategii niskoemisyjnych oraz strategii ZIT, które mają podstawowe znaczenie dla celów określonych w SOR, m.in. w zakresie ochrony środowiska i efektywności energetycznej,

⁵⁵ *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*. Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów w dniu 14 lutego 2017 r.

⁵⁶ *Krajowa Polityka Miejska 2023*, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, październik 2015 r.

- powtórny wykorzystaniu terenów zdegradowanych (*brownfields*), co ma szczególne znaczenie na terenach miast, w których występują (lub występowały) przemysły tradycyjne, takie jak wydobywanie węgla, hutnictwo, przemysł chemiczny.

W opisie obszarów wpływających na osiągnięcie celów SOR (rozdział VIII, obszar tematyczny „Energia”) zapowiadane są działania zwiększające innowacyjność sektora energetycznego, szczególnie w obszarze nowoczesnych technologii węglowych, magazynowania energii, redukcji niskiej emisji, rozwoju inteligentnych sieci, budowy klastrów energii, spółdzielni energetycznych. W opisie obszarów wpływających na osiągnięcie celów SOR (rozdział VIII, obszar tematyczny „Środowisko”, podobzdar 5) mowa jest o polityce surowcowej państwa (projekt obecnie konsultowany) wspierającej m.in. przejście do gospodarki o obiegu zamkniętym. W rozdziale VIII, podobzdar 6, jest mowa o gospodarce odpadami jako elemencie gospodarki o obiegu zamkniętym, m.in. w kontekście rozwijania recyklingu odpadów oraz dążenia do maksymalizacji wykorzystywania odpadów jako surowców. W opisie obszarów wpływających na osiągnięcie celów SOR (rozdział VIII, obszar tematyczny „Środowisko”, kierunek interwencji IV) w celu zwiększenia dyspozycyjnych zasobów wodnych i osiągnięcia wysokiej jakości wód przewidywane jest m.in.:

- utworzenie mechanizmów prawno-finansowych sprzyjających racjonalnemu wykorzystaniu zasobów wodnych i wdrażaniu wodooszczędnych technologii,
- budowa i modernizacja oczyszczalni ścieków na podstawie zaktualizowanego *Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych*,
- opracowanie i wdrożenie planów przeciwdziałania skutkom suszy,
- działania o charakterze ciągłym:
 - proekologiczne zarządzanie lokalnymi zasobami wodnymi, obejmujące także kształtowanie krajobrazów sprzyjających zatrzymywaniu wody,
 - rozwój infrastruktury przeciwpowodziowej oparty na inwestycjach o wysokim stopniu skuteczności i racjonalności ekonomicznej oraz odpowiednim planowaniu przestrzennym,
 - zarządzanie wodami opadowymi na obszarach zurbanizowanych poprzez różne formy retencji i rozwój infrastruktury zieleni.

Zarówno SOR, jak i *Program dla Śląska* zapowiadają w odniesieniu do województwa śląskiego m.in.⁵⁷:

- kompleksowe działania służące ograniczeniu niskiej emisji, związane m.in. z promowaniem publicznego transportu niskoemisyjnego, termomodernizacją, rozwojem sieci ciepłowniczych i wymianą lub modernizacją urządzeń grzewczych,
- rekultywację terenów pokopalnianych i poprzemysłowych oraz ich ponowne wykorzystanie na cele gospodarcze i społeczne,
- kontynuowanie zintegrowanych działań rewitalizacyjnych na Śląsku, w tym modelowej rewitalizacji i projektu pilotażowego na terenie miasta Bytom.

Na poziomie regionalnym *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+* odnosi się do zasad zagospodarowania przestrzennego obszarów funkcjonalnych, zalecając m.in. koncentrację struktur przestrzennych na podstawie istniejących układów osadniczych (idea zwartych miast), ograniczanie zawłaszczania terenów typu *greenfield* i wykorzystanie terenów typu *brownfield* przy lokalizacji inwestycji, ograniczanie niskiej emisji i minimalizowanie zapotrzebowania na energię oraz zmniejszanie emisji zanieczyszczeń, rozwijanie niskoemisyjnego systemu transportu publicznego, a także planowanie inwestycji z uwzględnieniem kompensacji w zakresie retencji wód⁵⁸. *Program ochrony powietrza dla terenu województwa śląskiego*⁵⁹ ma na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji. Dokument zawiera diagnozę problemu, ocenę możliwości zmian stanu obecnego oraz kierunki działań naprawczych wraz z planowanymi efektami

⁵⁷ Na podstawie: *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*. Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów w dniu 14 lutego 2017 r.; *Program dla Śląska*, Ministerstwo Rozwoju, Warszawa 2017.

⁵⁸ *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+*. Załącznik do uchwały nr V/26/2/2016 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 29 sierpnia 2016 r.

⁵⁹ *Program ochrony powietrza dla terenu województwa śląskiego mający na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji*, Zarząd Województwa Śląskiego, 2017.

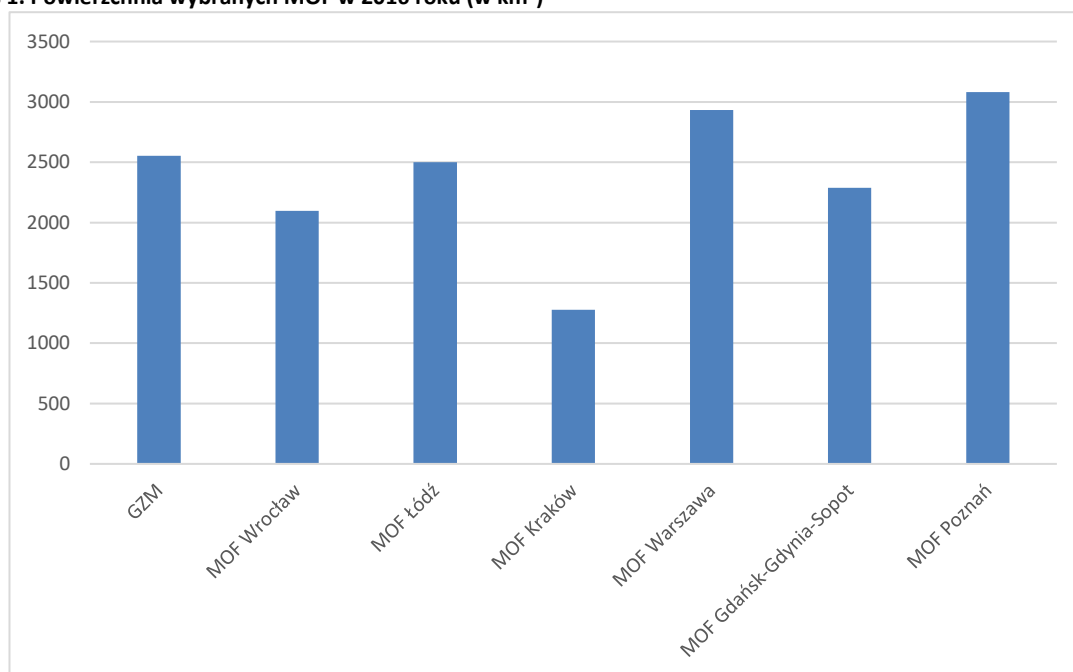
do osiągnięcia w 2020 roku. Program przewiduje ograniczenie emisji ze źródeł spalania paliw o małej mocy, m.in. poprzez wymianę urządzeń wykorzystujących paliwa stałe, wymianę urządzeń niskosprawnych zasilanych innymi paliwami oraz termomodernizację budynków. Z kolei w *Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020* kładzie się nacisk na równoważenie mobilności, zapobieganie niskiej emisji w nieruchomościach publicznych i budynkach mieszkaniowych, bezpieczne gospodarowanie odpadami oraz racjonalizację gospodarki wodno-ściekowej⁶⁰.

Obszar Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii ciągle charakteryzuje się dużym zasobem terenów przemysłowych oraz terenów już zrehabilitowanych, lecz słabo zagospodarowanych, które są usytuowane w centrach miast lub w ich dzielnicach, a mogą zostać wykorzystane w celu rozwoju funkcji miejskich, tym samym ograniczając zjawisko rozlewania się miast. Doświadczenia z ostatnich lat pokazują jednak, że procesy przekształcania terenów przemysłowych i innych terenów zdegradowanych są żmudne i kosztowne oraz wymagają nieraz współpracy na poziomie różnych gmin. GZM może odgrywać rolę łącznika między gminami i koordynatora w ramach prac nad metropolitalnym studium uwarunkowań przestrzennych przy wymianie dobrych praktyk oraz wsparciu w budowaniu konsorcjów do planowania i realizacji inwestycji na tych terenach.

3.1.3. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia a inne obszary funkcjonalne w Polsce

Powierzchnia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii wynosi 2553 km², co stanowi około 20,70% powierzchni województwa śląskiego (12 333 km²). Powierzchnia MOF Wrocławia wynosi 2096 km², MOF Łodzi 2499 km², MOF Krakowa 1276 km², MOF Warszawy 2932 km², MOF Gdańsk-Gdynia-Sopot 2287 km², a MOF Poznania 3082 km²⁶¹.

Wykres 1. Powierzchnia wybranych MOF w 2016 roku (w km²)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

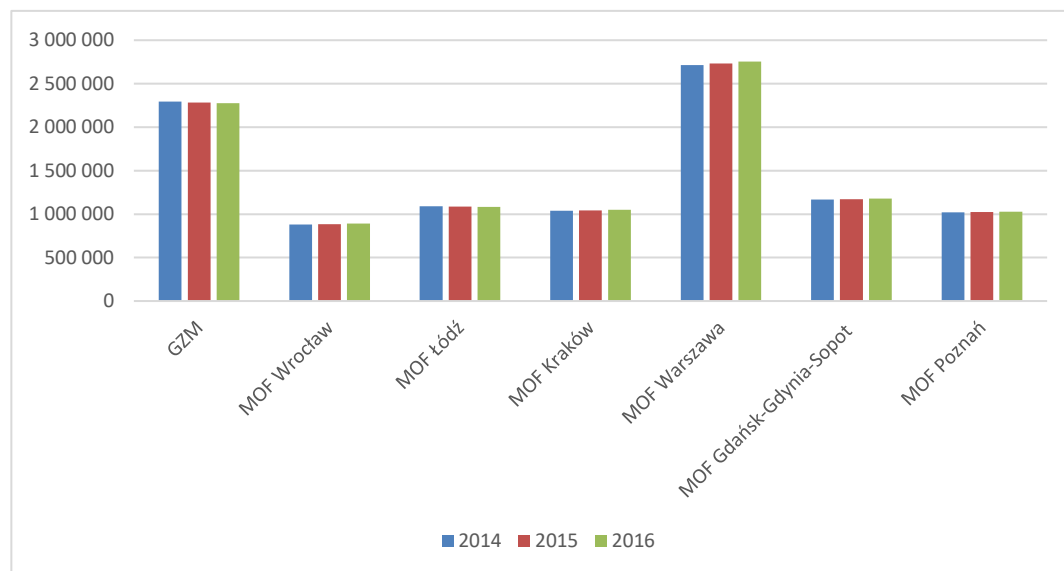
Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia liczyła na koniec 2016 roku 2,275 mln mieszkańców przy 2,753 mln w MOF Warszawy, 0,890 mln w MOF Wrocławia, 1,082 mln w MOF Łodzi, 1,050 mln w MOF Krakowa, 1,177 mln w MOF Gdańsk-Gdynia-Sopot i 1,029 mln mieszkańców w MOF Poznania. W latach 2014-2016 MOF Łodzi i GZM odnotowały

⁶⁰ *Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020*, Gliwice, sierpień 2015.

⁶¹ Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny.

nieznaczny spadek liczby mieszkańców, podczas gdy na pozostałych omawianych obszarach liczba mieszkańców wzrosła⁶².

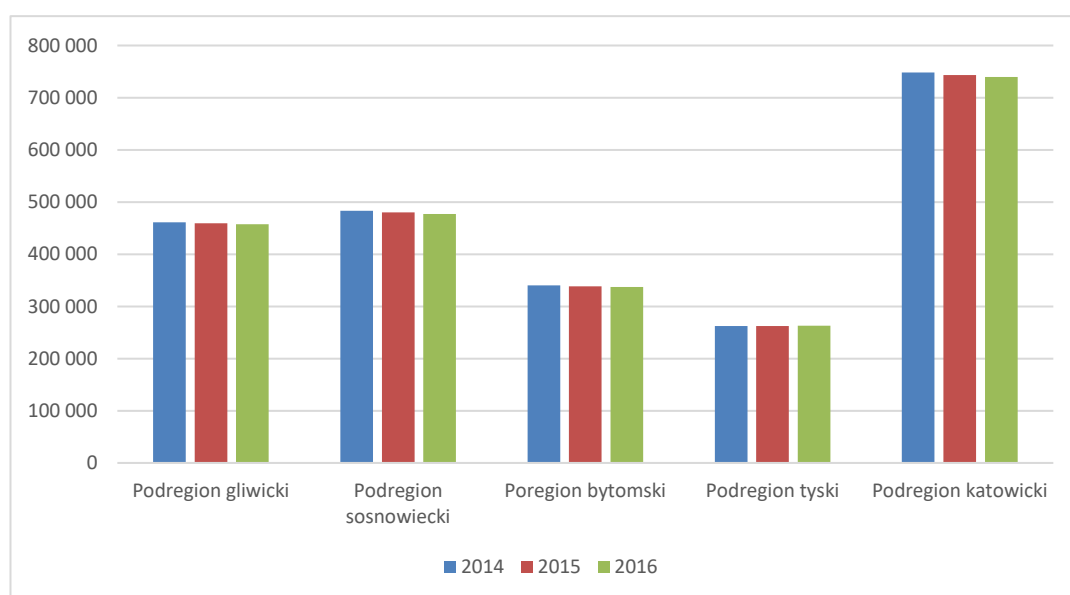
Wykres 2. Liczba mieszkańców wybranych MOF w latach 2014-2016



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

Na obszarze GZM na koniec 2016 roku poszczególne podregiony zamieszkiwało: katowicki – 740 tys. mieszkańców, sosnowiecki – 477 tys., gliwicki – 458 tys., bytomski – 337 tys. oraz tyski – 263 tys. mieszkańców. Średnioroczny spadek liczby mieszkańców w podregionach: gliwickim, bytomskim wynosił 0,40%, przy około 0,62% w podregionie sosnowieckim i 0,55% w podregionie katowickim. Natomiast podregion tyski odnotował lekki wzrost liczby mieszkańców na poziomie 0,12% średniorocznie w latach 2014-2016⁶³.

Wykres 3. Liczba mieszkańców GZM na obszarze poszczególnych podregionów w latach 2014-2016



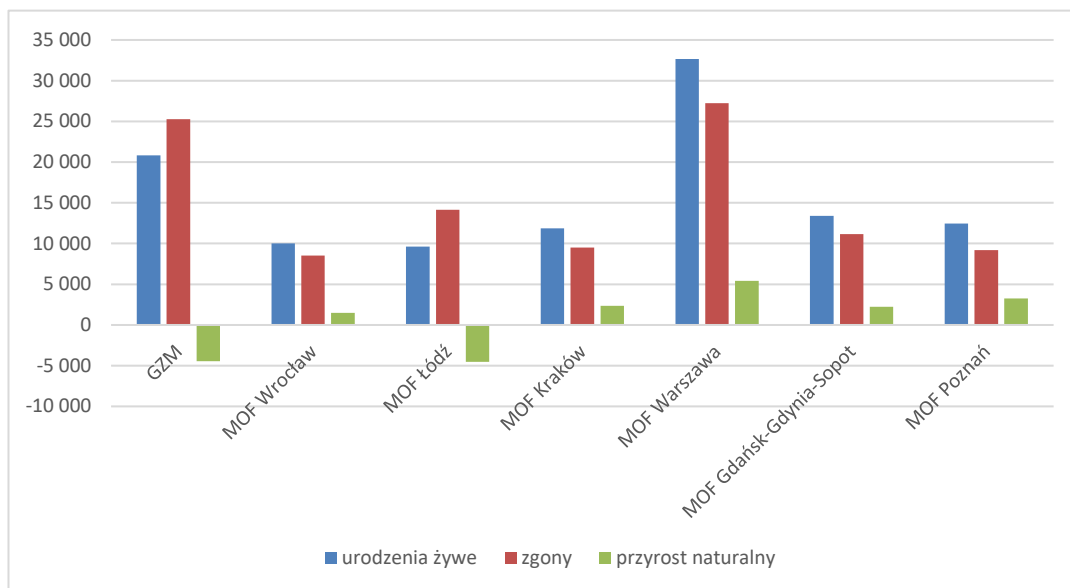
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

⁶² Ibid.

⁶³ Ibid.

Zarówno GZM, jak i MOF Łodzi miały na koniec 2016 roku ujemny przyrost naturalny, odpowiednio -4434 osoby i -4510 osób, przy dodatnim przyroście naturalnym dla: MOF Wrocławia (1470 osób), MOF Krakowa (2358 osób), MOF Warszawy (5400 osób), MOF Gdańsk-Gdynia-Sopot (2223 osoby) i MOF Poznania (3260 osób)⁶⁴.

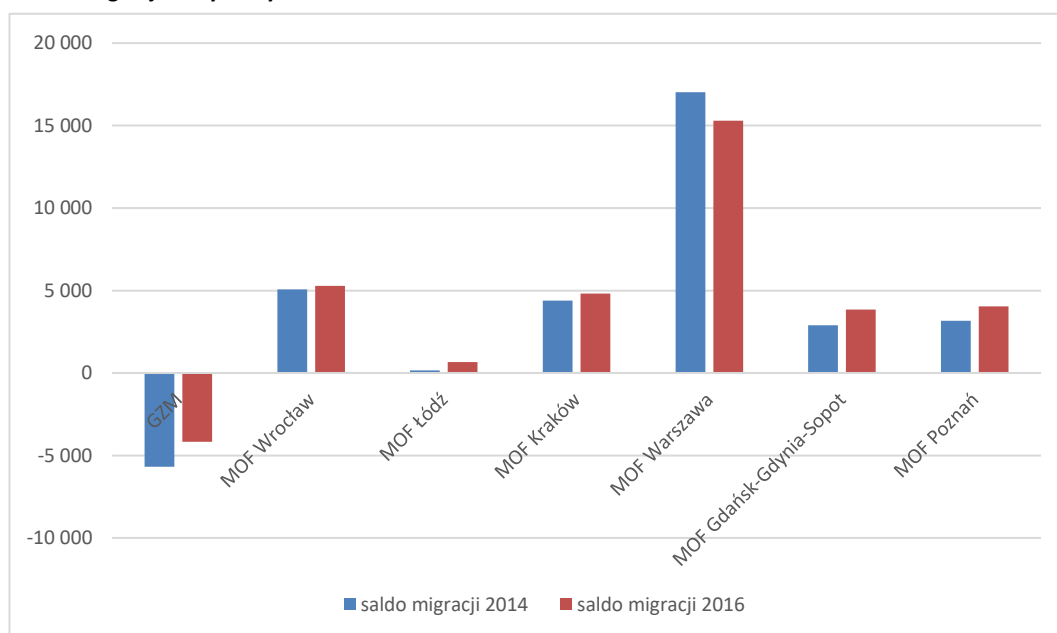
Wykres 4. Przyrost naturalny w wybranych MOF w 2016 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

Saldo migracji było zarówno w 2014 (-5680 osób), jak i w 2016 roku (-4162 osoby) ujemne dla GZM (brak pełnych danych w Banku Danych Lokalnych za 2015 rok). Na koniec 2016 roku saldo migracji w MOF Wrocławia wynosiło 5279 osób, w MOF Krakowa 4823 osób, w MOF Gdańsk-Gdynia-Sopot 3849 osób, w MOF Poznania 4044 osoby, w MOF Łodzi 659 osób, a w MOF Warszawy aż 15 293 osoby⁶⁵.

Wykres 5. Saldo migracji w wybranych MOF w 2014 i 2016 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

⁶⁴ Ibid.

⁶⁵ Ibid.

W pozostałych miejskich obszarach funkcjonalnych w Polsce szeroko pojęte działania w zakresie zagospodarowania przestrzennego i zarządzania środowiskiem są m.in. przedmiotem Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. W aspekcie planistycznym w konkurencyjnych obszarach metropolitalnych pojawiły się inicjatywy, które odnosiły się zarówno do odnowy śródmieść, jak i do zrównoważonego zagospodarowania zielonej infrastruktury. Opracowanie planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Wrocławia zostało poprzedzone przyjęciem *Studium spójności funkcjonalnej we wrocławskim obszarze funkcjonalnym* – we współpracy m.in. Wrocławia, gminy Siechnice, miasta i gminy Wołów, miasta i gminy Kąty Wrocławskie oraz województwa dolnośląskiego. Przyjęto wspólne ustalenia co do zasad ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu, ponadregionalnych i regionalnych korytarzy ekologicznych oraz rozwoju struktury osadniczej. Uszczegółowieniem studium jest *Projekt optymalnego układu zielonej infrastruktury na obszarze Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego*. Zawiera on diagnozę i docelowy układ cennych przyrodniczo terenów, ale dotyczy głównie kształtowania przestrzeni przyrodniczej w obszarach zabudowanych i pomiędzy nimi w taki sposób, aby były one atrakcyjne wizualnie, funkcjonalne i podnoszące jakość warunków klimatycznych. W projekcie określono funkcje łączące zdrowe otoczenie ze zdrowym życiem. W zakresie odnowy śródmieścia miast można przytoczyć *Zintegrowany Program Odnowy i Rozwoju Śródmieścia Poznania na lata 2014-2030*⁶⁶. Program jest częścią rozległego pakietu działań rewitalizacyjnych i wdrażany jest w powiązaniu z *Gminnym programem rewitalizacji dla Miasta Poznania (POPT 2014-2020)*. Działania rewitalizacyjne w Poznaniu (obecnie trwa 4. edycja programu) charakteryzują się ciągłością i transparentnością. Obudowane są ustawiczną akcją edukacyjną i informacyjną. Partycypacja społeczna obejmuje m.in. zgłaszanie inicjatyw przez obywateli, grupy obywateli i stowarzyszenia. Wszystkie planowane przedsięwzięcia inwestycyjne i nieinwestycyjne wynikają z gruntownego rozpoznania potrzeb przeprowadzonego w mieszanej formule ekspercko-społecznej. Każde zadanie osadzone jest w konkretnym fragmencie przestrzeni śródmiejskiej. Wdrażanie programu jest ustawicznie raportowane na portalu miejskim. W przeciwieństwie do powyższych przykładów, pochodzących z monocentrycznych obszarów metropolitalnych, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia stoi przed wyzwaniem pogodzenia dwóch płaszczyzn komunikowania: w układzie policentrycznym między gminami oraz w relacji Urząd Metropolitalny – społeczeństwo.

W ramach *Programu gospodarki odpadami komunalnymi w Krakowie*⁶⁷ powstał Zakład Termicznego Przekształcania Odpadów w Krakowie. Przetwarza on około 230 tys. ton odpadów rocznie. Obsługiwany jest tylko teren miasta Krakowa. Przy okazji spalania odzyskiwana jest energia cieplna i energia elektryczna. Zakład produkuje „na czysto” mniej więcej tyle energii, ile w ciągu roku zużywają wszystkie krakowskie tramwaje, a do miejskiej sieci ciepłowniczej trafia tyle ciepła, ile potrzeba do ogrzania mieszkania co dziesiątego odbiorcy korzystającego z ciepła systemowego. Emisja gazów z procesu termicznego jest na bieżąco monitorowana, a wyniki są dostępne online na stronie <https://khk.krakow.pl/pl/ekospalarnia/emisja/>⁶⁸. Lublin jest jednym z kilku dużych polskich miast, które łączą źródła systemowe ciepła i elektryczności z lokalnie produkowaną lub odzyskiwaną energią i wykorzystują potencjał odnawialnych źródeł energii. W 2017 roku uruchomiono pilotażową instalację wykorzystania ciepła sieciowego do produkcji chłodu. Wcześniej zrealizowano projekt o nazwie *Przebudowa sieci ciepłowniczej na terenie miasta Lublin*, w wyniku którego zmodernizowano 22,4 km sieci ciepłowniczej i ograniczono straty ciepła o 60%. W oczyszczalni ścieków Hajdów w Lublinie zainstalowano dwa zespoły prądotwórcze zasilane biogazem uzyskanym w procesie fermentacji osadów ściekowych. Biogaz wykorzystuje się do produkcji energii elektrycznej i ciepłej na potrzeby oczyszczalni⁶⁹. Przykłady te pokazują, że trudny temat, którym jest wykorzystanie odpadów na cele energetyczne, zyskał pozytywne rozwiązanie. W odniesieniu do sytuacji w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii wyzwaniem jest opracowanie wspólnego stanowiska oraz modelu postępowania wobec wykorzystania odpadów, w tym również osadów ściekowych, na cele energetyczne.

⁶⁶ <http://www.poznan.pl/mim/s8a/program-dla-srodmiescia,p,1025,31509,31511.html>;

<http://www.poznan.pl/mim/s8a/gminny-program-rewitalizacji-dla-miasta-poznania,p,1025,31509,37452.html>.

⁶⁷ https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=50734.

⁶⁸ <https://khk.krakow.pl/pl/ekospalarnia/informacja-o-zakladzie/>.

⁶⁹ <https://lublin.eu/mieszkancy/srodowisko/zarzadzanie-energia/>;

<http://gramwzielone.pl/trendy/24405/jak-oze-wspieraja-liderzy-wsrod-polskich-miast>.

3.1.4. Inicjatywy podejmowane w podregionach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Wspólne inicjatywy prośrodowiskowe, planistyczne bądź strategiczne miast/powiatów/gmin są podejmowane na obszarze GZM. Do inicjatyw podjętych w podregionach można zaliczyć m.in.:

- Zagłębiowski Park Linearny – rewitalizacja obszaru funkcjonalnego doliny Przemszy i Brynicy (ze środków Mechanizmu Finansowego EOG, 2013-2017); uczestnicy: Będzin, Dąbrowa Górnicza, Sosnowiec, Sławków, Siewierz, Psary,
- lokalne programy rewitalizacji w poszczególnych gminach, w których poruszono kwestię odnowy śródmieść,
- indywidualne działania miast/gmin dofinansowane z WFOŚiGW w zakresie przeciwdziałania niskiej emisji,
- program ciepłowniczy Tauronu Polska Energia S.A.: Będzin, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Katowice, Siemianowice Śląskie, Świętochłowice, Chorzów, Sosnowiec,
- Związek Gmin „Szansa Białej Przemszy” z siedzibą w Sławkowie (od 1995) z obszaru GZM: Sławków, Dąbrowa Górnicza,
- Samorządowy Chorzowsko-Świętochłowski Związek Wodociągów i Kanalizacji (od 1992),
- Związek Komunalny Gmin – Oczyszczalnia Ścieków Ożarówce z siedzibą w Ożarowicach (od 2014),
- Regionalne Centrum Gospodarki Wodno-Ściekowej w Tychach Eko-Strefa (od 2017),
- wspólną gospodarkę wodno-ściekową za pośrednictwem PWIK Gliwice sp. z o.o.: Gliwice, Pyskowice, Sośnicowice, Zbrostawice oraz Rudziniec,
- wspólną gospodarkę odpadami realizowaną poprzez Master Odpady i Energia sp. z o.o. (od 1998), inicjatywę, w której uczestniczą: Tychy, Bieruń, Bojszowy, Kobiór, Łędziny, Wiry,
- MPA – Miejski Plan Adaptacji do zmian klimatu.

Większość projektów dotyczących odnowy śródmieść, przeciwdziałania niskiej emisji, gospodarki wodno-ściekowej, zarządzania energią, zrealizowanych w ostatnich latach w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego* (w tym również w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych) nie przekracza zasięgu jednej gminy.

Istotny wpływ na przestrzeń i stan środowiska ma sektor górnictwa. W tej kwestii gminy członkowskie utrzymują raczej indywidualne, bilateralne kontakty z przedstawicielami kopalń czy też ze Spółką Restrukturyzacji Kopalń S.A. po przekazaniu terenów i budynków kopalni do tej spółki. Jednak skala problemów wynikających z wieloletniej działalności górnictwa węgla kamiennego na obszarze Metropolii przekracza obecnie możliwości organizacyjne i finansowe poszczególnych gmin osobno. Istotny problem stanowią pustostany na terenach przemysłowych i tereny nieuregulowane własnościowo. Gminy członkowskie GZM odczuwają trudność monitorowania rzeczywistych działań podmiotów korzystających z tych terenów. Niejednokrotnie niekontrolowane magazynowanie odpadów na tych terenach powoduje przedostawanie się niepożądanych substancji do gruntu i zasobów wodnych czy też unoszenie się nieprzyjemnych zapachów. Kolejnym obszarem problemowym są szkody górnicze, które np. znacznie utrudniają inwestycje i utrzymanie infrastruktury wodno-kanalizacyjnej czy też wpływają na zmiany przepływu wód opadowych – co z kolei zwiększa ryzyko podtopień podczas anomalii pogodowych. Rozważa się wykorzystanie niecek pogórnich jako zbiorników dla wód opadowych. Gminy członkowskie GZM wyrażają zainteresowanie współpracą w zakresie identyfikowania terenów zalewowych i przeprowadzania na nich inwestycji w zakresie budowy śluz i basenów zalewowych. Wymaga to również współpracy ze Spółką Restrukturyzacji Kopalń S.A., która obecnie jest właścicielem niektórych terenów⁷⁰. Ze Spółką oraz innymi podmiotami zaangażowanymi w wygaszanie działalności górniczej należy również współdziałać w celu zapewnienia długookresowego odpompowywania wód dołowych.

W styczniu 2018 roku Rada Ministrów przyjęła *Program dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce*, który obejmuje okres do 2030 roku. Wśród silnych stron sektora wymienia się m.in.: wysoki stopień rozpoznania

⁷⁰ Na podstawie wyników spotkań z przedstawicielami gmin członkowskich GZM w dniach 5 i 6 marca 2018 r.

zagrożeń naturalnych, wiedzę na ich temat oraz skuteczną profilaktykę przeciwdziałania zagrożeniom naturalnym. Z kolei wśród słabych stron wskazuje się na: proces produkcyjny cechujący się niekorzystnym oddziaływaniem na środowisko oraz na tereny związane z działalnością rolniczą, lokalizację części zasobów w filarach ochronnych i pod terenami silnie zurbanizowanymi (wysokie koszty ich udostępniania i eksploatacji), a także nieuporządkowany stan prawny części nieruchomości, posiadanie trudno zbywalnych rzeczowych aktywów trwałych oraz znaczne rozdrobnienie majątku przeznaczonego do zagospodarowania. Jako zagrożenia identyfikuje się m.in.: uzależnienie możliwości prowadzenia eksploatacji od ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i wynikające z tego trudności negocjacyjne, wydłużające nadmiernie proces udostępniania nowych złóż oraz długotrwałe procedury administracyjne związane z procesem uzyskania koncesji – pozyskanie decyzji środowiskowych oraz postępowanie przed organami samorządowymi⁷¹. Gminy członkowskie GZM wskazują na konieczność przygotowania na poziomie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii wspólnej polityki w sprawie udzielania koncesji wydobywczych⁷².

3.1.5. Wyzwania w perspektywie do 2022 roku

Uwzględniając specyfikę metropolii, trendy i uwarunkowania wewnętrzne i zewnętrzne, poniżej przedstawiono czynniki wewnętrzne (siły, słabości) i zewnętrzne (szanse i zagrożenia), które w perspektywie do 2022 roku będą oddziaływały na rozwój zielonej metropolii.

Siły:	Słabości:
- własny potencjał ludzki (kompetencje) i gospodarczy do wdrażania innowacyjnych rozwiązań w pełnym zakresie tematycznym problemów środowiskowych i przestrzennych, - znaczna różnorodność form ukształtowania terenu GZM i jego użytkowania, jak i zasobów przyrodniczych, uwarunkowana czynnikami zarówno antropogenicznymi, jak i naturalnymi, wyróżniająca się na tle większości obszarów miejskich w Polsce, - poszczególne zielone i błękitno-zielone przestrzenie publiczne, w tym o znaczeniu ponadlokalnym, prawidłowo zagospodarowane i zasługujące na funkcjonowanie jako węzły w sieci metropolitalnej, - bardzo duże zasoby do urządzania błękitno-zielonych przestrzeni publicznych o znaczeniu metropolitalnym (doliny rzeczne, zbiorniki antropogeniczne z czystą wodą, odkryte kanały), - znaczące zasoby leśne (część z nich o znikomej wartości zasobów w kategoriach rynkowych) i inne zadrzewienia, w tym urządzone na terenach poprzemysłowych, mogące funkcjonować jako zrąb zielonej infrastruktury terenów podmiejskich, - w znacznym stopniu (jeszcze) zachowana przestrzenna odrębność historycznych jednostek osadniczych, - zachowane historyczne, zwarte centra dawnych jednostek osadniczych w większości miast, mogące odzyskać swoją funkcję, - szybko rozwijające się platformy cyfrowe i systemy informacji przestrzennej regionu oraz poszczególnych miast/gmin GZM, dające możliwość szybkiej integracji planowania przestrzennego w skali metropolii,	- system gospodarki odpadami komunalnymi zdominowany przez przestarzałe rozwiązania, - brak diagnozy przestrzenno-środowiskowej obszaru GZM skutkujący brakiem przestrzennej integracji sektorowych zamierzeń/pomysłów na GZM, - brak wzajemnej spójności dokumentów planistycznych poszczególnych miast/gmin (także dokumentów strategicznych i programów ochrony środowiska), - słabe rozpoznanie zagrożeń ze strony terenów historycznie zanieczyszczonych, - brak rozpoznania zasobów dla gospodarki niskoemisyjnej, w tym dla energetyki rozproszonej w skali GZM, - realizacja ZIT raczej jako przedsięwzięć lokalnych, a nie nakierowanych na poprawę sytuacji w skali obszaru funkcjonalnego, - niekontrolowana suburbanizacja wynikająca po części z postrzegania terenów otwartych głównie jako rezerwy inwestycyjnej, - zły stan ekologiczny rzek i niska jakość wody w zbiornikach wodnych i jeziorach, uniemożliwiająca ich wykorzystanie w celach rekreacyjnych, - gospodarka wodami deszczowymi działająca według modelu „końca rury” i niepowiązana z planowaniem przestrzennym, - niekorzystny stan powietrza i zły klimat akustyczny, - zielone i błękitno-zielone przestrzenie publiczne nietworzące funkcjonalnej sieci na użytek metropolii i jej obszarów funkcjonalnych,

⁷¹ Program dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 23 stycznia 2018 r.

⁷² Na podstawie wyników spotkań z przedstawicielami gmin członkowskich GZM w dniach 5 i 6 marca 2018 r.

• bardzo dobre i zdywersyfikowane zaopatrzenie GZM w wodę pitną i dla celów przemysłowych, • bogata istniejąca infrastruktura funkcji metropolitalnych (w zakresie nauki, kultury, sportu, imprez masowych itp.), • znacząca podaż terenów rozwojowych do zagospodarowania i do przekształceń istniejącego zagospodarowania , • wewnętrzna otwartość układu funkcjonalno–przestrzennego miast metropolii/ łatwość przemieszczania się, • zanikanie konfliktów przestrzennych na styku terenów przemysłowych i mieszkaniowych.	• zdegradowane tereny przemysłowe oraz zniekształcenie terenów w wyniku eksploatacji górniczej, • nieład urbanistyczny, zarówno w skali lokalnej, jak i ponadlokalnej, potęgujący skalę trudności w planowaniu przestrzeni metropolitalnej, • postępująca zabudowa dolin rzecznych ograniczająca ich funkcje ekologiczne i klimatyczne oraz prawidłowy spływ / retencję wód, • opieranie rozwoju miast głównie na działaniu procesów rynkowych może grozić deformacją struktury funkcjonalno – przestrzennej.
Szanse: • niedawno wprowadzone (i spodziewane kolejne) rozwiązania legislacyjne wymuszające wprowadzanie zrównoważonej gospodarki wodami deszczowymi w przestrzeni zurbanizowanej, • regulacje prawne ułatwiające eliminację niskiej emisji z palenisk domowych, • upowszechnianie się modeli biznesowych dla rozproszonego zarządzania energią na obszarach miejskich, w tym z wykorzystaniem ciepła odpadowego oraz lokalnych źródeł OZE, • spodziewane ujawnienie się trendu powrotu ludzi do śródmieść, • upowszechnienie się świadomości, że termiczna obróbka odpadów nie jest zagrożeniem dla miasta (doświadczenia Krakowa), • wsparcie zewnętrzne (zapowiadane w <i>Programie dla Śląska</i>) dla pełnego przywrócenia do użytkowania terenów zdegradowanych przez tradycyjny przemysł oraz dla odnowy śródmieść (Bytom), • rozwój systemów informacji przestrzennej i platform cyfrowych otwierający drogę do zintegrowanego planowania przestrzeni metropolitalnej oraz diagnozowania i rozwiązywania problemów, w tym środowiskowych, zarówno w horyzoncie planistycznym, jak i w czasie rzeczywistym, • ograniczanie niekontrolowanej suburbanizacji dzięki regulacjom prawnym, • upowszechnienie się wiedzy o sposobach ograniczania uciążliwości i zagrożeń związanych ze specyfiką klimatu miejskiego, mogące przełożyć się na praktykę planowania przestrzeni metropolii i gospodarowania nią.	Zagrożenia: • brak polskiego punktu odniesienia (doświadczeń) w planowaniu przestrzeni i gospodarowaniu nią w skali metropolii policentrycznej, mogący skutkować popełnianiem poważnych błędów, • niebezpieczeństwa związane z digitalizacją systemu elektroenergetycznego, w tym ryzyko cyberataków i nieuprawnionego wykorzystania zgromadzonych danych przez osoby trzecie, • brak doświadczenia gmin członkowskich GZM w zakresie wdrażania długofalowych działań programowych na rzecz odrodzenia śródmieść oraz kształtowania zwartej przestrzeni miasta (chodzi o działania wykraczające poza zakres lokalnych programów rewitalizacji), • zwiększenie wpływu państwa na działania lokalne w ramach nowego modelu współpracy między szczeblem rządowym a szczeblem samorządowym zgodnie z systemem zarządzania krajem oraz polityką rozwoju regionalnego do 2030 roku, • lepsze rozwiązywanie problemów jakości przestrzeni i jakości środowiska przez inne obszary metropolitalne, w tym krakowski i wrocławski – postrzeganie tych obszarów jako bardziej atrakcyjnych do zamieszkania, • negatywny zewnętrzny wizerunek GZM jako obszaru o niekorzystnej jakości powietrza, potęgowany złymi nawykami mieszkańców mogącymi ograniczyć skuteczność działań na rzecz ograniczania niskiej emisji.

Źródło: Opracowanie własne.

Mając powyższe na uwadze, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia stoi przed następującymi wyzwaniami:

- kształtowania ładu przestrzennego w GZM przez właściwe ukierunkowanie polityki przestrzennej gmin członkowskich ze względu na spójność przestrzenną i społeczno-gospodarczą na obszarze metropolitalnym,
- podnoszenia świadomości społecznej w zakresie ochrony i jakości przestrzeni,
- zwiększenia świadomości energetycznej w gminach i podmiotach działających w ich ramach,
- wspierania inicjatyw energetyki rozproszonej i wdrożenia energooszczędnych, wysokoelektrywnych technologii,
- zmniejszenia strumieni odpadów poprzez ich przekształcenie w strumienie wartości,
- zintegrowania działań gmin w szeroko pojętym zakresie gospodarki wodno-ściekowej i zarządzania wodą,
- ograniczenia niskiej emisji,
- adaptacji do zmian klimatu.

3.2. Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska

3.2.1. Trendy w perspektywie do 2022 roku

Trendy polityczne

Polityka Unii Europejskiej konsekwentnie dąży do rozwoju zrównoważonego transportu, w tym także zrównoważonej mobilności miejskiej. Ważnym kierunkiem zmian jest systematyczne ograniczanie negatywnego wpływu systemu transportu na środowisko. Bezpośrednim odzwierciedleniem tych działań jest m.in. przyjęcie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w październiku 2014 roku, zgodnie z którą państwa członkowskie UE są zobowiązane do rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych w ustalonych terminach. Infrastruktura ta obejmuje punkty tankowania gazu ziemnego oraz miejsca ładowania pojazdów elektrycznych⁷³.

W odpowiedzi na regulacje unijne Ministerstwo Energii opracowało *Program Rozwoju Elektromobilności*, który obejmuje:

- *Plan Rozwoju Elektromobilności „Energia do przyszłości”* (przyjęty przez Radę Ministrów w marcu 2017 roku)⁷⁴,
- *Krajowe ramy polityki paliw alternatywnych* (przyjęte przez Radę Ministrów w marcu 2017 roku)⁷⁵,
- projekt ustawy powołującej Fundusz Niskoemisyjnego Transportu,
- projekt ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Prezydent podpisał ustawę w lutym 2018 roku⁷⁶).

W *Planie Rozwoju Elektromobilności* przedstawiono korzyści związane z upowszechnieniem stosowania pojazdów elektrycznych oraz zidentyfikowano potencjał gospodarczy i przemysłowy tego obszaru. W ramach trzech zdefiniowanych celów strategicznych wymieniono: stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności Polaków, rozwój przemysłu elektromobilności, stabilizację sieci elektroenergetycznej.

Szczególnie ważne z punktu widzenia rozwoju elektromobilności na obszarze GZM są *Krajowe ramy polityki paliw alternatywnych*, wyznaczają one następujące cele dla sektora transportu:

- do roku 2020 (w 32 aglomeracjach, w tym 18 miastach wojewódzkich i 14 miastach gęsto zaludnionych):
 - 50 000 pojazdów elektrycznych, 6000 publicznie dostępnych punktów o normalnej mocy ładowania oraz 400 punktów o dużej mocy ładowania,
 - 3000 pojazdów CNG oraz 70 punktów ładowania CNG,
- do roku 2025 (na terenie całego kraju):
 - 1 mln pojazdów elektrycznych, projekty pilotażowe ładowania statków energią elektryczną,
 - 54 000 pojazdów CNG, dostępność usługi bunkrowania LNG w portach, 32 publicznie dostępne punkty ładowania CNG,
 - 3000 pojazdów LNG, 14 publicznie dostępnych punktów ładowania LNG.

W grupie wspomnianych 32 aglomeracji znajdują się następujące miasta GZM: Katowice, Sosnowiec, Gliwice, Zabrze, Bytom, Ruda Śląska, Tychy i Dąbrowa Górnicza.

Wśród działań wykonawczych ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych znajdują się m.in.: popularyzacja elektromobilności, obowiązek wymiany pojazdów użytkowanych przez administrację publiczną na pojazdy elektryczne, obowiązek budowy odpowiedniej infrastruktury ładowania w/przy budynkach instytucji publicznych, wprowadzenie udogodnień podatkowych dla użytkowników pojazdów elektrycznych.⁷⁷ W czerwcu 2018 roku Sejm przyjął nowelizację ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw, w której przewiduje się powołanie Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, który

⁷³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Dz.U. UE nr L 307/1 z dnia 28.10.2014 r.

⁷⁴ *Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do przyszłości”* przyjęty przez Radę Ministrów 16 marca 2017 r.

⁷⁵ *Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych* przyjęte przez Radę Ministrów 29 marca 2017 r.

⁷⁶ Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Dz.U. 2018, poz. 317.

⁷⁷ Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Dz.U. 2018, poz. 317.

ma między innymi wspierać inwestycje w zakresie publicznego transportu zbiorowego, działającego w szczególności w aglomeracjach miejskich, wykorzystującego biopaliwa ciekłe, inne paliwa odnawialne, sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, wodór lub energię elektryczną, w tym zakup nowych pojazdów, w postaci dotacji, pożyczek lub też obejmowania albo nabywania akcji lub obligacji przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, który został wyznaczony w ustawie w roli Zarządcy Funduszu.⁷⁸

Trendy ekonomiczne

Zgodnie z danymi prezentowanymi przez Bank Danych Lokalnych GUS średnie wynagrodzenie w Polsce w latach 2006-2016 wzrosło o prawie 63% przy jednoczesnym spadku stopy bezrobocia rejestrowanego z 14,8% do 8,2%⁷⁹. Oznacza to wzrost mobilności mieszkańców, którzy aktywnie podejmują podróże związane z aktywnością zawodową w relacji dom – praca – dom oraz przemieszczają się w celu zagospodarowania czasu wolnego. Wzrost zamożności społeczeństwa niewątpliwie wpływa także na chęć posiadania samochodu, co w wymiarze krajowym znajduje odzwierciedlenie w rosnącym wskaźniku motoryzacji. Samochód osobowy nie tylko w skali krajowej, ale także światowej stanowi podstawowe narzędzie realizowania podróży.

W latach 1990-2015 wskaźnik motoryzacji wyrażony liczbą samochodów na 1000 mieszkańców wzrósł w krajach UE o 45,2%. Dynamika wzrostu była szczególnie intensywna w latach 1990-2010, natomiast na przestrzeni kolejnych 5 lat trend ustabilizował się w przedziale 480-500 pojazdów na 1000 mieszkańców⁸⁰. Bardziej intensywny rozwój transportu prywatnego odnotowano w Polsce, gdzie w analizowanym okresie wskaźnik motoryzacji wzrósł prawie czterokrotnie, a trend wzrostowy utrzymywał się także w latach 2010-2015. Obecnie wartość wskaźnika motoryzacji w Polsce jest o około 9% wyższa niż średnia wartość dla UE. Sytuacja ta negatywnie wpływa na rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej, ponieważ zachęty do sięgnięcia się motoryzacją z początku lat 90. nadal się utrzymuje i pomimo transformacji społecznej i ustrojowej wydaje się, że samochód nadal uznawany jest za wyznacznik statusu społecznego⁸¹.

Wzrost motoryzacji indywidualnej negatywnie wpływa także na rozwój systemu transportu publicznego. Zmniejszenie popytu stale pogłębia deficyt w sektorze transportu publicznego i wymaga wzmoczonego zaangażowania środków finansowych organizatora. Dodatkowo narasta zjawisko kongestii drogowej tj. chronicznego zjawiska większego natężenia ruchu środków transportu od przepustowości wykorzystywanej przez nie infrastruktury. Negatywnych skutków tego zjawiska nie udaje się przekuć w sukces transportu miejskiego ze względu na znikome działania w zakresie poprawy jego konkurencyjności czasowej. Generalnie ze względu na znikomą długość wydzielonych buspasów (w skali krajowych metropolii) autobusy również doznają strat czasowych ze względu na zatłoczenie dróg.

Czynnikiem ekonomicznym mogącym pozytywnie wpłynąć na równoważenie mobilności jest rozwój ekonomii współdzielenia (*sharing economy*). Obecnie ze względu na powszechność posiadania wielu różnych dóbr powstaje możliwość ich współużytkowania. Właściciele nie są w stanie cały czas, czy też w pełni, wykorzystywać posiadanych dóbr. Przykładem może być samochód, który z reguły w godzinach szczytu wykorzystywany jest przez jedną osobę, co stanowi oczywiste marnowanie energii i zajmowanie infrastruktury. Rozwój aplikacji mobilnych i platform internetowych umożliwia pełniejsze wykorzystanie zasobów. Szansą dla systemu transportu w metropolii są przede wszystkim: *carpooling*, *carsharing* oraz *bikesharing*. Działania te wpływają na wzrost wykorzystania infrastruktury transportu przy jednoczesnym zmniejszeniu presji na środowisko naturalne.

Trendy społeczne

⁷⁸ Ustawa z dnia 6 czerwca 2018 r. o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych oraz niektórych innych ustaw.

⁷⁹ Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny.

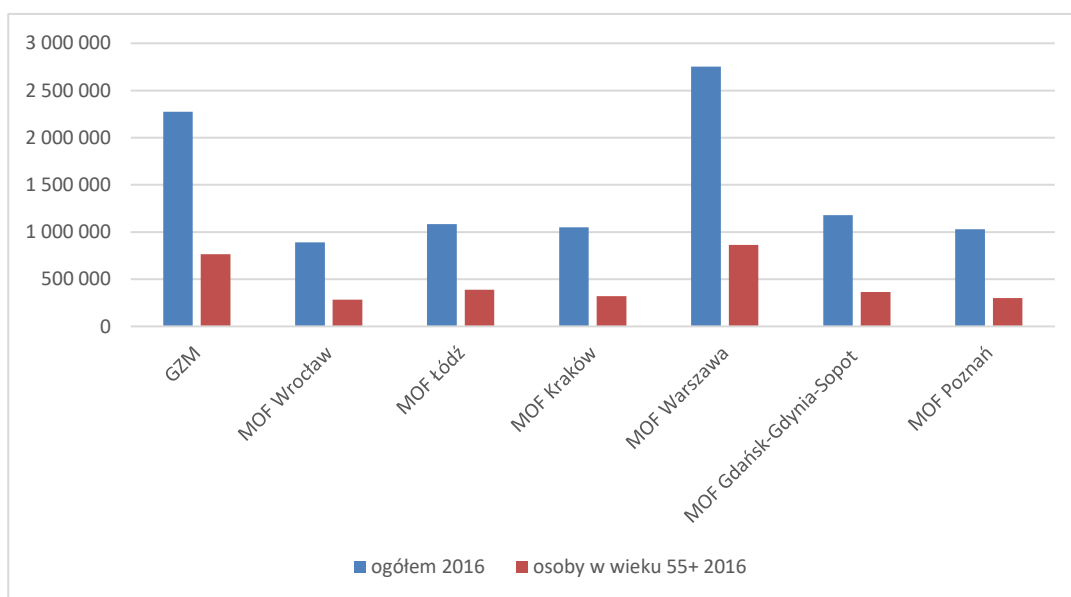
⁸⁰ Statista, <https://www.statista.com/statistics/452238/europe-eu-28-number-of-cars-per-1000-inhabitants/> (dostęp: 23.03.2018).

⁸¹ B. Kos, G. Krawczyk, R. Tomanek, *Modelowanie mobilności w miastach*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katowice 2018.

W skali globalnej odnotowuje się wzrost liczby ludności miejskiej, co przekłada się na także na wzrost znaczenia ośrodków miejskich w rozwoju społeczno-gospodarczym. Liczba mieszkańców miast w XXI wieku przekroczyła liczbę mieszkańców obszarów pozamiejskich. Prognozuje się, że w roku 2050 globalny odsetek ludności miejskiej wyniesie 66%, z kolei poziom urbanizacji w Europie wyniesie 82%, a w Polsce 70%⁸². Nasilająca się urbanizacja spowoduje intensyfikację na terenach miejskich wielu problemów transportowych. Główne z nich to: nasilenie kongestii drogowej, wzrost negatywnego oddziaływania systemu transportowego na środowisko naturalne oraz obciążenie transportu zbiorowego przez konieczność obsługi coraz rozleglejszych terenów podmiejskich (sub-urbanizacja). Kongestia drogowa to obecnie w układach miejskich zjawisko powszechne, a w przypadku aglomeracji szczególnie uciążliwe.

Globalnym problemem, który będzie oddziaływał na rozwój systemów transportowych, jest proces starzenia się społeczeństwa. W najbliższych latach spodziewany jest dalszy intensywny wzrost liczby osób przechodzących na emeryturę, ponieważ mieszkańcy urodzeni w okresie powojennego wyżu demograficznego osiągają obecnie wiek w przedziale 55-71 lat. Zjawisko to spotęgowane zostanie również ustawowym obniżeniem wieku emerytalnego. Na koniec 2016 roku liczba mieszkańców GZM w wieku 55+ wynosiła 764 760, co stanowiło 33,62% ogółu mieszkańców metropolii⁸³.

Wykres 6. Liczba mieszkańców w wieku 55+ w stosunku do liczby mieszkańców ogółem w wybranych MOF w 2016 roku



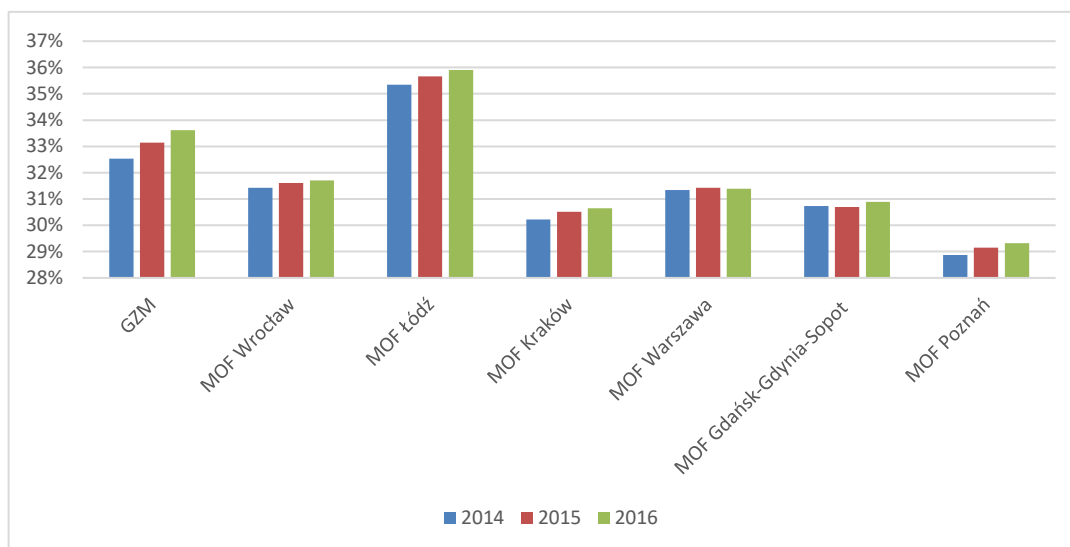
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

W latach 2014-2016 procentowy udział mieszkańców w wieku 55+ w liczbie mieszkańców ogółem rósł w GZM o około 0,50 punktu procentowego rocznie (z 32,53% w 2014 do 33,62% w 2016). W pozostałych badanych miejskich obszarach funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich roczny wzrost wynosił w tych latach od 0,10 punktu procentowego do 0,32 punktu procentowego, a w MOF Warszawy w 2016 roku w stosunku do 2015 roku wskaźnik ten nawet spadł – o 0,4 punktu procentowego⁸⁴.

⁸² *World Urbanization Prospects. The 2014 Revision, Highlights*, United Nations 2014, <https://esa.un.org/unpd/wup/publications/files/wup2014-highlights.pdf> (dostęp: 23.03.2018).

⁸³ Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny.

⁸⁴ Ibid.

Wykres 7. Procentowy udział mieszkańców w wieku 55+ w liczbie mieszkańców ogółem w wybranych MOF w latach 2014-2016

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

W przypadku osób starszych istotnie zmieniają się zachowania komunikacyjne. Przede wszystkim zmniejszeniu ulega wolumen obligatoryjnych potrzeb transportowych, co wiąże się z ustaniem lub ograniczeniem aktywności zawodowej. Często ze względów zdrowotnych ograniczeniu ulegają możliwości kierowania samochodem. Jednocześnie zauważalne jest zjawisko zmniejszania się dochodu rozporządzalnego seniorów. W konsekwencji rosną oczekiwania wobec transportu publicznego, przede wszystkim w zakresie: jego dostępności (zarówno przystanków, jak i środków transportu), przejrzystej informacji pasażerskiej oraz rozwoju oferty przewozowej w okresach pozaszczytowych.

Z kolei systemy dzielenia się pojazdami ang. (carsharing) – które już działają w Katowicach, Warszawie, Krakowie, Wrocławiu, Poznaniu i w Trójmieście, odpowiadają na zmianę zachowań użytkowników pojazdów, którzy niekoniecznie muszą posiadać pojazd, aby przemieścić się z miejsca na miejsce. Dostępność i możliwość dotarcia do danego miejsca są dla tej grupy ważniejsze od kupienia pojazdu i posiadania go na własność. Główną rolę w procesie wirtualizacji usług mobilności odgrywają aplikacje mobilne oraz firmy wprowadzające na rynek nowe modele biznesu oparte na dzieleniu się pojazdami.

Trendy technologiczne

Technologiczne rozwiązania w obszarze transportu zogniskowane są na zagadnieniu *smart city* i inteligentnych systemach transportowych (ITS). Nowoczesne rozwiązania implementowane są w szczególności w zakresie zarządzania ruchem drogowym oraz w zakresie transportu publicznego. W skali globalnej dąży się do gromadzenia wysokiej jakości danych dotyczących ruchu drogowego, zastosowania odpowiedniej aparatury pomiarowej i wykorzystania danych z aplikacji mobilnych. Pozyskane zasoby danych pozwalają na obszarowe zarządzanie ruchem w czasie rzeczywistym. Na systemy te składają się m.in.: znaki zmiennej treści informujące o aktualnej sytuacji i utrudnieniach drogowych, inteligentne sterowanie sygnalizacją świetlną – dostosowaną do aktualnej struktury potoku ruchu, system preselekcyjnego ważenia pojazdów, priorytet w ruchu drogowym dla pojazdów transportu zbiorowego. Nowoczesne technologie wykorzystywane są coraz powszechniej w transporcie publicznym, szczególnie w zakresie wdrażania dynamicznej informacji pasażerskiej oraz rozwiązań biletowo-taryfowych. Rozwój systemów e-biletu umożliwia pozyskanie szczegółowych danych na temat popytu oraz ułatwia ewentualne rozliczenia przychodów pomiędzy organizatorami systemu publicznego transportu zbiorowego.

Wśród globalnych trendów technologicznych należy wskazać także rozwój alternatywnych napędów. Europejskie metropolie coraz częściej dostrzegają potencjał, jaki tkwi w pojazdach napędzanych silnikiem elektrycznym oraz paliwem wodorowym. W efekcie stale wzrastają nakłady na badania i rozwój w zakresie rozwoju paliw i napędów alternatywnych. Działania te, choć w znacznie mniejszym stopniu, realizowane są w warunkach krajowych. Niestety, obecnie w zakresie rozwoju elektromobilności w obszarze transportu publicznego napotyka się dwie istotne bariery: techniczno-organizacyjne i ekonomiczne. Zasadniczym ograniczeniem w eksploatacji pojazdów elektrycznych jest ich zasięg (około 100 kilometrów) na jednym cyklu ładowania. Wymaga to szybkiego doładowania autobusu w trakcie realizacji kursu, co nie zawsze jest proste, biorąc pod uwagę plan pracy pojazdu na linii. Słabym ogniwem może okazać się także zdolność dystrybutora energii elektrycznej do dostarczenia usług o odpowiednich parametrach. Obecnie nie jest także do końca znany wynik rachunku ekonomicznego wdrożenia napędów elektrycznych w transporcie publicznym. Wysokie koszty budowy infrastruktury ładowania i autobusów oraz dominacja energetyki węglowej w Polsce powodują, że rozwiązania te nie są obecnie racjonalne pod względem ekonomicznym.

Trendy ekologiczne

Opisany wcześniej dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej liczony liczbą samochodów na liczbę mieszkańców przekłada się także na wzrost ruchu i obciążenie sieci drogowej. Generalny pomiar ruchu przeprowadzany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad wskazuje, że w latach 2010-2015 na drogach krajowych objętych pomiarem odnotowano średni wzrost ruchu o 14%. Dynamika wzrostu była niższa niż w poprzednim okresie badania, tj. w latach 2005-2010, kiedy to odnotowano wzrost o 22%. W grupie samochodów osobowych wskaźnik wzrostu wynosił odpowiednio 22% (okres 2005-2010) i 17% (2010-2015)⁸⁵. Wymienione dane dotyczą sieci dróg krajowych, co oczywiście nie przekłada się w stosunku jeden do jednego na ruch miejski, jednak wskazują ogólne trendy w zakresie skali wykorzystania transportu indywidualnego w Polsce.

Negatywny efekt ekologiczny wynikający ze wzrostu poziomu ruchu na drogach w Polsce potęgowany jest dodatkowo wiekiem pojazdów. W naszym kraju w roku 2015 udział samochodów w wieku powyżej 10 lat przekroczył poziom 70% i jest jednym z gorszych wyników w Europie. Polska ma także najwyższy w Europie udział samochodów powyżej 20 lat, kształtujący się na poziomie około 32%. Takie uwarunkowania mogą wpływać na poziom zanieczyszczenia środowiska naturalnego oraz pogorszenie się poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego z powodu niedostatecznej sprawności pojazdów. Szansą na poprawę sytuacji w zakresie ekologii jest globalny wzrost znaczenia ruchów miejskich propagujących rozwiązania służące zrównoważonemu rozwojowi. Ekologia zaczyna odgrywać coraz większą rolę w codziennym życiu. Mieszkańcy niejednokrotnie sami postulują przywrócenie funkcji publicznych centralnym obszarom miast. Przestrzeń publiczną, dotychczas „zagarniętą” przez samochody w postaci dróg i parkingów, coraz częściej jest zwracana mieszkańcom w postaci parków, skwerów, miejsc rekreacji i wypoczynku.

Trendy prawne

Prawne uwarunkowania funkcjonowania transportu publicznego na obszarze GZM wynikają przede wszystkim z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym⁸⁶. Ustawa ta określa zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym oraz zasady finansowania przewozów użyteczności publicznej. Definiuje podstawowe podmioty biorące udział w procesie organizacji i realizacji transportu publicznego i relacje pomiędzy nimi. Zgodnie z jej przepisami związek metropolitalny jest organizatorem transportu publicznego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich oraz w sytuacji powierzenia mu zadania organizatora przez jednostki samorządu terytorialnego. Do zadań organizatora transportu należą przede wszystkim: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie nim. Dotychczas transport publiczny na obszarze gmin członkowskich GZM organizowany był przez trzy podmioty.

⁸⁵ Synteza wyników GPR 2015 na zamiejskiej sieci dróg krajowych, GDDKiA, Warszawa 2016, s. 12-15, https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/g/generalny-pomiar-ruchu-w-2015_15598//SYNTEZA/Synteza_GPR2015.pdf (dostęp: 10.12.2017); Eurostat, http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Figure_4_Passenger_cars_by_age,_2015_.png (dostęp: 10.12.2017).

⁸⁶ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Dz.U. 2011, nr 5, poz. 13.

Integracja dotychczasowych struktur w zakresie planowania i zarządzania transportem publicznym jest relatywnie prosta do przeprowadzenia. Większe problemy będą wynikały z konieczności wypracowania modelu organizacji przewozów w zakresie wyłonienia operatora i pokrycia deficytu budżetowego. Nowo powstający organizator będzie musiał podjąć decyzję o sposobie wyboru operatora lub operatorów.

3.2.2. Strategie krajowe i regionalne

Strategiczne podejście do problematyki zrównoważonej mobilności miejskiej podnoszone jest już na poziomie dokumentów wspólnotowych. *Zielona Księga – W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*⁸⁷ wskazuje, że mobilność jest ważnym elementem kształtującym rozwój gospodarczy i jakość życia mieszkańców obszarów zurbanizowanych. Narastająca kongestia drogowa przy jednoczesnej dominacji silników spalinowych negatywnie oddziałuje na potencjał rozwojowy obszarów metropolitalnych. Nowe podejście do mobilności koncentruje się na stworzeniu atrakcyjnych rozwiązań alternatywnych dla komunikacji indywidualnej przez poprawę dostępności wysokiej jakości transportu zbiorowego, integrację różnych systemów transportu oraz zastosowanie inteligentnych rozwiązań telematycznych sprzyjających upłynnieniu ruchu.

Na szczeblu krajowym zagadnienie mobilności podejmowane jest w różnych wymiarach i na różnym poziomie szczegółowości. W *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*⁸⁸ transport został zakwalifikowany do grupy obszarów bezpośrednio wpływających na osiągnięcie założonych w dokumencie celów. Główne wyzwania stojące przed systemem transportowym to: zwiększenie dostępności oraz poprawa warunków świadczenia usług przewozu pasażerów i ładunków. Poza fizycznym zwiększeniem dostępności transportowej przedstawione w strategii działania koncentrują się na podniesieniu efektywności i atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego. Dodatkowo podejmowane są także działania mające zmniejszyć negatywne oddziaływanie transportu na środowisko poprzez rozwój niskoemisyjnych systemów transportowych. Poprawa dostępności transportu publicznego postulowana jest także w *Koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030*⁸⁹ i powinna przybrać formę następujących działań: tworzenia systemu multimodalnych węzłów przesiadkowych i multimodalnych systemów transportowych, integracji transportu w ramach ośrodków miejskich i ich obszarów funkcjonalnych oraz unowocześnienia taboru (mając na uwadze zmniejszenie kosztów środowiskowych). Sektorowym dokumentem rozwojowym w zakresie systemu transportowego na poziomie krajowym jest *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*⁹⁰, w której zdefiniowano dwa główne cele skoncentrowane na: integracji transportu oraz usprawnieniu funkcjonowania rynków i podniesieniu efektywności systemów przewozowych. W aspekcie równoważenia mobilności miejskiej w dokumencie zaplanowano następujące działania:

- tworzenie multimodalnego systemu transportu zbiorowego opartego na węzłach przesiadkowych obejmujących transport kołowy i kolejowy,
- upowszechnienie nowych form mobilności poprzez stworzenie stref wyłączonych dla ruchu pojazdów, promowanie wspólnego podróżowania oraz popularyzacja przemieszczeń pieszych i rowerowych.

Niezwykle istotnym elementem rozwoju systemu transportu jest także poprawa bezpieczeństwa jego uczestników. Zgodnie z danymi zawartymi w *Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020*⁹¹ liczba wypadków drogowych charakteryzuje się tendencją spadkową. Pomimo to wskaźniki bezpieczeństwa klasyfikują nas w „ogonie” państw UE. Celem programu jest osiągnięcie tzw. wizji ZERO, zakładającej całkowite wyeliminowanie śmiertelnych wypadków na polskich drogach. Szczególne działania powinny być ukierunkowane na: ochronę

⁸⁷ *Zielona Księga – W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*, Komisja Wspólnot Europejskich KOM (2007) 551, Bruksela 2007.

⁸⁸ *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*. Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów w dniu 14 lutego 2017 r.

⁸⁹ *Koncepcja Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030*, M.P. 2012, poz. 252.

⁹⁰ *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013, M.P. 2013, poz. 75.

⁹¹ *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa 2013.

uczestników ruchu drogowego (w tym przede wszystkim pieszych i rowerzystów), kształtowanie odpowiednich postaw i zachowań oraz rozwój systemów zarządzania bezpieczeństwem.

Na poziomie regionalnym wiodącym dokumentem strategicznym jest *Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”*. Zagadnienia systemu zrównoważonego transportu związane są przede wszystkim z jednym z czterech obszarów priorytetowych. Wskazane w celu operacyjnym – Zintegrowany rozwój ośrodków różnej rangi – kierunki działań obejmują przede wszystkim: rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego, integrację transportu w relacji: ośrodki metropolitalne – ich obszar funkcjonalny, ograniczenia ruchu tranzytowego na obszarach miejskich. W dokumencie wskazuje się konkretne rozwiązania mające poprawić atrakcyjność i konkurencyjność transportu zbiorowego, w tym m.in.: rozwój sieci transportu kolejowego i szynowego, rozbudowę systemu *park&ride*, implementację systemów sterowania ruchem drogowym oraz rozbudowę infrastruktury rowerowej wraz z rozwojem jej funkcji transportowych. Kierunki rozwoju transportu wskazywane są także w dokumentach związanych z ochroną powietrza: *Programie ochrony środowiska dla województwa śląskiego do roku 2019 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024*⁹² oraz *Programie ochrony powietrza dla terenu województwa śląskiego* mających na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji⁹³. Dane przedstawione w wymienionych dokumentach wskazują na przekroczenie na obszarze województwa dopuszczalnych poziomów pyłu zawieszonego PM10 i PM2.5. W miastach metropolii odnotowano wysoki udział źródeł komunikacyjnych w strukturze emisji pyłu PM10 (na poziomie 10%-14%). W konsekwencji wskazuje się przede wszystkim na konieczność ograniczenia ruchu samochodowego, tworzenie systemów *park&ride* oraz rozwój komunikacji publicznej opartej na nowoczesnym i niskoemisyjnym taborze. Wizja systemu transportowego dobrze zorganizowanego, zarządzanego w sposób sprawny i efektywny oraz bezpiecznego w wymiarze ekologicznym i technicznym została przedstawiona w *Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego*⁹⁴. W zakresie zrównoważonej mobilności proponowane są zróżnicowane działania obejmujące m.in.: rozwój transportu rowerowego, integrację taryfową organizatorów transportu publicznego na obszarze metropolitalnym, budowę sieci centrów przesiadkowych oraz ograniczenie transportu indywidualnego. Dokumentem strategicznym odnoszącym się do problemów mobilności na obszarze GZM jest *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego*⁹⁵. W dokumencie wskazano trzy cele strategiczne: wzrost konkurencyjności transportu zrównoważonego, integrację transportu, ograniczenie kongestii. Przewiduje się m.in. działania takie jak: budowa centrów przesiadkowych, rozwój kolei metropolitalnej, modernizacja infrastruktury i taboru transportu publicznego, wdrażanie rozwiązań z zakresu ITS, zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego względem indywidualnego, separacja ruchu rowerowego w ciągach dróg publicznych, prowadzenie systemu opłat parkingowych czy też ograniczenie ruchu pojazdów w centrach miast.

3.2.3. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia a inne obszary funkcjonalne w Polsce

W przypadku wielu metropolii system transportu oparty jest na połączeniach kolejowych obsługujących główne potoki pasażerskie. W układzie policentrycznym za przykład pomyślnego uruchomienia systemu kolei metropolitalnej należy wskazać Pomorską Kolej Metropolitalną. Linia kolejowa funkcjonująca od września 2015 roku jest częścią systemu transportu kolejowego obsługującego Obszar Metropolitalny Trójmiasta (tworzony przez 30 gmin). Linia ma na celu usprawnienie połączenia Gdańska i Gdyni z portem lotniczym oraz powiatami kartuskim i kościerskim. Dla poprawy konkurencyjności transportu zbiorowego bardzo ważnym elementem jest integracja taryfowa poszczególnych systemów. Spółka Koleje Mazowieckie wypracowała bardzo ciekawe rozwiązania taryfowe. Poza najczęściej stosowaną w przewozach kolejowych taryfą odcinkową w ofercie występują także opłaty zryczałtowane oraz specjalne oferty taryfowe. Szczególną uwagę z punktu widzenia rozwiązań

⁹² Uchwała nr V/11/8/2015 z dnia 31 sierpnia 2015 r. Sejmiku Województwa Śląskiego, Katowice 2015.

⁹³ Uchwała nr IV/57/3/2014 z dnia 17 listopada 2014 r. Sejmiku Województwa Śląskiego, Katowice 2014.

⁹⁴ *Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego*. Uchwała nr IV/49/7/2014 z dnia 7 kwietnia 2014 r. Sejmiku Województwa Śląskiego, Katowice 2014.

⁹⁵ *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego*. Uchwała nr 17/2016 z dnia 11 marca 2016 r. Walnego Zebrania Członków Związku Subregionu Centralnego.

aglomeracyjnych należy zwrócić na oferty: „Bilety strefowe KM” oraz „Wspólny bilet ZTM – KM – WKD”⁹⁶. W ramach oferty strefowej obszar aglomeracji warszawskiej został podzielony na trzy koncentryczne strefy. W ofercie znajdują się także bilety strefowe czasowe oraz okresowe strefowe imienne. Bilet strefowy czasowy upoważnia do nieograniczonej liczby przejazdów w obrębie: I strefy KM przez 2 godziny, I i II strefy KM przez 4 godziny, I, II i III strefy KM przez 6 godzin. Strefy nr I i II w większości przypadków pokrywają się z układem strefowym Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie. Daje to możliwość integracji, czego wyrazem jest honorowanie okresowych biletów ZTM w pociągach osobowych KM w określonych strefach. Pasażerowie Kolei Mazowieckich mogą także skorzystać z licznych ofert specjalnych umożliwiających zakup biletu na określone odcinki po cenie niższej, niż wynika to z podstawowej taryfy przewoźnika.

W równoważeniu mobilności miejskiej ważnym elementem jest promocja przemieszczeń niezmotoryzowanych. W myśl idei *bikesharingu* rośnie znaczenie systemów roweru miejskiego. Jednym z największych tego typu systemów w kraju jest krakowski Wavelo, obsługujący ponad 150 stacji i dysponujący około 1500 rowerami. System roweru miejskiego w Krakowie działa od 2008 roku, a jego operatorem jest BikeU. Wysoka dostępność stacji i pojazdów oraz wygodne sposoby dokonywania płatności sprzyjają wykorzystaniu roweru w przemieszczeniach nie tylko rekreacyjno-turystycznych, ale także w ramach realizacji obligatoryjnych potrzeb transportowych. Poza współdzieleniem rowerów Kraków stanowi także przykład wdrożenia rozwiązań *carsharingu* we współpracy z Traficar. Rozwiązanie to polega na możliwości wypożyczenia samochodu w celu realizacji incydentalnych podróży, np. w ramach realizacji tzw. ostatniego kilometra. Krakowskiego operatora wyróżnia otwarty model parkowania umożliwiający odbiór i pozostawienie samochodu w dowolnym (dozwolonym) miejscu w mieście. W konsekwencji z jednego samochodu w ciągu doby jest w stanie skorzystać kilku użytkowników.

W porównaniu z powyższymi rozwiązaniami, które od podstaw zostały opracowane w ramach poszczególnych obszarów funkcjonalnych, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia musi uwzględniać inicjatywy podjęte już przez gminy, samorząd województwa i inne podmioty, które będą warunkować tempo budowy metropolitalnego systemu transportu publicznego, wspartego przez system wynajmu rowerów i samochodów w ramach polityki „pierwszego i ostatniego kilometra”.

3.2.4. Inicjatywy podejmowane w podregionach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia zlokalizowana jest na obszarze przecięcia dwóch transeuropejskich korytarzy transportowych, co pozytywnie wpływa na dostępność transportową tego obszaru. Dostępność ta jest szczególnie wysoka w zakresie układu drogowego, gdzie główne potoki skoncentrowane są w dwóch ciągach komunikacyjnych: międzynarodowej drodze E40 obejmującej na obszarze GZM autostradę A4 (połączenie wschód – zachód) oraz drogach DK1, S1 i autostradzie A1 (połączenie północ – południe). Układ drogowy to nie tylko dobre skomunikowanie z otoczeniem, ale także wysoka przepustowość w połączeniach wewnętrznych. Bardzo ważną rolę w tym układzie odgrywa Drogowa Trasa Średnicowa przebiegająca obecnie od Gliwic do Katowic przez Zabrze, Rudę Śląską, Świętochłowice i Chorzów. Miasta na prawach powiatu wchodzące w skład GZM charakteryzują się wyższą gęstością dróg w układzie geograficznym oraz demograficznym od pozostałych, słabiej zurbanizowanych obszarów. Wysoka dostępność transportowa oraz duża przepustowość infrastruktury generalnie postrzegane są w ujęciu strategicznym jako atuty. Niewątpliwie pozytywnie wpływają na rozwój społeczno-gospodarczy, w tym na pozyskanie inwestycji. Jednakże z punktu widzenia równoważenia mobilności miejskiej rozbudowana infrastruktura drogową stanowi bardzo silny czynnik rozwoju motoryzacji indywidualnej. Zjawisko kongestii drogowej podczas porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego nie jest tak intensywne, jak w przypadku innych metropolii. Raport przygotowany przez Deloitte i Targeo.pl na temat korków w siedmiu największych miastach Polski⁹⁷ (dane za rok 2015) wskazuje, że miesięczne opóźnienie spowodowane przez korki w godzinach

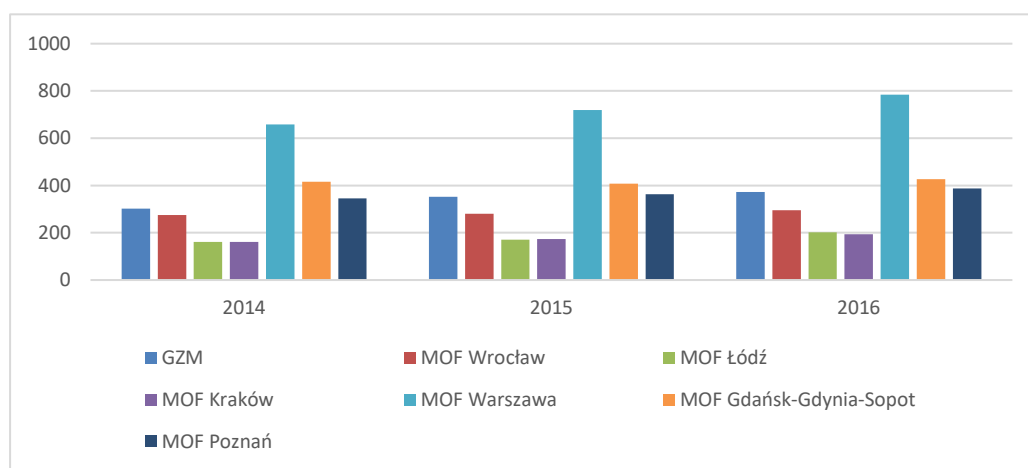
⁹⁶ <http://www.ztm.waw.pl/integracja.php?i=2&c=103&l=1> (dostęp: 20.03.2018).

⁹⁷ Raport o korkach w 7 największych miastach Polski: Warszawa, Wrocław, Kraków, Poznań, Gdańsk, Łódź, Katowice (dane za rok 2015), Deloitte, Targeo.pl, Warszawa 2016.

szczytu w przypadku Katowic jest najniższe z grupy analizowanych miast. Wpływa to pozytywnie na jakość życia mieszkańców, przy czym nie zniechęca do korzystania z samochodu osobowego. Pomimo iż rozwój układu drogowego nie jest najważniejszy z punktu widzenia zrównoważonej mobilności, należy podejmować działania mające na celu modernizację dróg celem poprawy bezpieczeństwa ich użytkowników oraz rozwój sieci w obszarach o niższym wskaźniku urbanizacji. Tego typu działania już znalazły odzwierciedlenie w alokacji środków w ramach funduszu solidarności, dzięki czemu mniejsze gminy uzyskały dofinansowanie na m.in. rozbudowę i modernizację dróg.

W układzie metropolitalnym transport kolejowy a także transport tramwajowy powinny stanowić podstawę systemu transportu pasażerskiego ze względu na zdolność do obsługi dużych potoków pasażerskich. Układ przestrzenny GZM doskonale się do tego nadaje za sprawą funkcjonowania średnicowej linii kolejowej obsługującej centralną część GZM: Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Katowice – Chorzów – Ruda Śląska – Zabrze – Gliwice. Pomimo wysokiego wskaźnika gęstości sieci kolejowej na obszarze GZM, jak i całego województwa śląskiego, rzeczywista dostępność kolei jest ograniczona. Dobrym przykładem podejmowania prób zwiększenia znaczenia transportu kolejowego, są działania na obszarze miasta Tychy związane z dogęszczaniem przystanków oraz tworzeniem infrastruktury okołoprzystankowej. Zarządcą infrastruktury transportu kolejowego w większości przypadków jest spółka PKP PLK (poza bocznkami zakładowymi). Z kolei obsługę przewozów pasażerskich na obszarze GZM zapewniają Koleje Śląskie i Przewozy Regionalne. Brak skoordynowania działań i oferty stanowi barierę rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze Metropolii. Wskazane uwarunkowania dają podstawy do kreowania wizji kolei metropolitalnej, której organizatorem byłby GZM. Rozwiązanie takie wpłynęłoby na większy zakres integracji w relacji kolej – transport miejski i z powodzeniem jest realizowane na obszarze innych obszarów metropolitalnych w kraju i za granicą. W dalszej kolejności w ramach GZM powinien rozwijać się także transport tramwajowy, w tym kontekście należy w szczególności wskazać na projekty planowane w Katowicach i w Sosnowcu w zakresie modernizacji i rozbudowy linii tramwajowych. W ramach GZM rozwija się także transport tramwajowy, w tym kontekście należy w szczególności wskazać na projekty planowane przez miasto Sosnowiec w zakresie modernizacji i rozbudowy linii tramwajowych. Niezależnie od planów wdrożenia tego rozwiązania należy stale dążyć do rozwoju linii autobusowych i tramwajowych pełniących rolę dowozowo-odwozową dla stacji kolejowych.

Wykres 8. Długość ścieżek rowerowych w wybranych MOF w latach 2014-2016 (w km)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

Uwarunkowania rozwoju transportu rowerowego na obszarze GZM są raczej niekorzystne, główne bariery to: fragmentaryczność ścieżek rowerowych, niedostateczna ilość parkingów rowerowych oraz niska dostępność systemu roweru miejskiego. Na koniec 2016 roku na obszarze GZM istniały ponad 372 km ścieżek rowerowych (14,58 km na 100 km²), przy 387,6 km (12,58 km na 100 km²) w MOF Poznania, 426,4 km (18,64 km na 100 km²) w MOF Gdańsk-Gdynia-Sopot i 784,4 km (26,75 km na 100 km²) w MOF Warszawy. W latach 2018-2022 gminy

członkowskie GZM planują realizację kolejnych projektów inwestycyjnych dotyczących ścieżek rowerowych w ramach polityki zielonej mobilności oraz polityki pierwszego i ostatniego kilometra⁹⁸.

Obecnie w ramach systemu roweru miejskiego w Katowicach funkcjonuje 52 stacji i 428 rowerów, w Gliwicach odpowiednio 15 stacji i 150 rowerów, z kolei w Sosnowcu 9 stacji i 130 rowerów, a w Zabrzu 6 stacji i 50 rowerów. Systemy te należy sukcesywnie rozwijać, szczególnie w zakresie zwiększenia liczby stacji. Na przestrzeni lat powstało wiele koncepcji i opracowań dotyczących rozwoju transportu rowerowego. Opracowano m.in. koncepcję rowerowej sieci metropolitalnej obejmującej 40 korytarzy ruchu rowerowego⁹⁹. Podstawowe założenia tego projektu to: spójność sieci, bezpośredniość, atrakcyjność, bezpieczeństwo w ruchu oraz wygoda. Wszystkie powyższe stanowią wytyczne do spójnej polityki rowerowej. Spełnienie tych postulatów związane jest z poniesieniem nakładów inwestycyjnych na budowę nowych dróg rowerowych. Zgodnie z przepisami przytoczonego dokumentu powinny one przede wszystkim: łączyć miasta GZM ze sobą i gminami sąsiednimi, posiadać nie tylko charakter rekreacyjny, ale przede wszystkim komunikacyjny, charakteryzować się wysokim wskaźnikiem bezpieczeństwa ruchu. Działania tego typu są już podejmowane przez gminy członkowskie GZM i sukcesywnie będą przynosiły efekt w postaci rozwoju przemieszczeń niezmotoryzowanych. Rower także może stanowić ważny element łańcucha podróży w ramach pierwszego i ostatniego kilometra. Wykorzystanie tego środka transportu w dotarciu do punktu przesiadkowego umożliwia rozwiązania typu *bike&ride* znajdujące coraz szersze zastosowanie w ramach projektów realizowanych w Będzinie, Gliwicach, Katowicach i w Chorzowie. Szansą staje się rozwój – oparty na dotychczasowych inicjatywach – metropolitalnego systemu wypożyczania rowerów czwartej generacji. W przeciwieństwie do rowerów trzeciej generacji nie wymagają one stacji dokujących. Można odebrać rower w dowolnym miejscu i pozostawić go w dowolnym miejscu. Na podstawie aplikacji mobilnej użytkownicy mogą na swoim smartfonie (za pomocą GPS) zlokalizować rower najbliższej zaparkowany, odblokować go i korzystać z niego. Rowery czwartej generacji zapewniają użytkownikom większą elastyczność, od organizatorów wymagają niższych nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę (brak stacji dokujących, sugerowane miejsce parkingowe pomalowane w określonym widocznym kolorze) i pozwalają na swobodne określanie obsługiwanego obszaru geograficznego.

Ważnym aspektem rozwoju *smart city* jest wdrożenie kompleksowych rozwiązań ITS opartych na systemach z otwartą architekturą umożliwiającą jej dalszy rozwój w sposób modułowy. Doświadczenia gmin GZM w zakresie wdrażania rozwiązań obszarowego sterowania ruchem są bardzo małe. Taki system został wdrożony jedynie na terenie Gliwic. Katowice prowadzą postępowanie na zaprojektowanie i wdrożenie systemu ITS na terenie Miasta Katowice, który będzie nadawał priorytet dla pojazdów transportu zbiorowego, będzie również informował kierowców o utrudnieniach w ruchu oraz sterował programem sygnalizacji świetlnej w zależności od warunków ruchowych. Na pozostałym obszarze funkcjonują z reguły niewielkie, wyspowe rozwiązania o znikomym wpływie na poprawę bezpieczeństwa i wzrost przepustowości układu drogowego. Kompleksowe rozwiązania ITS w zakresie ruchu drogowego należy sukcesywnie rozwijać, pierwsze kroki zostały już poczynione w postaci przygotowania matematycznych modeli ruchu opartych na wynikach szczegółowych badań popytu oraz odpowiednim wymiarowaniu systemu transportowego i potrzeb jego użytkowników. Przejście od przygotowanych modeli do wdrożenia gotowych rozwiązań technologicznych będzie stanowić poważny impuls rozwoju systemu transportowego GZM, który po wielu latach ma szansę wejść w erę nowoczesności. Dużo korzystniej należy ocenić dotychczasowe działania w zakresie stosowania rozwiązań ITS w transporcie publicznym. Ważnym osiągnięciem jest wdrożenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej (SDIP), który znacząco podnosi komfort pasażerów poprzez zwiększenie pewności odbicia podróży (pasażer wie, czy autobus się tylko spóźnia, czy całkowicie wypadł z obiegu, może zatem podjąć racjonalne działania co do dalszego podróżowania). Pomimo wielu mankamentów w procesie wdrożenia, pozytywnie należy ocenić także system Śląskiej Karty Usług Publicznych, który pozwala na realizację funkcji e-biletu, ale jednocześnie daje możliwość agregacji danych na temat rzeczywistego popytu na usługi transportu publicznego. Dane mogą być wykorzystywane w procesie planowania rozwoju transportu publicznego na obszarze GZM. Jednak by było to możliwe, z kart musi zacząć korzystać znaczna część użytkowników transportu

⁹⁸ Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny.

⁹⁹ *Metropolitalne studium systemu tras rowerowych dla GZM. Etap II. Opracowanie metropolitalnego systemu tras rowerowych po opiniowaniu i autorskiej weryfikacji, Górnośląski Związek Metropolitalny – opracowanie P.P.U Inkom S.C. (J. Gregorowicz., P. Rościszewski, P. Trybuś z zesp.), Katowice, listopad 2014.*

publicznego. To pozwoli na zasilenie systemu w dane odpowiadające różnym przekrojom populacji, umożliwiające prawidłowe wnioskowanie.

Metropolia obsługiwana jest przez czterech organizatorów transportu publicznego (z pominięciem międzywojewódzkich przewozów kolejowych). Komunikacyjny Związek Komunalny GOP, Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach oraz Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach realizują przewozy autobusowe, tramwajowe i trolejbusowe. Dodatkowo funkcjonuje system transportu kolejowego, którego organizatorem jest marszałek województwa śląskiego, a operatorem spółka Koleje Śląskie i Przewozy Regionalne. Liczba organizatorów publicznego transportu zbiorowego oznacza występowanie różnych systemów taryfowo-biletowych oraz zróżnicowanych systemów informacji pasażerskiej. W ramach działalności GZM udało się wdrożyć wspólną taryfę na obszarze trzech organizatorów transportu miejskiego. W ramach procesu integracji taryfowej obniżono ceny części biletów oraz wprowadzono nieodpłatne przejazdy dla dzieci i młodzieży do 16. roku życia. W celu stworzenia efektywnego systemu transportu miejskiego konieczna jest także integracja z koleją. Obecnie funkcjonują różne nakładkowe rozwiązania wypracowane przez poszczególnych organizatorów. Niezbędna jest jednak pełniejsza integracja taryfowo-biletowa z koleją. Taryfa biletowa powinna charakteryzować się prostotą i przejrzystością dla pasażera. Liczba organizatorów publicznego transportu zbiorowego oznacza występowanie różnych systemów taryfowo-biletowych oraz zróżnicowanych systemów informacji pasażerskiej. W zakresie dotychczasowych wspólnych inicjatyw warto wskazać na: „Taryfę Pomarańczową” (bilet jednorazowy ważny 90 minut; imienny bilet miesięczny) realizowaną przez Koleje Śląskie i MZK w Tychach, „Śląski Bilet Miesięczny” realizowany przez Koleje Śląskie i KZK GOP, czy też „Eko-Bilet” (bilet 6-, 12- lub 24-godzinny) oferowany przez Koleje Śląskie, KZK GOP, MZK Tychy i MZKP Tarnowskie Góry.

Wielu mieszkańców GZM jako podstawowy środek transportu wybiera samochód osobowy, co skutkuje kongestią drogową w godzinach szczytu oraz dużą liczbą nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów w centrach miast. Dominacja komunikacji indywidualnej wynika także z funkcjonowania relatywnie wydolnego układu drogowego, który umożliwia szybkie przemieszczanie się pomiędzy głównymi miastami GZM. Konkurencyjność transportu zbiorowego budowana jest głównie przez poprawę jakości – czterech największych komunalnych operatorów realizują projekty na dofinansowanie zakupu taboru autobusowego. Wzrost jakości zauważalny jest także w przypadku Tramwajów Śląskich – spółka w ramach unijnego dofinansowania realizuje zakup taboru oraz modernizację infrastruktury. W celu integracji popytu oraz przejęcia części potoków pasażerskich z komunikacji indywidualnej realizowane są działania polegające na budowie węzłów przesiadkowych oraz centrów *park&ride*. Dostępność transportu publicznego na obszarze GZM jest zróżnicowana, zdarza się, że nawet w przypadku niektórych dzielnic dużych miast oferta transportu publicznego jest niewystarczająca. Skutkuje to wyborem przez mieszkańców podróży samochodem. Parkingi *park&ride* integrują transport indywidualny i zbiorowy, dając możliwość podjechania samochodem, pozostawienia go na parkingu i kontynuacji podróży transportem zbiorowym. Takie działania są szeroko podejmowane na obszarze GZM. Pozytywnie należy podkreślić skalę tych inwestycji – centra przesiadkowe to nie tylko domena dużych miast, takich jak:

- Będzin – posiadający węzeł przesiadkowy z ładowaniem samochodów elektrycznych,
- Chorzów – realizujący Centrum Przesiadkowe wraz z infrastrukturą towarzyszącą (budowa linii ITS, centrum „Park&Ride”, „Bike&Ride” oraz system rowerów miejskich),
- Katowice – realizujące projekt katowickiego systemu zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- Gliwice – realizujące projekt Zachodnia Brama Metropolii,
- Ruda Śląska – realizująca Centrum Przesiadkowe w Rudzie Śląskiej – Chebziu,
- Sosnowiec – budujący i rozbudowujący małe węzły przesiadkowe,
- Świętochłowice – tworzące zintegrowany węzeł Mijanka.

Dynamiczny rozwój większych bądź mniejszych centrów przesiadkowych realizowany jest także w gminach mniejszych, takich jak m.in.: Rudziniec, Wyry, Łaziska. Projekty te, pomimo mniejszej skali i znacznie niższej dostępności transportowej wskazanych obszarów, stanowią ważny element lokalnego systemu transportu

publicznego. Działania podejmowane przez wszystkie gminy członkowskie GZM w zakresie integracji transportu publicznego przyniosą w długim okresie pozytywny efekt w zakresie równoważenia mobilności miejskiej.

Należy jednak brać pod uwagę fakt, że o skuteczności przyszłego publicznego systemu transportu zbiorowego decydować będzie m.in. to, w jaki sposób system ten uwzględniac będzie to, co się wydarzy na początku (tzw. pierwszy kilometr) i na końcu podróży (tzw. ostatni kilometr). Aspekty takie jak: wygoda, czas dotarcia, łatwość dotarcia z domu do dworca czy przystanku autobusowego/tramwajowego, łatwość przemieszczenia się od dworca lub przystanku do miejsca docelowego mają istotny wpływ na to, czy mieszkaniowiec metropolii będzie wybierał swój samochód, czy też transport publiczny – zbiorowy (kolej, autobus, tramwaj) czy indywidualny (metropolitalny rower, samochód elektryczny). Zagadnienia te są przedmiotem studium transportowego subregionu centralnego województwa śląskiego oraz będą uwzględnione w *Planie Transportowym Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii*.

3.2.5. Wyzwania w perspektywie do 2022 roku

Przedstawione poniżej czynniki wewnętrzne (siły, słabości) i zewnętrzne (szanse i zagrożenia) w perspektywie do 2022 roku będą oddziaływały na rozwój publicznego transportu zbiorowego oraz zrównoważoną mobilność miejską.

Siły: • gęsta i równomiernie rozłożona sieć dróg, • rozwinięta sieć dróg kolejowych o mniejszej uciążliwości dla środowiska naturalnego ze względu na elektryfikację linii, • integracja taryfowa na obszarze GZM, • aktywność komunalnych operatorów transportu publicznego w zakresie pozyskiwania środków zewnętrznych na zakup taboru, • brak barier do rozbudowy infrastruktury punktowej publicznego transportu zbiorowego, • funkcjonowanie systemu e-biletu (ŚKUP) umożliwiającego uzyskanie danych o popycie na usługi, • dominacja modelu wyboru operatora transportu publicznego na zasadach rynkowych, gwarantująca weryfikację poziomu cen przez zamawiającego, • prawie 100% udziału taboru niskopodłogowego w przypadku autobusów transportu publicznego, • funkcjonowanie SDIP (systemu dynamicznej informacji pasażerskiej) oraz aplikacji mobilnej przekazujących informacje dotyczące rzeczywistego czasu przyjazdu taboru miejskiego, • system zapowiedzi głosowych na przystankach i wewnątrz pojazdów informujących podróżnych o aktualnym punkcie trasy, • funkcjonowanie międzynarodowego portu lotniczego w Katowicach-Pyrzowicach.	Słabości: • postępująca dekapitalizacja infrastruktury kolejowej i ciągle niewystarczająca jakość i ilość taboru kolejowego, • duże natężenie ruchu drogowego, któremu sprzyja gęsty układ drogowy, • niski poziom wdrożenia systemów sterowania ruchem (ITS) w wymiarze metropolitalnym, • niski udział taboru wykorzystującego alternatywne paliwa, • występowanie obszarów o słabej dostępności transportu publicznego nawet w dużych miastach GZM, • brak koordynacji systemu transportowego na poziomie kolej – transport miejski, brak skoordynowania rozkładów jazdy i niska dostępność transportu miejskiego w pobliżu wielu stacji kolejowych, • konkurencja na niektórych trasach między różnymi rodzajami transportu publicznego, • niedostosowanie oferty przewozowej do niektórych grup docelowych, • brak dogodnych połączeń GZM publicznym transportem zbiorowym z międzynarodowym portem lotniczym Katowice-Pyrzowice, • niska gęstość dróg rowerowych pozwalających realizować funkcje transportowe, • brak systemu w ramach polityki tzw. pierwszego i ostatniego kilometra, • niedostatecznie rozwinięty system węzłów przesiadkowych oraz parkingów typu <i>park&ride</i>.
Szanse: • środki publiczne na rozwój elektromobilności, • program modernizacji infrastruktury kolejowej, • wzrost cen paliw, • polityka zakazu ruchu niektórych pojazdów w centrach miast,	Zagrożenia: • postępujący proces starzenia się społeczeństwa, • utrzymanie się nastawienia „mój samochód, moja wolność”, • opór społeczny przed prowadzeniem restrykcyjnej polityki parkingowej i wdrożeniem opłat kongestyjnych,

• zmiana zachowania konsumpcyjnego wśród młodzieży (<i>sharing economy</i>), • wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców. • zainteresowanie deweloperów i firm usługowych rozwojem działalności w pobliżu centrów przesiadkowych i dworców.	• wzrost intensywności procesu suburbanizacji utrudniającego obsługę potrzeb transportowych mieszkańców przez transport zbiorowy, • niebezpieczeństwa związane z digitalizacją systemu transportowego, w tym ryzyko cyberataków i nieuprawnionego wykorzystania zgromadzonych danych przez osoby trzecie, • ograniczone budżety niektórych gmin członkowskich przekładające się na trudność w utrzymaniu rozbudowanego metropolitalnego systemu transportu publicznego.
---	---

Źródło: Opracowanie własne.

Mając powyższe na uwadze, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia stoi przed wyzwaniem:

- zapewnienia spójnego systemu transportowego na etapie jego planowania w ramach *Planu transportowego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii*,
- zintegrowania i skonsolidowania działań dotychczasowych organizatorów publicznego transportu zbiorowego na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii,
- rozbudowania oferty publicznego transportu zbiorowego, w tym we współpracy z innymi podmiotami zaangażowanymi w realizację zadań transportowych na terenie metropolii,
- zwiększenia dostępności publicznego transportu zbiorowego, w tym dostosowania go do zmieniających się potrzeb użytkowników i zmieniających się kierunków przemieszczeń,
- rozwijania metropolitalnego systemu wypożyczania rowerów, skuterów i samochodów jako istotnego filaru metropolitalnej polityki transportowej w kontekście obsługi pierwszego i ostatniego kilometra podróży,
- zapewnienia spójności sieci dróg rowerowych na terenie Metropolii, w tym atrakcyjnych połączeń pomiędzy miastami Metropolii.

3.3. Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego

3.3.1. Trendy w perspektywie do 2022 roku

Trendy polityczne

Miasta i ich obszary funkcjonalne, a w szczególności obszary metropolitalne, stają się ważnymi graczami w układach sił: kraj–region–samorządy lokalne. Fala renesansu „miejskości” przetacza się przez różne środowiska ideowe związane z zagospodarowaniem przestrzennym, kulturą i rozwojem społeczno-gospodarczym. Sformalizowanym przejawem rosnącej siły miast są np. inicjatywy podejmowane w ostatnich latach na poziomie Unii Europejskiej (wprowadzenie polityki miejskiej do nazwy Dyrekcji Generalnej; Pakt Amsterdamski) oraz kraju (wcześniej *Polityka Miejska* i *Narodowy Plan Rewitalizacji*, obecnie wprowadzenie tematyki miast do *Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju*) czy regionu (*Polityka Miejska Województwa Śląskiego*). Czytelny instrumentem prorozwojowym dla obszarów miejskich miały stać się – i stają się – zintegrowane inwestycje terytorialne wykreowane w ramach europejskiej polityki spójności i w Polsce wdrażane z udziałem poziomu rządowego i regionalnego przez system programów operacyjnych. Nadchodzące dwa lata pokażą, w jakim kształcie instrument ten uplasuje się w polityce po roku 2020. Jednak większość przedsięwzięć wpasowujących się w te szeroko zarysowane ramy polityki związana jest ze sferą społeczną lub ze sferą usług publicznych. Warstwa gospodarcza nie pozostaje tu niezauważona, aczkolwiek możemy zaobserwować oddziaływanie kilku sił, które sprawiają, że obszary metropolitalne i ich instytucje częściej „stoją w tle” lub są istotnym partnerem wspierającym procesy gospodarcze, niż funkcjonują jako pierwszoplanowi animatorzy czy operatorzy. Pierwszą grupą sił są naturalne procesy wolnorynkowe sprawiające, że biznes w pierwszej kolejności kieruje się własnymi kryteriami lokalizacyjnymi (związanymi z dostępem do rynku, dostępem do kadr, uwarunkowaniami logistycznymi), a dopiero w drugiej poszukuje

w środowiskach lokalnych partnerów wspierających go w zapewnieniu tychże czynników, a także w środowiskach biznesowych organizuje swoje łańcuchy dostaw i wartości. Druga grupa związana jest z polityką gospodarczą kraju. Obecnie, nie tylko w Polsce, wzmacniają się podejścia protekcyjnistyczne i centralistyczne w gospodarce. Kraje są i stają się – czasami nawet wyłącznymi – koordynatorami narzędzi rozwojowych, takich jak fundusze kapitałowe, strefy ekonomiczne, strategiczne programy badawcze i inwestycyjne, programy klastrowe, programy promocji inwestycyjnej i eksportowej. W konsekwencji obszary metropolitalne nie mają potrzeby lub możliwości tworzenia własnego instrumentarium i mogą działać jedynie komplementarnie. Dodatkowo warto w tym aspekcie zwrócić uwagę, iż podstawowe instrumentarium gospodarcze w polityce krajowej orientowane jest raczej na miasta średnie¹⁰⁰ niż na obszary metropolitalne – w ramach rządowego *Pakietu dla średnich miast*¹⁰¹, co być może ma zrównoważyć siłę wpływu instrumentu ZIT „krajowego”, czyli przeznaczonego dla obszarów funkcjonalnych miast wojewódzkich. Trzecia grupa sił – która może nie przetrwać próby czasu ze względu na wcześniej opisane trendy – to siły związane z polityką gospodarczą regionów, a głównie z ideą inteligentnych specjalizacji regionalnych. Inteligentne specjalizacje jako narzędzie polityki, a nie jako zjawisko gospodarcze w przestrzeni, są coraz częściej krytykowane, a wdrażanie kolejnych przedsięwzięć z ich spektrum nie jest w skali Europy uważane za coś wnoszącego nadzwyczajną wartość dodaną względem wcześniejszych koncepcji, np. regionalnych systemów innowacji. Ponadto w warunkach polskich władze regionalne dysponują bardzo ograniczonym instrumentarium polityki inteligentnych specjalizacji. Wciąż żywa jest jednocześnie dyskusja, czy warto wskazywać na specjalizacje większych obszarów miejskich¹⁰². Niejako na drugim biegunie znajdują się dobre doświadczenia i duży dorobek licznych samorządów lokalnych i regionalnych, które – w krajach Europy Zachodniej od lat 70. XX wieku – prowadzą własną, świadomą politykę w sferze gospodarczej, zarówno w kwestiach związanych z przyciąganiem inwestycji, jak i wspieraniem małej i średniej przedsiębiorczości wyrastającej z tradycji rzemieślniczych, przemysłowych czy kulturowych danego miejsca. W Polsce i w innych krajach byłego bloku socjalistycznego młode wówczas władze samorządowe stanęły przed wyzwaniem szybkiego wejścia na taką ścieżkę w latach 90. poprzedniego stulecia. Dzięki ich ówczesnej otwartości, wspieranej instrumentami finansowymi instytucji międzynarodowych, rozwinęła się tkanka instytucji otoczenia biznesu, doprowadzono do porozumień skutkujących tworzeniem stref przemysłowych, inwestycyjnych itp., prowadzono programy związane z adaptacyjnością zawodową oraz realizowano inne działania, które pozwoliły pomyślnie przeprowadzić głęboką transformację gospodarczą. Obecnie samorządy lokalne funkcjonują już w innej rzeczywistości. Pewna część dotychczas stosowanych instrumentów została w sposób uzasadniony wygaszona, natomiast otwierają się nowe potrzeby. Szczególnie na dużych obszarach miejskich władze samorządowe nie są jedynymi aktorami, na których ogniskuje się odpowiedzialność za gospodarkę, jednak są niezbędnymi partnerami w procesach kreowania publicznych i prywatnych przedsięwzięć, takich jak: parki technologiczne i przemysłowe; strefy (dzielnice) kreatywne; programy promocji miast jako miejsc studiowania, zamieszkania i realizacji inwestycji; tworzenie ekosystemów start-upowych czy na przykład tworzenie oferty turystycznej, w tym turystyki biznesowej miasta. Niejednokrotnie, by dobrze realizować tego rodzaju funkcje, władze miast i obszarów miejskich wykorzystują miękkie instrumenty polityki, jak np. dziedziczne programy czy strategie gospodarcze, lub też tworzą albo współtworzą rozwiązania instytucjonalne w postaci dedykowanych podmiotów zarządzających infrastrukturą, np. parkami przemysłowymi, lub budujących powiązania kooperacyjne, np. inicjatywy klastrowe.

Trendy ekonomiczne

Obszary metropolitalne są terytoriami szczególnej kumulacji procesów gospodarczych, a co za tym idzie ośrodkami wzrostu. Badania OECD prowadzone dla metropolii o skali globalnej wykazują, że dynamika wzrostu PKB jest silnie

¹⁰⁰ Z grupy miast tworzących GZM w spektrum *Pakietu* znalazły się: Będzin, Bieruń, Bytom, Chorzów, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Knurów, Łaziska Górne, Mikołów, Mysłowice, Piekary Śląskie, Ruda Śląska, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice, Tarnowskie Góry, Tychy i Zabrze.

¹⁰¹ Zob. harmonogram konkursów poświęconych *Pakietowi*: <https://www.miiir.gov.pl/strony/strategia-na-rzecz-odpowiedzialnego-rozwoju/kluczowe-projekty/nabory-dedykowane-dla-miast-srednich/>; <https://www.miiir.gov.pl/strony/strategia-na-rzecz-odpowiedzialnego-rozwoju/kluczowe-projekty/planowane-nabory-dedykowane-dla-srednich-miast-w-2018-roku-i-pozniej/>; <https://www.miiir.gov.pl/strony/strategia-na-rzecz-odpowiedzialnego-rozwoju/kluczowe-projekty/planowane-nabory-dedykowane-dla-miast-srednich-w-2019-roku/>.

¹⁰² Na przykład Bielsko-Biała uczestniczy w europejskiej sieci URBACT rozwijającej to zagadnienie pod hasłem *Smart specialisations at city level*, <http://urbact.eu/In-Focus>.

zależna od czasu dotarcia z danego terytorium do dużego miasta¹⁰³. Na terytorium Unii Europejskiej dynamika zmian podstawowych parametrów ekonomicznych na obszarach miejskich i wiejskich jest zbliżona, jednak to tereny silnie zurbanizowane mają o wiele wyższy potencjał gospodarczy¹⁰⁴. Prosty potwierdzeniem może być chociażby to, że w grupie 20 unijnych regionów o najwyższym PKB na mieszkańca w 2016 roku znalazło się 12 regionów stołecznych oraz regiony metropolitalne, jak np. Hamburg czy Stuttgart¹⁰⁵. W tym gronie brak jest polskich miast. Jednak statystyczne wyodrębnienie regionów warszawskiego stołecznego i mazowieckiego regionalnego (od 2018 roku) zdecydowanie podniesie rangę Warszawy w europejskich zestawieniach. Niemniej już teraz województwo mazowieckie przekracza średnią unijną w zakresie PKB na mieszkańca, a województwo dolnośląskie jako jedyne z pozostałych polskich regionów w 2016 roku po raz pierwszy przekroczyło granicę regionów słabiej rozwiniętych w UE, czyli próg 75% średniej unijnej (mazowieckie = 109% śr. UE; dolnośląskie = 76% śr. UE; śląskie = 71% śr. UE). Okres rewolucji przemysłowej dał początek dynamicznemu rozwojowi miast europejskich. Przemysł i logistyka z czasem stawały się najważniejszym czynnikiem miastotwórczym. Obecnie, choć w strukturze gospodarczej dużych miast znaczącą pozycję odgrywają usługi, obszary miejskie w dalszym ciągu są miejscami kumulacji zarówno działalności wytwórczej, jak i usługowej. Na obszarach metropolitalnych następuje zastępowanie funkcji w przestrzeni, tzn. działalność przemysłowa przesuwana się do nowo wyznaczanych stref, często w zewnętrznym pierścieniu metropolii, a w poprzemysłowe miejsca centralne wkraczają nowe typy działalności: przemysły kreatywne i czasu wolnego, usługi dla biznesu lub mieszkalnictwo. Rozmywają się także tradycyjne specjalności przemysłowe poszczególnych ośrodków miejskich. Lokalizacja firm w poszczególnych miastach jest warunkowana zarówno lokalnymi zasobami (np. pracy), jak i rolą danego miasta w globalnym układzie działalności gospodarczych czy lokalizacją względem globalnych systemów transportowych. Obszary metropolitalne są najważniejszymi ośrodkami działalności badawczo-rozwojowej i innowacyjnej, przez to stają się węzłami ponadnarodowych sieci technologicznych oraz zakorzenionych terytorialnie klastrów. Ponadto obszary metropolitalne, nawet te nieposiadające ponadprzeciętnego dziedzictwa kulturowego, są ważnymi ośrodkami turystyki, w tym turystyki biznesowej.

Trendy społeczne

Ekonomicznej prosperity obszarów metropolitalnych towarzyszą blaski i cienie życia społecznego. W kategorii makroczynnika obszary metropolitalne zazwyczaj cechują się trwałym trendem wzrostowym liczby ludności (obszar GZM jest jednym z nielicznych europejskich wyjątków wśród ośrodków tej rangi). Najbardziej zyskują duże ośrodki, w tym stolice. Ten efekt ssania w zakresie zarówno migracji wewnętrznych, jak i międzynarodowych, tłumaczony jest głównie przez pryzmat postrzegania lepszych szans edukacyjnych i zawodowych. Obszarami metropolitalnymi Europy znacząco odbiegającymi od pozostałych są Londyn i Paryż. Poza nimi w pierwszej dwudziestce największych obszarów funkcjonalnych znalazło się sześć terytoriów niemieckich, po trzy włoskie i brytyjskie i dwa hiszpańskie. Z krajów Europy Środkowej w grupie tej uplasowały się obszary funkcjonalne Warszawy i Budapesztu¹⁰⁶. Z jednej strony duże obszary miejskie cechują się przeciętnie wysoką jakością życia, atrakcyjnymi rynkami pracy, wysokim poziomem edukacji i innych usług metropolitalnych, w tym dobrym skomunikowaniem w układzie krajowym i międzynarodowym. Z drugiej jednak – w dużych miastach bardziej widoczne są różnicowania społeczne. Obszary metropolitalne są miejscami zarówno dla biednych, jak i dla bogatych. Jest to przede wszystkim pochodną współistnienia na nich wysokospecjalistycznych, ponadprzeciętnie wynagradzanych miejsc pracy, jak i dużej liczby miejsc pracy w zawodach bardzo podstawowych. Na terytorium Unii Europejskiej można zaobserwować ogólną prawidłowość, iż w krajach zachodnich i północnych ryzyko wystąpienia biedy i wykluczenia społecznego jest większe na terenach miejskich, podczas gdy w krajach wschodnich, południowych i bałtyckich na terenach wiejskich¹⁰⁷. Obecne i ewentualne przyszłe fale migracyjne na teren Europy dotyczą i dotyczyć będą głównie miast, co będzie powiększało skalę tego ryzyka na obszarach miejskich. Jednocześnie obszary te, szczególnie

¹⁰³ *The Metropolitan Century. Understanding urbanisation and its consequences*, OECD, Paris 2015.

¹⁰⁴ *Mój region, moja Europa, nasza przyszłość*. Siódmy raport na temat spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, Luksemburg 2017.

¹⁰⁵ *GDP per capita in 276 EU regions*. EUROSTAT Newsrelease 2018, No. 33, 28.02.2018.

¹⁰⁶ *Mój region, moja Europa...*, dz. cyt.

¹⁰⁷ *EUROSTAT Regional Yearbook 2017*, Publications Office of the European Union, Luxembourg 2017.

duże, są miejscami, w których dyktowane są trendy społeczne; pojawiają się i kumulują nowe style życia. Za najważniejsze z nich można uznać orientację na zachowania ekologiczne, równowagę życia zawodowego i prywatnego oraz wykorzystywanie technologii informatycznych i telekomunikacyjnych do prosumenckiego zaangażowania w usprawnienie wszelkich sfer funkcjonowania miasta (*smart city*). Wskazana jest analiza skutków społecznych wynikających ze zmian technologicznych, w tym analiza zjawiska poczucia odosobnienia pomimo ciągłego kontaktu ze światem przez Internet. Technologie informatyczne i telekomunikacyjne zastosowane w ramach innowacji społecznych będą odgrywać istotną rolę w usługach skierowanych do osób starszych. Wzrost udziału osób starszych w strukturze demograficznej populacji żyjących w metropoliach stwarza nowe wyzwania, w tym w zakresie zapewnienia dostępu do przestrzeni publicznych i usług oraz partycypacji społecznej tej grupy, jednocześnie przeciwdziałając izolacji społecznej.

Trendy technologiczne

Obszary metropolitalne podlegają współcześnie oddziaływaniu kilku rodzajów trendów technologicznych. Z jednej strony mamy do czynienia z postępującą technologizacją gospodarki, w szczególności produkcji przemysłowej i logistyki. Nie chodzi tu tylko o stosowanie coraz to nowych rozwiązań technologicznych w produktach i związane z nimi procesy badawczo-rozwojowe, ale także o same procesy produkcji i świadczenia usług. Automatyzacja jest obecnie standardem w nowoczesnych sektorach przemysłowych. Wyzwaniem staje się spozycjonowanie poszczególnych firm i ich łańcuchów dostaw względem tzw. przemysłu 4.0 – bazującego na sztucznej inteligencji i komunikacji urządzeń pomijających w dużej mierze rolę człowieka – użytkownika, operatora. Z jednej strony idea ta wydaje się atrakcyjnym sposobem optymalizacji, z drugiej – wciąż rodzi wiele wątpliwości związanych z efektywnością inwestowania w drogie rozwiązania informatyczno-inżynierskie przy jednoczesnej zmianie kultury organizacyjnej firmy oraz z potencjalnie negatywnym wpływem na rynek pracy. To, czy i na ile przyjmie się w krajach takich jak Polska, wciąż budujących swą przewagę na relatywnie niskich kosztach pracy, jest wciąż kwestią otwartą, a odpowiedź przyniosą nadchodzące lata. Drugim ważnym trendem technologicznym jest minimalizowanie negatywnego wpływu na środowisko, które zostanie szerzej omówione poniżej. Oddziałuje ono na profile prowadzonych prac badawczo-rozwojowych, wpływa na stosowane technologie i wymusza zmiany technologiczne i produktowe, zmienia obraz rynków ze względu na nowe preferencje zgłaszane przez klientów i konsumentów finalnych. Kolejny trend związany jest ze zdolnością do gromadzenia i przetwarzania danych masowych pochodzących od pojedynczych osób. Technologie chmur obliczeniowych, *data mining*, internet rzeczy i wykorzystywanie przez ludzi urządzeń elektronicznych sprawiają, że jak nigdy dotąd można badać zachowania człowieka i wywierać na nie wpływ. Ostatnie wydarzenia polityczne na świecie związane z hipotezami o nieuprawnionym wykorzystaniu danych masowych w przedsięwzięciach politycznych każą przypuszczać, że sfera ta będzie podlegała coraz surowszym regulacjom prawa międzynarodowego i krajowego, gdyż na chwilę obecną wydaje się być poza kontrolą w sposób zagrażający systemom demokratycznym. Wpłynie to na kształtowanie się innego ważnego trendu technologicznego, związanego z wzmiankowanym już wcześniej rozwojem rozwiązań *smart city*. Z jednej strony będzie rosła presja na pozyskiwanie danych od finalnego użytkownika miasta, stającego się *de facto* prosumentem, i na udostępnianie wszelakich danych w trybie otwartego dostępu. Z drugiej będą się zaostrzały rygory kontrolne, a być może nawet na przeszkodzie rozwoju szeroko rozumianej idei *smart city* stanie coraz mniejsza skłonność ludzi do współtworzenia takich rozwiązań. Jednocześnie będzie rosło znaczenie geograficznych systemów informacji przestrzennej. Zawarte w nich precyzyjnie geokodowane informacje będą coraz częściej służyły za podstawę prowadzenia polityki opartej na dowodach (*evidence-based policy*) w skali lokalnej, regionalnej i krajowej.

Trendy ekologiczne

Dbłość o środowisko i zrównoważony rozwój stała się już standardem w procesach gospodarczych i zachowaniach społecznych. Oczywiście jest, że niejednokrotnie jest ona kształtowana lub nawet wymuszana przez przepisy środowiskowe, jednak świadomość społeczna w kwestiach ekologicznych bez wątpienia rośnie. W krajach Unii

Europejskiej działalność gospodarcza jest silnie uwarunkowana normami środowiskowymi i dzięki temu nie jest relatywnie obciążająca dla środowiska, a działania niepożądane podlegają monitorowaniu. Dotyczy to również działalności komunalnej. Polem ciągłych usprawnień jest z kolei zwiększanie efektywności energetycznej. Jest ono traktowane jako główny nurt zmniejszania obciążenia środowiskowego, w tym jako sposób na zmniejszanie zużycia energii ze źródeł nieodnawialnych oraz zmniejszanie zanieczyszczeń, przede wszystkim powietrza. W warunkach dużych obszarów miejskich obie powyższe kwestie nabierają dużego znaczenia. Mianowicie energetyka ze źródeł odnawialnych historycznie rozwijała się dynamiczniej na terenach mniej zurbanizowanych (logistyka biomasy, przestrzeń pod instalacje solarne lub wiatrowe itp.). Obecnie liczne zespoły badawczo-wdrożeniowe konkurują w wyścigu technologicznym związanym z efektywnym wykorzystaniem OZE na obszarach miejskich. Z kolei miasta są szczególnie narażone na zanieczyszczenie powietrza zarówno ze źródeł budynkowych, jak i komunikacyjnych. Pierwszy typ zagrożeń jest charakterystyczny dla terenów podmiejskich w krajach cechujących się historycznymi zaniedbaniami w zagospodarowaniu przestrzennym oraz zagrożonych ubóstwem energetycznym. Co prawda ubóstwem energetycznym najsilniej dotknięte są gospodarstwa domowe na terenach wiejskich¹⁰⁸, jednak koncentracja zabudowy na terenach podmiejskich sprawia, że efekt ekologiczny w miastach (w Polsce szczególnie w województwach śląskim i małopolskim) jest silnie negatywny. Zagrożenia drugiego typu wynikają z obciążenia miast transportem samochodowym. Stąd jako remedium stosuje się albo silne instrumenty restrykcyjne (strefy ograniczonego wjazdu, podatki kongestyjne, winiety ekologiczne), albo nowe rozwiązania z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej i połączone z nimi systemy zachęt. Sfera mobilności miejskiej staje się w ten sposób obszarem działania nowych typów biznesów związanych z współdzieleniem środków transportu, wdrażaniem inteligentnych systemów transportowych itp. Coraz częściej powyższe działania cieszą się akceptacją społeczną mieszkańców miast, których zachowania konsumenckie stają się nie tylko coraz bardziej ekologiczne, ale też są ekologiczne kompleksowo. To oznacza, że klient nie tylko wybiera zdrową żywność czy decyduje się na dbanie o własne zdrowie, ale także świadomie korzysta z innych ofert produktowych, akceptuje lub nie typy działalności gospodarczych prowadzonych w otoczeniu, wywiera wpływ na sposób świadczenia miejskich usług publicznych i organizację przestrzeni miasta.

Trendy prawne

Poza omówionymi wcześniej kwestiami norm środowiskowych w odniesieniu do obszarów miejskich, sfera gospodarcza silnie warunkowana jest ustawodawstwem związanym z planowaniem przestrzennym. W pierwszej kolejności dotyczy ono nowych lokalizacji inwestycji, gdyż stan istniejący praktycznie pozostaje niekwestionowany. To samo dotyczy sfery społecznej, zwłaszcza w aspekcie mieszkalnictwa. Trendy w tym zakresie mają głównie charakter krajowy. Z jednej strony zauważyć można, że kwestie prawne związane z lokalizowaniem inwestycji są relatywnie stabilne. Mimo zmian, jakie zaszły na przestrzeni ostatnich lat, główne instrumenty, takie jak studium uwarunkowań czy miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, pozostają w nich rdzeniowe. Nie oznacza to, że nie występują problemy chaosu w przestrzeni lub że nie są nadużywane formuły zastępcze, np. takie jak wydawanie warunków zabudowy. Z drugiej jednak strony rząd planuje poważną zmianę przepisów – wprowadzenie kodeksu urbanistyczno-budowlanego¹⁰⁹. Projekt tej regulacji jest odpowiedzią na założenia zawarte w *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*, ale także na postulaty części środowisk związanych z planowaniem przestrzennym. Istotę planowanych zmian omówiono np. w ministerialnym uzasadnieniu regulacji¹¹⁰. Wejście w życie kodeksu oznaczać będzie pojawienie się zupełnie nowych instrumentów polityki przestrzennej na wszystkich poziomach administracji państwowej i samorządowej. Pakiet legislacyjny ma także znaczenie w odniesieniu do perspektywicznej branży gospodarki, jaką jest energetyka odnawialna. Zmiany w prawie energetycznym i innych ustawach oraz rozporządzeniach mogą znacząco wpływać na rentowność inwestycji służących wytwarzaniu energii elektrycznej z OZE, a obecna niejednoznaczność polityki państwa w tym zakresie, powiązana z protekcyjnym podejściem do gospodarki węglowej, pogłębia niepewność inwestorów w branży. Istotnym impulsem do pobudzania działalności gospodarczych w zaawansowanych obszarach technologicznych (ICT, motoryzacja, nowoczesna

¹⁰⁸ J. Rutkowski, K. Sałach, A. Szpor, K. Ziolkowska, *Jak ograniczyć skalę ubóstwa energetycznego w Polsce?* „IBS Policy Paper” 2018, nr 1.

¹⁰⁹ <http://mib.gov.pl/2-514324a4ec938-1798162.htm>.

¹¹⁰ <http://mib.gov.pl/files/0/1798129/KUBuzasadnienie23112017.pdf>.

infrastruktura budowlana) może okazać się ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Kreuje ona przestrzeń dla testowania i wdrażania nowych rozwiązań w obszarze elektromobilności, w tym określa zasady prowadzenia prac badawczych nad pojazdami autonomicznymi. Ostatnim z istotnych trendów prawnych, które mogą silnie oddziaływać na sytuację społeczno-gospodarczą w kraju, jest nowy model prowadzenia specjalnych stref ekonomicznych. W przypadku GZM gospodarka i rynek pracy są silnie uzależnione od obecnego modelu strefowego, a Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna jest od lat liderem nie tylko w Polsce, ale i na świecie. Także najnowsze dane wskazują na jej niekwestionowaną pozycję¹¹¹. Zapowiadane zmiany ustawowe zmierzające do objęcia instrumentem strefowym całego kraju mogą doprowadzić do realokowania puli pozwoleń strefowych na tereny zapóźnione gospodarczo lub borykające się z większymi problemami strukturalnymi kosztem ewentualnych nowych lokalizacji w GZM.

3.3.2. Strategie krajowe i regionalne

Najistotniejszym strategicznym dokumentem krajowym związanym z rozwojem społeczno-gospodarczym jest *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*. W jej treści, w ramach 1. celu szczegółowego Trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną, wyróżnia się pięć obszarów strategicznych, którymi są: reindustrializacja; rozwój innowacyjnych firm; małe i średnie przedsiębiorstwa; kapitał dla rozwoju oraz ekspansja zagraniczna. Do obszarów tych przypisano ponad 50 projektów strategicznych, które jednak nie mają szczególnej orientacji terytorialnej (na konkretne regiony)¹¹². Za to charakter przeznaczony dla jednego regionu – województwa śląskiego – ma wynikający z postanowień celu 2. SOR projekt strategiczny *Program dla Śląska*. Obszaru gospodarczego i społecznego w szczególności dotyczą w nim postanowienia związane z celem 1. Wzrost innowacyjności przemysłu i inwestycji rozwojowych w regionie (działania: Wsparcie regionalnych specjalizacji i sektorów wysokoproduktywnych z wykorzystaniem programów sektorowych; Aktywizacja gospodarcza i przyciąganie nowych inwestycji; Poprawa warunków do rozwoju przedsiębiorczości; Reindustrializacja i wzrost potencjału innowacyjnego w oparciu o rozwijający się sektor elektromobilności); celem 2. Zwiększenie aktywności zawodowej i podniesienie kwalifikacji mieszkańców regionu (działania: Wzmocnienie kwalifikacji i umiejętności pracowników w regionie dla zwiększenia liczby lepszych miejsc pracy; Wsparcie zahamowania procesów depopulacji; Rozwój szkolnictwa wyższego; Poprawa jakości życia mieszkańców poprzez rozwój społecznych innowacji); celem 5. Wykorzystanie potencjału województwa śląskiego w celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju oraz rozwój innowacji w energetyce (działania: Wzrost poziomu innowacyjności w energetyce; Zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego w skali krajowej i regionalnej); oraz celem 6. Poprawa warunków rozwojowych miast województwa śląskiego (działania: Budowanie silnej pozycji Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej oraz aktywizacja potencjału i wzmocnienie średnich miast; Rewitalizacja obszarów zdegradowanych jako forma przeciwdziałania negatywnym zjawiskom społeczno-gospodarczym). W programie, w ramach wymienionych powyżej działań, zadekretowano 51 realizowanych lub planowanych do realizacji przedsięwzięć¹¹³. Znaczna ich część wymaga nowoczesnego, partnerskiego sposobu zarządzania: nie tylko w układzie: rząd (agendy rządowe) – samorząd (związki, porozumienia samorządowe), lecz także z udziałem partnerów ze świata biznesu i nauki. Wśród istotnych programów sektorowych, które należy traktować jako wiążące, a jednocześnie silnie oddziałujące na obszar GZM, wymienić należy *Program dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce*¹¹⁴. Zakłada się w nim utrzymanie działalności wydobywczej w regionie. Głównym celem programu jest tworzenie warunków sprzyjających budowie rentownego, efektywnego i nowoczesnego sektora górnictwa węgla kamiennego opartego na kooperacji, wiedzy i innowacjach.

Strategie regionalne powstały wcześniej niż omawiane powyżej programy rządowe. Ich opracowanie związane było z przygotowaniem do wdrażania unijnej perspektywy 2014-2020, a w konsekwencji należy spodziewać się,

¹¹¹ M. Grzegorzczak, *Inwestorzy znów przyspieszyli*, „Puls Biznesu”, 4.01.2018.

¹¹² *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*, Ministerstwo Rozwoju, Warszawa 2017.

¹¹³ *Program dla Śląska*, Ministerstwo Rozwoju, Warszawa 2017.

¹¹⁴ *Program dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce*, Ministerstwo Energii, Warszawa 2018.

że w nadchodzących dwóch–trzech latach dokumenty te będą podlegały aktualizacji. Kwestie gospodarki i jej wpływu na rozwój społeczny poruszane są w *Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”*¹¹⁵ w treści celu strategicznego: Województwo śląskie regionem nowoczesnej gospodarki rozwijającej się w oparciu o innowacyjność i kreatywność, dekomponowanego na cele operacyjne: Innowacyjne i kreatywne przedsiębiorstwa oraz produkty województwa; Otwarty i atrakcyjny rynek pracy; Konkurencyjna gospodarka województwa oparta na elastyczności i specjalizacji firm oraz strukturach sieciowych; Przedsiębiorczość lokalna i społeczna wykorzystująca lokalne rynki i potencjały. Dotyczy ich także cel strategiczny: Województwo śląskie regionem o wysokiej jakości życia opierającej się na powszechnej dostępności do usług publicznych o wysokim standardzie w zakresie celu operacyjnego Rozwój kompetencji, umiejętności i wzrost poziomu aktywności mieszkańców, a także celu strategicznego Województwo śląskie regionem otwartym będącym istotnym partnerem rozwoju Europy w zakresie celów operacyjnych: Współpraca z partnerami w otoczeniu; Atrakcyjny wizerunek województwa śląskiego; Region w sieci międzynarodowych i krajowych powiązań infrastrukturalnych. Z kolei *stricte* gospodarce poświęcone zostały *Regionalna Strategia Innowacji*¹¹⁶ oraz *Program Rozwoju Technologii*¹¹⁷. Strukturę pierwszego z dokumentów kształtują dwa priorytety i przypisane im cele: priorytet 1. Powiększanie i wewnętrzna integracja potencjału innowacyjnego regionu (Wspieranie zmian środowisk innowacyjnych silnie współpracujących z centrami wytwarzania wiedzy i informacji w skali globalnej; Osiągnięcie doskonałości w zakresie zaawansowanych usług zdrowotnych, realizowanych w partnerstwie ośrodków klinicznych, wysokotechnologicznych jednostek badawczych i innowacyjnych przedsiębiorstw, w tym inżynierii medycznej i biotechnologicznych; Sieciowe współtworzenie i współużytkowanie infrastruktury badań przez jednostki naukowe, uniwersytety, przedsiębiorstwa i instytucje użyteczności publicznej; Internacjonalizacja sektora MŚP poprzez specjalizację usług instytucji wspierania innowacyjności; Pomnażanie wiedzy, umiejętności i kompetencji podmiotów tworzących ekosystem innowacji) oraz priorytet 2. Kreowanie inteligentnych rynków dla technologii przyszłości (Współtworzenie sieci centrów kompetencji służącej rozwojowi inteligentnych rynków; Podniesienie jakości sieci świadczenia usług publicznych z wykorzystaniem digitalizacji, szczególnie w sektorze medycznym, administracji publicznej i edukacji; Budowa nowej infrastruktury inteligentnego wzrostu, bazującego na technologiach niskoemisyjnych i efektywności energetycznej; Wysoki poziom uczestnictwa przedsiębiorstw sektora MŚP w sieciach współpracy o zasięgu regionalnym i ponadregionalnym zwiększających jego udział w inteligentnych rynkach; Wzmacnianie aktywności grup prosumenckich). W *Regionalnej Strategii Innowacji* wskazano także na trzy inteligentne specjalizacje, którymi są: energetyka, medycyna oraz technologie informacyjno-komunikacyjne. W wyniku przeprowadzenia w regionie prac diagnostycznych metodą przedsiębiorczego odkrywania uchwałą Sejmiku z 19 marca 2018 roku dotychczasową listę inteligentnych specjalizacji województwa śląskiego rozszerzono o zieloną gospodarkę i przemysły wschodzące. Z kolei w poddanym obecnie aktualizacji *Programie Rozwoju Technologii* zidentyfikowano pierwotnie priorytetowe dla województwa śląskiego technologie w następujących obszarach technologicznych: Technologie medyczne (ochrony zdrowia); Technologie dla energetyki i górnictwa; Technologie dla ochrony środowiska; Technologie informacyjne i telekomunikacyjne; Produkcja i przetwarzanie materiałów; Transport i infrastruktura transportowa; Przemysł maszynowy, samochodowy, lotniczy i górniczy; Nanotechnologie i nanomateriały.

W kontekście zmian demograficznych *Koncepcja polityki przeciwdziałania negatywnym zmianom demograficznym, depopulacji i starzeniu się społeczeństwa w województwie śląskim*¹¹⁸ zaznacza, iż zjawisko depopulacji i starzenia się społeczeństwa w województwie jest problemem złożonym. Jako powody depopulacji podano między innymi: niską atrakcyjność przestrzenną centrów miast, emigrację zarobkową i związany z tym spadek liczby urodzeń. Oprócz działań na rzecz zachęcania osób do osiedlenia się i zamieszkania w województwie śląskim, w dokumencie tym położono nacisk na aktywizację osób starszych oraz zapewnienie im aktywnego udziału w życiu społecznym i gospodarczym jak najdłużej. Między innymi wprowadzona została „Śląska Karta Seniora” oraz uruchomiono stronę „seniorzy.slaskie.pl/”.

¹¹⁵ *Strategia rozwoju województwa śląskiego „Śląskie 2020+”*, Województwo Śląskie, Katowice 2013.

¹¹⁶ *Regionalna Strategia Innowacji Województwa Śląskiego na lata 2013-2020*, Województwo Śląskie, Katowice 2012.

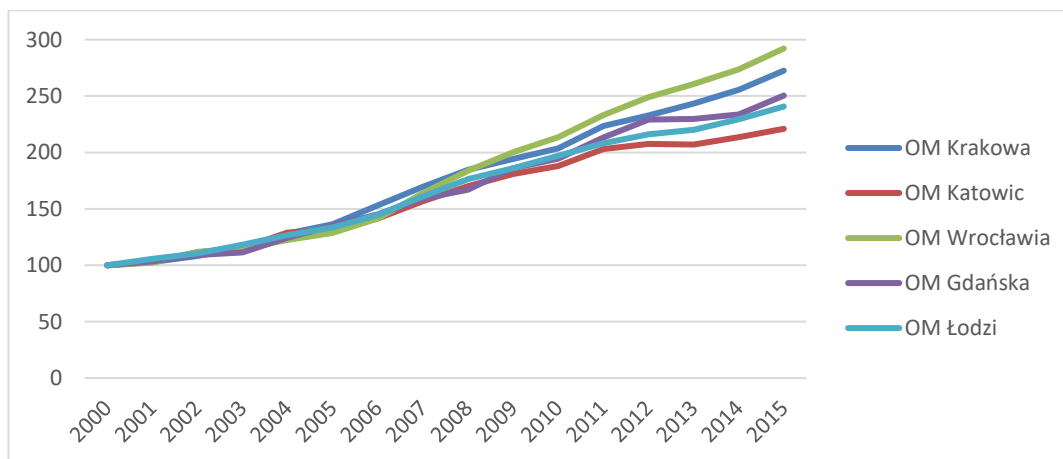
¹¹⁷ *Program Rozwoju Technologii Województwa Śląskiego na lata 2010-2020*, Województwo Śląskie, Katowice 2011.

¹¹⁸ *Koncepcja polityki przeciwdziałania negatywnym zmianom demograficznym, depopulacji i starzeniu się społeczeństwa w województwie śląskim*. Załącznik nr 1 do Uchwały Zarządu Województwa Śląskiego 990/194/V/2017 z dnia 23.05.2017 r.

3.3.3. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia a inne obszary funkcjonalne w Polsce

Jednym z uznanych wskaźników pozycji gospodarczej terytorium jest produkt krajowy brutto na mieszkańca, jednak jego wykorzystanie w określeniu pozycji polskich obszarów metropolitalnych jest trudne ze względu na brak delimitacji statystycznej obszarów metropolitalnych. Brak danych statystycznych jest szczególnie dotkliwy dla oceny zjawisk gospodarczych. O ile podstawowe dane społeczne są często gromadzone na poziomie gmin lub powiatów (co już rodzi problemy w analizie obszarów metropolitalnych), o tyle dane o gospodarce najczęściej dezagreguje się do poziomu NTS3 lub nawet NTS2. Stąd tylko w przybliżeniu można posługiwać się kalkulacjami produktu krajowego brutto na mieszkańca dla obszarów NTS3 obejmujących rdzeń i peryferia metropolii. W takim przypadku pozycja GZM jawi się jako przeciętna względem największych obszarów metropolitalnych w kraju. W 2015 roku (ostatnie dostępne dane o PKB w układzie NTS3) na czele stawki znalazł się Obszar Metropolitalny Warszawy (133 935 zł/mieszkańca), następnie uplasowały się obszary metropolitalne: Poznań (73 348 zł/mieszkańca), Wrocław (62 794 zł/mieszkańca), Kraków (56 270 zł/mieszkańca), Gdańsk (52 606 zł/mieszkańca) i wreszcie Katowice (52 040 zł/mieszkańca). Kolejny był Obszar Metropolitalny Łodzi (52 002 zł/mieszkańca), a za nim znalazły się obszary nieprzekraczające progu 50 000 zł/mieszkańca, tj. (w kolejności) bydgosko-toruński, Szczecin, Opola, Lublin, Rzeszów, zielonogórsko-gorzowski, Białegostok, Olsztyn i Kielc. Uznając niedokładność wynikającą z zastosowania klasyfikacji NTS3 oraz analizując inne dane regionalne – także niemożliwe do zdekomponowania na układ obszarów metropolitalnych – można uznać, że pod względem parametrów ekonomicznych GZM należy do grupy konkurencyjnej, tworzonej wraz z obszarami metropolitalnymi Wrocławia, Krakowa, Gdańska i Łodzi. Przy czym, biorąc pod uwagę dynamikę zmian PKB w tej grupie w latach 2000-2015, należy zwrócić uwagę, że jest ona dla obszaru GZM najmniej korzystna. Jest to zjawisko niepokojące ze względu na fakt, że wszystkie obszary metropolitalne w grupie konkurencyjnej korzystają ze zbliżonego instrumentarium polityki gospodarczej kreowanej zarówno przez władze państwowe, jak i samorządowe. To w konsekwencji oznacza, że albo prowadzone działania są mniej skuteczne, albo skala problemów strukturalnych w gospodarce GZM jest nieporównanie większa.

Wykres 9. Dynamika zmian PKB wybranych obszarów metropolitalnych 2000-2015 [rok 2000 = 100]

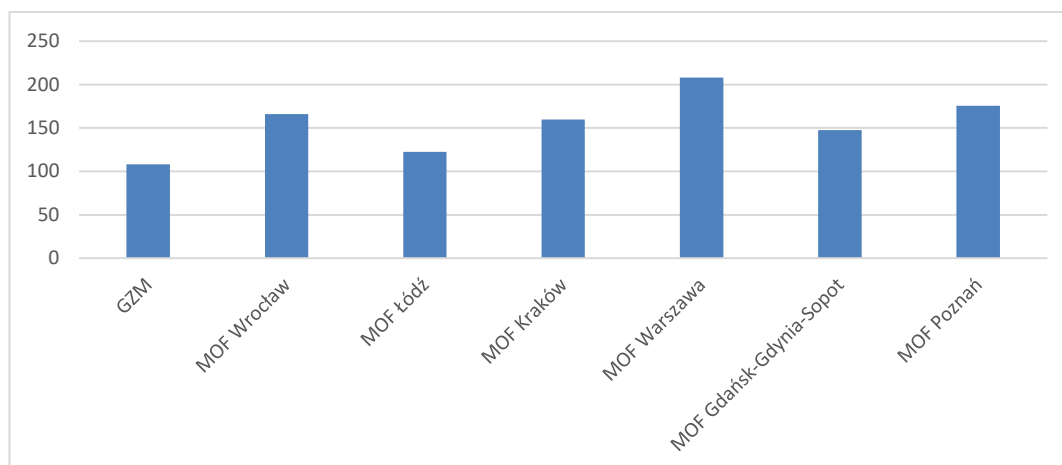


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dla NTS3 z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

Na koniec 2016 roku na obszarze GZM w REGON zarejestrowanych było 246 329 podmiotów gospodarczych (108 na 1000 mieszkańców), przy 147 772 podmiotach (166 na 1000 mieszkańców) w MOF Wrocławia, 132 578 (122 na 1000 mieszkańców) w MOF Łodzi, 150 959 (160 na 1000 mieszkańców) w MOF Krakowa, 508 217 (208 na 1000 mieszkańców) w MOF Warszawy, 161 728 (147 na 1000 mieszkańców) w MOF Gdańsk-Gdynia-Sopot i 167 094 (176 na 1000 mieszkańców) podmiotach w MOF Poznania¹¹⁹.

Wykres 10. Liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w REGON na 1000 mieszkańców w wybranych MOF w latach 2014-2016

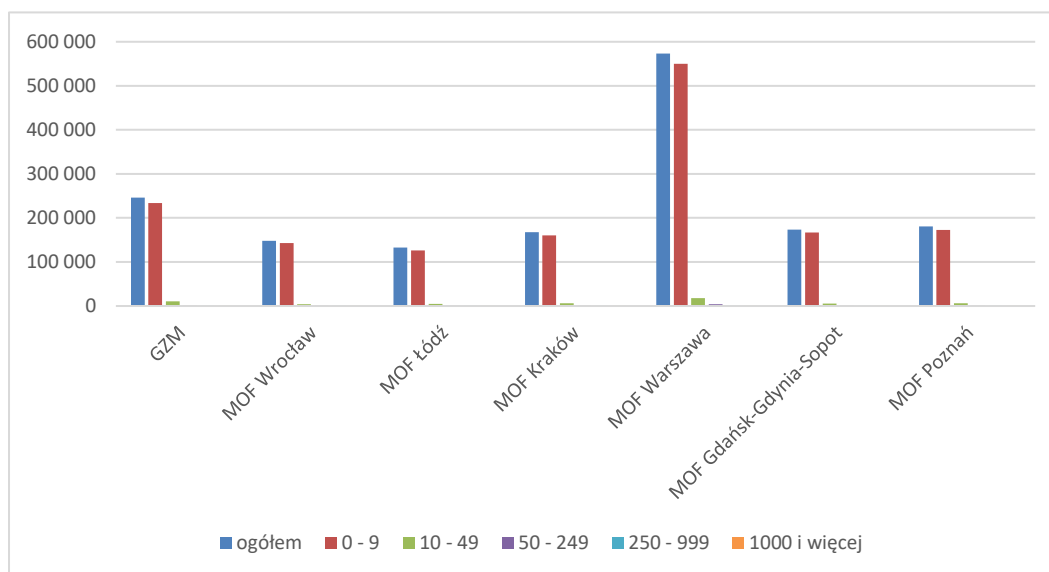
¹¹⁹ Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

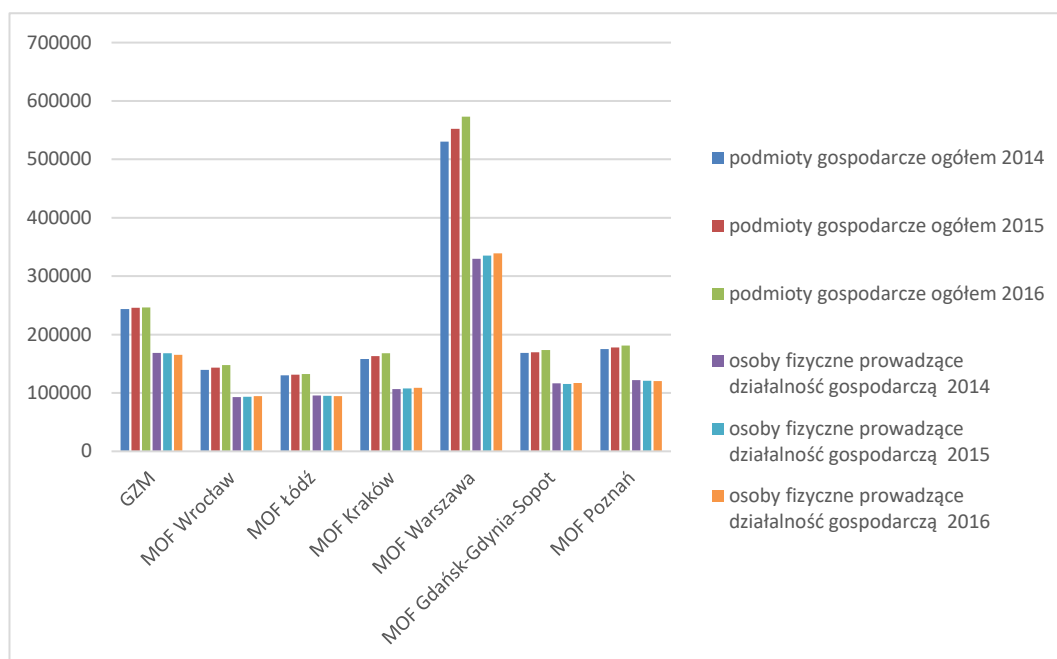
W 2016 roku 94,86% (233 663) podmiotów gospodarczych rejestrowanych w REGON, sytuowanych w GZM, stanowiły mikroprzedsiębiorstwa, 4,19% (10 322) małe przedsiębiorstwa, 0,81% (2007) średnie przedsiębiorstwa, a 0,14% (337) duże przedsiębiorstwa. W pozostałych badanych miejskich obszarach funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich udział mikroprzedsiębiorstw w liczbie podmiotów gospodarczych rejestrowanych w REGON wynosił na koniec 2016 rok od 95,39% (MOF Łodzi) do 96,61% (MOF Wrocławia)¹²⁰.

Wykres 11. Liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w REGON według wielkości zatrudnienia w wybranych MOF w 2016 roku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

¹²⁰ Ibid.

Wykres 12. Liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w wybranych MOF w latach 2014-2016

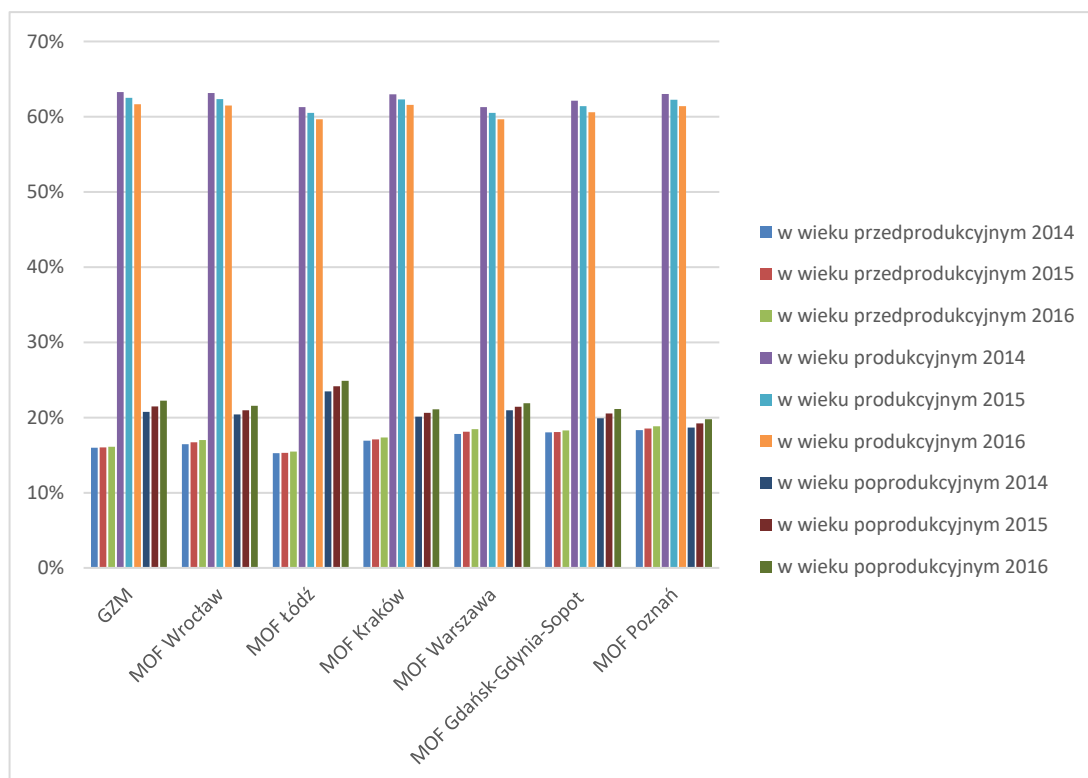
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

Udział osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych malał nieznacznie w latach 2014-2016 zarówno w GZM, jak i w pozostałych badanych miejskich obszarach funkcjonalnych. Na koniec 2016 roku 67,16% (165 428) podmiotów gospodarczych w GZM było prowadzonych przez osoby fizyczne, przy 64,03% (94 616) w MOF Wrocławia, 71,36% (94 615) w MOF Łodzi, 64,83% (108 859) w MOF Krakowa, 59,19% (339 161) w MOF Warszawy, 67,37% (116 978) w MOF Gdańsk-Gdynia-Sopot i 66,53% (120 361) w MOF Poznania¹²¹.

Na ogół we wszystkich sześciu badanych miejskich obszarach funkcjonalnych ośrodków metropolitalnych odnotowano w latach 2014-2016 spadkową tendencję liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym oraz wzrost liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym. Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym rosła natomiast w latach 2014-2016 w MOF Wrocławia, MOF Krakowa, MOF Warszawy, MOF Gdańsk-Gdynia-Sopot i MOF Poznania na poziomie średniorocznym od 1,59% do 2,64%. W tym samym okresie w GZM odnotowano średnioroczny spadek liczby mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym o 0,10%¹²².

¹²¹ Ibid.

¹²² Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny.

Wykres 13. Procentowy udział mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym w ogólnej liczbie mieszkańców w latach 2014-2016

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

Na terenie wszystkich obszarów metropolitalnych w grupie konkurencyjnej, z wyjątkiem wrocławskiego, funkcjonują lokalizacje specjalnych stref ekonomicznych. Ponadto każdy z nich jest objęty obsługą zapewnianą przez właściwe Regionalne Centrum Obsługi Inwestora i Eksportera działające w sieci organizowanej przez Polską Agencję Inwestycji i Handlu. Centra te są prowadzone w województwach łódzkim i śląskim przez urzędy marszałkowskie oraz: w województwie dolnośląskim przez Dolnośląską Agencję Współpracy Gospodarczej SA, w województwie małopolskim przez Małopolską Agencję Rozwoju Regionalnego SA, w województwie pomorskim przez Agencję Rozwoju Pomorza SA. Z perspektywy prowadzenia polityki regionalnej wszystkie analizowane regiony posiadają regionalną strategię innowacji, a tylko województwo śląskie ma dodatkowo odrębny program ukierunkowany na internacjonalizację gospodarki *Polityka rozwoju gospodarczego Województwa Śląskiego. Wzmacnianie roli gospodarki województwa śląskiego w międzynarodowych łańcuchach wartości*¹²³. Własną politykę budowania relacji z inwestorami prowadzą także duże i mniejsze miasta tworzące poszczególne obszary metropolitalne. Nie można jednak wskazać systemowych rozwiązań metropolitalnych w tym zakresie. Na obszarach metropolitalnych tworzących grupę konkurencyjną z GZM funkcjonują klastry mające status krajowego klastra kluczowego: Interizon (OM Gdańska), Klaster Lifescience Kraków, MedSilesia – Śląska Sieć Wyrobów Medycznych (OM Katowic), Nutribiomed (OM Wrocławia), Klaster Zrównoważona Infrastruktura (OM Krakowa), Klaster Logistyczno-Transportowy Północ – Południe (OM Łodzi). Ponadto w identyfikacji klastrów przeprowadzonej przez PARP w 2015 roku wyłoniono następujące liczby klastrów odpowiednio na obszarach metropolitalnych: Wrocławia – 7, Łodzi – 3, Krakowa – 8, Gdańska – 5, Katowic – 22¹²⁴. Należy jednak mieć na uwadze, że działalność części tych klastrów od czasu badania uległa ograniczeniu lub nawet zakończeniu. Jednocześnie identyfikacja ta nie obejmuje intensywnych procesów klastrowych, jakie toczą się np. w branży gier i multimedialnych na obszarze metropolitalnym Krakowa czy w motoryzacji i zaawansowanej produkcji przemysłowej na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej

¹²³ *Polityka rozwoju gospodarczego Województwa Śląskiego. Wzmacnianie roli gospodarki województwa śląskiego w międzynarodowych łańcuchach wartości*, Województwo Śląskie, Katowice 2016.

¹²⁴ G. Buczyńska, D. Frączek, P. Kryjom, *Raport z inwentaryzacji klastrów w Polsce 2015*, Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości, Warszawa 2016.

Metropolii. Lokalizacje takie jak Poznań, Łódź, Trójmiasto i Aglomeracja Katowicka stały się na przestrzeni ostatnich kilku lat ważnymi polskimi centrami nowoczesnych usług biznesowych. W 2017 roku zatrudnienie w tym sektorze kształtowało się następująco w obszarach metropolitalnych: Krakowa – 55,8 tys. (1. pozycja w kraju), Wrocławia – 40 tys. (3.), Trójmiasta – 19,3 tys. (4.), Aglomeracji Katowickiej – 19 tys. (5.), Łodzi – 18,1 tys. (6.)¹²⁵. We wszystkich analizowanych obszarach metropolitalnych pojawiają się różne inicjatywy wspierające nowo powstające firmy. Są one afiliowane zarówno przy instytucjach otoczenia biznesu, jak i przy uczelniach oraz samorządach lokalnych. W ekosystemach parków technologicznych: Krakowskiego Parku Technologicznego, Wrocławskiego Centrum Badań EIT+, Parku Naukowo-Technologicznego Technopark Gliwice, Parku Naukowo-Technologicznego Euro-Centrum w Katowicach funkcjonują fundusze kapitału zaangażowanego oraz inne fundusze inwestycyjne. Fundusze tego typu działają także na wszystkich obszarach metropolitalnych tworzących grupę konkurencyjną, poza parkami technologicznymi. Podobnie na wszystkich obszarach działają także różnego rodzaju instytucje otoczenia biznesu. Szczególną formą współpracy na obszarach metropolitalnych, z jaką mamy do czynienia w ostatnich latach, jest współpraca wokół instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Na analizowanych obszarach metropolitalnych ZIT objęto m.in. następujące kwestie związane z rozwojem gospodarczym: infrastrukturę rozwoju gospodarczego (Stowarzyszenie Metropolia Krakowska), rozwój konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki (stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot), rozwój nowoczesnej, wielofunkcyjnej i zdywersyfikowanej podmiotowo i przedmiotowo struktury gospodarczej oraz wspieranie działań związanych ze wzrostem innowacyjności gospodarki, a także wdrażaniem i umacnianiem kooperacji nauka – gospodarka (Zintegrowane Inwestycje Terytorialne Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego), gospodarka i miejsca pracy (Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego). Bezpośrednich odwołań do celów gospodarczych nie przyjęto we wdrażaniu łódzkiego ZIT (Stowarzyszenie Łódzki Obszar Metropolitalny). W ramach innych zintegrowanych inicjatyw o silnym oddziaływaniu gospodarczo-społecznym wart podkreślenia jest fakt utworzenia metropolitalnego programu *smart city* dla Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego. Z kolei Gdańsk i Gdynia niezależnie wprowadziły normę ISO 37120 – „Zrównoważony rozwój społeczny – Wskaźniki usług miejskich i jakości życia” traktowaną często jako normę opisującą zaawansowanie w rozwoju *smart city*. Wrocław prowadzi portal integrujący inicjatywy wpisujące się w tę ideę¹²⁶, jednak w wymiarze wyłącznie miejskim.

3.3.4. Inicjatywy podejmowane w podregionach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Mimo dużego uprzemysłowienia obszaru GZM wciąż dostępnych jest wiele terenów inwestycyjnych – już przygotowanych pod inwestycje bądź też wymagających gruntownej rewitalizacji (*brownfields*). W ostatniej z wymienionych kategorii mieszczą się także tereny, których dostępność w miarę potrzeb należałoby też przygotować od strony prawnej, ponieważ pozostają w gestii podmiotów odpowiedzialnych za restrukturyzację starego przemysłu (np. Spółki Restrukturyzacji Kopalń). Jednak na chwilę obecną intensywne działania zmierzające do przywrócenia atrakcyjności inwestycyjnej terenów typu *brownfield* w wielu gminach nie są uważane za efektywne ze względu na dostępność innych terenów. Wkrótce problem tego rodzaju obszarów będzie się pogłębiał, chociażby ze względu na trwające obecnie wygaszanie działalności wybranych kopalni. Z drugiej jednak strony proces ten skutkuje swoistą rezerwą dobrze skomunikowanych przyszłych terenów inwestycyjnych (głównie w pasie autostrady A4). Doświadczenie wskazuje, iż dotychczas na obszarze GZM najważniejszym instrumentem zarówno przyciągania inwestorów do danej lokalizacji, jak i równoważenia metropolitalnego rynku pracy, były inwestycje na terenach objętych Katowicką Specjalną Strefą Ekonomiczną. Duża skala inwestycji w Gliwicach i Tychach, z jaką mieliśmy do czynienia w ostatnich 20 latach, znacznie zmieniła obraz gospodarczy Metropolii. Duża dynamika procesów inwestycyjnych na obszarze GZM, w ostatnich 25 latach, sprawiła, że na tym terenie rozwinął się sektor logistyki. Powstały silne centra logistyczne globalnych graczy jak i firm wywodzących się z regionu. Nowego znaczenia nabrały takie węzły przeładunkowe cargo jak lotnisko Katowice Pyrzowice, Terminal Przeładunkowy LHS w Sławkowie oraz Śląskie Centrum Logistyki (port w Gliwicach). Obiekty te sukcesywnie dołączane są do układu drogowego drogami o lepszych parametrach.

¹²⁵ Sektor nowoczesnych usług biznesowych w Polsce 2017, Związek Liderów Sektora Usług Biznesowych (ABSL), 2017.

¹²⁶ <https://www.wroclaw.pl/smartcity/projekty>.

Według stanu na marzec 2018 roku¹²⁷ aktualna dostępność terenów strefowych w poszczególnych podregionach była następująca:

- w podregionie sosnowieckim: Dąbrowa Górnicza – 10 działek o powierzchni 57,4 ha, Sławków – 1/5,6 ha, Sosnowiec – 2/11,2 ha,
- w podregionie katowickim: Świętochłowice – 1/1,6 ha,
- w podregionie bytomskim: Bytom – 7/1,6 ha, Piekary Śląskie – 6/18,2 ha,
- w podregionie tyskim: Bieruń – 2/28,7 ha, Łędziny – 1/2,9 ha, Tychy – 2/6,3 ha,
- w podregionie gliwickim: Gliwice – 6/6,5 ha, Zabrze – 26/96,4 ha.

Inaczej rozkłada się w przestrzeni GZM oferta lokalizacji nowoczesnych usług biznesowych. Te skupione są i z dużym prawdopodobieństwem dalej będą głównie w Katowicach w licznych kompleksach biurowych, ulokowanych głównie przy autostradzie A4 oraz Drogowej Trasie Średnicowej. Niemniej według badań prowadzonych przez ABSL przedstawiciele centrów usług z Katowic szacują, że ponad połowa pracowników dojeżdża do pracy z innych miast, głównie z pozostałych ośrodków obszaru metropolitalnego. Mniejszymi ośrodkami tego rodzaju usług są: Gliwice, Dąbrowa Górnicza i Chorzów¹²⁸. Z kolei firmy z branży informatycznej skoncentrowały się przede wszystkim w Katowicach i Gliwicach, przy czym w Gliwicach wyraźniejsze jest ich lokalizowanie się w określonej strefie w „Nowych Gliwicach”. Większość miast i gmin na obszarze GZM prowadzi swoje kampanie promocji inwestycyjnej, a miasta zapewniają inwestorom obsługę specjalnych opiekunów lub wydziałów. Osoby i jednostki te współpracują zarówno z Katowicką Specjalną Strefą Ekonomiczną, jak i ze Śląskim Centrum Obsługi Inwestora i Eksportera. Lata 90. XX wieku i fala restrukturyzacji przemysłu sprzyjały uruchamianiu na terenie obecnej GZM licznych instytucji otoczenia biznesu: inkubatorów przedsiębiorczości, agencji rozwoju lokalnego. Formuła części z nich wyczerpała się w sposób naturalny z biegiem czasu. Jednocześnie zaczęły rozwijać swą działalność parki przemysłowe i parki naukowo-technologiczne. Obecnie w gronie tych instytucji znaczenie metropolitalne mają:

- w podregionie sosnowieckim: Sosnowiecki Park Naukowo-Technologiczny,
- w podregionie katowickim: Park Naukowo-Technologiczny Euro-Centrum, Górnośląski Park Przemysłowy, Śląski Inkubator Przedsiębiorczości, Śląski Park Przemysłowo-Technologiczny,
- w podregionie bytomskim: Park Przemysłowo-Technologiczny EkoPark w Piekarach Śląskich,
- w podregionie gliwickim: Górnośląska Agencja Przedsiębiorczości i Rozwoju w Gliwicach, Park Naukowo-Technologiczny Technopark Gliwice, Śląski Park Technologii Medycznych Kardio-Med Silesia w Zabrzu.

Poza publicznymi jednostkami naukowymi znaczenia nabierają rozwijające się w ostatnich latach niepubliczne centra badawczo-rozwojowe, wśród których odnotować należy trzy ośrodki skupione na zagadnieniach medycyny – głównie kardiologii: wzmiankowany Kardio-Med Silesia oraz Fundację Rozwoju Kardiologii i Centrum Badawczo-Rozwojowe Polsko-Amerykańskich Klinik Serca. Charakter metropolitalny, niemożliwy do jednoznacznego przypisania do podregionów, mają także inicjatywy klastrowe. Wśród nich wskazać można jedyny krajowy klaster kluczowy zakorzeniony w metropolii: MedSilesia – Śląska Sieć Wyrobów Medycznych. Poza tym w metropolii funkcjonują: Euro-Centrum Klaster Technologii Energooszczędnych, Pierwszy Polski Klaster Budownictwa Pasywnego i Energooszczędnego, Śląski Klaster Wodny, Śląski Klaster Gospodarki Odpadami, Śląski Klaster IT, Hub Club – Śląski Klaster ICT i Multimediów, Stowarzyszenie na rzecz Rozwoju Społeczeństwa Informacyjnego „e-Południe”, klaster Silesia Automotive & Advanced Manufacturing, Śląski Klaster Nano i Klaster Maszyn Górniczych. Działalność promującą gospodarkę regionu, w tym metropolii, realizuje w Polsce i na arenie międzynarodowej Stowarzyszenie Biznes – Nauka – Samorząd „Pro Silesia”. W kluczowych dla regionu dziedzinach technologicznych prowadzone są specjalistyczne obserwatoria technologiczne. Przedsięwzięcie to jest realizowane w partnerstwie samorządu regionalnego oraz instytucji otoczenia biznesu i jednostek naukowych specjalizujących się w danych zagadnieniach. Sieć Regionalnych Obserwatoriów Specjalistycznych tworzą obserwatoria: Energetyka,

¹²⁷ <https://mapa.ksse.com.pl/>.

¹²⁸ Usługi biznesowe w Katowicach i Aglomeracji Katowickiej, Związek Liderów Sektora Usług Biznesowych (ABSL), 2017.

Medycyna, ICT, Środowisko, Nano, Maszyny, Materiały, Transport. Wsparcie kapitałowe dla firm technologicznych zapewniają fundusze wysokiego ryzyka, które również angażują się w finansowanie kolejnych etapów rozwoju przedsiębiorstw. W zakresie komercjalizacji wyników badań naukowych Politechnika Śląska działa przez jednostkę Centrum Innowacji i Transferu Technologii, z kolei Uniwersytet Śląski przez spółkę celową SpinUS. Zorganizowane działania na rzecz start-upów podejmują samorządy lokalne Katowic oraz Zabrze. Inicjatywy ukierunkowane na systemowe podejście do kształtowania miasta w orientacji *smart city* realizują Zabrze (wdrażające już drugą edycję e-Strategii) oraz Ruda Śląska. *Know-how* i zasoby w zakresie realizacji usług *smart city* posiada z kolei spółka gliwickiego samorządu Śląska Sieć Metropolitalna. Jedynym wspólnym rozwiązaniem w układzie niemalże całego GZM, które nosi znamiona typowe dla *smart city*, jest wdrażana przez Komunikacyjny Związek Komunalny GOP Śląska Karta Usług Publicznych. Rozwiązania przyjęte w ŚKUP wymagają jednak aktualizacji ze względu na toczące się w GZM procesy integracji publicznego transportu zbiorowego, a także ze względu na postęp technologiczny. Praktycznie wszystkie miasta na prawach powiatu wchodzące w skład GZM oraz powiaty terytorialnie powiązane z GZM rozpoczęły wdrażanie rozwiązań wykorzystujących geograficzne systemy informacji przestrzennej. Najczęściej jednak w zbiorach danych znajdują się różnego rodzaju zasoby geodezyjne. Zasób dostępnych warstw zostanie znacząco poszerzony dzięki realizacji (do końca 2018 roku) studium transportowego dla subregionu centralnego województwa śląskiego. Jest to niezmiernie istotne z perspektywy obsługi procesów inwestycyjnych w miastach. Niemniej jest to jednocześnie zaledwie początek drogi w tworzeniu nowoczesnej analityki miejskiej w kwestiach społeczno-gospodarczych.

3.3.5. Wyzwania w perspektywie do 2022 roku

Poniżej przedstawione czynniki wewnętrzne (siły i słabości) oraz zewnętrzne (szanse i zagrożenia) w perspektywie do 2022 roku będą oddziaływały na rozwój społeczno-gospodarczy obszaru związku metropolitalnego.

Siły: - duża skala produkcji przemysłowej i usług wyrażająca się wysokim poziomem PKB, - wysoka skala zainwestowania i pozycja Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, - duże i rosnące znaczenie sektora nowoczesnych usług biznesowych w Katowicach i Gliwicach, - rosnące znaczenie sektora ICT głównie w Katowicach i Gliwicach, - silna pozycja międzynarodowa ośrodków badawczo-rozwojowych i klinicznych w zakresie medycyny, - wciąż duża dostępność terenów inwestycyjnych typu <i>greenfield</i>, - obszary obecnie wygaszanych zakładów przemysłowych, głównie górnictwa, jako strategiczna rezerwa terenowa przyszłych inwestycji, - silna pozycja sektora logistyki i obecność ważnych węzłów przeładunkowych cargo, - zakorzenienie na obszarze GZM instytucji otoczenia biznesu i funduszy kapitałowych, - szeroki wachlarz doświadczeń poszczególnych samorządów w zakresie prowadzenia działań na rzecz rozwoju przedsiębiorczości i gospodarki lokalnej oraz obsługi inwestorów.	Słabości: - mała dynamika wzrostu gospodarczego w odniesieniu do konkurencyjnych obszarów metropolitalnych, - dużo terenów typu <i>brownfield</i> niepoddawanych rewitalizacji ze względów własnościowych lub ekonomicznych, - ograniczony dostęp do danych statystycznych opisujących obszar GZM, - ograniczony zakres danych innych niż geodezyjne i transportowe w geograficznych systemach informacji przestrzennej, - syndrom stagnacji gospodarczej wybranych miast GZM, w których w pierwszych dwóch dekadach po transformacji systemowej nie przeprowadzono sprawnych procesów restrukturyzacji, - duplikowanie licznych działań związanych z promocją gospodarczą obszaru metropolitalnego, wynikające z indywidualnych polityk promocji poszczególnych gmin, - coraz trudniejszy dostęp do specjalistów, inżynierów na rynku pracy, - niewielkie upowszechnienie usług bazujących na Śląskiej Karcie Usług Publicznych, - brak zintegrowanego podejścia do rozwiązań <i>smart city</i> uwzględniających specyfikę GZM.
Szanse:	Zagrożenia: procesy centralizacyjne w gospodarce,

- rosnące znaczenie świadomości ekologicznej w społeczeństwie, - transformacja proekologiczna gospodarki wspierana finansowaniem publicznym, - rosnące znaczenie polityki miejskiej w Unii Europejskiej i w kraju, - prawdopodobne utrzymanie i usprawnienie instrumentu ZIT w polityce spójności 2020+, - postępująca cyfryzacja gospodarki i usług publicznych, - rozwój sieci TEN-T oraz innych szlaków transportowych (np. Nowego Jedwabnego Szlaku), - zainteresowanie globalnych korporacji lokowaniem zaawansowanych usług dla biznesu w Polsce.	- polityka gospodarcza oparta na wyrównywaniu szans, skierowana do małych ośrodków miejskich, - zmiany legislacyjne w systemie planowania przestrzennego, - zmiany legislacyjne w systemie specjalnych stref ekonomicznych, - malejąca w średnim okresie atrakcyjność kosztowa lokalizowania inwestycji w Polsce, - rosnąca wrażliwość globalnych systemów teleinformatycznych na cyberprzestępczość, - radikalne zaostrzenie polityki zeroemisyjnej, niskowęglowej, - procesy dezintegracyjne w Unii Europejskiej, - spowolnienie wymiany międzynarodowej wynikające z działań protekcyjnych rządów, w tym wzrostu taryf celnych.
---	---

Źródło: Opracowanie własne.

Mając powyższe na uwadze, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia stoi przed wyzwaniem:

- konsolidowania działań gmin nastawionych na wspieranie młodych firm technologicznych oraz na przyciąganie inwestorów z sektorów nowoczesnych usług biznesowych i zaawansowanych technologii,
- promowania zrównoważonej polityki zagospodarowania terenów przemysłowych, terenów zielonych oraz terenów o strategicznym znaczeniu dla rozwoju gospodarczego metropolii,
- zainicjowania projektów flagowych, które pozwolą wykorzystać potencjał metropolii do rozwoju nowych działalności gospodarczych i uczynić ją innowacyjnym pionierem w przyszłościowych dziedzinach gospodarki światowej,
- przyjęcia roli lidera w partnerskim (w tym z GUS, samorządem regionalnym oraz gminami i powiatami) budowaniu zasobu statystycznego opisującego procesy społeczno-gospodarcze w metropolii, wykorzystującego zaawansowane technologie geograficznych systemów informacji przestrzennej.

3.4. Promocja związku metropolitalnego i jego obszaru

GZM to obszar policentryczny z co najmniej kilkoma ośrodkami związanymi ze sobą w różnych obszarach funkcyjnych, takich jak: gospodarka, edukacja i wiedza, kultura, system zdrowia, system transportu publicznego. Poczucie bliskości oraz bycia częścią metropolii odczuwa się nie tylko przez pryzmat czasu dojazdu do jej centrum (do 45 minut dojazdu z każdej części Metropolii do jej centrum), ale również przez wspólne emocjonalne doświadczenia i codzienne relacje z innymi ludźmi z tego samego obszaru, a także dzięki naturalnym przyzwyczajeniom w zakresie: robienia zakupów, spędzania wolnego czasu, czy też spotkania się ze znajomymi w określonych miejscach, niekoniecznie w mieście, w którym aktualnie się mieszka.

Mieszkańcy Metropolii ciągle są silnie emocjonalnie związani z miastem, a nawet z dzielnicą, w której mieszkają. Zatem nie będzie łatwym zadaniem budowanie świadomości mieszkańców na temat roli i wartości dodanej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Utożsamienie się z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią przez jej mieszkańców będzie wymagać lat konsekwentnych działań zarówno twardych (system transportu, sieć telekomunikacyjna, wspólne systemy usług, widoczne projekty inwestycyjne mające funkcję integracyjną, projekty wspierające spójność), jak i miękkich (sprawność funkcjonowania Urzędu Metropolitalnego, konstruktywne relacje między Urzędem Metropolitalnym a gminami, tożsamość metropolii kształtowana na podstawie tożsamości poszczególnych gmin członkowskich). Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia przewiduje opracowanie strategii

promocji z elementami komunikacji społecznej, która będzie w szczególności poświęcona budowaniu świadomości o tożsamości metropolii wśród jej mieszkańców.

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia jest znaczącym w Polsce obszarem gospodarczym. W układzie zewnętrznym jej wartość w postaci usługowo-przemysłowego ekosystemu powiązanego z europejskimi łańcuchami wartości powinna stanowić widoczną ofertę zarówno dla inwestorów, którzy rozważają metropolię jako potencjalną lokalizację dla kolejnego projektu, jak i dla przedsiębiorstw z innych krajów Europy i świata, które szukają rzetelnych, innowacyjnych i sprawnych dostawców czy też partnerów biznesowych. Również w kontekście jej oferty kulturowej, rozrywkowej, sportowej i turystycznej warto budować wśród potencjalnych odwiedzających świadomość, że GZM stanowi miejsce warte odkrycia.

Istnieją różne klasyfikacje miast o światowej randze i obszarów metropolitalnych. Organizacja Globalization and World Cities Research Network w swojej klasyfikacji miast w światowej gospodarce z 2016 roku klasyfikowała Katowice i Łódź w grupie miast samowystarczalnych na poziomie podstawowym, w tym samym rankingu Kraków i Poznań znalazły się w grupie miast bez zasięgu globalnego, ale na tyle samodzielnych, że nadmiernie nie zależą od miast globalnych, Wrocław w grupie „Gamma” obejmującej miasta reprezentujące mniejsze regiony gospodarcze zintegrowane w globalnej gospodarce i Warszawa w grupie „Alpha” – miast reprezentujących istotne regiony gospodarcze zintegrowane w globalnej gospodarce. Podczas oceny pod uwagę brane są takie kryteria jak: różnorodność usług specjalistycznych, istotne centra gospodarcze w pobliżu miasta, obecność instytucji politycznych liczących się w skali krajowej i międzynarodowej oraz liczących się działalności kulturalnych i gospodarczych (innowacje, giełda, instytucje finansowe), jakość edukacji, wysoki odsetek osób pracujących w sektorze usług. Institute for Urban Strategies – The Mori Memorial Foundation z Japonii w swoim rankingu miast o światowej sile uwzględnia takie aspekty jak: gospodarka, badania i rozwój, interakcje kulturowe, jakość życia, środowisko i dostępność. Z kolei światowe rankingi mobilności zwracają uwagę na poziom zanieczyszczenia powietrza, występowanie korków, odsetek osób korzystających z rowerów, odsetek osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, ceny biletów. Międzynarodowe firmy konsultingowe dokonują cyklicznej oceny obszarów metropolitalnych na podstawie różnych wskaźników, takich jak: finanse i inwestycje, ludzie i edukacja, jakość życia, infrastruktura przez pryzmat transportu, sieci telekomunikacyjne, mieszkalnictwo, sprawność funkcjonowania instytucji, aktywność mieszkańców w organizacjach pozarządowych. Dlatego też strategia promocji z elementami komunikacji społecznej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii będzie uwzględniać powyższe aspekty w komunikacji zewnętrznej.

Promocja GZM i jego obszaru to koordynowanie działań gmin, miast, powiatów i województwa oraz środowisk biznesu, wiedzy i civitas, promowanie talentów, instytucji i wydarzeń które realizują cele polityki (strategii GZM) czyli przekształcenie dawnego obszaru Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w atrakcyjny region metropolitalny, konkurujący z innymi regionami metropolitalnymi w sieci TEN-Metropolises.

3.5. Rozwój instytucjonalny

Gminy członkowskie metropolii, takie jak Katowice, Gliwice, Zabrze, Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza, Tychy, mają silną bazę gospodarczą, rozwinięty system edukacji, różnorodną ofertę kulturalną oraz zróżnicowaną politykę mieszkaniową – innymi słowy są one samowystarczalne w zapewnieniu odpowiedniego poziomu jakości życia i dobrobytu swoich mieszkańców. Niemniej, w kontekście krajowym, jak i międzynarodowym miasta te pojedynczo będą miały problemy by osiągnąć dynamikę rozwoju takich miast jak: Wrocław, Poznań, Kraków, Drezno, Lipsk, Warszawa, Bratysława czy Praga.

Skala wyzwań, problemów, a także szans stojących przed tymi miastami powoduje, że koniecznością jest szeroko zakrojona współpraca i koordynacja działań w obszarze metropolii, aby zminimalizować ryzyko podejmowania nieefektywnych działań inwestycyjnych, o które nietrudno, gdy miasta działają we własnym zakresie. Dlatego

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia będzie odgrywała kluczową rolę w integracji i konsolidacji niektórych zadań gmin członkowskich oraz w zakresie zapewnienia synergii przy projektowaniu i wdrażaniu inicjatyw rozwojowych. GZM we współpracy z gminami będzie uruchamiała zespoły robocze odpowiedzialne za wymianę dobrych praktyk i opracowanie wspólnych koncepcji postępowania czy to w kontekście planowania przestrzennego, polityki mieszkaniowej, gospodarki odpadami, zarządzania wodą, rozwoju systemu transportowego i infrastruktury drogowej, czy też promocji gospodarczej i opracowania rozwiązań dla wyzwań demograficznych i społecznych występujących na jej obszarze. W związku z tym GZM przewiduje uruchomienie platformy informatycznej do zarządzania projektami, które mają strategiczne znaczenie dla rozwoju metropolii. Rozważa się w przyszłości uruchomienie Metropolitalnego Funduszu Rozwoju, który może pełnić istotną rolę w procesach montażu finansowego projektów strategicznych w sektorze publicznym i prywatnym, w tym w kontekście projektów współfinansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027. Konkretnie rozwiązania w tym zakresie będą wynikały ze Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na kolejną perspektywę unijną.

Rolą Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii będzie:

- akceleracja nowych inicjatyw promujących dobre praktyki z Europy i ze świata, które mogą być wdrażane na obszarze metropolii oraz wspieranie finansowo i organizacyjnie działań demonstracyjnych, które mogą stać się inspiracją lub modelem do naśladowania,
- integracja działań, które w sposób skonsolidowany mogą zostać zrealizowane bardziej efektywnie (koszty, ludzie, czas) i bardziej skutecznie (skala oddziaływania, efekty długoterminowe), niż gdyby były wdrożone fragmentarycznie,
- budowanie partnerstw przy realizacji przedsięwzięć w gminach o słabszych możliwościach finansowych, a także przy wdrażaniu dużych projektów inwestycyjnych oraz wsparcie przy tworzeniu montażu finansowego opartego o środki własne, jak i zewnętrzne.

Ponadto Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia dostrzega rolę mieszkańców oraz organizacji społecznych, kulturowych i gospodarczych, które mają istotny wkład w rozwój metropolii. Przewiduje się uruchomienie odpowiednich narzędzi dialogu z otoczeniem i zaangażowanie mieszkańców i organizacji w działania na rzecz poprawy poziomu jakości życia w metropolii i wykorzystania szans rozwojowych.

Zgodnie z Art. 9. ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju¹²⁹ do innych strategii rozwoju zalicza się dokumenty określające podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju odnoszące się do sektorów, dziedzin, regionów lub rozwoju przestrzennego, w tym obszarów metropolitalnych i obszarów funkcjonalnych. Opracowanie tak rozumianej *Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii* oraz dokumentów strategicznych i operacyjnych Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Plus dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii stanowi wiodącą składową niniejszego *Programu*.

Mając na uwadze wyzwania cywilizacyjne, przed którymi w dłuższej perspektywie czasu stoi obszar GZM, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia planuje przeprowadzenie szerokiej analizy stanu (siły i słabości) i trendów (szanse i zagrożenia) i na podstawie jej wyników opracowanie długoterminowej strategii rozwoju Metropolii. Dokument ten będzie identyfikował priorytety, które w perspektywie finansowej 2021-2027 zostaną uwzględnione w dokumentach programowych zintegrowanych inwestycji terytorialnych w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

¹²⁹ Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Dz.U. 2017, poz. 1376, 1475.

3.6. Cele Programu

Misją Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jest zapewnienie synergii w działaniu poszczególnych gmin i podregionów przy jednoczesnym dostrzeganiu ich różnorodności, jak i atutów w kreowaniu GZM jako miejsca, w którym warto mieszkać, spędzać czas wolny, rozwijać się i pracować oraz prowadzić biznes. Misją GZM jest również budowanie tożsamości metropolitalnej, poczucia identyfikacji i dumy mieszkańców z faktu zamieszkiwania na obszarze Metropolii oraz sukcesywne zwiększanie poziomu ich partycypacji w korzyściach wynikających z integracji miast i gmin tego obszaru z ramach związku metropolitalnego.

Stawiając na integrację i konsolidację podjętych w ostatnich latach przez gminy inicjatyw planistycznych, infrastrukturalnych i innych działań strategicznych, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia wspólnie z gminami chce zapewnić, aby mieszkańcy metropolii:

- mieli dostęp do dobrej jakości wody, mogli oddychać czystszy powietrzem, aktywnie uczestniczyć w ograniczeniu wytwarzania odpadów i przyczynić się do zmniejszenia zużycia energii,
- czuli się bezpiecznie w swojej dzielnicy, mogli korzystać z parków, placów, jezior, aby uprawiać sport i odpoczywać oraz mieli możliwości aktywnego oddolnego kształtowania swojej społeczności,
- potrafili swobodnie przemieszczać się transportem publicznym przez całą Metropolię,
- mogli rozwijać swoje kompetencje i umiejętności na każdym etapie swojego życia na obszarze Metropolii,
- mieli warunki do rozwoju zawodowego i biznesowego na obszarze Metropolii.

W ramach niniejszego Programu w latach 2018-2022 Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia skupi się na następujących priorytetach/celach:

- | | |
|---|---|
| 1. Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona metropolia | 1.1. Kształtowanie ładu przestrzennego w GZM poprzez właściwe ukierunkowanie polityki przestrzennej gmin członkowskich ze względu na spójność przestrzenną i społeczno-gospodarczą na obszarze metropolitalnym.
1.2. Rozwijanie zrównoważonej zielonej metropolii.
1.3. Zwiększenie świadomości energetycznej w gminach i podmiotach działających w ich ramach.
1.4. Wspieranie inicjatyw energetyki rozproszonej i wdrożenie energooszczędnych, wysokoefektywnych technologii, a jednocześnie działanie na rzecz zmniejszenia niskiej emisji. |
| 2. Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska | 1.5.
2.1. Zapewnienie spójnego systemu transportowego na etapie jego planowania w ramach Planu transportowego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.
2.2. Zintegrowanie i konsolidowanie działań dotychczasowych operatorów publicznego transportu zbiorowego na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.
2.3. Rozbudowa i doskonalenie oferty publicznego transportu zbiorowego, w tym we współpracy z innymi podmiotami zaangażowanymi w realizację zadań transportowych na terenie metropolii.
2.4. Rozwijanie metropolitalnego systemu wypożyczania rowerów, skuterów i samochodów jako istotnego filaru metropolitalnej polityki transportowej w kontekście obsługi pierwszego i ostatniego kilometra podróży. |
| 3. Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego | 3.1. Wspieranie działań rozwojowych podejmowanych przez gminy członkowskie.
3.2. Wspieranie inicjatyw mających na celu rozwój postaw przedsiębiorczych oraz inicjatyw wspierających małe i średnie przedsiębiorstwa.
3.3. Inicjowanie projektów flagowych, które pozwolą wykorzystać potencjał metropolii do rozwoju nowych działalności gospodarczych i uczynić metropolię innowacyjnym pionierem w przyszłościowych dziedzinach gospodarki światowej. |

- 3.4. Współpraca z ośrodkami metropolitalnymi w Europie i na świecie w celu wymiany doświadczeń i transferu najlepszych praktyk.
 - 3.5. Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru GZM poprzez nawiązanie współpracy z podmiotami zagranicznymi.
 - 3.6. Realizowanie projektów w obszarze integracji, aktywizacji oraz edukacji dla mieszkańców obszaru GZM, ze szczególnym uwzględnieniem młodzieży i seniorów.
- 4. Promocja związku metropolitalnego i jego obszaru
 - 4.1. Budowanie świadomości o tożsamości metropolii wśród jej mieszkańców.
 - 4.2. Budowanie marki metropolii na arenie międzynarodowej.
 - 4.3. Zachęcenie młodych ludzi do związania swojej przyszłości z metropolią.
 - 5. Rozwój instytucjonalny
 - 5.1. Wzmocnienie sprawności organizacyjnej i kompetencji kadry Urzędu Metropolitalnego w zakresie zarządzania strategicznego, zarządzania finansowego, zarządzania projektami oraz zarządzania relacjami.
 - 5.2. Optymalizacja przestrzeni terytorialnych, obszarów funkcjonalnych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz koordynacja procesów przekształcenia dawnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w atrakcyjną Metropolię Unii Europejskiej.

Cele *Programu* będą realizowane za pomocą działań strategicznych, które zostały przedstawione w dalszej części dokumentu. Kolejne działania strategiczne będą sukcesywnie opracowywane przez poszczególne departamenty Urzędu Metropolitalnego, w tym na podstawie wyników zleconych badań i studiów (w szczególności Studium Transportowego i zaktualizowanego Planu Mobilności) oraz przygotowanych strategii funkcjonalnych oraz przez grupy robocze z udziałem przedstawicieli różnych grup interesariuszy działających na terenie GZM, w tym: przedstawicieli sektora gospodarczego, sektora naukowego, sektora edukacyjnego, sektora pozarządowego, przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego, a także przez różne grupy społeczne, w tym młodzież i seniorów.

4. Działania strategiczne

Zakres zadania	Cel Programu	Nr działania	Nazwa działania	Czas realizacji	Łączne nakłady finansowe
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona metropolia	1.1.	1.	Ramowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego	2018-2022	4 000 000 zł
	1.2.	2.	Metropolitalna sieć zielonych przestrzeni publicznych, w tym dolin rzecznych, ogrodów botanicznych i parków	2018-2022	700 000 zł
	1.2.	3.	Niebieska infrastruktura Metropolii – inteligentne zarządzanie wodą	2018-2022	900 000 zł
	1.2.	4.	Zintegrowana gospodarka odpadami na obszarze GZM	2018-2022	6 000 000 zł
	1.3.	5.	Grupa zakupowa energii elektrycznej i gazu	2018-2022	3 000 000 zł
	1.4.	6.	Utworzenie i rozwój klastrów energii na obszarze Metropolii	2018-2022	1 000 000 zł
	1.4.	7.	Opracowanie i wdrożenie metropolitalnego programu poprawy jakości powietrza	2018-2022	850 000 zł
	<i>Łączne nakłady finansowe w ramach zakresu zadań</i>				<i>16 450 000 zł</i>
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska	2.1.	8.	Przepustowość komunikacyjna – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego	2018-2022	900 000 zł
	2.1.	9.	Budowa kolei metropolitalnej	2018-2022 (I etap)	251 100 000 zł
	2.1.	10.	Metropolia przyjazna rowerom – studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	2018-2022	25 000 000 zł
	2.2.	11.	Integracja organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego	2018-2022	21 000 000 zł
	2.3.	12.	Zintegrowany system taryfowo-biletowy	2018-2022	50 000 000 zł
	2.3.	13.	Rozwój obsługi linii autobusowej między centrum metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach	2018-2022	45 000 000 zł
	2.3.	14.	ŚKUP 2.0 – Unowocześnienie systemu pobierania opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym	2018-2022	70 000 000 zł
	2.3.	15.	Rozwój bezemisyjnego transportu na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii*	2017-2023	561 680 000 zł

Zakres zadania	Cel Programu	Nr działania	Nazwa działania	Czas realizacji	Łączne nakłady finansowe
	2.4.	16.	Rozwój elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	2018-2022	2 000 000 zł
	2.4.	17.	Stworzenie i rozwój platformy usług mobilności	2018-2022	4 000 000 zł
	2.4.	18.	Rower Metropolitalny – system wypożyczania rowerów publicznych	2018-2022	23 000 000 zł
	Łączne nakłady finansowe w ramach zakresu zadań				1 053 680 000 zł*
Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego	3.1.	19.	Prowadzenie Metropolitalnego Funduszu Solidarności	2018-2022	150 000 000 zł
	3.2.	20.	GZM Data Store – Efektywne wykorzystanie i innowacyjne zastosowanie technologii informacyjnych na obszarze związku metropolitalnego	2018-2022	15 000 000 zł
	3.3.	21.	Rozwój hubu bezzałogowych statków powietrznych	2018-2022	2 000 000 zł
	3.4. 3.5.	22.	Budowa międzynarodowej sieci współpracy	2018-2022	3 500 000 zł
	3.6.	23.	Dążenie do spójnej polityki społecznej wobec osób starszych – Metropolia przyjazne seniorom	2018-2022	4 000 000 zł
	Łączne nakłady finansowe w ramach zakresu zadań				174 500 000 zł
Promocja związku metropolitalnego i jego obszaru	4.1. 4.2.	24.	Opracowanie strategii promocji z elementami komunikacji społecznej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	2018-2019	300 000 zł
	4.3.	25.	Promocja potencjału naukowego i edukacyjnego GZM - program zachęcający młodych ludzi do studiowania i związania się z Metropolią	2018-2022	8 000 000 zł
	Łączne nakłady finansowe w ramach zakresu zadań				8 300 000 zł
Rozwój instytucjonalny	5.1.	26.	Budowa systemu zarządzania projektami rozwojowymi w ramach struktury organizacyjnej Urzędu Metropolitalnego	2018-2022	850 000 zł
	5.1.	27.	Budowa platformy dobrych praktyk	2018-2022	800 000 zł
	5.1.	28.	Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne	2018-2021	600 000 zł
	5.2.	29.	Opracowanie Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2021-2027 z perspektywą do 2035 roku**	2018-2021	2 700 000 zł
	5.2.	30.	Sprawna Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia – wyznaczenie obszarów funkcjonalnych	2018-2020	350 000 zł
	Łączne nakłady finansowe w ramach zakresu zadań				5 300 000 zł
			Łączne nakłady finansowe – razem		1 258 230 000 zł

* złożony wniosek o dofinansowanie projektu do NCBiR na kwotę 434 928 000 zł

** złożony wniosek o dofinansowanie projektu do Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju na kwotę 1 200 000 zł

Kwoty nakładów finansowych na poszczególne projekty są wartościami szacunkowymi i mogą one ulec zmianie w trakcie uszczegóławiania zadań.

Niektóre projekty będą realizowane przy współpracy i współfinansowaniu z budżetów gmin członkowskich Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

4.1. Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona metropolia

Numer i nazwa działania							
1. Ramowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Strategii i Polityki Przestrzennej, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
1.1. Kształtowanie ładu przestrzennego w GZM poprzez właściwe ukierunkowanie polityki przestrzennej gmin członkowskich ze względu na spójność przestrzenną i społeczno-gospodarczą na obszarze metropolitalnym.							
Cel działania							
Kształtowanie ładu przestrzennego w GZM poprzez właściwe ukierunkowanie polityki przestrzennej gmin członkowskich ze względu na spójność przestrzenną i społeczno-gospodarczą na obszarze metropolitalnym (art. 37 ust. 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Dz.U. 2017, poz. 1073 z późn. zm.).							
Opis działania							
Ramowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego – tzw. studium metropolitalne – to zadanie wprost wynikające z ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w woj. śląskim (Dz.U. 2017, poz. 730 art. 23 pkt 3). To nowy instrument kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej na poziomie metropolitalnym, który będzie pionierski w skali kraju. Jego zakres i tryb sporządzania określa cytowana ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Realizacja działania przewidziana jest na około 3 lata ze względu na złożoność i czasochłonność procedury planistycznej oraz konieczność wykorzystania zaawansowanych technik informatycznych. Opracowane studium metropolitalne zostanie przekazane każdej z gmin GZM wraz z bazą danych dla danej gminy jako dokument kierunkowy polityki przestrzennej gmin należących do związku metropolitalnego. Zakończenie prac nad Ramowym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego przewiduje się poza okresem programowania niniejszego dokumentu, tj. do 2023 roku.							
Rezultat							
Narzędzie kreowania wspólnej polityki przestrzennej na obszarze GZM oraz wspierania procesu zarządzania obszarem metropolitalnym. Metropolitalny dokument planistyczny (złożony z części tekstowej i graficznej), którego ustalenia należy uwzględniać przy sporządzaniu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego danej gminy [lub projektu jego zmiany] (zarząd związku metropolitalnego jest organem uzgadniającym dla gminy). Wieloelementowa baza danych przestrzennych na temat różnych informacji dotyczących obszaru GZM – z możliwością jej rozbudowy i wykorzystywania nie tylko na potrzeby planistyczne, ale i transportowe, promocyjno-inwestycyjne (m. in. bilans terenów przeznaczonych pod zabudowę z podziałem na rodzaje zabudowy i gminy).							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	4 000 000 zł	Środki własne	4 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
2. Metropolitalna sieć zielonych przestrzeni publicznych, w tym dolin rzecznych, ogrodów botanicznych i parków							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Projektów i Inwestycji, Urząd Metropolitalny GZM Departament Rozwoju Społeczno-Gospodarczego i Współpracy, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
1.2. Rozwijanie zrównoważonej zielonej metropolii.							
Cel działania							
Wzmocnienie metropolitalnej sieci zielonych przestrzeni publicznych, w tym ogrodów botanicznych i parków. Zapewnienie odpowiedniego poziomu bioróżnorodności jako integralny element jakości życia na terenie GZM.							
Opis działania							
Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia cechuje się wysoką gęstością zaludnienia, nietypowym łaodem urbanistycznym oraz intensywną działalnością przemysłową i krajobrazem przez nią kształtowanym. Istotną rolę dla wypoczynku, jak i dla ładu przestrzennego i jakości życia odgrywają zielone przestrzenie, które również mogą pomóc w zahamowaniu zjawiska rozlewania się miast. Równolegle z pracą nad ramowym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego należy prowadzić debatę o roli zielonych przestrzeni w zapewnieniu odpowiedniej jakości życia w metropolii. Należałoby doprowadzić do jednolitej inwentaryzacji zasobów terenów zielonych, do identyfikacji i ochrony różnorodności biologicznej gatunków chronionych/zagrożonych, a następnie do przebudowy drzewostanu, uporządkowania przestrzeni i zagospodarowania jej elementami małej architektury, budowy ścieżek edukacyjnych i rozwoju programów edukacji ekologicznej, czy też zagospodarowania terenów do czynnej rekreacji. W pierwszej kolejności należy wypracować standardy zarządzania i utrzymania terenów zielonych na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Zaleca się integralne podejście do kształtowania terenów zielonych i otwartych w nawiązaniu do idei zielonego pierścienia (Leśny Pas Ochronny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego LPO), ekologicznego systemu obszarów chronionych (ESOCH), ustalenia granic wzrostu miejskiego (UGB), rozmieszczenia obszarów prawnie chronionych (rezerваты, Natura 2000). Przy współpracy z gminami członkowskimi opracowane zostaną wspólne standardy na podstawie zidentyfikowanych dobrych praktyk. W drugiej kolejności należy rozpocząć debatę z gminami na temat wykorzystania infrastruktury zielonej do poprawy życia w centrach miast, w tym w kontekście radzenia sobie ze skutkami zmian klimatu. W tym zakresie Urząd Metropolitalny korzystać będzie z doświadczeń gmin, które opracowały plan adaptacji do zmian klimatu: Bytomia, Chorzowa, Czeladzi, Dąbrowy Górniczej, Gliwic, Katowic, Mysłowic, Rudy Śląskiej, Siemianowic Śląskich, Sosnowca, Tychów, Zabrze.							
Rezultat							
Standardy zarządzania i utrzymania zielonej infrastruktury opracowane przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię przy współpracy z gminami członkowskimi. Model dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w stosunku do Parku Śląskiego. Baza danych zasobów zielonych, w tym zidentyfikowanie różnorodności biologicznej gatunków chronionych/zagrożonych. Programy edukacji ekologicznej. Program promocji świadomego korzystania z terenów zielonych w metropolii.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	700 000 zł	Środki własne	700 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
3. Niebieska infrastruktura Metropolii – inteligentne zarządzanie wodą							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Rozwoju Społeczno-Gospodarczego i Współpracy, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
1.2. Rozwijanie zrównoważonej zielonej metropolii.							
Cel działania							
Zapewnienie bezpieczeństwa dostępu do dobrej jakości wody pitnej. Wypracowanie polityki zarządzania wodą na terenie GZM z uwzględnieniem roli poszczególnych interesariuszy. Zagospodarowanie wód opadowych i wprowadzenie wód opadowych do lokalnego obiegu. Przeciwdziałanie podtopieniom i powodziom w ramach wspólnej polityki wobec obszarów zalewowych. Wypracowanie koncepcji zagospodarowania zbiorników, koryt i brzegów rzek wraz z terenami przyległymi.							
Opis działania							
Niekorzystne warunki klimatyczne i hydrologiczne w Polsce przyczyniają się do stopniowego zmniejszania zasobów wodnych, w tym zasobów wód podziemnych. Anomalie pogodowe, takie jak dłuższe okresy suszy i nawałnice, nie pozwalają na uzupełnienie wykorzystanych na co dzień zasobów wodnych. Wody opadowe z powodu występującego na obszarach miejskich zjawiska utwardzenia nawierzchni (zabetonowane, zaasfaltowane parki, skwery i parkingi) nie mogą się przedostać do ziemi, co czasem skutkuje podtopieniami. Na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii znajdują się liczne zbiorniki wodne i jeziora. Niejednokrotnie jednak zły stan ekologiczny rzek i niska jakość wody w zbiornikach wodnych i jeziorach uniemożliwiają ich wykorzystanie w celach rekreacyjnych. Wymagane jest kompleksowe podejście do zarządzania wodą na terenie GZM, w tym wspólne wypracowanie rozwiązania w zakresie poprawy jakości wód oraz systemu retencji wód opadowych i roztopowych w zurbanizowanych częściach aglomeracji. Przewiduje się opracowanie wytycznych dotyczących zrównoważonego zagospodarowania przestrzeni wokół infrastruktury błękitnej dla celów rekreacyjnych oraz modelu zarządzania zbiornikami wodnymi na terenie metropolii w porozumieniu z organizacją Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oraz gminami. Urząd Metropolitalny będzie pełnić rolę koordynatora takich działań, zaś gminy członkowskie będą liderami przedsięwzięć przez nie realizowanych. W zakresie bezpieczeństwa dostępu do dobrej jakości wody pitnej, przewiduje się wypracowanie polityki zarządzania wodą na terenie GZM z uwzględnieniem roli poszczególnych interesariuszy. Wymagane jest w tym zakresie: kompleksowe podejście wobec infrastruktury wodociągowej i zapewnienie jej sprawności w przypadku wystąpienia awarii w niektórych jej częściach, plan ciągłości dostaw wody z różnych źródeł oraz możliwość lokalnego odzyskania wód opadowych i wprowadzenie ich do lokalnego obiegu.							
Rezultat							
Polityka metropolitalna w zakresie zarządzania wodą na terenie GZM z uwzględnieniem roli poszczególnych interesariuszy. Polityka metropolitalna wobec obszarów zalewowych. Zestaw dobrych praktyk w zakresie zagospodarowania wód opadowych i wprowadzenia wód opadowych do lokalnego obiegu. Zestaw dobrych praktyk w zakresie zagospodarowania zbiorników, koryt i brzegów rzek wraz z terenami przyległymi.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	900 000 zł	Środki własne	900 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
4. Zintegrowana gospodarka odpadami na obszarze GZM							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Projektów i Inwestycji, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
1.2. Rozwijanie zrównoważonej zielonej metropolii.							
Cel działania							
Zmniejszenie strumieni odpadów kierowanych na składowiska na obszarze związku metropolitalnego poprzez ich przekształcenie w strumienie produktów o wartości dodanej (tj. strumienie zasobów odnawialnych).							
Opis działania							
Urząd Metropolitalny włączy się w międzynarodowe działania na rzecz rozwoju idei gospodarki o obiegu zamkniętym na obszarach metropolitalnych. W pierwszej kolejności planuje się dokonanie analizy strumieni wytwarzanych odpadów wraz ze zdefiniowaniem ich rodzajów oraz ich wpływu na środowisko. Przewiduje się współpracę z jednostkami naukowymi w tym zakresie. W drugiej kolejności opracowane zostaną zalecenia do przekształcenia strumieni wytwarzanych odpadów w strumienie produktów o wartości dodanej (strumienie zasobów odnawialnych). Na tym etapie przygotowane zostaną również rekomendacje dotyczące zmian systemu zarządzania odpadami na obszarze GZM w kierunku ponownego wykorzystania odpadów, w szczególności tych obecnie kierowanych na składowiska, efektywnego rozmieszczenia punktów selektywnego zbierania odpadów oraz tworzenia centrów przygotowania do ponownego użycia. Urząd Metropolitalny dostrzega rolę organizacji pozarządowych, podmiotów publicznych i prywatnych, które na co dzień są aktywne w gospodarce odpadami. Organizacje te zostaną zaproszone do współpracy przy zidentyfikowaniu i promowaniu dobrych praktyk oraz przy opracowaniu i wdrożeniu projektów demonstracyjnych. Planuje się sfinansowanie projektów demonstracyjnych, które mogą stać się inspiracją dla gmin i innych podmiotów (w tym podmiotów gospodarczych) działających na obszarze GZM. Przewiduje się powołanie grupy roboczej z udziałem przedstawicieli gmin członkowskich, która w sposób całościowy przeanalizuje możliwości wdrażania nowych rozwiązań, w tym w kontekście instrumentów wsparcia w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych na lata 2021-2027. W latach 2019 i 2022 planuje się organizację łącznie dwóch konferencji, podczas których prezentowane będą przykłady dobrych praktyk, rozwiązań nowatorskich i promowane wzorce w zakresie wdrożenia idei gospodarki o obiegu zamkniętym w metropolii.							
Rezultat							
Dwa projekty pilotażowo-demonstracyjne zrealizowane w zakresie wdrażania idei gospodarki o obiegu zamkniętym.							
Dwie konferencje na temat gospodarki odpadami.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	6 000 000 zł	Środki własne	6 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
5. Grupa zakupowa energii elektrycznej i gazu							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Projektów i Inwestycji, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
1.3. Zwiększenie świadomości energetycznej w gminach i podmiotach działających w ich ramach.							
Cel działania							
Zwiększenie świadomości energetycznej w gminach i podmiotach działających w ich ramach. Optymalizacja zużycia energii elektrycznej, ciepła i paliw gazowych.							
Opis działania							
Zgodnie z ustawą prawo energetyczne do zadań własnych gminy w zakresie zaopatrzenia w energię elektryczną, ciepło i paliwa gazowe należy m.in.: planowanie i organizacja zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe na obszarze gminy oraz planowanie i finansowanie oświetlenia znajdującego się na terenie gminy, planowanie i organizacja działań mających na celu racjonalizację zużycia energii i promocję rozwiązań zmniejszających zużycie energii na obszarze gminy oraz ocena potencjału wytwarzania energii elektrycznej w wysokosprawnej kogeneracji i efektywnych energetycznie systemów ciepłowniczych lub chłodniczych na obszarze gminy. Związek międzygminny Górnośląski Związek Metropolitalny zainicjował grupę zakupową samorządów z terenu województwa śląskiego w 2011 roku. W ślad za dotychczasowymi działaniami Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia zakłada centralizację i optymalizację zakupu energii elektrycznej i gazu dla gmin członkowskich metropolii oraz ich podmiotów. Urząd Metropolitalny przewiduje podpisanie porozumień z członkami grupy zakupowej, opracowanie opisu przedmiotu zamówienia na podstawie dokumentów i danych pozyskanych od członków grupy, weryfikację przekazanych danych, w szczególności pod kątem ustalenia szacowanej wartości zamówienia, stworzenie zestawienia wszystkich punktów poboru energii, przygotowanie i przeprowadzenie wspólnego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w imieniu i na rzecz wszystkich członków grupy zakupowej. Docelowo rozważane jest przejęcie podmiotu posiadającego koncesję na obrót energią elektryczną lub powołanie podmiotu, który taką koncesję pozyska i będzie mógł prowadzić grupę zakupową, ale również pełnić funkcję m.in. koordynatora klastrów energii.							
Rezultat							
Centralizacja i optymalizacja zakupu energii elektrycznej i gazu dla gmin GZM i członków grupy zakupowej.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	3 000 000 zł	Środki własne	3 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
6. Utworzenie i rozwój klastrów energii na obszarze Metropolii							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Projektów i Inwestycji, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
1.4. Wspieranie inicjatyw energetyki rozproszonej i wdrożenie energooszczędnych, wysokoefektywnych technologii, a jednocześnie działanie na rzecz zmniejszenia niskiej emisji.							
Cel działania							
Wspieranie inicjatyw energetyki rozproszonej i wdrożenia energooszczędnych i wysokoefektywnych technologii. Wspieranie inicjatyw dotyczących mikrosieci zapewniających samowystarczalność energetyczną gmin i powiatów.							
Opis działania							
Urząd Metropolitalny chce kompleksowo podejść do tematu efektywnego rozproszonego wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej oraz efektywnego korzystania z energii na obszarze metropolii. W pierwszej kolejności, na podstawie wyników analizy planów zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe poszczególnych gmin, powołany zespół przygotuje wytyczne kierunkowe, promując jednocześnie ujednolicenie tych planów. W kolejnych etapach dokona ich aktualizacji. Zespół opracuje koncepcję efektywnego rozproszonego wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej oraz efektywnego korzystania z energii na obszarze metropolii, w tym zidentyfikuje dobre praktyki w gminach w Polsce i za granicą. Dokument ten służyć będzie debacie o powołaniu klastra lub kilku klastrów energii na obszarze GZM zgodnie z przepisami ustawy z 22 czerwca 2016 r. o zmianie ustawy o odnawialnych źródłach energii oraz niektórych innych ustaw. Uwzględniając fakt, iż każdy klastery dotyczy wytwarzania i równoważenia zapotrzebowania, dystrybucji lub obrotu energią z odnawialnych źródeł energii lub z innych źródeł lub paliw, w ramach jednej sieci dystrybucyjnej (110 kV) na obszarze działania tego klastra nieprzekraczającym granic jednego powiatu w rozumieniu ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. 2015, poz. 1445 i 1890) lub pięciu gmin w rozumieniu ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 2016, poz. 446) do 50 000 odbiorców, przewiduje się uruchomienie więcej niż jednego klastra energii. Urząd Metropolitalny zakłada współpracę z innymi klastrami i sieciami tematycznymi, które na obszarze metropolii prowadzą działania inwestycyjne i promocyjne związane z wdrożeniem nowoczesnych technologii energetycznych i rozwiązań prosumenckich.							
Rezultat							
Wsparcie co najmniej jednej inicjatywy dotyczącej energetyki rozproszonej i wdrożenia energooszczędnych i wysokoefektywnych technologii. Wsparcie co najmniej jednej inicjatywy dotyczącej mikrosieci, zapewniającej samowystarczalność energetyczną gmin i powiatów.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	1 000 000 zł	Środki własne	1 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
7. Opracowanie i wdrożenie metropolitalnego programu poprawy jakości powietrza							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Projektów i Inwestycji, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
1.4. Wspieranie inicjatyw energetyki rozproszonej i wdrożenie energooszczędnych, wysokoefektywnych technologii, a jednocześnie działanie na rzecz zmniejszenia niskiej emisji.							
Cel działania							
Ograniczenie niskiej emisji.							
Opis działania							
W walce ze smogiem potrzebna jest wspólna praca na różnych szczeblach i z różnymi organizacjami, w tym z jednostkami samorządu terytorialnego i z organizacjami pozarządowymi. Od kilku lat podejmowane są działania na rzecz ograniczenia niskiej emisji, obejmujące m.in.: współfinansowanie zmiany starych instalacji grzewczych na nowe, bardziej ekologiczne urządzenia grzewcze, współfinansowanie termomodernizacji budynków, współfinansowanie zmiany maszyn i urządzeń produkcyjnych na bardziej ekologiczne, programy edukacyjne skierowane do różnych grup społecznych. Gminy we współpracy z Wojewódzkim Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Katowicach realizują co roku swoje programy wsparcia skierowane do indywidualnych odbiorców. Gminy realizują też własne projekty dotyczące termomodernizacji budynków użyteczności publicznej współfinansowane ze środków europejskich. Gminy członkowskie wyrażają gotowość podjęcia wspólnych działań promujących ekologiczny styl życia. Urząd Metropolitalny, we współpracy z gminami członkowskimi, przewiduje koordynację działań wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej gmin na potrzeby racjonalizacji zasilania w ciepło poprzez działania termomodernizacyjne oraz maksymalizację wykorzystania mocy źródeł wytwarzania energii wraz z likwidacją strat podczas przesyłu. W porozumieniu z administracją rządową przewiduje się koordynację programów wsparcia, w które będą się również angażować poszczególne gminy członkowskie – realizatorzy instrumentów wsparcia na swoim terenie. Działanie wpisuje się w <i>Program ochrony powietrza dla terenu województwa śląskiego</i> mający na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji szkodliwych w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji. Wraz z organizacjami branżowymi i pozarządowymi planuje się wypracowanie i promowanie dobrych praktyk, wspieranie projektów o charakterze metropolitalnym oraz upowszechnianie wiedzy na temat efektywności budownictwa niskoenergetycznego i pasywnego i zalet z tym związanych.							
Rezultat							
Wzrost świadomości mieszkańców w zakresie ochrony powietrza. Skoordynowane wdrożenie wspólnych inicjatyw na rzecz ochrony powietrza w porozumieniu z gminami członkowskimi, Wojewódzkim Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Katowicach, samorządem województwa śląskiego oraz administracją rządową.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	850 000 zł	Środki własne	850 000 zł	Środki zewnętrzne	-

4.2. Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska

Numer i nazwa działania
8. Przepustowość komunikacyjna – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego
Czas realizacji
2018-2022
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania
Departament Strategii i Polityki Przestrzennej, Urząd Metropolitalny GZM Departament Komunikacji i Transportu, Urząd Metropolitalny GZM/Zarząd Transportu Metropolitalnego
Cel Programu
2.1. Zapewnienie spójnego systemu transportowego na etapie jego planowania w ramach Planu transportowego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.
Cel działania
Zapewnienie spójnej sieci dróg o znaczeniu metropolitalnym zapewniającej odpowiedni poziom drożności komunikacyjnej na terenie GZM. Zapewnienie gotowości inwestycyjnej projektów drogowych o znaczeniu metropolitalnym do współfinansowania ze środków zewnętrznych w latach 2021-2027.
Opis działania
Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim przewiduje, iż związek metropolitalny wykonuje zadania publiczne w zakresie współdziałania w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego. GZM współdziała w tworzeniu katowickiego węzła miejskiego sieci bazowej i kompleksowej transeuropejskiej sieci TEN-Transport, w studium metropolitalnym ustala zasady i obszary rozwoju systemów komunikacji w tym dróg publicznych z podziałem na klasy i kategorie, współdziała w ustalaniu przebiegu dróg wojewódzkich i krajowych, w tym autostrad i dróg ekspresowych na obszarze związku, oraz uczestniczy w kampanii na rzecz zmiany ustawy o drogach publicznych, w ustawę o publicznych drogach i ulicach oraz parkingach i placach. Proces ustalenia sieci dróg o znaczeniu metropolitalnym realizowany będzie m.in. w ramach prac nad ramowym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego. Niemniej jednak, z uwagi na już wykonane w ostatnich latach przez poszczególne gminy członkowskie prace, konieczne jest dążenie do większej koordynacji prac na poziomie kilkunastu toczących się i planowanych projektów drogowych. Jednocześnie wymagane jest usprawnienie procesu przygotowania dokumentacji technicznej oraz przyspieszenie tego procesu poprzez zapewnienie ciągłego finansowania realizacji zadań w tym procesie. Wśród działań podjętych przez gminy są następujące projekty drogowo-: • Budowa Drogowej Trasy Średnicowej Wschód, • Budowa Drogowej Trasy Średnicowej Północ, • Budowa i przebudowa średnicowego szkieletowego układu drogowego N-S (S11, DK79, DK81/86, DK94, DW911, DW925), • Budowa węzła na ciągu drogi S1 wraz z połączeniem z istniejącym układem drogowym miast Sosnowiec i Sławków, • Budowa południowego przebiegu autostrady A4 bis, • Przebudowa DW928 od DK44 do DK1 wraz z przebudową skrzyżowania DW928 z DK44, • Budowa alternatywnego w stosunku do DW901 połączenia drogowego Pyskowice z Gliwicami,

- Budowa drogi łączącej DK88 poprzez KSSE z A1, drogi łączącej DTŚ z DK88 i KSSE, przebudowa ul. J. Piłsudskiego, przebudowa i budowa odcinka drogi od ul. Makoszowskiej do ul. Sikorskiego wraz z budową ronda w Zabrze.

Urząd Metropolitalny wspólnie z gminami członkowskimi zapewnia koordynację projektów drogowych. W perspektywie do 2020 roku rozmowy prowadzone z właścicielami i zarządcami dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich i krajowych powinny pozwolić na określenie modelu zarządzania drogami o znaczeniu metropolitalnym. Działania te zostaną skorelowane z pracą nad ramowym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego oraz studium transportowym. Proces ten stanowi podstawę ustalenia projektów drogowych koniecznych do realizacji w ramach ZIT+.

Rezultat

Zoptymalizowany model zarządzania drogami o znaczeniu metropolitalnym.

Wypracowanie modelu przejęcia przez GZM w zarząd dróg o charakterze metropolitalnym, w tym Drogowej Trasy Średnicowej.

Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	900 000 zł	Środki własne	900 000 zł	Środki zewnętrzne	-
------------------------	-----------	---------------------------------	------------	----------------------	------------	--------------------------	---

Numer i nazwa działania							
9. Budowa kolei metropolitalnej							
Czas realizacji							
2018-2022 (I etap)							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Komunikacji i Transportu, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
2.1. Zapewnienie spójnego systemu transportowego na etapie jego planowania w ramach Planu transportowego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.							
Cel działania							
Zwiększenie liczby pasażerów korzystających z ruchu kolejowego na obszarze metropolii. Zmniejszenie liczby samochodów prywatnych przemieszczających się między gminami metropolii w dni robocze.							
Opis działania							
Kolej Metropolitalna ma stać się szkieletem przyszłego systemu transportu publicznego na obszarze metropolii. Analizie zostaną poddane scenariusze wykorzystania własnej i obcej infrastruktury sieci kolejowej, co pozwoli na wytypowanie tras, określenie niezbędnych inwestycji w infrastrukturę kolejową oraz uzgodnienie sposobu korzystania przez pociągi z tej infrastruktury. Pociągi Kolei Metropolitalnej będą w pierwszej kolejności przeznaczone do obsługi ruchu na osi zachód – wschód (Gliwice – Dąbrowa Górnicza), a następnie na osi południe – północ (Tychy – Tarnowskie Góry) w ramach istniejącej infrastruktury kolejowej. Dzięki modernizacji i rozbudowie sieci kolejowej na obszarze metropolii oraz integracji Szybkiej Kolei Metropolitalnej w systemie transportu publicznego oczekuje się zmniejszenia ruchu samochodów między gminami w dni robocze. Zintegrowana taryfa kolejowo-autobusowa ma przekonać mieszkańców metropolii do pozostawienia samochodów w domu i korzystania z transportu publicznego, który gwarantuje: wygodę (dostępność, częstotliwość, punktualność), oszczędność czasu i pieniędzy, sprawną siatkę połączeń oraz pozytywny wpływ na środowisko. Przewiduje się m.in.: opracowanie koncepcji budowy Szybkiej Kolei Metropolitalnej oraz zintegrowanie jej w Planie transportowym Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, uzgodnienie ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. sposobów korzystania z istniejącej infrastruktury kolejowej do obsługi ruchu na osi zachód – wschód (Gliwice – Dąbrowa Górnicza) oraz na osi południe – północ (Tychy – Tarnowskie Góry), uzgodnienie ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. programu modernizacji i rozbudowy infrastruktury kolejowej na lata 2019-2020 oraz na lata 2021-2027, zakup taboru. Rozszerzony skład taboru pozwoli na obsługę trasy Gliwice – Dąbrowa Górnicza w odstępach co 15 minut. W celu zapewnienia partnerstwa w realizacji tego działania przewiduje się podpisanie porozumienia między Zarządem GZM, spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i gminami, przez które przebiegną trasy wyznaczone dla Kolei Metropolitalnej. Przy czym: Urząd Metropolitalny lub podmiot przez niego utworzony do tego celu rozpocznie działania zmierzające do zakupu pociągów, wydierżawienia ich lub wykupu usług przewozowych, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykona niezbędne prace infrastrukturalne, a gminy zobowiążą się do dogęszczenia liczby przystanków na podstawie wspólnie wypracowanego modelu/koncepcji przystanków (przystanek, parking, miejsce dla rowerów, monitoring, urządzenia przekazu informacji, minimalne aspekty infrastrukturalne i wizualne pod kątem rozpoznawalności przystanku jako część systemu Kolei Metropolitalnej).							
Rezultat							
Poprawa mobilności mieszkańców poprzez aktywizację potencjału transportu publicznego wpływającego na preferowanie przez mieszkańców metropolii podróży odbywanych transportem publicznym (zmniejszenie kongestii, mniejsza ilość samochodów w centrach gmin i miast, zmniejszenie emisji spalin do atmosfery). Lepsze dostosowanie układu kolejowego do obsługi miasta i strefy podmiejskiej. Zwiększona spójność komunikacyjna metropolii poprzez wykorzystanie i optymalizację połączeń kolejowych wewnątrz aglomeracji.							
Czas realizacji	2018-2022 (I etap)	Łączne nakłady finansowe	251 100 000 zł	Środki własne	251 100 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
10. Metropolia przyjazna rowerom – studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Projektów i Inwestycji, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
2.1. Zapewnienie spójnego systemu transportowego na etapie jego planowania w ramach Planu transportowego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.							
Cel działania							
Wyznaczenie spójnego i ciągłego systemu powiązań rowerowych w skali metropolitalnej, służącego ukierunkowaniu i ustaleniu priorytetów lokalnych działań w zakresie infrastruktury rowerowej na rzecz budowy tego systemu.							
Opis działania							
Studium systemu tras rowerowych dla GZM to element polityki rowerowej. Stanowi odpowiedź na potrzebę całościowego spojrzenia na obszar GZM pod kątem powiązań rowerowych, niezależnie od granic administracyjnych gmin. Opracowanie zakłada wyznaczenie systemu tras z podziałem na: układ podstawowy (o charakterze metropolitalnym, z uwzględnieniem układu w skali województwa), układ uzupełniający (o charakterze ponadlokalnym i lokalnym) oraz dodatkowe elementy systemu obejmujące zinwentaryzowane odcinki tras, lecz nie wprost istotne dla systemu. Wypracowana zostanie m.in. mapa zbiorcza całej GZM oraz indywidualne mapy każdej z gmin, które zostaną przekazane wszystkim gminom GZM. Uzupełnieniem metropolitalnej polityki rowerowej będzie aktualizacja i dodruk publikacji pt. <i>Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej</i> (wydanej w 2016 roku przez Górnośląski Związek Metropolitalny). Gminy członkowskie budowały drogi rowerowe na swoich terenach, nie zawsze uwzględniając przy tym połączenie tras z trasami innych gmin. Niektóre drogi rowerowe stanowiły część większego projektu inwestycyjnego i zostały zaprojektowane w odniesieniu do celów danego projektu, niekoniecznie z myślą o realizacji polityki mobilności w szerszym kontekście. Gminy, które w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych budują centra przesiadkowe, również uwzględniły w swoich planach sieci dróg rowerowych. Rozwój metropolitalnego systemu tras rowerowych wymaga m.in. uzupełnienia brakujących części istniejącej już infrastruktury w poszczególnych gminach oraz właściwego, jednolitego oznakowania tras rowerowych. Jako drugi etap realizacji niniejszego działania, Urząd Metropolitalny przewiduje możliwość współfinansowania infrastruktury dróg rowerowych, które w studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii zostały uznane za priorytetowe do realizacji do 2022 roku.							
Rezultat							
Wypracowany wspólny dokument kierunkowy do wykorzystania przez gminy przy realizacji lokalnej infrastruktury rowerowej na rzecz systemowego rozwoju powiązań rowerowych wewnątrz GZM i powiązań z otoczeniem. Stopniowy rozwój infrastruktury rowerowej (realizowanej według wspólnego studium dla całego obszaru GZM), co będzie wpływać na bezpieczeństwo ruchu rowerowego oraz sprzyjać funkcjonowaniu roweru metropolitalnego. Zaktualizowana publikacja pt. <i>Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej</i>. Przeprowadzenie wielokryterialnej analizy do wyboru autostrady rowerowej (rowerostrady) wraz z opracowaniem dokumentacji i budową odcinka pilotażowego.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	25 000 000 zł	Środki własne	25 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
11. Integracja organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Komunikacji i Transportu, Urząd Metropolitalny GZM/Zarząd Transportu Metropolitalnego							
Cel Programu							
2.2. Zintegrowanie i konsolidowanie działań dotychczasowych operatorów publicznego transportu zbiorowego na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.							
Cel działania							
Usprawnienie zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego.							
Opis działania							
W listopadzie 2017 roku Zgromadzenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii postanowiło zastąpić KZK GOP, MZK Tychy i MZKP Tarnowskie Góry przez Zarząd Transportu Metropolitalnego od 2019 roku. Pierwszy etap integracji wynika z podjętej w 2018 roku przez Zgromadzenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii uchwały dotyczącej przekazania zadań własnych, a co za tym idzie kwoty 12 000 000 zł Miastu Tychy na doposażenie pojazdów PKM Tychy oraz TLT Tychy w nowoczesne urządzenia do poboru opłat umożliwiające płatność również kartami płatniczymi. 1 stycznia 2019 roku Zarząd Transportu Metropolitalnego ma przejąć zadania, prawa i obowiązki obecnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego: KZK GOP, MZK Tychy i MZKP Tarnowskie Góry, a tym samym podmiot ten staje się organizatorem publicznego transportu zbiorowego na obszarze metropolii. Dzięki integracji dotychczas rozproszonych i nieraz zdublowanych działań nowy podmiot będzie dążył do ciągłej optymalizacji procesów zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego. Powinno to wpłynąć pozytywnie na zmniejszenie kosztów operacyjnych zarządzania systemem. Jednym z działań będzie opracowanie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru całej Metropolii przez Zarząd Transportu Metropolitalnego. Zawarte zostanie również porozumienie pomiędzy obecnymi organizatorami (KZK GOP, MZKP Tarnowskie Góry i MZK Tychy) a Metropolią, w sprawie wspólnego opracowania analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych. Integralną część niniejszego działania stanowią kampanie marketingowe i promocyjne, pokazujące zalety korzystania z różnych form poruszania się po metropolii.							
Rezultat							
Zmniejszony koszt zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego. Poprawa mobilności mieszkańców poprzez aktywizację potencjału transportu publicznego wpływającego na preferowanie przez mieszkańców metropolii podróży odbywanych transportem publicznym (zmniejszenie kongestii, mniejsza ilość samochodów w centrach gmin i miast, zmniejszenie emisji spalin do atmosfery).							
Czas realizacji	2018 – 2022	Łączne nakłady finansowe	21 000 000 zł	Środki własne	21 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
12. Zintegrowany system taryfowo-biletowy							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Komunikacji i Transportu, Urząd Metropolitalny GZM/Zarząd Transportu Metropolitalnego							
Cel Programu							
2.3. Rozbudowa i doskonalenie oferty publicznego transportu zbiorowego, w tym we współpracy z innymi podmiotami zaangażowanymi w realizację zadań transportowych na terenie metropolii.							
Cel działania							
Ograniczenie/zahamowanie spadku liczby pasażerów korzystających z transportu publicznego na obszarze metropolii. Zmniejszenie liczby samochodów wjeżdżających do centrów gmin metropolii. Usprawnienie zarządzania publicznym transportem zbiorowym na obszarze metropolii w ramach zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego.							
Opis działania							
W listopadzie 2017 roku Zgromadzenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii postanowiło utworzyć Zarząd Transportu Metropolitalnego od 2019 roku. Zgodnie z art. 15a ust. 1-2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jedn. Dz.U. 2017, poz. 2136) związek metropolitalny ustanawia zintegrowany system taryfowo-biletowy obowiązujący w jego granicach, w którym obowiązkowo muszą uczestniczyć organizatorzy gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich działający na terenie tego związku metropolitalnego. Dlatego w grudniu 2017 roku Zarząd Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii i KZK GOP, MZK Tychy i MZKP Tarnowskie Góry podpisały porozumienie dotyczące wdrożenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego. W ramach systemu na obszarze metropolii obowiązują te same bilety jednorazowe, wieloprzejazdowe oraz okresowe, a także ten sam katalog uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Dzieci i młodzież do 16. roku życia mogą jeździć transportem publicznym za darmo. Dzięki temu zapoznają się z zaletami publicznego transportu zbiorowego i nabywają nowych zwyczajów w zakresie przemieszczania się na obszarze metropolii. Jednocześnie wdrożono wspólny system „dni smogowych” polegający na podjęciu działań na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej poprzez zachęcenie mieszkańców metropolii, aby w trakcie dni, w których następuje przekroczenie dopuszczalnego stężenia pyłu zawieszonego PM10, pozostawili swoje samochody oraz korzystali z bezpłatnego transportu publicznego. Kolejny etap rozszerzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego będzie dotyczyć integracji biletów Koleje Śląskie Sp. z o.o. na podstawie ustaleń dotyczących sposobów ustanowienia jednolitych taryf oraz sposobów rozliczeń za korzystanie z pociągów Kolei Śląskich i infrastruktury kolejowej na obszarze metropolii.							
Rezultat							
Poprawa mobilności mieszkańców poprzez aktywizację potencjału transportu publicznego wpływającego na preferowanie przez mieszkańców metropolii podróży odbywanych transportem publicznym (zmniejszenie kongestii, mniejsza ilość samochodów w centrach gmin i miast, zmniejszenie emisji spalin do atmosfery). Rozszerzony system taryfowo-biletowy.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	50 000 000 zł	Środki własne	50 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
13. Rozwój obsługi linii autobusowej między centrum metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Komunikacji i Transportu, Urząd Metropolitalny GZM/Zarząd Transportu Metropolitalnego							
Cel Programu							
2.3. Rozbudowa i doskonalenie oferty publicznego transportu zbiorowego, w tym we współpracy z innymi podmiotami zaangażowanymi w realizację zadań transportowych na terenie metropolii.							
Cel działania							
Zapewnienie sprawnej łączności transportem publicznym między centrum metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach							
Opis działania							
Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice w Pyrzowicach stanowi integralną część obszaru metropolii i ma kluczowe znaczenie dla jej rozwoju. Z roku na rok zwiększa się liczba pasażerów. Brak komunikacji kolejowej między centrum metropolii a lotniskiem powoduje, że mieszkańcy preferują dziś dojazd samochodem prywatnym do lotniska. Obecna obsługa autobusami nie jest wystarczająca do zapewnienia regularnej i profesjonalnej obsługi pasażerów, w tym turystów i osób bywających w metropolii w sprawach służbowych. Dlatego w 2018 roku uruchomione zostaną nowe linie autobusowe między centrum metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach.							
Rezultat							
Nowe połączenia autobusowe między centrum metropolii a lotniskiem w Pyrzowicach. Poprawa mobilności mieszkańców poprzez aktywizację potencjału transportu publicznego wpływającego na preferowanie przez mieszkańców metropolii podróży odbywanych transportem publicznym.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	45 000 000 zł	Środki własne	45 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
14. ŚKUP 2.0 – Unowocześnienie systemu pobierania opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Komunikacji i Transportu, Urząd Metropolitalny GZM/Zarząd Transportu Metropolitalnego							
Cel Programu							
2.3. Rozbudowa i doskonalenie oferty publicznego transportu zbiorowego, w tym we współpracy z innymi podmiotami zaangażowanymi w realizację zadań transportowych na terenie metropolii.							
Cel działania							
Zwiększenie wygody użytkowników dzięki uelastycznieniu możliwości dokonania opłat za korzystanie z publicznego transportu zbiorowego na obszarze metropolii.							
Opis działania							
Śląska Karta Usług Publicznych (ŚKUP) jest inicjatywą 21 gmin. System został zakupiony przez KZK GOP w ramach projektu współfinansowanego ze środków europejskich – trwałość projektu kończy się w marcu 2021 roku. Kartą można zapłacić za korzystanie z usług: rekreacyjno-sportowych, płatnego parkowania, kultury, miejskich bibliotek publicznych, a przede wszystkim z usług komunikacji miejskiej. Karta ta spełnia również funkcję elektronicznej portmonetki, którą użytkownik może zrealizować płatności za usługi i opłaty gminne. Za pomocą aplikacji ŚKUP NFC (sklep Google Play, system Android) klienci mogą online zaktualizować bilety na swojej karcie i zasilić elektroniczną portmonetkę. W ślad za nowymi dostępnymi technologiami umożliwiającymi dokonywanie operacji w czasie rzeczywistym, a także w kontekście nowego planu transportowego, Urząd Metropolitalny przewiduje prace nad unowocześnieniem systemu, w tym jego rozwojem w kierunku systemu opłat online za przejazdy publicznym transportem zbiorowym. Powołany zespół we współpracy z ekspertami oraz przedstawicielami podmiotów z innych miast i metropolii w Polsce i za granicą będzie przygotowywać model funkcjonowania ŚKUP 2.0. W modelu tym rozważona będzie m.in. opcja współpracy z operatorem zewnętrznym do obsługi przyszłego systemu. Przewiduje się, że nowy system uzyska operacyjność najpóźniej do 2020 roku.							
Rezultat							
Unowocześniony system uwzględniający opłaty online za przejazdy publicznym transportem zbiorowym. Poprawa mobilności mieszkańców poprzez aktywizację potencjału transportu publicznego wpływającego na preferowanie przez mieszkańców metropolii podróży odbywanych transportem publicznym (zmniejszenie kongestii, mniejsza ilość samochodów w centrach gmin i miast, zmniejszenie emisji spalin do atmosfery).							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	70 000 000 zł	Środki własne	70 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
15. Rozwój bezemisyjnego transportu na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii							
Czas realizacji							
2017-2023							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Rozwoju Społeczno-Gospodarczego i Współpracy, Urząd Metropolitalny GZM Departament Projektów i Inwestycji, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
2.3. Rozbudowa i doskonalenie oferty publicznego transportu zbiorowego, w tym we współpracy z innymi podmiotami zaangażowanymi w realizację zadań transportowych na terenie metropolii.							
Cel działania							
Przetestowanie, wdrożenie modelu bezemisyjnych autobusów. Przeciwdziałanie niskiej emisji na obszarze związku metropolitalnego. Budowa infrastruktury ładowania dla transportu publicznego i prywatnego. Rozpowszechnienie wodoru jako paliwa.							
Opis działania							
Projekt przewidziany jest w ramach programu na rzecz bezemisyjnego transportu publicznego realizowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w oparciu o partnerstwo innowacyjne. Wartość całkowitego zamówienia w ramach programu wynosi ponad 2,3 mld zł, w tym części badawczo-rozwojowej – 100 mln zł, a części zakupowej – 2,2 mld zł. Realizacja działania pozwoli na spełnienie wymagań ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, dotyczących udziału autobusów zeroemisyjnych we flocie pojazdów użytkowanych na obszarze GZM.							
Rezultat							
Poprawa mobilności mieszkańców poprzez aktywizację potencjału transportu publicznego wpływającego na preferowanie przez mieszkańców metropolii podróży odbywanych transportem publicznym.							
Czas realizacji	2017-2023	łącznie nakłady finansowe	561 680 000 zł	Środki własne	126 752 000 zł	Środki zewnętrzne	434 928 000 zł

Numer i nazwa działania							
16. Rozwój elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Rozwoju Społeczno-Gospodarczego i Współpracy, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
2.4. Rozwijanie metropolitalnego systemu wypożyczania rowerów, skuterów i samochodów jako istotnego filaru metropolitalnej polityki transportowej w kontekście obsługi pierwszego i ostatniego kilometra podróży.							
Cel działania							
Budowanie przewagi konkurencyjnej obszaru GZM w oparciu o rozwój elektromobilności.							
Opis działania							
Mając na względzie: • zrównoważony rozwój gospodarki w Polsce, jej innowacyjny i zaawansowany technologicznie poziom funkcjonowania, jak również rozwój nowoczesnych technologii w zakresie transportu, • ograniczenie emisji spalin, szczególnie w GZM, dzięki zastąpieniu pojazdów z silnikami spalinowymi pojazdami o napędzie elektrycznym, • rozwój sektora nowych technologii, w tym sektora produkcyjnego, • przepis ustawy o związku metropolitalnym województwa śląskiego z dnia 9 marca 2017 r. (art. 12) stanowiący, że metropolia będzie wykonywać zadania z zakresu: ○ rozwoju społecznego i gospodarczego obszaru związku metropolitalnego, ○ planowania, koordynacji, integracji oraz rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu drogowego, kolejowego oraz innego transportu szynowego, a także zrównoważonej mobilności miejskiej, planuje się prowadzenie na terenie GZM działań w obszarze elektromobilności. Istotą działań w zakresie elektromobilności jest ukierunkowanie transportu na ten napędzany silnikami elektrycznymi. Do właściwej organizacji systemu elektromobilności konieczna jest kompleksowa reorganizacja ruchu zarówno autobusów elektrycznych, jak i samochodów oraz transfer wiedzy i kompetencji pomiędzy Urzędem Metropolitalnym a gminami członkowskimi. Rolą GZM będzie współpraca w tym zakresie z samorządami, Ministerstwem Energii oraz innymi partnerami. Wokół tego działania powinny funkcjonować rozwiązania ekonomii współdzielenia, takie jak: <i>carsharing</i>, <i>bikesharing</i>, <i>scootersharing</i> oraz pojazdy autonomiczne, które będą stanowić z jednej strony alternatywę dla samochodów prywatnych, z drugiej zaś powinny usprawnić przejazd pasażerów z problemem ostatniego kilometra. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia w swoich działaniach strategicznych powinna podejmować realizację celów, które wpływają na rozwój potencjału jej mieszkańców. Zdolność do przemieszczania się jest kluczowym elementem wpływającym na możliwość zwiększenia tego potencjału. Do środków wspomagających osiągnięcie tych celów zaliczyć należy przede wszystkim promowanie rozwiązań z zakresu elektromobilności wśród mieszkańców GZM, lecz również uzupełnienie transportu publicznego rozwiązaniami opartymi na elektromobilności. Ponadto zakłada się wsparcie instytucji samorządowych w realizacji obowiązku udziału pojazdów elektrycznych we flocie wykorzystywanych pojazdów.							
Rezultat							
Wsparcie gmin w zakresie realizacji obowiązków nałożonych w ramach ustawy o elektromobilności. Wzrost wykorzystania pojazdów elektrycznych na terenie GZM. Rozwój podmiotów zaangażowanych w elektromobilność na terenie GZM. Rozwój infrastruktury ładowania.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	2 000 000 zł	Środki własne	2 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania
17. Stworzenie i rozwój platformy usług mobilności
Czas realizacji
2018-2022
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania
Departament Rozwoju Społeczno-Gospodarczego i Współpracy, Urząd Metropolitalny GZM
Cel Programu
2.4. Rozwijanie metropolitalnego systemu wypożyczania rowerów, skuterów i samochodów jako istotnego filaru metropolitalnej polityki transportowej w kontekście obsługi pierwszego i ostatniego kilometra podróży.
Cel działania
Rozwój społeczno-gospodarczy obszaru GZM poprzez integrację działań realizowanych przez GZM i partnerów w obszarze mobilności. Stworzenie jednolitych standardów wykonania infrastruktury pieszej, rowerowej i drogowej.
Opis działania
Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia podejmuje wiele działań mających na celu poprawę jakości usług publicznego transportu zbiorowego. Dodatkowo bierze czynny udział w rozbudowywaniu oferty innych środków transportu (rower metropolitalny, ekonomia współdzielenia). Finalnie mieszkańcy GZM oraz osoby odwiedzające metropolię będą mieli szeroki wachlarz możliwości w zakresie wyboru środków transportu na jej obszarze. Celem GZM jest stworzenie nie tyle atrakcyjnego systemu transportu publicznego, ile realnej alternatywy dla samochodu prywatnego. Obecnie klient poruszający się po obszarze GZM i korzystający z wielu środków transportu (KZK GOP, MZK Tychy, Koleje Śląskie, Uber, taksówki, rower itd.) jest zmuszony korzystać z wielu aplikacji/kart/biletów. Takie rozwiązanie nie zachęca użytkowników do korzystania z szeroko rozumianego transportu publicznego. Od kilku lat w europejskich, ale także amerykańskich miastach i obszarach metropolitalnych rozwija się koncepcja <i>Mobility as a Service</i> (MaaS), którą na potrzeby GZM nazwalibyśmy roboczo platformą usług mobilności (PUM). Koncepcja PUM polega na zintegrowaniu jak największej liczby dostawców usług transportowych w jednej aplikacji. Rozwiązanie to jest szczególnie atrakcyjne dla osób młodszych, które bardzo wysoko cenią dostępność usług na smartfonie. Końcowym produktem koncepcji PUM jest usługa, która pomaga przemieścić się z punktu A do punktu B z pomocą transportu multimodalnego. Aplikacja oferuje wybór kryteriów uwzględnianych przy doborze środków transportu (cena, czas, ekologia itd.) oraz integruje system biletowania i płatności. Usługa ta ma zachęcić do korzystania z oferty transportu publicznego/prywatnego. Wzrost liczby podmiotów oferujących usługi przy użyciu platformy przełoży się na wartość platformy dla użytkownika końcowego, stąd GZM podejmie działania, aby stworzyć odpowiednie warunki rozwoju rynku, jednocześnie kontrolując utrzymanie wymaganego poziomu dostarczanych usług. W związku z powyższym niezbędne będzie opracowanie koncepcji nowoczesnej mobilności na terenie GZM, która m.in. określi, jaką rolę powinna odgrywać GZM w łańcuchu wartości mobilności miejskiej. Nie wyklucza się zasadności udziału GZM w roli aktywnego uczestnika rynku – dostawcy usług w zakresie mobilności. Obszar GZM doskonale nadaje się do wprowadzenia tego typu rozwiązania ze względu na dużą mobilność mieszkańców (trasa dom – praca, dom – szkoła często przebiega pomiędzy miastami). Ponadto obszar GZM to częściowo tereny wiejskie, które są słabiej skomunikowane z centrum metropolii. Usługi ekonomii współdzielenia, kolei metropolitalnej czy też stworzenie nowoczesnego ZTM będą spięte jedną aplikacją, która pozwoli w wygodny sposób wybrać najlepszą dla użytkownika trasę i rodzaj transportu.

Problemem miast GZM, a w szczególności jej centralnej części, jest ogromna liczba wjeżdżających do niej samochodów. Zachętą do pozostawienia auta w domu lub w centrum przesiadkowym jest dobrze zorganizowany transport publiczny. Jednak samo istnienie szerokiego wachlarza usług nie daje gwarancji ani wystarczającej zachęty do skorzystania z nich. Ważne jest, by korzystanie z usług transportowych było łatwe, intuicyjne, „pod ręką”/w telefonie.

Wprowadzenie PUM pozwoli też na zoptymalizowanie kosztów podróży multimodalnej, ponieważ algorytm taryfikatora eliminuje zbędne koszty w niewykorzystanych całkowicie biletach.

Wprowadzenie PUM jest możliwe tylko we współpracy sektora prywatnego i publicznego. Wstępne szacunki wskazują, że w dłuższej perspektywie wprowadzenie takiej usługi skutkuje zwiększeniem liczby użytkowników transportu publicznego, co wpływa na zmniejszenie liczby samochodów w miastach.

Rezultat

Koncepcja nowoczesnej mobilności na obszarze GZM.

Postrzeganie GZM jako obszaru referencyjnego w zakresie mobilności jako usługi na arenie międzynarodowej.

Rozwój usług związanych z mobilnością na terenie GZM (liczba podmiotów świadczących usługi, jakość świadczonych usług).

Poprawa mobilności mieszkańców poprzez aktywizację potencjału transportu publicznego wpływającego na preferowanie przez mieszkańców metropolii podróży odbywanych transportem publicznym (zmniejszenie kongestii, mniejsza ilość samochodów w centrach gmin i miast, zmniejszenie emisji spalin do atmosfery).

Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	4 000 000 zł	Środki własne	4 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–
------------------------	-----------	---------------------------------	--------------	----------------------	--------------	--------------------------	---

Numer i nazwa działania							
18. Rower Metropolitalny – system wypożyczania rowerów publicznych							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Projektów i Inwestycji, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
2.4. Rozwijanie metropolitalnego systemu wypożyczania rowerów, skuterów i samochodów jako istotnego filaru metropolitalnej polityki transportowej w kontekście obsługi pierwszego i ostatniego kilometra podróży.							
Cel działania							
Zwiększenie dostępności roweru i jego upowszechnienie jako środka transportu w systemie intermodalnym.							
Opis działania							
Budowa systemu wypożyczania rowerów publicznych na obszarze GZM to ważny element metropolitalnej polityki rowerowej i czynnik wpływający na poprawę jakości życia. Problematyka zrównoważonej mobilności wynika z art. 12 pkt 3 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz.U. 2017, poz. 730). Rower powinien służyć nie tylko do rekreacji i spędzania czasu wolnego, ale też jako środek transportu przyjazny dla środowiska i zdrowia człowieka. Z uwagi na skalę działania wynikającą z zasięgu obszarowego (41 gmin) zakłada się etapowość wdrażania systemu. Pierwszy etap to tzw. pilotaż obejmujący gminy, które są już koncepcyjnie przygotowane do szybkiego wdrożenia tego przedsięwzięcia, tj. mają rozwiniętą infrastrukturę rowerową i doświadczenie w zakresie wykorzystania roweru miejskiego jako środka transportu. Planowane jest przeprowadzenie dialogu technicznego w celu określenia możliwości realizacji pilotażu i wyboru systemu (w tym: rodzaju roweru – 3. lub/i 4. generacji, zasad działania i finansowania itp.), a także analizy dobrych praktyk z miast polskich i europejskich, skutkującej rekomendowaniem najlepszej opcji systemu. Wysokość zakładanych nakładów finansowych to wariant maksymalny. W przypadku wyboru modelu koncesji (analogicznie jak w Krakowie) eliminuje się wariant inwestycyjny, ograniczając tym samym koszt realizacji zadania. Do koordynowania polityki rowerowej GZM powołany jest oficer rowerowy.							
Rezultat							
Poprawa mobilności mieszkańców i lepsza dostępność komunikacyjna obszaru poprzez poszerzenie oferty transportu publicznego (czyli możliwość korzystania z wypożyczania różnorodnych środków transportu). Zwiększenie liczby codziennych podróży realizowanych rowerem (zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie kongestii zarówno w sieci transportowej, jak w środkach transportu publicznego). Stopniowa zmiana codziennych zachowań komunikacyjnych w kierunku transportu modalnego i mniejszego korzystania z samochodów (zwłaszcza na krótkich i średnich dystansach) na rzecz powszechniejszego wykorzystania rowerów.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	23 000 000 zł (projekt pilotażowy)	Środki własne	23 000 000 zł (projekt pilotażowy)	Środki zewnętrzne	–

4.3. Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego

Numer i nazwa działania							
19. Prowadzenie Metropolitalnego Funduszu Solidarności							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Projektów i Inwestycji, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
3.1. Wspieranie działań rozwojowych podejmowanych przez gminy członkowskie.							
Cel działania							
Wspieranie działań rozwojowych podejmowanych przez gminy członkowskie.							
Opis działania							
<i>Metropolitalny Fundusz Solidarności</i> jest programem wieloletnim, który dofinansuje realizowane przez gminy własne zadania inwestycyjne mające istotne znaczenie dla rozwoju obszaru metropolii. Program jest realizowany w oparciu o zasadę partnerstwa, dodatkowości, subsydiarności, a także koncentracji. Preferowane są zadania integrujące gminy członkowskie oraz zadania współfinansowane z innych źródeł zewnętrznych, w tym ze środków Unii Europejskiej. Program realizowany jest w latach 2018-2023, a największa część wydatków przypada na pierwsze lata jego funkcjonowania. W ramach Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii to gminy członkowskie decydują w drodze porozumienia o rodzajach przedsięwzięć, które otrzymają pomoc finansową. Program przyczyni się do wzmocnienia funkcji metropolitalnych obszaru metropolii, a także do integracji działań gmin członkowskich.							
Rezultat							
Udzielenie dotacji celowej na kwotę co najmniej 150 mln zł w zakresie infrastruktury miejskiej, komunikacji i transportu, środowiska naturalnego czy też inicjatyw związanych z rozwojem społeczno-gospodarczym gmin członkowskich GZM. Integralność i aktywna współpraca pomiędzy gminami członkowskimi GZM.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	150 000 000 zł	Środki własne	150 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
20. GZM Data Store – Efektywne wykorzystanie i innowacyjne zastosowanie technologii informacyjnych na obszarze związku metropolitalnego							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Projektów i Inwestycji, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
3.2. Wspieranie inicjatyw mających na celu rozwój postaw przedsiębiorczych oraz inicjatyw wspierających małe i średnie przedsiębiorstwa.							
Cel działania							
Stworzenie warunków do innowacyjnego zastosowania informacji oraz inspirowanie przedsiębiorczości.							
Opis działania							
Działanie polega na stworzeniu wspólnej platformy otwartych danych o metropolii i zakłada udostępnianie obywatelom danych gromadzonych na obszarze związku metropolitalnego przy wykorzystaniu nowych technologii. Platforma posłuży do: integracji i skutecznego wykorzystywania informacji z zastosowaniem rozwiązań informatycznych, świadczenia usług (aplikacje – np. transportowe) wspierających zarządzanie metropolią, koordynacji procesów gromadzenia danych i zarządzania informacją, stymulowania otwartości danych i technologii. Urząd Metropolitalny chce ułatwić mieszkańcom dotarcie do informacji publicznych. Dostęp do danych za pomocą przeznaczonego do tego portalu pozwoli mieszkańcom w łatwy sposób zapoznać się ze sposobem funkcjonowania ich środowiska. Umożliwi również zwiększenie zaangażowania w sprawy metropolii oraz ułatwi realizowanie nowych inicjatyw społecznych i biznesowych opartych na danych publicznych. Otwarte dane to bogatsze usługi e-administracji, odpowiadające na rzeczywiste potrzeby mieszkańców, obniżenie kosztów aktualizacji i publikacji danych, zwiększenie skuteczności działań, otwartości i przejrzystości procesu podejmowania decyzji oraz usprawnienie działania urzędów i przedsiębiorstw.							
Rezultat							
Korzystanie przez urzędy gmin członkowskich z danych udostępnianych przez innych w celu poprawy jakości podejmowanych decyzji. Stale rosnąca liczba użytkowników platformy. Pojawianie się aplikacji i usług dostępnych dla mieszkańców, korzystających z publicznych zbiorów danych udostępnianych przez podmioty administracji publicznej. Korzystanie przez podmioty prywatne z baz danych przy oferowaniu produktów, opracowywaniu usług i aplikacji mobilnych. Rozpoznawalność Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na arenie międzynarodowej i wykorzystywanie danych o Metropolii przez podmioty zewnętrzne w ramach analiz benchmarkingowych.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	15 000 000 zł	Środki własne	15 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
21. Rozwój hubu bezzałogowych statków powietrznych							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Rozwoju Społeczno-Gospodarczego i Współpracy, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
3.3. Inicjowanie projektów flagowych, które pozwolą wykorzystać potencjał metropolii do rozwoju nowych działalności gospodarczych i uczynić metropolię innowacyjnym pionierem w przyszłościowych dziedzinach gospodarki światowej.							
Cel działania							
Budowanie przewagi konkurencyjnej obszaru GZM opartej na rozwoju ekosystemu bezzałogowych statków powietrznych.							
Opis działania							
Mając na względzie: • zrównoważony rozwój gospodarki w Polsce, jej innowacyjny i zaawansowany technologicznie poziom funkcjonowania, jak również rozwój nowoczesnych technologii w zakresie transportu, • status projektu kluczowego programu <i>Żwirko i Wigura</i> w <i>Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju</i>, • przepis ustawy o związku metropolitalnym województwa śląskiego z dnia 9 marca 2017 r. (art. 12) stanowiący, że metropolia będzie wykonywać zadania z zakresu: rozwoju społecznego i gospodarczego obszaru związku metropolitalnego, planuje się uruchomienie na terenie GZM hubu rozwoju technologii bezzałogowych statków powietrznych. Obszar GZM stwarza doskonałe możliwości do rozwoju technologii dronowych: trzy lotniska (Katowice-Pyrzowice, Katowice-Muchowiec, Lotnisko w Gliwicach), zaplecze badawczo-rozwojowe, rozwinięty przemysł dronowy, wysoki potencjał konsumpcji, zagęszczona sieć transportowa i mocno zurbanizowany obszar. Technologie dronowe mogą w znaczący sposób przyczynić się do poprawy funkcjonowania obszarów miejskich dzięki szerokiemu zastosowaniu w: patrolowaniu ulic, transporcie przedmiotów, monitorowaniu zanieczyszczenia, wsparciu akcji ratunkowych itd. GZM może stać się wiodącym „żywym” laboratorium do testowania dronów w warunkach miejskich, jak i na obszarze infrastruktury krytycznej, np. lotnisk. Uruchomienie hubu dronowego niewątpliwie da pozytywny impuls do rozwoju biznesu oraz nauki w obszarze statków bezzałogowych.							
Rezultat							
Konsorcjum z wiodącymi podmiotami z przedmiotowego obszaru. Projekty pilotażowe. Współpraca między przedsiębiorstwami a jednostkami naukowymi w dziedzinie rozwoju technologii dronowych. Zestaw norm i procedur wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych na terenie miast/gmin.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	2 000 000 zł	Środki własne	2 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
22. Budowa międzynarodowej sieci współpracy							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Rozwoju Społeczno-Gospodarczego i Współpracy, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
3.4. Współpraca z ośrodkami metropolitalnymi w Europie i na świecie w celu wymiany doświadczeń i transferu najlepszych praktyk. 3.5. Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru GZM poprzez nawiązanie współpracy z podmiotami zagranicznymi.							
Cel działania							
Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego regionu poprzez nawiązanie współpracy z podmiotami zagranicznymi.							
Opis działania							
Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia chce czerpać z doświadczeń innych metropolii, organizacji międzynarodowych, sieci tematycznych i innych platform współpracy przy opracowywaniu i wdrażaniu rozwiązań zidentyfikowanych problemów i wyzwań w takich zakresach jak: inteligentna metropolia, zrównoważona (zielona) metropolia, otwarta metropolia, przedsiębiorcza metropolia. Jednocześnie w ciągu czterech lat metropolia powinna stać się rozpoznawalna na arenie międzynarodowej. Przewiduje się następujące działania: • przystąpienie do wybranych organizacji zrzeszających miasta/obszary metropolitalne, • przystąpienie do grup roboczych/konsorcjów skupionych wokół konkretnego tematu z obszaru zainteresowania GZM, • współpraca z instytucjami UE, organizacjami międzynarodowymi (rządowymi i pozarządowymi), korpusem dyplomatycznym, m.in. poprzez ustanowienie biura GZM w Brukseli w uzgodnieniu ze Stowarzyszeniem ProSilesia, • podejmowanie delegacji zagranicznych, • udział w wydarzeniach o charakterze międzynarodowym, • wsparcie Departamentu Promocji i Komunikacji Społecznej w zakresie promocji GZM na arenie międzynarodowej, • udział w misjach gospodarczych, wyjazdach studyjnych, konferencjach międzynarodowych, • wyszukiwanie partnerów międzynarodowych do podejmowanych przez Departament projektów, • nadanie charakteru międzynarodowego konferencjom, seminariom czy warsztatom, których organizatorem lub współorganizatorem jest GZM, • wsparcie przedsiębiorczości poprzez nawiązywanie relacji z potencjalnymi inwestorami.							
Rezultat							
Wzrost rozpoznawalności GZM na arenie międzynarodowej. Wdrożenie na obszarze GZM dobrych praktyk z innych regionów świata, we współpracy z partnerami zagranicznymi.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	3 500 000 zł	Środki własne	3 500 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
23. Dążenie do spójnej polityki społecznej wobec osób starszych – Metropolia przyjazna seniorom							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Rozwoju Społeczno-Gospodarczego i Współpracy, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
3.6. Realizowanie projektów w obszarze integracji, aktywizacji oraz edukacji dla mieszkańców obszaru GZM, ze szczególnym uwzględnieniem młodzieży i seniorów.							
Cel działania							
Uzgodnienie wspólnych zasad wsparcia osób starszych na obszarze GZM w ramach ujednoliconego systemu wsparcia. Promowanie dobrych praktyk w zakresie usług społecznych i zdrowotnych skierowanych do osób starszych. Promowanie innowacji społecznych oddziałujących pozytywnie na jakość życia osób starszych.							
Opis działania							
Udział osób starszych w strukturze demograficznej mieszkańców metropolii z roku na rok rośnie. Osoby te chcą aktywnie uczestniczyć w życiu społecznym. Poszczególne gminy członkowskie zainicjowały tzw. karty seniora lub inne usługi skierowane do tej grupy docelowej. Ulgi i inne formy wsparcia są często skierowane do własnych mieszkańców, co oznacza, że karty seniora jednej gminy nie są honorowane w innych gminach metropolii. Seniorzy wskazali na fakt, iż korzystają regularnie z ofert kulturowych, sportowych i społecznych innych gmin w metropolii. Podczas konsultacji zgłosili propozycję uzgodnienia między gminami członkowskimi wspólnych zasad realizacji usług wsparcia skierowanych do seniorów na obszarze GZM. Jednocześnie wskazali na otwartość seniorów i ich zrzeczeń na udział w projektach demonstracyjnych, w których promowane są innowacje społeczne, które pozwolą poprawić jakość życia osób starszych. Dotyczy to zarówno technologii monitoringu, technologii medycznych, jak i innych rozwiązań pobudzających aktywność, wspierających mobilność i zaradność oraz przeciwdziałających izolacji osób starszych. Urząd Metropolitalny przewiduje: • prowadzenie spotkań dotyczących wymiany dobrych praktyk z pracownikami urzędów gmin odpowiedzialnych za prowadzenie programów wsparcia skierowanych do osób starszych, • wypracowanie zaleceń dotyczących opracowania wspólnej polityki społecznej wobec osób starszych, • promowanie innowacji społecznych oddziałujących pozytywnie na jakość życia osób starszych podczas konferencji, we współpracy z dostawcami technologii i gminami członkowskimi (uruchomienie projektów pilotażowych), • organizowanie Metropolitalnych Dni Seniora, • uruchomienie Metropolitalnego Centrum Wolontariatu dla Seniorów.							
Rezultat							
Pakiet wspólnych zasad wsparcia osób starszych na obszarze GZM w ramach ujednoliconego systemu wsparcia. Trzy konferencje dotyczące dobrych praktyk programów wsparcia dla osób starszych, podczas których zaprezentowane zostaną innowacje społeczne oddziałujące pozytywnie na jakość życia osób starszych. Pakiet inicjatyw, które mogą zostać uwzględnione w dyskusjach o kształcie priorytetów ZIT+.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	4 000 000 zł	Środki własne	4 000 000 zł	Środki zewnętrzne	-

4.4. Promocja związku metropolitalnego i jego obszaru

Numer i nazwa działania							
24. Opracowanie strategii promocji z elementami komunikacji społecznej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii							
Czas realizacji							
2018-2019							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Promocji i Komunikacji Społecznej, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
4.1. Budowanie świadomości o tożsamości metropolii wśród jej mieszkańców. 4.2. Budowanie marki metropolii na arenie międzynarodowej.							
Cel działania							
Stworzenie warunków do maksymalnego i precyzyjnego wykorzystania potencjału Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w działaniach o charakterze promocyjnym i komunikacyjnym. Stworzenie sprawnych mechanizmów promocji integracyjnej skierowanej do wnętrza związku metropolitalnego oraz promocji biznesowej i turystycznej skierowanej do odbiorców zewnętrznych. Określenie i skuteczne wykorzystanie narzędzi do przedstawienia GZM jako dobrego miejsca do życia, studiowania, pracy i inwestowania.							
Opis działania							
Strategia będzie miała charakter dokumentu kompleksowo opisującego sferę promocji: narzędzia, treści, kierunki, adresatów działań i treści promocyjnych, określi <i>big idea</i> metropolii rozpiętą pomiędzy tradycją a aspiracjami supermiasta i jego mieszkańców, określi wytyczne do działań promocyjnych w odniesieniu do <i>big idea</i> . Strategia określi metropolitalny układ odniesienia i scharakteryzuje pozycjonowanie GZM. Dokument będzie zawierał wyniki analizy strategicznej, opisane cele horyzontalne i szczegółowe promocji, zidentyfikuje i scharakteryzuje główne grupy adresatów treści promocyjnych oraz działań komunikacyjnych, zarysuje programy promocyjne wraz z proponowanymi w ich obszarze działaniami. W strategii znajdzie się opis grupowych i indywidualnych ambasadorów marki. W zakresie komunikacji społecznej zaprezentuje ona katalog dobrych praktyk komunikacyjnych GZM.							
Rezultat							
Dokument <i>Strategia promocji z elementami komunikacji społecznej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii</i> . Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia istnieje w świadomości jej mieszkańców, jest także rozpoznawalna na arenie międzynarodowej. Metropolitalna Oferta Inwestycyjna.							
Czas realizacji	2018-2019	Łączne nakłady finansowe	300 000 zł	Środki własne	300 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
25. Promocja potencjału naukowego i edukacyjnego GZM - program zachęcający młodych ludzi do studiowania i związania się z metropolią							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Promocji i Komunikacji Społecznej, Urząd Metropolitalny GZM Departament Rozwoju Społeczno-Gospodarczego i Współpracy, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
4.3. Zachęcenie młodych ludzi do związania swojej przyszłości z metropolią.							
Cel działania							
Zachęcenie młodych ludzi do związania swojej przyszłości z metropolią.							
Opis działania							
Chcąc przeciwdziałać niekorzystnym trendom demograficznym, należy przekonać młodzież mieszkającą w metropolii oraz młodzież z innych części Polski i Europy Środkowej, że warto tu studiować i zostać. W przeszłości uczelnie podejmowały indywidualne i wspólne próby wdrażania kampanii promocyjnych skierowanych do młodzieży, jednak rzadko były one konsekwentnie podtrzymywane przez kolejne lata. GZM, jako instytucja odpowiedzialna za rozwój społeczno-gospodarczy regionu powinna koordynować proces zbierania i łączenia w jednym miejscu wspólnej oferty edukacyjnej wszystkich uczelni znajdujących się na swoim terenie. Może się to odbywać poprzez utworzenie agencji, wydziału, referatu w ramach struktury Urzędu Metropolitalnego bądź powołanie rady złożonej z ekspertów oraz przedstawicieli uczelni. Wspólna oferta, stworzona i na bieżąco aktualizowana wspólnie z uczelniami powinna być dostępna elektronicznie – jako podstrona tematycznie poświęcona temu zagadnieniu, albo jako osobna strona www, tylko z ofertą edukacyjną. W ramach prac zespołu w metropolii lub rady przewiduje się stałe monitorowanie procesów dotyczących szkolnictwa wyższego, jego rozwoju i kierunków zmian, z wykorzystaniem ankiet, ocen i sprawozdań dostępnych zarówno dla uczelni jak i młodzieży studiującej oraz poszukującej atrakcyjnych kierunków rozwoju. GZM powinien wspierać działania uczelni dotyczące pozyskiwania osób szczególnie uzdolnionych, tak z Polski, jak i z zagranicy. Wpisując się w działania Rządu RP należy rozważyć promocję i pomoc we wdrażaniu edukacji dualnej – łączenie edukacji akademickiej z praktycznym doświadczeniem zawodowym. Młodzież stanowi istotną grupę docelową dla przyszłości metropolii. W związku z tym planuje się opracowanie i wdrożenie, zgodnie z założeniami strategii promocji GZM, programu promocji studiowania i kontynuacji życia młodych osób w metropolii. Program obejmować będzie m.in.: • promocję studiów prowadzonych na uczelniach na terenie metropolii, • promocję możliwości mieszkania w metropolii, • promocję możliwości spędzania czasu wolnego w metropolii, • informacje o jakości życia w metropolii, Program będzie realizowany we współpracy z uczelniami i gminami, na terenie których znajdują się uczelnie i ich oddziały.							
Rezultat							
Strona internetowa z aktualną ofertą edukacyjną uczelni. Utrzymanie liczby studentów na uczelniach na stałym poziomie. Napływ nowych mieszkańców. Zwiększenie atrakcyjności oferty edukacyjnej uczelni. Promocja i rozwój studiów dualnych. Pozyskanie osób zdolnych, z możliwościami ich zakorzenienia na terenie GZM (praca, mieszkanie). System monitorowania liczby studentów, poziomu kształcenia i kierunków rozwoju kształcenia wyższego.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	8 000 000 zł	Środki własne	8 000 000 zł	Środki zewnętrzne	-

4.5. Rozwój instytucjonalny

Numer i nazwa działania							
26. Budowa systemu zarządzania projektami rozwojowymi w ramach struktury organizacyjnej Urzędu Metropolitalnego							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Projektów i Inwestycji, Urząd Metropolitalny GZM Departament Strategii i Polityki Przestrzennej, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
5.1. Wzmocnienie sprawności organizacyjnej i kompetencji kadry Urzędu Metropolitalnego w zakresie zarządzania strategicznego, zarządzania finansowego, zarządzania projektami oraz zarządzania relacjami.							
Cel działania							
Wdrożenie metodyki zarządzania projektami wraz z dedykowaną elektroniczną platformą.							
Opis działania							
Projekt jest przedsięwzięciem, na które składa się wiele faz. Poszczególne fazy różnią się między sobą czasem trwania, stopniem zaangażowania zasobów oraz stosowanymi metodami prowadzenia, planowania i kontroli. Sposób podziału projektu na fazy oraz ich liczba zależą przede wszystkim od tematyki i zakresu projektu. Działanie będzie polegać na opracowaniu metodyki zarządzania projektami składającej się z co najmniej następujących faz: analizy potrzeb, planowania, realizacji i zamknięcia projektu dla wszystkich projektów, w tym projektów inwestycyjnych, oraz wdrożenia cyfrowej platformy elektronicznej do zarządzania projektami w ramach działania metropolii, szczególnie w kontekście relacji z gminami, i dotyczyć będzie np.: wydatkowania środków z Metropolitalnego Funduszu Solidarności, realizacji projektów, m.in. GZM Data Store, budowy metropolitalnego systemu wypożyczania rowerów. Platforma będzie cyfrowym odzwierciedleniem organizacji, jej struktury, zasobów i zachodzących w niej procesów. Pozwoli wygodniej i łatwiej zarządzać wszelką działalnością projektową, zarówno w obszarze dokumentacji, zadań, jak i budżetowania, raportowania stanu ich realizacji oraz dystrybucji informacji o zadaniach bezpośrednio do wykonujących je osób. Wprowadzenie elektronicznej platformy cyfrowej pozwoli na sprawny i efektywny przepływ informacji pomiędzy GZM i gminami członkowskimi w ramach wspólnie realizowanych projektów.							
Rezultat							
Opracowanie metodyki zarządzania projektami oraz wdrożenie elektronicznego systemu wspierającego zarządzanie cyklem życia projektu poprzez zdefiniowanie uprawnień, podział odpowiedzialności oraz możliwość kontroli faz projektu. Usprawnienie komunikacji z gminami.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	850 000 zł	Środki własne	850 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
27. Budowa platformy dobrych praktyk							
Czas realizacji							
2018-2022							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Strategii i Polityki Przestrzennej, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
5.1. Wzmocnienie sprawności organizacyjnej i kompetencji kadry Urzędu Metropolitalnego w zakresie zarządzania strategicznego, zarządzania finansowego, zarządzania projektami oraz zarządzania relacjami.							
Cel działania							
Promowanie dobrych praktyk i rozwiązań modelowych. Przygotowanie gmin członkowskich do planowania i wdrożenia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych 2021-2027.							
Opis działania							
Urząd Metropolitalny uruchomi interdyscyplinarną platformę wymiany dobrych praktyk. Platforma ma służyć udokumentowaniu i promowaniu dobrych praktyk w samorządach oraz doświadczeń w stosowaniu nowoczesnych narzędzi wspierających funkcjonowanie gmin i ich współpracę. Co roku przedstawiciele gmin członkowskich wybiorą tematy dla których zechcą przeanalizować dobre praktyki i wypracować rozwiązania modelowe, które następnie mogą zostać wdrożone w gminach w ramach indywidualnych lub wspólnych projektów. Doceniając wkład mieszkańców w kształtowanie przyszłej metropolii, zamierza się zapraszać ich, ze szczególnym uwzględnieniem młodzieży, względem zainteresowania różnymi dziedzinami i posiadania zróżnicowanego bagażu doświadczeń, do prac grup tematycznych oraz uczestniczenia w forach dyskusyjnych.							
Rezultat							
Aktywna współpraca między przedstawicielami gmin w zakresie sformułowania modelowych rozwiązań dla aspektów społecznych, środowiskowych i gospodarczych stanowiących wyzwanie dla obszaru GZM.							
Czas realizacji	2018-2022	Łączne nakłady finansowe	800 000 zł	Środki własne	800 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
28. Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne							
Czas realizacji							
2018-2021							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Strategii i Polityki Przestrzennej, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
5.1. Wzmocnienie sprawności organizacyjnej i kompetencji kadry Urzędu Metropolitalnego w zakresie zarządzania strategicznego, zarządzania finansowego, zarządzania projektami oraz zarządzania relacjami.							
Cel działania							
Utworzenie Metropolitalnego Obserwatorium Społeczno-Ekonomicznego pozwalającego na gromadzenie, przetwarzanie oraz analizowanie danych dotyczących obszaru metropolitalnego.							
Opis działania							
Utworzenie Metropolitalnego Obserwatorium Społeczno-Ekonomicznego pozwoli gromadzić, przetwarzać oraz analizować dane dotyczące sytuacji społeczno-ekonomicznej obszaru metropolitalnego. Działanie ma charakter stały. Dane te będą służyły do wspierania działań m.in. departamentów GZM w pracach diagnostycznych i planistycznych, a także monitorowania rozwoju gmin członkowskich. Na pierwszy etap składać się będzie wypracowanie formatów, standardów, stworzenie platformy oraz sposobu komunikacji i wymiany informacji z podmiotami zewnętrznymi i wewnątrz organizacji. W drugim etapie działania będą skoncentrowane na gromadzeniu, przetwarzaniu oraz analizowaniu zbieranych danych. Równolegle będzie przeprowadzona integracja obserwatorium z platformą otwartych danych (działanie GZM Data Store). Cele i formy działania obserwatorium: • pomoc departamentom GZM w ich pracach diagnostycznych i planistycznych, zwłaszcza w dziedzinach transportu i planowania przestrzennego oraz rozwoju społeczno-gospodarczego, • obserwacja trendów alokacji i wykorzystywania środków unijnych, rządowych, samorządowych i prywatnych (w zakresie celów publicznych) i ich optymalizacja z uwzględnieniem Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego, • obserwacja wieloletnich prognoz finansowych JST w konfrontacji z planami inwestycyjnymi i programami rewitalizacji, • obserwacja partnerstw funkcjonujących w Metropolii z podziałem na partnerstwa publiczno-publiczne, publiczno-społeczne i publiczno-prywatne, • obserwacja dysponowania mieniem Skarbu Państwa na obszarze metropolii, • cykliczna publikacja <i>Atlasu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii</i> uwzględniającego m. in. sytuację finansowo-majątkową samorządów GZM, w tym o stanie ich zadłużenia i zdolności kredytowej, porównanie z innymi metropoliami polskimi, itp.							
Rezultat							
Hub informacyjny. Platforma komunikacji. Dokumenty analityczne na potrzeby departamentów GZM oraz zarządu. <i>Atlas Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.</i> Stworzenie podstaw utworzenia Centrum Badawczo-Rozwojowego Metropolii.							
Czas realizacji	2018-2021	Łączne nakłady finansowe	600 000 zł	Środki własne	600 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
29. Opracowanie Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2021-27 z perspektywą do 2035 roku							
Czas realizacji							
2018-2021							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Strategii i Polityki Przestrzennej, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
5.2. Optymalizacja przestrzeni terytorialnych, obszarów funkcjonalnych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz koordynacja procesów przekształcenia dawnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w atrakcyjną Metropolię Unii Europejskiej.							
Cel działania							
Opracowanie Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2021-27 z perspektywą do 2035 roku i obszarów funkcjonalnych z uwzględnieniem perspektywy ZIT PLUS.							
Opis działania							
Opracowanie Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2021-27 z perspektywą do 2035 roku uwzględniającej perspektywę ZIT PLUS jest kluczowe dla dalszego rozwoju obszaru metropolitalnego. Strategia Rozwoju stanowić będzie ramę szczegółowych działań rozwojowych, określając misję, wizję, cele strategiczne, cele operacyjne, plan finansowy, harmonogram oraz system wdrażania i monitorowania. W wymiarze wewnętrznym strategia będzie narzędziem zorientowanym na konsolidację, integrację i koordynację inicjatyw podjętych przez poszczególne gminy oraz departamenty Urzędu Metropolitalnego. W wymiarze zewnętrznym natomiast stanowić ona będzie dokument do komunikacji z otoczeniem, w tym z samorządem województwa śląskiego, z administracją rządową i z Komisją Europejską. Zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, strategia związku metropolitalnego określa w szczególności: • diagnozę sytuacji w odniesieniu do zakresu objętego programowaniem strategicznym, z uwzględnieniem stanu środowiska oraz zróżnicowań przestrzennych i terytorialnych; • prognozę trendów rozwojowych w okresie objętym strategią; • określenie celów rozwoju, w tym kierunków interwencji, w zakresie objętym strategią wraz z pożądanymi wskaźnikami realizacji, z uwzględnieniem zróżnicowań przestrzennych lub terytorialnych; • systemy realizacji i ramy finansowe.							
Rezultat							
Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2021-27 z perspektywą do 2035 roku							
Model zarządzania GZM.							
Czas realizacji	2018 - 2021	Łączne nakłady finansowe	2 700 000 zł	Środki własne	1 500 000 zł	Środki zewnętrzne	1 200 000 zł

Numer i nazwa działania							
30. Sprawna Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia – wyznaczenie obszarów funkcjonalnych							
Czas realizacji							
2018-2020							
Jednostka organizacyjna odpowiedzialna za realizację lub koordynująca wykonywanie działania							
Departament Strategii i Polityki Przestrzennej, Urząd Metropolitalny GZM							
Cel Programu							
5.2. Optymalizacja przestrzeni terytorialnych, obszarów funkcjonalnych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz koordynacja procesów przekształcenia dawnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w atrakcyjną Metropolię Unii Europejskiej.							
Cel działania							
Optymalizacja zakresu, przestrzeni terytorialnych i obszarów funkcjonalnych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.							
Opracowanie modelu i mapy zarządzania obszarów funkcjonalnych, wyznaczenie granic oddziaływania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz wyznaczenie wskaźników diagnostycznych.							
Opis działania							
Ustawa stanowiąca o utworzeniu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii nie przewidywała udziału powiatów w strukturze tej metropolii. Powiaty mają istotne zadania publiczne o charakterze ponadgminnym, takie jak m.in: edukacja publiczna, promocja ochrony zdrowia, pomoc społeczna, administracja architektoniczno-budowlana, geodezja, kartografia i kataster, gospodarka wodna, ochrona środowiska i przyrody; ochrona przeciwpowodziowa. W związku z tym GZM nie może w pełni prowadzić spójnej polityki na swoim terenie, gdyż część zadań publicznych o charakterze ponadgminnym jest prowadzona przez grupę jednostek samorządu terytorialnego, która nie ma ukształtowanej formalnoprawnej relacji z GZM. Ponadto pozostaje do wyjaśnienia, jaki ma być docelowy kształt obszaru geograficznego GZM, mając na uwadze, iż część gmin członkowskich znajduje się w powiatach, z których tylko niektóre gminy są członkami GZM. W tym zakresie oraz w kontekście unijnej perspektywy finansowej 2020+ konieczna jest nie tylko debata, ale również podjęcie odpowiednich działań prawnych w kwestii delimitacji obszarów funkcjonalnych metropolii w Polsce.							
Rezultat							
Analiza funkcjonalna obszaru związku metropolitalnego.							
Opracowanie i wdrożenie modelu wskaźników diagnostycznych.							
Opracowanie narzędzia do badania spójności zakresu związku metropolitalnego.							
Czas realizacji	2018-2020	Łączne nakłady finansowe	350 000 zł	Środki własne	350 000 zł	Środki zewnętrzne	–

5. System wdrażania i monitoringu *Programu*

Niniejszy *Program działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii* przedstawia założenia programowe oraz działania strategiczne planowane na lata 2018-2022. Dokument ten będzie podstawą do opracowania *Wieloletniej Prognozy Finansowej*.

Pierwsza wersja *Programu działań strategicznych* – poprzedzona licznymi spotkaniami ze wszystkimi interesariuszami *Programu*, została przygotowana w miesiącach marzec – sierpień 2018 roku. Była ona przedmiotem konsultacji społecznych w miesiącach sierpień–październik 2018 roku, a następnie została przyjęta uchwałą przez Zgromadzenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w dniu 30 listopada 2018 roku. Od marca do czerwca 2018 roku odbyły się spotkania z przedstawicielami gmin, organizacji pozarządowych, instytucji otoczenia biznesu, uczelni i grup społecznych.

Zarząd Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jest odpowiedzialny za przygotowanie *Programu działań strategicznych* i wytypowanie działań strategicznych na podstawie propozycji działań przygotowanych przez poszczególne departamenty Urzędu Metropolitalnego.

Zarówno na etapie planowania, jak i realizacji działań strategicznych Zarząd Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii promuje partnerstwo z gminami członkowskimi, współpracę z organizacjami pozarządowymi, jak i współpracę z instytucjami otoczenia biznesu, uczelniami, jednostkami naukowymi i podmiotami gospodarczymi.

Departament Promocji i Komunikacji Społecznej jest odpowiedzialny za umieszczenie aktualnej wersji *Programu działań strategicznych* w „Biuletynie Informacji Publicznej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii” oraz za komunikowanie się z otoczeniem w zakresie podjętych inicjatyw i postępu prac w ramach poszczególnych działań strategicznych.

Departament Strategii i Polityki Przestrzennej pełni rolę koordynatora *Programu działań strategicznych* i jest odpowiedzialny za bieżący monitoring jego wdrażania. Do tego celu zbiera informacje o postępie prac nad działaniami strategicznymi, przygotowuje raporty dla Zarządu i prezentuje je na posiedzeniach Zarządu. Departament ten koordynuje również prace grup roboczych z udziałem przedstawicieli gmin i innych organizacji. Zakres tematyczny prac grup roboczych jest ustalany co roku na podstawie rozeznania wśród gmin członkowskich Metropolii. Zadaniem grup roboczych jest analiza dobrych praktyk, wypracowanie modelowych rozwiązań oraz określenie możliwości ich wdrażania na podstawie analizy dostępnych zasobów i środków finansowych.

Dyrektorzy departamentów odpowiedzialni są za koordynowanie wdrażania działań strategicznych, za dbanie o efektywność i skuteczność ich realizacji i za zachowanie spójności z innymi działaniami podjętymi w ramach Urzędu Metropolitalnego, a także przez gminy członkowskie i inne organizacje. Dyrektorzy dokonują oceny rezultatów i efektów zakończonych działań i raportują o dobrych praktykach wartych powielania. W ramach kompetencji swoich departamentów koordynują oni prace nad nowymi propozycjami działań strategicznych.

Niniejszy dokument jest wynikiem realizacji pierwszego etapu procesu przygotowania Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2021-27 z perspektywą do 2035 roku, a jego treść będzie wykorzystana przy opracowaniu tej Strategii.

Opracowana na potrzeby programu Prognoza oddziaływania na środowisko projektu *Programu działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022* stanowi załącznik do niniejszego dokumentu.

Słownik pojęć

BDL	Bank Danych Lokalnych
CO ₂	dwutlenek węgla
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GUS	Główny Urząd Statystyczny
GZM	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia
ITS	inteligentne systemy transportowe (ang. <i>Intelligent Transportation Systems</i>)
JST	jednostki samorządu terytorialnego
KE	Komisja Europejska
KPM	Krajowa Polityka Miejska
KPZK	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju
ŁOM ¹³⁰	Łódzki Obszar Metropolitalny – obejmuje obszar pięciu powiatów: miasto Łódź, łódzki wschodni, brzeziński, zgierski i pabianicki
Metropolia Krakowska w ramach ZIT ¹³¹	Kraków, Biskupice, Czernichów, Igołomia-Wawrzeńczyce, Kocmyrzów-Luborzyca, Liszki, Michałowice, Mogilany, Niepołomice, Skawina, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki
Metropolia Poznań ¹³²	Buk, Czerwonak, Dopiewo, Kleszczewo, Komorniki, Kostrzyn, Kórnik, Luboń, Mosina, Murowana Goślina, Oborniki, Pobiedziska, Poznań, Puszczykowo, Rokietnica, Skoki, Stęszew, Suchy Las, Swarzędz, Szamotuły, Śrem, Tarnowo Podgórne
MOF	miejskie obszary funkcjonalne
MOF Gdańska ¹³³	Miejski Obszar Funkcjonalny Gdańska: Gdańsk, Gdynia, Sopot, Cedry Wielkie, Kartuzy, Kolbudy, Kosakowo, Pruszcz Gdański, Przodkowo, Pszczółki, Puck, Reda, Rumia, Szemud, Wejherowo, Żukowo
MOF Krakowa ¹³⁴	Miejski Obszar Funkcjonalny Krakowa: Kraków, Biskupice, Czernichów, Dobczyce, Gdów, Iwanowice, Jerzmanowice-Przeginia, Kłaj, Kocmyrzów-Luborzyca, Krzeszowice, Liszki, Michałowice, Mogilany, Myślenice, Niepołomice, Siepraw, Skała, Skawina, Świątniki Górne, Wieliczka, Wielka Wieś, Zabierzów, Zielonki
MOF Łodzi ¹³⁵	Miejski Obszar Funkcjonalny Łodzi: Łódź, Aleksandrów Łódzki, Andrespol, Brójce, Brzeziny, Dobroń, Koluszki, Konstantynów Łódzki, Ksawerów, Lutomiersk, Nowosolna, Pabianice, Rzgów, Stryków, Tuszyn, Zgierz
MOF Poznania ¹³⁶	Miejski Obszar Funkcjonalny Poznania: Poznań, Buk, Czerwonak, Dopiewo, Kaźmierz, Kleszczewo, Komorniki, Kostrzyn, Kórnik, Luboń, Łubowo, Mosina, Murowana Goślina,

¹³⁰ *Strategia Rozwoju Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2020+*. Załącznik nr 1 do Uchwały nr 2/2018 Rady Stowarzyszenia Łódzki Obszar Metropolitalny z dnia 12 lutego 2018 r.

¹³¹ <http://metropoliakrakowska.pl/o-stowarzyszeniu/czlonkowie> oraz *Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego*, Kraków, sierpień 2015 r.

¹³² <http://www.aglomeracja.poznan.pl/aglomeracja/>.

¹³³ *Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw*, Przemysław Śleszyński, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyńskiego PAN, Przegląd Geograficzny, 2013, t. 85, z. 2, s. 173-197.

¹³⁴ Ibid.

¹³⁵ Ibid.

¹³⁶ Ibid.

	Nekla, Pobiedziska, Puszczykowo, Rokietnica, Stęszew, Suchy Las, Swarzędz, Tarnowo Podgórne
MOF Warszawy ¹³⁷	Miejski Obszar Funkcjonalny Warszawy: Warszawa, Błonie, Brwinów, Celestynów, Czosnów, Dębe Wielkie, Góra Kalwaria, Grodzisk Mazowiecki, Halinów, Izabelin, Jabłonna, Jaktorów, Józefów, Karczew, Kobyłka, Konstancin-Jeziorna, Legionowo, Leszno, Lesznowola, Łomianki, Marki, Michałowice, Milanówek, Mińsk Mazowiecki, Nadarzyn, Nieporęt, Nowy Dwór Mazowiecki, Otwock, Ożarów Mazowiecki, Piaseczno, Piastów, Podkowa Leśna, Pomiechówek, Prażmów, Pruszków, Radziejowice, Radzymin, Raszyn, Serock, Stare Babice, Sulejówek, Tarczyn, Wiązowna, Wieliszew, Wołomin, Ząbki, Zielonka, Żabia Wola, Żyrardów
MOF Wrocławia ¹³⁸	Miejski Obszar Funkcjonalny Wrocławia: Wrocław, Czernica, Długołęka, Jelcz-Laskowice, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Miękinia, Oborniki Śląskie, Oleśnica, Sobótka, Święta Katarzyna, Trzebnica, Wisznia Mała, Żórawina
NUTS	klasyfikacja jednostek terytorialnych do celów statystycznych (fr. <i>Nomenclature des unités territoriales statistiques</i>)
Obszar funkcjonalny Miasta Poznania w ramach ZIT ¹³⁹	Poznań, Buk, Czerwonak, Dopiewo, Kleszczewo, Komorniki, Kostrzyn, Kórnik, Luboń, Mosina, Murowana Goślina, Oborniki, Pobiedziska, Puszczykowo, Rokietnica, Skoki, Stęszew, Suchy Las, Swarzędz, Szamotuły, Śrem, Tarnowo Podgórne
OECD	Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju
OM	obszar metropolitalny
OM Gdańsk-Gdynia-Sopot ¹⁴⁰	Gdańsk, Gdynia, Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzi, Krynica Morska, Lębork, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rumia, Sopot, Tczew, Wejherowo, Władysławowo, Żukowo, Cedry Wielkie, Chmielno, Gniewino, Kolbudy, Kosakowo, Krokowa, Lichnowy, Linia, Luzino, Łęczyce, Ostaszewo, Przodkowo, Przywidz, Pszczółki, Sierakowice, Somonino, Stegna, Stężycza, Subkowy, Suchy Dąb, Sulęcino, Szemud, Sztutowo, Trąbki Wielkie
OM Gdańsk-Gdynia-Sopot w ramach ZIT ¹⁴¹	Gdańsk, Gdynia, Sopot, Hel, Jastarnia, Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rumia, Tczew, Wejherowo, Władysławowo, Cedry Wielkie, Kartuzi, Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański, Przywidz, Pszczółki, Przodkowo, Somonino, Stegna, Suchy Dąb, Szemud, Trąbki Wielkie, Żukowo
OM Warszawy według NUTS 2 ¹⁴²	Obszar Metropolitalny Warszawy wg NUTS2 obejmuje 70 gmin, w tym Warszawę oraz gminy powiatów: grodziskiego, legionowskiego, mińskiego, nowodworskiego, piaseczyńskiego, pruszkowskiego i warszawskiego zachodniego
OZE	odnawialne źródła energii
PKB	produkt krajowy brutto
PKD	Polska Klasyfikacja Działalności
PM 2.5	cząstki pyłu zawieszonego o średnicy do 2,5 µm

¹³⁷ Ibid.¹³⁸ Ibid.¹³⁹ Uchwała nr 4013 /2013 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 7 listopada 2013 r.¹⁴⁰ <http://www.metropoliagdansk.pl/kim-jestesmy/czlonkowie-obszaru-metropolitalnego-gdansk-gdynia-sopot/>.¹⁴¹ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2020. Załącznik nr 2 do Uchwały 52/2017 Walnego Zebrania Członków Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot z dn. 24.03.2017 r.¹⁴² Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/2066 z dnia 21 listopada 2016 r. zmieniające załączniki do rozporządzenia (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych.

PM 10	cząstki pyłu zawieszonego o średnicy do 10 µm
Podregion bytomski	Bytom, Tarnowskie Góry, Piekary Śląskie, Radzionków, Ożarówce, Zbrostawice, Świerklaniec
Podregion gliwicki	Gliwice, Zabrze, Knurów, Pyskowice, Gierałtówce, Pilchowice, Rudziniec, Sośnicowice
Podregion katowicki	Katowice, Mysłowice, Ruda Śląska, Świętochłowice, Siemianowice Śląskie, Chorzów
Podregion sosnowiecki	Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza, Będzin, Sławków, Siewierz, Czeladź, Wojkowice, Bobrowniki, Psary, Mierzęcice
Podregion tyski	Tychy, Mikołów, Bieruń, Łędziny, Łaziska Górne, Bojszowy, Imielin, Wiry, Chełm Śląski, Kobiór
POM ¹⁴³	Poznański Obszar Metropolitalny: Poznań, Gniezno, Kościan, Luboń, Puszczykowo, Wągrowiec, Buk, Czempień, Czarniejewo, Grodzisk Wielkopolski, Kostrzyn, Kórnik, Mosina, Murowana Goślina, Nekla, Nowy Tomyśl, Oborniki, Opalenica, Pobiedziska, Rogoźno, Skoki, Stęszew, Swarzędz, Szamotuły, Śrem, Środa Wielkopolska, Września, Brodnica, Czerwonak, Dominowo, Dopiewo, Duszniki, Granowo, Kaźmierz, Kiszewo, Kleszczewo, Komorniki, Łubowo, Rokietnica, Suchy Las, Tarnowo Podgórne, Zaniemyśl
PPP	partnerstwo publiczno-prywatne
SOR	Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju
TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa – instrument finansowy dotyczący sieci transportu kolejowego, drogowego, powietrznego i wodnego, na którym opiera się polityka transportowa UE, Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. U. L 348 z 20.12.2013)
UE	Unia Europejska
Warszawski Obszar Funkcjonalny w ramach ZIT ¹⁴⁴	Warszawa, Błonie, Brwinów, Czosnów, Góra Kalwaria, Grodzisk Mazowiecki, Halinów, Izabelin, Jabłonna, Jaktorów, Józefów, Karczew, Kobylka, Konstancin-Jeziorna, Legionowo, Leszno, Lesznowola, Łomianki, Marki, Michałowice, Milanówek, Nadarzyn, Nieporęt, Nowy Dwór Mazowiecki, Otwock, Ożarów Mazowiecki, Piaseczno, Piastów, Podkowa Leśna, Pruszków, Radzymin, Raszyn, Stare Babice, Sulejówek, Wiązowna, Wieliszew, Wołomin, Ząbki, Zielonka, Żyrardów
Wrocławski Obszar Funkcjonalny w ramach ZIT ¹⁴⁵	Wrocław, Jelcz-Laskowice, Kąty Wrocławskie, Siechnice, Trzebnica, Oborniki Śląskie, Sobótka, Oleśnica, Długołęka, Czernica, Żórawina, Kobierzyce, Miękinia, Wisznia Mała
WUP	Wojewódzki Urząd Pracy
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

¹⁴³ Obszary Funkcjonalne na terenie województwa wielkopolskiego – Wielkopolska 2020+. Nowa propozycja delimitacji obszarów funkcjonalnych po opiniach złożonych przez samorządy powiatowe i gminne, Województwo Wielkopolskie, 18 kwietnia 2017 r.

¹⁴⁴ Uchwała nr 1466/391/14 Zarządu Województwa Mazowieckiego z dnia 28 października 2014 r. w sprawie wyznaczenia obszaru realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego.

¹⁴⁵ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego, Wrocław 2016 r.

Bibliografia

1. Buczyńska G., Frączek D., Kryjom P., *Raport z inwentaryzacji klastrów w Polsce 2015*, Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości, Warszawa 2016.
2. Burck J., Marten F., Bals C., *Climate Change Performance Index – Results 2017*, Germanwatch, Climate Action Network Europe, November 2016.
3. Dyrektywa 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 marca 2007 r. ustanawiająca infrastrukturę informacji przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej (INSPIRE). Dz.U. UE nr L 108/1 z dnia 25.04.2007.
4. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dnia 25 października 2012 r. w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektyw 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchylecia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE. Dz.U. UE nr L 315/1 z dnia 14.11.2012.
5. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Dz. U. UE nr L 307/1 z dnia 28.10.2014.
6. Dyrektywa 2000/60/We Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.
7. *Energia 2020. Strategia na rzecz konkurencyjnego, zrównoważonego i bezpiecznego sektora energetycznego*. Komunikat Komisji, KOM(2010) 639 wersja ostateczna, 10.11.2010.
8. *EUROPA 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, Komunikat Komisji KOM(2010) 2020 wersja ostateczna, 3.03.2010.
9. *EUROSTAT Regional Yearbook 2017*, Publications Office of the European Union, Luxembourg 2017.
10. *GDP per capita in 276 EU regions*. EUROSTAT Newsrelease 2018, No. 33, 28.02.2018.
11. Grzegorzczak M., *Inwestorzy znów przyspieszyli*, „Puls Biznesu”, 4.01.2018.
12. *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie monitorowania gospodarki o obiegu zamkniętym*, COM(2018) 29 final, 16.01.2018.
13. Kos B., Krawczyk G., Tomanek R., *Modelowanie mobilności w miastach*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katowice 2018.
14. *Koncepcja polityki przeciwdziałania negatywnym zmianom demograficznym, depopulacji i starzeniu się społeczeństwa w województwie śląskim*. Załącznik nr 1 do Uchwały Zarządu Województwa Śląskiego 990/194/V/2017 z dnia 23.05.2017 r.
15. *Koncepcja Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030*, M.P. 2012, poz. 252.
16. *Krajowa Polityka Miejska 2023*, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, październik 2015.
17. *Krajowe ramy polityki rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych* przyjęte przez Radę Ministrów 29 marca 2017 r.
18. *Mapa drogowa transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym*, projekt z dnia 12 stycznia 2018 r.
19. *Metropolitalne studium systemu tras rowerowych dla GZM. Etap II. Opracowanie metropolitalnego systemu tras rowerowych po opiniowaniu i autorskiej weryfikacji*, Górnośląski Związek Metropolitalny – opracowanie P.P.U Inkom S.C. (J. Gregorowicz, P. Rościszewski, P. Trybuś z zesp.), Katowice, listopad 2014.
20. *Mój region, moja Europa, nasza przyszłość*. Siódmy raport na temat spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, Luksemburg 2017.
21. *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa 2013.
22. *Obszary funkcjonalne na terenie województwa wielkopolskiego – Wielkopolska 2020+*, Województwo Wielkopolskie 2017.
23. Olivier J.G.J. et al., *Trends in global CO₂ and total greenhouse gas emissions. Summary of the 2017 report* (2017), PBL Netherlands Environmental Assessment Agency, The Hague.
24. *Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce „Energia do przyszłości”* przyjęty przez Radę Ministrów w 16 marca 2017 r.
25. *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+*. Załącznik do uchwały nr V/26/2/2016 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 29 sierpnia 2016 r.
26. *Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego*. Uchwała nr 17/2016 z dnia 11 marca 2016 r. Walnego Zebrania Członków Związku Subregionu Centralnego.
27. *Polityka rozwoju gospodarczego województwa śląskiego. Wzmacnianie roli gospodarki województwa śląskiego w międzynarodowych łańcuchach wartości*, Województwo Śląskie, Katowice 2016.
28. *Porozumienie Paryskie do Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu*, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 9 maja 1992 r., przyjęte w Paryżu dnia 12 grudnia 2015 r. Dz.U. z dnia 5 stycznia 2017 r., poz. 36.
29. *Program dla Śląska*, Ministerstwo Rozwoju, Warszawa 2017.
30. *Program ochrony powietrza dla terenu województwa śląskiego mający na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji*, Zarząd Województwa Śląskiego, 2017 r.

31. *Program Ochrony Środowiska dla Województwa Śląskiego do 2019 roku z uwzględnieniem perspektywy do roku 2024*, przyjęty Uchwałą Sejmiku Województwa Śląskiego nr V/11/8/2015 z dnia 31 sierpnia 2015 r.
32. *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020*, Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, wersja 6.0, 2018 r.
33. *Program dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce*, przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 23 stycznia 2018 r.
34. *Program Rozwoju Technologii Województwa Śląskiego na lata 2010-2020*, Województwo Śląskie, Katowice 2011.
35. *Protokół z Kioto do Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu*, sporządzony w Kioto dnia 11 grudnia 1997 r. Dz.U. z dnia 17 października 2005 r.
36. *Ramowy dokument wdrażania działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji w subregionie centralnym województwa śląskiego*, przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego nr 2258/78/V/2015 z dnia 24 listopada 2015 r.
37. *Raport o korkach w 7 największych miastach Polski: Warszawa, Wrocław, Kraków, Poznań, Gdańsk, Łódź, Katowice* (dane za rok 2015), Deloitte, Targeo.pl, Warszawa 2016.
38. *Regionalna Strategia Innowacji Województwa Śląskiego na lata 2013-2020*, Województwo Śląskie, Katowice 2012.
39. *Regionalny Program Operacyjny Województwa Śląskiego na lata 2014-2020*, Zarząd Województwa Śląskiego, maj 2015 r.
40. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2017 r. w sprawie utworzenia w województwie śląskim związku metropolitalnego pod nazwą „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia”. Dz.U. 2017, poz. 1290.
41. Rutkowski J., Sałach K., Szpor A., Ziółkowska K., *Jak ograniczyć skalę ubóstwa energetycznego w Polsce? „IBS Policy Paper”* 2018, nr 1.
42. *Sektor nowoczesnych usług biznesowych w Polsce 2017*, Związek Liderów Sektora Usług Biznesowych (ABSL), 2017.
43. Śleszyński P., *Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyńskiego PAN, „Przegląd Geograficzny” 2013, t. 85, z. 2.
44. *State and Trends of Carbon Pricing 2017*, World Bank, Ecofys, Vivid Economics, by World Bank, Washington, DC. Doi: 10.1596/978-1-4648-1218-7. License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO
45. *Strategia dla Rozwoju Polski Południowej w obszarze województw małopolskiego i śląskiego do roku 2020*.
46. *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)*. Dokument przyjęty uchwałą Rady Ministrów w dniu 14 lutego 2017 r.
47. *Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego*. Uchwała nr IV/49/7/2014 z dnia 7 kwietnia 2014 roku Sejmiku Województwa Śląskiego, Katowice 2014
48. *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013, M.P. 2013, poz. 75.
49. *Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”*, przyjęta przez Sejmik Województwa Śląskiego uchwałą nr V/38/2/2013 na posiedzeniu w dniu 1 lipca 2013 r.
50. *Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020*, Gliwice, sierpień 2015.
51. *Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030*, Ministerstwo Środowiska, Warszawa 2013.
52. *Synteza wyników GPR 2015 na zamiejsciej sieci dróg krajowych*, GDDKiA, Warszawa 2016.
53. *System zarządzania rozwojem Polski – projekt strategiczny SOR*, Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, prezentacja multimedialna na Konwent Marszałków Województw RP, 31 stycznia 2018 r.
54. *The Metropolitan Century. Understanding urbanisation and its consequences*. OECD, Paris 2015.
55. Uchwała nr V/36/1/2017 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie wprowadzenia na obszarze województwa śląskiego ograniczeń w zakresie eksploatacji instalacji, w których następuje spalanie paliw.
56. Uchwała nr IV/57/3/2014 z dnia 17 listopada 2014 roku Sejmiku Województwa Śląskiego, Katowice 2014.
57. Uchwała nr V/11/8/2015 z dnia 31 sierpnia 2015 roku Sejmiku Województwa Śląskiego, Katowice 2015.
58. *Usługi biznesowe w Katowicach i Aglomeracji Katowickiej*, Związek Liderów Sektora Usług Biznesowych (ABSL), 2017.
59. Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Dz.U. 2009, nr 157, poz. 1240 z późn. zm.
60. Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Dz.U. 2018, poz. 317.
61. Ustawa z dnia 20 lutego 2015 r. o odnawialnych źródłach energii. Dz.U. 2017, poz. 1148, 1213, 1593; 2018, poz. 9, 650, 1000.
62. Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. o obowiązkach przedsiębiorców w zakresie gospodarowania niektórymi odpadami oraz o opłacie produktowej. Dz.U. 2016, poz. 1478; 2017, poz. 2056.
63. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Dz.U. 2017, poz. 1073, 1566.
64. Ustawa o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji mieszkaniowych oraz inwestycji towarzyszących. Projekt z dnia 15 marca 2018 r. Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, Warszawa.
65. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Dz.U. 2011, nr 5, poz. 13.
66. Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim. Dz.U. z 6.04.2017, poz. 730.
67. Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne. Dz.U. 2017, poz. 1566, 2180.

68. Ustawa Prawo ochrony środowiska. Dz.U. 2017 r. poz. 519, 785, 898, 1089, 1529, 1566, 1888, 1999, 2056, 2180, 2290; 2018, poz. 9, 88.
69. Wyrok Trybunału (trzecia izba) z dnia 22 lutego 2018 r. w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego – Dyrektywa 2008/50/WE – Jakość otaczającego powietrza – Artykuł 13 ust. 1 – Artykuł 22 ust. 3 – Załącznik XI – Stężenie pyłu PM10 w otaczającym powietrzu – Przekroczenie wartości dopuszczalnych w określonych strefach i aglomeracjach – Artykuł 23 ust. 1 – Planu dotyczące jakości powietrza – Okres przekroczenia „jak najkrótszy” – Brak właściwych działań w programach ochrony jakości otaczającego powietrza – Nieprawidłowa transpozycja. Nr sprawy: C-336/16.
70. *Wytyczne dla Państw Członkowskich dotyczące krajowych planów w zakresie energii i klimatu w ramach zarządzania Unią Energetyczną*. Załącznik do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, Komitetu Regionów i Europejskiego Banku Inwestycyjnego Stan unii energetycznej, COM(2015) 572 final, 18.11.2015.
71. Załącznik nr 1 do Uchwały nr V/4/2018 Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 16 lutego 2018 r.
72. *Zielona Księga – W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*, Komisja Wspólnot Europejskich KOM (2007) 551, Bruksela 2007.

Strony internetowe

1. <https://bd.stat.gov.pl/BDL/> (Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny). (18.04.2018)
2. <http://centrumprasowe.pap.pl/cp/en/news/info/115571,1,me-nowelizacja-ustawy-o-systemie-monitorowania-i-kontrolowania-jakosci-paliw-oraz-rozporzadzenia-wyk>. (13.03.2018)
3. <https://esa.un.org/unpd/wup/publications/files/wup2014-highlights>. (13.03.2018)
4. http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Figure_4_Passenger_cars_by_age,_2015_.png. (13.03.2018)
5. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-6203_pl.htm. (13.03.2018)
6. <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-strategy-and-energy-union/clean-energy-all-europeans>. (14.03.2018)
7. https://europa.eu/european-union/topics/energy_pl. (14.03.2018)
8. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-6203_pl.htm. (13.03.2018)
9. https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_pl. (14.03.2018)
10. <http://ec.europa.eu/eurostat/web/circular-economy>. (14.03.2018)
11. <http://gramwzielone.pl/trendy/24405/jak-oze-wspieraja-liderzy-wsrod-polskich-miast>. (14.03.2018)
12. <http://klimada.mos.gov.pl/projekt-mpa/>. (14.03.2018)
13. https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=50734. (14.03.2018)
14. <https://khk.krakow.pl/pl/ekospalarnia/informacja-o-zakladzie/>. (14.03.2018)
15. <https://lublin.eu/mieszkancy/srodowisko/zarzadzanie-energia/>. (14.03.2018)
16. <https://mapa.ksse.com.pl/>. (14.03.2018)
17. <http://mib.gov.pl/2-514324a4ec938-1798162.htm>. (13.03.2018)
18. <http://mib.gov.pl/files/0/1798129/KUBzasadnienie23112017.pdf>. (13.03.2018)
19. <https://www.miiir.gov.pl/strony/strategia-na-rzecz-odpowiedzialnego-rozwoju/kluczowe-projekty/nabory-dedykowane-dla-miast-srednich/>. (13.03.2018)
20. <https://www.miiir.gov.pl/strony/strategia-na-rzecz-odpowiedzialnego-rozwoju/kluczowe-projekty/planowane-nabory-dedykowane-dla-srednich-miast-w-2018-roku-i-pozniej/>. (13.03.2018)
21. <https://www.miiir.gov.pl/strony/strategia-na-rzecz-odpowiedzialnego-rozwoju/kluczowe-projekty/planowane-nabory-dedykowane-dla-miast-srednich-w-2019-roku/>. (13.03.2018)
22. <http://www.poznan.pl/mim/s8a/program-dla-srodmiescia,p,1025,31509,31511.html>. (14.03.2018)
23. <http://www.poznan.pl/mim/s8a/gminny-program-rewitalizacji-dla-miasta-poznania,p,1025,31509,37452.html>. (14.03.2018)
24. <https://www.statista.com/statistics/452238/europe-eu-28-number-of-cars-per-1000-inhabitants/>. (14.03.2018)
25. <https://www.wroclaw.pl/smartcity/projekty>. (14.03.2018)
26. <http://www.ztm.waw.pl/integracja.php?i=2&c=103&l=1>. (14.03.2018)
27. <http://urbact.eu/In-Focus>. (14.03.2018)

Spis ilustracji

Rysunek 1. Obszar geograficzny Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	8
Tabela 1. Obszary tematyczne w strategiach rozwoju gmin członkowskich GZM i zadania związku metropolitalnego	12
Wykres 1. Powierzchnia wybranych MOF w 2016 roku (w km ²)	27
Wykres 2. Liczba mieszkańców wybranych MOF w latach 2014-2016	28
Wykres 3. Liczba mieszkańców GZM na obszarze poszczególnych podregionów w latach 2014-2016	28
Wykres 4. Przyrost naturalny w wybranych MOF w 2016 roku	29
Wykres 5. Saldo migracji w wybranych MOF w 2014 i 2016 roku	29
Wykres 6. Liczba mieszkańców w wieku 55+ w stosunku do liczby mieszkańców ogółem w wybranych MOF w 2016 roku	36
Wykres 7. Procentowy udział mieszkańców w wieku 55+ w liczbie mieszkańców ogółem w wybranych MOF w latach 2014-2016	37
Wykres 8. Długość ścieżek rowerowych w latach 2014-2016 (w km)	42
Wykres 9. Dynamika zmian PKB wybranych obszarów metropolitalnych 2000-2015 [rok 2000 = 100]	53
Wykres 10. Liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w REGON na 1000 mieszkańców w wybranych MOF w latach 2014-2016	54
Wykres 11. Liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w REGON według wielkości w wybranych MOF w 2016 roku	54
Wykres 12. Liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w wybranych MOF w latach 2014-2016	55
Wykres 13. Procentowy udział mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym, produkcyjnym i poprodukcyjnym w ogólnej liczbie mieszkańców w latach 2014-2016	56

Uczestnicy prac nad Programem

Zarząd Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Kazimierz Karolczak – Przewodniczący Zarządu

Danuta Kamińska – Wiceprzewodnicząca Zarządu

Grzegorz Podlewski – Wiceprzewodniczący Zarządu (od 10 sierpnia 2018 r.)

Aneta Moczowska – Wiceprzewodnicząca Zarządu (od 25 czerwca 2018 r. do 10 sierpnia 2018 r.)

Krzysztof Zamasz – Wiceprzewodniczący Zarządu (do 25 czerwca 2018 r.)

Grzegorz Kwitek – Członek Zarządu

Karolina Wadowska – Członek Zarządu

Zespół InnoCo Sp. z o.o.

Luk Palmen

Marcin Baron

Grzegorz Krawczyk

Leszek Trząski

Zespół wykonawczy Urzędu Metropolitalnego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Komitet Sterujący ds. „Programu działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022”
powołany uchwałą nr 37/2018 Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 1 marca 2018 r., w składzie:

Danuta Kamińska - Wiceprzewodnicząca Zarządu – Przewodnicząca Komitetu Sterującego,

Grzegorz Podlewski – Wiceprzewodniczący Zarządu - Zastępca Przewodniczącej Komitetu Sterującego (od 10 września 2018 r.),

Krzysztof Zamasz - Wiceprzewodniczący Zarządu – Zastępca Przewodniczącej Komitetu Sterującego (do 25 czerwca 2018 r.),

Andrzej Kolat - Dyrektor Departamentu Strategii i Polityki Przestrzennej – Sekretarz.

Zespół Roboczy ds. „Programu działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022”
powołany uchwałą nr 37/2018 Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 1 marca 2018 r., w składzie:

Andrzej Kolat - Dyrektor Departamentu Strategii i Polityki Przestrzennej – Przewodniczący Zespołu

Jakub Stęchły – Dyrektor Departamentu Rozwoju Społeczno-Gospodarczego i Współpracy – Zastępca Przewodniczącego Zespołu (do 6 lipca 2018 r.),

Karolina Mucha-Kuś – Dyrektor Departamentu Projektów i Inwestycji – Członek,

Lucjan Dec – Dyrektor Departamentu Komunikacji i Transportu – Członek,

Rafał Kurowski – Dyrektor Departamentu Promocji i Komunikacji Społecznej – Członek,

Marcin Marczak – Dyrektor Departamentu Planowania Przestrzennego – Członek (do 28 czerwca 2018 r.),

Zofia Szostok – Główny Specjalista w Departamencie Strategii i Polityki Przestrzennej – Członek,

Mariusz Wilczyński - Główny Specjalista w Departamencie Strategii i Polityki Przestrzennej – Członek,

Grzegorz Wilk - Główny Specjalista w Departamencie Strategii i Polityki Przestrzennej – Sekretarz.

Przy współudziale:

gmin wchodzących w skład Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii,

uczelnia,

instytucji otoczenia biznesu,

grup społecznych,

organizacji pozarządowych.

Eksperci

Prof. dr hab. inż. arch. Krzysztof Gasidło - Kierownik Katedry Urbanistyki i Planowania Przestrzennego na Wydziale Architektury Politechniki Śląskiej. Przewodniczący Wojewódzkiej Komisji Urbanistyczno-Archiitektonicznej przy Marszałku Województwa Śląskiego. Członek Towarzystwa Urbanistów Polskich oraz Izby Architektów Rzeczypospolitej Polskiej. Członek Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk, członek Komitetu Architektury i Urbanistyki Polskiej Akademii Nauk. Architekt i urbanista, autor wielu publikacji i opracowań naukowych, a także studiów i projektów w tym lokalnych i gminnych programów rewitalizacji. Wykonał wiele ekspertyz, w tym dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego i Urzędu Marszałkowskiego województwa śląskiego.

Prof. dr hab. Jadwiga Glumińska-Pawlic - Profesor dr hab. nauk prawnych, Kierownik Katedry Prawa Finansowego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach. Uznany ekspert w sprawach finansów samorządu terytorialnego, a zwłaszcza podatków lokalnych. Od 2005 r. Arbiter Sądu Arbitrażowego przy Regionalnej Izbie Gospodarczej w Katowicach. Przewodnicząca Krajowej Rady Doradców Podatkowych IV Kadencji (2014-2018). Członek Rady ds. Przeciwdziałania Unikaniu Opodatkowania przy Ministrze Finansów (kadencja 2016-2019). Członek Komisji Dyscyplinarnej ds. Nauczycieli Akademickich przy Radzie Głównej Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Członek Rady Programowej Centrum Prawa Samorządowego i Prawa Finansów Lokalnych Uniwersytetu Gdańskiego. Członek Międzynarodowego Stowarzyszenia „Centrum Informacji i Organizacji Badań Finansów Publicznych i Prawa Podatkowego Krajów Europy Środkowej i Wschodniej” (od 2006 r. członek Rady Programowej). Ekspert Unii Metropolii Polskich.

Dr inż. Ryszard Janecki - Doktor nauk technicznych. Emerytowany wykładowca Politechniki Śląskiej w Katowicach i Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach. Autor i współautor ponad 170 publikacji i ponad 60 prac dla sektora transportu. Specjalizuje się w systemach transportowych. Obecne zainteresowania naukowe koncentrują się na szerokim spectrum zagadnień związanych z publicznym transportem zbiorowym w miastach, aglomeracjach i regionach.

Prof. dr hab. Jacek Kamiński - Prof. IGSMiE PAN, kierownik Zakładu Polityki i Badań Strategicznych oraz Pracowni Ekonomiki Energetyki w Instytucie Gospodarki Surowcami Mineralnymi i Energią Polskiej Akademii Nauk. Doktor habilitowany nauk technicznych w dyscyplinie energetyka. W latach 2007-2009 pracował w Institute for Prospective Technological Studies – DG Joint Research Centre of the European Commission w Sewilli. Autor ponad 100 publikacji z dziedziny rynków paliw i energii, modelowania systemów paliwowo-energetycznych oraz ekonomii energetyki. Recenzent renomowanych czasopism zagranicznych, m.in. Energy Policy, Energy Economics, The Energy Journal, Energy. Prezes stowarzyszenia Polish Association for Energy Economics, które jest krajową afiliacją prestiżowego International Association for Energy Economics (IAEE). Laureat nagrody ERRA Regulatory Research Award 2014.

Dr inż. Tomasz Mirowski - Pracownik naukowy w Pracowni Zrównoważonego Rozwoju Gospodarki Surowcami i Energią w Instytucie Gospodarki Surowcami Mineralnymi i Energią PAN w Krakowie. Zajmuje się tematyką wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych, w szczególności z biomasy, a także gospodarką paliwowo-energetyczną w aspekcie ekonomicznym i środowiskowym, zarówno w energetyce wielkoskalowej, jak i rozproszonej (prosumenckiej). W latach 2001-2014 pracował na stanowisku naukowo-dydaktycznym w Wydziale Energetyki i Paliw AGH. Poza pracą naukową w Instytucie jest także ekspertem od 2009 roku w Narodowym Centrum Badań i Rozwoju, Małopolskim Regionalnym Programie Operacyjnym w latach 2007-2013 i 2014-2020 w zakresie Ochrona Środowiska i Odnawialne Źródła Energii oraz Efektywność Energetyczna oraz ekspertem Instytutu Polityki Energetycznej im. I. Łukasiewicza w Rzeszowie.

Mgr inż. Paweł Podsiadło - Prezes Zarządu ds. Informatyki i Innowacji Parku Naukowo-Technologicznego Euro-Centrum Sp. z o.o. oraz Euro-Centrum S.A., Absolwent Politechniki Śląskiej w Gliwicach na Wydziale Informatyki

i Automatyki. Pełnił funkcję Prezesa Zarządu Centrali Zaopatrzenia Hutnictwa, Centrum Rozwoju Systemów Medycznych, Towarzystwa Finansowego Silesia oraz Górnośląskiej Agencji Przekształceń Przedsiębiorstw. Jest współautorem wielu publikacji związanych z rozwojem przemysłu, transferem technologii oraz systemami cyfrowymi i mikrokomputerowymi. Koordynował projekty realizowane dla Ministerstwa Gospodarki dotyczące m.in. rozwoju sektora MŚP. Aktualnie ekspert Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie RP, sekcji Nauki i Innowacji oraz członek Śląskiej Rady Innowacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego.

Dr hab. inż. Jan Skowronek - Absolwent Akademii Górniczo-Hutniczej im. St. Staszica w Krakowie, specjalność: techniczna fizyka jądrowa. W latach 1973-82 w Zakładach Badawczych i Projektowych Miedzi Cuprum, Oddział w Bytomiu, prowadził badania procesów przeróbki rud cynkowo-ołowiowych z wykorzystaniem znaczników promieniotwórczych, a także występowania naturalnych radionuklidów w kopalniach rud metali. Współautor unikalnego w światowym górnictwie nieuranowego, wdrożonego w polskich kopalniach, systemu kontroli i przeciwdziałania zagrożeniom powodowanym przez naturalne substancje promieniotwórcze. Ekspert Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej (misja w Zambii w 2002 r.). Ekspert Haut Conseil de l'Evaluation de la Recherche et de l'Enseignement Supérieur, Francja. Członek Rad Naukowych Instytutu Podstaw Inżynierii Środowiska PAN i Instytutu Ekologii Terenów Uprzemysłowionych, wcześniej Głównego Instytutu Górnictwa i Państwowego Instytutu Geologicznego - PIB. Od 2004 r. pełni funkcję dyrektora Instytutu Ekologii Terenów Uprzemysłowionych.

Prof. dr hab. Igor Zachariasz - Doktor habilitowany nauk prawnych, profesor Uczelni Łazarskiego oraz kierownik Katedry Nauki o Administracji na Wydziale Prawa i Administracji Uczelni Łazarskiego. Autor licznych publikacji z zakresu prawa administracyjnego, nauki administracji i teorii prawa. Zastępca Dyrektora Biura Unii Metropolii Polskich, członek Rady Programowej Kliniki Prawa Własności Helsińskiej Fundacji Praw Człowieka (2009-2011), stypendysta Max-Planck-Institut für Europäische Rechtsgeschichte (2000), odbył praktykę w Ministerstwie ds. Środowiska, Ochrony Przyrody i Porządku Przestrzennego Brandenburgii (1993).

Rada Społeczno-Gospodarcza

Prof. Zdzisław Dacko-Pikiewicz – Wyższa Szkoła Biznesu w Dąbrowie Górniczej

Janusz Dramski – Manager Business Link Katowice

Przemysław Grzywa – Yes for Europe, Revovle

Dr Adam Hajduga – Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego

Jacek Hanke – DCD Bytom

Agnieszka Kaczmarska – SARP

Prof. Zbigniew Kamiński – Politechnika Śląska

Leszek Lerch – EY

Andrzej Lubiowski – Unia Metropolii Polskich

Dr Bartosz Mazur – Urząd Miasta Rybnik

Adam Mokrysz – MOKATE sp. z o.o.

Marcin Nowak – ABSL, CapGemini

Prof. Tomasz Pietrzykowski – Uniwersytet Śląski – Przewodniczący Rady

Dr hab. Robert Pyka – Uniwersytet Śląski

Matylda Sałajewska – StreetArt

Prof. Robert Tomanek – Uniwersytet Ekonomiczny

Piotr Uszok – Silesia Nova sp. z o.o.

Prof. Krzysztof Wodarski – Politechnika Śląska

Tomasz Zjawiony – Regionalna Izba Gospodarcza

Program Działań Strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022 **Nowy wymiar synergii**

ANEKS nr 1



Katowice, grudzień 2019 r.

Wstęp

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (GZM) formalnie została powołana na mocy Rozporządzenia Rady Ministrów w połowie 2017 r., a w praktyce rozpoczęła swoją działalność w styczniu 2018 r. Niemal równocześnie z powstaniem GZM zainicjowane zostały prace nad dokumentem operacyjnym, który wskazywałby działania do realizacji w pierwszych latach funkcjonowania związku metropolitalnego.

Tym samym w listopadzie 2018 r. uchwalony został *Program Działań Strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022*. Jest to pierwszy wspólny dokument dla całego obszaru metropolitalnego, wskazujący podstawowe kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego GZM wraz z zestawem 30 działań. Przyjęte ustalenia zasadniczo nawiązują do zadań publicznych określonych w *ustawie o związku metropolitalnym w województwie śląskim*, a także do kluczowych współczesnych wyzwań rozwojowych przed którymi stoją gminy GZM.

Po ponad roku obowiązywania dokumentu zaistniała potrzeba jego aktualizacji w odniesieniu do przyjętych działań, w celu ich lepszego dostosowania do:

- potrzeb obszaru metropolitalnego,
- możliwości instytucjonalnych związku metropolitalnego,
- zapotrzebowania na środki finansowe wymagane na realizację działań,
- zmieniających się uwarunkowań prawnych.

Zaktualizowany zestaw 36 działań stanowi aneks do podstawowego dokumentu, który jest narzędziem wspierającym proces zarządzania obszarem GZM. Aneks obejmuje zarówno działania przyjęte w dokumencie podstawowym – zmodyfikowane w niezbędnym zakresie, jak i nowo wskazane do realizacji. W dokumencie zawarto również działania zakończone.

Przyjęte działania odzwierciedlają nadrzędną rolę związku metropolitalnego wobec swoich gmin członkowskich, jaką jest szeroko rozumiane konsekwentne *integrowanie* indywidualnych potencjałów gmin członkowskich, *inspirowanie* rozwiązań innowacyjnych, *inicjowanie* różnego typu aktywności na rzecz wzmacniania funkcji metropolitalnych, dynamizacji rozwoju społeczno-gospodarczego gmin członkowskich GZM i stałej poprawy jakości życia ich mieszkańców.

Kazimierz Karolczak

Przewodniczący Zarządu

Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Informacje ogólne

Zaktualizowany *Program Działań Strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022* ma formę aneksu (nr 1) do dokumentu podstawowego przyjętego uchwałą nr XII/73/2018 Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 30 listopada 2018 r. Aktualizacji podlegały zapisy dotyczące działań strategicznych (tj. rozdział 4 załącznika do ww. uchwały). Pozostałe zapisy dokumentu nie uległy zmianie.

Opracowany zestaw 36 działań obejmuje zarówno działania zmodyfikowane, jak i nowe, przypisane do jednego z pięciu priorytetów wyznaczonych w dokumencie podstawowym, tj.:

1. Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona metropolia;
2. Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska;
3. Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego;
4. Promocja związku metropolitalnego i jego obszaru;
5. Rozwój instytucjonalny.

Zaktualizowane działania mają zróżnicowany charakter i zakres, szeroko odnosząc się do obszarów istotnych dla rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego GZM. Dlatego też wiele z działań może być realizowanych poprzez kilka projektów (poddziałów składowych). Proces ich wdrażania zakłada:

- ✦ zaangażowanie właściwych departamentów, ale także udział gmin członkowskich GZM i innych współpracujących podmiotów zewnętrznych odpowiednio do potrzeb i tematyki;
- ✦ horyzont czasowy (niezmieniony w stosunku do podstawowego dokumentu) tj. 2022 r., z możliwością realizacji niektórych działań poza tym terminem, ze względu na ich czasochłonność lub stały charakter.

Proces aktualizacji

Aneks został wypracowany w ramach prac własnych Urzędu Metropolitalnego, na podstawie materiałów przekazywanych przez departamenty odpowiedzialne za wdrażanie poszczególnych działań. Całość prac związanych z jego opracowaniem koordynowana była przez Departament Strategii i Polityki Przestrzennej.

Do analizy i oceny aktualności działań przyjęto następujące kryteria:

- ✦ poprawność zakresu merytorycznego;
- ✦ zasadność w kontekście potencjalnie nowych trendów, potrzeb i wyzwań;
- ✦ kompetencje danego departamentu wg Regulaminu Organizacyjnego i możliwości operacyjne Urzędu Metropolitalnego;
- ✦ adekwatność szacowanych kosztów;
- ✦ zgodność z planami budżetowymi na 2020 r. i Wieloletnią Prognozą Finansową (WPF);
- ✦ stan zaawansowania prac;
- ✦ aktualność przepisów prawa.

Prace polegały przede wszystkim na:

- ✦ modyfikacji obowiązujących działań pod kątem:
 - dotychczasowych doświadczeń wynikających z praktycznego funkcjonowania związku metropolitalnego jako instytucji i zmieniającej się jego struktury organizacyjnej,
 - weryfikacji kosztów oszacowanych w dokumencie podstawowym,
- ✦ wprowadzeniu nowych działań jako odpowiedzi na potrzebę:
 - wzmocnienia niektórych priorytetów z uwzględnieniem bieżących trendów, zjawisk i wyzwań,
 - zachowania zgodności z zamierzeniami lub już rozpoczętymi nowymi projektami, które pojawiały się w trakcie obowiązywania i wdrażania dokumentu podstawowego,
- ✦ wyodrębnieniu działań już zrealizowanych.

Podstawowe informacje nt. działań przedstawione są tabelarycznie (Tab. 1 oraz Tab. 2). Kolorem oznaczono nowe zadania.

Prezentowane w fiszkach informacje, w tym opisy, szacunkowe koszty oraz planowane rezultaty/produkty stanowią jedynie pewne założenia i mają na celu przybliżenie zakresów działań. Należy mieć na uwadze, że w trakcie realizacji mogą one ulegać aktualizacji.

Tabela 1. Zestawienie podstawowych informacji o działaniach

LP.	NAZWA DZIAŁANIA	SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI*
KSZTAŁTOWANIE ŁADU PRZESTRZENNEGO, ZRÓWNOWAŻONA ZIELONA METROPOLIA			
1.	Ramowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego	4 000 000 zł	2018 - 2022
2.	Metropolitalna sieć zielonych przestrzeni publicznych, w tym dolin rzecznych, ogrodów botanicznych i parków	700 000 zł	2018 - 2022
3.	Niebieska infrastruktura Metropolii – inteligentne zarządzanie wodą	1 400 000 zł	2018 - 2022
4.	Zintegrowana gospodarka odpadami na obszarze GZM	6 000 000 zł	2018 - 2022
5.	Grupy zakupowe GZM	2 500 000 zł	2018 - 2022
6.	Utworzenie i rozwój klastrów energii na obszarze Metropolii	1 000 000 zł	2018 - 2022
7.	Opracowanie i wdrożenie metropolitalnego programu poprawy jakości powietrza	1 350 000 zł	2018 - 2022
36.	Prowadzenie Programu działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji	90 000 000 zł	2020
ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO, ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ MIEJSKA			
8.	Przepustowość komunikacyjna – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego	900 000 zł	2018 - 2022
9.	Budowa kolei metropolitalnej	1 103 630 760 zł w tym na lata 2018-2022: 188 380 760 zł	2018 - 2029
10.	Metropolia przyjazna rowerom – studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	25 000 000 zł	2018 - 2022
12.	Zintegrowany system taryfowo-biletowy	1 830 000 zł	2018 - 2020
14.	ŚKUP 2.0 - unowocześnienie systemu pobierania opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym	170 000 000 zł wdrożenie: 70 000 000 zł, utrzymanie: 100 000 000 zł	2018 - 2026
15.	Rozwój bezemisyjnego transportu na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	1 031 294 000 zł	2017 - 2023
16.	Rozwój elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	1 000 000 zł	2018 - 2022
17.	Stworzenie i rozwój platformy usług mobilności	4 000 000 zł	2018 - 2022
18.	Rower Metropolitalny – system wypożyczania rowerów publicznych	23 000 000 zł	2018 - 2022
31.	Integracja systemu ŚKUP z infrastrukturą tyską	14 963 713 zł	2019 - 2021
32.	Zakup i utrzymanie nowych automatów biletowych na terenie GZM	23 753 000 zł w tym na lata 2019-2022: 17 880 000 zł	2019 - 2029

LP.	NAZWA DZIAŁANIA	SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI*
33.	Solarne automaty biletowe	310 000 zł	2020 - 2021
34.	Projekt systemu automatycznego zliczania pasażerów w pojazdach ZTM	2 130 000 zł w tym na lata 2020-2022: 1 930 000 zł	2020 - 2023
ROZWÓJ SPOŁECZNO-GOSPODARCZY OBSZARU ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO			
19.	Prowadzenie Metropolitalnego Funduszu Solidarności	203 000 000 zł	2018 - 2023
20.	GZM Data Store – Efektywne wykorzystanie i innowacyjne zastosowanie technologii informacyjnych na obszarze związku metropolitalnego	15 000 000 zł	2018 - 2022
21.	Rozwój hubu bezzałogowych statków powietrznych	3 500 000 zł	2018 - 2022
22.	Budowa międzynarodowej sieci współpracy	5 100 000 zł	2018 - 2022
23.	Dążenie do spójnej polityki społecznej wobec osób starszych – Metropolia przyjazna seniorom	2 000 000 zł	2018 - 2022
35.	Smart Metropolia	4 000 000 zł	2020 - 2022
PROMOCJA ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO I JEGO OBSZARU			
24.	Opracowanie strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 r.	354 240 zł	2018 - 2020
25.	Promocja potencjału naukowego i edukacyjnego GZM - program zachęcający młodych ludzi do studiowania i związania się z Metropolią	8 000 000 zł	2018 - 2022
ROZWÓJ INSTYTUCJONALNY			
26.	Budowa systemu zarządzania projektami rozwojowymi w ramach struktury organizacyjnej Urzędu Metropolitalnego	850 000 zł	2018 - 2021
27.	Budowa platformy dobrych praktyk	800 000 zł	2018 - 2022
28.	Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne	800 000 zł	2018 - 2022
29.	Opracowanie <i>Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2021-27 z perspektywą do 2035 r.</i>	2 700 000 zł	2018 - 2021
30.	Sprawna Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia – wyznaczenie obszarów funkcjonalnych	350 000 zł	2018 - 2020

* Prezentowany czas realizacji działań może różnić się od okresu realizacji prezentowanego w WPF, ze względu na fakt wcześniejszego merytorycznego rozpoczęcia realizacji projektu w stosunku do planowanego wydatkowania środków finansowych.

Tabela 2. Zestawienie projektów zrealizowanych

LP.	NAZWA DZIAŁANIA	PONIESIONE NAKŁADY FINANSOWE	CZAS REALIZACJI
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska			
11.	Integracja organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego	488 310 zł	2018 - 2019
13.	Rozwój obsługi linii autobusowej między centrum metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach	8 185 181,19 zł	2018 - 2019*

* okres wdrożenia projektu; w kolejnych latach planowane ponoszenie nakładów na utrzymanie funkcjonowania linii

DZIAŁANIA REALIZOWANE



Numer i nazwa działania							
1. Ramowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona metropolia.							
Cel działania							
Sporządzenie metropolitalnego dokumentu planistycznego jako narzędzia kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej na obszarze GZM oraz wspierania procesu zarządzania obszarem metropolitalnym.							
Opis działania							
Ramowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego (tzw. studium metropolitalne) to nowy instrument kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej, w tym poprawy ładu przestrzennego na poziomie metropolitalnym. Będzie to dokument pionierski w skali kraju wynikający z ustawy o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz.U. 2017, poz. 730), sporządzony wg przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2019, poz. 1945, z późn. zm.). Ustalenia studium metropolitalnego będą: – obejmować zasadniczo jedynie elementy niezbędne dla właściwego ukierunkowania polityki przestrzennej gmin należących do związku, ze względu na spójność przestrzenną i społeczno-gospodarczą obszaru metropolitalnego (zgodnie z art. 37o ust. 5 cyt. ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). – wiążące dla wójta, burmistrza, albo prezydenta miasta przy sporządzaniu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego danej gminy [lub jego zmiany], co wynika z faktu, że Zarząd związku metropolitalnego jest organem uzgadniającym dla gminy w procesie sporządzania tego dokumentu. Biorąc pod uwagę złożoność prac nad sporządzeniem studium metropolitalnego i jego pionierski charakter termin zakończenia realizacji działania przewiduje się poza okres programowania Programu Działań Strategicznych. <i>Z uwagi na fakt, iż komponent analityczno-diagnostyczny dotyczący obszaru związku metropolitalnego jest wspólny dla trzech działań wpisanych w PDS (tj. studium metropolitalnego, strategii rozwoju i wyznaczenia obszarów funkcjonalnych) zasadna jest ich realizacja jako jedno złożone działanie, ze sobą współzależne.</i> <i>Jednocześnie, ze względu na planowane zmiany w prawodawstwie dotyczące prowadzenia polityki rozwoju GZM, należy brać pod uwagę możliwość zastąpienia studium metropolitalnego tzw. modelem struktury funkcjonalno-przestrzennej, który będzie elementem dokumentu strategicznego.</i>							
Rezultat/produkt							
• Metropolitalny dokument planistyczny. • Baza danych przestrzennych na temat obszaru GZM, z możliwością jej rozbudowy i wielokierunkowego wykorzystywania.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	4 000 000 zł	Środki własne	4 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
2. Metropolitalna sieć zielonych przestrzeni publicznych, w tym dolin rzecznych, ogrodów botanicznych i parków							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona, zielona metropolia							
Cel działania							
Wzmocnienie metropolitalnej sieci zielonych przestrzeni publicznych, w tym ogrodów botanicznych i parków. Zapewnienie odpowiedniego poziomu bioróżnorodności jako integralny element jakości życia na terenie GZM.							
Opis działania							
Działanie wpisuje się w zadanie własne związku metropolitalnego, określone w <i>ustawie o związku metropolitalnym w województwie śląskim</i> (art. 12 ust. 1), tj. kształtowanie ładu przestrzennego. Jednym z jego komponentów i wyznaczników są tereny przyrodnicze (zielona infrastruktura) towarzyszące obszarom zurbanizowanym, rozumiane m.in. jako publiczne tereny zieleni (typu parki i skwery, zieleńce), lasy lub tzw. parki leśne, jak również elementy małej architektury zielonej. Uzasadnieniem wyboru działania jest fakt, że: – ilość, jakość i dostępność zielonej infrastruktury, to ważne determinanty jakości życia mieszkańców i atrakcyjności danego miasta/metropolii, pełniące nie tylko istotną funkcję przyrodniczą (bioklimatyczną), w tym będącą mitygacją zmian klimatycznych, ale także funkcje: społeczną, zdrowotną, estetyczną i promocyjną, jako miejsca wypoczynku, nierzadko o wysokich walorach krajobrazowych; ruch i kontakt z przyrodą wpływa na poziom zdrowotności populacyjnej co ma wymiar ekonomiczny w postaci „prewencji zdrowotnej”; – wzmocnienie istniejącego potencjału przyrodniczego (tj. zachowanie istniejących terenów przyrodniczych, tworzenie tzw. parków kieszonkowych, zwiększenie ilości zadrzewień i zakrzewień ulicznych; zwiększanie ilości łąk kwietnych w miastach) dla mieszkańców GZM, to element kreowania ładu przestrzennego i poprawy warunków życia w GZM, wpisujący się także w działania związane z adaptacją do zmian klimatycznych; – pośrednio wzmocnienie przyrodniczego potencjału GZM przyczynia się do zmiany stereotypowego wizerunku „czarnego Śląska” (wciąż funkcjonującego). Wpisując się w zakres kompetencji GZM, realizacja działania obejmować będzie m.in.: – analizę możliwości wykorzystania terenów zdegradowanych, w tym poprzemysłowych na obszarze GZM dla zwiększenia potencjału przyrodniczego i rozwoju terenów rekreacyjnych (uznając te tereny za potencjał a nie balast przestrzenny), z uwzględnieniem doświadczeń Zagłębia Rhury stawiającego na „zieloną metropolię”; – projekt optymalnego układu błękitno-zielonej infrastruktury na obszarze GZM Każde z miast i gmin GZM prowadzi niezależną politykę w stosunku do terenów zielonych i rekreacyjnych. Błękitno-zielona infrastruktura, to jednakże naczynia połączone – projekt ma na celu integrację wiedzy i wypracowanie wspólnych metropolitalnych rozwiązań dla tej infrastruktury. Wspólne rozwiązania mają także przyczynić się do adaptacji do zmian klimatu poprzez mitygację obecnych warunków. W konsekwencji mają powstać metropolitalne wytyczne dla rozwoju błękitno-zielonej infrastruktury. – Wypracowanie standardów w zakresie utrzymania i zarządzania terenami zielonymi na obszarze GZM. – Wspieranie działań gmin w zakresie: zielonej architektury, edukacji na rzecz klimatu. – Wypracowanie planu adaptacji do zmian klimatu lub jego niezbędnych elementów dla terenu Metropolii.							
Rezultat/produkt							
• Rekomendacje kształtowania terenów przyrodniczych i rekreacyjnych oraz zieleni ulicznej na obszarze GZM. • Rozwój metropolitalnego systemu przyrodniczego dla poprawy warunków życia i warunków bioklimatycznych. • Programy edukacji ekologicznej, w tym edukacja na rzecz klimatu. • Standardy utrzymania zieleni miejskiej, jako adaptacja do zmian klimatu.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	700 000 zł	Środki własne	700 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
3. Niebieska infrastruktura Metropolii – inteligentne zarządzanie wodą							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona, zielona metropolia							
Cel działania							
Rozwój niebieskiej infrastruktury jako element ochrony zasobów wodnych i adaptacji do zmian klimatu.							
Opis działania							
Działanie wpisuje się w zadanie własne związku metropolitalnego, określone w ustawie o związku metropolitalnym w województwie śląskim (art. 12 ust. 1), tj. kształtowanie ładu przestrzennego. Jednym z jego komponentów i wyznaczników są tereny przyrodnicze towarzyszące obszarom zurbanizowanym, rozumiane m.in. jako cieki wodne i zbiorniki wodne (niebieska infrastruktura). Uzasadnieniem wyboru działania jest fakt, że: – ilość, jakość i dostępność błękitnej infrastruktury to ważne determinanty jakości życia mieszkańców i atrakcyjności miasta/metropolii, pełniące nie tylko istotną funkcję przyrodniczą (bioklimatyczną), w tym będącą mitygacją zmian klimatycznych, ale także funkcje: społeczną, zdrowotną, estetyczną i promocyjną, jako miejsca wypoczynku, nierzadko o wysokich walorach krajobrazowych; ruch i kontakt z przyrodą wpływa na poziom zdrowotności populacyjnej co ma wymiar ekonomiczny w postaci „prewencji zdrowotnej”; – wzmocnienie istniejącego potencjału przyrodniczego, wpisujące się także w działania związane z adaptacją do zmian klimatycznych; – pośrednio wzmocnienie przyrodniczego potencjału GZM przyczynia się do zmiany stereotypowego wizerunku „czarnego Śląska” (wciąż funkcjonującego). Wpisując się w zakres kompetencji GZM, realizacja działania obejmować będzie m.in.: przygotowanie projektu optymalnego układu błękitno-zielonej infrastruktury na obszarze GZM. Każde z miast i gmin GZM prowadzi niezależną politykę w stosunku do tzw. błękitnej infrastruktury. Błękitna infrastruktura, to naczynia połączone – projekt ma na celu integrację wiedzy i wypracowanie wspólnych metropolitalnych rozwiązań. Wspólne rozwiązania mają także przyczynić się do adaptacji do zmian klimatu poprzez mitygację obecnych warunków. W konsekwencji mają powstać metropolitalne wytyczne dla rozwoju błękitnej infrastruktury: – Wypracowanie standardów w zakresie utrzymania i zarządzania terenami małej retencji na obszarze GZM. – Wspieranie działań gmin w zakresie: małej retencji, edukacji na rzecz klimatu. – Wypracowanie planu adaptacji do zmian klimatu lub jego niezbędnych elementów dla terenu GZM.							
Rezultat/produkt							
• Programy edukacji ekologicznej, w tym edukacja na rzecz klimatu. • Standardy utrzymania małej retencji, jako adaptacja do zmian klimatu. • Zestaw dobrych praktyk w zakresie zagospodarowania wód opadowych i wprowadzenia wód opadowych do lokalnego obiegu.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	1 400 000 zł	Środki własne	1 400 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
4. Zintegrowana gospodarka odpadami na obszarze GZM							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona, zielona metropolia							
Cel działania							
Zmniejszenie strumieni odpadów kierowanych na składowiska na obszarze związku metropolitalnego poprzez ich przekształcenie w strumienie produktów o wartości dodanej (tj. strumienie zasobów odnawialnych).							
Opis działania							
Zgodnie z nowym pakietem dyrektyw środowiskowych operatorzy gospodarki odpadami komunalnymi, czyli miasta i gminy mają do osiągnięcia ambitne cele. Jednym z największych wyzwań jest osiągnięcie do 2030 roku 65% poziomu recyklingu w stosunku do odebranych odpadów komunalnych zmieszanych. W systemie gospodarki odpadami komunalnymi zidentyfikowano ponadto lukę w zakresie możliwości zagospodarowania tzw. odpadów resztkowych, wielkogabarytowych i zbieranych odpadów biodegradowalnych. Wyzwaniem dla gmin jest osiągnięcie lepszej jakości i ilości zbieranych i odbieranych odpadów segregowanych, w szczególności w zabudowie wielorodzinnej. Zidentyfikowano brak odpowiednich mocy przerobowych w zakresie termicznego przekształcania odpadów resztkowych, pochodzących z przetwarzania odpadów komunalnych. Metropolia wypracuje model realizacji inwestycji, wpisującej się w zintegrowaną gospodarkę odpadami komunalnymi wraz z wdrożeniem na terenie GZM. Zidentyfikowano również brak odpowiednich rozwiązań technicznych w zakresie zagospodarowania odpadów biodegradowalnych oraz odpadów wielkogabarytowych. Wyzwaniem na najbliższe lata jest też prawidłowe zagospodarowanie osadów ściekowych i skratek oraz znaczny poziom wypełnienia istniejących kwater na składowiskach odpadów pochodzących z przetwarzania odpadów komunalnych. Inny zidentyfikowany obszar to potrzeba rozwoju punktów selektywnego zbierania odpadów komunalnych, tzw. PSZOK-ów, z możliwością przyjmowania i wydawania rzeczy do ponownego użycia, tzw. przygotowanie do ponownego użycia. GZM będzie wspierać gminy członkowskie poprzez szereg działań, takich jak: analiza problemów, wypracowywanie rekomendacji w konkretnych obszarach, organizacja wizyt studyjnych, wyszukiwanie i prezentacja dobrych praktyk, organizacja szkoleń, warsztatów itp. Planuje się sfinansowanie projektów demonstracyjnych jako inspiracji dla gmin i innych podmiotów odbierających odpady na obszarze GZM. Kolejnym działaniem będzie upowszechnianie idei <i>Zero Waste</i>, m.in. poprzez zachęcanie mieszkańców GZM do picia wody kranowej (eliminacja używania butelek plastikowych, jednorazowych, na rzecz pojemników wielorazowego użytku). Cel ten będzie realizowany poprzez promocję idei, jak również poprzez wspieranie rozwiązań technicznych, umożliwiających dostęp do wody kranowej w miejscach publicznych. Zasadnym jest powołanie grupy roboczej z udziałem aktywnych przedstawicieli gmin i przedsiębiorstw odbierających i zagospodarowujących odpady z terenu GZM.							
Rezultat/produkt							
- Wypracowanie modelu realizacji inwestycji wpisującej się w zintegrowaną gospodarkę odpadami komunalnymi wraz z wdrożeniem na terenie GZM. - Kampania edukacyjno-informacyjna w obszarze gospodarki obiegu zamkniętego oraz idei <i>Zero Waste</i>. - Wspieranie gmin GZM w dążeniu do osiągnięcia poziomów recyklingu odpadów komunalnych poprzez prezentację dobrych praktyk, organizację wyjazdów studyjnych, warsztatów, szkolenia, itp.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	6 000 000 zł	Środki własne	6 000 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
5. Grupy zakupowe GZM							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona metropolia							
Cel działania							
Rozwój idei współpracy gmin GZM w ramach Grup zakupowych.							
Opis działania							
Utworzone Grupy zakupowe: Energii Elektrycznej (w 2019 r. i na lata 2020-2021) oraz Gazu (na lata 2020-2021) pokazały racjonalne wykorzystanie zasobów i efektu skali. Są to największe grupy zakupowe w Polsce, które wykorzystując efekt skali pozwoliły na uzyskanie korzystnych cen energii na poziomie rynkowym. Dodatkowo, Grupy te pozwoliły na optymalizację działań związanych z procedurą zakupu energii elektrycznej i gazu poprzez zorganizowanie jednego postępowania dla wielu podmiotów. Poprzez wypracowany i przyjęty model działania GZM stała się centrum informacyjno-organizacyjnym dla wszystkich podmiotów uczestniczących w ww. Grupach, m.in. dzięki stałej konsultacji i wsparciu merytorycznemu dostępnemu dla koordynatorów wszystkich podmiotów Grupy. Postulaty zgłaszane przez gminy członkowskie GZM wskazały kolejne obszary do objęcia Grupami Zakupowymi oraz świadczą o chęci ścisłej współpracy gmin na tych płaszczyznach. Wśród nich znajdują się m.in. kwestie wspólnych ubezpieczeń, rozwoju elektromobilności (poprzez zakup floty samochodów elektrycznych dla gmin GZM), usług teleinformatycznych oraz działań zmierzających do podniesienia efektywności energetycznej (poprzez zakup instalacji fotowoltaicznych dla gmin GZM). Rozwój działań oparty będzie na przeprowadzonej analizie potrzeb.							
Rezultat/produkt							
• Centralizacja i optymalizacja procesów zakupowych dla gmin GZM i członków Grup zakupowych. • Optymalizacja kosztów bieżących poprzez organizację Grup zakupowych. • Zwiększenie świadomości energetycznej w gminach i podmiotach działających w ich ramach. • Wykorzystanie efektu skali przy optymalizacji kosztów działań oraz poprzez połączenie zakresu w ramach Grup zakupowych.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	2 500 000 zł	Środki własne	2 500 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
6. Utworzenie i rozwój klastrów energii na obszarze Metropolii							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona, zielona metropolia							
Cel działania							
Wspieranie inicjatyw energetyki rozproszonej i wdrożenia energooszczędnych i wysokoefektywnych technologii. Wspieranie inicjatyw dotyczących mikrosieci zapewniających samowystarczalność energetyczną gmin i powiatów.							
Opis działania							
Urząd Metropolitalny chce kompleksowo podejść do tematu efektywnego rozproszonego wytwarzania energii elektrycznej na obszarze GZM. Zostanie opracowana koncepcja efektywnego rozproszonego wytwarzania energii elektrycznej na obszarze GZM, w tym zidentyfikowane zostaną dobre praktyki w gminach w Polsce i za granicą. Dokument ten służyć będzie debacie o powołaniu klastra lub kilku klastrów energii na obszarze GZM zgodnie z przepisami ustawy z 22 czerwca 2016 r. o zmianie ustawy o odnawialnych źródłach energii oraz niektórych innych ustaw. Każdy klastery dotyczy wytwarzania i równoważenia zapotrzebowania, dystrybucji lub obrotu energią z odnawialnych źródeł energii lub z innych źródeł lub paliw, w ramach jednej sieci dystrybucyjnej (110 kV) na obszarze działania tego klastra nieprzekraczającym granic jednego powiatu w rozumieniu ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. 2015, poz. 1445 i 1890) lub pięciu gmin w rozumieniu ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 2016, poz. 446) do 50 000 odbiorców. Urząd Metropolitalny zakłada współpracę z innymi klastrami i sieciami tematycznymi, które na obszarze Metropolii prowadzą działania inwestycyjne i promocyjne związane z wdrożeniem nowoczesnych technologii energetycznych i rozwiązań prosumenckich. Metropolia dążąc do samowystarczalności energetycznej do 2050 r. powinna sama jako urząd wypracować i wdrożyć rekomendacje dotyczące prowadzenia tzw. zielonego urzędu/zielonego biura. Jest to zadanie wykraczające poza kwestie tylko energetyczne – obejmuje również zrównoważone zarządzanie wszystkimi zasobami dostępnymi w urzędzie, w szczególności gospodarkę materiałową, gospodarkę odpadami, gospodarkę wodno-ściekową oraz zarządzanie energią. Pierwszym krokiem do zielonego biura było wycofanie jednorazowych plastikowych opakowań i innych plastikowych przedmiotów z działalności urzędu. Wypracowane i przetestowane rekomendacje będą stanowić wytyczne dla innych urzędów i biur na terenie Metropolii. Działanie obejmuje również szereg działań informacyjno-edukacyjnych.							
Rezultat/produkt							
• Wypracowanie kierunków i sposobów działań w dążeniu do Metropolii samowystarczalnej energetycznie do 2050 r. • Wspieranie zakładania i rozwoju klastrów energetycznych. • Wspieranie gmin w zakresie uzyskiwania tzw. białych certyfikatów (świadectwa efektywności energetycznej), przygotowywania bilansów energetycznych, itp. • Koncepcja rozwoju odnawialnych źródeł energii (OZE). • Wypracowania rekomendacji dla gmin GZM w zakresie tzw. zielonych urzędów.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	1 000 000 zł	Środki własne	1 000 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
7. Opracowanie i wdrożenie metropolitalnego programu poprawy jakości powietrza							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona, zielona metropolia							
Cel działania							
Ograniczenie niskiej emisji.							
Opis działania							
Działanie to wpisuje się w <i>Program ochrony powietrza dla terenu województwa śląskiego, mający na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji szkodliwych w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji</i>. W walce z zanieczyszczeniem powietrza potrzebna jest wspólna praca na różnych szczeblach i z różnymi organizacjami, w tym z jednostkami samorządu terytorialnego i z organizacjami pozarządowymi. Współpraca ta będzie wyrażać się poprzez: – przygotowywanie opracowań/danych/analiz: wspierających gminy w zakresie dążenia do opracowania uchwał „antysmogowych” zakazujących ogrzewania paliwami stałymi w ciepłownictwie indywidualnym lub umożliwiających gminom GZM wnioskowanie po zewnętrzne środki finansowe na likwidację niskiej emisji; – wspieranie i rozwój projektów w zakresie doradztwa energetycznego dla budynków ogrzewanych paliwami stałymi zmierzających do poprawy efektywności energetycznej wraz z wymianą źródła ciepła; – nawiązanie współpracy z różnymi grupami interesariuszy, np. alarmami smogowymi z obszaru GZM; – gromadzenie i analizę dostępnych w Europie wdrożeń; – organizację wizyt studyjnych, szkoleń, warsztatów, itp. Główną przyczyną złej jakości powietrza jest niska emisja z indywidualnego ogrzewnictwa. Likwidacja przestarzałych kotłów dofinansowywana jest od wielu lat z różnych źródeł. Działania te są jednak dość mocno rozproszone, a wsparcie nie zawsze trafia tam, gdzie jest największy problem. Często barierą jest brak dokumentów niezbędnych do złożenia wniosku, zarówno z powodu niedostatecznej wiedzy merytorycznej, jak i braku środków na przygotowanie wymaganej dokumentacji. Koniecznym jest więc wsparcie gmin w tym zakresie, wskazywanie najlepszych możliwości dofinansowania, doradztwo przy aplikowaniu o środki, jak również doradztwo techniczne już przy realizacji inwestycji. Pod względem monitorowania jakości powietrza stacje Państwowego Monitoringu Środowiska zlokalizowane są w 8 gminach GZM (znajdujących się na liście WHO), a wiele gmin posiada inną sieć monitoringu. W oparciu o te dane można zlecić modelowanie jakości powietrza dla poszczególnych gmin GZM, mające na celu wskazanie „największych trucielei”. Pozwala to: – dedykować wsparcie merytoryczne, instytucjonalne, finansowe; – opracować plan działań w zakresie ograniczenia niskiej emisji na terenie GZM, w tym analizę potrzeby i możliwości wprowadzenia dodatkowych zaostreżeń uchwały „antysmogowej” dla hot-spotów. Wszystkie dotychczasowe działania kontrolne pokazują, że bez straży miejskiej nie da się skutecznie realizować zadań w obszarze ochrony środowiska w gminie (w tym ograniczyć procederu palenia odpadów i złej jakości paliw i egzekwować tzw. uchwały antysmogowej u indywidualnego właściciela nieruchomości). Tylko w 24 gminach GZM są straże miejskie o znacznym spektrum działalności. Niektóre mają specjalne komórki do działań informacyjnych, edukacyjnych i kontrolnych dot. ochrony środowiska. Działania GZM będą zmierzać do wypracowania sposobów rozwiązania problemu wykonywania działań kontrolnych w zakresie realizacji uchwały „antysmogowej” dla województwa śląskiego i zakazu spalania odpadów.							
Rezultat/produkt							
• Realizacja projektów doradztwa energetycznego z nadrzędnym celem ograniczenia niskiej emisji. • Działania zmierzające do wypracowania sposobów rozwiązania problemu wykonywania działań kontrolnych w zakresie realizacji uchwały „antysmogowej” dla województwa śląskiego i zakazu spalania odpadów. • Wypracowanie rekomendacji dotyczących wdrażania stref ograniczonej emisji komunikacyjnej, tzw. LEZ. • Przygotowanie opracowań/danych/analiz wspierających gminy w zakresie dążenia do opracowania uchwał antysmogowych zakazujących ogrzewania paliwami stałymi w ciepłownictwie indywidualnym. • Działania informacyjno-edukacyjne w zakresie świadomości zagrożeń niskiej emisji i sposobów likwidacji zanieczyszczeń, m.in. przez utworzenie Metropolitalnej podstrony internetowej dot. działań antysmogowych. • Poszukiwanie najlepszych możliwości wsparcia gmin w efektywności energetycznej budynków.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	1 350 000 zł	Środki własne	1 350 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
8. Przepustowość komunikacyjna – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Tworzenie warunków dla rozwoju układów drogowych o znaczeniu metropolitalnym wraz z poprawą efektywności powiązań wewnątrz GZM oraz z układem krajowym i międzynarodowym.							
Opis działania							
Sprawnie funkcjonujący układ drogowy to jeden z czynników decydujących o atrakcyjności inwestycyjnej i osiedleńczej danego obszaru. Przez obszar GZM przebiegają drogi istotne dla powiązań krajowych i międzynarodowych, w tym także korytarze sieci bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), służącej zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych na obszarze UE. Działanie wprost nawiązuje do jednego z zadań publicznych, określonych w ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w woj. śląskim (Dz.U. 2017, poz. 730), tj. <i>współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego</i>. Dla zapewnienia efektywnych powiązań wewnątrz i na zewnątrz GZM konieczna jest identyfikacja potrzeb rozwojowych z punktu widzenia całego obszaru oraz współpraca i koordynacja zamierzeń inwestycyjnych poszczególnych gmin członkowskich GZM na poziomie metropolitalnym. Realizacja działania obejmować będzie m.in.: – wyznaczenie układu dróg o znaczeniu metropolitalnym w GZM - stanowiącego podstawę do koordynowania i wspierania wybranych projektów drogowych przez GZM oraz ubiegania się o środki finansowe w nowej perspektywie (w latach 2021 – 2027), oraz obejmującego wybrane istniejące drogi jako kontekst dla odcinków planowanych lub projektowanych istotnych dla efektywności powiązań drogowych (np. DTŚ Wschód, DTŚ Północ, droga N-S, autostrada A4 bis, łącznik drogi S1 z Euroterminalem i DK94); – wykonywanie innych opracowań, ekspertyz i analizy dotyczących rozwoju układów drogowych istotnych dla GZM; – wykonywanie badań przepływów lub badań ruchu – cyklicznie lub incydentalnie (zadaniowo dla potrzeb realizacji danego projektu). Informacje pozyskane w ramach tego działania będą wykorzystane do: – wspierania procesu decyzyjnego GZM w zakresie projektów drogowych zgłaszanych do realizacji przez gminy członkowskie i/lub opiniowania projektów powiązań drogowych regionalnych i krajowych; – opracowania innych dokumentów, w tym metropolitalnego dokumentu planistycznego (tj. Ramowego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego GZM).							
Rezultat/produkt							
• Integrowanie problematyki układów drogowych na poziomie ponadgminnym wraz z identyfikacją wybranych planowanych i projektowanych dróg na obszarze GZM. • Koncepcja powiązań drogowych o znaczeniu metropolitalnym, tj. układ wybranych dróg krajowych i wojewódzkich, jako układ bazowy dla wybranych dróg planowanych lub projektowanych. • Wyniki badań ruchu, jako element budowania własnej bazy danych o obszarze GZM, z możliwością cyklicznego badania i monitorowania zmian.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	900 000 zł	Środki własne	900 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
9. Budowa kolei metropolitalnej							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Zapewnienie spójnego systemu transportowego na obszarze GZM. Zwiększenie liczby pasażerów korzystających z ruchu kolejowego na obszarze GZM. Zmniejszenie liczby samochodów prywatnych przemieszczających się między gminami Metropolii w dni robocze.							
Opis działania							
Kolej Metropolitalna ma stać się szkieletem przyszłego systemu transportu publicznego w GZM. W pierwszej kolejności rozpocznie się opracowanie szeregu dokumentów planistycznych niezbędnych do rozpoczęcia budowy Kolei Metropolitalnej. Analizie zostaną poddane scenariusze wykorzystania własnej i obcej infrastruktury sieci kolejowej, co pozwoli na wytypowanie tras, określenie niezbędnych inwestycji w infrastrukturę kolejową i uzgodnienie sposobu korzystania przez pociągi z tej infrastruktury. Równolegle przewiduje się zawarcie porozumienia z Województwem Śląskim w sprawie dofinansowywania przez GZM dodatkowych kursów na terenie GZM. Dodatkowe kursy pociągów będą w pierwszej kolejności przeznaczone do obsługi ruchu na osi wschód – zachód (Dąbrowa Górnicza - Gliwice) i na osi północ – południe (Tarnowskie Góry – Tychy) w ramach istniejącej infrastruktury kolejowej. Równolegle zakłada się wprowadzenie zintegrowanej taryfy ZTM i Kolei Śląskich, co ma przekonać mieszkańców GZM do pozostawienia samochodów w domu i korzystania z transportu publicznego. Przewiduje się też uzgodnienie ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. sposobów korzystania z istniejącej infrastruktury kolejowej do obsługi ruchu na ww. osiach wschód – zachód i północ – południe, oraz programu modernizacji i rozbudowy infrastruktury kolejowej na lata 2019-2020 i na lata 2021-2027, jak i pozyskanie taboru do obsługi dodatkowych kursów. W celu zapewnienia partnerstwa w realizacji tego działania przewiduje się podpisanie porozumienia między Zarządem GZM, spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i gminami, przez które przebiegną trasy wyznaczone dla Kolei Metropolitalnej. Zakłada się przy tym że: Urząd Metropolitalny lub podmiot przez niego utworzony do tego celu rozpocznie działania zmierzające do pozyskania pociągów, oraz zapłaty za pracę eksploatacyjną, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykona niezbędne prace infrastrukturalne, a gminy zobowiążą się do dogęszczenia liczby przystanków na podstawie wspólnie wypracowanego modelu/koncepcji przystanków (przystanek, parking, miejsce dla rowerów, monitoring, urządzenia przekazu informacji, minimalne aspekty infrastrukturalne i wizualne pod kątem rozpoznawalności przystanku jako części systemu Kolei Metropolitalnej). Działanie obejmuje również zadanie przebudowy infrastruktury około przystankowej/dworcowej w obszarze stacji kolejowych, w tym dla stacji Dąbrowa Górnicza Centrum (<i>szacunkowy koszt realizacji zadania Przebudowa infrastruktury kolejowej i drogowej w obszarze stacji Dąbrowa Górnicza Centrum został wliczony do łącznych nakładów działania nr 9</i>).							
Rezultat/produkt							
- Opracowana „Metodologia tworzenia Koncepcji Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem metod inżynierii systemów”. - Opracowanie OPZ na „Koncepcję Kolei Metropolitalnej dla GZM z wykorzystaniem metod inżynierii systemów”. - Opracowana „Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z wykorzystaniem metod inżynierii systemów”. - Opracowanie OPZ na Wstępne Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej. - Przeprowadzenie i rozstrzygnięcie postępowania na wykonanie Wstępnego Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej. - Pierwsze elementy opracowane w ramach Wstępnego Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej. - Uruchomienie dodatkowych połączeń kolejowych na obszarze GZM. - Poprawa mobilności mieszkańców poprzez aktywizację potencjału transportu publicznego wpływającego na preferowanie przez mieszkańców metropolii podróży odbywanych transportem publicznym (zmniejszenie kongestii, mniejsza ilość samochodów w centrach gmin i miast, zmniejszenie emisji spalin do atmosfery). - Lepsze dostosowanie układu kolejowego do obsługi miasta i strefy podmiejskiej. - Zwiększona spójność komunikacyjna metropolii poprzez wykorzystanie i optymalizację połączeń kolejowych wewnątrz aglomeracji.							
Czas realizacji	2018 - 2029	Łączne nakłady finansowe	1 103 630 760 zł w latach 2018-2022: 188 380 760 zł	Środki własne	1 103 630 760 zł w latach 2018-2022: 188 380 760 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
10. Metropolia przyjazna rowerom – studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Wyznaczenie spójnego i ciągłego systemu powiązań rowerowych w skali metropolitalnej, służącego ukierunkowaniu i ustaleniu priorytetów lokalnych działań w zakresie infrastruktury rowerowej na rzecz budowy tego systemu.							
Opis działania							
Studium systemu tras rowerowych dla GZM to element metropolitalnej koncepcji rowerowej. Stanowi odpowiedź na potrzebę całościowego spojrzenia na obszar GZM pod kątem powiązań rowerowych, niezależnie od granic administracyjnych gmin. Wypracowany dokument zawiera wyznaczony system tras z podziałem na: układ podstawowy (o charakterze metropolitalnym, z uwzględnieniem układu w skali województwa), układ uzupełniający (o charakterze ponadlokalnym i lokalnym) oraz dodatkowe elementy systemu obejmujące zinwentaryzowane odcinki tras, lecz nie wprost istotne dla systemu. Wypracowana została m.in. mapa zbiorcza całej GZM oraz indywidualne mapy każdej z gmin, które zostały przekazane wszystkim gminom GZM. Planowane jest wykonanie szczegółowego opracowania pn. „Wielokryterialna analiza i wariantowa koncepcja przebiegu drogi rowerowej (velostrady) Metropolia Wschód. Etap I”. Jednym z elementów opracowania ma być możliwość pozyskania terenów po nieczynnych liniach kolejowych na metropolitalne drogi rowerowe. Uzupełnieniem metropolitalnej koncepcji rowerowej będzie aktualizacja i dodruk publikacji pt. <i>Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej</i> (wydanej w 2018 r. przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię) oraz monitorowanie procesu implementacji standardów w gminach. Ponadto, planowane jest podnoszenie kwalifikacji oficerów rowerowych poprzez organizowanie szkoleń i praktycznych warsztatów. Dotąd gminy członkowskie budując drogi rowerowe na swoich terenach nie zawsze uwzględniały przy tym połączenie z trasami innych gmin. Mimo, że niektóre drogi rowerowe stanowiły część większego projektu inwestycyjnego zostały one zaprojektowane w odniesieniu do celów danego projektu, a niekoniecznie z myślą o realizacji polityki mobilności w szerszym kontekście. Obecnie gminy, które w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych budują centra przesiadkowe, w swoich planach uwzględniają również sieci dróg rowerowych. Urząd Metropolitalny przewiduje możliwość współfinansowania z gminami członkowskimi etapu projektowania i budowy infrastruktury dróg rowerowych, zgodnie z wcześniej przyjętym dokumentem pn. <i>Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej</i>.							
Rezultat/produkt							
- Wypracowanie wspólnego dokumentu kierunkowego do wykorzystania przez gminy przy realizacji lokalnej infrastruktury rowerowej na rzecz systemowego rozwoju powiązań rowerowych wewnątrz GZM i powiązań z otoczeniem. - Stopniowy rozwój infrastruktury rowerowej (realizowanej według wspólnego studium dla całego obszaru GZM), co będzie wpływać na bezpieczeństwo ruchu rowerowego oraz sprzyjać funkcjonowaniu roweru metropolitalnego. - Zaktualizowanie publikacji pt. <i>Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej</i> (w przypadku wystąpienia konieczności). - Wielokryterialna analiza do wyboru przebiegu autostrady rowerowej (velostrady) wraz z opracowaniem dokumentacji i budową odcinka pilotażowego.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	25 000 000 zł	Środki własne	25 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
12. Zintegrowany system taryfowo-biletowy							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel / Priorytet działania							
Rozbudowa i doskonalenie oferty publicznego transportu zbiorowego, w tym we współpracy z innymi podmiotami zaangażowanymi w realizację zadań transportowych na terenie Metropolii. Ograniczenie/zahamowanie spadku liczby pasażerów korzystających z transportu publicznego na obszarze Metropolii. Zmniejszenie liczby samochodów wjeżdżających do centrów gmin Metropolii. Usprawnienie zarządzania publicznym transportem zbiorowym na obszarze Metropolii w ramach zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego. Promocja komunikacji wśród najmłodszych użytkowników komunikacji poprzez wprowadzenie bezpłatnych przejazdów dla dzieci i młodzieży z obszaru GZM.							
Opis działania							
Zgodnie z art. 15a ust. 1-2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie związek metropolitalny ustanawia zintegrowany system taryfowo-biletowy obowiązujący w jego granicach, w którym obowiązkowo muszą uczestniczyć organizatorzy gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich działający na terenie tego związku metropolitalnego. Dlatego w grudniu 2017 r. Zarząd GZM, KZK GOP, MZK Tychy i MZKP Tarnowskie Góry podpisały porozumienie dotyczące wdrożenia zintegrowanego systemu taryfo-biletowego. W ramach systemu na obszarze Metropolii obowiązują te same bilety jednorazowe, wieloprzejazdowe oraz okresowe, a także ten sam katalog uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Wprowadzono nową grupę osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych - dzieci i młodzież do 16. roku życia. Dzięki temu młodzi użytkownicy zapoznają się z zaletami publicznego transportu zbiorowego i nabywają nowych zwyczajów w zakresie przemieszczania się na obszarze Metropolii. Kolejny etap rozszerzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego będzie dotyczyć integracji biletów Kolei Śląskich Sp. z o.o. na podstawie ustaleń dotyczących sposobów ustanowienia jednolitych taryf oraz sposobów rozliczeń za korzystanie z pociągów Kolei Śląskich i infrastruktury kolejowej na obszarze Metropolii. W pierwszym etapie prac zawarto porozumienie pomiędzy GZM, a Województwem Śląskim i Kolejami Śląskimi, określając planowany do wprowadzenia zakres. Ze względu na zakładaną dostępność zintegrowanych biletów w systemie ŚKUP dokonano modyfikacji i konfiguracji systemu ŚKUP na potrzeby nowych rozwiązań. Po wprowadzeniu jednolitego systemu pobierania opłat we wszystkich pojazdach ZTM zakłada się znaczną modyfikację rozszerzającą obecny system taryfowo-biletowy, a po wprowadzeniu modyfikacji eksploatowanego obecnie systemu ŚKUP planowane jest wprowadzenie do systemu taryfowo-biletowego zupełnie nowych rozwiązań.							
Rezultat/produkt							
• Ustanowiony zintegrowany system taryfowo-biletowy obejmujący trzech organizatorów komunikacji i wprowadzający bezpłatne przejazdy dla dzieci i młodzieży. • Wprowadzenie wspólnych biletów z Kolejami Śląskimi obejmujących obszar GZM. • Poprawa mobilności mieszkańców poprzez aktywizację potencjału transportu publicznego wpływającego na preferowanie przez mieszkańców Metropolii podróży odbywanych transportem publicznym (zmniejszenie kongestii, mniejsza ilość samochodów w centrach gmin i miast, zmniejszenie emisji spalin do atmosfery).							
Czas realizacji	2018 - 2020	Łączne nakłady finansowe	1 830 000 zł	Środki własne	1 830 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
14. ŚKUP 2.0 - unowocześnienie systemu pobierania opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Zwiększenie wygody użytkowników dzięki uelastycznieniu możliwości dokonania opłat za korzystanie z publicznego transportu zbiorowego na obszarze GZM.							
Opis działania							
Obecnie na terenie GZM funkcjonuje System Śląskiej Karty Usług Publicznych. Trwa wdrażanie systemu w pojazdach obszaru południowego. Utrzymanie systemu ŚKUP zapewnia Wykonawca umowy na: Dostawę, wdrożenie i utrzymanie systemu ŚKUP (konsorcjum firm Asseco Poland S.A. i mBank S.A.), której okres obowiązywania zakończy się 22.03.2021 r., natomiast okres trwałości systemu ŚKUP kończy się 06.06.2021 r. Niezbędne jest zapewnienie funkcjonowania systemu ŚKUP po tym okresie wraz z jego modyfikacją do obecnych wymogów dla tego typu systemów. Zakłada się przejście z systemu karto-centricznego na konto-centriczny, z systemu off-line na on-line oraz wprowadzenie obsługi karty płatniczej we wszystkich pojazdach. Realizacja działania obejmuje m.in.: – Ustalenie z Wykonawcą systemu ŚKUP warunków do przejęcia utrzymania przez nowego Wykonawcę; – Przygotowanie opisu przedmiotu zamówienia dla dalszego utrzymania systemu ŚKUP – do czasu utworzenia nowego systemu pobierania opłat; – Przeprowadzenie postępowania; – Przejęcie przez wybranego Wykonawcę utrzymania systemu ŚKUP; – Ustalenie zakresu dla nowego systemu pobierania opłat; – Przygotowanie opisu przedmiotu zamówienia dla nowego systemu pobierania opłat; – Ogłoszenie i przeprowadzenie postępowania; – Wdrażanie nowych funkcjonalności i modyfikacji systemu.							
Rezultat/produkt							
• Podpisana umowa na utrzymanie systemu ŚKUP 1 w okresie przejściowym. • Podpisana umowa na realizację SKUP 2.0. • Wdrożony unowocześniony system pobierania opłat z przejazdu publicznym transportem zbiorowym.							
Czas realizacji	2018 - 2026	Łączne nakłady finansowe	170 000 000 zł (wdrożenie: 70 000 000 zł, utrzymanie: 100 000 000 zł)	Środki własne	170 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
15. Rozwój bezemisyjnego transportu na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Przetestowanie, wdrożenie modelu autobusów bezemisyjnych. Upowszechnienie korzystania z autobusów bezemisyjnych. Poprawa jakości powietrza oraz obniżenie poziom hałasu na terenie GZM. Podniesienie komfort użytkowania komunikacji publicznej oraz poprawa jakości życia mieszkańców.							
Opis działania							
Działanie to wpisuje w Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju, w Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce i Krajowe Ramy Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych. Realizacja działania wpłynie istotnie na poprawę jakości życia mieszkańców. Upowszechnienie korzystania z autobusów bezemisyjnych pozwoli poprawić jakość powietrza w na terenie GZM, a warunki życia w Metropolii będą bardziej ekologiczne i przyjazne dla zdrowia. Autobusy bezemisyjne obniżą poziom hałasu, a także podniosą komfort użytkowania komunikacji publicznej. Projekt realizowany jest wspólnie z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju, w ramach programu na rzecz bezemisyjnego transportu publicznego w oparciu o partnerstwo innowacyjne. 29 grudnia 2017 roku GZM podpisała Aneks nr 1 do porozumienia z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (wcześniej stroną był KZK GOP). Na mocy tego aneksu zobowiązano się do przeprowadzenia testów pojazdów bezemisyjnych, dostarczonych przez NCBR. Po pozytywnym wyniku testu GZM zakupi dostarczone przez NCBR pojazdy bezemisyjne. Ostatecznie liczba zakupionych pojazdów bezemisyjnych będzie zależała od skali bezzwrotnego dofinansowania. Jeśli GZM nie uzyska dodatkowego finansowania, zakupi jeden pojazd bezemisyjny, jeśli dofinansowanie będzie na poziomie co najmniej 60 proc. - zostanie zakupione 65 sztuk pojazdów bezemisyjnych, a jeśli co najmniej 85 proc. – zostanie zakupione 300 sztuk pojazdów bezemisyjnych. Zakup 300 pojazdów bezemisyjnych pozwoli wymienić ok. 30 proc. funkcjonujących na terenie GZM pojazdów z napędem wysokoprężnym („diesli”), co pozwoli na wypełnienie obowiązków zapisanych w art. 36 Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.							
Rezultat							
• Przeprowadzenia testów na terenie GZM prototypu pojazdu bezemisyjnego dostarczonego przez NCBR • w ramach projektu badawczego. • Zakup pojazdów bezemisyjnych w zależności od poziomu dofinansowania. Maksymalnie 300 sztuk. • Wdrożenie na terenie Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii modelu zeroemisyjnego transportu miejskiego opartego na autobusach bezemisyjnych. • Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń oraz hałasu do atmosfery.							
Czas realizacji	2017 - 2023	Łączne nakłady finansowe	1 031 294 000 zł	Środki własne	197 194 100 zł	Środki zewnętrzne	834 099 900 zł

Numer i nazwa działania							
16. Rozwój elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Budowanie przewagi konkurencyjnej obszaru GZM w oparciu o rozwój elektromobilności.							
Opis działania							
Mając na względzie: – zrównoważony rozwój gospodarki w Polsce, jej innowacyjny i zaawansowany technologicznie poziom funkcjonowania, jak również rozwój nowoczesnych technologii w zakresie transportu, – ograniczenie emisji spalin, szczególnie w GZM, dzięki zastąpieniu pojazdów z silnikami spalinowymi pojazdami o napędzie elektrycznym, – rozwój sektora nowych technologii, w tym sektora produkcyjnego, – przepis ustawy o związku metropolitalnym województwa śląskiego z dnia 9 marca 2017 r. (art. 12) stanowiący, że metropolia będzie wykonywać zadania z zakresu: rozwoju społecznego i gospodarczego obszaru związku metropolitalnego oraz planowania, koordynacji, integracji oraz rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu drogowego, kolejowego oraz innego transportu szynowego, a także zrównoważonej mobilności miejskiej, planuje się prowadzenie na terenie GZM działań w obszarze elektromobilności. Istotą działań w tym zakresie jest ukierunkowanie transportu na napędzanie silnikami elektrycznymi. Do właściwej organizacji systemu elektromobilności konieczna jest kompleksowa eorganizacja ruchu zarówno autobusów elektrycznych, jak i samochodów oraz transfer wiedzy i kompetencji pomiędzy Urzędem Metropolitalnym a gminami członkowskimi. Rolą GZM będzie współpraca w tym zakresie z samorządami, Ministerstwem Klimatu innymi partnerami. Wokół tego działania powinny funkcjonować rozwiązania ekonomii współdzielenia, takie jak: <i>carsharing</i>, <i>bikesharing</i>, <i>scootersharing</i> oraz pojazdy autonomiczne, które będą stanowić z jednej strony alternatywę dla samochodów prywatnych, z drugiej zaś powinny usprawnić przejazd pasażerów z problemem ostatniego kilometra. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia w swoich działaniach strategicznych powinna podejmować realizację celów, które wpływają na rozwój potencjału jej mieszkańców. Zdolność do przemieszczania się jest kluczowym elementem wpływającym na możliwość zwiększenia tego potencjału. Do środków wspomagających osiągnięcie tych celów zaliczyć należy przede wszystkim promowanie rozwiązań z zakresu elektromobilności wśród mieszkańców GZM, jak również uzupełnienie transportu publicznego rozwiązaniami opartymi na elektromobilności. Ponadto zakłada się wsparcie instytucji samorządowych w realizacji obowiązku udziału pojazdów elektrycznych we flocie wykorzystywanych pojazdów.							
Rezultat							
• Wsparcie gmin w zakresie realizacji obowiązków nałożonych w ramach ustawy o elektromobilności. • Wzrost wykorzystania pojazdów elektrycznych na terenie GZM. • Rozwój podmiotów zaangażowanych w elektromobilność na terenie GZM. • Rozwój infrastruktury ładowania.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	1 000 000 zł	Środki własne	1 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
17. Stworzenie i rozwój platformy usług mobilności							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Rozwój nowych usług mobilnościowych oraz promocja zrównoważonych zachowań mobilnościowych.							
Opis działania							
W skomplikowanym obszarze jakim jest aglomeracja policentryczna ważnym czynnikiem rozwojowym jest zapewnienie spójności terytorialnej. Dlatego tak dużo zależy od mobilności mieszkańców między poszczególnymi ośrodkami miejskimi. Ta jednak w głównej mierze realizowana jest przy użyciu transportu indywidualnego, najczęściej z napędem spalinowym (własny samochód), co przyczynia się do problemów natury przestrzennej, zdrowotnej i środowiskowej. Dodatkowymi wyzwaniami są szybko zmieniające się uwarunkowania technologiczne i związane z tym pojawianie się coraz to nowych usług mobilnościowych. Aby uzyskać pożądane efekty podejmowane będą następujące działania: – Stworzenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej (<i>ang. SUMP - Sustainable Urban Mobility Plan</i>) dopasowanego do konkretnych potrzeb mobilnościowych z dużym naciskiem na policentryczny charakter Metropolii, zmieniającą się specyfikę dostępnych na rynku usług mobilnościowych oraz styl życia. Plan ten miałby być przewodnikiem dla działań na poziomie metropolitalnym i wyznacznikiem wartości dla gmin członkowskich. – Tworzenie warunków do powstawania nowych, zrównoważonych usług mobilnościowych wraz z dążeniem do ich integracji przez system mobilności jako usługi (<i>ang. MaaS - Mobility as a Service</i>), w tym m.in: jednej wyszukiwarki połączeń, systemu jednej płatności oraz wspólnego abonamentu dla transportu zbiorowego oraz usług współdzielonych. Niezwykle ważne w tym kontekście są również polityka parkingowa sprzyjająca współdzieleniu pojazdów a także ogólnometropolitalny inteligentny system zarządzania transportem dający priorytety wszelkim środkom zrównoważonego transportu. – Tworzenie ekosystemu łączącego różnych interesariuszy zrównoważonej mobilności, m.in. poprzez prowadzenie i koordynowanie prac Rady ds. Nowoczesnej Mobilności. Utworzenie standardów ruchu pieszego. Konsultacje społeczne nowych rozwiązań mobilnościowych. – Działania promocyjne i edukacyjne w zakresie upraszczania mobilności – np. realizowania potrzeb życiowych bliżej miejsca zamieszkania, uelastyczniania przez pracodawców godzin pracy do zmiennych warunków oraz promocji pracy z domu. – Pilotaż innowacyjnych rozwiązań transportowych, m.in. w oparciu o autonomiczne pojazdy oraz drony w służbie przewozu towarów.							
Rezultat							
• Zmniejszenie udziału podróży wykonywanych własnym samochodem i związany z tym spadek ruchu drogowego oraz niwelacja problemów z przestrzenią i zanieczyszczeniami w centrach miast. • Dostęp do szerokiej palety usług mobilnościowych opartych na współdzieleniu pojazdów. • Widoczne trendy zmian zachowań mobilnościowych mieszkańców GZM.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	4 000 000 zł	Środki własne	4 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
18. Rower Metropolitalny – system wypożyczania rowerów publicznych							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Zwiększenie dostępności roweru i jego upowszechnienie jako środka transportu w systemie intermodalnym.							
Opis działania							
Budowa systemu wypożyczania rowerów publicznych na obszarze GZM to ważny element metropolitalnej koncepcji rowerowej, jak również czynnik wpływający na poprawę jakości życia. Problematyka zrównoważonej mobilności wynika z art. 12 pkt 3 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz.U. 2017, poz. 730). Rower powinien służyć nie tylko do rekreacji i spędzania czasu wolnego, ale też jako środek transportu przyjazny dla środowiska i zdrowia człowieka. Z uwagi na skalę działania wynikającą z zasięgu obszarowego (41 gmin) zakłada się etapowość wdrażania systemu. Planowane jest wprowadzenie roweru ze wspomaganiem elektrycznym z wyznaczonymi strefami parkingowymi oraz analiza modeli biznesowych wprowadzonych rozwiązań i dobrych praktyk z miast polskich i europejskich, skutkująca rekomendowaniem najlepszej opcji systemu. Wysokość zakładanych nakładów finansowych to wariant maksymalny. W przypadku wyboru modelu koncesji (analogicznie jak w Krakowie) eliminuje się wariant inwestycyjny, ograniczając tym samym koszt realizacji zadania. W celu zmiany zachowań komunikacyjnych i nawyków transportowych poprzez pokazanie, iż urzędnicy zaczynają od siebie, w 2019 r., uruchomiono projekt „Rowerem lub na kole” – polegający na zakupie i przekazaniu przez GZM służbowych rowerów wspomaganych elektrycznie Straży Miejskiej, Policji i urzędnikom JST. Planowany jest drugi etap tego projektu w wersji cargo oraz utrzymanie integracji funkcjonujących systemów roweru miejskiego Nextbike na terenie 7 gmin GZM z możliwością dołączania kolejnych miast i gmin GZM, do czasu uruchomienia docelowego systemu Roweru Metropolitalnego. Przewidziane jest też stworzenie wspólnej polityki rowerowej dla gmin GZM.							
Rezultat/produkt							
• Poprawa mobilności mieszkańców i lepsza dostępność komunikacyjna obszaru poprzez poszerzenie oferty transportu publicznego (czyli możliwość korzystania z wypożyczania różnorodnych środków transportu). • Zwiększenie liczby codziennych podróży realizowanych rowerem (zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie kongestii zarówno w sieci transportowej, jak w środkach transportu publicznego). • Stopniowa zmiana codziennych zachowań komunikacyjnych w kierunku transportu modalnego i mniejszego korzystania z samochodów (zwłaszcza na krótkich i średnich dystansach) na rzecz powszechniejszego wykorzystania rowerów.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	23 000 000 zł (projekt pilotażowy)	Środki własne	23 000 000 zł (projekt pilotażowy)	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
19. Prowadzenie Metropolitalnego Funduszu Solidarności							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Wspieranie działań rozwojowych podejmowanych przez gminy członkowskie.							
Opis działania							
<i>Metropolitalny Fundusz Solidarności</i> jest programem wieloletnim, który dofinansowuje własne zadania inwestycyjne realizowane przez gminy, mające istotne znaczenie dla rozwoju obszaru Metropolii. Program jest realizowany w oparciu o zasady partnerstwa, dodatkowości, subsydiarności, a także koncentracji. Preferowane są zadania, integrujące gminy członkowskie, związane z ograniczeniem niskiej emisji, rozwojem infrastruktury rowerowej oraz zadania współfinansowane z innych źródeł zewnętrznych, w tym ze środków Unii Europejskiej. W ramach Zgromadzenia GZM gminy członkowskie decydują o rodzajach przedsięwzięć objętych pomocą finansową. Program przyczynia się do wzmocnienia funkcji metropolitalnych obszaru Metropolii, a także do integracji działań gmin członkowskich GZM. Program realizowany jest od 2018 r., a największa część wydatków przypada na pierwsze lata jego funkcjonowania.							
Rezultat/produkt							
• Udzielenie dotacji celowej gminom członkowskim GZM. • Integralność i aktywna współpraca pomiędzy gminami członkowskimi GZM.							
Czas realizacji	2018 - 2023	Łączne nakłady finansowe	203 000 000 zł	Środki własne	203 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
20. GZM Data Store – Efektywne wykorzystanie i innowacyjne zastosowanie technologii informacyjnych na obszarze związku metropolitalnego							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczno-gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Stworzenie warunków do innowacyjnego zastosowania informacji oraz inspirowanie przedsiębiorczości.							
Opis działania							
Działanie polega na stworzeniu wspólnej platformy gromadzącej otwarte dane o GZM i zakłada ich publiczne udostępnianie przy wykorzystaniu nowych technologii. Platforma posłuży do: integracji i skutecznego wykorzystywania informacji z zastosowaniem rozwiązań informatycznych, świadczenia usług wspierających zarządzanie GZM (aplikacje – np. transportowe), koordynacji procesów gromadzenia danych i zarządzania informacją oraz do stymulowania otwartości danych i technologii. Urząd Metropolitalny chce ułatwić mieszkańcom dostęp do informacji publicznych, co pozwoli im w łatwy sposób zapoznać się ze sposobem funkcjonowania ich środowiska oraz umożliwi zwiększenie zaangażowania w sprawy GZM i ułatwi realizowanie nowych inicjatyw społecznych i biznesowych opartych na danych publicznych. Otwarte dane to bogatsze usługi e-administracji, odpowiadające na rzeczywiste potrzeby mieszkańców, obniżenie kosztów aktualizacji i publikacji danych, zwiększenie skuteczności działań, otwartości i przejrzystości procesu podejmowania decyzji oraz usprawnienie działania urzędów i przedsiębiorstw. Budowa rozwiązań klasy Business Intelligence to działanie powiązane z zapewnieniem wsparcia zarządzania GZM i poszczególnymi gminami, poprzez udostępnienie narzędzi analitycznych i pulpitów menedżerskich (narzędzi pozwalających na szybki i łatwy dostęp do kluczowych z punktu widzenia zarządzania informacją) wykorzystujących dane zgromadzone w hurtowni danych. W hurtowni gromadzone będą uporządkowane dane pochodzące z systemów informatycznych wykorzystywanych w gminach oraz - w przyszłości - ze źródeł zewnętrznych. Narzędzia analityczne będą umożliwiały przeprowadzanie analiz przestrzennych oraz publikowanie w formatach otwartych (zgodnie z uwarunkowaniami prawnymi). Rozwiązania tej klasy wymagają wysokiej jakości danych, co spowoduje wzmocnienie wartości informacji zarządczej niezbędnej do podejmowania decyzji.							
Rezultat/produkt							
• Korzystanie przez urzędy gmin członkowskich GZM z danych udostępnianych przez innych w celu poprawy jakości podejmowanych decyzji. • Stale rosnąca liczba użytkowników platformy otwartych danych. • Pojawianie się aplikacji i usług dostępnych dla mieszkańców, korzystających z publicznych zbiorów danych udostępnianych przez podmioty administracji publicznej. • Korzystanie przez podmioty prywatne z baz danych przy oferowaniu produktów, opracowywaniu usług i aplikacji mobilnych. • Rozpoznawalność GZM na arenie międzynarodowej i wykorzystywanie danych o GZM przez podmioty zewnętrzne w ramach analiz benchmarkingowych.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	15 000 000 zł	Środki własne	15 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
21. Rozwój hubu bezzałogowych statków powietrznych							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Budowanie przewagi konkurencyjnej obszaru GZM opartej na tworzeniu warunków dla rozwoju systemu bezzałogowych statków powietrznych.							
Opis działania							
Mając na względzie: – zrównoważony rozwój gospodarki w Polsce, jej innowacyjny i zaawansowany technologicznie poziom funkcjonowania, jak również rozwój nowoczesnych technologii w zakresie transportu; – status projektu kluczowego programu Żwirko i Wigura w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju; – przepis ustawy o związku metropolitalnym województwa śląskiego z dnia 9 marca 2017 r. (art. 12) stanowiący, że związek metropolitalny będzie wykonywać zadania z zakresu: rozwoju społecznego i gospodarczego obszaru związku metropolitalnego; planuje się uruchomienie na terenie GZM działań sprzyjających rozwojowi technologii bezzałogowych statków powietrznych. GZM jest naturalnym miejscem, gdzie nowoczesne i innowacyjne technologie mogą być wdrażane. Ze względu na specyfikę swojego obszaru, możliwe jest tutaj sprawdzenie pracy dronów – w trybie automatycznym – w warunkach typowych i charakterystycznych dla zabudowy wielkomiejskiej, w rozbudowanej infrastruktury komunikacyjnej i przemysłowej. Ponadto dzięki zinstytucjonalizowaniu funkcjonowania związku metropolitalnego, realizacja projektów o znaczeniu ponadlokalnym jest tutaj lepiej skoordynowana. Działanie polega na: – tworzeniu działań angażujących ekspertów, usługodawców i usługobiorców prowadzących do opracowania standardów usług Bezzałogowych Statków Powietrznych z miastach; – testowaniu lokalnego systemu i zasad zarządzania lotami dronów; – utworzeniu obszarów testowych dla usług dronowych; – współpracy z kluczowymi instytucjami z obszaru BSP stanowiąc kluczowe miejsce testowania i rozwoju usług z użyciem BSP; – budowie świadomości społecznej dla korzyści z użycia BSP; – współpracy z innymi regionami kraju.							
Rezultat/produkt							
• Postrzeganie GZM jako miejsca pierwszego wyboru dla technologii dronowych w Kraju. • GZM jako inkubator technologii, nauki i biznesu dla bezzałogowych statków powietrznych (BSP). • Pozycja lidera działań związanych z tworzeniem obszarów U-Space w Kraju i Europie. • Umacnianie pozycji Metropolii jako ośrodka wzrostu i uzyskania pozycji przewagi konkurencyjnej z innymi związkami metropolitalnymi w tym obszarze. • Przeprowadzenie pilotaży usług dla JST i innych służących mieszkańcom GZM.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	3 500 000 zł	Środki własne	3 500 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Nazwa działania							
22. Budowa międzynarodowej sieci współpracy							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego regionu poprzez nawiązanie współpracy z podmiotami zagranicznymi.							
Opis działania							
GZM chce czerpać z doświadczeń innych metropolii, organizacji międzynarodowych, sieci tematycznych i innych platform współpracy przy opracowywaniu i wdrażaniu rozwiązań zidentyfikowanych problemów i wyzwań w takich zakresach jak: inteligentna metropolia, zrównoważona (zielona i niebieska) metropolia, otwarta metropolia, przedsiębiorcza metropolia. W wyżej wymienionych zakresach należy wyszczególnić mobilność i transport, w tym rozwiązania dotyczące Mobilności jako Usługi (ang. <i>MaaS - Mobility as a Service</i>), technologie i rozwiązania dronowe, zarządzanie terenami zielonymi, niebieską infrastrukturę, gospodarkę obiegu zamkniętego, gospodarkę odpadami, planowanie przestrzenne, politykę senioralną, współpracę inwestycyjną oraz inne obszary, które mają istotny wpływ na poprawę jakości życia. Jednocześnie w ciągu czterech lat metropolia powinna stać się rozpoznawalna na arenie międzynarodowej. Przewiduje się następujące działania: – przystąpienie do wybranych organizacji zrzeszających miasta/obszary metropolitalne; – przystąpienie do grup roboczych/konsorcjów skupionych wokół konkretnego tematu z obszaru zainteresowania GZM; – zawieranie porozumień o charakterze międzynarodowym, wyrażanie intencji współpracy określonej w listach intencyjnych z innymi metropoliami, partnerami społecznymi, partnerami biznesowymi etc.; – współpraca z instytucjami UE, organizacjami międzynarodowymi (rządowymi i pozarządowymi); – podejmowanie delegacji zagranicznych; – udział w wydarzeniach o charakterze międzynarodowym, w tym organizacja stoisk wystawienniczych; – udział w misjach gospodarczych, wyjazdach studyjnych, konferencjach międzynarodowych; – wsparcie Wydziału Promocji Departamentu RW w zakresie budowy marki i rozpoznawalności GZM na arenie międzynarodowej; – wsparcie przedsiębiorczości poprzez nawiązywanie relacji z potencjalnymi inwestorami; – wsparcie promocji przedsiębiorców działających na terenie GZM w realizacji ich planów rozwojowych na rynkach międzynarodowych; – wsparcie promocji gmin GZM oraz ich potencjału inwestycyjnego na arenie międzynarodowej; – wyszukiwanie partnerów międzynarodowych do podejmowanych przez GZM projektów; – nadanie charakteru międzynarodowego konferencjom, seminariom czy warsztatom, których organizatorem lub współorganizatorem jest GZM; – pozyskiwanie i wymiana dobrych praktyk związanych z budowaniem inteligentnej, zrównoważonej, otwartej i przedsiębiorczej metropolii.							
Rezultat/produkt							
• Wzrost rozpoznawalności GZM na arenie międzynarodowej. • Wdrożenie na obszarze GZM dobrych praktyk z innych regionów świata, we współpracy z partnerami zagranicznymi.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	5 100 000 zł	Środki własne	5 100 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
23. Dążenie do spójnej polityki społecznej wobec osób starszych – Metropolia przyjazna seniorom							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Wypracowanie wspólnych zasad wsparcia osób starszych na obszarze GZM. Promowanie dobrych praktyk w zakresie usług społecznych skierowanych do osób starszych, innowacji społecznych oddziałujących pozytywnie na jakość życia osób starszych, zatrudnienia osób starszych, wolontariatu seniorów, tworzenie warunków sprzyjających rozwojowi tzw. srebrnej gospodarki (aktywność osób starszych, produkty i usługi).							
Opis działania							
Udział osób starszych w strukturze demograficznej mieszkańców GZM z roku na rok rośnie. Osoby te chcą aktywnie uczestniczyć w życiu społecznym. Poszczególne gminy członkowskie zainicjowały tzw. karty seniora lub inne usługi skierowane do tej grupy docelowej. Ulgi i inne formy wsparcia są często skierowane do własnych mieszkańców, co oznacza, że karty seniora jednej gminy nie są honorowane w innych gminach GZM. Seniorzy wskazali na fakt, iż korzystają regularnie z ofert kulturowych, sportowych i społecznych innych gmin w GZM. Podczas konsultacji zgłosili propozycję uzgodnienia między gminami członkowskimi wspólnych zasad realizacji usług wsparcia skierowanych do seniorów na obszarze GZM. Jednocześnie wskazali na otwartość seniorów i ich chęć na udział w projektach demonstracyjnych, w których promowane są innowacje społeczne, które pozwolą poprawić jakość życia osób starszych. Dotyczy to zarówno technologii monitoringu, technologii medycznych, jak i innych rozwiązań pobudzających aktywność, wspierających mobilność i zaradność oraz przeciwdziałających izolacji osób starszych. Urząd Metropolitalny przewiduje: – upowszechnianie wymiany dobrych praktyk z pracownikami urzędów gmin odpowiedzialnych za prowadzenie programów wsparcia skierowanych do osób starszych, – wypracowanie zaleceń i rekomendacji dotyczących jednolitych działań wobec osób starszych, – promowanie innowacji społecznych oddziałujących pozytywnie na jakość życia osób starszych podczas konferencji i innych wydarzeń specjalnych, we współpracy z partnerami społecznymi, gospodarczymi gminami członkowskimi (uruchomienie projektów pilotażowych), – aktywny udział w wydarzeniach adresowanych do seniorów na poziomie międzygminnym.							
Rezultat/produkt							
• Pakiet wspólnych zasad wsparcia osób starszych na obszarze GZM w ramach ujednoliconego systemu wsparcia. • Minimum dwie usługi adresowane pośrednio i/lub bezpośrednio do seniorów zamieszkałych na obszarze GZM.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	2 000 000 zł	Środki własne	2 000 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
24. Opracowanie strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 r.							
Priorytet PDS							
Promocja związku metropolitalnego i jego obszaru							
Cel działania							
Stworzenie warunków do maksymalnego i precyzyjnego wykorzystania potencjału Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w działaniach o charakterze promocyjnym i komunikacyjnym. Stworzenie sprawnych mechanizmów promocji integracyjnej skierowanej do wnętrza związku metropolitalnego oraz promocji m.in. biznesowej i turystycznej skierowanej do odbiorców zewnętrznych. Określenie i skuteczne wykorzystanie narzędzi do przedstawienia GZM jako dobrego miejsca do życia, studiowania, pracy i inwestowania.							
Opis działania							
Strategia będzie miała charakter dokumentu kompleksowo opisującego sferę promocji: narzędzia, treści, kierunki, adresatów działań i treści promocyjnych, określi <i>big idea</i> metropolii rozpiętą pomiędzy tradycją a aspiracjami supermiasta i jego mieszkańców, określi wytyczne do działań promocyjnych w odniesieniu do <i>big idea</i>. Strategia określi metropolitalny układ odniesienia i scharakteryzuje pozycjonowanie GZM. Dokument będzie zawierał wyniki analizy strategicznej, opisane cele horyzontalne i szczegółowe promocji, zidentyfikuje i scharakteryzuje główne grupy adresatów treści promocyjnych oraz działań komunikacyjnych, zarysuje programy promocyjne wraz z proponowanymi w ich obszarze działaniami. W strategii znajdzie się opis grupowych i indywidualnych ambasadorów marki. W zakresie komunikacji społecznej zaprezentuje ona katalog dobrych praktyk komunikacyjnych GZM.							
Rezultat							
- Dokument pn. Strategia promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 r. - Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia istnieje w świadomości jej mieszkańców, jest także rozpoznawalna na arenie międzynarodowej.							
Czas realizacji	2018 - 2020	Łączne nakłady finansowe	354 240 zł	Środki własne	354 240 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
25. Promocja potencjału naukowego i edukacyjnego GZM - program zachęcający młodych ludzi do studiowania i związania się z Metropolią							
Priorytet PDS							
Promocja związku metropolitalnego i jego obszaru							
Cel działania							
Zwiększenie atrakcyjności oferty edukacyjnej uczelni z obszaru GZM							
Opis działania							
Chcąc przeciwdziałać niekorzystnym trendom demograficznym, należy przekonać młodzież mieszkającą w GZM oraz młodzież z innych części Polski i Europy Środkowej, że warto studiować i zamieszkać w GZM. W przeszłości uczelnie podejmowały indywidualne i wspólne próby wdrażania kampanii promocyjnych skierowanych do młodzieży, jednak rzadko były one konsekwentnie podtrzymywane przez kolejne lata. GZM, jako instytucja odpowiedzialna za rozwój społeczno-gospodarczy regionu powinna wspierać uczelnie w działaniach zmierzających do podniesienia atrakcyjności oferty edukacyjno-naukowej. Młodzież stanowi istotną grupę docelową dla przyszłości GZM. Dlatego też istotne jest zachęcenie młodzieży do związania swojej przyszłości z GZM. Promocja potencjału naukowego uczelni poprzez wsparcie finansowe uczelni będzie miała długofalowe skutki oddziaływania. Młodzież i studenci przekonają się że warto związać swoją przyszłość z Metropolią, formy spędzania wolnego czasu będą bardziej różnorodne, podniesie jakość życia, co w dalszej perspektywie spowoduje napływ nowych mieszkańców. Działanie będzie realizowane poprzez projekt pn. „Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki”. Wsparcie finansowe w postaci dotacji zostanie przeznaczone dla uczelni wyższych, publicznych jak i nie publicznych, w rozumieniu ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2019, poz. 1668), prowadzących działalność na terenie GZM. Wspierane będzie podniesienie atrakcyjności oferty edukacyjnej/naukowej uczelni poprzez zaangażowanie aktywnych naukowo, wybitnych naukowców, osobistości, którzy poprzez swój udział w wykładach, seminariach, spotkaniach, recenzowaniu prac dyplomowych i innych działaniach, zachęciliby studentów, doktorantów do kontynuowania nauki na lokalnej uczelni i związania swojej przyszłości z GZM lub regionem. Zaproszeni naukowcy będą musieli spełniać określone kryteria, m.in. powinni wywodzić się z 20 najlepszych uczelni notowanych w światowych rankingach oraz posiadać bogaty dorobek naukowy. Promowane będą pobyty dłuższe, przekraczające miesiąc. Dotacja przeznaczona zostanie na finansowanie kosztów wynagrodzenia zaproszonego naukowca oraz promocję projektu. Maksymalna wysokość udzielonej dotacji - 99% wydatków uznanych za kwalifikowane.							
Rezultat/produkt							
• Utrzymanie liczby studentów na uczelniach GZM na stałym poziomie. • Napływ nowych mieszkańców do GZM. • Zwiększenie atrakcyjności oferty edukacyjnej uczelni na terenie GZM. • Pozyskanie osób zdolnych, z możliwościami ich zakorzenienia na terenie GZM (praca, mieszkanie).							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	8 000 000 zł	Środki własne	8 000 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
26. Budowa systemu zarządzania projektami rozwojowymi w ramach struktury organizacyjnej Urzędu Metropolitalnego							
Priorytet PDS							
Rozwój instytucjonalny							
Cel działania							
Wdrożenie metodyki zarządzania projektami w Urzędzie Metropolitalnym wraz z dedykowaną elektroniczną platformą.							
Opis działania							
Działanie składa się z wielu faz, różniących się między sobą: czasem trwania, stopniem zaangażowania zasobów oraz stosowanymi metodami prowadzenia, planowania i kontroli. Sposób podziału projektu na fazy oraz ich liczba zależą przede wszystkim od tematyki i zakresu projektu. Działanie będzie polegać na opracowaniu metodyki zarządzania projektami składającej się z co najmniej następujących faz: analizy potrzeb, planowania, realizacji i zamknięcia projektu dla wszystkich projektów, w tym projektów inwestycyjnych, oraz docelowo wdrożenia cyfrowej platformy elektronicznej do zarządzania projektami w ramach działania GZM, szczególnie w kontekście relacji z gminami. Platforma będzie cyfrowym odzwierciedleniem organizacji, jej struktury, zasobów i zachodzących w niej procesów. Pozwoli wygodniej i łatwiej zarządzać wszelką działalnością projektową, zarówno w obszarze dokumentacji, zadań, jak i budżetowania, raportowania stanu ich realizacji oraz dystrybucji informacji o zadaniach bezpośrednio do wykonujących je osób. Wprowadzenie elektronicznej platformy cyfrowej pozwoli na sprawny i efektywny przepływ informacji pomiędzy GZM i gminami członkowskimi w ramach wspólnie realizowanych projektów. Pierwszy etap działania zakłada budowę systemu zarządzania wraz z narzędziem do implementacji w Urzędzie Metropolitalnym oraz z przyszłą rozbudową systemu o moduły dotyczące zarządzaniem portfelami projektów i programami, a także z uzupełnieniem zasad zarządzania projektami w przedmiotowym zakresie. Kolejnym etapem będzie wdrożenie opracowanego systemu dla gmin członkowskich GZM. Aktualnie zgodnie z wypracowaną metodyką zarządzania projektami prowadzony jest monitoring realizacji działań ujętych w Programie Działań Strategicznych. Podstawowym narzędziem w procesie monitoringu są wypełniane przez kierowników projektów raporty okresowe, na podstawie których opracowywany jest miesięczny raport o postępie realizacji działań przedkładany Zarządowi GZM. W pierwszym etapie raportowaniem objętych jest większość działań, natomiast od stycznia 2020 r. system raportowania będzie obejmował wszystkie działania realizowane w ramach Programu Działań Strategicznych.							
Rezultat/produkt							
- Opracowanie metodyki zarządzania projektami. - Wdrożenie elektronicznego systemu wspierającego zarządzanie cyklem życia projektu poprzez zdefiniowanie uprawnień, podział odpowiedzialności oraz możliwość kontroli faz projektu. - Usprawnienie komunikacji z gminami.							
Czas realizacji	2018 - 2021	Łączne nakłady finansowe	850 000 zł	Środki własne	850 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
27. Budowa platformy dobrych praktyk							
Priorytet PDS							
Rozwój instytucjonalny							
Cel działania							
Promowanie i wykorzystywanie dobrych praktyk wśród gmin członkowskich GZM dla poprawy sprawności działania samorządów lokalnych i wdrażania innowacyjnych rozwiązań służących poprawie jakości życia mieszkańców.							
Opis działania							
Dobra praktyka oznacza: sprawdzone, efektywne i skuteczne rozwiązanie danej kwestii, mogące służyć jako modelowe rozwiązanie do szerszego wdrażania i replikowania w różnych instytucjach, a w przypadku samorządu w gminach i jednostkach im podległych. Wymiana doświadczeń i budowanie wzajemnych kontaktów wokół danej dobrej praktyki wpływa na zwiększenie efektywności i sprawności funkcjonowania samorządów lokalnych oraz na wzmocnienie współpracy pomiędzy pracownikami samorządowymi. Zasadność podjęcia działania wynika z potrzeby stworzenia narzędzia służącego: – międzygminnej wymianie doświadczeń dla poprawy efektywności działania i usprawnienia codziennych zadań realizowanych przez samorządy lokalne; – zapewnieniu dostępu do aktualnych informacji i rozwiązań, które są wypracowywane „na bieżąco” w odpowiedzi na potrzeby i wyzwania zarówno mieszkańców, jak i pracowników samorządowych. Realizacja działania obejmować będzie m.in.: – przygotowanie ujednoliconego formatu, opisującego dobrą praktykę; – zebranie informacji z gmin nt. funkcjonujących tzw. dobrych praktyk oraz tematów, dla których powinny być wypracowane dobre praktyki; – organizowanie cyklicznych spotkań prezentujących dobre praktyki wg podziału na grupy tematyczne; – upowszechnianie wybranych dobrych praktyk; W dalszej perspektywie, w miarę rozwoju idei wymiany dobrych praktyk, zakłada się: – sięganie po doświadczenia spoza obszaru GZM, w tym doświadczenia zagraniczne; – stworzenie platformy informatycznej do upowszechniania dobrych praktyk i wymiany doświadczeń; – opracowanie publikacji nt. dobrych praktyk; – organizowanie spotkań/warsztatów służących wymianie doświadczeń z innymi metropolitami z kraju i zagranicy (opcjonalnie).							
Rezultat/produkt							
• Zainicjowanie procesu współpracy i wymiany informacji oraz budowania kontaktów pomiędzy gminami. • Wypracowany zestaw dobrych praktyk do dalszego upowszechniania i wykorzystania, np. w realizacji innych działań przez GZM. • Interdyscyplinarna platforma wymiany dobrych praktyk (narzędzie informatyczne).							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	800 000 zł	Środki własne	800 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
28. Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne							
Priorytet PDS							
Rozwój instytucjonalny							
Cel działania							
Utworzenie i prowadzenie Metropolitalnego Obserwatorium Społeczno-Ekonomicznego, służącego do gromadzenia, przetwarzania i analizowania danych oraz monitorowania zmian zachodzących w GZM i jej gminach członkowskich.							
Opis działania							
Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne GZM to narzędzie służące do systematycznego gromadzenia i przetwarzania danych oraz monitorowania zmian w GZM i jej gminach członkowskich zachodzących na przestrzeni lat. Uzasadnieniem dla wyboru działania była potrzeba dysponowania aktualnym i łatwo dostępnym źródłem danych i analiz (własną bazą wiedzy) na temat obszaru metropolitalnego, wykorzystywanych w procesie zarządzania obszarem metropolitalnym oraz w pracach poszczególnych departamentów Urzędu Metropolitalnego dla lepszego planowania rozwoju GZM i monitorowania bieżącej sytuacji w GZM. Realizacja działania obejmować będzie m.in.: – gromadzenie danych i tworzenie baz danych, w tym przestrzennych z wykorzystaniem narzędzi GIS; – wizualizację danych w i ich udostępnianie poprzez portal internetowy; – utworzenie platformy komunikacji i wymiany informacji z podmiotami zewnętrznymi i wewnątrz organizacji (InfoGZM); – wykonywanie opracowań analitycznych i diagnostycznych, w tym publikacji (np.: Atlas Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, opracowania nt. depopulacji i demografii, itp.); – prace analityczne w zakresie polityki przestrzennej i ładu przestrzennego (np. wspólne zestawienie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wszystkich gmin członkowskich GZM); – prowadzenie badań tematycznych (np. nt. jakości życia na obszarze GZM w wymiarze subiektywnym (jakościowym/odczuciowym) i obiektywnym (ilościowym/kwantyfikowalnym) z możliwością okresowego ich powtarzania w celu budowania bazy wiedzy (np. Raport nt. jakości życia w GZM). Podstawowym narzędziem realizacji zadań w ramach Obserwatorium jest autorski portal InfoGZM, będący platformą udostępniania i wizualizacji gromadzonych danych, z wykorzystaniem takich form prezentacji jak m.in. mapy, wykresy, kartogramy, grafiki, tabele. Na portalu prezentowane są zarówno podstawowe informacje o GZM i jej gminach członkowskich (powierzchnia, liczba ludności, rodzaj gminy), jak i bardziej szczegółowe zagadnienia branżowe (np. z zakresu demografii, finansów publicznych, infrastruktury, środowiska, gospodarki). Portal jest stale rozbudowywany i wzbogacany o nowe dane i analizy. Działanie ma charakter stały oraz wymaga bieżącej aktualizacji i uzupełniania danych.							
Rezultat/Produkt							
• Baza danych na temat GZM i jej gmin członkowskich pozwalająca na monitorowanie zmian w czasie; • Portal informacyjny: platforma upowszechniania i wizualizacji danych nt. obszarów funkcjonowania gmin członkowskich i całej GZM; • Opracowania analityczno-diagnostyczne i publikacje tematyczne; • Wpracowane autorskie narzędzia badawcze do wielokrotnego wykorzystania w przypadku powtarzalności badań (opcjonalnie).							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	800 000 zł	Środki własne	800 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
29. Opracowanie Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2021-2027 z perspektywą do 2035 r.							
Priorytet PDS							
Rozwój instytucjonalny							
Cel działania							
Opracowanie dokumentu strategicznego kreującego politykę rozwoju GZM i wspierającego proces zarządzania obszarem metropolitalnym.							
Opis działania							
Realizacja działania (w skrócie: Strategii Rozwoju GZM) wynika z potrzeby opracowania podstawowego i kierunkowego dokumentu określającego ustalenia strategiczne na rzecz rozwoju społeczno-gospodarczego GZM i budowania jej metropolitalnego wymiaru, z uwzględnieniem ładu przestrzennego i powiązań funkcjonalnych. Dokument zawierać będzie także: plan finansowy, harmonogram oraz system wdrażania i monitorowania postępów we wdrażaniu ustaleń strategicznych. W wymiarze wewnętrznym Strategia Rozwoju GZM będzie narzędziem operacyjnym, służącym do integrowania, inspirowania i koordynowania inicjatyw podejmowanych przez poszczególne gminy członkowskie GZM i departamenty Urzędu Metropolitalnego. W wymiarze zewnętrznym będzie ona narzędziem służącym komunikowaniu przyjętych kierunków rozwoju GZM, wynikających z dążeń i aspiracji jej gmin członkowskich oraz będzie podstawą do ubiegania się o zewnętrzne środki finansowe. <i>Z uwagi na fakt, iż komponent analityczno-diagnostyczny dotyczący obszaru związku metropolitalnego jest wspólny dla trzech działań wpisanych w PDS (tj. studium metropolitalnego, strategii rozwoju i obszarów funkcjonalnych) zasadna jest ich realizacja jako jedno złożone działanie, ze sobą współzależne.</i> <i>Jednocześnie, ze względu na planowane zmiany w prawodawstwie dotyczące prowadzenia polityki rozwoju GZM, należy brać pod uwagę możliwość poszerzenia zakresu dokumentu strategicznego o model struktury funkcjonalno-przestrzennej (zastępującej odrębny dokument planistyczny, tj. studium metropolitalne).</i>							
Rezultat							
- Metropolitalny dokument strategiczny - Baza wiedzy i informacji nt. GZM pozyskana w trakcie procesu opracowywania dokumentu, tj. analiz i diagnoz.							
Czas realizacji	2018 - 2021	Łączne nakłady finansowe	2 700 000 zł	Środki własne	2 700 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
30. Sprawna Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia - wyznaczenie obszarów funkcjonalnych							
Priorytet PDS							
Rozwój instytucjonalny							
Cel działania							
Optymalizacja rozwoju poszczególnych obszarów GZM, w kontekście wzajemnego oddziaływania oraz zróżnicowanej struktury jednostek administracyjnych.							
Opis działania							
Realizacja działania, tj. wyznaczenia obszarów funkcjonalnych, wynika m.in.: – z potrzeby identyfikacji powiązań funkcjonalnych i sił oddziaływania poszczególnych gmin na siebie, w tym gmin członkowskich GZM; – z potrzeby określenia specyfiki, w tym potencjałów i deficytów danego obszaru funkcjonalnego w celu doboru właściwych kierunków rozwoju; – niejednorodnej struktury administracyjnej GZM, obejmującej gminy, lecz nie zawsze całe powiaty, co utrudnia prowadzenie spójnej polityki rozwoju, a także zbieranie danych (często dostępnych na poziomie powiatu). Prace związane z wyznaczeniem obszarów funkcjonalnych pozwolą także na analizę potencjalnego / optymalnego zasięgu związku metropolitalnego, czyli na delimitację jego granic. Realizacja działania obejmuje m.in. – dobór wskaźników diagnostycznych; – delimitację granic oddziaływania GZM; – opracowanie modelu i mapy zarządzania obszarami funkcjonalnymi. <i>Z uwagi na fakt, iż komponent analityczno-diagnostyczny dotyczący obszaru związku metropolitalnego jest wspólny dla trzech działań wpisanych w PDS (tj. studium metropolitalnego, strategii rozwoju i obszarów funkcjonalnych) zasadna jest ich realizacja jako jedno złożone działanie, ze sobą współzależne (także w przypadku przewidywanych zmian przepisów prawa odnośnie strategii i studium).</i>							
Rezultat							
• Analiza powiązań funkcjonalnych obszaru związku metropolitalnego wraz z przestrzennym opracowaniem modelu obszarów funkcjonalnych, obejmujących co najmniej gminy członkowskie GZM. • Zestaw wskaźników diagnostycznych do identyfikacji obszarów funkcjonalnych.							
Czas realizacji	2018 - 2020	Łączne nakłady finansowe	350 000 zł	Środki własne	350 000 zł	Środki zewnętrzne	–

DZIAŁANIA NOWE



Numer i nazwa działania							
31. Integracja systemu ŚKUP z infrastrukturą tyską							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Ujednolicenie oferty taryfowej we wszystkich gminach metropolii. Unowocześnienie systemu pobierania opłat w publicznym transporcie zbiorowym.							
Opis działania							
Po zakończonym procesie przejmowania zadań trzech organizatorów komunikacji, z których jeden (MZK Tychy) nie posiadał infrastruktury pozwalającej na funkcjonowanie systemu ŚKUP, zaplanowano przekazanie kwoty 12 000 000 zł Miastu Tychy na doposażenie pojazdów PKM Tychy oraz TLT Tychy w nowoczesne urządzenia do poboru opłat umożliwiające płatność również kartami płatniczymi. W przypadku przejęcia zadań MZK Tychy przez GZM dalsze prowadzenie zadania przejmie GZM/ZTM. Z powodu planowanego wdrożenia obsługi karty płatniczej w ww. pojazdach, niezbędne będzie wyposażenie wszystkich kontrolerów ZTM w urządzenia umożliwiające weryfikację wniesienia opłaty nie tylko kartą ŚKUP, ale również kartą płatniczą. Ponadto terminale kontrolerskie umożliwią przyjmowanie opłat dodatkowych w pojazdach z wykorzystaniem karty płatniczej. Zadanie zostanie zrealizowane przez GZM/ZTM. Integralną część niniejszego działania stanowią kampanie marketingowe i promocyjne, pokazujące zalety korzystania z różnych form poruszania się po Metropolii.							
Rezultat/produkt							
• Wprowadzenie jednolitego systemu pobierania opłat za przejazd z wykorzystaniem systemu ŚKUP we wszystkich pojazdach ZTM. • Wdrożenie w pierwszych 190 pojazdach możliwości zapłaty za przejazd kartą płatniczą. • Wyposażenie wszystkich kontrolerów w nowoczesne terminale kontrolerskie. • Zmniejszony koszt zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego na obszarze GZM. • Poprawa mobilności mieszkańców poprzez aktywizację potencjału transportu publicznego wpływającego na preferowanie przez mieszkańców Metropolii podróży odbywanych transportem publicznym (zmniejszenie kongestii, mniejsza ilość samochodów w centrach gmin i miast, zmniejszenie emisji spalin do atmosfery).							
Czas realizacji	2019 - 2021	Łączne nakłady finansowe	14 963 713 zł	Środki własne	14 963 713 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
32. Zakup i utrzymanie nowych automatów biletowych na terenie GZM							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Zwiększenie dostępności sieci sprzedaży dla użytkowników na terenie GZM.							
Opis działania							
W związku z rozwojem kanałów zapewniających całodobową dostępność biletów (automaty biletowe, sprzedaż przez Internet, sprzedaż przez aplikacje w telefonach komórkowych), jak i zmianach w preferencjach użytkowników (np. czytanie wiadomości on-line) ciągłemu ograniczaniu ulega sieć tradycyjnych kanałów dystrybucji (kioski) z powodu ich likwidacji. Powoduje to kurczenie się dostępnej stacjonarnej sieci sprzedaży, co w przypadku użytkowników nie korzystających z kanałów mobilnych (Internet, aplikacje na komórki) może powodować rezygnację z zakupu biletu lub nawet z korzystania z usług komunikacji zbiorowej. Dlatego niezbędne jest zapobieżenie temu zjawisku poprzez rozwój kanałów sprzedaży zapewnianych bezpośrednio przez GZM/ZTM. Obecnie na terenie 24 gmin GZM funkcjonuje 109 automatów biletowych, zakupionych w ramach projektu ŚKUP. Ponadto funkcjonuje 14 urządzeń zakupionych bezpośrednio przez miasto Sosnowiec. Automaty umożliwiają całodobową sprzedaż biletów papierowych i elektronicznych, zasilenie środków na karcie ŚKUP, jak i pozyskanie karty ŚKUP na okaziciela. Możliwa jest zapłata zarówno gotówką (monety i banknoty), jak i kartą płatniczą oraz środkami z karty ŚKUP. Na terenie pozostałych 17 gmin nie ma obecnie automatów biletowych. Uwzględniając powyższe planuje się zakup 43 nowoczesnych stacjonarnych automatów biletowych, zapewniających oprócz funkcjonalności realizowanych przez obecnie funkcjonujące automaty ŚKUP również zapłatę z użyciem nowoczesnych form płatności (Blik), jak również wyświetlanie na dodatkowym ekranie informacji pasażerskiej (dla lokalizacji, w których nie zainstalowano wyświetlaczy SDIP). Automaty zostaną zlokalizowane po 1 sztuce w każdej z gmin Metropolii, ponadto zakłada się posadowienie po jednym urządzeniu na lotnisku Katowice Pyrzowice oraz przed siedzibą GZM. Dodatkowo w zamówieniu zostaną uwzględnione plany gmin GZM zakupu automatów biletowych, w tym w ramach realizowanych przez gminy projektów ze środków unijnych.							
Rezultat/produkt							
- Rozszerzenie sieci stacjonarnych automatów biletowych o co najmniej 43 nowe urządzenia. - Zwiększenie dostępności sieci sprzedaży w gminach GZM poprzez zapewnienie w każdej gminie GZM automatu biletowego.							
Czas realizacji	2019 - 2029	Łączne nakłady finansowe	23 753 000 zł w tym w latach 2019 - 2022: 17 880 000 zł	Środki własne	23 753 000 zł w tym w latach 2019 - 2022: 17 880 000 zł	Środki zewnętrzne	—

Numer i nazwa działania							
33. Solarne automaty biletowe							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Zwiększenie dostępności sieci sprzedaży dla użytkowników na terenie Metropolii.							
Opis działania							
Planowane jest pilotażowe uruchomienie 10 sztuk solarnych automatów biletowych, umożliwiających sprzedaż biletów papierowych i przyjmowanie opłat gotówką oraz kartą płatniczą. Zaletą urządzeń, oprócz ich niższego kosztu pozyskania, jest brak potrzeby zapewnienia zewnętrznego zasilania urządzeń, dzięki czemu prostsze jest ich posadowienie, jak i relokacja do innej lokalizacji. Celem pilotażu, którego zakładany okres trwania wyniesie 12 miesięcy, będzie weryfikacja przydatności tego typu urządzeń do obsługi sprzedaży biletów dla pasażerów, jak również działania urządzeń w różnych warunkach pogodowych, w tym przy słabym nasłonecznieniu. Ponadto urządzenia poprzez ich umiejscowienie w planowanych lokalizacjach stacjonarnych automatów biletowych pozwolą wstępnie zweryfikować zapotrzebowanie na docelowe automaty w planowanych lokalizacjach, w szczególności w mniejszych gminach.							
Rezultat/produkt							
- Rozszerzenie sieci sprzedaży przez automaty o gminy GZM, w których dotychczas brak tego typu urządzeń. - Weryfikacja przydatności automatów solarnych jako elementu sieci sprzedaży.							
Czas realizacji	2020 - 2021	Łączne nakłady finansowe	310 000 zł	Środki własne	310 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
34. Projekt systemu automatycznego zliczania pasażerów w pojazdach ZTM							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Pozyskiwanie bieżącej informacji o napełnieniach linii ZTM.							
Opis działania							
Obecnie ZTM pozyskuje informacje o napełnieniach linii z badań napełnień wykonywanych przez osoby wykonujące pomiary. Wadą tych danych jest to, że dają dane punktowe/wybiórcze, obejmujące tylko dzień objęty badaniem. Zebranie pełnych danych o potokach pasażerskich tą metodą jest bardzo czasochłonne, gdyż musi odbywać się w czasie rzeczywistym, angażuje sporą grupę ankieterów, a co więcej wymaga poświęcenia dodatkowego czasu na wprowadzenie zgromadzonych danych do arkusza w formie elektronicznej umożliwiającego sporządzenie na ich podstawie niezbędnych analiz. Ponadto ze względu na koszty tych badań linie są badane zazwyczaj co 2 lata, co powoduje, że brak jest bieżących danych o napełnieniach linii. W związku z powyższym wskazany jest rozpoczęcie działań zmierzających do uruchomienia w pojazdach ZTM-u systemu automatycznego zliczania pasażerów. W tym celu niezbędne jest wyposażenie pojazdów operatorów w niezbędną infrastrukturę, w tym bramki liczące oraz pozyskanie przez GZM/ZTM oprogramowania umożliwiającego zbieranie, obróbkę i prezentację tych danych. Niektóre pojazdy operatorów są już wyposażone w bramki liczące. Dlatego w pierwszym etapie (do roku 2022) planuje się zweryfikowanie możliwości wykorzystania tej infrastruktury do tego celu wraz z doposażeniem jej w niezbędne elementy umożliwiające pozyskiwanie danych o liczbie osób wsiadających i wysiadających na poszczególnych przystankach. Równolegle planuje się pozyskanie oprogramowania umożliwiającego zbieranie, obróbkę i prezentację tych danych, po wcześniejszym przetestowaniu istniejących na rynku rozwiązań w tym zakresie. Oprogramowanie powinno być gotowe do obsługi wszystkich pojazdów ZTM, natomiast w pierwszym etapie (do roku 2020) zakłada się pozyskiwanie danych z urządzeń już zamontowanych w pojazdach operatorów, po ich doposażeniu w niezbędne elementy.							
Rezultat/produkt							
- Oprogramowanie umożliwiające zbieranie, obróbkę i prezentację danych o napełnieniach w pojazdach ZTM. - Doposażenie pojazdów realizujących przewozy na zlecenie ZTM w elementy umożliwiające wykorzystanie bramek liczących zamontowanych w tych pojazdach.							
Czas realizacji	2020 - 2023	Łączne nakłady finansowe	2 130 000 zł w tym w latach 2020-2022: 1 930 000 zł	Środki własne	2 130 000 zł w tym w latach 2020-2022: 1 930 000 zł	Środki zewnętrzne	—

Numer i nazwa działania							
35. Smart Metropolia							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Promowanie świadczenia usług wspierających zarządzanie miastami z wykorzystaniem najnowocześniejszych technologii z dziedzin Smart City. Współorganizowanie procesów gromadzenia danych i zarządzania informacją w ramach polityki inteligentnych i przyjaznych miast dla obywateli.							
Opis działania							
Smart Metropolia obejmuje działania mające na celu wdrażanie w samorządzie lokalnym rozwiązań inteligentnych, m.in. w zakresie elektronicznej administracji i zarządzania. Smart Metropolia to idea obejmująca inteligentne i innowacyjne działania służące: poprawie jakości życia mieszkańców, zwiększeniu ich świadomości i partycypacji, stymulowaniu zrównoważonego rozwoju gmin członkowskich GZM we wszystkich obszarach ich funkcjonowania oraz podniesieniu efektywności wykorzystywania dostępnych zasobów (wykorzystując na ogół nowoczesne technologie informacyjno-komunikacyjne). Jej istotą jest efektywne i inteligentne: zarządzanie przestrzenią miejską oraz zasobami naturalnymi i ich wykorzystywaniem, zaangażowanie i wykorzystanie potencjału inicjatyw obywatelskich oraz wykorzystanie technologii i gromadzonych danych. Projekty dotyczące Smart Metropolii nie są ograniczone tematycznie, jednakże najczęściej ukierunkowane są na zrównoważony rozwój gospodarczy (w tym efektywne zarządzanie w obszarze infrastruktury miejskiej - np. energetyki, transportu), zagospodarowanie przestrzenne, komunikację i sprawy społeczne. W ramach Smart Metropolii podejmowane będą działania wspomagające propagowanie otwartych danych, w tym opracowanie standardów i wytycznych dotyczących realizacji projektów z obszaru smart city oraz wymiany danych (quasi „szyny danych”) dla rozwiązań smart w Metropolii.							
Rezultat/produkt							
Opracowanie planu wdrożenia polityki Smart Metropolia, pozwoli na ujęcie zależności pomiędzy poszczególnymi gminami, przetwarzanymi w nich danymi oraz uwarunkowaniami, celami i potrzebami mieszkańców. Opracowanie takiego planu przy współpracy z wykwalifikowanymi ekspertami-pomoże zdefiniować ścieżki rozwoju i określić optymalne narzędzia ich realizacji. Opracowanie planu wdrażania polityki Smart Metropolii przyczyni się do: • analizy opracowanej koncepcji, oceny skuteczności jej wdrożenia oraz opracowania raportu zawierającego wnioski i propozycje działań do realizacji z zakresu obszaru smart city, • utrzymania i wdrażania założeń strategii Smart Metropolii w GZM, • planowania przedsięwzięć z obszaru smart city i zarządzania ich wdrożeniem, • rozwijania i wdrażania standardów i dobrych praktyk, • śledzenia trendów i kierunków rozwoju rozwiązań z obszaru smart city oraz metodyk zarządczych, • monitorowania realizowanych projektów z zakresu smart city, • projektowania i definiowania architektury cyfrowej w zakresie procesów, aplikacji, danych i technologii, • rozwijania i wdrażania zasad zarządzania danymi i integracji systemów, • podejmowania działań zmierzających do poprawy jakości świadczonych usług z obszaru smart city i optymalizacji kosztów tych usług, • integracji procesu zamówień publicznych z obszaru smart city, • przygotowywania niezbędnych analiz ekonomicznych i sprawozdań.							
Czas realizacji	2020 - 2022	Łączne nakłady finansowe	4 000 000 zł	Środki własne	4 000 000 zł	Środki zewnętrzne	—

Numer i nazwa działania							
36. Prowadzenie Programu działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona, zielona metropolia							
Cel działania							
Wspieranie działań związanych z budowaniem zielonej Metropolii ze szczególnym uwzględnieniem ograniczenia niskiej emisji.							
Opis działania							
Program działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji, polegający na wsparciu inicjatyw gmin członkowskich poprzez udzielenie pomocy finansowej w formie dotacji celowej na dofinansowanie własnych zadań inwestycyjnych i zakupów inwestycyjnych gmin członkowskich Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii związanych z ograniczaniem niskiej emisji. Pomoc finansowa w postaci dotacji celowej może być przyznana na realizację projektów, związanych z redukcją niskiej emisji, a w szczególności: 1) budową i przebudową infrastruktury służącej do produkcji i dystrybucji energii ze źródeł odnawialnych; 2) modernizacją energetyczną budynków stanowiących własność bądź znajdujących się w innej formie władania gminy, związanych z realizacją jej zadań własnych; 3) likwidacją „niskiej emisji” poprzez wymianę/modernizację indywidualnych źródeł ciepła lub podłączanie budynków do sieciowych nośników ciepła w nieruchomościach stanowiących własność bądź znajdujących się w innej formie władania gminy, związanych z realizacją jej zadań własnych; 4) budową instalacji OZE w modernizowanych energetycznie budynkach stanowiących własność bądź znajdujących się w innej formie władania gminy, związanych z realizacją jej zadań własnych; 5) budową, przebudową liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego (np. zintegrowane węzły przesiadkowe, infrastruktura przystankowa, drogi rowerowe, parkingi Park&Ride i Bike&Ride, buspasy); 6) wdrażaniem inteligentnych systemów transportowych (ITS); 7) zakupem niskoemisyjnego taboru na potrzeby transportu publicznego; 8) poprawą efektywności energetycznej oświetlenia;							
Rezultat/produkt							
• Udzielenie dotacji celowej gminom członkowskim GZM. • Ograniczenie niskiej emisji na obszarze GZM.							
Czas realizacji	2020	Łączne nakłady finansowe	90 000 000 zł	Środki własne	90 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

DZIAŁANIA ZREALIZOWANE



Numer i nazwa działania							
11. Integracja organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Zintegrowanie i konsolidowanie działań dotychczasowych operatorów publicznego transportu zbiorowego na terenie GZM. Usprawnienie zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego.							
Opis wykonanego zakresu							
W listopadzie 2017 roku Zgromadzenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii postanowiło zastąpić od 2019 roku KZK GOP, MZK Tychy i MZKP Tarnowskie Góry przez Zarząd Transportu Metropolitalnego. Pierwszy etap integracji wynika z podjętej w 2018 roku przez Zgromadzenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii uchwały dotyczącej przekazania zadań własnych, których przejęcie zostało poprzedzone zleconą firmie zewnętrznej analizą due diligence organizatorów przekazujących zadania. Na podstawie uchwał podjętych przez ww. organizatorów oraz GZM, od dnia 1 stycznia 2019 roku Zarząd Transportu Metropolitalnego przejął zadania, prawa i obowiązki obecnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego: KZK GOP, MZK Tychy i MZKP Tarnowskie Góry, a tym samym podmiot ten stał się organizatorem publicznego transportu zbiorowego na obszarze metropolii. Dzięki integracji dotychczas rozproszonych i nieraz zdublowanych działań nowy podmiot może prowadzić działania zmierzające do ciągłej optymalizacji procesów zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego, co powinno pozytywnie wpłynąć na zmniejszenie kosztów operacyjnych zarządzania systemem (np. zrezygnowano z wynajmu pomieszczeń w byłej siedzibie MZK w Tychach). Integralną część niniejszego działania stanowiły kampanie marketingowe i promocyjne, pokazujące zalety korzystania z różnych form poruszania się po metropolii. Przejęcie zadań od trzech organizatorów wymaga ujednolicenia nie tylko taryfy, ale również rozwiązań funkcjonujących u każdego z nich. Zakres dotyczący wyposażenia pojazdów PKM Tychy oraz TLT Tychy w nowoczesne urządzenia do poboru opłat, jak również zakup stacjonarnych automatów biletowych jest realizowany w ramach odrębnych działań, wskazanych w aktualnym WPF-ie oraz Programie działań strategicznych. Integracja organizatorów w jeden spójny podmiot została zrealizowana w zakresie formalnym w okresie do 1 stycznia 2019r., natomiast proces integracji został zakończony przyjęciem nowego regulaminu organizacyjnego ZTM, co nastąpiło Uchwałą Zarządu GZM nr 259 z dnia 26 listopada 2019 r.							
Rezultat/produkt							
- Analiza due diligence trzech dotychczasowych organizatorów: KZK GOP, MZK Tychy i MZKP Tarnowskie Góry. - Zintegrowanie trzech organizatorów komunikacji z jeden spójny podmiot – ZTM.							
Czas realizacji	2018 - 2019	Łączne nakłady finansowe	488 310 zł	Środki własne	488 310 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
13. Rozwój obsługi linii autobusowej między centrum metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Rozbudowa i doskonalenie oferty publicznego transportu zbiorowego, w tym we współpracy z innymi podmiotami zaangażowanymi w realizację zadań transportowych na terenie metropolii.							
Opis wykonanego zakresu							
W ramach projektu uruchomiono 8 połączeń ekspresowych z miast Metropolii do MPL Katowice w Pyrzowicach. Wprowadzono 130 regularnych kursów ekspresowych łączących lotnisko z Metropolią. Ponadto na terenie MPL Katowice w Pyrzowicach zamontowano i uruchomiono automat biletowy. Na terenie lotniska funkcjonują obecnie 3 przystanki autobusowe. Obecnie czas przejazdu z Katowic do MPL Katowice w Pyrzowicach wynosi ok. 40 minut – czas przejazdu został skrócony o ok. 30 minut. Przez pierwszy rok funkcjonowania linii z połączeń ekspresowych skorzystało ponad 170 tysięcy pasażerów. <i>Wdrożenie projektu zakończono 13.11.2018 r. uruchomieniem funkcjonowania linii. Do tego czasu nie poniesiono wydatków zewnętrznych. Budżet projektu w kwocie 45 000 000 zł przewidziany jest na pokrycie kosztów funkcjonowania linii w okresie jej utrzymania. Umowa z Wykonawcą podpisana jest do 31.12.2021 r. Po zakończeniu umowy zostanie przeprowadzone nowe postępowanie na wybór Wykonawcy. Za rok 2018 GZM udzielił do ZTM dotacji celowej w kwocie 870 968,93 zł, natomiast w okresie od stycznia do września 2019 roku ZTM poniósł koszty wynikające z funkcjonowania linii w kwocie 7 314 212,26 zł.</i>							
Rezultat/produkt							
• Uruchomienie 8 połączeń ekspresowych z miast Metropolii do MPL Katowice w Pyrzowicach. • Skrócenie czasu podróży.							
Czas realizacji	2018 - 2019	Łączne nakłady finansowe	8 185 181,19 zł	Środki własne	8 185 181,19 zł	Środki zewnętrzne	–

PORÓWNANIE WERSJI



Zestawienie działań realizowanych w ramach Programu Działań Strategicznych na lata 2018-2022 – porównanie - wersja przyjęta uchwałą nr XII/73/2018 z dn. 30.11.2018 r. z aneksem (2019)

LP.	NAZWA DZIAŁANIA <i>Zaktualizowana nazwa działania</i>	PDS OBOWIĄZUJĄCY (2018)		PDS ANEKS (2019)	
		SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI	SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI
KSZTAŁTOWANIE ŁADU PRZESTRZENNEGO, ZRÓWNOWAŻONA ZIELONA METROPOLIA					
1.	Ramowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego	4 000 000 zł	2018 - 2022	4 000 000 zł	2018 - 2022
2.	Metropolitalna sieć zielonych przestrzeni publicznych, w tym dolin rzecznych, ogrodów botanicznych i parków	700 000 zł	2018 - 2022	700 000 zł	2018 - 2022
3.	Niebieska infrastruktura Metropolii – inteligentne zarządzanie wodą	900 000 zł	2018 - 2022	1 400 000 zł	2018 - 2022
4.	Zintegrowana gospodarka odpadami na obszarze GZM	6 000 000 zł	2018 - 2022	6 000 000 zł	2018 - 2022
5.	Grupa zakupowa energii elektrycznej i gazu <i>Grupy zakupowe GZM</i>	3 000 000 zł	2018 - 2022	2 500 000 zł	2018 - 2022
6.	Utworzenie i rozwój klastrów energii na obszarze Metropolii	1 000 000 zł	2018 - 2022	1 000 000 zł	2018 - 2022
7.	Opracowanie i wdrożenie metropolitalnego programu poprawy jakości powietrza	850 000 zł	2018 - 2022	1 350 000 zł	2018 - 2022
36.	Prowadzenie Programu działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji			90 000 000 zł	2020
Suma priorytet I		16 450 000 zł		106 950 000 zł	
ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO, ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ MIEJSKA					
8.	Przepustowość komunikacyjna – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego	900 000 zł	2018 - 2022	900 000 zł	2018 - 2022
9.	Budowa kolei metropolitalnej	251 100 000 zł	2018 - 2022 (I etap)	1 103 630 760 zł w tym na lata 2018-2022: 188 380 760 zł	2018 - 2029
10.	Metropolia przyjazna rowerom – studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	25 000 000 zł	2018 - 2022	25 000 000 zł	2018 - 2022
11.	Integracja organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego	21 000 000 zł	2018 - 2022	Zadanie zakwalifikowane jako zrealizowane.	
12.	Zintegrowany system taryfowo-biletowy	50 000 000 zł	2018 - 2022	1 830 000 zł	2018 - 2020
13.	Rozwój obsługi linii autobusowej między centrum metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach	45 000 000 zł	2018 - 2022	Zadanie zakwalifikowane jako zrealizowane.	
14.	ŚKUP 2.0 - unowocześnienie systemu pobierania opłat za przejazdy publicznym transporcie zbiorowym	70 000 000 zł	2018 - 2022	170 000 000 zł wdrożenie: 70 000 000 zł, utrzymanie: 100 000 000 zł	2018 - 2026

LP.	NAZWA DZIAŁANIA <i>Zaktualizowana nazwa działania</i>	PDS OBOWIĄZUJĄCY (2018)		PDS ANEKS (2019)	
		SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI	SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI
15.	Rozwój bezemisyjnego transportu na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	561 680 000 zł	2017 - 2023	1 031 294 000 zł	2017 - 2023
16.	Rozwój elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	2 000 000 zł	2018 - 2022	1 000 000 zł	2018 - 2022
17.	Stworzenie i rozwój platformy usług mobilności	4 000 000 zł	2018 - 2022	4 000 000 zł	2018 - 2022
18.	Rower Metropolitalny – system wypożyczania rowerów publicznych	23 000 000 zł	2018 - 2022	23 000 000 zł	2018 - 2022
31.	Integracja systemu ŚKUP z infrastrukturą tyską			14 963 713 zł	2019 - 2021
32.	Zakup i utrzymanie nowych automatów biletowych na terenie GZM			23 753 000 zł w tym na lata 2019-2022: 17 880 000 zł	2019 - 2029
33.	Solarne automaty biletowe			310 000 zł	2020 - 2021
34.	Projekt systemu automatycznego zliczania pasażerów w pojazdach ZTM			2 130 000 zł w tym na lata 2020-2022: 1 930 000 zł	2020 - 2023
Suma priorytet II		1 053 680 000 zł		2 401 811 473 zł	
ROZWÓJ SPOŁECZNO-GOSPODARCZY OBSZARU ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO					
19.	Prowadzenie Metropolitalnego Funduszu Solidarności	150 000 000 zł	2018 - 2022	203 000 000 zł	2018 - 2023
20.	GZM Data Store – Efektywne wykorzystanie i innowacyjne zastosowanie technologii informacyjnych na obszarze związku metropolitalnego	15 000 000 zł	2018 - 2022	15 000 000 zł	2018 - 2022
21.	Rozwój hubu bezzałogowych statków powietrznych	2 000 000 zł	2018 - 2022	3 500 000 zł	2018 - 2022
22.	Budowa międzynarodowej sieci współpracy	3 500 000 zł	2018 - 2022	5 100 000 zł	2018 - 2022
23.	Dążenie do spójnej polityki społecznej wobec osób starszych – Metropolia przyjazna seniorom	4 000 000 zł	2018 - 2022	2 000 000 zł	2018 - 2022
35.	Smart Metropolia			4 000 000 zł	2020 - 2022
Suma priorytet III		174 500 000 zł		232 600 000 zł	

LP.	NAZWA DZIAŁANIA <i>Zaktualizowana nazwa działania</i>	PDS OBOWIĄZUJĄCY (2018)		PDS ANEKS (2019)	
		SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI	SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI
PROMOCJA ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO I JEGO OBSZARU					
24.	Opracowanie strategii promocji z elementami komunikacji społecznej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii <i>Opracowanie strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 r.</i>	300 000 zł	2018 - 2019	354 240 zł	2018 - 2020
25.	Promocja potencjału naukowego i edukacyjnego GZM - program zachęcający młodych ludzi do studiowania i związania się z Metropolią	8 000 000 zł	2018 - 2022	8 000 000 zł	2018 - 2022
Suma priorytet IV		8 300 000 zł		8 354 240 zł	
ROZWÓJ INSTYTUCJONALNY					
26.	Budowa systemu zarządzania projektami rozwojowymi w ramach struktury organizacyjnej Urzędu Metropolitalnego	850 000 zł	2018 - 2022	850 000 zł	2018 - 2021
27.	Budowa platformy dobrych praktyk	800 000 zł	2018 - 2022	800 000 zł	2018 - 2022
28.	Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne	600 000 zł	2018 - 2021	800 000 zł	2018 - 2022
29.	Opracowanie Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2021-27 z perspektywą do 2035 r.	2 700 000 zł	2018 - 2021	2 700 000 zł	2018 - 2021
30.	Sprawna Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia – wyznaczenie obszarów funkcjonalnych	350 000 zł	2018 - 2020	350 000 zł	2018 - 2020
Suma priorytet V		5 300 000 zł		5 500 000 zł	
Łączny szacunkowy koszt wszystkich działań		1 258 230 000 zł		2 755 215 713 zł	

**Program Działań Strategicznych
Górnośląsko-Zagłębiowskiej
Metropolii do roku 2022**
Nowy wymiar synergii

ANEKS nr 2



Katowice, styczeń 2021 r.

Wstęp

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (GZM) formalnie powstała 1 lipca 2017 roku na mocy ustawy o związku metropolitalnym w woj. śląskim., a w praktyce rozpoczęła swoją działalność od 1 stycznia 2018 r. Niemal równocześnie z powstaniem GZM zainicjowane zostały prace nad dokumentem, strategicznym który wskazywałby działania do realizacji w pierwszych latach funkcjonowania związku metropolitalnego.

Tym samym w listopadzie 2018 r. uchwalony został *Program Działań Strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022* (PDS) tzw. „Mała strategia”. Jest to pierwszy wspólny dokument dla całego obszaru metropolitalnego, wskazujący podstawowe kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego GZM. Przyjęte ustalenia zasadniczo nawiązują do zadań publicznych określonych w *ustawie o związku metropolitalnym w województwie śląskim*, a także do kluczowych współczesnych wyzwań rozwojowych, przed którymi stoją gminy GZM.

Dokument ten podlega okresowej aktualizacji, z uwagi na potrzeby związku metropolitalnego oraz zmieniające się uwarunkowania prawne, instytucjonalne i finansowe. Poszczególne aktualizacje stanowią aneksy do PDS i obejmują w swoim zakresie jedynie zmiany na poziomie działań – nie zmienione pozostają ustalenia strategiczne na poziomie celów i kierunków oraz priorytetów, którymi są:

1. Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona Metropolia;
2. Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska;
3. Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego;
4. Promocja związku metropolitalnego i jego obszaru;
5. Rozwój instytucjonalny.

Przyjęte działania odzwierciedlają nadrzędną rolę związku metropolitalnego wobec swoich gmin członkowskich, jaką jest szeroko rozumiane konsekwentne integrowanie indywidualnych potencjałów gmin, inspirowanie rozwiązań innowacyjnych, inicjowanie różnego typu aktywności na rzecz wzmocnienia funkcji metropolitalnych, dynamizacji rozwoju społeczno-gospodarczego i stałej poprawy jakości życia mieszkańców GZM.

2020 rok postawił przed wszystkimi nowe wyzwania. Pandemia COVID-19 wymusiła na samorządach szybką reakcję oraz dostosowanie swoich planów do nowej sytuacji. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia wsparła jednostki samorządu terytorialnego kwotą 10,8 mln zł na zadania związane z zapobieganiem, zwalczaniem i przeciwdziałaniem zakażenia wirusa SARS-CoV 2 (COVID-19). Pandemia wpłynęła również na realizację projektów zaplanowanych przez Metropolię, jednak mamy nadzieję, że pomimo opóźnień, wszystkie zaplanowane działania zostaną przez nas zrealizowane w pełnym zakresie.

Danuta Kamińska
Wiceprzewodnicząca Zarządu
Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Kazimierz Karolczak
Przewodniczący Zarządu
Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Informacje ogólne

Program Działań Strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022 przyjęty został uchwałą nr XII/73/2018 Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 30 listopada 2018 r. zawierał 30 podstawowych działań strategicznych.

Ze względu na zmieniające się uwarunkowania, w 2019 roku zaktualizowano dokument i przyjęto Aneks nr 1 (uchwała nr XXI/162/2019 Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dn. 19.12.2019 r.), w którym dodano 6 nowych działań, a 2 z pierwotnie przyjętych zostały uznane za zrealizowane.

W 2020 r. rozpoczęto prace nad drugą aktualizacją stanowiącą Aneks nr 2 do podstawowego dokumentu. Program działań strategicznych po dokonanych aktualizacjach obejmować będzie łącznie 35 działań (z uwzględnieniem działań zakończonych w 2019 i 2020), z czego w 2021 r. w realizacji będzie 29. Oprócz działań kontynuowanych z Aneksu nr 1 (a jedynie zmodyfikowanych w zakresie opisu i danych finansowych) w ramach aktualizacji:

- ✦ dodano 2 nowe działania,
- ✦ 2 działania zostały zrealizowane*,
- ✦ 2 działania zostały zakończone**,
- ✦ 1 działanie zmieniło zakres oraz nazwę,
- ✦ 13 działań zmieniło czas realizacji,
- ✦ 5 działań zostało scalonych w dwa działania:
 - nr 2. Metropolitalna sieć zielonych przestrzeni publicznych, w tym dolin rzecznych, ogrodów botanicznych i parków oraz nr 3. Niebieska infrastruktura Metropolii – inteligentne zarządzanie wodą **scalono w działanie nr 2. Metropolitalna sieć błękitno-zielonej infrastruktury.**
 - nr 1. Ramowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego, nr 29. Opracowanie Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2021-27 z perspektywą do 2035 r., nr 30. Sprawna Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia – wyznaczenie obszarów funkcjonalnych **scalono w działanie nr 29. Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r.**

Działania mają zróżnicowany charakter i zakres, szeroko odnosząc się do obszarów istotnych dla rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego GZM. Dlatego też, wiele z działań może być realizowanych poprzez kilka projektów (poddziałów składowych). Proces ich wdrażania zakłada:

- ✦ zaangażowanie właściwych departamentów, ale także udział gmin członkowskich GZM i innych współpracujących podmiotów zewnętrznych odpowiednio do potrzeb i tematyki;
- ✦ horyzont czasowy (niezmieniony w stosunku do podstawowego dokumentu) tj. 2022 r., z możliwością realizacji niektórych działań poza tym terminem, ze względu na ich złożoność lub stały charakter.

* Działanie zrealizowane – zadanie, które zostało zrealizowane zgodnie z wyznaczonymi celami.

** Działanie zakończone – zadanie, od którego realizacji odstąpiono.

Proces aktualizacji

Aneks nr 2 został wypracowany w ramach prac własnych Urzędu Metropolitalnego, na podstawie materiałów przekazywanych przez departamenty odpowiedzialne za wdrażanie poszczególnych działań. Całość prac związanych z aktualizacją PDS koordynowana była przez Departament Strategii i Polityki Przestrzennej.

Do analizy i oceny aktualności działań przyjęto następujące kryteria:

- ✦ poprawność zakresu merytorycznego;
- ✦ zasadność w kontekście potencjalnie nowych trendów, potrzeb i wyzwań;
- ✦ kompetencje danego departamentu wg Regulaminu Organizacyjnego i możliwości operacyjnych Urzędu Metropolitalnego;
- ✦ adekwatność szacowanych kosztów;
- ✦ zgodność z planami budżetowymi na 2021 r. i Wieloletnią Prognozą Finansową (WPF);
- ✦ stan zaawansowania prac;
- ✦ aktualność przepisów prawa.

Prace polegały przede wszystkim na:

- ✦ modyfikacji obowiązujących działań pod kątem:
 - dotychczasowych doświadczeń wynikających z praktycznego funkcjonowania związku metropolitalnego jako instytucji i zmieniającej się jego struktury organizacyjnej,
 - weryfikacji kosztów oszacowanych w dokumencie podstawowym,
- ✦ wprowadzeniu nowych działań jako odpowiedzi na potrzebę:
 - wzmocnienia niektórych priorytetów z uwzględnieniem bieżących trendów, zjawisk i wyzwań,
 - zachowania zgodności z zamierzeniami lub już rozpoczętymi nowymi projektami, które pojawiały się w trakcie obowiązywania i wdrażania dokumentu podstawowego,
- ✦ scaleniu poszczególnych działań,
- ✦ wyodrębnieniu działań już zrealizowanych.

Podstawowe informacje nt. działań PDS przedstawione są tabelarycznie (Tab. 1 - Tab. 3). Kolorem różowym oznaczono nowe zadania.

Prezentowane w fiskach informacje, w tym opisy, szacunkowe koszty oraz planowane rezultaty/produkty stanowią jedynie pewne założenia i mają na celu przybliżenie zakresów działań. Należy mieć na uwadze, że w trakcie realizacji informacje te mogą ulec zmianie.

Tabela 1. Zestawienie podstawowych informacji o działaniach zawartych w PDS

LP.	NAZWA DZIAŁANIA	SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI*
KSZTAŁTOWANIE ŁADU PRZESTRZENNEGO, ZRÓWNOWAŻONA ZIELONA METROPOLIA			
2.	Metropolitalna sieć błękitno-zielonej infrastruktury	2 100 000 zł	2020 - 2022
5.	Grupy zakupowe GZM	2 500 000 zł w tym na lata 2018-2022: 1 563 253,90 zł	2018 - 2024
6.	Utworzenie i rozwój klastrów energii na obszarze Metropolii	1 000 000 zł	2018 - 2022
7.	Opracowanie i wdrożenie metropolitalnego programu poprawy jakości powietrza	7 240 000 zł	2018 - 2022
36.	Prowadzenie Programu działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji	102 726 265 zł	2020 - 2021
ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO, ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ MIEJSKA			
8.	Przepustowość komunikacyjna – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego	900 000 zł	2018 - 2022
9.	Budowa kolei metropolitalnej	1 098 764 266 zł w tym na lata 2018-2022: 118 029 789,76 zł	2018 - 2029
10.	Metropolia przyjazna rowerom – studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	25 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 22 030 325,32 zł	2018 - 2024
12.	Zintegrowany system taryfowo-biletowy	1 426 494 zł	2018 - 2022
14.	ŚKUP 1.5 - unowocześnienie systemu pobierania opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym	40 000 000 zł** w tym na lata 2018-2022: 40 000 000 zł	2018 - 2023
16.	Rozwój elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	1 000 000 zł	2018 - 2022
17.	Stworzenie i rozwój platformy usług mobilności	3 000 000 zł	2018 - 2022
18.	Rower Metropolitalny – system wypożyczania rowerów publicznych	23 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 19 280 308,10zł	2018 - 2024
32.	Zakup i utrzymanie nowych automatów biletowych na terenie GZM	18 600 000zł (w tym na utrzymanie 5 200 000 zł) w tym na lata 2018-2022: 9 100 000 zł	2019 - 2029
33.	Solarne automaty biletowe	310 000 zł	2020 - 2022
34.	Projekt systemu automatycznego zliczania pasażerów	3 200 000 zł**	2020 - 2022

ROZWÓJ SPOŁECZNO-GOSPODARCZY OBSZARU ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO			
19.	Prowadzenie Metropolitalnego Funduszu Solidarności	203 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 190 066 299,99 zł	2018 - 2023
20.	GZM Data Store – Efektywne wykorzystanie i innowacyjne zastosowanie technologii informacyjnych na obszarze związku metropolitalnego	15 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 7 173 716,88 zł	2018 - 2024
21.	Rozwój hubu bezałogowych statków powietrznych	3 500 000 zł	2018 - 2022
22.	Budowa międzynarodowej sieci współpracy	5 100 000 zł	2018 - 2022
23.	Dążenie do spójnej polityki społecznej wobec osób starszych – Metropolia przyjazna seniorom	558 661 zł	2018 - 2022
35.	Smart Metropolia	4 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 3 001 077,40 zł	2020 - 2024
37.	Metropolitalne Centrum Obsługi Inwestora i Promocji Przedsiębiorczości	800 000 zł	2021 - 2022
38.	Młodzi robią Metropolię	350 000 zł	2020 - 2022
PROMOCJA ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO I JEGO OBSZARU			
25.	Promocja potencjału naukowego i edukacyjnego GZM - program zachęcający młodych ludzi do studiowania i związania się z Metropolią	8 000 000 zł	2018 - 2022
ROZWÓJ INSTYTUCJONALNY			
26.	Budowa systemu zarządzania projektami rozwojowymi w ramach struktury organizacyjnej Urzędu Metropolitalnego	850 000 zł w tym na lata 2018-2022: 525 000 zł	2018 - 2024
27.	Budowa platformy dobrych praktyk	350 000 zł	2018 - 2022
28.	Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne	800 000 zł	2018 - 2022
29.	Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r.	6 000 000 zł	2018 - 2022

* Prezentowany czas realizacji działań może różnić się od okresu realizacji prezentowanego w WPF, ze względu na fakt wcześniejszego merytorycznego rozpoczęcia realizacji projektu w stosunku do planowanego wydatkowania środków finansowych.

** Nakłady finansowe na wydatki majątkowe (etap wdrożenia, bez późniejszych kosztów utrzymania)

Tabela 2. Zestawienie działań zrealizowanych z PDS

LP.	NAZWA DZIAŁANIA	PLANOWANE NAKŁADY FINANSOWE	PONIESIONE NAKŁADY FINANSOWE	CZAS REALIZACJI
DZIAŁANIA ZREALIZOWANE W 2020 – ANEKS 2				
24.	Opracowanie strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 r.	354 240 zł	354 240 zł	2018 - 2020
31.	Integracja systemu ŚKUP z infrastrukturą tyską*	14 963 713 zł	12 062 489,75 zł	2018 - 2020
DZIAŁANIA ZREALIZOWANE W 2019 – ANEKS 1				
11.	Integracja organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego	488 310 zł	488 310 zł	2018 - 2019
13.	Rozwój obsługi linii autobusowej między centrum metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach	15 451 000 zł	9 527 712,56 zł	2018 - 2019**

* dla działania podano czas realizacji oraz kwotę wykonania dla etapu wdrożenia,

** okres wdrożenia działania; w kolejnych latach planowane jest ponoszenie nakładów na utrzymanie funkcjonowania linii.

Tabela 3. Zestawienie działań zakończonych

LP.	NAZWA DZIAŁANIA	PLANOWANE NAKŁADY FINANSOWE	PONIESIONE NAKŁADY FINANSOWE	CZAS REALIZACJI
DZIAŁANIA ZAKOŃCZONE W 2020 – ANEKS 2				
4.	Zintegrowana gospodarka odpadami na obszarze GZM	6 000 000 zł	107 629,57 zł	2018 - 2020
15.	Rozwój bezemisyjnego transportu na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	1 031 294 000 zł	0 zł	2017 - 2020

DZIAŁANIA REALIZOWANE



Tabela 4. Informacja o wykonaniu finansowym

LP.	NAZWA DZIAŁANIA	SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI*	WYKONANIE NARASTAJĄCO od początku realizacji projektu wg stanu na koniec grudnia 2020 r.	POZOSTAŁO DO WYKONANIA
KSZTAŁTOWANIE ŁADU PRZESTRZENNEGO, ZRÓWNOWAŻONA ZIELONA METROPOLIA					
2.	Metropolitalna sieć błękitno-zielonej infrastruktury	2 100 000 zł	2020 - 2022	319 354,25	1 780 645,75
5.	Grupy zakupowe GZM	2 500 000 zł	2018 - 2024	313 253,90	2 186 746,10
6.	Utworzenie i rozwój klastrów energii na obszarze Metropolii	1 000 000 zł	2018 - 2022	0,00	1 000 000,00
7.	Opracowanie i wdrożenie metropolitalnego programu poprawy jakości powietrza	7 240 000 zł	2018 - 2022	24 098,50	7 215 901,50
36.	Prowadzenie Programu działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji	102 726 265 zł	2020 - 2021	72 070 205,39	30 656 059,61
ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO, ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ MIEJSKA					
8.	Przepustowość komunikacyjna – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego	900 000 zł	2018 - 2022	297 980,00	602 020,00
9.	Budowa kolei metropolitalnej	1 098 764 266 zł	2018 - 2029	16 392 968,76	1 082 371 297,24
10.	Metropolia przyjazna rowerom – studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	25 000 000 zł	2018 - 2024	635 325,32	24 364 674,68
12.	Zintegrowany system taryfowo-biletowy	1 426 494 zł	2018 - 2022	1 206 493,63	220 000,37
14.	ŚKUP 1.5 - unowocześnienie systemu pobierania opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym	40 000 000 zł**	2018 - 2023	0,00	40 000 000,00
16.	Rozwój elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	1 000 000 zł	2018 - 2022	247 834,29	752 165,71
17.	Stworzenie i rozwój platformy usług mobilności	3 000 000 zł	2018 - 2022	93 987,60	2 906 012,40
18.	Rower Metropolitalny – system wypożyczania rowerów publicznych	23 000 000 zł	2018 - 2024	3 285 308,10	19 714 691,90

LP.	NAZWA DZIAŁANIA	SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI*	WYKONANIE NARASTAJĄCO od początku realizacji projektu wg stanu na koniec grudnia 2020 r.	POZOSTAŁO DO WYKONANIA
32.	Zakup i utrzymanie nowych automatów biletowych na terenie GZM	18 600 000zł w tym na utrzymanie 5 200 000 zł	2019 - 2029	0,00	18 600 000,00
33.	Solarne automaty biletowe	310 000 zł	2020 - 2022	0,00	310 000,00
34.	Projekt systemu automatycznego zliczania pasażerów	3 200 000 zł**	2020 - 2022	0,00	3 200 000,00**
ROZWÓJ SPOŁECZNO-GOSPODARCZY OBSZARU ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO					
19.	Prowadzenie Metropolitalnego Funduszu Solidarności	203 000 000 zł	2018 - 2023	168 136 857,99	34 863 142,01
20.	GZM Data Store – Efektywne wykorzystanie i innowacyjne zastosowanie technologii informacyjnych na obszarze związku metropolitalnego	15 000 000 zł	2018 - 2024	321 484,88	14 678 515,12
21.	Rozwój hubu bezzałogowych statków powietrznych	3 500 000 zł	2018 - 2022	886 276,72	2 613 723,28
22.	Budowa międzynarodowej sieci współpracy	5 100 000 zł	2018 - 2022	305 438,49	4 794 561,51
23.	Dążenie do spójnej polityki społecznej wobec osób starszych – Metropolia przyjazna seniorom	558 661 zł	2018 - 2022	74 373,80	484 287,20
35.	Smart Metropolia	4 000 000 zł	2020 - 2024	9 077,40	3 990 922,60
37.	Metropolitalne Centrum Obsługi Inwestora i Promocji Przedsiębiorczości	800 000 zł	2021 - 2022	0,00	800 000,00
38.	Młodzi robią Metropolię	350 000 zł	2020 - 2022	17 494,01	332 505,99
PROMOCJA ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO I JEGO OBSZARU					
25.	Promocja potencjału naukowego i edukacyjnego GZM - program zachęcający młodych ludzi do studiowania i związania się z Metropolią	8 000 000 zł	2018 - 2022	83 792,00	7 916 208,00

ROZWÓJ INSTYTUCJONALNY					
26.	Budowa systemu zarządzania projektami rozwojowymi w ramach struktury organizacyjnej Urzędu Metropolitalnego	850 000 zł	2018 - 2024	13 530,00	836 470,00
27.	Budowa platformy dobrych praktyk	350 000 zł	2018 - 2022	1 700,00	348 300,00
28.	Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne	800 000 zł	2018 - 2022	0,00	800 000,00
29.	Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r.	6 000 000 zł	2018 - 2022	72 975,90	5 927 024,10

* Prezentowany czas realizacji działań może różnić się od okresu realizacji prezentowanego w WPF, ze względu na fakt wcześniejszego merytorycznego rozpoczęcia realizacji projektu w stosunku do planowanego wydatkowania środków finansowych.

** Nakłady finansowe na wydatki majątkowe (etap wdrożenia, bez późniejszych kosztów utrzymania)

Numer i nazwa działania							
2. Metropolitalna sieć błękitno-zielonej infrastruktury							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona, zielona metropolia							
Cel działania							
Integracja wiedzy i wypracowanie wspólnych metropolitalnych rozwiązań dla błękitno-zielonej infrastruktury jako adaptacja do zmian klimatu							
Opis działania							
Działanie wpisuje się w zadanie własne związku metropolitalnego, określone w <i>ustawie o związku metropolitalnym w województwie śląskim</i> (art. 12, ust. 1, pkt. 1), tj. kształtowanie ładu przestrzennego oraz (art. 12 ust. 1, pkt. 6), tj. promocja związku metropolitalnego i jego obszaru. Wyznacznikami są tereny określone jako błękitna infrastruktura, takie jak zbiorniki i ciekły wodne wraz z zielenią im towarzyszącą, określaną jako zielona infrastruktura. Uzasadnieniem wyboru działania jest fakt, że: – ilość, jakość i dostępność błękitno-zielonej infrastruktury, to ważne determinanty jakości życia mieszkańców i atrakcyjności danego miasta/metropolii, pełniące nie tylko istotną funkcję przyrodniczą (bioklimatyczną), w tym będącą mitygacją zmian klimatycznych, ale także funkcje: społeczną, zdrowotną, estetyczną i promocyjną, jako miejsca wypoczynku, nierzadko o wysokich walorach krajobrazowych; ruch i kontakt z naturą wpływa na poziom zdrowotności populacyjnej co ma wymiar ekonomiczny w postaci „prewencji zdrowotnej”; – wzmocnienie istniejącego potencjału przyrodniczego (tj. zachowanie istniejących terenów przyrodniczych, tworzenie tzw. parków kieszonkowych, zwiększenie ilości zadrzewień i zakrzewień ulicznych; zwiększanie ilości łąk kwietnych w miastach) dla mieszkańców GZM, to element kreowania ładu przestrzennego i poprawy warunków życia w GZM, wpisujący się także w działania związane z adaptacją do zmian klimatycznych; – pośrednio wzmocnienie przyrodniczego potencjału GZM przyczynia się do zmiany stereotypowego wizerunku „czarnego Śląska” (wciąż funkcjonującego). Wpisując się w zakres kompetencji GZM, realizacja działania obejmować będzie m.in.: – wypracowanie Metropolitalnego Planu Adaptacji do Zmian Klimatu przez co nastąpi wzmocnienie potencjału GZM w adaptacji do zmian klimatu; – wypracowanie metropolitalnych rozwiązań w zakresie błękitno-zielonej infrastruktury. Każde z miast i gmin GZM prowadzi niezależną politykę w stosunku do terenów zielonych i rekreacyjnych. Błękitno-zielona infrastruktura, to jednakże naczynia połączone – projekt ma na celu integrację wiedzy i wypracowanie wspólnych metropolitalnych rozwiązań dla tej infrastruktury. Wspólne rozwiązania mają także przyczynić się do adaptacji do zmian klimatu poprzez mitygację obecnych warunków. W konsekwencji mają powstać metropolitalne wytyczne dla rozwoju błękitno-zielonej infrastruktury; – integracja terenów zielonych na terenie Metropolii; analiza możliwości wykorzystania terenów zdegradowanych, w tym poprzemysłowych na obszarze GZM dla zwiększenia potencjału przyrodniczego i rozwoju terenów rekreacyjnych (uznając te tereny za potencjał a nie balast przestrzenny), z uwzględnieniem doświadczeń Zagłębia Ruhry stawiającego na „zieloną metropolię”; – wspieranie działań gmin w zakresie edukacji na rzecz klimatu.							
Rezultat/produkt							
• Rekomendacje utrzymania terenów błękitno-zielonej infrastruktury, jako adaptacja do zmian klimatu. • Rozwój metropolitalnego systemu przyrodniczego dla poprawy warunków życia i warunków bioklimatycznych, poprzez wspieranie wysiewania łąk kwietnych. • Przygotowanie Metropolitalnego Planu Adaptacji do Zmian Klimatu. • Projekt sieciujący wspólne metropolitalne przestrzenie parkowe. • Programy edukacji ekologicznej, w tym edukacja na rzecz klimatu.							
Czas realizacji	2020-2022	Łączne nakłady finansowe	2 100 000 zł	Środki własne	2 100 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
5. Grupy zakupowe GZM							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona Metropolia							
Cel działania							
Rozwój idei współpracy gmin GZM w ramach Grup zakupowych.							
Opis działania							
Utworzone Grupy zakupowe: Energii Elektrycznej (w 2019 r. i na lata 2020-2021) oraz Gazu (na lata 2020-2021) pokazały racjonalne wykorzystanie zasobów i efektu skali. Są to największe grupy zakupowe w Polsce, które wykorzystując efekt skali pozwoliły na uzyskanie korzystnych cen energii na poziomie rynkowym. Dodatkowo, Grupy te pozwoliły na optymalizację działań związanych z procedurą zakupu energii elektrycznej i gazu poprzez zorganizowanie jednego postępowania dla wielu podmiotów. Poprzez wypracowany i przyjęty model działania GZM stała się centrum informacyjno-organizacyjnym dla wszystkich podmiotów uczestniczących w ww. Grupach, m.in. dzięki stałej konsultacji i wsparciu merytorycznemu dostępnemu dla koordynatorów wszystkich podmiotów Grupy. Postulaty zgłaszane przez gminy członkowskie GZM wskazały kolejne obszary do objęcia Grupami Zakupowymi oraz świadczą o chęci ścisłej współpracy gmin na tych płaszczyznach. Wśród nich znajdują się m.in. kwestie wspólnych ubezpieczeń, rozwoju elektromobilności (poprzez zakup floty samochodów elektrycznych dla gmin GZM), usług teleinformatycznych oraz działań zmierzających do podniesienia efektywności energetycznej (poprzez zakup instalacji fotowoltaicznych dla gmin GZM). Rozwój działań oparty będzie na przeprowadzonej analizie potrzeb.							
Rezultat/produkt							
• Centralizacja i optymalizacja procesów zakupowych dla gmin GZM i członków Grup zakupowych. • Optymalizacja kosztów bieżących poprzez organizację Grup zakupowych. • Zwiększenie świadomości energetycznej w gminach i podmiotach działających w ich ramach. • Wykorzystanie efektu skali przy optymalizacji kosztów działań oraz poprzez połączenie zakresu w ramach Grup zakupowych.							
Czas realizacji	2018 - 2024	Łączne nakłady finansowe	2 500 000 zł w tym na lata 2018-2022: 1 563 253,90 zł	Środki własne	2 500 000 zł w tym na lata 2018-2022: 1 563 253,90 zł	Środki zewnętrzne	—

Numer i nazwa działania							
6. Utworzenie i rozwój klastrów energii na obszarze Metropolii							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona, zielona metropolia							
Cel działania							
Wspieranie inicjatyw energetyki rozproszonej i wdrożenia energooszczędnych i wysokoefektywnych technologii. Wspieranie inicjatyw dotyczących mikrosieci zapewniających samowystarczalność energetyczną gmin.							
Opis działania							
Urząd Metropolitalny temat efektywnego rozproszonego wytwarzania energii elektrycznej traktuje kompleksowo. Zostanie opracowana koncepcja efektywnego rozproszonego wytwarzania energii elektrycznej na obszarze Metropolii, w tym zidentyfikowane zostaną dobre praktyki w gminach w Polsce i za granicą. Dokument ten służyć będzie debacie o powołaniu klastra lub kilku klastrów energii na obszarze GZM zgodnie z przepisami ustawy z 22 czerwca 2016 r. o zmianie ustawy o odnawialnych źródłach energii oraz niektórych innych ustaw. Uwzględniając fakt, iż każdy klastery dotyczy wytwarzania i równoważenia zapotrzebowania, dystrybucji lub obrotu energią z odnawialnych źródeł energii lub z innych źródeł lub paliw, w ramach jednej sieci dystrybucyjnej (110 kV) na obszarze działania tego klastra nieprzekraczającym granic jednego powiatu w rozumieniu ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. 2015, poz. 1445 i 1890) lub pięciu gmin w rozumieniu ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 2016, poz. 446) do 50 000 odbiorców. Urząd Metropolitalny zakłada współpracę z innymi klastrami i sieciami tematycznymi, które na obszarze metropolii prowadzą działania inwestycyjne i promocyjne związane z wdrożeniem nowoczesnych technologii energetycznych i rozwiązań prosumenckich. Metropolia dążąc do samowystarczalności energetycznej do roku 2050 powinna sama jako urząd wypracować i wdrożyć rekomendacje dotyczące prowadzenia tzw. zielonego urzędu/zielonego biura. Jest to zadanie wykraczające poza tylko kwestie energetyczne – obejmuje również zrównoważone zarządzanie wszystkimi zasobami dostępnymi w urzędzie, w szczególności gospodarkę materiałową, gospodarkę odpadami, gospodarkę wodno-ściekową oraz zarządzanie energią. Pierwszym krokiem do zielonego biura było wycofanie jednorazowych plastikowych opakowań i innych plastikowych przedmiotów z działalności urzędu. Wypracowane i przetestowane rekomendacje będą stanowiły wytyczne dla innych urzędów i biur na terenie Metropolii. Ważne są również zadania wspierające gminy w zakresie opracowywania dokumentacji potwierdzającej zmniejszanie zapotrzebowania na energię dostarczoną do budynków na potrzeby c.o. i c.w.u. oraz określającej niezbędny zakres przedsięwzięcia niskoemisyjnego (np. audytów energetycznych, świadectw charakterystyki energetycznej budynków) poprzez przygotowywanie opracowań i analiz. Działanie obejmuje również szereg działań informacyjno-edukacyjnych.							
Rezultat/produkt							
- Wypracowanie kierunków i sposobów działań w dążeniu do Metropolii samowystarczalnej energetycznie do roku 2050. - Wspieranie zakładania i rozwoju klastrów energetycznych. - Wspieranie gmin w zakresie opracowywania dokumentacji potwierdzającej zmniejszanie zapotrzebowania na energię dostarczoną do budynków na potrzeby c.o. i c.w.u. oraz określającej niezbędny zakres przedsięwzięcia niskoemisyjnego (np. audytów energetycznych, świadectw charakterystyki energetycznej budynków). - Działania informacyjno-edukacyjne w zakresie efektywności energetycznej, m.in. prezentacja dobrych praktyk, organizacja wyjazdów studyjnych, warsztaty, szkolenia i konferencje. - Wypracowania rekomendacji dla gmin GZM w zakresie tzw. zielonych urzędów.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	1 000 000 zł	Środki własne	1 000 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
7. Opracowanie i wdrożenie metropolitalnego programu poprawy jakości powietrza							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona, zielona metropolia							
Cel działania							
Ograniczenie niskiej emisji na obszarze GZM.							
Opis działania							
Działanie to wpisuje się w <i>Program ochrony powietrza dla terenu województwa śląskiego mający na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji szkodliwych w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji</i>. W walce z zanieczyszczeniem powietrza potrzebna jest wspólna praca na różnych szczeblach i z różnymi organizacjami, w tym z jednostkami samorządu terytorialnego i z organizacjami pozarządowymi. Współpraca ta będzie wyrażać się poprzez: • przygotowywanie opracowań/danych/analiz wspierających gminy w zakresie dążenia do opracowania uchwał antysmogowych zakazujących ogrzewania paliwami stałymi w ciepłownictwie indywidualnym lub umożliwiających gminom GZM wnioskowanie po zewnętrzne środki finansowe na likwidację niskiej emisji; • wspieranie i rozwój projektów w zakresie doradztwa energetycznego dla budynków ogrzewanych paliwami stałymi zmierzających do poprawy efektywności energetycznej wraz z wymianą źródła ciepła, • nawiązanie współpracy z różnymi grupami interesariuszy, np. alarmami smogowymi z obszaru GZM, • gromadzenie i analizę dostępnych w Europie wdrożeń, • organizację wizyt studyjnych, szkoleń, konferencji, warsztatów itp. Główną przyczyną złej jakości powietrza jest niska emisja z indywidualnego ogrzewnictwa. Likwidacja przestarzałych kotłów dofinansowywana jest od wielu lat z różnych źródeł. Działania te są jednak dość mocno rozproszone, a wsparcie często nie trafia tam, gdzie jest największy problem. Często barierą jest brak odpowiednich dokumentów niezbędnych do złożenia wniosku, zarówno z powodu niedostatecznej wiedzy merytorycznej, jak i braku środków na przygotowanie wymaganej dokumentacji. Koniecznym jest więc wsparcie gmin w tym zakresie, wskazywanie najlepszych możliwości dofinansowania, doradztwo przy aplikowaniu o środki, jak również doradztwo techniczne już przy realizacji inwestycji. Pod względem monitorowania jakości powietrza stacje Państwowego Monitoringu Środowiska zlokalizowane są w 8 gminach GZM (znajdujących się na liście WHO), wiele gmin posiada inną sieć monitoringu. W oparciu o te dane można zlecić modelowanie jakości powietrza dla poszczególnych gmin GZM, mające na celu wskazanie „największych trucielei”. Pozwala to: • dedykować wsparcie merytoryczne, instytucjonalne, finansowe; • opracować plan działań w obszarze ograniczenia niskiej emisji na terenie GZM, w tym analizę potrzeby i możliwości wprowadzenia dodatkowych zaostreżeń uchwały „antysmogowej” dla hot-spotów. Działania GZM będą zmierzać do wypracowania sposobów rozwiązywania problemu wykonywania działań kontrolnych w zakresie realizacji uchwały „antysmogowej” dla województwa śląskiego i zakazu spalania odpadów.							
Rezultat/produkt							
• Realizacja projektów doradztwa energetycznego z nadrzędnym celem ograniczenia niskiej emisji. • Działania zmierzające do wypracowania sposobów rozwiązywania problemu wykonywania działań kontrolnych w zakresie realizacji uchwały „antysmogowej” dla województwa śląskiego i zakazu spalania odpadów. • Wypracowanie rekomendacji dotyczących wdrażania stref ograniczonej emisji komunikacyjnej. • Przygotowanie opracowań/danych/analiz wspierających gminy w zakresie dążenia do opracowania uchwał antysmogowych zakazujących ogrzewania paliwami stałymi w ciepłownictwie indywidualnym. • Działania informacyjno-edukacyjne w zakresie świadomości zagrożeń niskiej emisji i sposobów likwidacji zanieczyszczeń m.in. prezentacja dobrych praktyk, organizacja wyjazdów studyjnych, warsztaty, szkolenia i konferencje.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	7 240 000 zł	Środki własne	7 240 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
8. Przepustowość komunikacyjna – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Tworzenie warunków dla rozwoju układów drogowych o znaczeniu metropolitalnym wraz z poprawą efektywności powiązań wewnątrz GZM oraz z układem krajowym i międzynarodowym.							
Opis działania							
Sprawnie funkcjonujący układ drogowy to jeden z czynników decydujących o atrakcyjności inwestycyjnej i osiedleńczej danego obszaru. Przez obszar GZM przebiegają drogi istotne dla powiązań krajowych i międzynarodowych, w tym także korytarze sieci bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), służącej zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych na obszarze UE. Działanie wprost nawiązuje do jednego z zadań publicznych, określonych w ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w woj. śląskim (Dz.U. 2017, poz. 730 z późn. zm.), tj. <i>współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego</i>. Dla zapewnienia efektywnych powiązań wewnątrz i na zewnątrz GZM konieczna jest identyfikacja potrzeb rozwojowych z punktu widzenia całego obszaru oraz współpraca i koordynacja zamierzeń inwestycyjnych poszczególnych gmin członkowskich GZM na poziomie metropolitalnym. Realizacja działania obejmować będzie m.in.: – wyznaczenie układu dróg o znaczeniu metropolitalnym w GZM - stanowiącego podstawę do koordynowania i wspierania wybranych projektów drogowych przez GZM oraz ubiegania się o środki finansowe w nowej perspektywie (w latach 2021 – 2027); – wydawanie opinii i stanowisk nt. przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich; – wykonywanie innych opracowań, badań, ekspertyz, analiz w zakresie istniejącego przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich oraz potrzeb rozwojowych układów drogowych w GZM; Informacje pozyskane w ramach tego działania będą wykorzystane do: – wspierania procesu decyzyjnego GZM w zakresie projektów drogowych zgłaszanych do realizacji przez gminy członkowskie i/lub opiniowania projektów powiązań drogowych regionalnych i krajowych; – opracowania innych dokumentów, w tym metropolitalnego dokumentu strategicznego.							
Rezultat/produkt							
• Opracowanie prezentujące koncepcję powiązań drogowych o znaczeniu metropolitalnym na obszarze GZM (odcinki dróg planowanych i projektowanych), z uwzględnieniem wybranych dróg krajowych i wojewódzkich, jako układu bazowego; • Projekty drogowe o charakterze ponadgminnym, opracowane, zgodnie ze wskazaniem wynikającymi z ww. koncepcji powiązań drogowych o znaczeniu metropolitalnym;							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	900 000 zł	Środki własne	900 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
9. Budowa kolei metropolitalnej							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Zapewnienie spójnego systemu transportowego na obszarze GZM. Zwiększenie liczby pasażerów korzystających z ruchu kolejowego na obszarze GZM. Zmniejszenie liczby samochodów prywatnych przemieszczających się między gminami Metropolii w dni robocze.							
Opis działania							
Kolej Metropolitalna ma stać się szkieletem przyszłego systemu transportu publicznego w GZM. W pierwszej kolejności rozpocznie się opracowanie szeregu dokumentów planistycznych niezbędnych do rozpoczęcia budowy Kolei Metropolitalnej. Analizie zostaną poddane scenariusze wykorzystania własnej i obcej infrastruktury sieci kolejowej, co pozwoli na wytypowanie tras, określenie niezbędnych inwestycji w infrastrukturę kolejową i uzgodnienie sposobu korzystania przez pociągi z tej infrastruktury. Równolegle przewiduje się zawarcie porozumienia z Województwem Śląskim w sprawie dofinansowywania przez GZM dodatkowych kursów na terenie GZM. Dodatkowe kursy pociągów będą w pierwszej kolejności przeznaczone do obsługi ruchu na osi wschód – zachód (Dąbrowa Górnicza - Gliwice) i na osi północ – południe (Tarnowskie Góry – Tychy) w ramach istniejącej infrastruktury kolejowej. Równolegle zakłada się wprowadzenie zintegrowanej taryfy ZTM i Kolei Śląskich, co ma przekonać mieszkańców GZM do pozostawienia samochodów w domu i korzystania z transportu publicznego. Przewiduje się też uzgodnienie ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. sposobów korzystania z istniejącej infrastruktury kolejowej do obsługi ruchu na ww. osiach wschód – zachód i północ – południe, oraz programu modernizacji i rozbudowy infrastruktury kolejowej na lata 2019-2020 i na lata 2021-2027, jak i pozyskanie taboru do obsługi dodatkowych kursów. W celu zapewnienia partnerstwa w realizacji tego działania przewiduje się podpisanie porozumienia między Zarządem GZM, spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i gminami, przez które przebiegną trasy wyznaczone dla Kolei Metropolitalnej. Zakłada się przy tym że: Urząd Metropolitalny lub podmiot przez niego utworzony do tego celu rozpocznie działania zmierzające do pozyskania pociągów, oraz zapłaty za pracę eksploatacyjną, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykona niezbędne prace infrastrukturalne, a gminy zobowiążą się do dogęszczenia liczby przystanków na podstawie wspólnie wypracowanego modelu/koncepcji przystanków (przystanek, parking, miejsce dla rowerów, monitoring, urządzenia przekazu informacji, minimalne aspekty infrastrukturalne i wizualne pod kątem rozpoznawalności przystanku jako części systemu Kolei Metropolitalnej). Działanie obejmuje również zadanie przebudowy infrastruktury około przystankowej/dworcowej w obszarze stacji kolejowych, w tym dla stacji Dąbrowa Górnicza Centrum (szacunkowy koszt realizacji <i>zadania Przebudowa infrastruktury kolejowej i drogowej w obszarze stacji Dąbrowa Górnicza Centrum</i> został wliczony do łącznych nakładów działania nr 9).							
Rezultat/produkt							
- Opracowana „Metodologia tworzenia Koncepcji Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem metod inżynierii systemów”. - Opracowanie OPZ na „Koncepcję Kolei Metropolitalnej dla GZM z wykorzystaniem metod inżynierii systemów”. - Opracowana „Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z wykorzystaniem metod inżynierii systemów”. - Opracowanie OPZ na Wstępne Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej. - Przeprowadzenie i rozstrzygnięcie postępowania na wykonanie Wstępnego Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej. - Pierwsze elementy opracowane w ramach Wstępnego Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej. - Uruchomienie dodatkowych połączeń kolejowych na obszarze GZM. - Poprawa mobilności mieszkańców poprzez aktywizację potencjału transportu publicznego wpływającego na preferowanie przez mieszkańców metropolii podróży odbywanych transportem publicznym (zmniejszenie kongestii, mniejsza ilość samochodów w centrach gmin i miast, zmniejszenie emisji spalin do atmosfery). - Lepsze dostosowanie układu kolejowego do obsługi miasta i strefy podmiejskiej. - Zwiększona spójność komunikacyjna metropolii poprzez wykorzystanie i optymalizację połączeń kolejowych wewnątrz aglomeracji.							
Czas realizacji	2018 - 2029	Łączne nakłady finansowe	1 098 764 266 zł w latach 2018-2022: 118 029 789,76 zł	Środki własne	1 098 764 266 zł w latach 2018-2022: 118 029 789,76 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
10. Metropolia przyjazna rowerom – studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Wyznaczenie spójnego i ciągłego systemu powiązań rowerowych w skali metropolitalnej, służącego ukierunkowaniu i ustaleniu priorytetów lokalnych działań w zakresie infrastruktury rowerowej na rzecz budowy tego systemu.							
Opis działania							
Studium systemu tras rowerowych dla GZM to element metropolitalnej koncepcji rowerowej. Stanowi odpowiedź na potrzebę całościowego spojrzenia na obszar GZM pod kątem powiązań rowerowych, niezależnie od granic administracyjnych gmin. Wypracowany dokument zawiera wyznaczony system tras z podziałem na: układ podstawowy (o charakterze metropolitalnym, z uwzględnieniem układu w skali województwa), układ uzupełniający (o charakterze ponadlokalnym i lokalnym) oraz dodatkowe elementy systemu obejmujące zinwentaryzowane odcinki tras, lecz nie wprost istotne dla systemu. Wypracowana została m.in. mapa zbiorcza całej GZM oraz indywidualne mapy każdej z gmin, które zostały przekazane wszystkim gminom GZM. Planowane jest wykonanie szczegółowego opracowania pn. „Wielokryterialna analiza i wariantowa koncepcja przebiegu drogi rowerowej (velostrady) Metropolia Wschód. Etap I”. Jednym z elementów opracowania ma być możliwość pozyskania terenów po nieczynnych liniach kolejowych na metropolitalne drogi rowerowe. Uzupełnieniem metropolitalnej koncepcji rowerowej będzie aktualizacja i dodruk publikacji pt. <i>Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej</i> (wydanej w 2018 r. przez Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię) oraz monitorowanie procesu implementacji standardów w gminach. Ponadto, planowane jest podnoszenie kwalifikacji oficerów rowerowych poprzez organizowanie szkoleń i praktycznych warsztatów. Dotąd gminy członkowskie budując drogi rowerowe na swoich terenach nie zawsze uwzględniały przy tym połączenie z trasami innych gmin. Mimo, że niektóre drogi rowerowe stanowiły część większego projektu inwestycyjnego zostały one zaprojektowane w odniesieniu do celów danego projektu, a niekoniecznie z myślą o realizacji polityki mobilności w szerszym kontekście. Obecnie gminy, które w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych budują centra przesiadkowe, w swoich planach uwzględniają również sieci dróg rowerowych. Urząd Metropolitalny przewiduje możliwość współfinansowania z gminami członkowskimi etapu projektowania i budowy infrastruktury dróg rowerowych, zgodnie z wcześniej przyjętym dokumentem pn. <i>Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej</i>.							
Rezultat/produkt							
- Wypracowanie wspólnego dokumentu kierunkowego do wykorzystania przez gminy przy realizacji lokalnej infrastruktury rowerowej na rzecz systemowego rozwoju powiązań rowerowych wewnątrz GZM i powiązań z otoczeniem. - Stopniowy rozwój infrastruktury rowerowej (realizowanej według wspólnego studium dla całego obszaru GZM), co będzie wpływać na bezpieczeństwo ruchu rowerowego oraz sprzyjać funkcjonowaniu roweru metropolitalnego. - Zaktualizowanie publikacji pt. <i>Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej</i> (w przypadku wystąpienia konieczności). - Wielokryterialna analiza do wyboru przebiegu autostrady rowerowej (velostrady) wraz z opracowaniem dokumentacji i budową odcinka pilotażowego.							
Czas realizacji	2018 - 2024	Łączne nakłady finansowe	25 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 22 030 325,32 zł	Środki własne	25 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 22 030 325,32 zł	Środki zewnętrzne	—

Numer i nazwa działania							
12. Zintegrowany system taryfowo-biletowy							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel / Priorytet działania							
Rozbudowa i doskonalenie oferty publicznego transportu zbiorowego, w tym we współpracy z innymi podmiotami zaangażowanymi w realizację zadań transportowych na terenie Metropolii. Ograniczenie/zahamowanie spadku liczby pasażerów korzystających z transportu publicznego na obszarze Metropolii. Zmniejszenie liczby samochodów wjeżdżających do centrów gmin Metropolii. Usprawnienie zarządzania publicznym transportem zbiorowym na obszarze Metropolii w ramach zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego. Promocja komunikacji wśród najmłodszych użytkowników komunikacji poprzez wprowadzenie bezpłatnych przejazdów dla dzieci i młodzieży z obszaru GZM.							
Opis działania							
Zgodnie z art. 15a ust. 1-2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie związek metropolitalny ustanawia zintegrowany system taryfowo-biletowy obowiązujący w jego granicach, w którym obowiązkowo muszą uczestniczyć organizatorzy gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich działający na terenie tego związku metropolitalnego. Dlatego w grudniu 2017 r. Zarząd GZM, KZK GOP, MKZ Tychy i MKZP Tarnowskie Góry podpisały porozumienie dotyczące wdrożenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego. W ramach systemu na obszarze Metropolii obowiązują te same bilety jednorazowe, wieloprzejazdowe oraz okresowe, a także ten sam katalog uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Wprowadzono nową grupę osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych - dzieci i młodzież do 16. roku życia. Dzięki temu młodzi użytkownicy zapoznają się z zaletami publicznego transportu zbiorowego i nabywają nowych zwyczajów w zakresie przemieszczania się na obszarze Metropolii. Kolejny etap rozszerzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego będzie dotyczyć integracji biletów Kolei Śląskich Sp. z o.o. na podstawie ustaleń dotyczących sposobów ustanowienia jednolitych taryf oraz sposobów rozliczeń za korzystanie z pociągów Kolei Śląskich i infrastruktury kolejowej na obszarze Metropolii. W pierwszym etapie prac zawarto porozumienie pomiędzy GZM, a Województwem Śląskim i Kolejami Śląskimi, określając planowany do wprowadzenia zakres. Ze względu na zakładaną dostępność zintegrowanych biletów w systemie ŚKUP dokonano modyfikacji i konfiguracji systemu ŚKUP na potrzeby nowych rozwiązań. Po wprowadzeniu jednolitego systemu pobierania opłat we wszystkich pojazdach ZTM zakłada się znaczną modyfikację rozszerzającą obecny system taryfowo-biletowy, a po wprowadzeniu modyfikacji eksploatowanego obecnie systemu ŚKUP planowane jest wprowadzenie do systemu taryfowo-biletowego zupełnie nowych rozwiązań.							
Rezultat/produkt							
• Ustanowiony zintegrowany system taryfowo-biletowy obejmujący trzech organizatorów komunikacji i wprowadzający bezpłatne przejazdy dla dzieci i młodzieży. • Wprowadzenie wspólnych biletów z Kolejami Śląskimi obejmujących obszar GZM. • Poprawa mobilności mieszkańców poprzez aktywizację potencjału transportu publicznego wpływającego na preferowanie przez mieszkańców Metropolii podróży odbywanych transportem publicznym (zmniejszenie kongestii, mniejsza ilość samochodów w centrach gmin i miast, zmniejszenie emisji spalin do atmosfery).							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	1 426 494 zł	Środki własne	1 426 494 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
14. ŚKUP 1.5 - unowocześnienie systemu pobierania opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Zwiększenie wygody użytkowników dzięki uelastycznieniu możliwości dokonania opłat za korzystanie z publicznego transportu zbiorowego na obszarze GZM.							
Opis działania							
Obecnie na terenie GZM funkcjonuje System Śląskiej Karty Usług Publicznych. Początkiem roku 2020 wdrożono system pobierania opłat w pojazdach obszaru południowego. Utrzymanie systemu ŚKUP zapewnia Wykonawca umowy na: Dostawę, wdrożenie i utrzymanie systemu ŚKUP (konsorcjum firm Asseco Poland S.A. i mBank S.A.). W ramach unowocześnienia obecnego systemu zakłada się modernizację oprogramowanie centralnego, przeniesienie usług serwerowych do chmury, otwarcie interfejsów komunikacyjnych i architektury, przejście z systemu karto-centrycznego na konto-centryczny, z systemu off-line na on-line. Modernizacja nie przewiduje wymiany urządzeń infrastruktury wyniesionej, zmienione zostanie natomiast oprogramowanie w celu umożliwienia elastycznej rozbudowy i pozyskiwania w przyszłości urządzeń w trybie konkurencyjnym. Realizacja działania obejmuje m.in.: – Ustalenie zakresu dla nowego systemu pobierania opłat; – Przygotowanie opisu przedmiotu zamówienia dla nowego systemu pobierania opłat; – Ogłoszenie i przeprowadzenie postępowania; – Wdrażanie nowych funkcjonalności i modyfikacji systemu;							
Rezultat/produkt							
• Podpisana umowa na realizację SKUP 1.5. • Zmodernizowany unowocześniony system pobierania opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym. • Otwarta na rozbudowę architektura systemu							
Czas realizacji	2018 - 2023	Łączne nakłady finansowe	40 000 000 zł* w tym na lata 2018-2022: 40 000 000 zł	Środki własne	40 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 40 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

*Nakłady finansowe na wydatki majątkowe (etap wdrożenia, bez późniejszych kosztów utrzymania)

Numer i nazwa działania							
16. Rozwój elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Budowanie przewagi konkurencyjnej obszaru GZM w oparciu o rozwój elektromobilności.							
Opis działania							
Mając na względzie: – zrównoważony rozwój gospodarki w Polsce, jej innowacyjny i zaawansowany technologicznie poziom funkcjonowania, jak również rozwój nowoczesnych technologii w zakresie transportu, – ograniczenie emisji spalin, szczególnie w GZM, dzięki zastąpieniu pojazdów z silnikami spalinowymi pojazdami o napędzie elektrycznym oraz zasilanymi wodorem, – rozwój sektora nowych technologii, w tym sektora produkcyjnego, – plan działań na rzecz zrównoważonej gospodarki UE - Europejski Zielony Ład, – przepis ustawy o związku metropolitalnym województwa śląskiego z dnia 9 marca 2017 r. (art. 12). Planuje się prowadzenie na terenie GZM działań w obszarze elektromobilności. Istotą działań w tym zakresie jest ukierunkowanie transportu na napędzanie silnikami elektrycznymi. Do właściwej organizacji systemu elektromobilności konieczna jest kompleksowa reorganizacja ruchu zarówno autobusów elektrycznych i samochodów elektrycznych, oraz transfer wiedzy i kompetencji pomiędzy Urzędem Metropolitalnym, a gminami członkowskimi. Rolą GZM będzie współpraca w tym zakresie z samorządami, Ministerstwem Klimatu i Środowiska oraz innymi partnerami. Zasilanie pojazdów bezemisyjnych można realizować w oparciu o technologię wykorzystującą akumulatory lub ogniwa wodorowe. Obecnie testowane rozwiązania pozwalają uzyskać przebieg na jednym ładowaniu - zarówno w autobusach napędzanych energią elektryczną, jak również energią wodorową - do 350 km, co w większości obsługiwanych połączeń komunikacyjnych w GZM pozwoliłoby na ładowanie/tankowanie pojazdów 1 x na dzień. GZM dąży do pogłębiania współpracy z firmami z sektora energii w zakresie powstawania infrastruktury do ładowania pojazdów wodorem. Najbliższą przyszłością mogą być magazyny energii lokalizowane przy stacjach do ładowania pojazdów bezemisyjnych. Będą stanowić doskonałe uzupełnienie systemu energetycznego. Pozwoli to na ograniczenie krótkoterminowych fluktuacji mocy podczas ładowania samochodów elektrycznych i autobusów elektrycznych co pozytywnie wpłynie na sieć energetyczną. Połączenie magazynu z OZE i instalacją do produkcji zielonego wodoru pozwoli na odejście od zasilania z sieci energetycznej. Produkcja i wykorzystanie odnawialnego „czystego” wodoru i wodoru niskoemisyjnego mogą przyczynić się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych przed 2030 r. oraz do ożywienia gospodarczego na terenie GZM. Są one także kluczowym elementem przyczyniającym się do osiągnięcia neutralnego dla klimatu transportu o zerowym poziomie emisji zanieczyszczeń w 2050 r. Wokół tego działania powinny funkcjonować rozwiązania ekonomii współdzielenia, takie jak: <i>carsharing</i>, <i>bikesharing</i>, <i>scootersharing</i> oraz bezemisyjne pojazdy autonomiczne, które będą stanowić z jednej strony alternatywę dla samochodów prywatnych, z drugiej zaś powinny usprawnić przejazd pasażerów z problemem ostatniego kilometra. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia w swoich działaniach strategicznych powinna podejmować realizację celów, które wpływają na rozwój potencjału jej mieszkańców. Zdolność do przemieszczania się jest kluczowym elementem wpływającym na możliwość zwiększenia tego potencjału. Do środków wspomagających osiągnięcie tych celów zaliczyć należy przede wszystkim promowanie rozwiązań z zakresu elektromobilności wśród mieszkańców GZM, jak również uzupełnienie transportu publicznego rozwiązaniami opartymi na elektromobilności. Ponadto zakłada się wsparcie instytucji samorządowych w realizacji obowiązku udziału pojazdów elektrycznych we flocie wykorzystywanych pojazdów.							
Rezultat							
• Wsparcie gmin w zakresie realizacji obowiązków nałożonych w ramach ustawy o elektromobilności. • Wzrost wykorzystania pojazdów elektrycznych / wodorowych na terenie GZM. • Rozwój podmiotów zaangażowanych w elektromobilność na terenie GZM. • Rozwój infrastruktury ładowania dla pojazdów elektrycznych i pojazdów z wodorowymi ogniwami paliwowymi.							
Czas realizacji	2018 – 2022	Łączne nakłady finansowe	1 000 000 zł	Środki własne	1 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
17. Stworzenie i rozwój platformy usług mobilności							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Rozwój nowych usług mobilnościowych oraz promocja zrównoważonych zachowań mobilnościowych.							
Opis działania							
W skomplikowanym obszarze jakim jest aglomeracja policentryczna ważnym czynnikiem rozwojowym jest zapewnienie spójności terytorialnej. Dlatego tak dużo zależy od mobilności mieszkańców między poszczególnymi ośrodkami miejskimi. Ta jednak w głównej mierze realizowana jest przy użyciu transportu indywidualnego, najczęściej z napędem spalinowym (własny samochód), co przyczynia się do problemów natury przestrzennej, zdrowotnej i środowiskowej. Dodatkowymi wyzwaniami są szybko zmieniające się uwarunkowania technologiczne i związane z tym pojawianie się coraz to nowych usług mobilnościowych. Aby uzyskać pożądane efekty podejmowane będą następujące działania: – Stworzenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej (<i>ang. SUMP - Sustainable Urban Mobility Plan</i>) dopasowanego do konkretnych potrzeb mobilnościowych z dużym naciskiem na policentryczny charakter Metropolii, zmieniającą się specyfikę dostępnych na rynku usług mobilnościowych oraz zmiany w stylu życia mieszkańców. Plan ten będzie przewodnikiem dla działań na poziomie metropolitalnym i wyznacznikiem wartości dla gmin członkowskich. – Tworzenie warunków do powstawania nowych, zrównoważonych usług mobilnościowych wraz z dążeniem do ich integracji przez system mobilności jako usługi (<i>ang. MaaS - Mobility as a Service</i>), w tym m.in: jednej wyszukiwarki połączeń, systemu jednej płatności oraz wspólnego abonamentu dla transportu zbiorowego oraz usług współdzielonych. Niezwykle ważne w tym kontekście są również polityka parkingowa sprzyjająca współdzieleniu pojazdów a także ogólnometropolitalny inteligentny system zarządzania transportem dający priorytety wszelkim środkom zrównoważonego transportu. – Tworzenie ekosystemu łączącego różnych interesariuszy zrównoważonej mobilności, m.in. poprzez prowadzenie i koordynowanie prac Rady ds. Nowoczesnej Mobilności. Utworzenie standardów ruchu pieszego. Konsultacje społeczne nowych rozwiązań mobilnościowych. – Działania promocyjne i edukacyjne w zakresie upraszczania mobilności – np. realizowania potrzeb życiowych bliżej miejsca zamieszkania, uelastyczniania przez pracodawców godzin pracy do zmiennych warunków oraz promocji pracy z domu. – Pilotaż innowacyjnych rozwiązań transportowych, m.in. w oparciu o autonomiczne pojazdy oraz drony w służbie przewozu towarów.							
Rezultat							
• Zmniejszenie udziału podróży wykonywanych własnym samochodem i związany z tym spadek ruchu drogowego oraz niwelacja problemów z przestrzenią i zanieczyszczeniami w centrach miast. • Dostęp do szerokiej palety usług mobilnościowych opartych na współdzieleniu pojazdów. • Widoczne trendy zmian zachowań mobilnościowych mieszkańców GZM.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	3 000 000 zł	Środki własne	3 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
18. Rower Metropolitalny – system wypożyczania rowerów publicznych							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Zwiększenie dostępności roweru i jego upowszechnienie jako środka transportu w systemie intermodalnym.							
Opis działania							
Budowa systemu wypożyczania rowerów publicznych na obszarze GZM to ważny element metropolitalnej koncepcji rowerowej, jak również czynnik wpływający na poprawę jakości życia. Problematyka zrównoważonej mobilności wynika z art. 12, ust. 1, pkt 3 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz.U. 2017, poz. 730 z późn. zm.). Rower powinien służyć nie tylko do rekreacji i spędzania czasu wolnego, ale też jako środek transportu przyjazny dla środowiska i zdrowia człowieka. Z uwagi na skalę działania wynikającą z zasięgu obszarowego (41 gmin) zakłada się etapowość wdrażania systemu. Planowane jest wprowadzenie roweru ze wspomaganiem elektrycznym z wyznaczonymi strefami parkingowymi oraz analiza modeli biznesowych wprowadzonych rozwiązań i dobrych praktyk z miast polskich i europejskich, skutkująca rekomendowaniem najlepszej opcji systemu. Wysokość zakładanych nakładów finansowych to wariant maksymalny. W przypadku wyboru modelu koncesji (analogicznie jak w Krakowie) eliminuje się wariant inwestycyjny, ograniczając tym samym koszt realizacji zadania. W celu zmiany zachowań komunikacyjnych i nawyków transportowych poprzez pokazanie, iż urzędnicy zaczynają od siebie, w 2019 r., uruchomiono projekt „Rowerem lub na kole” – polegający na zakupie i przekazaniu przez GZM służbowych rowerów wspomaganych elektrycznie Straży Miejskiej, Policji i urzędnikom JST. Planowany jest drugi etap tego projektu w wersji cargo oraz utrzymanie integracji funkcjonujących systemów roweru miejskiego Nextbike na terenie 7 gmin GZM z możliwością dołączania kolejnych miast i gmin GZM, do czasu uruchomienia docelowego systemu Roweru Metropolitalnego. Przewidziane jest też stworzenie wspólnej polityki rowerowej dla gmin GZM.							
Rezultat/produkt							
• Poprawa mobilności mieszkańców i lepsza dostępność komunikacyjna obszaru poprzez poszerzenie oferty transportu publicznego (czyli możliwość korzystania z wypożyczania różnorodnych środków transportu). • Zwiększenie liczby codziennych podróży realizowanych rowerem (zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie kongestii zarówno w sieci transportowej, jak w środkach transportu publicznego). • Stopniowa zmiana codziennych zachowań komunikacyjnych w kierunku transportu modalnego i mniejszego korzystania z samochodów (zwłaszcza na krótkich i średnich dystansach) na rzecz powszechniejszego wykorzystania rowerów.							
Czas realizacji	2018 - 2024	Łączne nakłady finansowe	23 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 19 280 308,10 zł (projekt pilotażowy)	Środki własne	23 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 19 280 308,10 zł (projekt pilotażowy)	Środki zewnętrzne	—

Numer i nazwa działania							
19. Prowadzenie Metropolitalnego Funduszu Solidarności							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Wspieranie działań rozwojowych podejmowanych przez gminy członkowskie.							
Opis działania							
Metropolitalny Fundusz Solidarności jest programem wieloletnim, który dofinansowuje własne zadania inwestycyjne realizowane przez gminy, mające istotne znaczenie dla rozwoju obszaru Metropolii. Program jest realizowany w oparciu o zasady partnerstwa, dodatkowości, subsydiarności, a także koncentracji. Preferowane są zadania, integrujące gminy członkowskie, związane z ograniczeniem niskiej emisji, rozwojem infrastruktury rowerowej oraz zadania współfinansowane z innych źródeł zewnętrznych, w tym ze środków Unii Europejskiej. W ramach Zgromadzenia GZM gminy członkowskie decydują o rodzajach przedsięwzięć objętych pomocą finansową. Program przyczynia się do wzmocnienia funkcji metropolitalnych obszaru Metropolii, a także do integracji działań gmin członkowskich GZM. Program realizowany jest od 2018 r., a największa część wydatków przypada na pierwsze lata jego funkcjonowania.							
Rezultat/produkt							
• Udzielenie dotacji celowej gminom członkowskim GZM. • Integralność i aktywna współpraca pomiędzy gminami członkowskimi GZM.							
Czas realizacji	2018 - 2023	Łączne nakłady finansowe	203 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 190 066 299,99 zł	Środki własne	203 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 190 066 299,99 zł	Środki zewnętrzne	—

Numer i nazwa działania							
20. GZM Data Store – Efektywne wykorzystanie i innowacyjne zastosowanie technologii informacyjnych na obszarze związku metropolitalnego							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczno-gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Stworzenie warunków do innowacyjnego zastosowania informacji oraz inspirowanie przedsiębiorczości.							
Opis działania							
Działanie polega na stworzeniu wspólnej platformy gromadzącej otwarte dane o GZM i zakłada ich publiczne udostępnianie przy wykorzystaniu nowych technologii. Platforma posłuży do: integracji i skutecznego wykorzystywania informacji z zastosowaniem rozwiązań informatycznych, świadczenia usług wspierających zarządzanie GZM (aplikacje – np. transportowe), koordynacji procesów gromadzenia danych i zarządzania informacją oraz do stymulowania otwartości danych i technologii. Urząd Metropolitalny chce ułatwić mieszkańcom dostęp do informacji publicznych, co pozwoli im w łatwy sposób zapoznać się ze sposobem funkcjonowania ich środowiska oraz umożliwi zwiększenie zaangażowania w sprawy GZM i ułatwi realizowanie nowych inicjatyw społecznych i biznesowych opartych na danych publicznych. Otwarte dane to bogatsze usługi e-administracji, odpowiadające na rzeczywiste potrzeby mieszkańców, obniżenie kosztów aktualizacji i publikacji danych, zwiększenie skuteczności działań, otwartości i przejrzystości procesu podejmowania decyzji oraz usprawnienie działania urzędów i przedsiębiorstw. Budowa rozwiązań klasy Business Intelligence to działanie powiązane z zapewnieniem wsparcia zarządzania GZM i poszczególnymi gminami, poprzez udostępnienie narzędzi analitycznych i pulpitów menedżerskich (narzędzi pozwalających na szybki i łatwy dostęp do kluczowych z punktu widzenia zarządzania informacji) wykorzystujących dane zgromadzone w hurtowni danych. W hurtowni gromadzone będą uporządkowane dane pochodzące z systemów informatycznych wykorzystywanych w gminach oraz - w przyszłości - ze źródeł zewnętrznych. Narzędzia analityczne będą umożliwiały przeprowadzanie analiz przestrzennych oraz publikowanie w formatach otwartych (zgodnie z uwarunkowaniami prawnymi). Rozwiązania tej klasy wymagają wysokiej jakości danych, co spowoduje wzmocnienie wartości informacji zarządczej niezbędnej do podejmowania decyzji.							
Rezultat/produkt							
- Korzystanie przez urzędy gmin członkowskich GZM z danych udostępnianych przez innych w celu poprawy jakości podejmowanych decyzji. - Stale rosnąca liczba użytkowników platformy otwartych danych. - Pojawianie się aplikacji i usług dostępnych dla mieszkańców, korzystających z publicznych zbiorów danych udostępnianych przez podmioty administracji publicznej. - Korzystanie przez podmioty prywatne z baz danych przy oferowaniu produktów, opracowywaniu usług i aplikacji mobilnych. - Rozpoznawalność GZM na arenie międzynarodowej i wykorzystywanie danych o GZM przez podmioty zewnętrzne w ramach analiz benchmarkingowych.							
Czas realizacji	2018 - 2024	Łączne nakłady finansowe	15 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 7 173 716,88 zł	Środki własne	15 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 7 173 716,88 zł	Środki zewnętrzne	—

Numer i nazwa działania							
21. Rozwój hubu bezzałogowych statków powietrznych							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Budowanie przewagi konkurencyjnej obszaru GZM opartej na tworzeniu warunków dla rozwoju systemu bezzałogowych statków powietrznych.							
Opis działania							
Mając na względzie: – zrównoważony rozwój gospodarki w Polsce, jej innowacyjny i zaawansowany technologicznie poziom funkcjonowania, jak również rozwój nowoczesnych technologii w zakresie transportu; – status projektu kluczowego programu Żwirko i Wigura w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju; – przepis ustawy o związku metropolitalnym województwa śląskiego z dnia 9 marca 2017 r. (art. 12) stanowiący, że związek metropolitalny będzie wykonywać zadania z zakresu: rozwoju społecznego i gospodarczego obszaru związku metropolitalnego; planuje się uruchomienie na terenie GZM działań sprzyjających rozwojowi technologii bezzałogowych statków powietrznych. GZM jest naturalnym miejscem, gdzie nowoczesne i innowacyjne technologie mogą być wdrażane. Ze względu na specyfikę swojego obszaru, możliwe jest tutaj sprawdzenie pracy dronów – w trybie automatycznym – w warunkach typowych i charakterystycznych dla zabudowy wielkomiejskiej, w rozbudowanej infrastrukturze komunikacyjnej i przemysłowej. Ponadto dzięki zinstytucjonalizowaniu funkcjonowania związku metropolitalnego, realizacja projektów o znaczeniu ponadlokalnym jest tutaj lepiej skoordynowana. Działanie polega na: – tworzeniu działań angażujących ekspertów, usługodawców i usługobiorców prowadzących do opracowania standardów usług Bezzałogowych Statków Powietrznych w miastach; – testowaniu lokalnego systemu i zasad zarządzania lotami dronów; – utworzeniu obszarów testowych dla usług dronowych; – współpracy z kluczowymi instytucjami z obszaru BSP stanowiącymi kluczowe miejsce testowania i rozwoju usług z użyciem BSP; – budowaniu świadomości społecznej dla korzyści z użycia BSP; – współpracy z innymi regionami kraju.							
Rezultat/produkt							
• Postrzeganie GZM jako miejsca pierwszego wyboru dla technologii dronowych w Kraju. • GZM jako inkubator technologii, nauki i biznesu dla bezzałogowych statków powietrznych (BSP). • Pozycja lidera działań związanych z tworzeniem obszarów U-Space w Kraju i Europie. • Umacnianie pozycji Metropolii jako ośrodka wzrostu i uzyskania pozycji przewagi konkurencyjnej z innymi związkami metropolitalnymi w tym obszarze. • Przeprowadzenie pilotaży usług dla JST i innych służących mieszkańcom GZM.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	3 500 000 zł	Środki własne	3 500 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Nazwa działania							
22. Budowa międzynarodowej sieci współpracy							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego regionu poprzez nawiązanie współpracy z podmiotami zagranicznymi, rozwój działań w ramach instytucji unijnych,							
Opis działania							
GZM pragnie czerpać z doświadczeń zagranicznych metropolii, międzynarodowych organizacji, sieci tematycznych i innych platform współpracy, przy opracowywaniu i wdrażaniu rozwiązań zidentyfikowanych problemów i wyzwań, m.in. w takich tematach jak mobilność i transport, technologie z zastosowaniem dronów, zarządzanie terenami zielonymi, niebieska infrastruktura, gospodarka obiegu zamkniętego, gospodarka odpadami, planowanie przestrzenne, polityka senioralna, współpraca inwestycyjna oraz w pozostałych tematach, mających istotny wpływ na poprawę jakości życia. Ponadto istotne jest zaangażowanie GZM w działania związane z jej obecnością i rozpoznawalnością w instytucjach unijnych oraz pozyskiwanie informacji o możliwościach finansowania projektów bezpośrednio od zespołów opracowujących instrumenty wsparcia w UE. Równie istotne jest coraz wyraźniejsze zaznaczanie głosu GZM w istotnych sprawach dot. funkcjonowania obszarów metropolitalnych w UE. Jednocześnie w ciągu czterech lat Metropolia powinna stać się rozpoznawalna na arenie międzynarodowej. Przewiduje się następujące działania: – przystąpienie do wybranych organizacji zrzeszających miasta/obszary metropolitalne, umacnianie głosu obszarów metropolitalnych na arenie międzynarodowej – aktywny wkład w działania tych organizacji, m.in. poprzez tworzenie i proponowanie własnych projektów, budowanie ich rozpoznawalności na arenie międzynarodowej; – przystąpienie do grup roboczych/konsorcjów skupionych wokół konkretnego tematu z obszaru zainteresowania GZM, w celu pozyskania dofinansowania do wspólnie tworzonych projektów; – zawieranie porozumień o charakterze międzynarodowym, wyrażanie intencji współpracy określonej w listach intencyjnych z innymi metropoliami, partnerami społecznymi, partnerami biznesowymi etc.; – współpraca z instytucjami UE, organizacjami międzynarodowymi (rządowymi i pozarządowymi); – zaangażowanie w działania związane z platformami UE, m.in. Sprawiedliwej Transformacji (Just Transition), nowymi funduszami m.in. Odbudowy (Recovery Fund) oraz innymi instrumentami wsparcia. Aktywne poszukiwanie możliwości w ramach tych instrumentów; – udział w wydarzeniach o charakterze międzynarodowym, w tym organizacja stoisk wystawienniczych; – udział w misjach gospodarczych, wyjazdach studyjnych, konferencjach międzynarodowych; – wsparcie promocji przedsiębiorców działających na terenie GZM w realizacji ich planów rozwojowych na rynkach międzynarodowych; – wsparcie promocji gmin GZM oraz ich potencjału inwestycyjnego na arenie międzynarodowej; – nadanie charakteru międzynarodowego konferencjom, seminariom czy warsztatom, których organizatorem lub współorganizatorem jest GZM; – pozyskiwanie i wymiana dobrych praktyk związanych z działaniami podejmowanymi przez GZM.							
Rezultat/produkt							
• Wzrost rozpoznawalności GZM na arenie międzynarodowej. • Pozyskiwanie finansowania dla projektów GZM z zagranicznych funduszy • Współtworzenie komunikatów i raportów UE • Wdrożenie na obszarze GZM dobrych praktyk z innych regionów świata, we współpracy z partnerami zagranicznymi.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	5 100 000 zł	Środki własne	5 100 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
23. Dążenie do spójnej polityki społecznej wobec osób starszych – Metropolia przyjazna seniorom							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Wypracowanie wspólnych zasad wsparcia osób starszych na obszarze GZM. Promowanie dobrych praktyk w zakresie usług społecznych skierowanych do osób starszych, innowacji społecznych oddziałujących pozytywnie na jakość życia osób starszych, zatrudnienia osób starszych, wolontariatu seniorów, tworzenie warunków sprzyjających rozwojowi tzw. srebrnej gospodarki (aktywność osób starszych, produkty i usługi).							
Opis działania							
Udział osób starszych w strukturze demograficznej mieszkańców GZM z roku na rok rośnie. Osoby te chcą aktywnie uczestniczyć w życiu społecznym. Poszczególne gminy członkowskie zainicjowały tzw. karty seniora lub inne usługi skierowane do tej grupy docelowej. Ulgi i inne formy wsparcia są często skierowane do własnych mieszkańców, co oznacza, że karty seniora jednej gminy nie są honorowane w innych gminach GZM. Seniorzy wskazali na fakt, iż korzystają regularnie z ofert kulturowych, sportowych i społecznych innych gmin w GZM. Podczas konsultacji zgłosili propozycję uzgodnienia między gminami członkowskimi wspólnych zasad realizacji usług wsparcia skierowanych do seniorów na obszarze GZM. Jednocześnie wskazali na otwartość seniorów i ich zrzeszeń na udział w projektach demonstracyjnych, w których promowane są innowacje społeczne, które pozwolą poprawić jakość życia osób starszych. Dotyczy to zarówno technologii monitoringu, technologii medycznych, jak i innych rozwiązań pobudzających aktywność, wspierających mobilność i zaradność oraz przeciwdziałających izolacji osób starszych. Urząd Metropolitalny przewiduje: – upowszechnianie wymiany dobrych praktyk z pracownikami urzędów gmin odpowiedzialnych za prowadzenie programów wsparcia skierowanych do osób starszych, – wypracowanie zaleceń i rekomendacji dotyczących jednolitych działań wobec osób starszych, – promowanie innowacji społecznych oddziałujących pozytywnie na jakość życia osób starszych podczas konferencji i innych wydarzeń specjalnych, we współpracy z partnerami społecznymi, gospodarczymi, gminami, członkowskimi (uruchomienie projektów pilotażowych), – aktywny udział w wydarzeniach adresowanych do seniorów na poziomie międzygminnym.							
Rezultat/produkt							
• Pakiet wspólnych zasad wsparcia osób starszych na obszarze GZM w ramach ujednoliconego systemu wsparcia. • Minimum dwie usługi adresowane pośrednio i/lub bezpośrednio do seniorów zamieszkałych na obszarze GZM.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	558 661 zł	Środki własne	558 661 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
25. Promocja potencjału naukowego i edukacyjnego GZM - program zachęcający młodych ludzi do studiowania i związania się z Metropolią							
Priorytet PDS							
Promocja związku metropolitalnego i jego obszaru							
Cel działania							
Zwiększenie atrakcyjności oferty edukacyjnej uczelni z obszaru GZM							
Opis działania							
Chcąc przeciwdziałać niekorzystnym trendom demograficznym, należy przekonać młodzież mieszkającą w GZM oraz młodzież z innych części Polski i Europy Środkowej, że warto studiować i zamieszkać w GZM. W przeszłości uczelnie podejmowały indywidualne i wspólne próby wdrażania kampanii promocyjnych skierowanych do młodzieży, jednak rzadko były one konsekwentnie podtrzymywane przez kolejne lata. GZM jako instytucja odpowiedzialna za rozwój społeczno-gospodarczy regionu powinna wspierać uczelnie w działaniach zmierzających do podniesienia atrakcyjności oferty edukacyjno-naukowej. Młodzież stanowi istotną grupę docelową dla przyszłości GZM. Dlatego też istotne jest zachęcenie młodzieży do związania swojej przyszłości z GZM. Promocja potencjału naukowego uczelni poprzez wsparcie finansowe uczelni będzie miała długofalowe skutki oddziaływania. Młodzież i studenci przekonają się, że warto związać swoją przyszłość z Metropolią, formy spędzania wolnego czasu będą bardziej różnorodne, podniesie jakość życia, co w dalszej perspektywie spowoduje napływ nowych mieszkańców. Działanie będzie realizowane poprzez projekt pn. „Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki”. Wsparcie finansowe w postaci dotacji zostanie przeznaczone dla uczelni wyższych, publicznych jak i nie publicznych, w rozumieniu ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2019, poz. 1668), prowadzących działalność na terenie GZM. Wspierane będzie podniesienie atrakcyjności oferty edukacyjnej/naukowej uczelni poprzez zaangażowanie aktywnych naukowo, wybitnych naukowców, osobistości, którzy poprzez swój udział w wykładach, seminariach, spotkaniach, recenzowaniu prac dyplomowych i innych działaniach, zachęcaliby studentów, doktorantów do kontynuowania nauki na lokalnej uczelni i związania swojej przyszłości z GZM lub regionem. Zaproszeni naukowcy będą musieli spełniać określone kryteria, m.in. powinni wywodzić się z 20 najlepszych uczelni notowanych w światowych rankingach oraz posiadać bogaty dorobek naukowy. Promowane będą pobyty dłuższe, przekraczające miesiąc. Dotacja przeznaczona zostanie na finansowanie kosztów wynagrodzenia zaproszonego naukowca oraz promocję projektu. Maksymalna wysokość udzielonej dotacji - 99% wydatków uznanych za kwalifikowane.							
Rezultat/produkt							
• Utrzymanie liczby studentów na uczelniach GZM na stałym poziomie. • Napływ nowych mieszkańców do GZM. • Zwiększenie atrakcyjności oferty edukacyjnej uczelni na terenie GZM. • Pozyskanie osób zdolnych, z możliwościami ich zakorzenienia na terenie GZM (praca, mieszkanie).							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	8 000 000 zł	Środki własne	8 000 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
26. Budowa systemu zarządzania projektami rozwojowymi w ramach struktury organizacyjnej Urzędu Metropolitalnego							
Priorytet PDS							
Rozwój instytucjonalny							
Cel działania							
Wdrożenie metodyki zarządzania projektami w Urzędzie Metropolitalnym wraz z dedykowaną elektroniczną platformą.							
Opis działania							
Działanie składa się z wielu faz, różniących się między sobą: czasem trwania, stopniem zaangażowania zasobów oraz stosowanymi metodami prowadzenia, planowania i kontroli. Sposób podziału projektu na fazy oraz ich liczba zależą przede wszystkim od tematyki i zakresu projektu. Działanie będzie polegać na opracowaniu metodyki zarządzania projektami składającej się z co najmniej następujących faz: analizy potrzeb, planowania, realizacji i zamknięcia projektu dla wszystkich projektów, w tym projektów inwestycyjnych, oraz docelowo wdrożenia cyfrowej platformy elektronicznej do zarządzania projektami w ramach działania GZM, szczególnie w kontekście relacji z gminami. Platforma będzie cyfrowym odzwierciedleniem organizacji, jej struktury, zasobów i zachodzących w niej procesów. Pozwoli wygodniej i łatwiej zarządzać wszelką działalnością projektową, zarówno w obszarze dokumentacji, zadań, jak i budżetowania, raportowania stanu ich realizacji oraz dystrybucji informacji o zadaniach bezpośrednio do wykonujących je osób. Wprowadzenie elektronicznej platformy cyfrowej pozwoli na sprawny i efektywny przepływ informacji pomiędzy GZM i gminami członkowskimi w ramach wspólnie realizowanych projektów. Pierwszy etap działania zakłada budowę systemu zarządzania wraz z narzędziem do implementacji w Urzędzie Metropolitalnym oraz z przyszłą rozbudową systemu o moduły dotyczące zarządzaniem portfelami projektów i programami, a także z uzupełnieniem zasad zarządzania projektami w przedmiotowym zakresie. Kolejnym etapem będzie wdrożenie opracowanego systemu dla gmin członkowskich GZM. Aktualnie zgodnie z wypracowaną metodyką zarządzania projektami prowadzony jest monitoring realizacji działań ujętych w Programie Działań Strategicznych. Podstawowym narzędziem w procesie monitoringu są wypełniane przez kierowników projektów raporty okresowe, na podstawie których opracowywany jest miesięczny raport o postępie realizacji działań przedkładany Zarządowi GZM. W pierwszym etapie raportowaniem objętych jest większość działań, natomiast od stycznia 2020 r. system raportowania będzie obejmował wszystkie działania realizowane w ramach Programu Działań Strategicznych.							
Rezultat/produkt							
- Opracowanie metodyki zarządzania projektami. - Wdrożenie elektronicznego systemu wspierającego zarządzanie cyklem życia projektu poprzez zdefiniowanie uprawnień, podział odpowiedzialności oraz możliwość kontroli faz projektu. - Usprawnienie komunikacji z gminami.							
Czas realizacji	2018 - 2024	Łączne nakłady finansowe	850 000 zł w tym na lata 2018-2022: 525 000 zł	Środki własne	850 000 zł w tym na lata 2018-2022: 525 000 zł	Środki zewnętrzne	—

Numer i nazwa działania							
27. Budowa platformy dobrych praktyk							
Priorytet PDS							
Rozwój instytucjonalny							
Cel działania							
Promowanie i wykorzystywanie dobrych praktyk wśród gmin członkowskich GZM dla poprawy sprawności działania samorządów lokalnych i wdrażania innowacyjnych rozwiązań służących poprawie jakości życia mieszkańców.							
Opis działania							
Dobra praktyka oznacza: sprawdzone, efektywne i skuteczne rozwiązanie danej kwestii, mogące służyć jako modelowe rozwiązanie do szerszego wdrażania i replikowania w różnych instytucjach, a w przypadku samorządu w gminach i jednostkach im podległych. Wymiana doświadczeń i budowanie wzajemnych kontaktów wokół danej dobrej praktyki wpływa na zwiększenie efektywności i sprawności funkcjonowania samorządów lokalnych oraz na wzmocnienie współpracy pomiędzy pracownikami samorządowymi. Zasadność podjęcia działania wynika z potrzeby stworzenia narzędzia służącego: – międzygminnej wymianie doświadczeń dla poprawy efektywności działania i usprawnienia codziennych zadań realizowanych przez samorządy lokalne; – zapewnieniu dostępu do aktualnych informacji i rozwiązań, które są wypracowywane „na bieżąco” w odpowiedzi na potrzeby i wyzwania zarówno mieszkańców, jak i pracowników samorządowych. Realizacja działania obejmować będzie m.in.: – przygotowanie ujednoliconego formatu, opisującego dobrą praktykę; – zebranie informacji z gmin nt. funkcjonujących tzw. dobrych praktyk oraz tematów, dla których powinny być wypracowane dobre praktyki; – organizowanie cyklicznych spotkań prezentujących dobre praktyki wg podziału na grupy tematyczne; – spotkania warsztatowe oraz eksperckie w danym zakresie tematycznym; – upowszechnianie wybranych dobrych praktyk; W dalszej perspektywie, w miarę rozwoju idei wymiany dobrych praktyk, zakłada się: – sięganie po doświadczenia spoza obszaru GZM, w tym doświadczenia zagraniczne; – stworzenie platformy informatycznej do upowszechniania dobrych praktyk i wymiany doświadczeń; – opracowanie publikacji nt. dobrych praktyk; – organizowanie spotkań i warsztatów służących wymianie doświadczeń z innymi metropolitami z kraju i zagranicy (opcjonalnie).							
Rezultat/produkt							
– Zainicjowanie procesu współpracy i wymiany informacji oraz budowania kontaktów pomiędzy gminami. – Pogłębienie wiedzy gmin członkowskich w danym zakresie tematycznym. – Wypracowany zestaw dobrych praktyk do dalszego upowszechniania i wykorzystania, np. w realizacji innych działań przez GZM. – Strona internetowa zawierająca zbiór dobrych praktyk z terenu GZM.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	350 000 zł	Środki własne	350 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
28. Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne							
Priorytet PDS							
Rozwój instytucjonalny							
Cel działania							
Utworzenie i prowadzenie Metropolitalnego Obserwatorium Społeczno-Ekonomicznego pozwalającego na gromadzenie, przetwarzanie oraz analizowanie danych dotyczących obszaru metropolitalnego.							
Opis działania							
Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne GZM to narzędzie służące do systematycznego gromadzenia i przetwarzania danych oraz monitorowania zmian w GZM i jej gminach członkowskich zachodzących na przestrzeni lat. Uzasadnieniem dla wyboru działania była potrzeba dysponowania aktualnym i łatwo dostępnym źródłem danych i analiz (własną bazą wiedzy) na temat obszaru metropolitalnego, wykorzystywanych w procesie zarządzania obszarem metropolitalnym oraz w pracach poszczególnych departamentów Urzędu Metropolitalnego dla lepszego planowania rozwoju GZM i monitorowania bieżącej sytuacji w GZM. Realizacja działania obejmować będzie m.in.: – gromadzenie danych i tworzenie baz danych, w tym przestrzennych z wykorzystaniem narzędzi GIS; – wizualizację danych i ich udostępnianie poprzez portal internetowy; – utworzenie platformy komunikacji i wymiany informacji z podmiotami zewnętrznymi i wewnątrz organizacji (InfoGZM); – wykonywanie opracowań analitycznych i diagnostycznych, w tym publikacji (np.: <i>opracowania nt. depopulacji i demografii, itp.</i>); – prace analityczne w zakresie polityki przestrzennej i ładu przestrzennego (np. wspólne zestawienie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wszystkich gmin członkowskich GZM); – prowadzenie badań tematycznych (np. nt. jakości życia na obszarze GZM w wymiarze subiektywnym (jakościowym/intuicyjnym) i obiektywnym (ilościowym/kwantyfikowalnym) z możliwością okresowego ich powtarzania w celu budowania bazy wiedzy (np. <i>Raport nt. jakości życia w GZM</i>). Podstawowym narzędziem realizacji zadań w ramach Obserwatorium jest autorski portal InfoGZM, będący platformą udostępniania i wizualizacji gromadzonych danych, z wykorzystaniem takich form prezentacji jak m.in. mapy, kartogramy, wykresy, tabele, zestawienia, infografiki. Na portalu prezentowane są zarówno podstawowe informacje o GZM i jej gminach członkowskich (powierzchnia, liczba ludności, rodzaj gminy), jak i bardziej szczegółowe zagadnienia branżowe (np. z zakresu demografii, finansów publicznych, infrastruktury, środowiska, gospodarki). Działanie ma charakter stały oraz wymaga bieżącej aktualizacji i uzupełniania danych, a portal InfoGZM jest stale rozbudowywany i wzbogacany o nowe dane, analizy, materiały.							
Rezultat/Produkt							
• Baza danych na temat GZM i jej gmin członkowskich pozwalająca na monitorowanie zmian w czasie; • Portal informacyjny: platforma upowszechniania i wizualizacji danych nt. obszarów funkcjonowania gmin członkowskich i całej GZM; • Opracowania analityczno-diagnostyczne i publikacje tematyczne; • Wpracowane autorskie narzędzia badawcze do wielokrotnego wykorzystania w przypadku powtarzalności badań (opcjonalnie).							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	800 000 zł	Środki własne	800 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
29. Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r.							
Priorytet PDS							
Rozwój instytucjonalny							
Cel działania							
Opracowanie narzędzia strategiczno-planistycznego, wspierającego proces zarządzania obszarem metropolitalnym na rzecz zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego i wzmacniania spójności przestrzenno-funkcjonalnej gmin GZM.							
Opis działania							
Realizacja zadania (w skrócie zwanego Strategią Rozwoju GZM) wynika z potrzeby wyznaczenia priorytetów i kierunków rozwoju związku metropolitalnego w zakresie społeczno-gospodarczym i przestrzenno-funkcjonalnym oraz wskazania działań do realizacji w nadchodzących latach, z perspektywą do 2035 r. Dokument będzie mieć charakter integrujący planowanie strategiczne z przestrzennym. Ze względu na swój zakres merytoryczny i proceduralny - jego opracowanie będzie złożonym i czasochłonnym procesem, wymagającym współpracy wielu interesariuszy. Główne elementy składowe dokumentu to: – część analityczno-diagnostyczna, w tym diagnoza sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej GZM wraz z wyznaczeniem obszarów funkcjonalnych (na podstawie identyfikacji powiązań funkcjonalnych i sił wzajemnego oddziaływania poszczególnych gmin) oraz wnioski z diagnozy; – część strategiczna, w tym: ustalenia strategiczne wraz z modelem struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz system wdrażania i monitorowania postępów we wdrażaniu ustaleń strategicznych. Pod względem operacyjnym Strategia Rozwoju GZM: – wewnątrz będzie narzędziem służącym do integrowania, inspirowania, inicjowania i koordynowania działań podejmowanych przez Urząd Metropolitalny oraz gminy członkowskie GZM. – zewnątrz będzie narzędziem służącym do komunikowania przyjętych kierunków rozwoju GZM oraz będzie podstawą do ubiegania się o zewnętrzne środki finansowe, zwłaszcza w nowej perspektywie finansowej (2021 – 2027).							
Rezultat							
• Metropolitalny dokument strategiczny wraz z modelem struktury funkcjonalno-przestrzennej i opracowaniami towarzyszącymi, w tym: z diagnozą sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej wraz z wyznaczonymi obszarami funkcjonalnymi. • Interdyscyplinarna baza wiedzy i informacji nt. GZM, w wymiarze: społecznym, gospodarczym, przestrzennym.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	6 000 000 zł	Środki własne	6 000 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
32. Zakup i utrzymanie nowych automatów biletowych na terenie GZM							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Zwiększenie dostępności sieci sprzedaży dla użytkowników na terenie GZM.							
Opis działania							
W związku z rozwojem kanałów zapewniających całodobową dostępność biletów (automaty biletowe, sprzedaż przez Internet, sprzedaż przez aplikacje w telefonach komórkowych), jak i zmianach w preferencjach użytkowników (np. czytanie wiadomości on-line) ciągłemu ograniczaniu ulega sieć tradycyjnych kanałów dystrybucji (kioski) z powodu ich likwidacji. Powoduje to kurczenie się dostępnej stacjonarnej sieci sprzedaży, co w przypadku użytkowników nie korzystających z kanałów mobilnych (Internet, aplikacje na komórki) może powodować rezygnację z zakupu biletu lub nawet z korzystania z usług komunikacji zbiorowej. Dlatego niezbędne jest zapobieżenie temu zjawisku poprzez rozwój kanałów sprzedaży zapewnianych bezpośrednio przez GZM/ZTM. Obecnie na terenie 24 gmin GZM funkcjonuje 109 automatów biletowych, zakupionych w ramach projektu ŚKUP. Ponadto funkcjonuje 14 urządzeń zakupionych bezpośrednio przez miasto Sosnowiec. Automaty umożliwiają całodobową sprzedaż biletów papierowych i elektronicznych, zasilenie środków na karcie ŚKUP, jak i pozyskanie karty ŚKUP na okaziciela. Możliwa jest zapłata zarówno gotówką (monety i banknoty), jak i kartą płatniczą oraz środkami z karty ŚKUP. Na terenie pozostałych 17 gmin nie ma obecnie automatów biletowych. Uwzględniając powyższe planuje się zakup 43 nowoczesnych stacjonarnych automatów biletowych, zapewniających oprócz funkcjonalności realizowanych przez obecnie funkcjonujące automaty ŚKUP również zapłatę z użyciem nowoczesnych form płatności (Blik), jak również wyświetlanie na dodatkowym ekranie informacji pasażerskiej (dla lokalizacji, w których nie zainstalowano wyświetlaczy SDIP). Automaty zostaną zlokalizowane po 1 sztuce w każdej z gmin Metropolii, ponadto zakłada się posadowienie po jednym urządzeniu na lotnisku Katowice Pyrzowice oraz przed siedzibą GZM. Dodatkowo w zamówieniu zostaną uwzględnione plany gmin GZM zakupu automatów biletowych, w tym w ramach realizowanych przez gminy projektów ze środków unijnych.							
Rezultat/produkt							
- Rozszerzenie sieci stacjonarnych automatów biletowych o co najmniej 43 nowe urządzenia. - Zwiększenie dostępności sieci sprzedaży w gminach GZM poprzez zapewnienie w każdej gminie GZM automatu biletowego.							
Czas realizacji	2019 - 2029	Łączne nakłady finansowe	18 600 000zł (w ramach kwoty na utrzymanie 5 200 000 zł) w tym na lata 2018-2022: 9 100 000 zł	Środki własne	18 600 000zł (w ramach kwoty na utrzymanie 5 200 000 zł) w tym na lata 2018-2022: 9 100 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
33. Solarne automaty biletowe							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Zwiększenie dostępności sieci sprzedaży dla użytkowników na terenie Metropolii.							
Opis działania							
Planowane jest pilotażowe uruchomienie 10 sztuk solarnych automatów biletowych, umożliwiających sprzedaż biletów papierowych i przyjmowanie opłat gotówką oraz kartą płatniczą. Zaletą urządzeń, oprócz ich niższego kosztu pozyskania, jest brak potrzeby zapewnienia zewnętrznego zasilania urządzeń, dzięki czemu prostsze jest ich posadowienie, jak i relokacja do innej lokalizacji. Celem pilotażu, którego zakładany okres trwania wyniesie 12 miesięcy, będzie weryfikacja przydatności tego typu urządzeń do obsługi sprzedaży biletów dla pasażerów, jak również działania urządzeń w różnych warunkach pogodowych, w tym przy słabym nasłonecznieniu. Ponadto urządzenia poprzez ich umiejscowienie w planowanych lokalizacjach stacjonarnych automatów biletowych pozwolą wstępnie zweryfikować zapotrzebowanie na docelowe automaty w planowanych lokalizacjach, w szczególności w mniejszych gminach.							
Rezultat/produkt							
- Rozszerzenie sieci sprzedaży przez automaty o gminy GZM, w których dotychczas brak tego typu urządzeń. - Weryfikacja przydatności automatów solarnych jako elementu sieci sprzedaży.							
Czas realizacji	2020 - 2022	Łączne nakłady finansowe	310 000 zł	Środki własne	310 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
34. Projekt systemu automatycznego zliczania pasażerów							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Pozyskiwanie bieżącej informacji o napełnieniach linii ZTM.							
Opis działania							
Obecnie ZTM pozyskuje informacje o napełnieniach linii z badań napełnień wykonywanych przez osoby wykonujące pomiary. Wadą tych danych jest to, że dają dane punktowe/wybiórcze, obejmujące tylko dzień objęty badaniem. Zebranie pełnych danych o potokach pasażerskich tą metodą jest bardzo czasochłonne, gdyż musi odbywać się w czasie rzeczywistym, angażuje sporą grupę ankietatorów, a co więcej wymaga poświęcenia dodatkowego czasu na wprowadzenie zgromadzonych danych do arkusza w formie elektronicznej umożliwiającego sporządzenie na ich podstawie niezbędnych analiz. Ponadto ze względu na koszty tych badań linie są badane zazwyczaj co 2 lata, co powoduje, że brak jest bieżących danych o napełnieniach linii. W związku z powyższym wskazane jest rozpoczęcie działań zmierzających do uruchomienia w pojazdach ZTM-u systemu automatycznego zliczania pasażerów. W tym celu niezbędne jest wyposażenie pojazdów operatorów w niezbędną infrastrukturę, w tym bramki liczące oraz pozyskanie przez GZM/ZTM oprogramowania umożliwiającego zbieranie, obróbkę i prezentację tych danych. Niektóre pojazdy operatorów są już wyposażone w bramki liczące. Dlatego w pierwszym etapie (do roku 2022) planuje się zweryfikowanie możliwości wykorzystania tej infrastruktury do tego celu wraz z doposażeniem jej w niezbędne elementy umożliwiające pozyskiwanie danych o liczbie osób wsiadających i wysiadających na poszczególnych przystankach. Równolegle planuje się pozyskanie oprogramowania umożliwiającego zbieranie, obróbkę i prezentację tych danych, po wcześniejszym przetestowaniu istniejących na rynku rozwiązań w tym zakresie. Oprogramowanie powinno być gotowe do obsługi wszystkich pojazdów ZTM, natomiast w pierwszym etapie zakłada się pozyskiwanie danych z urządzeń już zamontowanych w pojazdach operatorów, po ich doposażeniu w niezbędne elementy.							
Rezultat/produkt							
- Oprogramowanie umożliwiające zbieranie, obróbkę i prezentację danych o napełnieniach w pojazdach ZTM. - Doposażenie pojazdów realizujących przewozy na zlecenie ZTM w elementy umożliwiające wykorzystanie bramek liczących zamontowanych w tych pojazdach.							
Czas realizacji	2020 - 2022	Łączne nakłady finansowe	3 200 000 zł*	Środki własne	3 200 000 zł	Środki zewnętrzne	–

*Nakłady finansowe na wydatki majątkowe (etap wdrożenia, bez późniejszych kosztów utrzymania)

Numer i nazwa działania							
35. Smart Metropolia							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Promowanie świadczenia usług wspierających zarządzanie miastami z wykorzystaniem najnowocześniejszych technologii z dziedzin Smart City. Współorganizowanie procesów gromadzenia danych i zarządzania informacją w ramach polityki inteligentnych i przyjaznych miast dla obywateli.							
Opis działania							
Smart Metropolia obejmuje działania mające na celu wdrażanie w samorządzie lokalnym rozwiązań inteligentnych, m.in. w zakresie elektronicznej administracji i zarządzania. Smart Metropolia to idea obejmująca inteligentne i innowacyjne działania służące: poprawie jakości życia mieszkańców, zwiększeniu ich świadomości i partycypacji, stymulowaniu zrównoważonego rozwoju gmin członkowskich GZM we wszystkich obszarach ich funkcjonowania oraz podniesieniu efektywności wykorzystywania dostępnych zasobów (wykorzystując na ogół nowoczesne technologie informacyjno-komunikacyjne). Jej istotą jest efektywne i inteligentne: zarządzanie przestrzenią miejską oraz zasobami naturalnymi i ich wykorzystywaniem, zaangażowanie i wykorzystanie potencjału inicjatyw obywatelskich oraz wykorzystanie technologii i gromadzonych danych. Projekty dotyczące Smart Metropolii nie są ograniczone tematycznie, jednakże najczęściej ukierunkowane są na zrównoważony rozwój gospodarczy (w tym efektywne zarządzanie w obszarze infrastruktury miejskiej - np. energetyki, transportu), zagospodarowanie przestrzenne, komunikację i sprawy społeczne. W ramach Smart Metropolii podejmowane będą działania wspomagające propagowanie otwartych danych, w tym opracowanie standardów i wytycznych dotyczących realizacji projektów z obszaru smart city oraz wymiany danych (quasi „szyny danych”) dla rozwiązań smart w Metropolii.							
Rezultat/produkt							
Opracowanie planu wdrożenia polityki Smart Metropolia, pozwoli na ujęcie zależności pomiędzy poszczególnymi gminami, przetwarzanymi w nich danymi oraz uwarunkowaniami, celami i potrzebami mieszkańców. Opracowanie takiego planu przy współpracy z wykwalifikowanymi ekspertami pomoże zdefiniować ścieżki rozwoju i określić optymalne narzędzia ich realizacji. Opracowanie planu wdrażania polityki Smart Metropolii przyczyni się do: • analizy opracowanej koncepcji, oceny skuteczności jej wdrożenia oraz opracowania raportu zawierającego wnioski i propozycje działań do realizacji z zakresu obszaru smart city, • utrzymania i wdrażania założeń strategii Smart Metropolii w GZM, • planowania przedsięwzięć z obszaru smart city i zarządzania ich wdrożeniem, • rozwijania i wdrażania standardów i dobrych praktyk, • śledzenia trendów i kierunków rozwoju rozwiązań z obszaru smart city oraz metodyk zarządczych, • monitorowania realizowanych projektów z zakresu smart city, • projektowania i definiowania architektury cyfrowej w zakresie procesów, aplikacji, danych i technologii, • rozwijania i wdrażania zasad zarządzania danymi i integracji systemów, • podejmowania działań zmierzających do poprawy jakości świadczonych usług z obszaru smart city i optymalizacji kosztów tych usług, • integracji procesu zamówień publicznych z obszaru smart city, • przygotowywania niezbędnych analiz ekonomicznych i sprawozdań.							
Czas realizacji	2020 - 2024	Łączne nakłady finansowe	4 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 3 001 077,40 zł	Środki własne	4 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 3 001 077,40 zł	Środki zewnętrzne	—

Numer i nazwa działania							
36. Prowadzenie Programu działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona, zielona Metropolia							
Cel działania							
Wspieranie działań związanych z budowaniem zielonej Metropolii ze szczególnym uwzględnieniem ograniczenia niskiej emisji.							
Opis działania							
Program działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji realizowany w edycjach rocznych, polegający na wsparciu inicjatyw gmin członkowskich poprzez udzielenie pomocy finansowej w formie dotacji celowej na dofinansowanie własnych zadań inwestycyjnych i zakupów inwestycyjnych gmin członkowskich Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii związanych z ograniczaniem niskiej emisji, w szczególności na inwestycje związane z: 1) budową i przebudową infrastruktury służącej do produkcji i dystrybucji energii ze źródeł odnawialnych w tym modernizacją istniejących systemów grzewczych z wykorzystaniem gazu ziemnego z sieci jako materiału opałowego; 2) modernizacją energetyczną (poprawa efektywności energetycznej, w tym budowa instalacji OZE) budynków i/lub lokali stanowiących własność bądź znajdujących się w innej formie władania gminy, związanych z realizacją jej zadań własnych lub budowa takich budynków/budowli, jeżeli spełniają one wysokie standardy w zakresie niskiej emisji; 3) likwidacją „niskiej emisji” poprzez: a) wymianą/modernizacją węglowych indywidualnych źródeł ciepła, b) podłączaniem budynków do sieciowych nośników ciepła, w nieruchomościach stanowiących własność bądź znajdujących się w innej formie władania gminy, związanych z realizacją jej zadań własnych; 4) budową, przebudową liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego (np. zintegrowane węzły przesiadkowe, drogi rowerowe, infrastruktura przystankowa i towarzysząca, parkingi Park&Ride i Bike&Ride, buspasy, drogi przeznaczone wyłącznie dla komunikacji zbiorowej), a także dokumentacja projektowa; 5) wdrażaniem inteligentnych systemów transportowych (ITS); 6) zakupem niskoemisyjnego taboru na potrzeby transportu publicznego; 7) poprawą efektywności energetycznej oświetlenia; 8) zakupem systemów monitorowania niskiej emisji; 9) budową i modernizacją infrastruktury ruchu pieszego w celu poprawy jakości i bezpieczeństwa ruchu pieszych; 10) budową infrastruktury doładowującej pojazdy elektryczne; 11) modernizacją systemów grzewczych w indywidualnych gospodarstwach domowych (wymiana źródeł ciepła), montaż instalacji odnawialnych źródeł energii (kolektory słoneczne lub panele fotowoltaiczne lub pompy ciepła) realizowane przez Gminę w formule projektu parasolowego, grantowego (poprzez dofinansowanie wkładu własnego w projektach z udziałem środków zewnętrznych) i/lub udzielanych mieszkańcom w ramach miejskich programów ochrony powietrza; 12) ochroną czystego powietrza oraz ochrona zdrowia.							
Rezultat/produkt							
– Udzielenie dotacji celowej gminom członkowskim GZM. – Ograniczenie niskiej emisji na obszarze GZM.							
Czas realizacji	2020 -2021	Łączne nakłady finansowe	102 726 265 zł	Środki własne	102 726 265 zł	Środki zewnętrzne	–

DZIAŁANIA NOWE



Numer i nazwa działania							
37. Metropolitalne Centrum Obsługi Inwestora i Promocji Przedsiębiorczości							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczno-gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Dążenie do spójnych zasad obsługi inwestorów i rozwoju przedsiębiorczości na obszarze Metropolii GZM poprzez wymianę dobrych praktyk, synergii i współpracę miast i gmin członkowskich oraz partnerów społeczno-gospodarczych.							
Opis działania							
Chcąc jak najlepiej wykorzystać potencjał gospodarczy i społeczny miast i gmin tworzących GZM podjęte zostaną działania na rzecz umacniania pozycji Metropolii na gospodarczej mapie Polski i Europy. Celem działania jest pokazanie, że GZM jest dobrym miejscem wyboru dla rozwoju biznesu, zamieszkania oraz rozwijania kariery zawodowej. W ramach przedsięwzięcia realizowane będą różnego typu inicjatywy, w tym np.: • Metropolitalna Akademia Obsługi Inwestora i Promocji Przedsiębiorczości; • Utworzenie platformy z ofertami inwestycyjnymi Metropolii GZM; • Metropolitalne Laboratorium Rozwoju – wydarzenia tematyczne organizowane raz na kwartał o charakterze biznes miksera z nagrodami; • Elektroniczny biuletyn ekonomiczny Metropolii GZM – wydawany raz na kwartał, prezentujący trendy i zjawiska zachodzące w gospodarce i nauce na obszarze GZM • Inne działania zmierzające do umacniania i wspierania gospodarki oraz przedsiębiorczości na obszarze GZM.							
Rezultat/produkt							
• Utworzenie platformy prezentującej oferty inwestycyjne Metropolii GZM; • Działania adresowane do miast i gmin GZM polegające na umacnianiu sieci współpracy i osiągnięciu efektu synergii.							
Czas realizacji	2021-2022	Łączne nakłady finansowe	800 000 zł	Środki własne	800 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
38. Młodzi robią Metropolię							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczno-gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Wzrost zaangażowania osób młodych w działania GZM i dostosowanie działań podejmowanych przez Metropolię do potrzeb osób młodych.							
Opis działania							
GZM boryka się z problemem odpływu młodych ludzi. Projekt „Młodzi robią Metropolię” jest komplementarny z projektem Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki. Działania w ramach projektu skierowane są do osób w przedziale wiekowym 16-25 lat. Ich postulaty posłużą wypracowaniu rekomendacji dla miast i gmin GZM oraz partnerów społeczno-gospodarczych w zakresie oczekiwań, potrzeb i problemów ludzi młodych, a także wskażą kierunki działań w obszarach edukacji, rynku pracy, rozwoju, transportu, kultury, które mogłyby zwiększyć atrakcyjność GZM dla tej grupy społecznej. Projekt przewiduje m.in.: • działania partycypacyjne zmierzające do wypracowania rekomendacji, które znajdą się w „Strategii Rozwoju GZM na lata 2022 - 2027 roku, z perspektywą do 2035 roku”, • działania partycypacyjne zmierzające do wypracowania materiałów informacyjnych i edukacyjnych dotyczących Metropolii GZM adresowanych do ludzi młodych, • realizację działań i projektów adresowanych do młodych mieszkańców GZM.							
Rezultat/produkt							
• wypracowanie kierunków działań GZM adresowanych do ludzi młodych (16-25 lat), które znajdą się w rekomendacjach do „Strategii Rozwoju GZM na lata 2022-2027, z perspektywą do 2035 r.”, • działania (projekty) adresowane do młodych mieszkańców Metropolii GZM.							
Czas realizacji	2020-2022	Łączne nakłady finansowe	350 000 zł	Środki własne	350 000 zł	Środki zewnętrzne	-

DZIAŁANIA ZREALIZOWANE w 2020 r.



Numer i nazwa działania							
24. Opracowanie strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 roku							
Priorytet PDS							
Promocja związku metropolitalnego i jego obszaru							
Cel działania							
Głównym celem opracowania Strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 roku było stworzenie strategicznych ram dla wsparcia rozwoju Metropolii metodami i narzędziami marketingu terytorialnego, ze szczególnym uwzględnieniem promocji potencjału gospodarczego, inwestycyjnego, naukowego, transportu publicznego, turystycznego. Określenie i skuteczne wykorzystanie narzędzi do zbudowania wizerunku GZM jako dobrego miejsca do życia, studiowania, pracy i inwestowania.							
Opis wykonanego zakresu							
W 2019 roku rozpoczęły się prace przygotowawcze w zakresie stworzenia dokumentacji przetargowej m.in. dotyczące szczegółowego opisu przedmiotu zamówienia i oszacowania wartości zamówienia. W dniu 7.10.2019 r. został ogłoszony przetarg nieograniczony na opracowanie dokumentu strategii. W dniu 26.11.2019 r. został wyłoniony wykonawca zamówienia, z którym 5.12.2019 r. została podpisana umowa na wykonanie dokumentu strategii. Umowa obejmowała zrealizowanie zamówienia w dwóch etapach. Etap I obejmował przeprowadzenie szczegółowej, opartej na wnikliwych badaniach jakościowych i ilościowych mieszkańców oraz samorządowców, diagnozy potencjału marki obszaru metropolitalnego. Etap II obejmował opracowanie założeń strategicznych dotyczących marki oraz komunikacji marketingowej. Prace nad dokumentem miały charakter partycypacyjny, w ramach, których odbyło się kilkadziesiąt warsztatów i konsultacji, z udziałem różnych grupy interesariuszy marki GZM. Zgodnie z umową termin realizacji zamówienia wynosił 240 dni. Na wniosek Wykonawcy z powodu ogłoszenia na terenie kraju stanu epidemii spowodowanej koronawirusem wywołującym chorobę Covid-19 został podpisany aneks do umowy wydłużający termin realizacji zamówienia do 280 dni. Biorąc pod uwagę konsekwencje związane z obostrzeniami związanymi epidemią zaplanowane konsultacje i warsztaty odbywały się w formie on-line. Zamawiający odebrał realizację etapu I w dniu 23.04.2020 r. Natomiast etap II został odebrany przez Zamawiającego w dniu 31.08.2020 r. Cel projektu został zrealizowany w całości. Wdrażanie opracowanej strategii promocji będzie odbywało się przez okres 4 lat na trzech różnych poziomach, którym odpowiadają następujące cele strategiczne tj.: – stworzenie wizerunku Metropolii jako silnej marki terytorialnej – jako pionierów we wdrażaniu metropolitalnych rozwiązań, którzy działają w zgodzie z ideą – „<i>innowacje, które ułatwiają życie</i>”; – stworzenie wizerunku Urzędu Metropolitalnego – jako głównego podmiotu, który odpowiada za funkcjonowanie i rozwój Metropolii, jest jej motorem napędowym; – wykreowanie, zarządzanie i komunikacja projektów marketingowych GZM – wsparcie komunikacyjne dla projektów już realizowanych przez Urząd Metropolitalny oraz stworzenie nowych projektów o charakterze sieciującym.							
Rezultat/produkt							
• Produktem końcowym projektu jest opracowany dokument <i>Strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 roku</i> zawierający diagnozę marki GZM, wyniki badań jakościowych i ilościowych oraz założenia strategiczne dotyczące marki oraz komunikacji marketingowej.							
Czas realizacji	2018 - 2020	Łączne nakłady finansowe	354 240 zł	Środki własne	354 240 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
31. Integracja systemu ŚKUP z infrastrukturą tyską							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Celem projektu było wdrożenie elektronicznego systemu pobierania opłat za usługi transportu publicznego na terenie byłego MZK Tychy oraz zintegrowanie go z systemem ŚKUP poprzez uruchomienie obsługi elektronicznych biletów zapisanych na kartach ŚKUP.							
Opis wykonanego zakresu							
Zakupiono i uruchomiono nowy system informatyczny do obsługi pobierania opłat w pojazdach. Zakupiono urządzenia dla części pojazdów ZTM – z terenu byłego MZK Tychy – nowoczesne, z dużym wyświetlaczem dotykowym, umożliwiające obsługę nowoczesnych form płatności (karty EMV). Dodatkowo uruchomiona została możliwość wnoszenia opłat za przejazd instrumentami płatniczymi (karta płatnicza EMV i ich surogaty w postaci aplikacji na telefon), które znacznie zwiększają wygodę użytkowników publicznego transportu zbiorowego. Zakupiono nowe urządzenia do kontroli biletów, umożliwiające przyjmowanie opłat kartą płatniczą. Uruchomiono usługi Agenta rozliczającego transakcje kartami płatniczymi wnoszone w pojazdach. Dodatkowo uruchomiona została możliwość wnoszenia opłat za przejazd instrumentami płatniczymi (karta płatnicza EMV i ich surogaty w postaci aplikacji na telefon), które znacznie zwiększają wygodę użytkowników publicznego transportu zbiorowego. Tym samym został ujednolicony sposób funkcjonowania systemu pobierania opłat za usługi transportu publicznego na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.							
Rezultat/produkt							
Produktem końcowym projektu jest system poboru opłat w skład, którego wchodzi: – zainstalowana infrastruktura pojazdowa w postaci komputerów pokładowych, modułów do pobierania opłat, odpowiedniego okablowania oraz innych niezbędnych urządzeń do funkcjonowania systemu w pojazdach; – zakupienie 159 kontrolerek, dla pracowników ZTM dokonujących na co dzień weryfikacji biletów wśród pasażerów. – centralna Aplikacja Obsługi Żądań (AOZ), która przetwarza i przekazuje dane pomiędzy pojazdami, systemami i usługami zewnętrznymi, w tym poprzez API łączy się z dotychczasowym systemem ŚKUP, wymieniając z nim dane (np. rozkłady jazdy, informacje o transakcjach w pojazdach, przeprowadzonych kontrolach, itd.); rozwiązanie zostało osadzone na zasobach chmurowych w ramach wykupionej usługi chmurowej. W wyniku przeprowadzonego wdrożenia uruchomiony został system informatyczny zapewniający możliwość wnoszenia opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym, nowoczesnymi instrumentami płatniczymi (karty płatnicze EMV i karty ŚKUP). Wprowadzona została pełna obsługa biletów zapisanych na kartach ŚKUP, dostępna na pozostałym obszarze GZM. Natomiast uruchomienie wnoszenia opłat kartą płatniczą, rozszerzyło możliwości uiszczania opłat za korzystanie z transportu publicznego, co m.in. odciąży kierowców pojazdów z obowiązku sprzedaży biletów w formie papierowej. Wdrożenie projektu zakończono 20.02.2020 r. Pozostałe nakłady finansowe zaplanowane na realizację przeznaczone są na utrzymanie i obsługę systemu.							
Czas realizacji	2018 - 2020	Łączne nakłady finansowe	12 062 489,75 zł	Środki własne	12 062 489,75 zł	Środki zewnętrzne	–

DZIAŁANIA ZAKOŃCZONE w 2020 r.



Numer i nazwa działania							
4. Zintegrowana gospodarka odpadami na obszarze GZM							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona, zielona metropolia							
Cel działania							
Wsparcie gmin GZM w transformacji systemów gospodarowania odpadami komunalnymi oraz komunalnymi osadami ściekowymi w kierunku budowy metropolitalnego systemu gospodarki o obiegu zamkniętym (GOZ).							
Opis wykonanego zakresu							
W ramach realizacji działania prowadzone były prace przygotowawcze do budowy w GZM instalacji termicznego przetwarzania odpadów komunalnych. Wykonano następujące opracowania: • Analiza modeli prawno-biznesowych dla instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, • Wielokryterialna analiza lokalizacji ITPOK na terenie GZM. Z uwagi na wątpliwości interpretacyjne Wojewody Śląskiego wyrażone w rozstrzygnięciu nadzorczym nr NPII.4131.1.610.2020 z dnia 1 lipca 2020 roku w sprawie stwierdzenia nieważności uchwały Nr XXV/185/2020 Zgromadzenia Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 26 maja 2020 roku w sprawie utworzenia spółki pod nazwą GZM – Czysta Energia Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (której podstawowym celem jest organizacja i przygotowanie procesu inwestycyjnego zmierzającego do budowy i uruchomienia instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych), a także oddaleniem w tej sprawie skargi GZM przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gliwicach zadanie to zostało tymczasowo zakończone do czasu nadania kompetencji ustawowych Metropolii poprzez zmianę przepisów ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach lub zawarcie odpowiednich porozumień z Gminami członkowskimi.							
Rezultat/produkt							
W związku z ww. wątpliwościami interpretacyjnymi projekt został zakończony przed zrealizowaniem rezultatów.							
Czas realizacji	2018 - 2020	Łączne nakłady finansowe	107 629,57 zł	Środki własne	107 629,57 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
15. Rozwój bezemisyjnego transportu na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejskiej							
Cel działania							
Przetestowanie, wdrożenie modelu autobusów bezemisyjnych. Upowszechnienie korzystania z autobusów bezemisyjnych. Poprawa jakość powietrza oraz obniżenie poziom hałasu na terenie GZM. Podniesienie komfortu użytkowania komunikacji publicznej oraz poprawa jakości życia mieszkańców.							
Opis wykonanego zakresu							
Projekt realizowany był wspólnie z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (NCBiR), w ramach programu na rzecz bezemisyjnego transportu publicznego w oparciu o partnerstwo innowacyjne. 29 grudnia 2017 roku GZM podpisała Aneks nr 1 do porozumienia z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (wcześniej stroną był KZK GOP). Na mocy tego aneksu zobowiązano się do przeprowadzenia testów pojazdów bezemisyjnych, dostarczonych przez NCBR. Po pozytywnym wyniku testu GZM zakupi dostarczone przez NCBR pojazdy bezemisyjne. Ostateczna liczba zakupionych pojazdów bezemisyjnych zależała od skali bezzwrotnego dofinansowania z NFOŚiGW oraz innych środków zewnętrznych. W ramach projektu opracowano projekt objęcia taborem zeroemisyjnym linii autobusowych przez ZTM. Przedstawiciele GZM uczestniczyli w pracach związanych z opracowaniem przedmiotu zamówienia dla postępowania nr 44/17/PI „Opracowanie i dostawa typoszeregu innowacyjnych pojazdów bezemisyjnego transportu publicznego”. Przetarg organizowany i prowadzony był przez NCBR. Przeprowadzono konsultacje z gminami odnośnie co do zakresu potrzeb na zeroemisyjne pojazdy do transportu publicznego. 10 czerwca 2019 Narodowe Centrum Badań i Rozwoju prowadzące postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie partnerstwa innowacyjnego na opracowanie i dostawę pojazdów bezemisyjnego transportu publicznego wykluczył Konsorcjum Ursus Bus z postępowania publicznego nr 44/17/PI, oraz odrzucił złożoną przez nie ofertę i unieważnił postępowanie. W dniu 02.04.2020 Dyrektor Narodowego Centrum Badań i Rozwoju podjął decyzję o unieważnieniu II postępowania o udzielenie zamówienia publicznego nr 30/19/PI pn. „Opracowanie i dostawa innowacyjnych pojazdów bezemisyjnego transportu publicznego” prowadzonego w ramach Programu „Bezemisyjny Transport Publiczny”, a także o zakończeniu Programu „Bezemisyjny Transport Publiczny”.							
Rezultat/produkt							
W związku z zakończeniem przez Dyrektora NCBR Programu „Bezemisyjny Transport Publiczny”. Projekt wpisany do Programu Działań Strategicznych pod nazwą: „Rozwój bezemisyjnego transportu na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii został zakończony przed zrealizowaniem rezultatów projektu.							
Czas realizacji	2017 - 2020	Łączne nakłady finansowe	0 zł	Środki własne	0 zł	Środki zewnętrzne	-

PORÓWNANIE WERSJI



Tabela 5. Zestawienie działań realizowanych w ramach Programu Działań Strategicznych na lata 2018-2022 – porównanie Aneksu nr 1 i Aneksu nr 2

LP.	NAZWA DZIAŁANIA <i>Zaktualizowana nazwa działania</i>	PDS ANEKS NR 1		PDS ANEKS NR 2	
		SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI	SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI
KSZTAŁTOWANIE ŁADU PRZESTRZENNEGO, ZRÓWNOWAŻONA ZIELONA METROPOLIA					
1.	Ramowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego	4 000 000 zł	2018 - 2022	Zadanie scalono z zadaniem nr 29	
2.	Metropolitalna sieć błękitno-zielonej infrastruktury (nazwa poprzednia: Metropolitalna sieć zielonych przestrzeni publicznych, w tym dolin rzecznych, ogrodów botanicznych i parków)	700 000 zł	2018 - 2022	2 100 000 zł	2020 - 2022
3.	Niebieska infrastruktura Metropolii – inteligentne zarządzanie wodą	1 400 000 zł	2018 - 2022	Zadanie scalono z zadaniem nr 2	
4.	Zintegrowana gospodarka odpadami na obszarze GZM	6 000 000 zł	2018 - 2022	Zadanie zakończone	
5.	Grupy zakupowe GZM	2 500 000 zł	2018 - 2022	2 500 000 zł w tym na lata 2018-2022: 1 563 253,90 zł	2018 - 2024
6.	Utworzenie i rozwój klastrów energii na obszarze Metropolii	1 000 000 zł	2018 - 2022	1 000 000 zł	2018 - 2022
7.	Opracowanie i wdrożenie metropolitalnego programu poprawy jakości powietrza	1 350 000 zł	2018 - 2022	7 240 000 zł	2018 - 2022
36.	Prowadzenie Programu działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji	90 000 000 zł	2020	102 726 265 zł	2020 - 2021
	Suma priorytet I	106 950 000 zł	-	115 566 265 zł	-
ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO, ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ MIEJSKA					
8.	Przepustowość komunikacyjna – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego	900 000 zł	2018 - 2022	900 000 zł	2018 - 2022
9.	Budowa kolei metropolitalnej	1 103 630 760 zł w tym na lata 2018-2022: 188 380 760 zł	2018 - 2029	1 098 764 266 zł w tym na lata 2018-2022: 118 029 789,76 zł	2018 - 2029
10.	Metropolia przyjazna rowerom – studium systemu tras rowerowych dla	25 000 000 zł	2018 - 2022	25 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 22 030 325,32 zł	2018 - 2024

	Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii				
11.	Integracja organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego	Zadanie zrealizowane		-	
12.	Zintegrowany system taryfowo-biletowy	1 830 000 zł	2018 - 2020	1 426 494 zł	2018 - 2022
13.	Rozwój obsługi linii autobusowej między centrum Metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach	Zadanie zrealizowane		-	
14.	ŚKUP 1.5 - unowocześnienie systemu pobierania opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym (nazwa poprzednia: ŚKUP 2.0 - unowocześnienie systemu pobierania opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym)	170 000 000 zł	2018 - 2026	40 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 40 000 000 zł	2018 - 2023
15.	Rozwój bezemisyjnego transportu na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	1 031 294 000 zł	2017 - 2023	Zadanie zakończone	
16.	Rozwój elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	1 000 000 zł	2018 - 2022	1 000 000 zł	2018 - 2022
17.	Stworzenie i rozwój platformy usług mobilności	4 000 000 zł	2018 - 2022	3 000 000 zł	2018 - 2022
18.	Rower Metropolitalny – system wypożyczania rowerów publicznych	23 000 000 zł	2018 - 2022	23 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 19 280 308,10 zł	2018 - 2024
31.	Integracja systemu ŚKUP z infrastrukturą tyską	14 963 713 zł	2019 - 2021	Zadanie zrealizowane	
32.	Zakup i utrzymanie nowych automatów biletowych na terenie GZM	23 753 000 zł w tym na lata 2019-2022: 17 880 000 zł	2019 - 2029	18 600 000 zł (w ramach kwoty na utrzymanie 5 200 000 zł) w tym na lata 2018-2022: 9 100 000 zł	2019 - 2029
33.	Solarne automaty biletowe	310 000 zł	2020 - 2021	310 000 zł	2020 - 2022
34.	Projekt systemu automatycznego zliczania pasażerów	2 130 000 zł w tym na lata 2020-2022: 1 930 000 zł	2020 - 2023	3 200 000 zł	2020 - 2022
Suma priorytet II		2 401 811 473 zł	-	1 215 200 760 zł	-
ROZWÓJ SPOŁECZNO-GOSPODARCZY OBSZARU ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO					
19.	Prowadzenie Metropolitalnego Funduszu Solidarności	203 000 000 zł	2018 - 2023	203 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 190 066 299,99 zł	2018 - 2023
20.	GZM Data Store – Efektywne wykorzystanie i innowacyjne	15 000 000 zł	2018 - 2022	15 000 000 zł	2018 - 2024

	zastosowanie technologii informacyjnych na obszarze związku metropolitalnego			w tym na lata 2018-2022: 7 173 716,88 zł	
21.	Rozwój hubu bezałogowych statków powietrznych	3 500 000 zł	2018 - 2022	3 500 000 zł	2018 - 2022
22.	Budowa międzynarodowej sieci współpracy	5 100 000 zł	2018 - 2022	5 100 000 zł	2018 - 2022
23.	Dążenie do spójnej polityki społecznej wobec osób starszych – Metropolia przyjazna seniorom	2 000 000 zł	2018 - 2022	558 661 zł	2018 - 2022
35.	Smart Metropolia	4 000 000 zł	2020 - 2022	4 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 3 001 077,40 zł	2020 - 2024
37.	Metropolitalne Centrum Obsługi Inwestora i Promocji Przedsiębiorczości	-	-	800 000 zł	2021 - 2022
38.	Młodzi robią Metropolię	-	-	350 000 zł	2020 - 2022
Suma priorytet III		232 600 000 zł	-	232 308 661 zł	-
PROMOCJA ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO I JEGO OBSZARU					
24.	Opracowanie strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 r.	354 240 zł	2018 - 2020	Zadanie zrealizowane.	
25.	Promocja potencjału naukowego i edukacyjnego GZM - program zachęcający młodych ludzi do studiowania i związania się z Metropolią	8 000 000 zł	2018 - 2022	8 000 000 zł	2018 - 2022
Suma priorytet IV		8 354 240 zł	-	8 000 000 zł	-
ROZWÓJ INSTYTUCJONALNY					
26.	Budowa systemu zarządzania projektami rozwojowymi w ramach struktury organizacyjnej Urzędu Metropolitalnego	850 000 zł	2018 - 2021	850 000 zł w tym na lata 2018-2022: 525 000 zł	2018 - 2024
27.	Budowa platformy dobrych praktyk	800 000 zł	2018 - 2022	350 000 zł	2018 - 2022
28.	Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne	800 000 zł	2018 - 2022	800 000 zł	2018 - 2022
29.	Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r. (nazwa poprzednia: Opracowanie Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2021-27 z perspektywą do 2035 r.)	2 700 000 zł	2018 - 2021	6 000 000 zł	2018 - 2022
30.	Sprawna Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia – wyznaczenie obszarów funkcjonalnych	350 000 zł	2018 - 2020	Zadanie scalone z zadaniem nr 29	
Suma priorytet V		5 500 000 zł	-	8 000 000 zł	-

Łączny szacunkowy koszt wszystkich działań	2 755 215 713 zł	-	1 579 075 686 zł	-
---	-------------------------	----------	-------------------------	----------

SPIS TREŚCI

Wstęp	2
Informacje ogólne	3
Proces aktualizacji	4
Działania realizowane w ramach Programu Działań Strategicznych wg. Aneksu nr 2	Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.
Działanie nr 2. Metropolitalna sieć błękitno-zielonej infrastruktury	12
Działanie nr 5. Grupy zakupowe GZM	13
Działanie nr 6. Utworzenie i rozwój klastrów energii na obszarze Metropolii	14
Działanie nr 7. Opracowanie i wdrożenie metropolitalnego programu poprawy jakości powietrza	15
Działanie nr 8. Przepustowość komunikacyjna – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego	16
Działanie nr 9. Budowa kolei metropolitalnej	17
Działanie nr 10. Metropolia przyjazna rowerom – studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	18
Działanie nr 12. Zintegrowany system taryfowo-biletowy	19
Działanie nr 14. ŚKUP 1.5 - unowocześnienie systemu pobierania opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym	20
Działanie nr 16. Rozwój elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	21
Działanie nr 17. Stworzenie i rozwój platformy usług mobilności	22
Działanie nr 18. Rower Metropolitalny – system wypożyczania rowerów publicznych	23
Działanie nr 19. Prowadzenie Metropolitalnego Funduszu Solidarności	24
Działanie nr 20. GZM Data Store – Efektywne wykorzystanie i innowacyjne zastosowanie technologii informacyjnych na obszarze związku metropolitalnego	25
Działanie nr 21. Rozwój hubu bezałogowych statków powietrznych	26
Działanie nr 22. Budowa międzynarodowej sieci współpracy	27
Działanie nr 23. Dążenie do spójnej polityki społecznej wobec osób starszych – Metropolia przyjazna seniorom	28
Działanie nr 25. Promocja potencjału naukowego i edukacyjnego GZM - program zachęcający młodych ludzi do studiowania i związania się z Metropolią	29
Działanie nr 26. Budowa systemu zarządzania projektami rozwojowymi w ramach struktury organizacyjnej Urzędu Metropolitalnego	30
Działanie nr 27. Budowa platformy dobrych praktyk	31
Działanie nr 28. Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne	32
Działanie nr 29. Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r.	33
Działanie nr 32. Zakup i utrzymanie nowych automatów biletowych na terenie GZM	34
Działanie nr 33. Solarne automaty biletowe	35
Działanie nr 34. Projekt systemu automatycznego zliczania pasażerów	36
Działanie nr 35. Smart Metropolia	37
Działanie nr 36. Prowadzenie Programu działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji	38
Działania nowe	39

Działanie nr 37. Metropolitalne Centrum Obsługi Inwestora i Promocji Przedsiębiorczości	40
Działanie nr 38. Młodzi robią Metropolię	41
Działania zrealizowane w 2020 r.	42
Działanie nr 24. Opracowanie strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 roku.....	43
Działanie nr 31. Integracja systemu ŚKUP z infrastrukturą tyską	44
Działania zakończone w 2020 r.	45
Działanie nr 4. Zintegrowana gospodarka odpadami na obszarze GZM	46
Działanie nr 15. Rozwój bezemisyjnego transportu na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.....	47
Porównanie wersji.....	48

SPIS TABEL

Tabela 1. Zestawienie podstawowych informacji o działaniach zawartych w PDS	5
Tabela 2. Zestawienie działań zrealizowanych z PDS	7
Tabela 3. Zestawienie działań zakończonych	7
Tabela 4. Informacja o wykonaniu finansowym	9
Tabela 5. Zestawienie działań realizowanych w ramach Programu Działań Strategicznych na lata 2018-2022 – porównanie	
Aneksu nr 1 i Aneksu nr 2	49

**Program Działań Strategicznych
Górnośląsko-Zagłębiowskiej
Metropolii do roku 2022**
Nowy wymiar synergii

ANEKS nr 3



Katowice, styczeń 2022 r.

Wstęp

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (GZM) formalnie powstała 1 lipca 2017 roku na mocy ustawy o związku metropolitalnym w woj. śląskim., a w praktyce rozpoczęła swoją działalność od 1 stycznia 2018 r. Niemal równocześnie z powstaniem GZM zainicjowane zostały prace nad dokumentem, strategicznym, który wskazywałby działania do realizacji w pierwszych latach funkcjonowania związku metropolitalnego.

Tym samym w listopadzie 2018 r. uchwalony został *Program Działań Strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022* (PDS) tzw. „Mała strategia”. Jest to pierwszy wspólny dokument dla całego obszaru metropolitalnego, wskazujący podstawowe kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego GZM. Przyjęte ustalenia zasadniczo nawiązują do zadań publicznych określonych w *ustawie o związku metropolitalnym w województwie śląskim*, a także do kluczowych współczesnych wyzwań rozwojowych, przed którymi stoją gminy GZM.

Dokument ten podlega okresowej aktualizacji, z uwagi na potrzeby związku metropolitalnego oraz zmieniające się uwarunkowania prawne, instytucjonalne i finansowe. Poszczególne aktualizacje stanowią aneksy do PDS i obejmują w swoim zakresie jedynie zmiany na poziomie działań – nie zmienione pozostają ustalenia strategiczne na poziomie celów i kierunków oraz priorytetów, którymi są:

1. Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona Metropolia;
2. Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska;
3. Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego;
4. Promocja związku metropolitalnego i jego obszaru;
5. Rozwój instytucjonalny.

Przyjęte działania odzwierciedlają nadrzędną rolę związku metropolitalnego wobec swoich gmin członkowskich, jaką jest szeroko rozumiane konsekwentne integrowanie indywidualnych potencjałów gmin, inspirowanie rozwiązań innowacyjnych, inicjowanie różnego typu aktywności na rzecz wzmocnienia funkcji metropolitalnych, dynamizacji rozwoju społeczno-gospodarczego i stałej poprawy jakości życia mieszkańców GZM.

Danuta Kamińska
Wiceprzewodnicząca Zarządu
Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Kazimierz Karolczak
Przewodniczący Zarządu
Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Informacje ogólne

Program działań strategicznych przyjęty uchwałą Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii nr XII/73/2018 z dnia 30 listopada 2018 r. Jest to pierwszy dokument strategiczny obejmujący zasięgiem obszar związku metropolitalnego, który wskazuje kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego. Dokument zawiera ustalenia pozostające w zgodzie z wpisanymi do ustawy o związku metropolitalnym w województwie śląskim zadaniami publicznymi związku oraz odpowiedź na współczesne wyzwania stawiane przed związkiem.

Ze względu na zmieniające się uwarunkowania dokument podlega okresowym aktualizacjom. Niniejsza aktualizacja, stanowić będzie Aneks nr 3 do podstawowego dokumentu. *Program Działań Strategicznych* po dokonanych zmianach obejmować będzie łącznie 32 działania. Oprócz działań kontynuowanych (a jedynie zmodyfikowanych w zakresie opisu i danych finansowych) w ramach aktualizacji:

- ◆ dodano 3 nowe działania:
 - 41. Dostawa i budowa wiat przystankowych i gablot reklamowych,
 - 42. Otwarta Metropolia - budowanie sieci współpracy z interesariuszami,
 - 43. Gospodarka obiegu zamkniętego na obszarze GZM, w tym projekt CIRCULAR FOAM;
- ◆ 1 działanie zmieniło zakres oraz nazwę:
 - 25. Metropolia Nauki;
- ◆ 2 działania powstały z połączenia projektów:
 - 6. Ochrona powietrza oraz efektywność energetyczna na obszarze GZM - z projektów: Utworzenie i rozwój klastrów energii na obszarze Metropolii oraz Opracowanie i wdrożenie metropolitalnego programu jakości powietrza,
 - 23. Międzypokoleniowa Metropolia - z projektów: Dążenie do spójnej polityki społecznej wobec osób starszych – Metropolia przyjazna seniorom oraz Młodzi robią Metropolię;
- ◆ 12 działań zmieniło czas realizacji.

Aneks nr 3 został wypracowany w ramach prac własnych Urzędu Metropolitalnego, na podstawie materiałów przekazywanych przez departamenty odpowiedzialne za wdrażanie poszczególnych działań. Całość prac związanych z aktualizacją PDS koordynowana była przez Departament Strategii i Polityki Przestrzennej.

Prace nad aktualizacją polegały przede wszystkim na:

- ◆ modyfikacji realizowanych działań pod kątem:
 - dotychczasowych doświadczeń wynikających z praktycznego funkcjonowania związku metropolitalnego jako instytucji i zmieniającej się jego struktury organizacyjnej;
 - doprecyzowania zakresu działań, w tym w kontekście aktualności przepisów prawa;
 - weryfikacji szacunkowych kosztów realizacji działań i zapewnienia zgodności z planami budżetowymi na 2022 r. - zgodnie z uchwałą nr XXXVIII/299/2021 Zgromadzenia GZM z dnia 14 grudnia 2021 r. i Wieloletnią Prognozą Finansową (WPF) – zgodnie z uchwałą nr XXXVIII/298/2021 Zgromadzenia GZM z dnia 14 grudnia 2021 r.;
- ◆ wprowadzeniu nowych działań jako odpowiedzi na potrzebę:
 - wzmocnienia niektórych priorytetów z uwzględnieniem bieżących trendów, zjawisk i wyzwań;
 - zachowania zgodności z zamierzeniami lub już rozpoczętymi nowymi projektami, które pojawiały się w trakcie obowiązywania i wdrażania dokumentu podstawowego.

Prezentowane w fischkach informacje, w tym opisy, szacunkowe koszty oraz planowane rezultaty/produkty stanowią jedynie pewne założenia i mają na celu przybliżenie zakresów działań. Należy mieć na uwadze, że w trakcie realizacji informacje te mogą ulec zmianie.

Podstawowe informacje nt. działań PDS przedstawione są tabelarycznie (Tab. 1 - 3). Kolorem różowym oznaczono nowe zadania.

Poniżej przedstawiono zestawienie wszystkich projektów wpisanych do PDS od początku realizacji dokumentu

1. Ramowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego - działanie włączone do działania nr 29
2. Metropolitalna sieć błękitno-zielonej infrastruktury
3. Niebieska infrastruktura Metropolii – inteligentne zarządzanie wodą – działanie włączone do działania nr 2
4. Zintegrowana gospodarka odpadami na obszarze GZM – projekt zakończony
5. Grupy zakupowe GZM
6. Ochrona powietrza oraz efektywność energetyczna na obszarze GZM
7. Opracowanie i wdrożenie metropolitalnego programu jakości powietrza – działanie włączone do działania nr 6
8. Przepustowość komunikacyjna – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego
9. Budowa kolei metropolitalnej
10. Metropolia przyjazna rowerom – studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii
11. Integracja organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego – projekt zrealizowany
12. Zintegrowany system taryfowo-biletowy
13. Rozwój obsługi linii autobusowej między centrum metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach – projekt zrealizowany
14. ŚKUP 1.5 - unowocześnienie systemu pobierania opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym
15. Rozwój bezemisyjnego transportu na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – projekt zakończony
16. Rozwój elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii
17. Zrównoważona mobilność na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii
18. Rower Metropolitalny – system wypożyczania rowerów publicznych
19. Prowadzenie Metropolitalnego Funduszu Solidarności
20. GZM Data Store – Efektywne wykorzystanie i innowacyjne zastosowanie technologii informacyjnych na obszarze związku metropolitalnego
21. Rozwój hubu bezzałogowych statków powietrznych
22. Budowa międzynarodowej sieci współpracy
23. Międzypokoleniowa Metropolia
24. Opracowanie strategii promocji z elementami komunikacji społecznej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – projekt zrealizowany
25. Metropolia Nauki
26. Budowa systemu zarządzania projektami rozwojowymi w ramach struktury organizacyjnej Urzędu Metropolitalnego
27. Budowa platformy dobrych praktyk
28. Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne
29. Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r.
30. Sprawna Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia – wyznaczenie obszarów funkcjonalnych – działanie włączone do działania nr 29
31. Integracja systemu ŚKUP z infrastrukturą tyską – projekt zrealizowany
32. Zakup i utrzymanie nowych automatów biletowych na terenie GZM
33. Solarne automaty biletowe
34. Projekt systemu automatycznego zliczania pasażerów
35. Smart Metropolia
36. Prowadzenie Programu działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji
37. Metropolitalne Centrum Obsługi Inwestora i Promocji Przedsiębiorczości
38. Młodzi robią Metropolię – działanie włączone do działania nr 23
39. ASSURED-UAM
40. Rozwój obsługi linii autobusowych łączących główne miasta należące do Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii
41. Dostawa i budowa wiat przystankowych i gablot reklamowych
42. Otwarta Metropolia - budowanie sieci współpracy z interesariuszami
43. Gospodarka obiegu zamkniętego na obszarze GZM, w tym projekt CIRCULAR FOAM.

Tabela 1. Zestawienie podstawowych informacji o działaniach zawartych w PDS

LP.	NAZWA DZIAŁANIA	SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI*
KSZTAŁTOWANIE ŁADU PRZESTRZENNEGO, ZRÓWNOWAŻONA ZIELONA METROPOLIA			
2.	Metropolitalna sieć błękitno-zielonej infrastruktury	2 100 000 zł	2020 - 2022
5.	Grupy zakupowe GZM	1 923 587 zł w latach 2018-2022: 1 121 187 zł	2018 - 2024
6.	Ochrona powietrza oraz efektywność energetyczna na obszarze GZM	7 370 000 zł w latach 2018-2022: 4 329 124 zł	2018 - 2024
36.	Prowadzenie Programu działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji	132 572 948 zł	2020 - 2022
43.	Gospodarka obiegu zamkniętego na obszarze GZM, w tym projekt CIRCULAR FOAM	1 693 109 zł w latach 2018-2022: 1 113 301 zł	2022 - 2027
ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO, ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ MIEJSKA			
8.	Przepustowość komunikacyjna – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego	597 980 zł	2018 - 2022
9.	Budowa kolei metropolitalnej	1 098 664 266 zł** w latach 2018-2022: 117 427 266 zł	2018 - 2031
10.	Metropolia przyjazna rowerom – studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	25 000 000 zł w latach 2018-2022: 23 219 124 zł	2018 - 2024
12.	Zintegrowany system taryfowo-biletowy	4 758 494 zł w latach 2018-2022: 4 558 494 zł	2018 - 2023
14.	ŚKUP 1.5 - unowocześnienie systemu pobierania opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym	55 540 000 zł	2018 - 2022
16.	Rozwój elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	780 000 zł w latach 2018-2022: 427 835 zł	2018 - 2026
17.	Zrównoważona mobilność na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	2 993 050 zł w latach 2018-2022: 1 923 050 zł	2018 - 2024
18.	Rower Metropolitalny – system wypożyczania rowerów publicznych	240 958 209 zł w latach 2018-2022: 24 878 095 zł	2018 - 2029
32.	Zakup i utrzymanie nowych automatów biletowych na terenie GZM	16 553 000 zł w latach 2018-2022: 6 961 000 zł	2019 - 2030
33.	Solarne automaty biletowe	250 000 zł	2020 - 2022
34.	Projekt systemu automatycznego zliczania pasażerów	3 100 000 zł *** w latach 2018-2022: 1 000 000 zł	2020 - 2024

LP.	NAZWA DZIAŁANIA	SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI*
40.	Rozwój obsługi linii autobusowych łączących główne miasta należące do Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	2 090 473 689 zł w latach 2018-2022: 208 535 689 zł	2020 - 2031
41.	Dostawa i budowa wiat przystankowych i gablot reklamowych	2 594 285 zł	2021 - 2022
ROZWÓJ SPOŁECZNO-GOSPODARCZY OBSZARU ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO			
19.	Prowadzenie Metropolitalnego Funduszu Solidarności	202 347 016 zł w latach 2018-2022: 191 027 658 zł	2018 - 2023
20.	GZM Data Store – Efektywne wykorzystanie i innowacyjne zastosowanie technologii informacyjnych na obszarze związku metropolitalnego	15 000 000 zł w latach 2018-2022: 12 551 632 zł	2018 - 2024
21.	Rozwój hubu bezzałogowych statków powietrznych	3 500 000 zł w latach 2018-2022: 2 074 277 zł	2018 - 2024
22.	Budowa międzynarodowej sieci współpracy	2 505 439 zł w latach 2018-2022: 1 105 439 zł	2018 - 2024
23.	Międzypokoleniowa Metropolia	908 661 zł w latach 2018-2022: 708 661 zł	2018 - 2023
35.	Smart Metropolia	1 596 264 zł w latach 2018-2022: 788 264 zł	2020 - 2024
37.	Metropolitalne Centrum Obsługi Inwestora i Promocji Przedsiębiorczości	5 000 000 zł w latach 2018-2022: 2 000 000 zł	2021 - 2024
39.	ASSURED-UAM	478 143 zł w latach 2018-2022: 449 285 zł	2021 - 2023
42.	Otwarta Metropolia - budowanie sieci współpracy z interesariuszami	900 000 zł w latach 2018-2022: 500 000 zł	2022 - 2024
PROMOCJA ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO I JEGO OBSZARU			
25.	Metropolia Nauki	8 000 000 zł w latach 2018-2022: 4 083 792 zł	2018 - 2024
ROZWÓJ INSTYTUCJONALNY			
26.	Budowa systemu zarządzania projektami rozwojowymi w ramach struktury organizacyjnej Urzędu Metropolitalnego	495 000 zł w latach 2018-2022: 170 000 zł	2018 - 2024
27.	Budowa platformy dobrych praktyk	350 000 zł w latach 2018-2022: 150 000 zł	2018 - 2024
28.	Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekologiczne	800 000 zł w latach 2018-2022: 450 000 zł	2018 - 2024

LP.	NAZWA DZIAŁANIA	SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI*
29.	Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r.	3 000 000 zł	2018 - 2022

* Prezentowany czas realizacji działań może różnić się od okresu realizacji prezentowanego w WPF, ze względu na fakt wcześniejszego merytorycznego rozpoczęcia realizacji projektu w stosunku do planowanego wydatkowania środków finansowych.

** W kwocie uwzględniono 26 000 000 zł na zadanie „Przebudowa infrastruktury kolejowej i drogowej w obszarze stacji Dąbrowa Górnicza Centrum”.

***Nakłady finansowe na wydatki majątkowe (etap wdrożenia, bez późniejszych kosztów utrzymania)

Tabela 2. Zestawienie działań zrealizowanych z PDS

LP.	NAZWA DZIAŁANIA	PLANOWANE NAKŁADY FINANSOWE	PONIESIONE NAKŁADY FINANSOWE	CZAS REALIZACJI
11.	Integracja organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego	488 310 zł	488 310 zł	2018 - 2019
13.	Rozwój obsługi linii autobusowej między centrum metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach	15 451 000 zł	9 527 712,56 zł	2018 - 2019*
24.	Opracowanie strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 r.	354 240 zł	354 240 zł	2018 - 2020
31.	Integracja systemu ŚKUP z infrastrukturą tyską**	14 963 713 zł	12 062 489,75 zł	2018 - 2020

* okres wdrożenia działania; w kolejnych latach planowane jest ponoszenie nakładów na utrzymanie funkcjonowania linii,

** dla działania podano czas realizacji oraz kwotę wykonania dla etapu wdrożenia.

Tabela 3. Zestawienie działań zakończonych

LP.	NAZWA DZIAŁANIA	PLANOWANE NAKŁADY FINANSOWE	PONIESIONE NAKŁADY FINANSOWE	CZAS REALIZACJI
4.	Zintegrowana gospodarka odpadami na obszarze GZM	107 629,57 zł	107 629,57 zł	2018 - 2020
15.	Rozwój bezemisyjnego transportu na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	1 031 294 000 zł	0 zł	2017 - 2020

DZIAŁANIA REALIZOWANE



Numer i nazwa działania							
2. Metropolitalna sieć błękitno-zielonej infrastruktury							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona, zielona metropolia; promocja związku metropolitalnego i jego obszaru							
Cel działania							
Integracja wiedzy i wypracowanie wspólnych metropolitalnych rozwiązań dla błękitno-zielonej infrastruktury jako adaptacja do zmian klimatu							
Opis działania							
Działanie wpisuje się w zadanie własne związku metropolitalnego, określone w <i>ustawie o związku metropolitalnym w województwie śląskim</i> (art. 12 ust. 1), tj. kształtowanie ładu przestrzennego oraz (art. 12 ust. 6), tj. promocji związku metropolitalnego i jego obszaru. Wyznacznikami są tereny określone jako błękitna infrastruktura, takie jak zbiorniki i ciekły wodne wraz z zielenią im towarzyszącą, określaną jako zielona infrastruktura. Uzasadnieniem wyboru działania jest fakt, że: – ilość, jakość i dostępność błękitno-zielonej infrastruktury, to ważne determinanty jakości życia mieszkańców i atrakcyjności danego miasta/metropolii, pełniące nie tylko istotną funkcję przyrodniczą (bioklimatyczną), w tym będącą mitygacją zmian klimatycznych, ale także funkcje: społeczną, zdrowotną, estetyczną i promocyjną, jako miejsca wypoczynku, nierzadko o wysokich walorach krajobrazowych; ruch i kontakt z naturą wpływa na poziom zdrowotności populacyjnej co ma wymiar ekonomiczny w postaci „prewencji zdrowotnej”; – wzmocnienie istniejącego potencjału bioróżnorodności (tj. zachowanie istniejących terenów przyrodniczych, tworzenie tzw. parków kieszonkowych, lasów kieszonkowych, zwiększenie ilości zadrzewień i zakrzewień ulicznych; zwiększanie ilości łąk kwietnych w miastach; działania sprzyjające bytowi fauny w terenach miejskich) dla mieszkańców GZM, to element kreowania ładu przestrzennego i poprawy warunków życia w GZM, wpisujący się także w działania związane z adaptacją do zmian klimatycznych; – pośrednio wzmocnienie przyrodniczego potencjału GZM przyczynia się do zmiany stereotypowego wizerunku „czarnego Śląska” (wciąż funkcjonującego). Wpisując się w zakres kompetencji GZM, realizacja działania obejmować będzie m.in.: – wypracowanie rekomendacji dla gmin do realizacji Planów Adaptacji do Zmian Klimatu przez co nastąpi wzmocnienie potencjału GZM w adaptacji do zmian klimatu i/lub przygotowanie diagnozy dla GZM wraz z opracowaniem Metropolitalnego Planu Adaptacji do Zmian Klimatu; – wypracowanie metropolitalnych rozwiązań w zakresie błękitno-zielonej infrastruktury. Każde z miast i gmin GZM prowadzi niezależną politykę w stosunku do terenów zielonych i rekreacyjnych. Błękitno-zielona infrastruktura, to jednakże naczynia połączone – projekt ma na celu integrację wiedzy i wypracowanie wspólnych metropolitalnych rozwiązań dla tej infrastruktury. Wspólne rozwiązania mają także przyczynić się do adaptacji do zmian klimatu poprzez mitygację obecnych warunków. W konsekwencji mają powstać metropolitalne wytyczne dla rozwoju błękitno-zielonej infrastruktury. – integracja terenów zielonych na terenie Metropolii; analiza możliwości wykorzystania terenów zdegradowanych, w tym poprzemysłowych na obszarze GZM dla zwiększenia potencjału przyrodniczego i rozwoju terenów rekreacyjnych (uznając te tereny za potencjał a nie balast przestrzenny); – wspieranie działań gmin w zakresie edukacji na rzecz klimatu.							
Rezultat/produkt							
• Rekomendacje utrzymania terenów błękitno-zielonej infrastruktury jako adaptacja do zmian klimatu. • Rozwój metropolitalnego systemu przyrodniczego dla poprawy warunków życia i warunków bioklimatycznych, poprzez m.in. wspieranie wysiewania łąk kwietnych. • Przygotowanie rekomendacji do realizacji przez gminy GZM Planów Adaptacji do Zmian Klimatu i/lub przygotowanie diagnozy dla GZM wraz z opracowaniem Metropolitalnego Planu Adaptacji do Zmian Klimatu. • Projekt sieciujący wspólne metropolitalne przestrzenie parkowe. • Programy edukacji ekologicznej, w tym edukacja na rzecz klimatu.							
Czas realizacji	2020-2022	Łączne nakłady finansowe	2 100 000 zł	Środki własne	2 100 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
5. Grupy zakupowe GZM							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona Metropolia							
Cel działania							
Rozwój idei współpracy gmin GZM w ramach Grup zakupowych							
Opis działania							
Utworzone Grupy zakupowe: Energii Elektrycznej (w 2019 r. i na lata 2020-2021) oraz Gazu (na lata 2020-2021) pokazały racjonalne wykorzystanie zasobów i efektu skali. Są to największe grupy zakupowe w Polsce, które wykorzystując efekt skali pozwoliły na uzyskanie korzystnych cen energii na poziomie rynkowym. Dodatkowo, Grupy te pozwoliły na optymalizację działań związanych z procedurą zakupu energii elektrycznej i gazu poprzez zorganizowanie jednego postępowania dla wielu podmiotów. Poprzez wypracowany i przyjęty model działania GZM stała się centrum informacyjno-organizacyjnym dla wszystkich podmiotów uczestniczących w ww. Grupach, m.in. dzięki stałej konsultacji i wsparciu merytorycznemu dostępnemu dla koordynatorów wszystkich podmiotów Grupy. Postulaty zgłaszane przez gminy członkowskie GZM wskazały kolejne obszary do objęcia Grupami Zakupowymi oraz świadczą o chęci ścisłej współpracy gmin na tych płaszczyznach. Wśród nich znajdują się m.in. kwestie wspólnych ubezpieczeń, rozwoju elektromobilności (poprzez zakup floty samochodów elektrycznych dla gmin GZM), usług teleinformatycznych oraz działań zmierzających do podniesienia efektywności energetycznej (poprzez zakup instalacji fotowoltaicznych dla gmin GZM). Rozwój działań oparty będzie na przeprowadzonej analizie potrzeb.							
Rezultat/produkt							
- Centralizacja i optymalizacja procesów zakupowych dla gmin GZM i członków Grup zakupowych. - Optymalizacja kosztów bieżących poprzez organizację Grup zakupowych. - Zwiększenie świadomości energetycznej w gminach i podmiotach działających w ich ramach. - Wykorzystanie efektu skali przy optymalizacji kosztów działań oraz poprzez połączenie zakresu w ramach Grup zakupowych.							
Czas realizacji	2018 - 2024	Łączne nakłady finansowe	1 923 587 zł w latach 2018-2022: 1 121 187 zł	Środki własne	1 923 587 zł w latach 2018-2022: 1 121 187 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania
6. Ochrona powietrza oraz efektywność energetyczna na obszarze GZM
Priorytet PDS
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównowazona, zielona metropolia; promocja związku metropolitalnego i jego obszaru
Cel działania
Ograniczenie niskiej emisji na obszarze GZM i dążenie do samowystarczalności energetycznej Metropolii; wspieranie inicjatyw energetyki rozproszonej i wdrażania energooszczędnych i wysokoefektywnych technologii
Opis działania
Działanie to wpisuje się w <i>Program ochrony powietrza dla terenu województwa śląskiego mający na celu osiągnięcie poziomów dopuszczalnych substancji szkodliwych w powietrzu oraz pułapu stężenia ekspozycji</i>. W walce z zanieczyszczeniem powietrza potrzebna jest wspólna praca na różnych szczeblach i z różnymi organizacjami, w tym z jednostkami samorządu terytorialnego i z organizacjami pozarządowymi. Współpraca ta wyraża się poprzez: • przygotowywanie opracowań/danych/analiz wspierających gminy w zakresie dążenia do opracowania uchwał antysmogowych zakazujących ogrzewania paliwami stałymi w ciepłownictwie indywidualnym lub umożliwiającym gminom GZM wnioskowanie o zewnętrzne środki finansowe na likwidację niskiej emisji; • wspieranie i rozwój projektów w zakresie doradztwa energetycznego dla budynków ogrzewanych paliwami stałymi zmierzających do poprawy efektywności energetycznej wraz z wymianą źródła ciepła; • wspieranie gmin w zakresie opracowywania dokumentacji potwierdzającej zmniejszenie zapotrzebowania na energię dostarczoną do budynków na potrzeby c.o. i c.w.u. oraz określającej niezbędny zakres przedsięwzięcia niskoemisyjnego; • uczestnictwo GZM wspólnie z zainteresowanymi gminami członkowskimi w programie „STOP SMOG”, którego celem (poprzez realizację przedsięwzięć niskoemisyjnych) jest wsparcie osób ubogich energetycznie, będących jednocześnie właścicielami lub współwłaścicielami domów jednorodzinnych; • opracowanie koncepcji efektywnego rozproszonego wytwarzania energii elektrycznej na obszarze Metropolii, w tym zidentyfikowane zostaną dobre praktyki w gminach w Polsce i za granicą; • współpraca z istniejącymi klastrami i sieciami tematycznymi, które na obszarze Metropolii prowadzą działania inwestycyjne i promocyjne związane z wdrożeniem nowoczesnych technologii energetycznych i rozwiązań prosumenckich; • wypracowanie i wdrożenie rekomendacji dotyczącej prowadzenia tzw. zielonego urzędu w celu promowania zarządzania wszystkimi zasobami dostępnymi w urzędzie, w szczególności gospodarką materiałową, gospodarką odpadami, gospodarką wodno-ściekową oraz zarządzania energią; • współpracę z różnymi grupami interesariuszy, np. alarmami smogowymi z obszaru GZM; • gromadzenie i analizę dostępnych w Europie wdrożeń; • szereg działań edukacyjnych skierowanych do przedstawicieli samorządów oraz mieszkańców Metropolii, w tym organizację szkoleń, konferencji, warsztatów, itp. Główną przyczyną złej jakości powietrza jest niska emisja z indywidualnego ogrzewnictwa. Likwidacja przestarzałych kotłów dofinansowywana jest od wielu lat z różnych źródeł. Działania te są jednak dość mocno rozproszone, a wsparcie często nie trafia tam, gdzie jest największy problem. Często barierą jest brak odpowiednich dokumentów niezbędnych do złożenia wniosku, zarówno z powodu niedostatecznej wiedzy merytorycznej, jak i braku środków na przygotowanie wymaganej dokumentacji. Koniecznym jest więc wsparcie gmin w tym zakresie, wskazywanie najlepszych możliwości dofinansowania, doradztwo przy aplikowaniu o środki, jak również doradztwo techniczne już przy realizacji inwestycji. Począwszy od dnia 01.01.2021r. ustawą z dnia 28 października 2020 r. o zmianie ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r., poz. 2127) GZM otrzymała nowe kompetencje. Dzięki temu będzie mogła wraz z zainteresowanymi gminami brać udział w realizacji przedsięwzięć niskoemisyjnych mających na celu wsparcie właścicieli lub współwłaścicieli domów jednorodzinnych będących jednocześnie osobami ubogimi energetycznie. Program „STOP SMOG” umożliwia uzyskanie przez gminę dofinansowania w wysokości do 70% kosztów przeprowadzenia takiego przedsięwzięcia, przy czym łączny średni koszt w stosunku do jednej nieruchomości jednorodzinnej nie może przekroczyć 53 000,00 PLN. Znaczącym źródłem zanieczyszczenia powietrza na terenie aglomeracji jest też emisja komunikacyjna. Działania w tym zakresie będą zmierzały do opracowania wskazującego na obciążenie środowiska komunikacją samochodową i rekomendacjami do tworzenia Stref Czystego Transportu w miastach GZM.
Rezultat/produkt
• Realizacja projektów doradztwa energetycznego z nadrzędnym celem ograniczenia niskiej emisji.

- Wypracowanie rekomendacji dotyczących wdrażania Stref Czystego Transportu.
- Wypracowanie kierunków i sposobów działań w dążeniu do Metropolii samowystarczalnej energetycznie do roku 2050.
- Wspieranie zakładania i rozwoju klastrów energetycznych i spółdzielni energetycznych.
- Wspieranie gmin w zakresie opracowywania dokumentacji potwierdzającej zmniejszanie zapotrzebowania na energię dostarczoną do budynków na potrzeby c.o. i c.w.u. oraz określającej niezbędny zakres przedsięwzięcia niskoemisyjnego (np. audytów energetycznych, świadectw charakterystyki energetycznej budynków).
- Działania informacyjno-edukacyjne w zakresie efektywności energetycznej i zagrożeń niskiej emisji i sposobów likwidacji zanieczyszczeń, m.in. prezentacja dobrych praktyk, warsztaty, szkolenia i konferencje.
- Wypracowania rekomendacji dla gmin GZM w zakresie tzw. zielonych urzędów.

Czas realizacji	2018 - 2024	Łączne nakłady finansowe	7 370 000 zł w latach 2018-2022: 4 329 124 zł	Środki własne	7 370 000 zł w latach 2018-2022: 4 329 124 zł	Środki zewnętrzne	-
------------------------	-------------	---------------------------------	---	----------------------	---	--------------------------	---

Numer i nazwa działania							
8. Przepustowość komunikacyjna – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Tworzenie warunków dla rozwoju układów drogowych o znaczeniu metropolitalnym wraz z poprawą efektywności powiązań wewnątrz GZM oraz z układem krajowym i międzynarodowym							
Opis działania							
Sprawnie funkcjonujący układ drogowy to jeden z czynników decydujących o atrakcyjności inwestycyjnej i osiedleńczej danego obszaru. Przez obszar GZM przebiegają drogi istotne dla powiązań krajowych i międzynarodowych, w tym także korytarze sieci bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), służącej zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych na obszarze UE. Działanie wprost nawiązuje do jednego z zadań publicznych, określonych w ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w woj. śląskim (Dz.U. 2017, poz. 730 z późn. zm.), tj. <i>współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego</i>. Dla zapewnienia efektywnych powiązań wewnątrz i na zewnątrz GZM konieczna jest identyfikacja potrzeb rozwojowych z punktu widzenia całego obszaru oraz współpraca i koordynacja zamierzeń inwestycyjnych poszczególnych gmin członkowskich GZM na poziomie metropolitalnym. Realizacja działania obejmować będzie m.in.: – wyznaczenie układu dróg o znaczeniu metropolitalnym w GZM - stanowiącego podstawę do koordynowania i wspierania wybranych projektów drogowych przez GZM oraz ubiegania się o środki finansowe w nowej perspektywie (w latach 2021 – 2027); – wydawanie opinii i stanowisk nt. przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich; – wykonywanie innych opracowań, badań, ekspertyz, analiz w zakresie istniejącego przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich oraz potrzeb rozwojowych układów drogowych w GZM; Informacje pozyskane w ramach tego działania będą wykorzystane do: – wspierania procesu decyzyjnego GZM w zakresie projektów drogowych zgłaszanych do realizacji przez gminy członkowskie i/lub opiniowania projektów powiązań drogowych regionalnych i krajowych; – opracowania innych dokumentów, w tym metropolitalnego dokumentu strategicznego.							
Rezultat/produkt							
• Opracowanie prezentujące koncepcję powiązań drogowych o znaczeniu metropolitalnym na obszarze GZM (odcinki dróg planowanych i projektowanych), z uwzględnieniem wybranych dróg krajowych i wojewódzkich, jako układu bazowego. • Projekty drogowe o charakterze ponadgminnym, opracowane, zgodnie ze wskazaniem wynikającymi z ww. koncepcji powiązań drogowych o znaczeniu metropolitalnym.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	597 980 zł	Środki własne	597 980 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania
9. Budowa kolei metropolitalnej
Priorytet PDS
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska
Cel działania
Zapewnienie spójnego systemu transportowego na obszarze GZM. Zwiększenie liczby pasażerów korzystających z ruchu kolejowego na obszarze GZM. Zmniejszenie liczby samochodów prywatnych przemieszczających się między gminami Metropolii w dni robocze.
Opis działania
Kolej Metropolitalna ma stać się szkieletem przyszłego systemu transportu publicznego w GZM. W pierwszej kolejności rozpocznie się opracowanie szeregu dokumentów planistycznych niezbędnych do rozpoczęcia budowy Kolei Metropolitalnej. Analizie zostaną poddane scenariusze wykorzystania własnej i obcej infrastruktury sieci kolejowej, co pozwoli na wytypowanie tras, określenie niezbędnych inwestycji w infrastrukturę kolejową i uzgodnienie sposobu korzystania przez pociągi z tej infrastruktury. Równolegle przewiduje się zawarcie porozumienia z Województwem Śląskim w sprawie dofinansowywania przez GZM dodatkowych kursów na terenie GZM. Dodatkowe kursy pociągów będą w pierwszej kolejności przeznaczone do obsługi ruchu na osi wschód – zachód (Dąbrowa Górnicza - Gliwice) i na osi północ – południe (Tarnowskie Góry – Tychy) w ramach istniejącej infrastruktury kolejowej. Równolegle zakłada się wprowadzenie zintegrowanej taryfy ZTM i Kolei Śląskich, co ma przekonać mieszkańców GZM do pozostawienia samochodów i korzystania z transportu publicznego. Przewiduje się też uzgodnienie ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. sposobów korzystania z istniejącej infrastruktury kolejowej do obsługi ruchu na ww. ośiach wschód – zachód i północ – południe, oraz programu modernizacji i rozbudowy infrastruktury kolejowej na lata 2019-2020 i na lata 2021-2027, jak i pozyskanie taboru do obsługi dodatkowych kursów. W celu zapewnienia partnerstwa w realizacji tego działania przewiduje się podpisanie porozumienia między Zarządem GZM, spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i gminami, przez które przebiegną trasy wyznaczone dla Kolei Metropolitalnej. Zakłada się przy tym że: Urząd Metropolitalny lub podmiot przez niego utworzony do tego celu rozpocznie działania zmierzające do pozyskania pociągów, oraz zapłaty za pracę eksploatacyjną, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykona niezbędne prace infrastrukturalne, a gminy zobowiążą się do dogęszczania liczby przystanków na podstawie wspólnie wypracowanego modelu/koncepcji przystanków (przystanek, parking, miejsce dla rowerów, monitoring, urządzenia przekazu informacji, minimalne aspekty infrastrukturalne i wizualne pod kątem rozpoznawalności przystanku jako części systemu Kolei Metropolitalnej). Działanie obejmuje również zadanie przebudowy infrastruktury około przystankowej/dworcowej w obszarze stacji kolejowych, w tym dla stacji Dąbrowa Górnicza Centrum (szacunkowy koszt realizacji <i>zadania Przebudowa infrastruktury kolejowej i drogowej w obszarze stacji Dąbrowa Górnicza Centrum</i> został wliczony do łącznych nakładów działania nr 9). W ramach działania ujęto również udział w Programie „Kolej+”. Pierwotnie zgłoszono 15 wniosków inwestycyjnych w infrastrukturę kolejową, a następnie rozpoczęto pracę nad opracowaniem Wstępnych Studiów Planistyczno-Prognostycznych (WSPP) dla 13 wniosków realizowanych w II etapie Programu „Kolej+” (dwa pozostałe wnioski zostały wycofane po konsultacjach z gminami). Ponadto projekt obejmuje przygotowywanie niezbędnych dokumentów aplikacyjnych wraz ze WSPP. Dodatkowo GZM uczestniczy w opracowaniu dokumentacji pn.: „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska na odcinku Katowice - Gliwice – opracowanie Studium Wykonalności w ramach projektu pn.: „Prace przygotowawcze dla wybranych projektów” – projekt realizowany wspólnie z PKP PLK S.A.
Rezultat/produkt
- Opracowana „Metodologia tworzenia Koncepcji Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem metod inżynierii systemów”. - Opracowanie OPZ na „Koncepcję Kolei Metropolitalnej dla GZM z wykorzystaniem metod inżynierii systemów”. - Opracowana „Koncepcja Kolei Metropolitalnej dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z wykorzystaniem metod inżynierii systemów”. - Opracowanie OPZ na Wstępne Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej. - Przeprowadzenie i rozstrzygnięcie postępowania na wykonanie Wstępnego Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej. - Pierwsze etapy opracowane w ramach Wstępnego Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej. - Opracowanie 13-tu WSPP w ramach Programu „Kolej+” i przygotowanie niezbędnych dokumentów aplikacyjnych dla projektów zgłoszonych do kwalifikacji w Programie. - Udział w opracowaniu dokumentacji pn.: „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska na odcinku Katowice - Gliwice – opracowanie Studium Wykonalności w ramach projektu pn.: „Prace przygotowawcze dla wybranych projektów” – projekt realizowany wspólnie z PKP PLK S.A.

• Uruchomienie i finansowanie dodatkowych połączeń kolejowych na obszarze GZM. • Uruchomienie i finansowanie nowych połączeń kolejowych na odcinku Bytom-Gliwice oraz Katowice-Sławków od rozkładu jazdy pociągów 2021/2022. • Poprawa mobilności mieszkańców poprzez aktywizację potencjału transportu publicznego wpływającego na preferowanie przez mieszkańców metropolii podróży odbywanych transportem publicznym (zmniejszenie kongestii, mniejsza ilość samochodów w centrach gmin i miast, zmniejszenie emisji spalin do atmosfery). • Lepsze dostosowanie układu kolejowego do obsługi miasta i strefy podmiejskiej. • Zwiększona spójność komunikacyjna metropolii poprzez wykorzystanie i optymalizację połączeń kolejowych wewnątrz aglomeracji.							
Czas realizacji	2018 - 2031	Łączne nakłady finansowe	1 098 664 266 zł w latach 2018-2022: 117 427 266 zł	Środki własne	1 098 664 266 zł w latach 2018-2022: 117 427 266 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
10. Metropolia przyjazna rowerom – studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Wyznaczenie spójnego i ciągłego systemu powiązań dróg rowerowych w skali metropolitalnej, służącego ukierunkowaniu i ustaleniu priorytetów lokalnych działań w zakresie infrastruktury rowerowej na rzecz budowy tego systemu.							
Opis działania							
Studium systemu tras rowerowych dla GZM to element metropolitalnej koncepcji rowerowej. Stanowi odpowiedź na potrzebę całościowego spojrzenia na obszar GZM pod kątem powiązań rowerowych, niezależnie od granic administracyjnych gmin. Wypracowany dokument zawiera wyznaczony system tras z podziałem na: układ podstawowy (o charakterze metropolitalnym, z uwzględnieniem układu w skali województwa), układ uzupełniający (o charakterze ponadlokalnym i lokalnym) oraz dodatkowe elementy systemu obejmujące zinwentaryzowane odcinki tras, lecz nie wprost istotne dla systemu. Działając na podstawie „Ramowego programu realizacji metropolitalnych dróg rowerowych w obszarze GZM” opracowano zasady i tryb realizacji dróg rowerowych o znaczeniu metropolitalnym na terenie GZM.. Programowa rola GZM w realizacji Metropolitalnego Systemu Tras Rowerowych (MSTR) koncentruje się na: analizach przebiegu, studiach i koncepcjach przebiegu MSTR, nadaniu priorytetu MSTR o funkcji transportowej, koordynacji działań na rzecz powstania MSTR, zapewnieniu wsparcia członkom GZM w zakresie działalności związanej z budową MSTR i lokalnych połączeń z tą siecią. Dla ustalenia standardów, w jakich mają być realizowane drogi rowerowe na terenie GZM, na zlecenie Metropolii opracowano „Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej”. Przedmiotowe opracowanie jest na bieżąco aktualizowane, a na podstawie przyjętych i opisanych w nim rozwiązań zakłada się realizację Metropolitalnej Sieci Tras Rowerowych - dróg rowerowych o znaczeniu metropolitalnym. Standardy z założenia stanowią podstawowy dokument dla określenia ram i zasad projektowania oraz budowy dróg rowerowych w GZM. Standardy stanowią nieodłączny element realizowanego przez GZM programu realizacji dróg rowerowych. Urząd Metropolitalny przewiduje możliwość współfinansowania z gminami członkowskimi etapu projektowania i budowy infrastruktury dróg rowerowych, zgodnie z wcześniej przyjętymi dokumentami: „Ramowy program realizacji metropolitalnych dróg rowerowych w obszarze GZM” oraz „Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej”.							
Rezultat/produkt							
- Wypracowanie wspólnego dokumentu kierunkowego do wykorzystania przez gminy przy realizacji lokalnej infrastruktury rowerowej na rzecz systemowego rozwoju powiązań rowerowych wewnątrz GZM i powiązań z otoczeniem. - Stopniowy rozwój infrastruktury rowerowej (realizowanej według wspólnego studium dla całego obszaru GZM), co będzie wpływać na bezpieczeństwo ruchu rowerowego oraz sprzyjać funkcjonowaniu roweru metropolitalnego. - Zaktualizowanie publikacji pt. <i>Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej</i> (w przypadku wystąpienia konieczności). - Wielokryterialna analiza do wyboru przebiegu autostrady rowerowej (velostrady) wraz z opracowaniem dokumentacji i budową odcinka pilotażowego.							
Czas realizacji	2018 - 2024	Łączne nakłady finansowe	25 000 000 zł w latach 2018-2022: 23 219 124 zł	Środki własne	25 000 000 zł w latach 2018-2022: 23 219 124 zł	Środki zewnętrzne	—

Numer i nazwa działania							
12. Zintegrowany system taryfowo-biletowy							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Rozbudowa i doskonalenie oferty publicznego transportu zbiorowego, w tym we współpracy z innymi podmiotami zaangażowanymi w realizację zadań transportowych na terenie Metropolii. Ograniczenie/zahamowanie spadku liczby pasażerów korzystających z transportu publicznego na obszarze Metropolii. Zmniejszenie liczby samochodów wjeżdżających do centrów gmin Metropolii. Usprawnienie zarządzania publicznym transportem zbiorowym na obszarze Metropolii w ramach zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego. Promocja komunikacji wśród najmłodszych użytkowników komunikacji poprzez wprowadzenie bezpłatnych przejazdów dla dzieci i młodzieży z obszaru GZM.							
Opis działania							
Zgodnie z art. 15a ust. 1-2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie związek metropolitalny ustanawia zintegrowany system taryfowo-biletowy obowiązujący w jego granicach, w którym obowiązkowo muszą uczestniczyć organizatorzy gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich działający na terenie tego związku metropolitalnego. Dlatego w grudniu 2017 r. Zarząd GZM, KZK GOP, MZK Tychy i MZKP Tarnowskie Góry podpisały porozumienie dotyczące wdrożenia zintegrowanego systemu taryfo-biletowego. W ramach systemu na obszarze Metropolii obowiązują te same bilety jednorazowe, wieloprzejazdowe oraz okresowe, a także ten sam katalog uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Wprowadzono nową grupę osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych - dzieci i młodzież do 16. roku życia. Dzięki temu młodzi użytkownicy zapoznają się z zaletami publicznego transportu zbiorowego i nabywają nowych zwyczajów w zakresie przemieszczania się na obszarze Metropolii. Kolejny etap rozszerzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego dotyczy integracji biletów Kolei Śląskich Sp. z o.o. na podstawie ustaleń dotyczących sposobów ustanowienia jednolitych taryf oraz sposobów rozliczeń za korzystanie z pociągów Kolei Śląskich i infrastruktury kolejowej na obszarze Metropolii. W pierwszym etapie prac zawarto porozumienie pomiędzy GZM, a Województwem Śląskim i Kolejami Śląskimi, a w kolejnym również z POLREGIO, określając planowany do wprowadzenia zakres. Ze względu na zakładaną dostępność zintegrowanych biletów w systemie ŚKUP dokonano modyfikacji i konfiguracji systemu ŚKUP na potrzeby nowych rozwiązań. Po wprowadzeniu jednolitego systemu pobierania opłat we wszystkich pojazdach ZTM zakłada się znaczną modyfikację rozszerzającą obecny system taryfowo-biletowy, a po wprowadzeniu modyfikacji eksploatowanego obecnie systemu ŚKUP planowane jest wprowadzenie do systemu taryfowo-biletowego zupełnie nowych rozwiązań.							
Rezultat/produkt							
• Ustanowiony zintegrowany system taryfowo-biletowy obejmujący trzech organizatorów komunikacji i wprowadzający bezpłatne przejazdy dla dzieci i młodzieży. • Wprowadzenie wspólnych biletów z Kolejami Śląskimi (a następnie również z POLREGIO) obejmujących obszar GZM. • Poprawa mobilności mieszkańców poprzez aktywizację potencjału transportu publicznego wpływającego na preferowanie przez mieszkańców Metropolii podróży odbywanych transportem publicznym (zmniejszenie kongestii, mniejsza ilość samochodów w centrach gmin i miast, zmniejszenie emisji spalin do atmosfery).							
Czas realizacji	2018 - 2023	Łączne nakłady finansowe	4 758 494 zł w latach 2018-2022: 4 558 494 zł	Środki własne	4 758 494 zł w latach 2018-2022: 4 558 494 zł	Środki zewnętrzne	—

Numer i nazwa działania							
14. ŚKUP 1.5 - unowocześnienie systemu pobierania opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Zwiększenie wygody użytkowników dzięki uelastycznieniu możliwości dokonania opłat za korzystanie z publicznego transportu zbiorowego na obszarze GZM.							
Opis działania							
Obecnie na terenie GZM funkcjonuje System Śląskiej Karty Usług Publicznych. Początkiem roku 2020 wdrożono system pobierania opłat w pojazdach obszaru południowego. Utrzymanie systemu ŚKUP zapewnia Wykonawca umowy na: dostawę, wdrożenie i utrzymanie systemu ŚKUP (konsorcjum firm Asseco Poland S.A. i mBank S.A.). W ramach unowocześnienia obecnego systemu zakłada się modernizację oprogramowania centralnego, przeniesienie usług serwerowych do chmury, otwarcie interfejsów komunikacyjnych i architektury, przejście z systemu karto-centrycznego na konto-centryczny, z systemu off-line na on-line. Modernizacja nie przewiduje wymiany urządzeń infrastruktury wyniesionej, zmienione zostanie natomiast oprogramowanie w celu umożliwienia elastycznej rozbudowy i pozyskiwania w przyszłości urządzeń w trybie konkurencyjnym. Realizacja działania obejmuje m.in.: – Ustalenie zakresu dla nowego systemu pobierania opłat; – Przygotowanie opisu przedmiotu zamówienia dla nowego systemu pobierania opłat; – Ogłoszenie i przeprowadzenie postępowania; – Wdrażanie nowych funkcjonalności i modyfikacji systemu; – Uruchomienie funkcjonalności zakupów biletów za pomocą kart EMV w pojazdach (doposażenie systemu w kasowniki EMV); – Wypracowanie nowego standardu kasowników.							
Rezultat/produkt							
• Podpisana umowa na realizację ŚKUP 1.5. • Zmodernizowany unowocześniony system pobierania opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym. • Otwarta na rozbudowę architektura systemu.							
Czas realizacji	2018 – 2022	Łączne nakłady finansowe	55 540 000 zł*	Środki własne	55 540 000 zł	Środki zewnętrzne	–

*Nakłady finansowe jedynie na wydatki majątkowe (etap wdrożenia, bez późniejszych kosztów utrzymania)

Numer i nazwa działania							
16. Rozwój elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Ograniczenie emisji pochodzącej od transportu, promocja nowoczesnych form przemieszczania się							
Opis działania							
Mając na względzie: – zrównoważony rozwój gospodarki w Polsce, jej innowacyjny i zaawansowany technologicznie poziom funkcjonowania, jak również rozwój nowoczesnych technologii w zakresie transportu, – ograniczenie emisji spalin, szczególnie w GZM, dzięki zastąpieniu pojazdów z silnikami spalinowymi pojazdami o napędzie elektrycznym oraz zasilanymi wodorem, – rozwój sektora nowych technologii, w tym sektora produkcyjnego, – plan działań na rzecz zrównoważonej gospodarki UE - Europejski Zielony Ład, – przepis ustawy o związku metropolitalnym województwa śląskiego z dnia 9 marca 2017 r. (art. 12). Planuje się prowadzenie na terenie GZM działań w obszarze elektromobilności. Istotą działań w tym zakresie jest ukierunkowanie transportu na napędzanie silnikami elektrycznymi. Do właściwej organizacji systemu elektromobilności konieczna jest kompleksowa reorganizacja ruchu zarówno autobusów elektrycznych i samochodów elektrycznych, oraz transfer wiedzy i kompetencji pomiędzy Urzędem Metropolitalnym, a gminami członkowskimi. Rolą GZM będzie współpraca w tym zakresie z samorządami, Ministerstwem Klimatu i Środowiska oraz innymi partnerami. Zasilanie pojazdów bezemisyjnych można realizować w oparciu o technologię wykorzystującą akumulatory lub ogniwa wodorowe.. GZM dąży do pogłębiania współpracy z firmami z sektora energii w zakresie powstawania infrastruktury do ładowania pojazdów wodorem. Najbliższą przyszłością mogą być magazyny energii lokalizowane przy stacjach do ładowania pojazdów bezemisyjnych. Będą stanowić doskonałe uzupełnienie systemu energetycznego. Pozwoli to na ograniczenie krótkoterminowych fluktuacji mocy podczas ładowania samochodów elektrycznych i autobusów elektrycznych co pozytywnie wpłynie na sieć energetyczną. Połączenie magazynu z OZE i instalacją do produkcji zielonego wodoru pozwoli na odejście od zasilania z sieci energetycznej. Produkcja i wykorzystanie odnawialnego „czystego” wodoru i wodoru niskoemisyjnego mogą przyczynić się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych przed 2030 r. oraz do ożywienia gospodarczego na terenie GZM. Są one także kluczowym elementem przyczyniającym się do osiągnięcia neutralnego dla klimatu transportu o zerowym poziomie emisji zanieczyszczeń w 2050 r. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia w swoich działaniach strategicznych powinna podejmować realizację celów, które wpływają na rozwój potencjału jej mieszkańców. Zdolność do przemieszczania się jest kluczowym elementem wpływającym na możliwość zwiększenia tego potencjału. Do środków wspomagających osiąganie tych celów zaliczyć należy przede wszystkim promowanie rozwiązań z zakresu elektromobilności wśród mieszkańców GZM, jak również uzupełnienie transportu publicznego rozwiązaniami opartymi na elektromobilności. Ponadto zakłada się wsparcie instytucji samorządowych w realizacji obowiązku udziału pojazdów elektrycznych we flocie wykorzystywanych pojazdów.							
Rezultat							
• Wsparcie gmin w zakresie realizacji obowiązków nałożonych w ramach ustawy o elektromobilności. • Wzrost wykorzystania pojazdów elektrycznych / wodorowych na terenie GZM. • Rozwój podmiotów zaangażowanych w elektromobilność na terenie GZM. • Rozwój infrastruktury ładowania dla pojazdów elektrycznych i pojazdów z wodorowymi ogniwami paliwowymi							
Czas realizacji	2018 – 2026	Łączne nakłady finansowe	780 000 zł w latach 2018-2022: 427 835 zł	Środki własne	780 000 zł w latach 2018-2022: 427 835 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
17. Zrównoważona mobilność na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Tworzenie przestrzeni przyjaznych dla pieszych oraz rowerzystów, redukcja liczby samochodów przemieszczających się i parkujących w miastach, optymalizacja zachowań komunikacyjnych z uwzględnieniem planowania przestrzennego miast							
Opis działania							
W skomplikowanym obszarze, jakim jest aglomeracja policentryczna, ważnym czynnikiem rozwojowym jest zapewnienie spójności terytorialnej. Dlatego tak dużo zależy od mobilności mieszkańców między poszczególnymi ośrodkami miejskimi. Ta jednak w głównej mierze realizowana jest przy użyciu transportu indywidualnego, najczęściej z napędem spalinowym (własny samochód), co przyczynia się do problemów natury przestrzennej, zdrowotnej i środowiskowej. Dodatkowymi wyzwaniami są szybko zmieniające się uwarunkowania technologiczne i związane z tym pojawianie się coraz to nowych usług mobilnościowych. Aby uzyskać pożądane efekty podejmowane będą następujące działania: – Stworzenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej (<i>ang. SUMP - Sustainable Urban Mobility Plan</i>) odpowiadającego na konkretne problemy mobilnościowe z dużym naciskiem na policentryczny charakter Metropolii, zmieniającą się specyfikę dostępnych na rynku usług mobilnościowych oraz zmiany w stylu życia mieszkańców. Plan ten będzie przewodnikiem dla działań na poziomie metropolitalnym i wyznacznikiem wartości dla gmin członkowskich. – Tworzenie pilotażowych wdrożeń w kluczowych dla Metropolii obszarach, tj. bezpieczeństwie ruchu drogowego, polityce parkingowej i transporcie zbiorowym za pomocą tzw. szkół prototypowania, w których urzędnicy i pracownicy jednostek gmin GZM wspólnie pracują nad wzorcowym dla całej Metropolii rozwiązaniem. – Proaktywne wsparcie gmin w zakresie wdrażania trudnych, ale potrzebnych zmian m.in. w organizacji ruchu drogowego, w siatce połączeń komunikacji zbiorowej oraz w strefach płatnego parkowania, w celu uzyskania bardziej zrównoważonych wzorców przemieszczania się mieszkańców oraz ochrony przestrzeni przed nadmiarem samochodów. – Promocja aktywnych i zrównoważonych form przemieszczania się wśród mieszkańców GZM.							
Rezultat							
• Zmniejszenie udziału podróży wykonywanych własnym samochodem i związany z tym spadek ruchu drogowego oraz niwelacja problemów z przestrzenią i zanieczyszczeniami w centrach miast. • Zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów w miastach GZM. • Widoczne trendy zmian zachowań mobilnościowych mieszkańców GZM.							
Czas realizacji	2018 - 2024	Łączne nakłady finansowe	2 993 050 zł w latach 2018 -2022: 1 923 050 zł	Środki własne	2 993 050 zł w latach 2018 -2022: 1 923 050 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
18. Rower Metropolitalny – system wypożyczania rowerów publicznych							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Zwiększenie dostępności roweru i jego upowszechnienie jako środka transportu w systemie intermodalnym.							
Opis działania							
Budowa systemu wypożyczania rowerów publicznych na obszarze GZM to ważny element metropolitalnej koncepcji rowerowej, jak również czynnik wpływający na poprawę jakości życia. Problematyka zrównoważonej mobilności wynika z art. 12, ust. 1, pkt 3 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz.U. 2017, poz. 730 z późn. zm.). Rower powinien służyć nie tylko do rekreacji i spędzania czasu wolnego, ale też jako środek transportu przyjazny dla środowiska i zdrowia człowieka. Z uwagi na skalę działania wynikającą z zasięgu obszarowego (41 gmin) zakłada się etapowość wdrażania systemu. W ramach działania opracowany został dokument pn.: Koncepcja Roweru Metropolitalnego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii wskazująca na możliwość wdrożenia różnych wariantów systemu uwzględniających różne założenia i czynniki, zarówno wewnętrzne jak i zewnętrzne. Prace wdrożeniowe oraz eksploatacja zakładają realizację w latach 2022-2029 r. Wybór wariantu będzie uwzględniał potrzeby Gmin w tym zakresie. W celu zmiany zachowań komunikacyjnych i nawyków transportowych poprzez pokazanie, iż urzędnicy zaczynają od siebie, w 2019 r., uruchomiono oraz zrealizowano projekt „Rowerem lub na kole” – polegający na zakupie i przekazaniu przez GZM służbowych rowerów wspomaganych elektrycznie Straży Miejskiej, Policji i urzędnikom JST. Do momentu uruchomienia Systemu Roweru Metropolitalnego planowane jest utrzymanie integracji funkcjonujących systemów roweru miejskiego na terenie Gmin GZM z możliwością dołączania kolejnych miast i gmin.							
Rezultat/produkt							
• Poprawa mobilności mieszkańców i lepsza dostępność komunikacyjna obszaru poprzez poszerzenie oferty transportu publicznego (czyli możliwość korzystania z wypożyczania różnorodnych środków transportu). • Zwiększenie liczby codziennych podróży realizowanych rowerem (zmniejszenie emisji spalin, zmniejszenie kongestii zarówno w sieci transportowej, jak w środkach transportu publicznego). • Stopniowa zmiana codziennych zachowań komunikacyjnych w kierunku transportu modalnego i mniejszego korzystania z samochodów (zwłaszcza na krótkich i średnich dystansach) na rzecz powszechniejszego wykorzystania rowerów.							
Czas realizacji	2018 - 2029	Łączne nakłady finansowe	240 958 209 zł w latach 2018-2022: 24 878 095 zł	Środki własne	240 958 209 zł w latach 2018-2022: 24 878 095 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
19. Prowadzenie Metropolitalnego Funduszu Solidarności							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Wspieranie działań rozwojowych podejmowanych przez gminy członkowskie							
Opis działania							
Metropolitalny Fundusz Solidarności jest programem wieloletnim, który dofinansowuje własne zadania inwestycyjne realizowane przez gminy, mające istotne znaczenie dla rozwoju obszaru Metropolii. Program jest realizowany w oparciu o zasady partnerstwa, dodatkowości, subsydiarności, a także koncentracji. Preferowane są zadania integrujące gminy członkowskie, związane z ograniczeniem niskiej emisji, rozwojem infrastruktury rowerowej oraz zadania współfinansowane z innych źródeł zewnętrznych, w tym ze środków Unii Europejskiej. W ramach Zgromadzenia GZM gminy członkowskie decydują o rodzajach przedsięwzięć objętych pomocą finansową. Program przyczynia się do wzmocnienia funkcji metropolitalnych obszaru Metropolii, a także do integracji działań gmin członkowskich GZM. Program realizowany jest od 2018 r., a największa część wydatków przypada na pierwsze lata jego funkcjonowania.							
Rezultat/produkt							
• Udzielenie dotacji celowej gminom członkowskim GZM. • Integralność i aktywna współpraca pomiędzy gminami członkowskimi GZM.							
Czas realizacji	2018 - 2023	Łączne nakłady finansowe	202 347 016 zł w latach 2018-2022: 191 027 658 zł	Środki własne	202 347 016 zł w latach 2018-2022: 191 027 658 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
20. GZM Data Store – Efektywne wykorzystanie i innowacyjne zastosowanie technologii informacyjnych na obszarze związku metropolitalnego							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczno-gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Stworzenie warunków do innowacyjnego zastosowania informacji oraz inspirowanie przedsiębiorczości.							
Opis działania							
Działanie polega na stworzeniu wspólnej platformy gromadzącej otwarte dane o GZM i zakłada ich publiczne udostępnianie przy wykorzystaniu nowych technologii. Platforma posłuży do: integracji i skutecznego wykorzystywania informacji z zastosowaniem rozwiązań informatycznych, świadczenia usług wspierających zarządzanie GZM (aplikacje – np. transportowe), koordynacji procesów gromadzenia danych i zarządzania informacją oraz do stymulowania otwartości danych i technologii. Urząd Metropolitalny chce ułatwić mieszkańcom dostęp do informacji publicznych, co pozwoli im w łatwy sposób zapoznać się ze sposobem funkcjonowania ich środowiska oraz umożliwi zwiększenie zaangażowania w sprawy GZM i ułatwi realizowanie nowych inicjatyw społecznych i biznesowych opartych na danych publicznych. Otwarte dane to bogatsze usługi e-administracji, odpowiadające na rzeczywiste potrzeby mieszkańców, obniżenie kosztów aktualizacji i publikacji danych, zwiększenie skuteczności działań, otwartości i przejrzystości procesu podejmowania decyzji oraz usprawnienie działania urzędów i przedsiębiorstw. Budowa rozwiązań klasy Business Intelligence to działanie powiązane z zapewnieniem wsparcia zarządzania GZM i poszczególnymi gminami, poprzez udostępnienie narzędzi analitycznych i pulpitów menedżerskich (narzędzi pozwalających na szybki i łatwy dostęp do kluczowych z punktu widzenia zarządzania informacji) wykorzystujących dane zgromadzone w hurtowni danych. W hurtowni gromadzone będą uporządkowane dane pochodzące z systemów informatycznych wykorzystywanych w gminach oraz - w przyszłości - ze źródeł zewnętrznych. Narzędzia analityczne będą umożliwiały przeprowadzanie analiz przestrzennych oraz publikowanie w formatach otwartych (zgodnie z uwarunkowaniami prawnymi). Rozwiązania tej klasy wymagają wysokiej jakości danych, co spowoduje wzmocnienie wartości informacji zarządczej niezbędnej do podejmowania decyzji.							
Rezultat/produkt							
• Korzystanie przez urzędy gmin członkowskich GZM z danych udostępnianych przez innych w celu poprawy jakości podejmowanych decyzji. • Stale rosnąca liczba użytkowników platformy otwartych danych. • Pojawianie się aplikacji i usług dostępnych dla mieszkańców, korzystających z publicznych zbiorów danych udostępnianych przez podmioty administracji publicznej. • Korzystanie przez podmioty prywatne z baz danych przy oferowaniu produktów, opracowywaniu usług i aplikacji mobilnych. • Rozpoznawalność GZM na arenie międzynarodowej i wykorzystywanie danych o GZM przez podmioty zewnętrzne w ramach analiz benchmarkingowych.							
Czas realizacji	2018 - 2024	Łączne nakłady finansowe	15 000 000 zł w latach 2018-2022: 12 551 632 zł	Środki własne	15 000 000 zł w latach 2018-2022: 12 551 632 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
21. Rozwój hubu bezzałogowych statków powietrznych							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Budowanie pozycji konkurencyjnej obszaru GZM opartej na stworzeniu nowych kompetencji miast/gmin i warunków dla rozwoju systemu bezzałogowych statków powietrznych							
Opis działania							
Mając na względzie: – zrównoważony rozwój gospodarki w Polsce, jej innowacyjny i zaawansowany technologicznie poziom funkcjonowania, jak również rozwój nowoczesnych technologii w zakresie transportu; – status projektu kluczowego programu Żwirko i Wigura w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju; – zawarte w dniu 12.09.2018r, porozumienie GZM z Urzędem Lotnictwa Cywilnego i Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, przy wsparciu Ministerstwa Infrastruktury, tworzącym program pn. „Centralnoeuropejski Demonstrator Dronów”, definiujący wspólne działania na rzecz rozwoju usług z wykorzystaniem BSP w przestrzeniach miejskich; planuje się kontynuowanie na terenie GZM działań sprzyjających rozwojowi technologii bezzałogowych statków powietrznych poprzez wspieranie rozwoju kompetencji miast do zagospodarowania przestrzeni powietrznej nad ich terytorium oraz wykorzystania potencjału usług BSP. GZM, ze względu na powiązania miejskie, poziom rozwoju nauki i biznesu, uwarunkowania społeczne oraz ukształtowanie terenu, jest naturalnym miejscem, gdzie nowoczesne i innowacyjne technologie mogą być wdrażane. Ze względu na specyfikę swojego obszaru możliwe jest tutaj testowanie rozwiązań z użyciem BSP – w trybie automatycznym – w warunkach typowych i charakterystycznych dla zabudowy wielkomiejskiej, w rozbudowanej infrastrukturze komunikacyjnej i przemysłowej. Ponadto, dzięki zinstytucjonalizowaniu funkcjonowania związku metropolitalnego, realizacja projektów o znaczeniu ponadlokalnym jest tutaj lepiej skoordynowana. Działanie polega na: – tworzeniu działań angażujących ekspertów, usługodawców i usługobiorców, które prowadzić będą do opracowania standardów usług Bezzałogowych Statków Powietrznych w miastach; – tworzenie platformy wymiany wiedzy i doświadczeń w modelu poczwórnej helisy (sektor: publiczny, biznesowy, nauki, społeczny) bazując na potencjale kompetencji skupionych w obszarze GZM; – prowadzeniu działań testowych i pilotażowych dla usług dronowych; – testowaniu narzędzi na potrzeby lokalnego zarządzania lotami dronów i wspierania miast w tym obszarze – współpracy z kluczowymi instytucjami sektora BSP (m.in. ULC, PAŻP); – współpracy z innymi regionami kraju oraz poza granicami kraju – budowie świadomości i społecznej akceptacji dla korzyści z użycia BSP, w tym popularyzacji wiedzy o BSP; – wspieranie działań związanych z definicją nowych zawodów i miejsc pracy związanych z nowymi technologiami.							
Rezultat/produkt							
• GZM jako miejsce pierwszego wyboru dla technologii dronowych w kraju. • GZM jako inkubator technologii, wspierający interesariuszy z obszaru JST, nauki i biznesu dla bezzałogowych statków powietrznych (BSP). • GZM jako lider działań związanych z tworzeniem obszarów U-Space w Kraju i Europie. • GZM jako podmiot o ugruntowanej pozycji jako ośrodek wzrostu sektora BSP, mający przewagę konkurencyjną nad innymi związkami metropolitalnymi w tym zakresie. • GZM jako naturalne miejsce prowadzenia pilotaży usług służących mieszkańcom, których wyniki zasilają wiedzę JST w całym kraju.							
Czas realizacji	2018 - 2024	Łączne nakłady finansowe	3 500 000 zł w latach 2018-2022: 2 074 277 zł	Środki własne	3 500 000 zł w latach 2018-2022: 2 074 277 zł	Środki zewnętrzne	–

Nazwa działania							
22. Budowa międzynarodowej sieci współpracy							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Wsparcie rozwoju społeczno-gospodarczego Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii poprzez nawiązywanie i pogłębianie współpracy z podmiotami zagranicznymi, rozwój działań w ramach instytucji unijnych							
Opis działania							
GZM pragnie czerpać z doświadczeń zagranicznych metropolii, międzynarodowych organizacji, sieci tematycznych i innych platform współpracy, przy opracowywaniu i wdrażaniu rozwiązań zidentyfikowanych problemów i wyzwań, m.in. w takich tematach jak nowoczesna mobilność i transport publiczny, technologie z zastosowaniem dronów, zarządzanie terenami zielonymi, niebieska infrastruktura, gospodarka obiegu zamkniętego, gospodarka odpadami, planowanie przestrzenne, polityka senioralna, współpraca inwestycyjna oraz w pozostałych tematach, mających istotny wpływ na poprawę jakości życia. Ponadto istotne jest zaangażowanie GZM w działania związane z jej obecnością i rozpoznawalnością w instytucjach unijnych oraz pozyskiwanie informacji o możliwościach finansowania projektów bezpośrednio od zespołów opracowujących instrumenty wsparcia w UE. Równie istotne jest coraz wyraźniejsze zaznaczanie głosu GZM w ważnych sprawach dot. funkcjonowania obszarów metropolitalnych w UE. Jednocześnie w ciągu kolejnych lat Metropolia powinna stać się rozpoznawalna i ugruntowywać swoją pozycję na arenie międzynarodowej. Przewiduje się następujące działania: – przystąpienie do wybranych organizacji zrzeszających miasta/obszary metropolitalne, umacnianie głosu obszarów metropolitalnych oraz głosu GZM na arenie międzynarodowej – aktywny wkład GZM w działania tych organizacji, m.in. poprzez tworzenie i proponowanie własnych projektów, budowanie ich rozpoznawalności na arenie międzynarodowej; – przystąpienie do grup roboczych/konsorcjów skupionych wokół konkretnego tematu z obszaru zainteresowania GZM, w celu pozyskania dofinansowania do wspólnie tworzonych projektów; – zawieranie porozumień o charakterze międzynarodowym, wyrażanie intencji współpracy określonej w listach intencyjnych z innymi metropoliami, partnerami społecznymi, partnerami biznesowymi etc.; – współpraca z instytucjami UE, organizacjami międzynarodowymi (rządowymi i pozarządowymi); – zaangażowanie w działania związane z platformami UE, m.in. Sprawiedliwej Transformacji (Just Transition), nowymi funduszami m.in. Odbudowy (Recovery Fund) oraz innymi instrumentami wsparcia. Aktywne poszukiwanie możliwości w ramach tych instrumentów; – udział w wydarzeniach o charakterze międzynarodowym, w tym organizacja stoisk wystawienniczych; – udział w misjach gospodarczych, wyjazdach studyjnych, konferencjach międzynarodowych; – wsparcie promocji przedsiębiorców działających na terenie GZM w realizacji ich planów rozwojowych na rynkach międzynarodowych; – wsparcie promocji gmin GZM oraz ich potencjału inwestycyjnego na arenie międzynarodowej; – nadanie charakteru międzynarodowego konferencjom, seminariom czy warsztatom, których organizatorem lub współorganizatorem jest GZM; – umiędzynarodowienie projektów GZM poprzez rozpowszechnianie wiedzy na ich temat, tj. poprzez zgłaszanie projektów do konkursów międzynarodowych, rekomendowanie dobrych praktyk GZM poza jej granicami; – pozyskiwanie i wymiana dobrych praktyk związanych z działaniami podejmowanymi przez GZM.							
Rezultat/produkt							
• Wzrost rozpoznawalności GZM na arenie międzynarodowej. • Pozyskiwanie finansowania dla projektów GZM z zagranicznych funduszy. • Współtworzenie komunikatów i raportów UE. • Wdrożenie na obszarze GZM dobrych praktyk z innych regionów świata, we współpracy z partnerami zagranicznymi.							
Czas realizacji	2018 - 2024	Łączne nakłady finansowe	2 505 439 zł w latach 2018-2022: 1 105 439 zł	Środki własne	2 505 439 zł w latach 2018-2022: 1 105 439 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
23. Międzypokoleniowa Metropolia							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Opracowanie koncepcji rozwiązań dotyczących wyzwań dla miast Metropolii związanych ze starzeniem się ich mieszkańców i migracjami oraz wyzwaniem demograficznymi							
Opis działania							
Projekt łączący dwa realizowane przez GZM projekty „Dążenie do spójnej polityki społecznej wobec osób starszych – Metropolia przyjazna seniorom” od 2018 roku oraz projekt „Młodzi robią Metropolię” od 2020 roku. Ze względu na ewaluację obu projektów, dotychczas wypracowane rozwiązania oraz wyciągnięte wnioski, zaistniała przesłanka połączenia obu projektów wraz z połączeniem budżetów tych projektów od roku 2022 i powstanie nowego projektu „Międzypokoleniowa Metropolia”. Zmiany demograficzne prowadzą do powstania szeregu wyzwań, odmiennych dla różnych miast takich jak starzenie się społeczeństwa, kurczenie się miast czy gwałtowne rozrastanie przedmieść. GZM chce jak najlepiej łączyć, upowszechniać i promować potencjał miast i gmin tworzących związek oraz partnerów społecznych i gospodarczych w tym obszarze. Działania GZM mają na celu tworzenie miast i gmin przyjaznych starzeniu się, czyli takich w których przestrzeń i usługi projektowane są w sposób uniwersalny i odpowiadają na potrzeby wszystkich mieszkańców, tworzenie i późniejsze promowanie dobrych praktyk oraz dążenie do synergii pomiędzy miastami w zakresie wyzwań demograficznych oraz upowszechnianie idei srebrnej gospodarki. Poza bezpośrednim rozwojem usług dla starzejącego się społeczeństwa konieczne jest też uwzględnienie zróżnicowania całej ludności. Zaspokajanie potrzeb dzisiejszej generacji bez ograniczania zdolności przyszłych pokoleń. Budowanie tzw. solidarności pokoleniowej czyli ładu społecznego, kulturowego, gospodarczego, w którym poszczególne pokolenia będą uwzględniać i realizować wzajemną odpowiedzialność wobec innych w podejmowanych przez siebie działaniach. Urząd Metropolitalny przewiduje: – współpracę z miastami i gminami na rzecz lepszej adaptacji do zmian demograficznych; – promowanie projektowania produktów i otoczenia w taki sposób, aby mogły być one użyte przez wszystkich ludzi w możliwie szerokim zakresie; – upowszechnianie integracji społecznej poprzez adaptację dóbr i usług do osób w różnym wieku, kondycji fizycznej i możliwościach poznawczych; – promowanie innowacji społecznych oddziałujących pozytywnie na jakość życia wszystkich mieszkańców GZM podczas konferencji i innych wydarzeń specjalnych, we współpracy z partnerami społecznymi, gospodarczymi, gminami członkowskimi; – aktywny udział w wydarzeniach związanych z tematyką demografii na poziomie międzygminnym.							
Rezultat/produkt							
• Opracowanie diagnozy usług z zakresu tworzenia miast przyjaznych starzeniu się. • Wypracowanie proponowanych rozwiązań/rekomendacji dla poszczególnych obszarów w oparciu o trzy typy gmin: dynamiczne, stabilne i kurczące się. • Wypracowanie dokumentu diagnostycznego bazującego na przeprowadzonych warsztatach i konsultacjach z gminami, który doprowadzi do spójności w sprawach demografii i polityki społecznej.							
Czas realizacji	2018 - 2023	Łączne nakłady finansowe	908 661 zł w latach 2018-2022: 708 661 zł	Środki własne	908 661 zł w latach 2018-2022: 708 661 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania
25. Metropolia Nauki
Priorytet PDS
Promocja związku metropolitalnego i jego obszaru
Cel działania
Wspieranie i tworzenie warunków dla rozwoju nauki na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM), uczynienia z niej jednej z wiodących branż gospodarki GZM, wpływ na zwiększenie atrakcyjności oferty edukacyjnej uczelni. Rozwój Metropolii jako ośrodka akademickiego – tj. stworzenie warunków do pobudzania kreatywności studentów, wykorzystania ich potencjału i rozwijania talentów.
Opis działania
Chcąc przeciwdziałać niekorzystnym trendom demograficznym, należy przekonać młodzież mieszkającą w GZM oraz w innych częściach Polski i Europy Środkowej i Wschodniej, że warto studiować i zamieszkać w GZM. Konieczne są systemowe rozwiązania i mechanizmy, wspierające istotną grupę populacji GZM jaką jest młodzież oraz zachęcające tę grupę do związania swej przyszłości z GZM. Metropolia, jako instytucja odpowiedzialna za rozwój społeczno-gospodarczy jej obszaru, chce wspierać uczelnie w działaniach zmierzających do podniesienia atrakcyjności oferty edukacyjno-naukowej. Jak wynika z raportu „Studenci i uczelnie wyższe na terenie GZM” przygotowanym przez Departament Strategii i Polityki Przestrzennej Urzędu Metropolitalnego GZM w roku akademickim 2019/2020 w GZM funkcjonowało 18 uczelni wyższych oraz 6 filii (wydziałów zamiejscowych), zlokalizowanych w 7 miastach, z czego 8 to uczelnie publiczne, a 16 niepubliczne. W roku akademickim 2019/2020 w GZM studiowało 88,9 tys. studentów, co stanowiło 79,1 proc. studentów wszystkich uczelni w województwie śląskim i 7,4 proc. studentów w całym kraju. Największy udział liczby studentów w kraju w 2019 r. posiada Warszawa (18,2 proc.), następnie Kraków (10,8 proc.), Wrocław (9 proc.) i Poznań (8,5 proc.). GZM natomiast uplasowała się przed Trójmiastem (6,4 proc.), Łodzią (5,4 proc.) i Lublinem (5 proc.). Wyniki raportu pokazują również, że uczelnie zlokalizowane w GZM cieszą się popularnością przede wszystkim wśród studentów z woj. śląskiego – to aż 80 proc. studentów, a w dalszej kolejności przyjeżdżają oni z województw ościennych: małopolskiego (9,2 proc.), świętokrzyskiego (1,8 proc.) oraz opolskiego (1,7 proc.). Wiąże się to nie tylko z czasowym pobytem, ale także z szansą na chociaż stopniową poprawę sytuacji demograficznej regionu. Interesującą informacją zawartą w opracowaniu, jest również kraj pochodzenia cudzoziemców studiujących w Metropolii – pochodzili aż ze 100 krajów, z czego w ostatnich latach najwięcej z nich przyjeżdżało do GZM z Ukrainy. Największą różnorodnością w roku akademickim 2019/2020 może pochwalić się Politechnika Śląska, gdzie studenci cudzoziemcy pochodzili z 54 krajów. Studenci 50 narodowości studiowali w tym samym roku akademickim na Śląskim Uniwersytecie Medycznym. Najwięcej studentów pochodziło z Ukrainy, Izraela oraz Białorusi. Bazując na tych danych i widząc potencjał w nauce jako części gospodarczego i społecznego ekosystemu Metropolii uruchomione zostaną następujące mechanizmy wspierające i podjęte zostaną następujące działania rozwijające potencjał naukowy obszaru GZM: 1. Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki”. Wsparcie finansowe w postaci dotacji zostanie przeznaczone dla uczelni wyższych, publicznych jak i nie publicznych, w rozumieniu ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz.U. 2021, poz. 478), prowadzących działalność na terenie GZM. 2. Narzędzia finansowe wspierające studentów, doktorantów uczelni na obszarze GZM oraz podejmujących studia na uczelniach zlokalizowanych na obszarze Metropolii. 3. Działania informacyjne i promocyjne prezentujące GZM jako dobre miejsce do nauki na poziomie studiów wyższych i późniejszego rozwoju kariery zawodowej. 4. Wspieranie inicjatyw dotyczących rozwoju nauki i studiów na obszarze GZM. 5. Działania na rzecz bliższej współpracy pomiędzy członkami GZM a środowiskiem akademickim. 6. Wspieranie wybranych projektów badawczo-rozwojowych dotyczących obszaru działań GZM realizowanych przez uczelnie działające na jej obszarze. 7. Działania na rzecz współpracy środowisk akademickich – środowisk lokalnych – przedsiębiorców -społeczników pod nazwą „MetroLab”.

Rezultat/produkt							
• Uruchomienie minimum dwóch narzędzi finansowych. • Wsparcie minimum trzech wydarzeń naukowych lub dotyczących rozwoju i promocji nauki na obszarze GZM.							
Czas realizacji	2018 - 2024	łącznie nakłady finansowe	8 000 000 zł w latach 2018-2022: 4 083 792 zł	Środki własne	8 000 000 zł w latach 2018-2022: 4 083 792 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
26. Budowa systemu zarządzania projektami rozwojowymi w ramach struktury organizacyjnej Urzędu Metropolitalnego							
Priorytet PDS							
Rozwój instytucjonalny							
Cel działania							
Wdrożenie metodyki zarządzania projektami w Urzędzie Metropolitalnym wraz z dedykowaną elektroniczną platformą.							
Opis działania							
Działanie polega na opracowaniu i rozwoju systemu zarządzania projektami dostosowanego do specyfiki funkcjonowania Urzędu Metropolitalnego. oraz docelowo przejścia na w pełni elektroniczne zarządzanie projektami. Wykorzystywane narzędzie informatyczne powinno w pełni odzwierciedlać organizację, jej strukturę, zasoby i zdefiniowane w niej procesy. Pozwoli wygodniej i łatwiej zarządzać wszelką działalnością projektową, zarówno w obszarze dokumentacji, zadań, jak i budżetowania, raportowania stanu ich realizacji oraz dystrybucji informacji o zadaniach bezpośrednio do wykonujących je osób. Wprowadzenie elektronicznego narzędzia pozwoli na sprawną i efektywny przepływ informacji w ramach prowadzonych projektów na poziomie zarówno operacyjnym, jak i zarządczym. Pierwszy etap działania zakłada budowę systemu zarządzania wraz z narzędziem do implementacji w Urzędzie Metropolitalnym. Drugi etap zakłada z kolei z rozbudowę systemu w zakresie zarządzania portfelami projektów i programami, wraz z odpowiednim przystosowaniem wykorzystywanych narzędzi. Aktualnie zgodnie z wypracowaną metodyką zarządzania projektami prowadzony jest monitoring realizacji działań ujętych w Programie Działań Strategicznych. Podstawowym narzędziem w procesie monitoringu są wypełniane przez kierowników projektów raporty okresowe, na podstawie których opracowywany jest raport o postępie realizacji działań przedkładany Zarządowi GZM. W pierwszym etapie raportowaniem objętych była większość działań, natomiast od stycznia 2020 r. system raportowania objął wszystkie działania realizowane w ramach Programu Działań Strategicznych.							
Rezultat/produkt							
• Ujednolicenie sposobu prowadzenia projektów na poziomie operacyjnym oraz monitorowania projektów na poziomie zarządczym poprzez opracowanie systemu (metodyki) zarządzania projektami w Urzędzie Metropolitalnym • Wdrożenie elektronicznego narzędzia wspierającego zarządzanie projektami w Urzędzie Metropolitalnym.. • Efektywne prowadzenie projektów uwzględniające wykorzystanie bazy wiedzy generowanej poprzez wykorzystanie wdrożonego systemu zarządzania projektami.							
Czas realizacji	2018 - 2024	Łączne nakłady finansowe	495 000 zł w latach 2018-2022: 170 000 zł	Środki własne	495 000 zł w latach 2018-2022: 170 000 zł	Środki zewnętrzne	—

Numer i nazwa działania							
27. Budowa platformy dobrych praktyk							
Priorytet PDS							
Rozwój instytucjonalny							
Cel działania							
Promowanie i wykorzystywanie dobrych praktyk wśród gmin członkowskich GZM dla poprawy sprawności działania samorządów lokalnych i wdrażania innowacyjnych rozwiązań służących poprawie jakości życia mieszkańców							
Opis działania							
Dobra praktyka oznacza: sprawdzone, efektywne i skuteczne rozwiązanie danej kwestii, mogące służyć jako modelowe rozwiązanie do szerszego wdrażania i replikowania w różnych instytucjach, a w przypadku samorządu w gminach i jednostkach im podległych. Wymiana doświadczeń i budowanie wzajemnych kontaktów wokół danej dobrej praktyki wpływa na zwiększenie efektywności i sprawności funkcjonowania samorządów lokalnych oraz na wzmocnienie współpracy pomiędzy pracownikami samorządowymi. Zasadność podjęcia działania wynika z potrzeby stworzenia narzędzia służącego: – międzygminnej wymianie doświadczeń dla poprawy efektywności działania i usprawnienia codziennych zadań realizowanych przez samorządy lokalne; – zapewnieniu dostępu do aktualnych informacji i rozwiązań, które są wypracowywane „na bieżąco” w odpowiedzi na potrzeby i wyzwania zarówno mieszkańców, jak i pracowników samorządowych. Realizacja działania obejmować będzie m.in.: – przygotowanie ujednoliconego formatu, opisującego dobrą praktykę; – zebranie informacji z gmin nt. funkcjonujących tzw. dobrych praktyk oraz tematów, dla których powinny być wypracowane dobre praktyki; – organizowanie cyklicznych spotkań prezentujących dobre praktyki wg podziału na grupy tematyczne; – spotkania warsztatowe oraz eksperckie w danym zakresie tematycznym; – upowszechnianie wybranych dobrych praktyk; W dalszej perspektywie, w miarę rozwoju idei wymiany dobrych praktyk, zakłada się: – sięganie po doświadczenia spoza obszaru GZM, w tym doświadczenia zagraniczne; – stworzenie platformy informatycznej do upowszechniania dobrych praktyk i wymiany doświadczeń; – opracowanie publikacji nt. dobrych praktyk; – organizowanie spotkań i warsztatów służących wymianie doświadczeń z innymi metropolitami z kraju i zagranicy (opcjonalnie).							
Rezultat/produkt							
• Zainicjowanie procesu współpracy i wymiany informacji oraz budowania kontaktów pomiędzy gminami. • Pogłębienie wiedzy gmin członkowskich w danym zakresie tematycznym. • Wypracowany zestaw dobrych praktyk do dalszego upowszechniania i wykorzystania, np. w realizacji innych działań przez GZM. • Strona internetowa zawierająca zbiór dobrych praktyk z terenu GZM.							
Czas realizacji	2018 - 2024	Łączne nakłady finansowe	350 000 zł w latach 2018-2022: 150 000 zł	Środki własne	350 000 zł w latach 2018-2022: 150 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
28. Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne							
Priorytet PDS							
Rozwój instytucjonalny							
Cel działania							
Utworzenie i prowadzenie Metropolitalnego Obserwatorium Społeczno-Ekonomicznego pozwalającego na gromadzenie, przetwarzanie oraz analizowanie danych dotyczących obszaru metropolitalnego							
Opis działania							
Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne GZM to narzędzie służące do systematycznego gromadzenia i przetwarzania danych oraz monitorowania zmian w GZM i jej gminach członkowskich zachodzących na przestrzeni lat. Uzasadnieniem dla wyboru działania była potrzeba dysponowania aktualnym i łatwo dostępnym źródłem danych i analiz (własną bazą wiedzy) na temat obszaru metropolitalnego, wykorzystywanych w procesie zarządzania obszarem metropolitalnym oraz w pracach poszczególnych departamentów Urzędu Metropolitalnego dla lepszego planowania rozwoju GZM i monitorowania bieżącej sytuacji w GZM. Realizacja działania obejmować będzie m.in.: – gromadzenie danych i tworzenie baz danych, w tym przestrzennych z wykorzystaniem narzędzi GIS; – wizualizację danych i ich udostępnianie poprzez portal internetowy; – utworzenie platformy komunikacji i wymiany informacji z podmiotami zewnętrznymi i wewnątrz organizacji (InfoGZM); – wykonywanie opracowań analitycznych i diagnostycznych, w tym publikacji (np.: <i>opracowania nt. depopulacji i demografii, itp.</i>); – prace analityczne w zakresie polityki przestrzennej i ładu przestrzennego (np. wspólne zestawienie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wszystkich gmin członkowskich GZM); – prowadzenie badań tematycznych (np. nt. jakości życia na obszarze GZM w wymiarze subiektywnym (jakościowym/intuicyjnym) i obiektywnym (ilościowym/kwantyfikowalnym) z możliwością okresowego ich powtarzania w celu budowania bazy wiedzy (np. <i>Raport nt. jakości życia w GZM</i>). Podstawowym narzędziem realizacji zadań w ramach Obserwatorium jest autorski portal InfoGZM, będący platformą udostępniania i wizualizacji gromadzonych danych, z wykorzystaniem takich form prezentacji jak m.in. mapy, kartogramy, wykresy, tabele, zestawienia, infografiki. Na portalu prezentowane są zarówno podstawowe informacje o GZM i jej gminach członkowskich (powierzchnia, liczba ludności, rodzaj gminy), jak i bardziej szczegółowe zagadnienia branżowe (np. z zakresu demografii, finansów publicznych, infrastruktury, środowiska, gospodarki). Działanie ma charakter stały oraz wymaga bieżącej aktualizacji i uzupełniania danych, a portal InfoGZM jest stale rozbudowywany i wzbogacany o nowe dane, analizy, materiały.							
Rezultat/Produkt							
• Baza danych na temat GZM i jej gmin członkowskich pozwalająca na monitorowanie zmian w czasie. • Portal informacyjny: platforma upowszechniania i wizualizacji danych nt. obszarów funkcjonowania gmin członkowskich i całej GZM. • Opracowania analityczno-diagnostyczne i publikacje tematyczne. • Wpracowane autorskie narzędzia badawcze do wielokrotnego wykorzystania w przypadku powtarzalności badań (opcjonalnie).							
Czas realizacji	2018 - 2024	Łączne nakłady finansowe	800 000 zł w latach 2018-2022: 450 000 zł	Środki własne	800 000 zł w latach 2018-2022: 450 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
29. Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r.							
Priorytet PDS							
Rozwój instytucjonalny							
Cel działania							
Opracowanie narzędzia strategiczno-planistycznego, wspierającego proces zarządzania obszarem metropolitalnym na rzecz zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego i wzmacniania spójności przestrzenno-funkcjonalnej gmin GZM							
Opis działania							
Realizacja zadania (w skrócie zwanego Strategią Rozwoju GZM) wynika z potrzeby wyznaczenia priorytetów i kierunków rozwoju związku metropolitalnego w zakresie społeczno-gospodarczym i przestrzenno-funkcjonalnym oraz wskazania działań do realizacji w nadchodzących latach, z perspektywą do 2035 r. Dokument będzie mieć charakter integrujący planowanie strategiczne z przestrzennym. Ze względu na swój zakres merytoryczny i proceduralny - jego opracowanie będzie złożonym i czasochłonnym procesem, wymagającym współpracy wielu interesariuszy. Główne elementy składowe dokumentu to: – część analityczno-diagnostyczna, w tym diagnoza sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej GZM wraz z wyznaczeniem obszarów funkcjonalnych (na podstawie identyfikacji powiązań funkcjonalnych i sił wzajemnego oddziaływania poszczególnych gmin) oraz wnioski z diagnozy; – część strategiczna, w tym: ustalenia strategiczne wraz z modelem struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz system wdrażania i monitorowania postępów we wdrażaniu ustaleń strategicznych. Pod względem operacyjnym Strategia Rozwoju GZM: – wewnątrz będzie narzędziem służącym do integrowania, inspirowania, inicjowania i koordynowania działań podejmowanych przez Urząd Metropolitalny oraz gminy członkowskie GZM. – zewnątrz będzie narzędziem służącym do komunikowania przyjętych kierunków rozwoju GZM oraz będzie podstawą do ubiegania się o zewnętrzne środki finansowe, zwłaszcza w nowej perspektywie finansowej (2021 – 2027).							
Rezultat							
• Metropolitalny dokument strategiczny wraz z modelem struktury funkcjonalno-przestrzennej i opracowaniami towarzyszącymi, w tym: z diagnozą sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej wraz z wyznaczonymi obszarami funkcjonalnymi. • Interdyscyplinarna baza wiedzy i informacji nt. GZM, w wymiarze: społecznym, gospodarczym, przestrzennym.							
Czas realizacji	2018 - 2022	Łączne nakłady finansowe	3 000 000 zł	Środki własne	3 000 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
32. Zakup i utrzymanie nowych automatów biletowych na terenie GZM							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Zwiększenie dostępności sieci sprzedaży dla użytkowników na terenie GZM							
Opis działania							
W związku z rozwojem kanałów zapewniających całodobową dostępność biletów (automaty biletowe, sprzedaż przez Internet, sprzedaż przez aplikacje w telefonach komórkowych), jak i zmianach w preferencjach użytkowników (np. czytanie wiadomości on-line) ciągłemu ograniczaniu ulega sieć tradycyjnych kanałów dystrybucji (kioski) z powodu ich likwidacji. Powoduje to kurczenie się dostępnej stacjonarnej sieci sprzedaży, co w przypadku użytkowników nie korzystających z kanałów mobilnych (Internet, aplikacje na komórki) może powodować rezygnację z zakupu biletu lub nawet z korzystania z usług komunikacji zbiorowej. Dlatego niezbędne jest zapobieżenie temu zjawisku poprzez rozwój kanałów sprzedaży zapewnianych bezpośrednio przez GZM/ZTM. Obecnie na terenie 24 gmin GZM funkcjonuje 109 automatów biletowych, zakupionych w ramach projektu ŚKUP. Ponadto funkcjonuje 14 urządzeń zakupionych bezpośrednio przez miasto Sosnowiec. Automaty umożliwiają całodobową sprzedaż biletów papierowych i elektronicznych, zasilenie środków na karcie ŚKUP, jak i pozyskanie karty ŚKUP na okaziciela. Możliwa jest zapłata zarówno gotówką (monety i banknoty), jak i kartą płatniczą oraz środkami z karty ŚKUP. Na terenie pozostałych 17 gmin nie ma obecnie automatów biletowych. Uwzględniając powyższe planuje się zakup 43 nowoczesnych stacjonarnych automatów biletowych, zapewniających oprócz funkcjonalności realizowanych przez obecnie funkcjonujące automaty ŚKUP również zapłatę z użyciem nowoczesnych form płatności (Blik), jak również wyświetlanie na dodatkowym ekranie informacji pasażerskiej (dla lokalizacji, w których nie zainstalowano wyświetlaczy SDIP). Automaty zostaną zlokalizowane po 1 sztuce w każdej z gmin Metropolii, ponadto zakłada się posadowienie po jednym urządzeniu na lotnisku Katowice Pyrzowice oraz przed siedzibą GZM. Dodatkowo w zamówieniu zostaną uwzględnione plany gmin GZM zakupu automatów biletowych, w tym w ramach realizowanych przez gminy projektów ze środków unijnych.							
Rezultat/produkt							
- Rozszerzenie sieci stacjonarnych automatów biletowych o co najmniej 43 nowe urządzenia. - Zwiększenie dostępności sieci sprzedaży w gminach GZM poprzez zapewnienie w każdej gminie GZM automatu biletowego.							
Czas realizacji	2019 - 2030	Łączne nakłady finansowe	16 553 000 zł w latach 2018-2022: 6 961 000 zł	Środki własne	16 553 000 zł w latach 2018-2022: 6 961 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
33. Solarne automaty biletowe							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Zwiększenie dostępności sieci sprzedaży dla użytkowników na terenie Metropolii							
Opis działania							
Planowane jest pilotażowe uruchomienie 10 sztuk solarnych automatów biletowych, umożliwiających sprzedaż biletów papierowych i przyjmowanie opłat gotówką oraz kartą płatniczą. Zaletą urządzeń, oprócz ich niższego kosztu pozyskania, jest brak potrzeby zapewnienia zewnętrznego zasilania urządzeń, dzięki czemu prostsze jest ich posadowienie, jak i relokacja do innej lokalizacji. Celem pilotażu, którego zakładany okres trwania wyniesie 12 miesięcy, będzie weryfikacja przydatności tego typu urządzeń do obsługi sprzedaży biletów dla pasażerów, jak również działania urządzeń w różnych warunkach pogodowych, w tym przy słabym nasłonecznieniu. Ponadto urządzenia poprzez ich umiejscowienie w planowanych lokalizacjach stacjonarnych automatów biletowych pozwolą wstępnie zweryfikować zapotrzebowanie na docelowe automaty w planowanych lokalizacjach, w szczególności w mniejszych gminach. Dodatkowo w okresie 12-miesięcznego pilotażu planuje się jego rozszerzenie o solarny automat biletowy z ekranem dotykowym, umożliwiający sprzedaż pełnej gamy biletów krótko i średniookresowych oraz grupowych, jak i rozszerzającego możliwe formy płatności o BLIK.							
Rezultat/produkt							
- Rozszerzenie sieci sprzedaży przez automaty o gminy GZM, w których dotychczas brak tego typu urządzeń. - Weryfikacja przydatności automatów solarnych jako elementu sieci sprzedaży.							
Czas realizacji	2020 - 2022	Łączne nakłady finansowe	250 000 zł	Środki własne	250 000 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
34. Projekt systemu automatycznego zliczania pasażerów							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Pozyskiwanie bieżącej informacji o napełnieniach linii ZTM							
Opis działania							
Obecnie ZTM pozyskuje informacje o napełnieniach linii z badań napełnień wykonywanych przez osoby wykonujące pomiary. Wadą tych danych jest to, że dają dane punktowe/wybiórcze, obejmujące tylko dzień objęty badaniem. Zebranie pełnych danych o potokach pasażerskich tą metodą jest bardzo czasochłonne, gdyż musi odbywać się w czasie rzeczywistym, angażuje sporą grupę ankietatorów, a co więcej wymaga poświęcenia dodatkowego czasu na wprowadzenie zgromadzonych danych do arkusza w formie elektronicznej umożliwiającego sporządzenie na ich podstawie niezbędnych analiz. Ponadto ze względu na koszty tych badań linie są badane zazwyczaj co 2 lata, co powoduje, że brak jest bieżących danych o napełnieniach linii. W związku z powyższym wskazane jest rozpoczęcie działań zmierzających do uruchomienia w pojazdach ZTM-u systemu automatycznego zliczania pasażerów. W tym celu niezbędne jest wyposażenie pojazdów operatorów w niezbędną infrastrukturę, w tym bramki liczące oraz pozyskanie przez GZM/ZTM oprogramowania umożliwiającego zbieranie, obróbkę i prezentację tych danych. Niektóre pojazdy operatorów są już wyposażone w bramki liczące. Dlatego w pierwszym etapie (do roku 2022) planuje się zweryfikowanie możliwości wykorzystania tej infrastruktury do tego celu wraz z doposażeniem jej w niezbędne elementy umożliwiające pozyskiwanie danych o liczbie osób wsiadających i wysiadających na poszczególnych przystankach. Równolegle planuje się pozyskanie oprogramowania umożliwiającego zbieranie, obróbkę i prezentację tych danych, po wcześniejszym przetestowaniu istniejących na rynku rozwiązań w tym zakresie. Oprogramowanie powinno być gotowe do obsługi wszystkich pojazdów ZTM, natomiast w pierwszym etapie zakłada się pozyskiwanie danych z urządzeń już zamontowanych w pojazdach operatorów, po ich doposażeniu w niezbędne elementy.							
Rezultat/produkt							
- Oprogramowanie umożliwiające zbieranie, obróbkę i prezentację danych o napełnieniach w pojazdach ZTM. - Doposażenie pojazdów realizujących przewozy na zlecenie ZTM w elementy umożliwiające wykorzystanie bramek liczących zamontowanych w tych pojazdach.							
Czas realizacji	2020 - 2024	Łączne nakłady finansowe	3 100 000 zł* w latach 2018-2022: 1 000 000 zł	Środki własne	3 100 000 zł* w latach 2018-2022: 1 000 000 zł	Środki zewnętrzne	–

*Nakłady finansowe na wydatki majątkowe (etap wdrożenia, bez późniejszych kosztów utrzymania)

Numer i nazwa działania							
35. Smart Metropolia							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Promowanie świadczenia usług wspierających zarządzanie miastami z wykorzystaniem najnowocześniejszych technologii z dziedzin Smart City. Współorganizowanie procesów gromadzenia danych i zarządzania informacją w ramach polityki inteligentnych i przyjaznych miast dla obywateli.							
Opis działania							
Zmieniająca się rzeczywistość i związane z nią wyzwania motywują miasta do poszukiwania nowych sposobów działania. Konieczność przystosowania miast i Metropolii do zmieniających się uwarunkowań skłania do przyjmowania nowych zadań, określania także nowych sposobów ich realizacji. W rezultacie takiego podejścia rola miasta i osób nimi zarządzających ewoluje od tradycyjnego skupienia się na zapewnianiu podstawowych potrzeb mieszkańców (takich jak zarządzanie usługami publicznymi—dostęp do infrastruktury, edukacji czy mieszkalnictwa) do działalności w wielu obszarach, w tym w zakresie czynności organizacyjnych, moderujących pewne procesy, czy wspierających przepływ wiedzy. Połączenie faktu powyższych wyzwań z dynamicznym rozwojem nowych technologii doprowadziło do powstania modelu zarządzania miastem i metropolią nazywanego smart city/metropolia (miasto inteligentne, inteligentna metropolia). Termin smart city/metropolia może być definiowany na wiele sposobów –w zależności od kontekstu. W większości przypadków jest utożsamiany z miastem realizującym strategię rozwoju stawiającą na kreatywność, otwartość na innowacje i elastyczność działań, czyli umiejętność szybkiego dostosowywania się do uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych. Taki model zarządzania wspomaga tworzenie miasta zrównoważonego i metropolii zrównoważonej, lepiej zintegrowanej w swoim działaniu, sprawnej, a także takiej, która wywiera możliwie jak najmniejszy negatywny wpływ na środowisko. Zakłada się zatem wykorzystywanie nowatorskich rozwiązań w zakresie opracowania i wykorzystywania systemów szybkiego reagowania kryzysowego, komunikacji z mieszkańcami itp. Inteligentna Metropolia to miasta rządzone w mądry sposób, rozsądnie dobierające i wdrażające nowe technologie służące zwiększeniu sprawności świadczonych usług. Dążenie do rozwoju miast w kierunku Smart jest optymalnym rozwiązaniem dla GZM. W rezultacie wdrażanych działań osiąga się poprawę jakości życia, bezpieczeństwa mieszkańców, ich zasobności przy zachowaniu ochrony zasobów naturalnych. Smart Metropolia obejmuje działania/projekty mające na celu wdrażanie w samorządzie lokalnym rozwiązań inteligentnych, m.in. w zakresie elektronicznej administracji i zarządzania oraz koordynacji procesów wraz z stymulowaniem i uczestniczeniem we wdrażaniu polityk Smart City w Gminach GZM a także współorganizowanie procesów gromadzenia danych i zarządzania informacją w ramach polityki inteligentnych i przyjaznych miast dla obywateli. Smart Metropolia to idea obejmująca inteligentne i innowacyjne działania służące zarówno poprawie jakości życia mieszkańców, zwiększeniu ich świadomości i partycypacji, stymulowaniu zrównoważonego rozwoju gmin członkowskich GZM we wszystkich obszarach ich funkcjonowania oraz podniesieniu efektywności wykorzystywania dostępnych zasobów (wykorzystując na ogół nowoczesne technologie informacyjno-komunikacyjne). Jej istotą jest efektywne i inteligentne zarządzanie przestrzenią miejską oraz zasobami naturalnymi i ich wykorzystywaniem, zaangażowanie i wykorzystanie potencjału inicjatyw obywatelskich oraz wykorzystanie technologii i gromadzonych danych wraz z potencjałem ludnościowym oraz gospodarczym regionu. Projekty dotyczące Smart Metropolii nie są ograniczone tematycznie oraz zakresowo, jednakże najczęściej ukierunkowane są na zrównoważony rozwój gospodarczy (w tym efektywne zarządzanie w obszarze infrastruktury miejskiej - np. energetyki, transportu, nowoczesnych środków komunikacji), zagospodarowanie przestrzenne, komunikację i sprawy społeczne z nakierowaniem na nowoczesne technologie.							
Rezultat/produkt							
• Wdrożenie projektów z dziedziny Smart City w Gminach GZM • Promocja idei Smart City • Usprawnienie procesów zarządczych w Gminach GZM							
Czas realizacji	2020 - 2024	Łączne nakłady finansowe	1 596 264 zł w latach 2018-2022: 788 264 zł	Środki własne	1 596 264 zł w latach 2018-2022: 788 264 zł	Środki zewnętrzne	—

Numer i nazwa działania							
36. Prowadzenie Programu działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona, zielona Metropolia							
Cel działania							
Wspieranie działań związanych z budowaniem zielonej Metropolii ze szczególnym uwzględnieniem ograniczenia niskiej emisji.							
Opis działania							
Program działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji realizowany w edycjach rocznych, polegający na wsparciu inicjatyw gmin członkowskich poprzez udzielenie pomocy finansowej w formie dotacji celowej na dofinansowanie własnych zadań inwestycyjnych i zakupów inwestycyjnych gmin członkowskich Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii związanych z ograniczaniem niskiej emisji, w szczególności na inwestycje związane z: 1) budową i przebudową infrastruktury służącej do produkcji i dystrybucji energii ze źródeł odnawialnych w tym modernizacją istniejących systemów grzewczych z wykorzystaniem gazu ziemnego z sieci jako materiału opałowego; 2) modernizacją energetyczną (poprawa efektywności energetycznej, w tym budowa instalacji OZE) budynków i/lub lokali stanowiących własność bądź znajdujących się w innej formie władania gminy, związanych z realizacją jej zadań własnych lub budowa takich budynków/budowli, jeżeli spełniają one wysokie standardy w zakresie niskiej emisji; 3) likwidacją „niskiej emisji” poprzez: a) wymianą/modernizacją węglowych indywidualnych źródeł ciepła, b) podłączaniem budynków do sieciowych nośników ciepła, w nieruchomościach stanowiących własność bądź znajdujących się w innej formie władania gminy, związanych z realizacją jej zadań własnych; 4) budową, przebudową liniowej i punktowej infrastruktury transportu zbiorowego (np. zintegrowane węzły przesiadkowe, drogi rowerowe, infrastruktura przystankowa i towarzysząca, parkingi Park&Ride i Bike&Ride, buspasy, drogi przeznaczone wyłącznie dla komunikacji zbiorowej), a także dokumentacja projektowa; 5) wdrażaniem inteligentnych systemów transportowych (ITS); 6) zakupem niskoemisyjnego taboru na potrzeby transportu publicznego; 7) poprawą efektywności energetycznej oświetlenia; 8) zakupem systemów monitorowania niskiej emisji; 9) budową i modernizacją infrastruktury ruchu pieszego w celu poprawy jakości i bezpieczeństwa ruchu pieszych; 10) budową infrastruktury doładowującej pojazdy elektryczne; 11) modernizacją systemów grzewczych w indywidualnych gospodarstwach domowych (wymiana źródeł ciepła), montaż instalacji odnawialnych źródeł energii (kolektory słoneczne lub panele fotowoltaiczne lub pompy ciepła) realizowane przez Gminę w formule projektu parasolowego, grantowego (poprzez dofinansowanie wkładu własnego w projektach z udziałem środków zewnętrznych) i/lub udzielanych mieszkańcom w ramach miejskich programów ochrony powietrza; 12) ochroną czystego powietrza							
Rezultat/produkt							
• Udzielenie dotacji celowej gminom członkowskim GZM. • Ograniczenie niskiej emisji na obszarze GZM.							
Czas realizacji	2020 - 2022	Łączne nakłady finansowe	132 572 948 zł	Środki własne	132 572 948 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
37. Metropolitalne Centrum Obsługi Inwestora i Promocji Przedsiębiorczości							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczno-gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Spójna i kompleksowa prezentacja potencjału gospodarczego i inwestycyjnego Metropolii GZM. Wymiana dobrych praktyk, rozwijanie i umacnianie współpracy miast i gmin członkowskich oraz partnerów społeczno-gospodarczych							
Opis działania							
Chcąc jak najlepiej wykorzystać potencjał gospodarczy i społeczny miast i gmin tworzących GZM podjęte zostaną działania na rzecz umacniania pozycji Metropolii na gospodarczej mapie Polski i Europy. Celem działania jest pokazanie, że GZM jest dobrym miejscem wyboru dla rozwoju biznesu, zamieszkania oraz rozwijania kariery zawodowej. W ramach przedsięwzięcia realizowane będą różnego typu inicjatywy, w tym np.: • Metropolitalna Akademia Obsługi Inwestora i Promocji Przedsiębiorczości; • Utworzenie platformy z ofertami inwestycyjnymi Metropolii GZM; • Elektroniczny biuletyn ekonomiczny Metropolii GZM – wydawany raz na kwartał, prezentujący trendy i zjawiska zachodzące w gospodarce i nauce na obszarze GZM; • Prezentacja osiągnięć, potencjału społecznego i gospodarczego obszaru GZM w wydarzeniach gospodarczych o zasięgu regionalnym, krajowym oraz międzynarodowym, w tym udział w imprezach targowych dotyczących możliwości inwestycyjnych. • Inne działania zmierzające do umacniania i wspierania gospodarki, innowacyjności oraz przedsiębiorczości na obszarze GZM. Projekt horyzontalnie powiązany z działaniami: 1. „Metropolia Nauki” w zakresie prezentacji obszaru GZM jako silnego ośrodka naukowego i akademickiego, oraz miejsca do rozwijania kariery zawodowej. 2. „Międzypokoleniowa Metropolia” w zakresie obszarów i branż gospodarczych tzw. srebrnej gospodarki. 3. „Rozwój hubu bezzałogowych statków powietrznych” w zakresie innowacyjności.							
Rezultat/produkt							
• Utworzenie platformy prezentującej oferty inwestycyjne Metropolii GZM. • Działania adresowane do miast i gmin GZM polegające na umacnianiu sieci współpracy i osiągnięciu efektu synergii. • Udział merytoryczny GZM w wydarzeniach o charakterze gospodarczym o zasięgu regionalnym, krajowym i międzynarodowym. • Promocja inwestycyjna GZM.							
Czas realizacji	2021 - 2024	Łączne nakłady finansowe	5 000 000 zł w latach 2018-2022: 2 000 000 zł	Środki własne	5 000 000 zł w latach 2018-2022: 2 000 000 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
39. ASSURED-UAM							
Priorytet PDS							
Rozwój społeczno-gospodarczy obszaru związku metropolitalnego							
Cel działania							
Współpraca projektowa w ramach konsorcjum międzynarodowego ASSURED-UAM							
Opis działania							
<i>Acceptance, Safety and Sustainability Recommendations for Efficient Deployment of UAM</i> - ASSURED-UAM (umowa grantowa nr: 101006696) to inicjatywa międzynarodowa mająca za zadanie określenie scenariuszy rozwoju dla bezzałogowego lotnictwa w miastach, zdefiniowanie i zebranie wymagań technicznych i organizacyjnych, a w dalszym etapie – wdrażanie usług testowych i przygotowanie przestrzeni miejskiej do wykorzystania dronów. W ramach Projektu Metropolia GZM współpracuje z 6 partnerami europejskimi, a także prowadzi jednemu z działań projektowych <i>City projects support</i>. Zakres projektu obejmuje m.in.: – rozbudowę i implementację najlepszych praktyk dla dronów w temacie lotnictwa, rekomendacje i rozwiązania organizacyjne w zakresie usług Urban Air Mobility (mobilność miejska w powietrzu). – zapewnienie szerokiego i kompleksowego wsparcia organizacyjnego i legislacyjnego dla władz, legislatorów oraz organizacji zajmujących się przemysłem miejskim. Odpowiedź na cele ujęte w pakiecie European Green Deal (pakiet Europejski Zielony Ład) - rozwój transportu neutralnego dla klimatu, do roku 2050. Działanie WP5 <i>City projects support</i>, któremu prowadzi GZM obejmuje m.in. weryfikację scenariuszy wdrożeniowych i rekomendacji dla wprowadzania dronów do przestrzeni miejskiej w Bari, Porto, GZM - w warunkach rzeczywistych, zgodnych z potrzebami aglomeracji, z uwzględnieniem bezpieczeństwa, akceptacji społecznej oraz zrównoważonego rozwoju. Ponadto wspólnym zadaniem miast będzie przeprowadzenie analiz rynkowych oraz wykonalności uruchomienia operacji/usług realizowanych za pomocą dronów w niedalekiej przyszłości (2-3 lata). Projekt ASSURED-UAM z uwagi na komplementarność zagadnień oraz działań prowadzonych na rzecz rozwoju miejskiej mobilności powietrznej (UAM) czerpie z zasobów, a także rozwija kolejne projekty międzynarodowe w zakresie UAM, których GZM jest partnerem, w tym m.in.: – Projekt HARMONY Holistic Approach for Providing Spatial & Transport Planning Tools and Evidence to Metropolitan and Regional Authorities to Lead a Sustainable Transition to a New Mobility Era (umowa grantowa nr: 815269). – Inicjatywa współpracy miast europejskich UIC2 Urban Air Mobility Initiative Cities Community.							
Rezultat/produkt							
• Zestaw rekomendacji w postaci bazy wiedzy i poradnika dla wdrażania bezzałogowych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej miast i terenów zurbanizowanych bez uszczerbku dla akceptacji społecznej, bezpieczeństwa i zrównoważonego rozwoju. Dokumentacja wydana w 8 językach. • Know-how i wiedza techniczna, a także dobre praktyki i relacje z partnerami do dalszego rozwoju, w tym przy udziale finansowym środków KE HORYZONT EUROPA. • Dzięki udziałowi w projekcie oraz wspierającym go inicjatywom międzynarodowym GZM pracuje na rzecz zyskania pozycji miejsca pierwszego wyboru dla rozwoju technologii i usług bezzałogowych statków powietrznych w Polsce.							
Czas realizacji	2021 - 2023	Łączne nakłady finansowe	478 143 zł w latach 2018-2022: 449 285 zł	Środki własne	-	Środki zewnętrzne	478 143 zł w latach 2018-2022: 449 285 zł

Numer i nazwa działania							
40. Rozwój obsługi linii autobusowych łączących główne miasta należące do Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Celem projektu jest uruchomienie linii autobusowych zgodnie z opracowaniem pn. „Optymalizacja sieci połączeń PTZ na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii”. Ponadto założeniem projektu jest zapewnienie bezpośrednich połączeń do głównych ośrodków Metropolii, zapewnienie szybkich połączeń autobusowych, tam gdzie nie ma połączeń kolejowych, wpłynięcie na większą gotowość mieszkańców do rezygnacji z transportu osobistego na rzecz transportu zbiorowego, zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne i zmniejszenie kongestii.							
Opis działania							
Na potrzebę realizacji projektu „Linie Metropolitalne” wdrożone zostanie opracowanie pn. „Optymalizacja sieci połączeń PTZ na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii”. W wyniku realizacji projektu siatka połączeń autobusowych zostanie dostosowana do potrzeb mieszkańców. Ponadto założeniem projektu jest, aby linie metropolitalne zastępowały połączenia kolejowe w miejscach, gdzie nie ma odpowiedniej infrastruktury lub gdzie występują problemy z przepustowością.							
Rezultat/produkt							
Dostosowanie siatki połączeń do aktualnych potrzeb transportowych mieszkańców, integrując oraz poprawiając dostępność obszarów Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.							
Czas realizacji	2020 - 2031	Łączne nakłady finansowe	2 090 473 689 zł w latach 2018-2022: 208 535 689 zł	Środki własne	2 090 473 689 zł w latach 2018-2022: 208 535 689 zł	Środki zewnętrzne	-

DZIAŁANIA NOWE



Numer i nazwa działania							
41. Dostawa i budowa wiat przystankowych i gablot reklamowych							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Dostawa i montaż wiat przystankowych na przystankach komunikacyjnych na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii							
Opis działania							
Projekt dotyczy dostawy i budowy w ciągu 24 miesięcy do 400 wiat przystankowych wraz z gablotami reklamowymi (montowanymi opcjonalnie w zależności od zlecenia Zamawiającego), na terenie 8 gmin należących do GZM - Bieruń, Bojszowy, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Knurów, Pyskowice, Sosnowiec, Tychy. Wśród wymienionych gmin 5 z nich przekazały do GZM zadanie publiczne polegające na budowie i przebudowie wiat (Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Knurów, Sosnowiec, Tychy). Postępowanie w imieniu gmin, które przekazały zadanie organizuje ZTM i występuje dla nich w roli Zamawiającego. Przewiduje się posadowienie do 379 wiat przystankowych dla 5 gmin oraz gmin, które dopiero prześlą zadania publiczne do ZTM (Ruda Śląska, Bytom). 21 wiat przystankowych będzie montowane w 3 gminach, które nie przekazały zadania publicznego (Bieruń - 14, Bojszowy - 4, Pyskowice - 3). Dla tych gmin, na mocy zawartego porozumienia, ZTM jest organizatorem postępowania – gminy te oraz ZTM są osobnymi Zamawiającymi tzn. same zawierają umowę ramową. Projekt opiera się na umowie ramowej, gdzie szacowana ilość 400 wiat przystankowych stanowi jej górną granicę, Do umowy ramowej zostaną zawarte umowy wykonawcze, które będą ostatecznie decydowały o ilości i typie montowanych wiat przystankowych i gablot reklamowych.							
Rezultat/produkt							
• Dostawa i budowa do 400 wiat przystankowych na przystankach komunikacyjnych. • Poprawa pozycji ZTM na rynku reklamy outdoorowej (realizacja w ramach innego postępowania). • Polepszenie wizerunku ZTM wśród podróżujących (realizacja w ramach innego postępowania). • Polepszenie jakości standardu obsługi podróżujących.							
Czas realizacji	2021 - 2022	Łączne nakłady finansowe	2 594 285 zł	Środki własne	2 594 285 zł	Środki zewnętrzne	-

Nazwa działania
42. Otwarta Metropolia - budowanie sieci współpracy z interesariuszami
Priorytet PDS
Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego
Cel działania
Wzmacnianie potencjału Metropolii GZM w zakresie współpracy z otoczeniem zewnętrznym i rozwoju instytucjonalnego
Opis działania
Cele operacyjne: – Podniesienie jakości pracy Urzędu Metropolitalnego poprzez wypracowanie narzędzi wspierających realizację zadań w Metropolii GZM, a także rekomendacji w zakresie współpracy; – Zainicjowanie dyskursu publicznego na temat rozwoju miast wspólnie z gminami i ich mieszkańcami poprzez próbę stworzenia koncepcji laboratoriów rozwoju miast GZM. Metropolia GZM realizuje swoje zadania w środowisku wielopoziomowego zarządzania. Interesariuszami Metropolii są przede wszystkim jej miasta członkowskie, a pośrednio mieszkańcy tych miast. Do grona interesariuszy zaliczają się także uczelnie wyższe, podmioty gospodarcze, społeczeństwo obywatelskie, organizacje pozarządowe, media. W ramach projektu Otwarta Metropolia planuje się przeprowadzić diagnozę niemal 4 letniej działalności operacyjnej Metropolii w celu zebrania dobrych i złych praktyk w zakresie współpracy z otoczeniem zewnętrznym – w szczególności z gminami GZM. Przeprowadzona diagnoza ma być punktem wyjścia do pracy nad narzędziami wspierającymi współpracę z otoczeniem zewnętrznym i zarządzanie projektami w Metropolii. Zadanie obejmie także działania upowszechniające wśród mieszkańców wiedzę na temat funkcjonowania Metropolii. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, jako pierwsza instytucja tego typu w Polsce, przeciera szlaki w obszarze realizacji zadań o charakterze ponadgminnym z wykorzystaniem nowej formy współpracy jakim jest struktura metropolitalna. Metropolia jest także organizacją o orientacji projektowej, która obok reżimu funkcjonowania administracji publicznej, pełni rolę agendy rozwojowej dla 41 gmin członkowskich. Myśląc o integracji dla miejskich wątków w obrębie działania Metropolii należy pamiętać o ich wzajemnym przenikaniu się, zależnościach pomiędzy nimi i niezwykle mocnym odniesieniu do – tej najwrażliwszej tkanki w miastach – tkanki społecznej, która tworząc miasta Metropolii, powinna być sprzymierzeńcem procesu tworzenia rozwiązań na różnym poziomie lokalności. Metropolia GZM – jako młoda organizacja chce i powinna opierać swoje działania o wartości takie jak: bezinteresowność, rzetelność, obiektywizm, otwartość – przejawiającą się w przejrzystym sposobie działania i prawdomówności oraz przywództwo przejawiające się w odpowiedzialnym traktowaniu i wazieniu wszystkich wartości oraz aktywnym ich promowaniu, przez osoby sprawujące najwyższe funkcje w danej jednostce. Wartości te odzwierciedlają nowoczesne podejście do roli administracji publicznej w społeczeństwie – ukierunkowanej na wartość publiczną, której gwarantem jest uznanie służebnej roli zarządzania publicznego wobec społeczeństwa, jak również orientacja na demokrację oraz współpracę obywateli w zarządzaniu publicznym. Wartości te dają Metropolii – jako konglomeratowi 41 gmin – dobry punkt odniesienia dla swojej roli i misji, są także mandatem dla włączania mieszkańców w dyskurs o rozwoju miast oraz istocie współpracy, budującej poczucie przynależności. Przynależność jest bowiem wartością istotną dla wspólnot w ogólności, a konstytutywną w ich budowaniu. Na zadanie złożą się między innymi: – Praca diagnostyczna – analiza stanu aktualnego – próba zestawienia potencjału w szczególności w zakresie współpracy Urzędu Metropolitalnego z gminami GZM, typologia współpracy, zestawienie i opis funkcjonujących modeli współpracy i rekomendacje dla ich rozwoju. Działanie realizowane będzie poprzez obserwację uczestniczącą (obserwację w procesie – w warunkach realizowanej współpracy, aktywne warsztaty w zakresie stosowanych modeli i narzędzi współpracy z otoczeniem zewnętrznym, narzędzia badawcze – takie jak ankiety, wywiady. Analizę sukcesów i porażek w zakresie współpracy. – Praca nad stworzeniem narzędzi wewnętrznego zarządzania współpracą z otoczeniem zewnętrznym – w tym w szczególności z gminami GZM w departamentach merytorycznych Urzędu Metropolitalnego oraz stworzeniem rekomendacji, które będą dostępne dla urzędników Urzędu, którzy w ramach swoich obowiązków współpracują z otoczeniem zewnętrznym. Działanie realizowane będzie poprzez spotkania zespołu roboczego

wewnątrz Urzędu Metropolitalnego, w oparciu o pracę diagnostyczną, a także analizę sukcesów i porażek - złych i dobrych praktyk w zakresie współpracy z otoczeniem zewnętrznym.

- Praca nad stworzeniem narzędzi ewaluacji współpracy z otoczeniem zewnętrznym i dążenie do jej standaryzacji. Działanie realizowane będzie poprzez aktywną współpracę zespołu roboczego, z ewentualnym wsparciem ewaluatora – eksperta w zakresie facylitacji i ewaluacji procesów.
- Praca nad koncepcją miejskich laboratoriów współpracy, których mecenasem będzie Metropolia GZM, a ich model funkcjonowania będzie oparty o współpracę poczwórnej helisy, tj. o koncepcję współpracy pomiędzy administracją, nauką, biznesem i społeczeństwem obywatelskim. Działanie realizowane będzie poprzez współpracę z ekspertami, z jednostkami mającymi doświadczenie w organizowaniu i tworzeniu miejskich laboratoriów, wizyty studyjne i aktywne warsztaty.

Przewiduje się prace zespołu roboczego, składającego się z pracowników wybranych departamentów, a także współpracę z podmiotami zewnętrznymi, które mają doświadczenie w kreowaniu narzędzi wspierających współpracę międzysektorową. Na potrzeby zadania przewiduje się zaangażowanie wsparcia eksperckiego – zewnętrznego facylitatora / ewaluatora działań oraz wsparcia eksperckiego w zakresie tworzenia narzędzi współpracy międzysektorowej – w formie miejskich laboratoriów (MetroLabów).

Rezultat/produkt

- Diagnoza potencjału GZM w oparciu o dotychczasowe modele współpracy i próba ich klasyfikacji, a także ewentualnego rozwoju.
- Narzędzia wspierające współpracę w sieci GZM, w tym m.in. stworzenie interaktywnej mapy interesariuszy Metropolii GZM, zbiór dobrych i złych praktyk w obszarze współpracy z otoczeniem zewnętrznym i zarządzania projektami w GZM.
- Koncepcja narzędzi współpracy z szerszym środowiskiem społecznym - tj. laboratoriów rozwoju miast GZM, wzorowanych na MetroLabach – będących platformami wspierającymi współpracę międzysektorową.

Czas realizacji	2022 - 2024	Łączne nakłady finansowe	900 000 zł w latach 2018-2022: 500 000 zł	Środki własne	900 000 zł w latach 2018-2022: 500 000 zł	Środki zewnętrzne	–
------------------------	-------------	---------------------------------	---	----------------------	---	--------------------------	---

Numer i nazwa działania							
43. Gospodarka obiegu zamkniętego na obszarze GZM, w tym projekt CIRCULAR FOAM							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona, zielona metropolia; promocja związku metropolitalnego i jego obszaru							
Cel działania							
Działania wspierające gminy GZM oraz innych interesariuszy rynku w budowaniu obiegu zamkniętego dla recyklingu i przygotowania do ponownego użycia odpadów, w szczególności w zakresie bioodpadów i komunalnych osadów ściekowych							
Opis działania							
Zgodnie z pakietem dyrektyw środowiskowych UE operatorzy gospodarki odpadami komunalnymi, czyli miasta i gminy mają do osiągnięcia ambitne cele. Jednym z największych wyzwań jest osiągnięcie do 2035 roku 65% poziomu recyklingu i przygotowania do ponownego użycia odpadów komunalnych oraz ograniczenie masy odpadów komunalnych poddawanych składowaniu do nie więcej niż 10% masy odpadów wytworzonych. W systemie gospodarki odpadami komunalnymi zidentyfikowano istotną lukę administracyjną dotyczącą sieciowania współpracy zainteresowanych interesariuszy rynku na poziomie regionalnym w celu budowania obiegu zamkniętego służących ponownemu wykorzystaniu w gospodarce odpadami (w szczególności odpadami komunalnymi). W celu przezwyciężenia istniejących barier w rozwoju gospodarki o obiegu zamkniętym na obszarze GZM Urząd Metropolitalny zamierza zrealizować projekty ogólno metropolitalne. W tym celu także zamierza się utworzyć Regionalne Centrum Kompetencji do spraw gospodarki o obiegu zamkniętym - "Silesian Hub for Circularity (SH4C)", którego celem będzie: przezwycięzenie tzw. błędnego koła jakie w chwili obecnej występuje w zakresie selektywnego zbierania i zagospodarowania odpadów kuchennych ulegających biodegradacji, skoordynowanie skali przedsięwzięcia (uczestniczących w nim partnerów), tak aby było ono uzasadnione organizacyjnie, technicznie, ekonomicznie i przede wszystkim środowiskowo (im większa i nowocześniejsza instalacja tym możliwe do wdrożenia lepsze rozwiązania), zapewnienie takich mechanizmów koordynacji, które będą gwarantować powtarzalność projektu wśród zainteresowanych podmiotów (gmin i ich stowarzyszeń). Centrum będzie w przyszłości za pomocą wypracowanych uniwersalnych mechanizmów zarządzania oraz powołanej współpracy różnych podmiotów rynku gospodarki odpadami komunalnymi porządkować tę gospodarkę w obszarze pozostałych selektywnie zbieranych frakcji odpadów. Ponadto GZM będzie wspierać gminy członkowskie poprzez szereg działań, takich jak: analiza problemów, wypracowywanie rekomendacji w konkretnych obszarach, wyszukiwanie i prezentacja dobrych praktyk, organizacja szkoleń, warsztatów, itp. Powyższe działania są wsparciem działań gmin w dążeniu do racjonalnej gospodarki odpadami komunalnymi i komunalnymi osadami ściekowymi. W wyniku wejścia w życie ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, ustawy Prawo ochrony środowiska oraz ustawy o odpadach (Dz. U. z 2021r. poz. 1648) do systemu gospodarki odpadami w Polsce został włączony związek metropolitalny w województwie śląskim i jeżeli będzie taka wola ze strony gmin, może pełnić także rolę organizatora gminnych systemów gospodarowania odpadami komunalnymi.							
Rezultat/produkt							
- Realizacja projektu sieciującego: Horyzont 2020 CIRCULAR FOAM; - Przygotowanie i w przypadku uzyskania dofinansowania realizacja projektu dotyczącego gospodarki obiegu zamkniętego dla odpadów kuchennych ulegających biodegradacji; - Utworzenie w ramach struktury Urzędu Metropolitalnego zespołu sieciującego współpracę wszystkich interesariuszy dla budowy obiegu zamkniętego różnych rodzajów odpadów "Silesian Hub for Circularity (SH4C)"; - Wypracowanie modelu realizacji instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych wpisującej się w gospodarkę obiegu zamkniętego. - Wspieranie gmin GZM w dążeniu do osiągnięcia poziomów recyklingu i przygotowania do ponownego użycia odpadów komunalnych oraz prawidłowego zagospodarowania komunalnych osadów ściekowych poprzez prezentację dobrych praktyk, warsztaty, szkolenia, konferencje, itp.							
Czas realizacji	2022 - 2027	Łączne nakłady finansowe	1 693 109 zł w latach 2018-2022: 1 113 301 zł	Środki własne	870 000 zł	Środki zewnętrzne	823 109 zł w latach 2018-2022: 243 301 zł

DZIAŁANIA ZREALIZOWANE



Numer i nazwa działania							
11. Integracja organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Zintegrowanie i konsolidowanie działań dotychczasowych operatorów publicznego transportu zbiorowego na terenie GZM. Usprawnienie zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego.							
Opis wykonanego zakresu							
W listopadzie 2017 roku Zgromadzenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii postanowiło zastąpić od 2019 roku KZK GOP, MKZ Tychy i MKZP Tarnowskie Góry przez Zarząd Transportu Metropolitalnego. Pierwszy etap integracji wynika z podjętej w 2018 roku przez Zgromadzenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii uchwały dotyczącej przekazania zadań własnych, których przejęcie zostało poprzedzone zleconą firmie zewnętrznej analizą due diligence organizatorów przekazujących zadania. Na podstawie uchwał podjętych przez ww. organizatorów oraz GZM, od dnia 1 stycznia 2019 roku Zarząd Transportu Metropolitalnego przejął zadania, prawa i obowiązki obecnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego: KZK GOP, MKZ Tychy i MKZP Tarnowskie Góry, a tym samym podmiot ten stał się organizatorem publicznego transportu zbiorowego na obszarze metropolii. Dzięki integracji dotychczas rozproszonych i nieraz zdublowanych działań nowy podmiot może prowadzić działania zmierzające do ciągłej optymalizacji procesów zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego, co powinno pozytywnie wpłynąć na zmniejszenie kosztów operacyjnych zarządzania systemem (np. zrezygnowano z wynajmu pomieszczeń w byłej siedzibie MKZ w Tychach). Integralną część niniejszego działania stanowiły kampanie marketingowe i promocyjne, pokazujące zalety korzystania z różnych form poruszania się po metropolii. Przejęcie zadań od trzech organizatorów wymaga ujednolicenia nie tylko taryfy, ale również rozwiązań funkcjonujących u każdego z nich. Zakres dotyczący wyposażenia pojazdów PKM Tychy oraz TLT Tychy w nowoczesne urządzenia do poboru opłat, jak również zakup stacjonarnych automatów biletowych jest realizowany w ramach odrębnych działań, wskazanych w aktualnym WPF-ie oraz Programie działań strategicznych. Integracja organizatorów w jeden spójny podmiot została zrealizowana w zakresie formalnym w okresie do 1 stycznia 2019r., natomiast proces integracji został zakończony przyjęciem nowego regulaminu organizacyjnego ZTM, co nastąpiło Uchwałą Zarządu GZM nr 259 z dnia 26 listopada 2019 r.							
Rezultat/produkt							
- Analiza due diligence trzech dotychczasowych organizatorów: KZK GOP, MKZ Tychy i MKZP Tarnowskie Góry. - Zintegrowanie trzech organizatorów komunikacji z jeden spójny podmiot – ZTM.							
Czas realizacji	2018 - 2019	Łączne nakłady finansowe	488 310 zł	Środki własne	488 310 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
13. Rozwój obsługi linii autobusowej między centrum Metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Rozbudowa i doskonalenie oferty publicznego transportu zbiorowego, w tym we współpracy z innymi podmiotami zaangażowanymi w realizację zadań transportowych na terenie Metropolii.							
Opis wykonanego zakresu							
W ramach projektu uruchomiono 8 połączeń ekspresowych z miast Metropolii do MPL Katowice w Pyrzowicach. Wprowadzono 130 regularnych kursów ekspresowych łączących lotnisko z Metropolią. Ponadto na terenie MPL Katowice w Pyrzowicach zamontowano i uruchomiono automat biletowy. Na terenie lotniska funkcjonują obecnie 3 przystanki autobusowe. Obecnie czas przejazdu z Katowic do MPL Katowice w Pyrzowicach wynosi ok. 40 minut – czas przejazdu został skrócony o ok. 30 minut. Przez pierwszy rok funkcjonowania linii z połączeń ekspresowych skorzystało ponad 170 tysięcy pasażerów. <i>Wdrożenie projektu zakończono 13.11.2018 r. uruchomieniem funkcjonowania linii. Do tego czasu nie poniesiono wydatków zewnętrznych. Budżet projektu w kwocie 45 000 000 zł przewidziany jest na pokrycie kosztów funkcjonowania linii w okresie jej utrzymania. Umowa z Wykonawcą podpisana jest do 31.12.2021 r. Po zakończeniu umowy zostanie przeprowadzone nowe postępowanie na wybór Wykonawcy. Za rok 2018 GZM udzielił do ZTM dotacji celowej w kwocie 870 968,93 zł, natomiast w okresie od stycznia do września 2019 roku ZTM poniósł koszty wynikające z funkcjonowania linii w kwocie 7 314 212,26 zł.</i>							
Rezultat/produkt							
• Uruchomienie 8 połączeń ekspresowych z miast Metropolii do MPL Katowice w Pyrzowicach. • Skrócenie czasu podróży.							
Czas realizacji	2018 - 2019	Łączne nakłady finansowe	8 185 181,19 zł	Środki własne	8 185 181,19 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
24. Opracowanie strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 roku							
Priorytet PDS							
Promocja związku metropolitalnego i jego obszaru							
Cel działania							
Głównym celem opracowania Strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 roku było stworzenie strategicznych ram dla wsparcia rozwoju Metropolii metodami i narzędziami marketingu terytorialnego, ze szczególnym uwzględnieniem promocji potencjału gospodarczego, inwestycyjnego, naukowego, transportu publicznego, turystycznego. Określenie i skuteczne wykorzystanie narzędzi do zbudowania wizerunku GZM jako dobrego miejsca do życia, studiowania, pracy i inwestowania.							
Opis wykonanego zakresu							
W 2019 roku rozpoczęły się prace przygotowawcze w zakresie stworzenia dokumentacji przetargowej m.in. dotyczące szczegółowego opisu przedmiotu zamówienia i oszacowania wartości zamówienia. W dniu 7.10.2019 r. został ogłoszony przetarg nieograniczony na opracowanie dokumentu strategii. W dniu 26.11.2019 r. został wyłoniony wykonawca zamówienia, z którym 5.12.2019 r. została podpisana umowa na wykonanie dokumentu strategii. Umowa obejmowała zrealizowanie zamówienia w dwóch etapach. Etap I obejmował przeprowadzenie szczegółowej, opartej na wnikliwych badaniach jakościowych i ilościowych mieszkańców oraz samorządowców, diagnozy potencjału marki obszaru metropolitalnego. Etap II obejmował opracowanie założeń strategicznych dotyczących marki oraz komunikacji marketingowej. Prace nad dokumentem miały charakter partycypacyjny, w ramach, których odbyło się kilkadziesiąt warsztatów i konsultacji, z udziałem różnych grupy interesariuszy marki GZM. Zgodnie z umową termin realizacji zamówienia wynosił 240 dni. Na wniosek Wykonawcy z powodu ogłoszenia na terenie kraju stanu epidemii spowodowanej koronawirusem wywołującym chorobę Covid-19 został podpisany aneks do umowy wydłużający termin realizacji zamówienia do 280 dni. Biorąc pod uwagę konsekwencje związane z obostrzeniami związanymi epidemią zaplanowane konsultacje i warsztaty odbywały się w formie on-line. Zamawiający odebrał realizację etapu I w dniu 23.04.2020 r. Natomiast etap II został odebrany przez Zamawiającego w dniu 31.08.2020 r. Cel projektu został zrealizowany w całości. Wdrażanie opracowanej strategii promocji będzie odbywało się przez okres 4 lat na trzech różnych poziomach, którym odpowiadają następujące cele strategiczne tj.: – stworzenie wizerunku Metropolii jako silnej marki terytorialnej – jako pionierów we wdrażaniu metropolitalnych rozwiązań, którzy działają w zgodzie z ideą – „<i>innowacje, które ułatwiają życie</i>”; – stworzenie wizerunku Urzędu Metropolitalnego – jako głównego podmiotu, który odpowiada za funkcjonowanie i rozwój Metropolii, jest jej motorem napędowym; – wykreowanie, zarządzanie i komunikacja projektów marketingowych GZM – wsparcie komunikacyjne dla projektów już realizowanych przez Urząd Metropolitalny oraz stworzenie nowych projektów o charakterze sieciującym.							
Rezultat/produkt							
• Produktem końcowym projektu jest opracowany dokument <i>Strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 roku</i> zawierający diagnozę marki GZM, wyniki badań jakościowych i ilościowych oraz założenia strategiczne dotyczące marki oraz komunikacji marketingowej.							
Czas realizacji	2018 - 2020	Łączne nakłady finansowe	354 240 zł	Środki własne	354 240 zł	Środki zewnętrzne	–

Numer i nazwa działania							
31. Integracja systemu ŚKUP z infrastrukturą tyską							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Celem projektu było wdrożenie elektronicznego systemu pobierania opłat za usługi transportu publicznego na terenie byłego MZK Tychy oraz zintegrowanie go z systemem ŚKUP poprzez uruchomienie obsługi elektronicznych biletów zapisanych na kartach ŚKUP.							
Opis wykonanego zakresu							
Zakupiono i uruchomiono nowy system informatyczny do obsługi pobierania opłat w pojazdach. Zakupiono urządzenia dla części pojazdów ZTM – z terenu byłego MZK Tychy – nowoczesne, z dużym wyświetlaczem dotykowym, umożliwiające obsługę nowoczesnych form płatności (karty EMV). Dodatkowo uruchomiona została możliwość wnoszenia opłat za przejazd instrumentami płatniczymi (karta płatnicza EMV i ich surogaty w postaci aplikacji na telefon), które znacznie zwiększają wygodę użytkowników publicznego transportu zbiorowego. Zakupiono nowe urządzenia do kontroli biletów, umożliwiające przyjmowanie opłat kartą płatniczą. Uruchomiono usługi Agenta rozliczającego transakcje kartami płatniczymi wnoszone w pojazdach. Dodatkowo uruchomiona została możliwość wnoszenia opłat za przejazd instrumentami płatniczymi (karta płatnicza EMV i ich surogaty w postaci aplikacji na telefon), które znacznie zwiększają wygodę użytkowników publicznego transportu zbiorowego. Tym samym został ujednolicony sposób funkcjonowania systemu pobierania opłat za usługi transportu publicznego na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.							
Rezultat/produkt							
Produktem końcowym projektu jest system poboru opłat w skład, którego wchodzi: – zainstalowana infrastruktura pojazdowa w postaci komputerów pokładowych, modułów do pobierania opłat, odpowiedniego okablowania oraz innych niezbędnych urządzeń do funkcjonowania systemu w pojazdach; – zakupienie 159 kontrolerek, dla pracowników ZTM dokonujących na co dzień weryfikacji biletów wśród pasażerów. – centralna Aplikacja Obsługi Żądań (AOZ), która przetwarza i przekazuje dane pomiędzy pojazdami, systemami i usługami zewnętrznymi, w tym poprzez API łączy się z dotychczasowym systemem ŚKUP, wymieniając z nim dane (np. rozkłady jazdy, informacje o transakcjach w pojazdach, przeprowadzonych kontrolach, itd.); rozwiązanie zostało osadzone na zasobach chmurowych w ramach wykupionej usługi chmurowej. W wyniku przeprowadzonego wdrożenia uruchomiony został system informatyczny zapewniający możliwość wnoszenie opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym, nowoczesnymi instrumentami płatniczymi (karty płatnicze EMV i karty ŚKUP). Wprowadzona została pełna obsługa biletów zapisanych na kartach ŚKUP, dostępna na pozostałym obszarze GZM. Natomiast uruchomienie wnoszenia opłat kartą płatniczą, rozszerzyło możliwości uiszczania opłat za korzystanie z transportu publicznego, co m.in. odciąży kierowców pojazdów z obowiązku sprzedaży biletów w formie papierowej. Wdrożenie projektu zakończono 20.02.2020 r. Pozostałe nakłady finansowe zaplanowane na realizację przeznaczone są na utrzymanie i obsługę systemu.							
Czas realizacji	2018 - 2020	Łączne nakłady finansowe	12 062 489,75 zł	Środki własne	12 062 489,75 zł	Środki zewnętrzne	–



DZIAŁANIA ZAKOŃCZONE



Numer i nazwa działania							
4. Zintegrowana gospodarka odpadami na obszarze GZM							
Priorytet PDS							
Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona, zielona metropolia							
Cel działania							
Wsparcie gmin GZM w transformacji systemów gospodarowania odpadami komunalnymi oraz komunalnymi osadami ściekowymi w kierunku budowy metropolitalnego systemu gospodarki o obiegu zamkniętym (GOZ).							
Opis wykonanego zakresu							
W ramach realizacji działania prowadzone były prace przygotowawcze do budowy w GZM instalacji termicznego przetwarzania odpadów komunalnych. Wykonano następujące opracowania: • Analiza modeli prawno-biznesowych dla instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, • Wielokryterialna analiza lokalizacji ITPOK na terenie GZM. Z uwagi na wątpliwości interpretacyjne Wojewody Śląskiego wyrażone w rozstrzygnięciu nadzorczym nr NPII.4131.1.610.2020 z dnia 1 lipca 2020 roku w sprawie stwierdzenia nieważności uchwały Nr XXV/185/2020 Zgromadzenia Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 26 maja 2020 roku w sprawie utworzenia spółki pod nazwą GZM – Czysta Energia Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (której podstawowym celem jest organizacja i przygotowanie procesu inwestycyjnego zmierzającego do budowy i uruchomienia instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych), a także oddaleniem w tej sprawie skargi GZM przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gliwicach zadanie to zostało tymczasowo zakończone do czasu nadania kompetencji ustawowych Metropolii poprzez zmianę przepisów ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach lub zawarcie odpowiednich porozumień z Gminami członkowskimi.							
Rezultat/produkt							
W związku z ww. wątpliwościami interpretacyjnymi projekt został zakończony przed zrealizowaniem rezultatów.							
Czas realizacji	2018 - 2020	Łączne nakłady finansowe	108 039,57 zł	Środki własne	108 039,57 zł	Środki zewnętrzne	-

Numer i nazwa działania							
15. Rozwój bezemisyjnego transportu na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii							
Priorytet PDS							
Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska							
Cel działania							
Przetestowanie i wdrożenie modelu autobusów bezemisyjnych. Upowszechnienie korzystania z autobusów bezemisyjnych. Poprawa jakości powietrza oraz obniżenie poziomu hałasu na terenie GZM. Podniesienie komfortu użytkowania komunikacji publicznej oraz poprawa jakości życia mieszkańców.							
Opis wykonanego zakresu							
Projekt realizowany był wspólnie z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (NCBiR), w ramach programu na rzecz bezemisyjnego transportu publicznego, w oparciu o partnerstwo innowacyjne. 29 grudnia 2017 roku GZM podpisała Aneks nr 1 do porozumienia z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (wcześniej stroną był KZK GOP). Na mocy tego aneksu zobowiązano się do przeprowadzenia testów pojazdów bezemisyjnych, dostarczonych przez NCBR. Po pozytywnym wyniku testu GZM zakupi dostarczone przez NCBR pojazdy bezemisyjne. Ostateczna liczba zakupionych pojazdów bezemisyjnych zależała będzie od skali bezzwrotnego dofinansowania z NFOŚiGW oraz innych środków zewnętrznych. W ramach projektu opracowano projekt objęcia taborem zeroemisyjnym linii autobusowych przez ZTM. Przedstawiciele GZM uczestniczyli w pracach związanych z opracowaniem przedmiotu zamówienia dla postępowania nr 44/17/PI pn. „Opracowanie i dostawa typoszeregu innowacyjnych pojazdów bezemisyjnego transportu publicznego”. Przetarg organizowany i prowadzony był przez NCBR. Przeprowadzono konsultacje z gminami odnośnie do zakresu potrzeb na zeroemisyjne pojazdy do transportu publicznego. 10 czerwca 2019 roku Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, prowadzące postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie partnerstwa innowacyjnego na opracowanie i dostawę pojazdów bezemisyjnego transportu publicznego, wykluczyło Konsorcjum Ursus Bus z postępowania publicznego nr 44/17/PI oraz odrzuciło złożoną przez nie ofertę i unieważnił postępowanie. 02.04.2020 roku Dyrektor Narodowego Centrum Badań i Rozwoju podjął decyzję o unieważnieniu II postępowania o udzielenie zamówienia publicznego nr 30/19/PI pn. „Opracowanie i dostawa innowacyjnych pojazdów bezemisyjnego transportu publicznego”, prowadzonego w ramach Programu „Bezemisyjny Transport Publiczny”, a także o zakończeniu Programu „Bezemisyjny Transport Publiczny”.							
Rezultat/produkt							
W związku z zakończeniem przez Dyrektora NCBR Programu „Bezemisyjny Transport Publiczny”, projekt wpisany do Programu Działań Strategicznych pod nazwą: „Rozwój bezemisyjnego transportu na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii” został zakończony przed zrealizowaniem jego rezultatów.							
Czas realizacji	2017 - 2020	Łączne nakłady finansowe	0 zł	Środki własne	0 zł	Środki zewnętrzne	-

PORÓWNANIE WERSJI



Tabela 4. Zestawienie działań realizowanych w ramach Programu Działań Strategicznych na lata 2018-2022 – porównanie Aneksu nr 1, Aneksu nr 2 (po zmianach) z Aneksem nr 3.

LP.	NAZWA DZIAŁANIA <i>Zaktualizowana nazwa działania</i>	PDS ANEKS NR 1		PDS ANEKS NR 2 (po zmianach)		PDS ANEKS NR 3	
		SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI	SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI	SZACUNKOWY KOSZT	CZAS REALIZACJI
KSZTAŁTOWANIE ŁADU PRZESTRZENNEGO, ZRÓWNOWAŻONA ZIELONA METROPOLIA							
1.	Ramowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego	4 000 000 zł	2018 - 2022	Zadanie scalono z zadaniem nr 29		Zadanie scalono z zadaniem nr 29	
2.	Metropolitalna sieć błękitno-zielonej infrastruktury (nazwa poprzednia: Metropolitalna sieć zielonych przestrzeni publicznych, w tym dolin rzecznych, ogrodów botanicznych i parków)	700 000 zł	2018 - 2022	2 100 000 zł	2020 - 2022	2 100 000 zł	2020 - 2022
3.	Niebieska infrastruktura Metropolii – inteligentne zarządzanie wodą	1 400 000 zł	2018 - 2022	Zadanie scalono z zadaniem nr 2		Zadanie scalono z zadaniem nr 2	
4.	Zintegrowana gospodarka odpadami na obszarze GZM	6 000 000 zł	2018 - 2022	Zadanie zakończone		Zadanie zakończone	
5.	Grupy zakupowe GZM	2 500 000 zł	2018 - 2022	2 500 000 zł w tym na lata 2018-2022: 1 563 253,90 zł	2018 - 2024	1 923 587 zł w latach 2018-2022: 1 121 187 zł	2018 - 2024
6.	Ochrona powietrza oraz efektywność energetyczna na obszarze GZM (nazwa poprzednia: Utworzenie i rozwój klastrów energii na obszarze Metropolii)	1 000 000 zł	2018 - 2022	1 000 000 zł	2018 - 2022	7 370 000 zł w latach 2018-2022: 4 329 124 zł	2020 - 2024
7.	Opracowanie i wdrożenie metropolitalnego programu poprawy jakości powietrza)	1 350 000 zł	2018 - 2022	7 240 000 zł	2018 - 2022	Zadanie scalono z zadaniem nr 6	
36.	Prowadzenie Programu działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji	90 000 000 zł	2020	102 726 265 zł	2020 - 2021	132 572 948 zł	2020 - 2022
43.	Gospodarka obiegu zamkniętego na obszarze GZM, w tym projekt CIRCULAR FOAM	-		-		1 693 109 zł w latach 2018-2022: 1 113 301 zł	2022 - 2027
	Suma priorytet I	106 950 000 zł	-	115 566 265 zł	-	145 659 644 zł	-

ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO, ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ MIEJSKA							
8.	Przepustowość komunikacyjna – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego	900 000 zł	2018 - 2022	900 000 zł	2018 - 2022	597 980 zł	2018 - 2022
9.	Budowa kolei metropolitalnej	1 103 630 760 zł w tym na lata 2018-2022: 188 380 760 zł	2018 - 2029	1 098 764 266 zł w tym na lata 2018-2022: 118 029 789,76 zł	2018 - 2029	1 098 664 266 zł w latach 2018-2022: 117 427 266 zł	2018 - 2031
10.	Metropolia przyjazna rowerom – studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	25 000 000 zł	2018 - 2022	25 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 22 030 325,32 zł	2018 - 2024	25 000 000 zł w latach 2018-2022: 23 219 124 zł	2018 - 2024
11.	Integracja organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego	Zadanie zrealizowane		-		-	
12.	Zintegrowany system taryfowo-biletowy	1 830 000 zł	2018 - 2020	1 426 494 zł	2018 - 2022	4 758 494 zł w latach 2018-2022: 4 558 494 zł	2018 - 2023
13.	Rozwój obsługi linii autobusowej między centrum Metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach	Zadanie zrealizowane		-		-	
14.	ŚKUP 1.5 - unowocześnienie systemu pobierania opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym	170 000 000 zł	2018 - 2026	40 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 40 000 000 zł	2018 - 2023	55 540 000 zł	2018 - 2022
15.	Rozwój bezemisyjnego transportu na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	1 031 294 000 zł	2017 - 2023	Zadanie zakończone		-	
16.	Rozwój elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	1 000 000 zł	2018 - 2022	1 000 000 zł	2018 - 2022	780 000 zł w latach 2018-2022: 427 835 zł	2018 - 2026
17.	Zrównoważona mobilność na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (nazwa poprzednia: Stworzenie i rozwój platformy usług mobilności)	4 000 000 zł	2018 - 2022	3 000 000 zł	2018 - 2022	2 993 050 zł w latach 2018-2022: 1 923 050 zł	2018 - 2024
18.	Rower Metropolitalny – system wypożyczania rowerów publicznych	23 000 000 zł	2018 - 2022	23 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 19 280 308,10 zł	2018 - 2024	240 958 209 zł w latach 2018-2022: 24 878 095 zł	2018 - 2029

31.	Integracja systemu ŚKUP z infrastrukturą tyską	14 963 713 zł	2019 - 2021	Zadanie zrealizowane		-	
32.	Zakup i utrzymanie nowych automatów biletowych na terenie GZM	23 753 000 zł w tym na lata 2019-2022: 17 880 000 zł	2019 - 2029	18 600 000 zł (w ramach kwoty na utrzymanie 5 200 000 zł) w tym na lata 2018-2022: 9 100 000 zł	2019 - 2029	16 553 000 zł w latach 2018-2022: 6 961 000 zł	2019 - 2030
33.	Solarne automaty biletowe	310 000 zł	2020 - 2021	310 000 zł	2020 - 2022	250 000 zł	2020 - 2022
34.	Projekt systemu automatycznego zliczania pasażerów	2 130 000 zł w tym na lata 2020-2022: 1 930 000 zł	2020 - 2023	3 200 000 zł	2020 - 2022	3 100 000 zł w latach 2018-2022: 1 000 000 zł	2020 - 2024
40.	Rozwój obsługi linii autobusowych łączących główne miasta należące do Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	-		1 584 803 000 zł	2020 - 2030	2 090 473 689 zł w latach 2018-2022: 208 535 689 zł	2020 - 2031
41.	Dostawa i budowa wiat przystankowych i gablot reklamowych	-		-		2 594 285 zł	2021 - 2022
Suma priorytet II		2 401 811 473 zł	-	2 800 003 760 zł	-	3 542 262 973 zł	-
ROZWÓJ SPOŁECZNO-GOSPODARCZY OBSZARU ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO							
19.	Prowadzenie Metropolitalnego Funduszu Solidarności	203 000 000 zł	2018 - 2023	203 000 000 zł w latach 2018-2022: 190 066 299,99 zł	2018 - 2023	202 347 016 zł w latach 2018-2022: 191 027 658 zł	2018 - 2023
20.	GZM Data Store – Efektywne wykorzystanie i innowacyjne zastosowanie technologii informacyjnych na obszarze związku metropolitalnego	15 000 000 zł	2018 - 2022	15 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 7 173 716,88 zł	2018 - 2024	15 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 12 551 632 zł	2018 - 2024
21.	Rozwój hubu bezzałogowych statków powietrznych	3 500 000 zł	2018 - 2022	3 500 000 zł	2018 - 2022	3 500 000 zł w latach 2018-2022: 2 074 277 zł	2018 - 2024
22.	Budowa międzynarodowej sieci współpracy	5 100 000 zł	2018 - 2022	5 100 000 zł	2018 - 2022	2 505 439 zł w latach 2018-2022: 1 105 439 zł	2018 - 2024
23.	Międzypokoleniowa Metropolia (nazwa poprzednia: Dążenie do spójnej polityki społecznej wobec osób starszych – Metropolia przyjazna seniorom)	2 000 000 zł	2018 - 2022	558 661 zł	2018 - 2022	908 661 zł w latach 2018-2022: 708 661 zł	2018 - 2023
35.	Smart Metropolia	4 000 000 zł	2020 - 2022	4 000 000 zł w tym na lata 2018-2022: 3 001 077,40 zł	2020 - 2024	1 596 264 zł w latach 2018-2022: 788 264 zł	2020 - 2024
37.	Metropolitalne Centrum Obsługi Inwestora i Promocji Przedsiębiorczości	-	-	800 000 zł	2021 - 2022	5 000 000 zł w latach 2018-2022: 2 000 000 zł	2021 - 2024
38.	Młodzi robią Metropolię	-	-	350 000 zł	2020 - 2022	Zadanie scalone z zadaniem nr 23	

39.	ASSURED-UAM	-		478 143 zł	2021 - 2023	478 143 zł w latach 2018-2022: 449 285 zł	2021 - 2023
42.	Otwarta Metropolia - budowanie sieci współpracy z interesariuszami	-		-		900 000 zł w latach 2018-2022: 500 000 zł	2022 - 2024
Suma priorytet III		232 600 000 zł	-	232 786 804 zł	-	232 235 523 zł	-
PROMOCJA ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO I JEGO OBSZARU							
24.	Opracowanie strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko- Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 r.	354 240 zł	2018 - 2020	Zadanie zrealizowane.		-	
25.	Metropolia nauki (nazwa poprzednia Promocja potencjału naukowego i edukacyjnego GZM - program zachęcający młodych ludzi do studiowania i związania się z Metropolią)	8 000 000 zł	2018 - 2022	8 000 000 zł	2018 - 2022	8 000 000 zł w latach 2018-2022: 4 083 792 zł	2018 - 2024
Suma priorytet IV		8 354 240 zł	-	8 000 000 zł	-	8 000 000 zł	-
ROZWÓJ INSTYTUCJONALNY							
26.	Budowa systemu zarządzania projektami rozwojowymi w ramach struktury organizacyjnej Urzędu Metropolitalnego	850 000 zł	2018 - 2021	850 000 zł w tym na lata 2018-2022: 525 000 zł	2018 - 2024	495 000 zł w latach 2018-2022: 170 000 zł	2018 - 2024
27.	Budowa platformy dobrych praktyk	800 000 zł	2018 - 2022	350 000 zł	2018 - 2022	350 000 zł w latach 2018-2022: 150 000 zł	2018 - 2024
28.	Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekoniczne	800 000 zł	2018 - 2022	800 000 zł	2018 - 2022	800 000 zł w latach 2018-2022: 450 000 zł	2018 - 2024
29.	Strategia Rozwoju Górnośląsko- Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r.	2 700 000 zł	2018 - 2021	6 000 000 zł	2018 - 2022	3 000 000 zł	2018 - 2022
30.	Sprawna Górnośląsko- Zagłębiowska Metropolia – wyznaczenie obszarów funkcjonalnych	350 000 zł	2018 - 2020	Zadanie scalone z zadaniem nr 29		-	
Suma priorytet V		5 500 000 zł	-	8 000 000 zł	-	4 645 000 zł	-
Łączny szacunkowy koszt wszystkich działań		2 755 215 713 zł	-	3 164 356 829,00 zł	-	3 932 803 140 zł	-

Spis treści

Wstęp	2
Informacje ogólne	3
DZIAŁANIA REALIZOWANE	8
2. Metropolitalna sieć błękitno-zielonej infrastruktury	9
5. Grupy zakupowe GZM	10
6. Ochrona powietrza oraz efektywność energetyczna na obszarze GZM	11
8. Przepustowość komunikacyjna – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego	13
9. Budowa kolei metropolitalnej	14
10. Metropolia przyjazna rowerom – studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	16
12. Zintegrowany system taryfowo-biletowy	17
14. ŚKUP 1.5 - unowocześnienie systemu pobierania opłat za przejazdy publicznym transportem zbiorowym	18
16. Rozwój elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	19
17. Zrównoważona mobilność na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	20
18. Rower Metropolitalny – system wypożyczania rowerów publicznych	21
19. Prowadzenie Metropolitalnego Funduszu Solidarności	22
20. GZM Data Store – Efektywne wykorzystanie i innowacyjne zastosowanie technologii informacyjnych na obszarze związku metropolitalnego	23
21. Rozwój hubu bezałogowych statków powietrznych	24
22. Budowa międzynarodowej sieci współpracy	25
23. Międzypokoleniowa Metropolia	26
25. Metropolia Nauki	27
26. Budowa systemu zarządzania projektami rozwojowymi w ramach struktury organizacyjnej Urzędu Metropolitalnego	29
27. Budowa platformy dobrych praktyk	30
28. Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne	31
29. Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r.	32
32. Zakup i utrzymanie nowych automatów biletowych na terenie GZM	33
33. Solarne automaty biletowe	34
34. Projekt systemu automatycznego zliczania pasażerów	35
35. Smart Metropolia	36
36. Prowadzenie Programu działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji	37
37. Metropolitalne Centrum Obsługi Inwestora i Promocji Przedsiębiorczości	38
39. ASSURED-UAM	39
40. Rozwój obsługi linii autobusowych łączących główne miasta należące do Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	40
DZIAŁANIA NOWE	41
41. Dostawa i budowa wiat przystankowych i gablot reklamowych	42
42. Otwarta Metropolia - budowanie sieci współpracy z interesariuszami	43
43. Gospodarka obiegu zamkniętego na obszarze GZM, w tym projekt CIRCULAR FOAM	45
DZIAŁANIA ZREALIZOWANE	46
11. Integracja organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego	47

13. Rozwój obsługi linii autobusowej między centrum Metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach.....	48
24. Opracowanie strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 roku	49
31. Integracja systemu ŚKUP z infrastrukturą tyską	50
DZIAŁANIA ZAKOŃCZONE	51
4. Zintegrowana gospodarka odpadami na obszarze GZM	52
15. Rozwój bezemisyjnego transportu na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii	53
PORÓWNANIE WERSJI	54

Spis tabel

Tabela 1. Zestawienie podstawowych informacji o działaniach zawartych w PDS.....	5
Tabela 2. Zestawienie działań zrealizowanych z PDS.....	7
Tabela 3. Zestawienie działań zakończonych	7
Tabela 4. Zestawienie działań realizowanych w ramach Programu Działań Strategicznych na lata 2018-2022 – porównanie Aneksu nr 1, Aneksu nr 2 (po zmianach) z Aneksem nr 3.....	55



LKA.430.006.2021
Nr ewid. 162/2021/P/21/068/LKA

Informacja o wynikach kontroli

UTWORZENIE I FUNKCJONOWANIE GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII

DELEGATURA W KATOWICACH

MISJA

Najwyższej Izby Kontroli jest niezależna, profesjonalna kontrola zadań publicznych w interesie obywateli i państwa

Informacja o wynikach kontroli

Utworzenie i funkcjonowanie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Dyrektor Delegatury NIK w Katowicach



Piotr Miklis

Akceptuję:

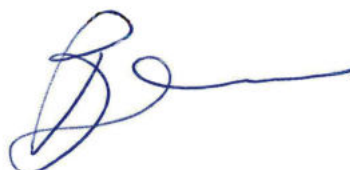
Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli



Małgorzata Motylów

Zatwierdzam:

Prezes Najwyższej Izby Kontroli



Marian Banaś

Warszawa, dnia 22.02.2022

Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57
02-056 Warszawa
T/F +48 22 444 50 00
www.nik.gov.pl

2. OCENA OGÓLNA

Utworzenie i działalność
Górnośląsko-
-Zagłębiowskiej
Metropolii podniosły
jakość usług publicznych
świadczonej na rzecz jej
mieszkańców w obszarze
transportu zbiorowego

Działalność GZM przyczyniła się do podniesienia jakości zadań publicznych przejętych do realizacji przez jej jednostki organizacyjne w obszarze publicznego transportu zbiorowego: ustanowiono regularne linie autobusowe łączące miejscowości na terenie GZM z portem lotniczym w Pyrzowicach, przekształcono szereg połączeń autobusowych w linie metropolitalne tworzące szkielet sieci transportowej w aglomeracji. Wdrożono także działania zmierzające do dalszej integracji systemu publicznego transportu zbiorowego na terenie Metropolii po przejęciu (z dniem 1 stycznia 2019 r.) zadań wykonywanych w tym zakresie dotychczas przez trzy odrębne podmioty. Integracja komunikacyjna objęła także gminy sąsiadujące z Metropolią, których mieszkańcy korzystają obecnie z linii autobusowych obsługiwanych przez Zarząd Transportu Metropolitalnego. Od początku swojego istnienia Metropolia prowadziła działania na rzecz rozszerzenia systemu taryfowo-biletowego o ofertę przewozów kolejowych Kolei Śląskich oraz dofinansowania dodatkowych przewozów kolejowych. Wdrożony systematyczny monitoring jakości usług publicznych świadczonej na rzecz mieszkańców Metropolii realizowany był w formie kontroli jakości świadczenia usług transportowych. Do działań wpływających na podnoszenie jakości realizowanych usług nie włączono jednak w sposób formalny gmin, pomimo że w istotnym stopniu dofinansowywały te zadania.

Proces utworzenia nowej jednostki samorządowej został przeprowadzony w zakładanym czasie i zakończył się przejęciem do realizacji wszystkich przewidzianych dla Metropolii zadań określonych w ustawie o związku metropolitalnym. Powołane przez GZM jednostki organizacyjne prawidłowo realizowały kluczowe zadania i wykorzystywały środki publiczne. Inne niż dotyczące transportu publicznego zadania przypisane Metropolii, takie jak kształtowanie ładu przestrzennego, rozwoju społecznego i gospodarczego obszaru związku metropolitalnego znajdowały się w fazie opracowania dokumentów strategicznych. Do ich opracowania przystąpiono bezzwłocznie. Wdrożono także zróżnicowany pakiet działań w zakresie promocji związku metropolitalnego i jego obszaru.

Podział zadań pomiędzy dwiema jednostkami organizacyjnymi Metropolii (tj. Urzędem Metropolitalnym Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii a Zarządem Transportu Metropolitalnego) nie był rzetelny – niektóre zadania realizowała jednostka, której formalnie zadań tych nie powierzono.