

Gil Penalosa  
o idei miasta 15-minutowego

Temat miesiąca:  
120 km nowych dróg  
rowerowych i największa  
wypożyczalnia rowerów  
w Polsce

Metropolia to ludzie.  
Łukasz Bok - KiKŚ

str. 3

str. 6

str. 14

# W METROPOLII

MAGAZYN INFORMACYJNY GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII

NR 10 MAJ 2022  
ISSN 2719-6224





## SPIS TREŚCI

- 2** W SKRÓCIE  
**INFOGZM: Miasto 15-minutowe**
- 3** ROZMOWY METROPOLITALNE  
**Miasto dostępne dla każdego**
- 5** KOLEJ METROPOLITALNA  
**100 km torów zostanie zbudowanych i wyremontowanych w metropolii. Jest dotacja „Kolej plus”**
- 6** STAN RZECZY  
**Rowerem po mieście i metropolii**
- 8** MOBILNE METROPOLIE  
**Dlaczego zwężać ulice i przeganiać samochody**
- 10** ŚRODOWISKO  
**Młodzi wobec kryzysu klimatycznego. Potrzebna zmiana modelu nauczania**
- 11** PUNKTY WIDZENIA  
**Nauczyciele potrzebują wsparcia, a ukraińscy uczniowie – czasu**
- 12** TURYSTYKA. CZAS WOLNY  
**Kwiaty w miastach, miasta kwiatów**
- 14** SPOŁECZEŃSTWO  
**Metropolia to ludzie – Łukasz Bok. Od jego informacji ponad milion osób zaczyna i kończy dzień**
- 15** TRANSPORT PUBLICZNY  
**W 24 godziny po GZM na jednym bilecie**

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

**Wydawca:** Urząd Metropolitalny Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice  
e-mail: [k.roznowska@metropoliagzm.pl](mailto:k.roznowska@metropoliagzm.pl)  
tel. 32 718 07 62

**Redaktor naczelny:** Martyna Starc -Jażdżyk  
**Redaktor prowadzący:** Kamila Rożnowska  
**Redakcja:** Justyna Gawron, Michał Nowak, Zbigniew Anioł, Witold Trółka, Hubert Morawski, Krzysztof Malinowski, Łukasz Folda  
**Korekta:** Urszula Żbikowska  
**Produkcja:** Jakub Swat  
**Opracowanie graficzne i skład:** Parastudio  
**Okładka:** fot. Metropolia GZM/  
Radosław Kaźmierczak



Rynek w Katowicach  
Fot. Michał Kopaniszyn

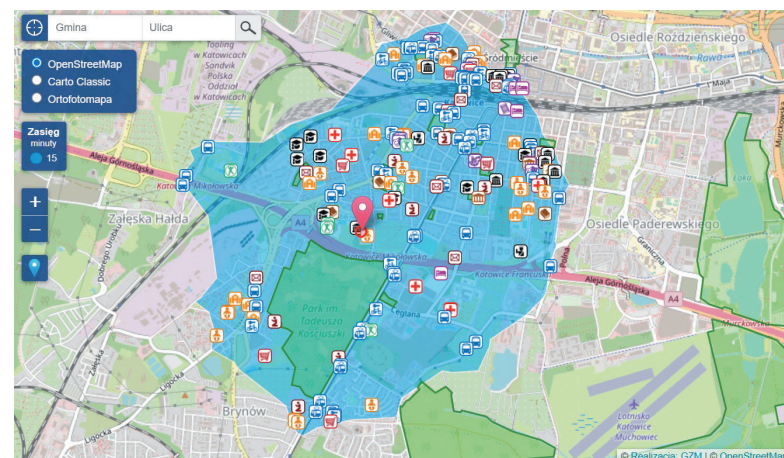
Metropolia uruchomiła interaktywną mapę, na której każdy może sprawdzić, co może załatwić w zasięgu krótkiego spaceru od swojego domu – ile jest szkół, sklepów, aptek, przychodni, przystanków ZTM. Mapa jest dostępna na portalu Info GZM.

Koncepcja miasta 15-minutowego to jedno z założeń, które jest analizowane przez Metropolię w przygotowywanej strategii rozwoju. – Interaktywna mapa, którą uruchomiliśmy, pozwala jeszcze lepiej zrozumieć i zobrazować ten trend – mówi Andrzej Kolat, dyrektor Departamentu Strategii i Planowania Przestrzennego.

Idea miasta 15-minutowego stoi w opozycji do rozwiązań stosowanych w ubiegłym stuleciu, kiedy stawiano na tzw. strefowanie, czyli – osobno strefa zamieszkania, osobno przemysłu i zieleni. To także swoisty powrót do idei miasta „na ludzką skalę”, gdzie duża część przemieszczeń odbywała się w pierwszej kolejności pieszo lub rowerowo, a nie jak dzisiaj – samochodem.

Idea miasta 15-minutowego zyskuje popularność na całym świecie. Z jej założeń już teraz korzystają tak duże ośrodki miejskie jak Paryż, Barcelona, Melbourne, Ottawa, Nowy Jork czy Kopenhaga.

[MN]



# MIASTO DOSTĘPNE DLA KAŻDEGO.

# MIASTO 15-MINUTOWE

→ **IDEA MIAST 15-MINUTOWYCH, W KTÓRYCH PODSTAWOWE POTRZEBY MOŻEMY ZASPOKOIĆ W NAJBLIŻSZEJ OKOLICY, JEST CORAZ BARDZIEJ POPULARNA NA CAŁYM ŚWIECIE.**

→ **... ALE CZY NIE DOPROWADZI DO TEGO, ŻE BĘDIEMY ZAMYKAĆ SIĘ W NIEWIELKICH SPOŁECZNOŚCIACH? CZY JEST TO MOŻLIWE W METROPOLIACH, KTÓRE SĄ ZNACZNIE WIĘKSZE?**

→ **PYTAMY O TO GILA PENALOSĘ, ŚWIATOWEJ KLASY EKSPERTA OD PROJEKTOWANIA MIAST PRZYJAZNYCH LUDZIOM.**

Barcelona  
Fot. Vicente Zambrano Gonzales



**Idea miasta 15-minutowego to powrót do przeszłości?**

[Gil Penalosa] Zamiast o mieście 15-minutowym, wolę mówić raczej o społeczności 15-minutowej. Nie da się mieć miasta w tak niewielkim zasięgu. Miasto i jego oferta są znacznie szersze. Miasto to uniwersytety, muzea, duże parki, ośrodki kultury itd. Tego nie da się mieć w każdym 15-minutowym, czyli mimo wszystko niewielkim obszarze. W tej odległości można mieć natomiast dostęp do wszystkich podstawowych usług, jak np. do sklepów spożywczych, komunikacji miejskiej, szkół. W tym rozumieniu koncepcja społeczności 15-minutowej to krok w przyszłość, krok w kierunku bardziej zrównoważonego rozwoju. To nie powrót do przeszłości. Większość miast, które stworzyliśmy w ciągu ostatnich 80 lat jest po prostu zła i nie jest zrównoważona – zarówno pod względem środowiskowym jak i finansowym. Potrzebujemy tworzyć miasta radykalnie odmienne.

**Ale czy celem jest to, żeby nasza społeczność stała się samowystarczalna?**

[GP] Nie jest to możliwe, bo nigdy taka nie będzie. Możemy to zaobserwować m.in. na przykładzie dostępu do żywności, ale odnosi się to też do innych rodzajów potrzeb, których zaspokojenie zapewnia nam miasto. W tym kontekście nie tylko mamy do niej dostęp w innych częściach miasta, ale też – szerzej – dzięki współpracy międzynarodowej z innymi państwami. Koncepcja społeczności 15-minutowej zakłada, że do każdej podstawowej i niezbędnej dla nas usługi możemy dojść pieszo. Jednak inne z naszych potrzeb, ale równie ważne dla nas, będą bardziej oddalone od naszego domu jak np. miejsce naszej pracy czy centra kultury i rozrywki, gdzie spędzamy wolny czas.

**Jednak czy takie podejście nie wpływa mimo wszystko na izolowanie się w jakimś sensie? Na zasadzie, że w kapciach mogą szybko**

**przebiec zrobić zakupy i odprowadzić dziecko do szkoły.**

[GP] Dlatego musimy być bardzo ostrożni realizując tę koncepcję. Żeby nie doprowadziła nas do tego, że w naszych miastach powstaną 15-minutowe enklawy, które będą dzielić ludzi np. na tych mieszkających w bardziej zamożnych dzielnicach, i tych biedniejszych. Miasto ma łączyć pod każdym względem – społecznym, finansowym itd. Dlatego potrzebujemy 15-minutowych społeczności w obrębie miasta jednogodzinnego.

**No właśnie. Jak tę ideę możemy odnieść do obszarów metropolitalnych? One z założenia są dużymi miastami, gdzie podróż może zająć nam co prawda więcej niż kwadrans, ale mamy dostęp do znacznie większej oferty niż w zasięgu 15 minut.**

[GP] Dlatego właśnie postuluję, by w 60-minutowym mieście powstała 15-minutowa





**Gil (Guillermo) Penalosa**  
MBA PhDhc

Jest pasjonatem miast dla wszystkich ludzi. Doradza decydom i społecznościom na całym świecie, jak tworzyć tętniące życiem miasta i zdrowe społeczności dla wszystkich, niezależnie od wieku, płci, zdolności

i pochodzenia społecznego, ekonomicznego lub etnicznego. Koncentruje się na projektowaniu i wykorzystywaniu parków i ulic jako wspaniałych miejsc publicznych, a także na promowaniu zrównoważonej mobilności: spacerów, jazdy na rowerach, korzystania z transportu publicznego i nowego wykorzystania samochodów.

Gil jest założycielem i przewodniczącym odnoszącej sukcesy kanadyjskiej organizacji non-profit 8 80 Cities, a także pierwszym ambasadorem World Urban Parks, międzynarodowego organu przedstawicielskiego dla parków miejskich, otwartej przestrzeni i sektora rekreacyjnego. Ponadto Gil prowadzi prywatną międzynarodową firmę konsultingową – Gil Penalosa & Associates, świadczy usługi jako inspirujący mówca, instruktor kursów mistrzowskich i doradca decydentów. Niedawno stworzył Our Third Act, grupę adwokacką, skoncentrowaną na pomaganiu starszym dorosłym żyć zdrowiej i szczęśliwiej.

Przez całą swoją karierę Gil był zdecydowanym zwolennikiem ulepszania parków miejskich, po raz pierwszy pokazując się w Bogocie w Kolumbii, kiedy kierował projektowaniem i budową ponad 200 parków – w tym Simon Bolivar, 113-hektarowego

parku w samym sercu miasta. Jego zespół zainicjował również program „New Ciclovía / Open Streets”, w którym ponad milion ludzi chodzi, biega, jeździ na rolkach i jeździ na rowerze po 121 kilometrach dróg miejskich Bogoty, w każdą niedzielę roku. Do dziś jest on uznawany i naśladowany na całym świecie.

Ze względu na unikalną mieszankę doświadczenia, pragmatyzmu i pasji Gila, wiele miast i organizacji na całym świecie poszukuje jego przywództwa i cennych porad. Pracował w ponad 350 różnych miastach, na wszystkich kontynentach.

Gil posiada tytuł MBA przyznany przez Anderson School of Management na UCLA, gdzie został wybrany jako jeden ze „100 najbardziej inspirujących absolwentów” w historii szkoły. Gil otrzymał doktorat honoris causa wydziału urbanistyki w wybitnym szwedzkim uniwersytecie SLU. Jest certyfikowanym przez US-NSA profesjonalnym mówcą. Dwa lata temu znalazł się w top 50 najbardziej wpływowych urbanistów Planetizen, a w zeszłym roku otrzymał w Australii nagrodę World Urban Parks Annual Distinguished Individual Award.

społeczność. W zasięgu 15-minutowego spaceru powinniśmy mieć zapewniony dostęp do szkoły, sklepu, osiedlowego parku. Ale już w zasięgu 60 minut podróży komunikacją miejską powinniśmy mieć zapewniony dostęp do ciekawszych ofert pracy, możliwość udania się do opery, spędzenia czasu w dużym parku, uczenia się na świetnym uniwersytecie. Jednym słowem: w mieście 60-minutowym, jadąc przez godzinę komunikacją miejską, powinniśmy mieć dostęp do tych wszystkich udogodnień, których nie ma w 15-minutowej społeczności.

w ramach miasta muszą być połączone i wzajemnie się przenikać. To podniesie komfort życia i wpłynie na to, by nie dochodziło do pogłębiania się podziałów w naszym społeczeństwie, o czym wspomnieliśmy już wcześniej.

#### Pana zdaniem takie społeczności 15-minutowe to miasto szczęśliwsze?

[GP] Tak. Ludzie mogą być szczęśliwsi, jeśli tracą mniej czasu na dojazdach np. do pracy, a więcej czasu mogą spędzić z rodziną i przyjaciółmi oraz na rozwijaniu swoich zainteresowań.

**Z przeprowadzonej dotychczas diagnozy do naszej strategii rozwoju wynika, że te dystanse u nas, w Metropolii GZM, są znacznie większe. To częściowo wynika też ze specyfiki naszych postindustrialnych miast. Czy możliwym jest rozwijanie idei, jak Pan podkreśla, społeczności 15-minutowej w miejscach, które do tej pory funkcjonowały według innych założeń? Na co powinniśmy zwracać uwagę?**

[GP] Tutaj niezwykle ważne jest, aby rozwój tej koncepcji odbywał się w ramach istniejącej przestrzeni. Chodzi o to, żeby z jednej strony – oczywiście zgodnie z prawem – powstrzymać rozrost zabudowy. Ale z drugiej strony – zagęścić ją. Tylko niekoniecznie 40-piętrowymi budynkami, ale niższymi – może 4-8-piętrowymi. Dzięki temu

powstanie „masa krytyczna”, czyli nasza społeczność 15-minutowa. Prawda jest taka, że zdecydowana większość rzeczy, których potrzebujemy – sklepy spożywcze, szkoły, zajęcia artystyczne, małe parki, kościoły, dostęp do komunikacji miejskiej – powinny być w naszym najbliższym zasięgu. Odnosi się to też do mojej idei „8 80 Cities”. Jeśli wszystko, co robimy i budujemy w naszych miastach – przejścia dla pieszych, chodniki, parki, biblioteki, sklepy, restauracje itp., będzie tak zaprojektowane, że skorzysta z nich ośmioro – i osiemdziesięciolatek, to będzie to dobre dla wszystkich – od niemowląt do stulatków. Nie chodzi tu o tworzenie wspaniałych miast dla zdrowych i zamożnych 20-50-latków, ale o tworzenie zdrowszych, bardziej sprawiedliwych i zrównoważonych społeczności dla wszystkich.



**Rozmawiała:**  
**Kamila Rożnowska**



**Współpraca, tłumaczenie:**  
**Krystian Gryglaszewski**

# 100 KM TORÓW ZOSTANIE ZBUDOWANYCH I WYREMONTOWANYCH W METROPOLII. JEST DOTACJA „KOLEJ PLUS”



- A** Katowice Ligota – Mikołów – Łaziska Górne Brada – Orzesze – Orzesze Jaśkowiec  
**B** Pyskowice – Pyskowice Miasto  
**C** Ruda Chebzie – Ruda Orzegów – Bytom Bobrek Wschód – Bytom  
**D** Dąbrowa Górnicza Strzemieszycze – Dąbrowa Górnicza Tworzeń – Dąbrowa Górnicza  
**E** Gliwice – Ruda Kochłowice – Chorzów Hajduki – Katowice  
**F** Tychy – Makołowice – Katowice Kostuchna – Katowice Ochojec – Katowice Ligota

Realizacja wszystkich sześciu inwestycji przyspieszy rozwój transportu szynowego w miastach i gminach Metropolii. Pozwoli również przejść z fazy planowania do budowy Kolei Metropolitalnej.

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia jest partnerem we wszystkich zgłoszonych projektach. Wspólnie z liderami (gminami GZM) podjęła już wcześniej decyzję, aby zwiększyć wkład własny, za co były przyznawane dodatkowe punkty w rankingu, a to z kolei zwiększało szansę poszczególnych inwestycji na realizację.

Szacowany wkład własny, zagwarantowany przez GZM dla zakwalifikowanych 6 projektów, które mają zostać zrealizowane w Programie „Kolej+”, to ponad 311 mln zł.

Oprócz zakwalifikowanych projektów, w trakcie prac w ramach programu „Kolej+” opracowano także dokumentację (Wstępne Studia Planistyczno-Prognostyczne) dla kilku innych lokalizacji punktowych. Zgodnie z zasadami Programu, w pierwszej kolejności realizowane są inwestycje liniowe, dlatego projekty punktowe znalazły się na liście rezerwowej. Mogą uzyskać dofinansowanie, jeżeli projekty z listy podstawowej nie zostaną zrealizowane.

Wnioski do Programu „Kolej+” zostały złożone w sierpniu 2020 roku. Po uzyskaniu kwalifikacji do II etapu, w maju 2021 roku rozpoczęły się prace nad przygotowaniem niezbędnej dokumentacji, w tym Wstępnych Studiów Planistyczno-Prognostycznych. Część prac została

wykonana w ramach Wstępnego Studium Wykonania Kolei Metropolitalnej, co pozwoliło na obniżenie kosztów. Kompletna dokumentacja trafiła do PKP PLK pod koniec listopada ubiegłego roku.

Realizacja inwestycji w ramach programu Kolej+ potrwa do 2028 roku.

Projekty z obszaru GZM, zakwalifikowane do realizacji w ramach Programu „Kolej+”, zostały przedstawione na mapie.



**Zbigniew Anioł**



# ROWEREM PO MIEŚCIE I METROPOLII

→ 120 KM SZYBKICH DRÓG ROWEROWYCH (VELOSTRAD) POŁĄCZY MIASTA I GMINY METROPOLII. WKRÓTCE ROZPOCZNIE SIĘ BUDOWA PIERWSZEJ VELOSTRADY.

→ W PRZYSZŁYM ROKU MA ZOSTAĆ URUCHOMIONY ROWER METROPOLITALNY JEDNA Z WIĘKSZYCH WYPOŻYCZALNI ROWERÓW MIEJSKICH W EUROPIE.

Fot. Radosław Kazmierczak

Kilkanaście lat temu padło w Polsce stwierdzenie, że duża aglomeracja to nie wieś, żeby po niej jeździć rowerem. Na szczęście, od tego czasu podejście to uległo radykalnej zmianie.

Na rower przestaliśmy patrzeć tylko przez pryzmat weekendowych wycieczek. Stał się dla nas środkiem transportu, dzięki któremu szybciej przemieszczamy się po mieście. Do pracy dojeżdża na nim coraz więcej Polaków, także przedstawiciele administracji publicznej. Prawie połowa mieszkańców naszego regionu posiada co najmniej jeden rower w domu – tak wynika z badań nad mobilnością prowadzonych w subregionie centralnym.

## VELOSTRADY INTEGRUJĄ GZM

Ze znaczenia roweru zdaje sobie sprawę Metropolia. Dotychczas miasta GZM budowały lokalne drogi, realizując tylko nieliczne inicjatywy z miastami sąsiednimi. Było to trudne do sfinansowania i zorganizowania.

Ale dzięki współpracy w ramach GZM, proces ten został usprawniony. Wkrótce przyspieszy. Plany są duże. W ciągu kilku najbliższych lat może powstać nawet 120 km velostrad, czyli szybkich dróg rowerowych.

### Oto planowane trasy:

- **GLIWICE – ZABRZE – RUDA ŚLĄSKA – ŚWIĘTOCHŁOWICE – CHORZÓW KATOWICE**

Długość: ok. 30 km

Wyznaczone zostały już przebiegi, odbyły się przejazdy w terenie i wypracowano wspólne założenia, uwzględniające przebieg miejskich sieci dróg rowerowych oraz planowane nowe inwestycje (np. centrum przesiadkowe). Chodzi o to, by

velostrada była „kręgosłupem”, do którego będą docierać „ości”, czyli lokalne drogi rowerowe.

- **KATOWICE – SOSNOWIEC**

Długość: ok. 9,7 km

Powstanie w ciągu najbliższych kilku lat. Trasa tej velostrady ma przebiegać od katowickich Bulwarów Rawy, w okolicy ul. Bankowej, przez tereny na wschód od drogi ekspresowej S86, aż po centrum Sosnowca. Koniec trasy został przewidziany przy parku Dietla, nieopodal ul. Żeromskiego.

- **SOSNOWIEC – CZELADŹ – BĘDZIN – DĄBROWA GÓRNICZA**

Długość: ok. 16,9 km

Kontynuacją trasy z Katowic mają być odgałęzienia do kolejnych miast Zagłębia Dąbrowskiego. Koncepcja zakłada wykorzystanie terenu po kolei piaskowej w Sosnowcu i Czeladzi, a następnie Będzinie i Czeladzi. Pod uwagę brane jest też poprowadzenie jej wzdłuż S86, a później DK94. Tak czy inaczej – dojedziemy nią do Dąbrowy Górniczej.

- **KATOWICE – SIEMIANOWICE ŚLĄSKIE – CHORZÓW – BYTOM – PIEKARY ŚLĄSKIE**

Długość: ok. 15,5 km

To droga, która połączy Katowice z północną częścią Metropolii.

Jej planowany początek to okolice pl. Alfreda w Katowicach. Następnie będzie łączyła

Siemianowice Śląskie z Chorzowem i poprzez zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Żabie Doły” ma docierać do Bytomia. W pobliżu Drogi Wojewódzkiej nr 911 ma połączyć się z lokalnymi drogami rowerowymi w Piekarach Śląskich.

- **TARNOWSKIE GÓRY – BYTOM**

Długość: ok. 14 km

Inna trasa w tym rejonie Metropolii będzie biec z Bytomia do Tarnowskich Gór, stanowiąc połączenie o dodatkowych walorach rekreacyjnych.

- **KATOWICE – TYCHY**

Długość: 10–17 km

Koncepcje dla tego odcinka są przynajmniej dwie. Może zostać zbudowany przez południowe dzielnice Katowic, Podlesie i Kostuchnę, albo przez tyską dzielnicę Czułów, katowickie Murcki i tereny leśne. Tutaj kwestia przebiegu jest jeszcze otwarta.

## ROWER METROPOLITALNY

Ważne jest również, aby było czym jeździć po velostradach. W przyszłym roku ma zostać uruchomiony Rower Metropolitalny, czyli system wypożyczalni rowerów miejskich.

Będzie działał przez cały rok. Płatność za wypożyczenie będzie docelowo odbywać się za pomocą tej samej aplikacji, dzięki której kupimy bilety komunikacji miejskiej. W systemie będzie ok. 8 tys. rowerów, a stojaki będą rozmieszczone w wielu lokalizacjach. Ponadto zostanie uruchomiona długoterminowa wypożyczalnia rowerów elektrycznych.

## DO PRACY NA ROWERZE. PRZEKONAJ SIĘ, ŻE WARTO!

→ NIE JEST DŁUŻEJ NIŻ SAMOCHODEM, A OSZCZĘDNOŚCI SĄ WIĘKSZE – NIE TYLKO NA PALIWIE, ALE I NA CZASIE, ODPADA SZUKANIE MIEJSCA PARKINGOWEGO I STANIE W KORKACH.

→ PRACOWNICY URZĘDÓW MIAST I GMIN METROPOLII PRZEKONUJĄ, ŻE DOJAZD DO PRACY NA ROWERZE TO ŁĄCZENIE PRZYJEMNEGO I POŻYTECZNEGO.



**Wojciech Dinges**  
Metropolia GZM

„ Nie jestem dogmatykiem rowerowym. Jeśli pogoda z rana jest paskudna, to rezygnuję z roweru na rzecz samochodu. Zwłaszcza zimą, przy błocie lub lodzie. Tym bardziej, że moja droga do pracy jest – jak to się ładnie określa – hybrydowa. Ale jestem przygotowany na popsucie się pogody – wożę specjalną pelerynę przeciwdeszczową. Mróz też nie jest mi straszny, o ile jest sucho i bezpiecznie. Z chorzowskiego Klimzowca do Katowic mam w zasadzie do wyboru trzy trasy, żadna nie jest idealna. Tak czy inaczej – odcinek 9 km przebywam w ok. 30 minut. Jeśli mam czas – wracam rekreacyjnie przez Park Śląski lub robię drobne zakupy, których nie udałoby mi się dokonać z samochodem – wjazd do centrum Katowic i szukanie miejsca do zaparkowania to koszmar. Zresztą zaletą roweru jest przewidywalność czasu jazdy – samochodem moją trasę mogę pokonać w 15 minut, ale również i w 60, jeśli są korki... Te z roweru oglądam, przemykając bokiem.



**Natalia Puchała**  
Metropolia GZM

„ Radocha, fitness, doładowanie mózgu energią do działania, wolność, przyroda – tak w kilku słowach odpowiedziałabym na pytanie, dlaczego jeżdżę rowerem do pracy. Gdybym mieszkała trochę dalej, dodałabym pewnie do tej wyliczanki także oszczędność pieniędzy. Mieszkam ok. 2 km od miejsca pracy. Od zawsze też jestem zawziętym piechurkiem, chodzę pieszo po mieście, więc nie wydaję pieniędzy na dojazdy. Rower natomiast przyspiesza moją codzienną drogę do biura. Poza tym to aktywny ruch na powietrzu, możliwość obserwacji budzącej się rano przyrody. To też poczucie wolności – po pracy mogę pojechać załatwić coś dalej, bez konieczności używania samochodu. Poza tym wszystkim to dla mnie po prostu radocha. Człowiek jest szczęśliwszy w ruchu. Dojeżdżam od wiosny do zimy. Strój też mnie nie ogranicza – jeżdżę w sukienkach, garniturach. Innymi słowy: rower niczego mi nie zabiera, a dużo daje.

## Monika Pawłowska

Urząd Miasta w Świętochłowicach

„ Wybrałam dojazd rowerem do pracy przede wszystkim z uwagi na niezbyt dużą odległość do pokonania – moja codzienna trasa to około 4 km. Jak dla mnie jest to optymalny dystans, który, przy obecnie obserwowanym natężeniu ruchu samochodowego, najszybciej można przebyć właśnie na rowerze, omijając stojące w korku auta. Poza tym, wsiadając na rower przy klatce schodowej budynku, w którym mieszkam, schodzę z niego praktycznie tuż przy wejściu do urzędu, gdzie przypinam go do znajdujących się tam stojaków. Dojeżdżam rowerem niemalże codziennie, bez względu na warunki pogodowe. W pracy niekiedy zmieniam obuwie na szpilki, które zawsze „czekają” pod biurkiem. Serdecznie zachęcam wszystkich do wybrania drogi na rowerze – wpłynie to pozytywnie na waszą kondycję, środowisko, a nie bez znaczenia będzie też pewnie aspekt finansowy.



**Sylvia Prandzioch**  
Urząd Gminy Zbrostawice

„ W moim przypadku dojazd do pracy to 4,5 km, co zajmuje mi do 10 min samochodem i ok. 25 min rowerem. Choć może nie jest szybciej, ani wygodniej, to zdecydowanie warto przesiąść się na dwa kółka. Rower, aktywność fizyczna, ruch, przebywanie na powietrzu po wielu godzinach spędzanych przed monitorem, pozwala mi wypocząć, zrelaksować się, pozbyć skumulowanych napięć i stresu.

Przejazd rowerem sprawia, że z uśmiechem wkraczam w nowy dzień. Nadto, w dobie galopujących wzrostów cen, ta forma przejazdu ma dodatkowo istotny, korzystny aspekt ekonomiczny. Jeśli chcesz cieszyć się sprawnością fizyczną, lubisz ruch, możesz wstać wcześniej, chcesz zaoszczędzić trochę pieniędzy i czasu na poszukiwaniu miejsca parkingowego oraz uniknąć stania w korkach, masz warunki do bezpiecznego przejazdu rowerem, dbasz o środowisko lub/ i nic, co piszę nie dotyczy ciebie – postaw na rower. Przekonaj się, że warto.





### Szymon Duczek

Urząd Miasta w Siemianowicach Śląskich

Coraz więcej pojazdów, częstsze korki i dłuższy czas szukania miejsca do zaparkowania spowodowały, że podjąłem decyzję o sprzedaży swojego samochodu i przesiadłem się na rower. To była dobra decyzja. Do pracy mam 3 km, co daje 15 minut jazdy rowerem. Liczba tras rowerowych w Siemianowicach Śląskich daje duże możliwości wyboru drogi do celu. Niejednokrotnie wybieram drogę przez park – na spokojnie mogę chłonąć otaczającą mnie przyrodę. Gdy chcę szybciej dotrzeć do celu – wybieram ścieżkę wzdłuż ulicy. Mały śnieg czy mróz nie stanowią dla mnie przeszkody. W mocno deszczowe dni odpuszczam jazdę. Liczę wtedy na „podwózkę” przez żonę czy córkę. Zauważam pozytywną zmianę wśród kierowców samochodów. Wielu zwraca uwagę na rowerzystów i już z daleka zatrzymuje się, gdy ścieżka rowerowa przecina jezdnię. Myślę, że jest to efekt dobrze oznaczonych ścieżek oraz odblasków na mojej kurtce.

### Jacek Woźniakowski

Metropolia GZM

Kowalik, zięba, dzięcioł zielony, czapla siwa, szpak – to kilka z ptaków, które spotkałem na swojej drodze do pracy. Mam to szczęście, że mogę do biura jechać przez Szttauwajery i Katowicki Park Leśny. Wsiadając do auta, często zastanawiam się nad stacją radiową, która będzie mi towarzyszyć w podróży. Jadąc rowerem mam do wyboru jedną, ale zdecydowanie najpiękniejszą – ptasie radio. Rozpoczęcie dnia od obcowania z przyrodą jest jednym z powodów wyboru roweru. Dojazd do pracy zajmuje mi ok. 30-35 min. To świetna rozgrzewka przed pracą, a po obowiązkach biurowych dobrze jest też przewietrzyć głowę nim wrócę do domu. Rower to dla mnie także większa swoboda w poruszaniu się po mieście (spróbujcie zaparkować [legalnie] w okolicach ul. Barbary). Jedyne, na co narzekam, to kultura jazdy kierowców (wyprzedzanie na tzw. gazetę i generalnie niewiele szacunku dla innych uczestników ruchu drogowego). Poza tym? Same plusy!

### Krystyna Mickiewicz

Urząd Miejski w Dąbrowie Górniczej

Jestem w rowerze zakochana i jeżdżę od dawna. Moja rowerowa trasa do pracy zajmuje mi około 5-7 minut. Gdy jadę samochodem, jest to zwykle 10-15 minut. Rachunek jest więc prosty – autem jest dłużej. Korzystając z roweru, dbam o zdrowie i kondycję, chronię środowisko i oszczędzam paliwo. Może nie jeżdżę codziennie, ale kiedy tylko nadarzy się okazja, samochód zostaje w garażu, a ja zabieram moje różowe dwa kółka ze sobą. Każdy wykrecony kilometr to dla mnie duża satysfakcja. Niebawem, przy plantach koło targu na Redenie (przyp. red. – dzielnica Dąbrowy Górniczej), gdzie codziennie przejeżdżam, powstaną kolejne drogi rowerowe, więc moja trasa do pracy będzie jeszcze przyjemniejsza. Zauważyłam, że w rowerowni Urzędu Miejskiego co roku przybywa jednoślądów, co bardzo mnie cieszy i jeszcze bardziej motywuje.

# DLACZEGO ZWĘŻAĆ ULICE I PRZEGANIAĆ SAMOCHODY

→ **PRÓBA UDRAŻNIANIA RUCHU W MIASTACH POPRZEC POSZERZANIE JEZDNI, JEST JAK WALKA Z NADWAGĄ POPRZEC DORABIANIE KOLEJNYCH DZIUREK W PASKU. ŚWIATOWE METROPOLIE CORAZ BARDZIEJ TO DOSTRZEGAJĄ, DLATEGO ROBIĄ NA ODWRÓT - W MIEJSCACH, GDZIE NIEDAWNO PRZEBIEGAŁY GŁÓWNE ARTERIE, TWORZĄ DEPTAKI I ŚCIEŻKI ROWEROWE. SAMOCHODY ZOSTAJĄ W GARAŻACH, BO DO TRANSPORTU WYKORZYSTYWANA JEST KOMUNIKACJA MIEJSKA.**

Bytom ul. Miarki  
Fot. Paweł Jaworski



Miasta oddają przestrzeń pieszym – to najczęściej spotykane nagłówki w artykułach, które mówią o przekształcaniu ulic i parkingów w miejsca do spacerów i spędzania wolnego czasu. W Paryżu już wiele lat temu wyłączone z ruchu samochodowego ruchliwą drogę u brzegu Sekwany, najpierw argumentując to walką ze smogiem, a później mówiąc wprost, że chodzi o walory estetyczne i wygodę mieszkańców. Z kolei w Seulu przekształcono ruchliwy wiadukt autostradowy w ścieżkę dla pieszych, dzięki czemu sprzedaż w okolicznych sklepach i punktach wzrosła aż o 42 proc. Stolicą przegania samochodów ze ścisłego centrum miasta pozostaje jednak Utrecht. W tym holenderskim mieście dokonano wiele zmian, ale jedną z najbardziej spektakularnych było odtworzenie fosy, którą w latach 70. XX wieku zalano betonem i przekształcono w trasę samochodową, liczącą miejscami po 6 pasów w jedną stronę! Przykłady innych działań można by mnożyć i chociaż często tak radykalne zmiany wiążą się z protestami części społeczeństwa, to miasta zaczynają dostrzegać, że innej drogi już nie ma.

### WALKA Z HAŁASEM, TROSKA O BEZPIECZEŃSTWO

Polski Instytut Ekonomiczny w raporcie na temat chaosu przestrzennego przyjrzał się temu, co wpływa na niską jakość życia Polaków. 17 proc. ankietowanych odpowiedziało, że w ich miejscu zamieszkania najbardziej przeszkadza im hałas, głównie ten wynikający z bliskości ruchu ulicznego. Dodatkowo 8 proc. odpowiedziało, że na złą jakość życia wpływa duży ruch samochodowy, a kolejne 5 proc. dodało, że przeszkadza im smog i spaliny. W sumie aż 30 proc. ankietowanych źle oceniło czynniki, które wiążą się z ruchem samochodowym. Ale widać

też pewną ambiwalencję, bo 8 proc. stwierdziło, że doskwiera im niedostateczna liczba miejsc parkingowych w miejscu zamieszkania.

Można wyciągnąć wniosek, że ruch samochodowy przeszkadza w życiu codziennym, ale nam samym trudno jest porzucić auta, które mają ułatwiać życie poza domem. Potwierdzają to wyniki badań przeprowadzonych w ramach Metropolitalnej Szkoły Prototypowania. Projekt miał na celu spowolnienie ruchu na bytomskiej ulicy Karola Miarki, która przebiega przez centrum miasta, a jej głównymi problemami było bezpieczeństwo mieszkańców oraz hałas.

– Zmiany bazowały na idei „diety drogowej”. W celu spowolnienia ruchu samochodów przekroj jezdni zredukowaliśmy z dwóch pasów do jednego, a jej oś dodatkowo poodginaliśmy od przebiegu prostokątnego. Odzyskaną w ten sposób przestrzeń przeznaczaliśmy na dwukierunkową ścieżkę rowerową oraz dodatkowe miejsca postojowe – wylicza Paweł Jaworski, urbanista odpowiedzialny merytorycznie za pracę Szkoły. Dodatkowo parkingi samochodowe przeniesiono na jezdnię i wprowadzono nowe przejście dla pieszych.

W efekcie ruch na ul. Miarki zmalał, podobnie jak hałas powodowany samochodami. Spadła też prędkość pojazdów, co wpłynęło na wzrost bezpieczeństwa. Po wprowadzeniu tymczasowej organizacji ruchu, zwrócono się o opinię do 320 osób, w tym 175 mieszkańców oraz 145 innych użytkowników tej drogi. Mieszkańcy chętniej zaakceptowali zaproponowane rozwiązania niż pozostali użytkownicy.

### AUTA PŁYNĄ STRUMIENIAMI, MISKA SIĘ PRZELEWA

Projektowanie miast w taki sposób, aby maksymalnie dostosować je do ruchu samochodów

wydaje się przeżytkiem XX wieku. Dzisiaj odczuwamy dotkliwe skutki ówczesnej myśli planistycznej.

– Funkcjonowanie miejskich autostrad jest okupione barierami dla pieszych i rowerzystów. Przy tak rozbudowanej infrastrukturze trudno też wywołać popyt na transport zbiorowy. Problem kończy się na rozjeżdżanych przez samochody trawnikach w centrach miast. Przez duże rury wszystko spływa w miskę o skończonych rozmiarach i zaczyna się przelewać – mówi Marcin Domański, zastępca dyrektora Departamentu Komunikacji i Transportu w GZM.

Dlatego samorządy podejmują różne działania, aby już teraz maksymalnie odkorkować swoje miasta i uczynić je bardziej przyjaznymi do życia. Katowice wprowadzają zmiany w polityce parkingowej, chcąc zachęcić przede wszystkim mieszkańców okolicznych miast, aby przyjeżdżając do pracy w Katowicach, nie pozostawiali w mieście samochodów na 8 godzin, lecz zamiast tego wybierali komunikację miejską. Z kolei Sosnowiec, jako pierwsze miasto w Metropolii, wprowadził buspasy. Kiedy te pojawiły się w dzielnicy Zagórze, nie obyło się bez protestów części kierowców, ale prezydent miasta argumentował, że nie chce, aby Zagórze było dzielnicą tranzytową. Wprowadzanie każdej zmiany wiąże się z niezadowolaniem części społeczeństwa, ale bez tego trudno odczarować powszechne przekonanie, że indywidualne samochody to najlepsza forma przemieszczania się po miastach.



Michał Nowak



Fot. Radosław Kaźmierczak



Kamila Roźnowska



Hubert Morawski





# MŁODZI WOBEC KRYZYSU KLIMATYCZNEGO. POTRZEBNA ZMIANA MODELU NAUCZANIA

## → UCZNIOWIE WOBEC ZMIAN KLIMATU

Źródło: Badanie pn. „Uczniowie wobec zmian klimatu” zrealizowane od listopada do 15 grudnia 2021 roku. Analizie poddano 1 227 ankiet.

# 70%



**TWIERDZI, ŻE ZMIANY KLIMATU SĄ ISTOTNE**

# 82%



**NIE PODEJMUJE DODATKOWEJ AKTYWNOŚCI W ZAKRESIE EDUKACJI DLA KLIMATU**

# 62%



**TWIERDZI, ŻE W SZKOLE NIE SĄ PORUSZANE PROBLEMY ZMIAN KLIMATU**

**To także wina deficytu refleksji środowiskowej w życiu społecznym, zaniedbań w uczeniu o destabilizacji klimatu oraz pojawiających się tu i ówdzie sprzecznych komunikatów na ten temat, zarówno w mediach tradycyjnych, jak i w mediach społecznościowych**

**mówi dr Magdalena Ochwat**

## NOWY MODEL EDUKACJI WYTŁUMACZY SENS ZMIAN KLIMATYCZNYCH

W badaniach 62% uczniów wskazało, że w ich szkołach nie są poruszane problemy dotyczące zmian klimatu. Podobny odsetek skrytykował sposób prowadzenia lekcji w zakresie zmian klimatycznych. Zdaniem wielu ankietowanych, ich głosy i postulaty nie są brane pod uwagę. Tymczasem młodzież widzi potrzebę rozmowy, edukacji i działania.

Centrum Badań nad Edukacją Humanistyczną UŚ pracuje nad modelem nauczania na rzecz klimatu.

– Edukacja jest niezbędna, by przygotować społeczeństwo do radzenia sobie z kryzysem klimatycznym – tłumaczy dr Anna Guzy z UŚ, autorka badań. Powinna ona być podstawowym elementem programów nauczania wszystkich

→ GŁOS MŁODYCH W SPRAWIE KLIMATU JEST NAJBARDZIEJ SŁYSZALNY PODCZAS STRAJKÓW KLIMATYCZNYCH. PROTESTUJE GRUPA OSÓB NAJBARDZIEJ ZAANGAŻOWANYCH. JEDNAK WIĘKSZOŚĆ MŁODYCH LUDZI, MIMO ŻE ZDAJE SOBIE SPRAWĘ Z WAGI KRYZYSU KLIMATYCZNEGO, POZOSTAJE BIERNA.

# NAUCZYCIELE POTRZEBUJĄ WSPARCIA, A UKRAIŃSCY UCZNIOWIE – CZASU

→ W OBLICZU WOJNY NA UKRAINIE, SYSTEM EDUKACJI STAJE PRZED NOWYMI WYZWANIAMI. UKRAIŃSKIE DZIECI POWINNY MÓC ZNOWU CZUĆ SIĘ BEZPIECZNIE.

→ O TYM, JAK SIĘ DOSTOSOWAĆ MÓWI DR MEGAN HOPKINS Z UNIVERSITY OF CALIFORNIA SAN DIEGO.

**Przedmiotem Pani badań jest przekształcanie systemów edukacji pod kątem wielokulturowości. Na czym polega ta działalność?**

[Dr Megan Hopkins] Współpracuję z liderami na wszystkich poziomach amerykańskiego systemu edukacji – krajowym, stanowym i lokalnym, aby zrozumieć, w jaki sposób czynniki społeczno-polityczne umożliwiają lub ograniczają dostęp do edukacji oraz wpływają na równy dostęp do niej dla uczniów wielojęzycznych. Wspólnie tworzymy politykę i praktyki, które podnoszą rangę wielojęzycznych uczniów w procesie transformacji systemu.

**Mamy obecnie do czynienia z ogromnym kryzysem humanitarnym w związku z wojną w Ukrainie. Czy w swoich badaniach analizowała Pani przypadki o podobnej skali?**

[MH] Tak, współpracowałam z liderami na poziomie stanowym i lokalnym, którzy pracują nad integracją tysięcy imigrantów i uchodźców z całego świata. Mieszkam na granicy USA i Meksyku, gdzie szkoły obsługują tysiące dzieci i młodzieży pochodzenia meksykańskiego. Część z nich codziennie przekracza granicę, by uczęszczać do szkoły. Pracowałam także z systemami szkolnictwa w innych częściach Stanów Zjednoczonych, gdzie przyjmowano uchodźców z Afganistanu, Ameryki Środkowej i Azji Południowo-Wschodniej. Wszystkie

te przypadki jasno pokazują, że potrzebne jest podejście systemowe.

**Przed jakimi wyzwaniami staje nasz system edukacji?**

[MH] Ukraińscy uczniowie i ich rodziny będą prawdopodobnie potrzebować czasu, przestrzeni oraz wsparcia, by poradzić sobie z traumatycznymi przeżyciami, co wpłynie na ich zdolność do zaangażowania się w polski system edukacji. Nauczyciele będą potrzebowali wsparcia w zakresie nauczania uczniów, którzy nie mówią po polsku. Liderzy oświaty staną przed wieloma trudnymi decyzjami, dotyczącymi zasobów finansowych i ludzkich, a także tego, jak szybko przeprojektować środowisko nauczania, by zintegrować ukraińskie dzieci i młodzież.

**W jaki sposób go dostosować? Poprzez włączenie uchodźców w nasz system nauczania? Czy może powinni mieć własną ścieżkę edukacji, bliższą ich rodzinie?**

[MH] Osobiście uważam, że nie powinno być „albo-albo”. Uczniowie powinni mieć możliwość poczucia bezpieczeństwa i zaadaptowania się w nowej szkole, a ich język i kultura powinny być doceniane w szkole. Czy nie byłoby pięknie, gdyby polscy i ukraińscy uczniowie oraz nauczyciele wspólnie określili swoje cele w zakresie



**Dr Megan Hopkins**

Amerykańska uczona, prowadziła cykl wykładów na Akademii WSB, w ramach Metropolitalnego Funduszu Wspierania Nauki.

edukacji, aby zachęcać do wielojęzyczności i wielokulturowości?

Bardzo się cieszę, że wspólnie z naukowcami z Akademii WSB mam szansę bliżej przyjrzeć się tym problemom w Polsce. Bardzo liczę na to, że nasze wspólne badania pozwolą wypracować ciekawe rozwiązania dotyczące edukacji dwujęzycznej i dwukulturowej, które będą możliwe również do wykorzystania w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Przyjęcie przez Polaków Ukraińców, którzy – dzięki waszemu wsparciu – mogą tutaj zapomnieć o wojnie i spróbować zaadaptować się do nowych warunków jest dużym wyzwaniem także na polu edukacji. Cieszę się, że dzięki wsparciu z Funduszu Metropolitalnego mam możliwość wzięcia udziału w badaniach, które wychodzą naprzeciw właśnie takim wyzwaniom.

**Jakie korzyści niesie dla społeczeństwa wielokulturowość?**

[MH] Większe zrozumienie międzykulturowe, współczucie i empatia, które mogą przyczynić się do powstania bardziej sprawiedliwego społeczeństwa.



**Rozmawiał: Michał Nowak**



**Witold Trólka**



# KWIATY W MIASTACH, MIASTA KWIATÓW

→ ŻADNA TO TAJEMNICA: WIOSNA TO ULUBIONA PORA DLA WIELU Z NAS. NIE TYLKO PRZEZ ROSNĄCĄ TEMPERATURĘ, BUDZĄCĄ SIĘ DO ŻYCIA PRZYRODĘ, ALE TAKŻE Z POWODU POJAWIAJĄCYCH SIĘ WOKÓŁ NAS KWIATÓW. NA DRZEWACH, NA ŁĄKACH, MIEJSKICH KŁOMBACH, W KOŃCU I NA NASZYCH BALKONACH.

Z CYKLU: NIESPIESZNE  
WĘDROWANIE PO METROPOLII



Strefa Kultury w Katowicach. Muzeum Śląskie  
Fot. Krzysztof Malinowski



Pławniowice  
Fot. Krzysztof Malinowski

← Zespół Pałacowo-Parkowy w Pławniowicach  
Fot. Krzysztof Malinowski

Zarówno śpiew ptaków, jak i pielęgnacja roślin i kwiatów są uznawane najczęściej za pozytywne aspekty naszej rzeczywistości – tak wynika z prowadzonych przez psychologów badań. Nawet dla „zawodowych malkontentów”. Według wielomiesięcznych badań naukowców z Uniwersytetu Rutgersa w New Jersey okazało się, że dzięki kwiatom jesteśmy spokojniejsi, odczuwamy radość, szczęście i chęć kontaktów z drugim człowiekiem.

Miasta inwestują od lat w ubogacenie przestrzeni nie tylko roślinami zielonymi, ale i kłombami, szpalierami, rzędami kwiatowymi. To bez wątpienia wzbudza pozytywne odczucia większości mieszkańców.

Widok świeżych, kwitnących roślin w drodze z pracy do domu, na uczelnię, z zakupów, wywołuje – niezależnie od naszej woli – uśmiech i uczucie rozluźnienia. Dzięki temu kwiaty, jak nic innego, pozwalają budować relacje międzyludzkie i społeczne. Z jakiegoś powodu w kwietniu tłumy Polaków ruszają za krokusami – nie tylko do Doliny Chochołowskiej w Tatrach, ale również do Parku Śląskiego czy w okolicy Muzeum Śląskiego, a w marcu Czesi wędrują masowo po migdałowych sadach. Sam nie mogę doczekać się, jak mała alejka na bytomskich Szombierkach wręcz „wybucha” feerią różów, fioletołów i bieli, w drugiej połowie kwietnia, za sprawą kwitnących śliw.

Wiele miast i regionów kwiatami się promuje i stawia je jako element swojego ID, wizerunku, Big Idea w promocji turystycznej. Singapur lubi używać określenia miasta-tropikalnego ogrodu, a ogród botaniczny wprowadził wręcz na swój port lotniczy. Holandia od lat zaprasza na swoje tulipanowe połacie w Keukenhof, przy okazji budując content marketing w oparciu o edukację florystyczną. Z kolei miasta i miasteczka w Andaluzji i Toskanii organizują festiwale związane

z motywami kwiatowymi. „Miastami Kwiatów” nazywają się Florencja (Włochy), Chiang Mai (Tajlandia) czy Cieszyn, zachęcający do spacerów Szlakiem Kwitnących Magnolii.

Godnym wyróżnienia projektem jest BUGA, cykl kwiatowo-przyrodniczych targów na wzór EXPO, które peregrynują co jakiś czas po metropoliach Niemiec. Ostatnie miałem okazję oglądać w Erfurcie w Turynii – w imprezie uczestniczyły tłumy.

Miasto i kwiaty to historia nie tyle zaskakująca, co naturalna, a dziś konieczna. To najlepszy możliwy pomost na budowanie świadomości ekologicznej i zrównoważonego rozwoju na wyciągnięcie ręki. Bo po prostu kwiaty lubią wszyscy. Stąd między innymi inicjatywa Metropolitalnych Łąk Kwiatnych, w ramach której Metropolia GZM zachęca do samodzielnego tworzenia łąkowych enklaw w wielu przestrzeniach miejskich. Kwiaty wśród bylin, to jedne z najbardziej odpornych roślin – są w stanie polubić się szybko z osiedlowym podwórkiem, trawnikiem przy śmietniku czy skarpą obok parkingu.

W tym pięknym, wiosennym okresie, gdy dzień jest dłuższy, a ochota na przebywanie na świeżym powietrzu większa, warto pomyśleć o spędzeniu wolnego czasu wśród kwiatów w... Metropolii GZM. Na gości czeka więc (oprócz miejsca oczywistego wyboru, jakim jest Park Śląski): Śląski Ogród Botaniczny w Mikołowie, Ogród Botaniczny na Księżej Górze w Radzionkowie, Miejski Ogród Botaniczny w Zabrze, zachwycający Park Kachla w Bytomiu czy przy pałacowe ogrody i parki w Świerklańcu, Pławniowicach i Będzinie. Wszystkie miejsca osiągalne są z wykorzystaniem komunikacji miejskiej ZTM. Po tak spędzonych kwietniowych czy majowych weekendach, staniemy się z pewnością lepszymi ludźmi. Przynajmniej tak obiecali nam naukowcy z New Jersey.

## PROGRAM Metropolitalne Łąki Kwietne:

- składa się z teoretycznych i praktycznych warsztatów dla zainteresowanych mieszkańców GZM
- uczy jak wysiewać i utrzymywać łąki kwietne
- pomaga przygotować teren i dobrać odpowiednie mieszanki nasion
- przybliży uczestnikom sztukę ogrodniczą i arkana pracy agrotechnicznej
- dzięki świetnym warsztatom przeszkolił 600 uczestników, którzy wspólnie z instruktorami wysiali ponad 37 tys. m. kw. łąk kwiatnych
- realizowany przez GZM w gminach członkowskich od 2020 r.

Łąki kwietne są ważne, bo poprawiają mikroklimat, ograniczają skutki zanieczyszczenia powietrza, z jednej strony wpływają na lepszą retencję wód opadowych, z drugiej – zapobiegają suszy. Ułatwiają przetrwanie owadom zapyłającym i to zarówno w trudnych warunkach zabetonowanej przestrzeni miejskiej, jak również na obszarach wiejskich, gdzie dominuje monokulturowy charakter produkcji rolnej.

Regulamin programu i deklarację udziału znajdziesz na [metropoliagzm.pl](http://metropoliagzm.pl)



Marcin Nowak



# METROPOLIA TO LUDZIE – ŁUKASZ BOK



## OD JEGO INFORMACJI PONAD MILION OSÓB ZACZYNA I KOŃCZY DZIEŃ

→ TRZĘSIENIA ZIEMI, WYPADKI, ZAMIESZKI W NAJODLEGLEJSZYCH ZAKĄTKACH ŚWIATA.

→ TO WSZYSTKO RELACJONUJE JEDEN Z NAJLEPIEJ POINFORMOWANYCH LUDZI W POLSCE – ŁUKASZ BOK, KATOWICZANIN I AUTOR STRONY KIKŚ – KONFLIKTY I KATASTROFY ŚWIATOWE.

**Facebook:**  
<https://www.facebook.com/konfliktyPL>

**Twitter:**  
<https://twitter.com/LukaszBok>

**Instagram:**  
[https://instagram.com/lukaszbok\\_kiks?igshid=YmMyMTA2M2Y=](https://instagram.com/lukaszbok_kiks?igshid=YmMyMTA2M2Y=)

### APLIKACJA

**Android:**  
<https://play.google.com/store/apps/detail?id=com.kiks.client&hl=pl&gl=US>

**iOS:**  
<https://apps.apple.com/ge/app/kik%C5%9B/id1541048204>

Łukasz Bok stroną KikŚ – Konflikty i katastrofy światowe założył na Facebooku w 2013 roku. Jak przyznaje był wtedy nastolatkiem, który nie do końca wiedział, co chce w życiu robić. Założenie strony i informowanie o tym, co ważne traktował jako jedno z wielu zainteresowań. Dzisiaj to jego praca, ale nie ukrywa, że wciąż jest w niej więcej hobby, niż typowego wypełniania kolejnych zadań. Obecnie jego informacje śledzi już ponad milion osób, również w aplikacji mobilnej. Jednym z przetomowych momentów w historii strony był wybuch pandemii koronawirusa.

– W 2020 roku włożyłem mnóstwo pracy w informowanie o pandemii, zwłaszcza w jej pierwszych miesiącach, kiedy niemal cały świat został „zamknięty”. To niewątpliwie był moment, kiedy liczba moich obserwujących wzrosła o kilkadziesiąt tysięcy. Przed pandemią było to około pół miliona czytelników – mówi Łukasz Bok, który najważniejsze wydarzenia przedstawia w krótkich, treściwych formach. I co najważniejsze: podaje sprawdzone informacje, dzięki temu cieszy się ogromnym zaufaniem wśród internautów.

– Myślę, że przez blisko 9 lat działalności wpadłem do niego nie wiele, stąd dość spore zaufanie czytelników. Nie da się być nieomylnym, ale można minimalizować ryzyko pomyłek. Nauczylem się z opóźnieniem podawać informacje, co do których istnieją wątpliwości – przyznaje katowiczaniec.

– Rosyjska inwazja na Ukrainę pokazała, jak jest to ważne. W dobie mediów społecznościowych skala fake newsów w tym temacie jest ogromna. Staram się opierać na co najmniej dwóch źródłach. Wyjątkowo nieskromnie powiem, że wydaje mi się, że opracowałem swój dobry system, który pozwala mi zmniejszać ryzyko rozpowszechniania fałszywych informacji – dodaje.

Weryfikacja i zdobywanie informacji to ciężka praca, która nie zamyka się w żadnych ramach czasowych. Cały czas trzeba być w gotowości do działania, niezależnie od okoliczności.

– Nieważne czy to urlop, święta czy impreza. Zawsze staram się przeglądać sieć. To moje małe uzależnienie. Przegapienie jakiejś znaczącej dla

świata informacji byłoby dla mnie zawodową porażką – tłumaczy Łukasz Bok.

Intensywność informacji, jakie podaje katowiczaniec, zarówno na stronie KikŚ – Konflikty i katastrofy światowe, jak i w swoich mediach społecznościowych, jest ogromna, dlatego internauci zadają sobie pytanie, czy Łukasz Bok w ogóle śpi.

– Łukasz Bok bardzo lubi spać (śmiech). Niewątpliwie minusem mojej działalności jest to, że postanowiłem działać sam. W związku z tym bywają momenty, że poszczególnymi tematami trzeba się zająć nie przez kilka, a kilkadziesiąt godzin, bo zmiennika nie ma, ale wbrew pozorom to rzadkie sytuacje. Bardzo często się wysypiam (śmiech) – zapewnia jeden z najlepiej poinformowanych ludzi w Polsce.



Zbigniew Anioł

# REKORD NA BILECIE DOBOWYM

→ DWUDZIESTOCZTEROGODZINNA PODRÓŻ-WYZWANIE POCIĄGIEM, TRAMWAJEM, AUTOBUSEM I TROLEJBUSEM

→ PIOTR GOSZCZYCKI MIESZKA NA CO DZIEŃ W WARSZAWIE, A MARCIN KRACHULEC W ŁODZI. ROK TEMU PIOTR USTANOWIŁ REKORD PRZEJAZDU 1358 KILOMETRÓW NA BILECIE DOBOWYM W KOLEJACH MAZOWIECKICH. MARCIN CHCIAŁ POBIĆ TEN REKORD. ROK TEMU MU SIĘ NIE UDAŁO, ALE DZIĘKI TEJ PRÓBIE SIĘ POZNALI.



Spotkali się na stacji kolejowej w Będzinie, by wspólnie ustanowić nowy rekord, tym razem na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Testując bilet 24H+Kolej, poruszali się tramwajami, autobusami i trolejbusami ZTM oraz pociągami Kolei Śląskich.

Obaj są fanami komunikacji miejskiej. Nie z nudów, czy z braku zajęć, ale z praktycznych powodów. Piotr Goszczycki prowadzi wydawnictwo Literacka PKP Jazda, wydał m. in. Być jak konduktor Przemysława Brycha, znanego konduktora Kolei Śląskich. Marcin Krachulec jest administratorem, fotografem i twórcą treści fanpage'a Pojazdy Komunikacji Miejskiej na Facebooku.

– Komunikacja miejska jest dużo tańsza jako środek przemieszczania się – mówi Marcin – i jest wygodniejsza dla pasażera.

– Jest tania w kontekście efektów – dodaje Piotr – Będąc w komunikacji miejskiej możemy odpocząć, poczytać, porozmawiać, czy popracować. Płacimy tylko i wyłącznie za bilet. W samochodzie do kosztów benzyny dochodzą koszty utrzymania, mandatów, ubezpieczenia.

Zaczęli w Będzinie, gdzie na przystanku czekali na nich dziennikarze TVS i TVP, realizujący materiał z niecodziennej podróży. Wsiadli do jadącego z lotniska w Pyrzowicach autobusu przyspieszonego Metrolinii M19, która kursuje z Ożarówic przez Będzin do Sosnowca. Towarzystwo im kamery, które filmowały część podróży.

Później szybka przesiadka na pociąg do wschodnich granic Metropolii, do ostatniej stacji w Dąbrowie Górniczej i odbicie na zachód, aż po same Gliwice. Szybkie selfie, fotki pociągów, dwa słowa, co do dalszych planów i wracają pociągiem do centralnego miasta GZM – Katowic.

Piotr cały czas prowadził notatki w specjalnym zeszytce. W aplikacjach internetowych zakupili bilety, sprawdzali liczbę kilometrów, czasy przejazdu. W notatkach zapisywali kolejne kilometry, korygowali trasę na bieżąco. Poza pociągami, podróżowali tyskimi trolejbusami, przyspieszonymi międzymiejskimi Metroliniami oraz śląskimi i zagłębiowskimi tramwajami.

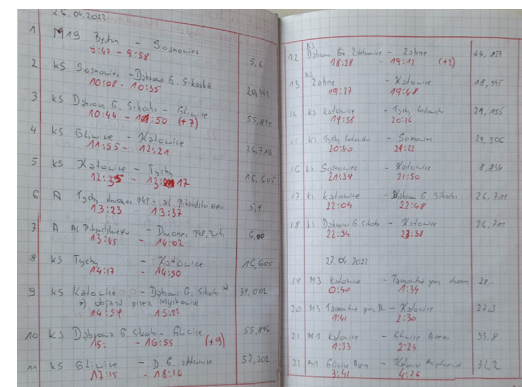
– Jestem pod wielkim wrażeniem, ponieważ ilość potąceń i skomunikowanie świadczy o tym, że jest to doprowadzone do pewnej perfekcji – zachwycia się Piotr, na co dzień mieszkaniec Warszawy, gdzie poziom transportu zbiorowego jest najwyższy w Polsce – Powstały linie metropolitalne, które spełniają swoją funkcję autobusu przyspieszonego, ekspresowego i tak naprawdę oczekiwanego, którym zwykły Kowalski może się przemieścić od-do i skorzystać na tym czasowo.

– Jest naprawdę dobrze! Jakość pojazdów jest bardzo wysoka. Ciężko znaleźć starszy, czy uszkodzony pojazd – konstatuje Marcin, mieszkający w Łodzi, gdzie zbiorcom również jest na wysokim poziomie – Jest bardzo dużo potąceń. Można się dostać chyba w każdy kawałek GZM, nawet w egzotyczne miejsca, gdzie nie ma ruchu samochodów, a jest tam stacja, jest przystanek, coś dojeżdża. Pojęcie wykluczenia komunikacyjnego tutaj? Ja go nie widzę.

Jak mówi przystawie: cudze chwalicie, swego nie znacie. I jak to często bywa, Ślązaków i Zagłębiaków musi pochwalić ktoś z zewnątrz, przybysz, turysta.

Na bilecie 24H+Kolej za 24 złote przejechali ponad 740 kilometrów w dobie. 24 złote przez 24 godziny, złotówka za godzinę, 30 groszy za kilometr.

A Wy, spróbujecie?



Łukasz Folda

**Fotografie:**  
Piotr Goszczycki, Marcin Krachulec



# LINIE METROPOLITALNE. PÓŁMETEK

**41**

GMIN OBSŁUGIWANYCH  
PRZEZ M-KI

**16**

DOTYCHCZAS  
URUCHOMIONYCH LINII

M1, M2, M3, M4, M14, M18, M19, M22, M24,  
M28, M100, M101, M102, M104, M108, AP

**32**

DOCELOWA LICZBA LINII  
METROPOLITALNYCH

**4,6 MLN**

KILOMETRÓW  
PRZEJECHANYCH W 2021 R.



**19 MLN**

WOZOKILOMETRÓW -  
SZACUNKOWA PRACA  
EKSPLOATACYJNA  
W CIĄGU ROKU

**37 MLN ZŁ**

KOSZT FUNKCJONOWANIA  
METROLINII W 2021 R.