



PODSUMOWANIE
3 LAT DZIAŁALNOŚCI
GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ
METROPOLII

2018 – 2020

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia
ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice
www.metropoliagzm.pl



Opracowanie graficzne:
Paulina Rduch
Departament Strategii i Polityki Przestrzennej





Spis treści

1. Zrównoważona mobilność miejska	6-42
2. Fundusze	45-48
3. Innowacje	51-57
4. Ochrona środowiska	60-64
5. Metropolia Mieszkańców	67-68
6. Grupy zakupowe	71-74
7. Współpraca międzynarodowa	77-78
8. Strategia i polityka przestrzenna	84-88
9. Dodatkowe informacje	91-95



168

ZTM

BI 081AM



Autobusem na LOTNISKO
i dalej w ŚWIECIE



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

I. PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Mobilna Metropolia

II. TRANSPORT SZYNOWY

1. Kolej Metropolitalna
2. Kolej+
3. Rozwój transportu tramwajowego poprzez optymalizację czasu przejazdu – TramwajeM
4. Wsparcie gmin w procesie konsultowania przebiegu linii kolei wysokich prędkości w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego

III. KOMUNIKACJA MIEJSKA

1. Metrolinie
2. Wspólny bilet. Nowa taryfa
3. Rozszerzenie kanałów dystrybucji biletów:
 - a. Rozbudowa ŚKUP w podregionie południowym
 - b. Montaż kasowników w autobusach ZTM – nowy system pobierania opłat za usługi publiczne
 - c. Modernizacja ŚKUP
 - d. eMagazyn biletów
 - e. Automaty biletowe stacjonarne oraz solarne
4. System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej 2
5. Integracja systemów zarządzania ruchem
6. Skoordynowane zarządzanie infrastrukturą przystankową
7. Nowy system zliczania pasażerów
8. Integracja Organizatorów Transportu
9. Rada Metropolitalnego Transportu Publicznego
10. Autobusy na lotnisko – **ZREALIZOWANE**

ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ MIEJSKA



IV. ROWER

1. Velostrady
2. Rower Metropolitalny
3. Integracja systemów rowerów miejskich na terenie GZM
4. Metropolia przyjazna rowerom – dokumenty planistyczne

V. PIESI

Standardy ruchu pieszego

VI. ROZWÓJ POWIĄZAŃ DROGOWYCH

1. Przepustowość komunikacyjna, współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego
2. Metropolitalne powiązania drogowe na obszarze GZM



Mobilna Metropolia

Na mobilność, rozumianą jako znaczne rozszerzenie tradycyjnego transportu z punktu A do punktu B, ma wpływ wiele czynników. Oprócz kwestii związanych z wygodą i swobodą przemieszczania się, znajdują się tu takie zagadnienia, jak odpowiednie planowanie miast, a nawet styl życia i pracy mieszkańców oraz ich pracodawców. W najbliższych latach Metropolia ma zająć się stworzeniem strategii rozwoju mobilności dostosowanej do zmieniających się realiów technologicznych oraz społecznych. Powołany został interdyscyplinarny zespół „Mobilna Metropolia”, mający na celu wypracowanie strategii rozwoju mobilności dla obszaru GZM.

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Opracowanie rekomendacji dla nowoczesnej mobilności. Powołanie Rady ds. Nowoczesnej Mobilności.
- ◆ Seria warsztatów z zakresu koncepcji mobilności jako usługi (ang. MaaS – Mobility as a Service). Wyjazd studyjny do Kopenhagi dla przedstawicieli gmin członkowskich.
- ◆ Powołanie interdyscyplinarnego i międzydepartamentowego zespołu „Mobilna Metropolia”, mającego na celu wypracowanie strategii rozwoju mobilności dla obszaru Metropolii.
- ◆ Udział w międzynarodowym konsorcjum HARMONY, mającym wypracować nowe narzędzia do planowania transportu.

Co zrobiliśmy w 2020

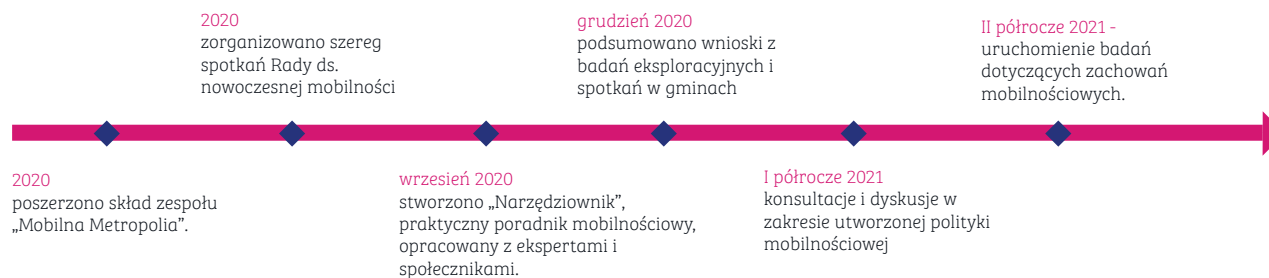
- ◆ Poszerzono skład zespołu „Mobilna Metropolia”, wypracowano plan na kolejne kroki w drodze do tworzenia planu zrównoważonej mobilności, zorganizowano szereg spotkań roboczych.
- ◆ Ustalono plan działań w procesie tworzenia planu zrównoważonej mobilności, uwzględniający rekomendacje Komisji Europejskiej i włączenie strony społecznej w dialog nad równoważeniem mobilności.
- ◆ Zorganizowano szereg spotkań Rady ds. Nowoczesnej Mobilności, podczas których starano się sprzyjać spójności działań i usług mobilnościowych.
- ◆ Zaangażowano ekspertów wspierających GZM w obszarach infrastruktury transportowej, planowania przestrzennego, trendów i zachowań mobilnościowych.
- ◆ Zrealizowano wstępne badania eksploracyjne w terenie – na temat zachowań mobilnościowych, wśród mieszkańców GZM oraz warsztaty z mieszkańcami, dzięki którym zgromadzono tropy do większych badań, określono typy zachowań mobilnościowych.
- ◆ Stworzono z ekspertami i społecznikami mobilnościowy narzędziownik dla mieszkańców pt. „Nie trać czasu na dojazd”.
- ◆ Zrealizowano spotkania z pracownikami urzędów i jednostek organizacyjnych w gminach GZM i subregionu centralnego, skupiające się na specyfice mobilności poszczególnych gmin i miast.
- ◆ Podsumowano wnioski z badań eksploracyjnych i spotkań w gminach, w postaci diagnozy, która stała się kluczowym punktem wyjścia do pracy nad polityką mobilnościową – czyli wstępnym opracowaniem przed ostatecznym planem zrównoważonej mobilności. Utworzono roboczą wersję tego dokumentu.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Zwiększenie swobody przemieszczania się wewnątrz Metropolii.
- ◆ Zwiększenie łącznej efektywności energetycznej mobilności na terenie Metropolii oraz zmniejszenie ilości dwutlenku węgla emitowanego przez transport.
- ◆ Uproszczenie realizacji podróży intermodalnych na terenie Metropolii.
- ◆ Zmniejszenie liczby podróży z przymusu. Zwiększenie prozdrowotnej mobilności rekreacyjnej.
- ◆ Rozładowanie kongestii oraz problemów z przestrzenią parkingową w miastach.

Jak to zrobimy

- ◆ Zakończenie prac nad polityką mobilności – czyli dokumentu poprzedzającego plan zrównoważonej mobilności, który w 2021 roku po przyjęciu przez zarządy GZM i subregionu centralnego, stanie się zestawem zagadnień do dyskusji nad ostatecznym planem.
- ◆ Rozpoczęcie prac nad ostatecznym Planem zrównoważonej mobilności.
- ◆ Uruchomienie pogłębionych ilościowo i jakościowo liniowych (powtarzalnych w czasie) badań dotyczących zachowań mobilnościowych.
- ◆ Zachęcanie gmin do testowania rozwiązań rekomendowanych na etapie polityki mobilnościowej, poprzez wsparcie w prototypowaniu w miastach.
- ◆ Podjęcie kolejnych kroków na rzecz współpracy dla stworzenia systemu dostępności usług (usługi typu MaaS - Mobility as a Service)





Kolej Metropolitalna (KM)

Transport szynowy ma być w przyszłości kręgosłupem całego systemu komunikacji publicznej na obszarze Metropolii. Rozwiązaniem problemów komunikacyjnych konurbacji będzie Kolej Metropolitalna. Po opracowaniu koncepcji Kolei Metropolitalnej, rozpoczęły się prace nad przygotowaniem Wstępnego Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej. Dokument będzie gotowy w 2024 roku i zapewni bardziej szczegółowe dane, dotyczące kosztów inwestycji dla poszczególnych wariantów przedstawionych w koncepcji Kolei Metropolitalnej oraz da odpowiedź, które z nich i w jakim zakresie są zasadne do wprowadzenia, jak dokładnie mogą przebiegać poszczególne trasy i gdzie powinny zostać zlokalizowane nowe przystanki kolejowe.

2020: 16 000 000 zł

2021: 54 400 000 zł

1,8 mld zł wynosi szacunkowa wartość projektów z obszaru GZM zgłoszonych do Programu „Kolej+”.

5 448 900 zł wynosi koszt opracowania Wstępnego Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej.

252 465 pociągokilometrów przejechały pociągi Kolei Śląskich w ramach połączeń dofinansowanych przez GZM w 2020 roku.

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Opracowanie i odbiór metodologii koncepcji Kolei Metropolitalnej. Przygotowane wytyczne posłużyły do sporządzenia opisu przedmiotu zamówienia, dokumentu niezbędnego do realizacji przetargu nieograniczonego na wykonanie KKM.
- ◆ Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania na opracowanie koncepcji Kolei Metropolitalnej, zakończone podpisaniem umowy.
- ◆ Odbiór koncepcji Kolei Metropolitalnej.
- ◆ Opracowanie i odbiór studium dla komunikacji tramwajowej na obszarze GZM. Dokument określa proponowane kierunki rozwoju sieci połączeń tramwajowych, a także opis projektów likwidacji tzw. wąskich gardeł i generatorów niestabilności ruchu.
- ◆ Podpisanie listu intencyjnego z PKP PLK SA w sprawie wyrażenia woli współpracy w zakresie realizowanych przedsięwzięć kolejowych na terenie Metropolii.
- ◆ Zawarcie umowy na dofinansowanie przebudowy infrastruktury w rejonie dworców w Dąbrowie Górniczej (centrum i Gołonóg), w kwocie 26 mln zł.
- ◆ Przeprowadzenie konsultacji koncepcji Kolei Metropolitalnej z gminami w pięciu podregionach GZM, a także z Urzędem Marszałkowskim, Kolejami Śląskimi, PKP PLK SA, interesariuszami oraz mieszkańcami.
- ◆ Opracowanie suplementu do KKM.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Dofinansowanie 40 połączeń kolejowych na obszarze GZM w 2020 roku.
- ◆ Przygotowanie, przeprowadzenie i rozstrzygnięcie postępowania przetargowego na realizację Wstępnego Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej (WSWKM).
- ◆ Zawarcie umowy z Wykonawcą WSWKM.
- ◆ Prace nad przygotowaniem WSWKM.
- ◆ Współpraca z PKP PLK przy przygotowaniu WSWKM i w ramach projektów zgłoszonych do Programu „Kolej+”.
- ◆ Opracowanie 15 wniosków w ramach I etapu Programu „Kolej+”.
- ◆ Zgłoszenie 15 projektów (6 liniowych i 9 punktowych) do Programu „Kolej+” we współpracy z gminami i Województwem Śląskim.
- ◆ Dofinansowanie inwestycji kolejowej w Dąbrowie Górniczej w wysokości 10 mln zł (łącznie będzie to 26 mln zł).

kwiecień 2018
opracowanie i odbiór metodologii koncepcji Kolei Metropolitalnej.

październik 2018
podpisanie porozumienia ws. Metrobiletu.

styczeń 2019
prezentacja koncepcji Kolei Metropolitalnej.

marzec 2019 - kwiecień 2019
opracowanie i odbiór studium tramwajowego.

lipiec 2019
podpisanie listu intencyjnego z PKP PLK SA.

listopad 2019
odebranie suplementu KKM.

sierpień – grudzień 2018
prace nad koncepcją KM, m.in. konsultacje z gminami, PKP PLK, Urzędem Marszałkowskim, Kolejami Śląskimi.

październik 2018 – czerwiec 2019
prace nad wdrożeniem Metrobiletu.

styczeń – wrzesień 2019
konsultacje koncepcji KM z gminami, Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego, Kolejami Śląskimi, mieszkańcami oraz zainteresowanymi podmiotami.

czerwiec 2019
wprowadzenie Metrobiletu. Rozpoczęcie dofinansowywania dodatkowych połączeń Kolei Śląskich za kwotę 1,2 mln zł (13 pociągów od czerwca i 2 kolejne od września). Przekazanie 26 mln zł dotacji dla Dąbrowy Górniczej, na przebudowę infrastruktury w rejonie dworców, w centrum i Gołonogu.

październik 2019
zlecenie wykonania suplementu do koncepcji KM.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Zmniejszenie poziomu niskiej emisji i poprawa jakości powietrza.
- ◆ Przywrócenie znaczenia transportu szynowego na obszarze GZM.
- ◆ Stworzenie alternatywy dla indywidualnego transportu samochodowego.
- ◆ Utworzenie szybkiego, bezpiecznego i ekologicznego systemu transportu.
- ◆ Rozładowanie ruchu kołowego, minimalizowanie korków.
- ◆ Skuteczne skomunikowanie miast i gmin GZM z Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach.

Jak to zrobimy

- ◆ Budowa torowisk dedykowanych Kolei Metropolitalnej i nowych przystanków.
- ◆ Skrócenie czasu przejazdu pomiędzy miastami i gminami.
- ◆ Stworzenie cyklicznego rozkładu jazdy z dużą częstotliwością kursowania pociągów.
- ◆ Wykorzystanie różnych rodzajów kolei adekwatnych do potrzeb i warunków: kolej tradycyjna, lekka kolej miejska, tramwaje, a w przyszłości może i monorail.
- ◆ Wyznaczenie obszarów priorytetowych dla prowadzenia inwestycji.
- ◆ Etapowe realizowanie priorytetowych inwestycji.
- ◆ Poszukiwanie i pozyskiwanie źródeł finansowania.
- ◆ Współpraca z rządem RP, Województwem Śląskim i PKP PLK S.A. w zakresie wsparcia inwestycji, których celem jest rozwój kolei w GZM.
- ◆ Udział w programach i projektach skierowanych do jednostek samorządu terytorialnego.

styczeń 2020 r.

podpisanie umowy z Województwem Śląskim na przekazanie 6 mln zł dofinansowania na uruchomienie 40 dodatkowych połączeń kolejowych w 2020 roku.

Przygotowanie dokumentacji przetargowej na Wstępne Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej (WSWKM) oraz określenie szacunkowej wartości zamówienia

czerwiec 2020 r.

ogłoszenie naboru do Programu „Kolej+”.
Spotkania z gminami GZM i ustalenie listy projektów do zgłoszenia w Programie „Kolej+”.

lipiec-sierpień 2020 r.

opracowanie wniosków dla projektów zgłaszanych do Programu „Kolej+”.

sierpień-grudzień 2020 r.

prace nad opracowaniem WSWKM, spotkania statusowe z Wykonawcą oraz PKP PLK.

październik-grudzień 2020 r.

negocjacje z Województwem Śląskim ws. zawarcia umowy dotacyjnej na dofinansowanie połączeń kolejowych na terenie GZM w 2021 roku.

grudzień 2020 r.

spotkania z gminami GZM oraz PKP PLK ws. udziału w II etapie Programu „Kolej+”.

lutym-marzec 2020 r.

ogłoszenie przetargu na realizację Wstępnego Studium Wykonalności Kolei Metropolitalnej (WSWKM).

lipiec 2020

rozstrzygnięcie przetargu na realizację WSWKM.

sierpień 2020 r.

podpisanie umowy z wykonawcą WSWKM.
Zgłoszenie 15 wniosków do I etapu Programu „Kolej+”, wpisujących się w projekt budowy Kolei Metropolitalnej.

październik-listopad 2020 r.

uzupełnianie wniosków zgłoszonych w Programie „Kolej+” zgodnie z oczekiwaniami PKP PLK.

listopad 2020 r.

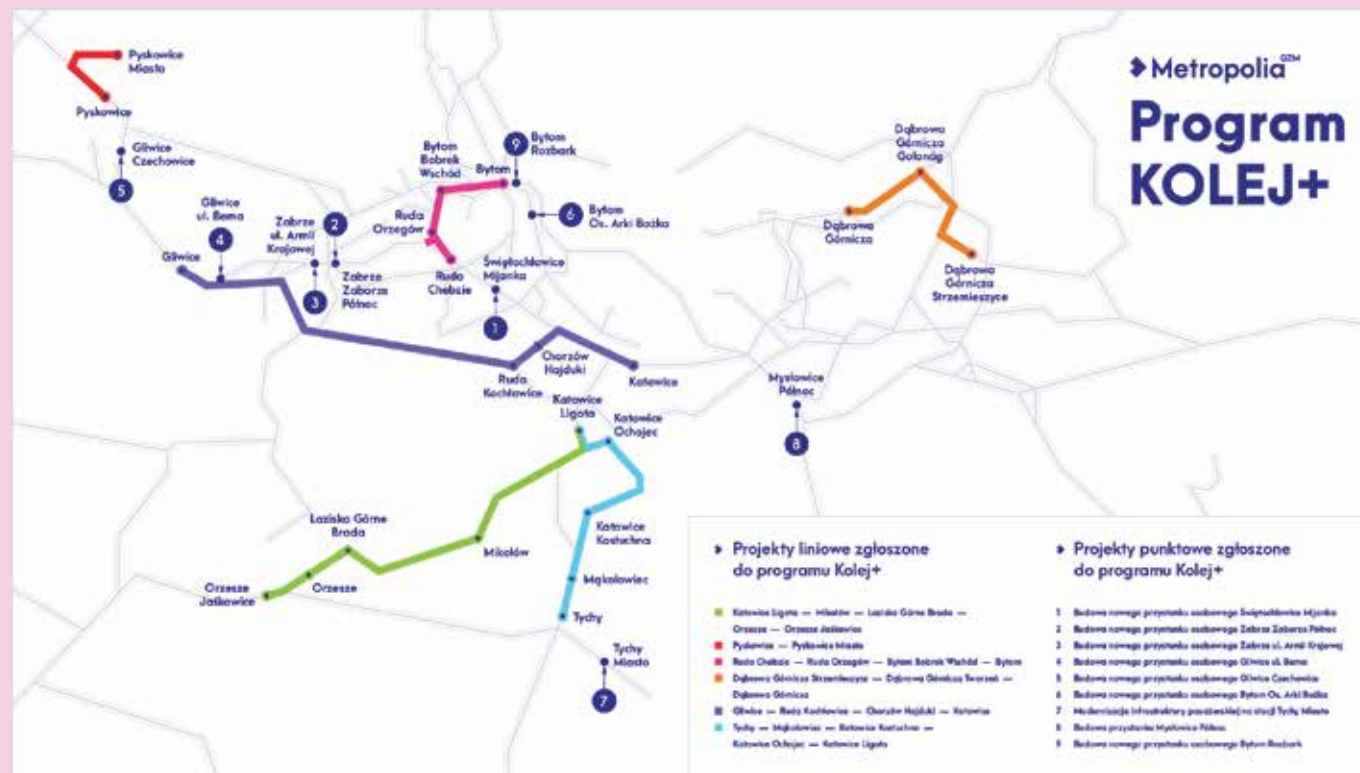
zakwalifikowanie wszystkich wniosków zgłoszonych przy udziale GZM do II etapu Programu „Kolej+”.
Dotacja w wysokości 10 mln zł dla gminy Dąbrowa Górnicza na przebudowę układu torowego w centrum miasta.



Kolej+

Ciekawostki

- ◆ 26 mln zł otrzyma gmina Dąbrowa Górnicza z budżetu GZM w ramach dofinansowania inwestycji kolejowej. Pierwsza część w wysokości 10 mln zł została przekazana w 2020 roku, a pozostałe 16 mln trafi do gminy w 2021 roku. Wartość całej inwestycji to 229 mln zł.
- ◆ Wykonawca WSKM opracuje bazy model ruchu kolejowego, koncepcję krótkoterminową, definicję wariantów dla koncepcji docelowej wraz z prognozami i modelem ruchu.
- ◆ Model ruchu kolejowego, jaki docelowo powstanie w ramach opracowania studium, będzie największym modelem w Polsce obejmującym ponad 100 linii kolejowych.
- ◆ Gliwice – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice to najdłuższa relacja w ramach połączeń finansowanych przez Koleje Śląskie. Pociąg pomiędzy tymi stacjami przejeżdża 52,2 km.
- ◆ W portalu InfoGZM powstała interaktywna mapa infrastruktury kolejowej, która prezentuje m.in. przebieg przyszłej Kolei Metropolitalnej.



*inwestycja w rejonie stacji Mysłowice Północ została wycofana z naboru przez miasto po przeprowadzeniu uzgodnień z PKP PLK. Projekt ten będzie realizowany przez PKP PLK w ramach innego, zaplanowanego przedsięwzięcia pn. „Prace na odcinku Katowice Zawodzie - Mysłowice - Sosnowiec Jęzor wraz z dobudową torów aglomeracyjnych oraz na obwodnicach GOP na odc. Katowice Muchowice - Chorzów Stary - Piekary Śląskie Szarlej - Radzionków wraz przyległymi łącznicami”.

*Po uzgodnieniach z Miastem Gliwice, została podjęta decyzja o wycofaniu wniosku o dofinansowanie budowy przystanku kolejowego „Gliwice Czechowice” w ramach programu Kolej +. Przystanek ten nadal będzie uwzględniony w pracach studialnych Kolei Metropolitalnej.

- ◆ Wszystkie złożone projekty wpisują się w koncepcję Kolei Metropolitalnej. Lista zgłoszonych projektów, to efekt intensywnych prac i uzgodnień prowadzonych przez Metropolię z miastami i gminami, które ją tworzą oraz z Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego, z którym został zgłoszony wspólny wniosek, wykraczający poza granice GZM i dojeżdżający do Orzesza.
- ◆ Zgłoszenie sześciu projektów liniowych, zakładających budowę lub modernizację torowisk oraz dziewięć punktowych, w które wpisuje się budowa nowych przystanków kolejowych.
- ◆ Łączna wartość złożonych wniosków to ponad 1,7 mld zł.
- ◆ Po otrzymaniu dofinansowania, Metropolia sfinansuje wymagany wkład własny w łącznej wysokości ok. 200 mln zł.



Rozwój transportu tramwajowego poprzez optymalizację czasu przejazdu – Tramwajem

Projekt wpisujący się w rozwój transportu szynowego. Ma na celu przyspieszenie czasu przejazdów tramwajów, aby był bardziej konkurencyjny względem ruchu kołowego. Prace polegają na identyfikacji, analizie i eliminacji przyczyn opóźnień.

Obszary analizy danych ruchu tramwajowego:

- Będzin
- Bytom
- Chorzów
- Czeladź
- Dąbrowa Górnicza
- Katowice
- Mysłowice
- Ruda Śląska
- Siemianowice Śląskie
- Sosnowiec
- Świętochłowice
- Zabrze

Co zastaliśmy

- ◆ Komunikacja tramwajowa, która nie wykorzystuje w pełni potencjału sieci, jest spowolniona i nie ma priorytetu względem ruchu kołowego.
- ◆ Odcinki jednotorowe lub wymagające remontu.
- ◆ Linie blokowane przez samochody.
- ◆ Wiele skrzyżowań generujących opóźnienia, co w konsekwencji wpływa na coraz mniejsze zainteresowanie mieszkańców przejazdem tramwajami.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Wykorzystanie pełnego potencjału sieci tramwajowej poprzez przyspieszenie przejazdu, dzięki likwidacji niewralgicznych punktów na trasach.
- ◆ Podniesienie komfortu podróżowania komunikacją publiczną i wzrost jej konkurencyjności wobec transportu indywidualnego.

Co zrobiliśmy

- ◆ Wykonanie analizy, w oparciu o dane z systemów transportowych, która pozwoliła zidentyfikować miejsca generujące opóźnienia i przyspieszenia.
- ◆ Rozpoczęcie ścisłej współpracy z Tramwajami Śląskimi oraz jednostkami w poszczególnych gminach, odpowiedzialnymi za zarządzanie infrastrukturą drogową i torową.

Jak to zrobimy

- ◆ Wykorzystanie danych, generowanych przez system transportowy.
- ◆ Wykonanie symulacji, które odpowiadzą na pytanie, jakie rozwiązania zastosować, by zoptymalizować czas przejazdu tramwajów.
- ◆ Przedstawienie propozycji usprawnień i skoordynowanie ich wdrożenia.

IV kwartał 2020 r.
rozpoczęcie prac
przedprojektowych.

luty – sierpień 2020 r.
pozyskanie danych oraz
ich analiza.

wrzesień – grudzień 2020 r.
opracowywanie raportów.

2021 r.
opracowanie wielokryterialnej
koncepcji przyspieszenia
tramwajów.



CPK

Wsparcie gmin w procesie konsultowania przebiegu linii kolei wysokich prędkości w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego

Centralny Port Komunikacyjny (CPK) to planowany węzeł przesiadkowy między Warszawą i Łodzią, który zintegruje transport lotniczy, kolejowy i drogowy. W ramach projektu planowane jest wybudowanie Portu Lotniczego Solidarność (37 km na zachód od Warszawy, na obszarze ok. 3 000 ha, w pierwszym etapie ma obsługiwać 45 mln pasażerów rocznie). W ramach CPK realizowane będą również inwestycje kolejowe, a przebieg jednej z linii kolei wysokich prędkości planowany jest na obszarze GZM. Tym samym Metropolia, realizując swoją koordynującą i integrującą rolę, włączyła się w proces planowania i konsultowania proponowanych wariantów. Wyrażało się to m.in. formułowaniem stanowisk Zarządu GZM, wzywających do pogłębionej dyskusji oraz uwzględnienia interesów społeczno-gospodarczych mieszkańców i samorządów lokalnych oraz organizacją spotkań wszystkich zainteresowanych stron.

Co zastaliśmy

- ◆ Rządowy wieloletni „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I – 2020 – 2023”, wyznaczający przebieg nowych korytarzy kolejowych, m.in. na terenie GZM.
- ◆ Społeczne konsultacje Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, prezentującego wstępną propozycję korytarzy dla nowych inwestycji kolejowych w ramach CPK.
- ◆ Konsultacje z interesariuszami instytucyjnymi, prezentujące m.in. warianty przebiegów linii kolei wysokich prędkości na terenie GZM, będące przedmiotem dalszej dyskusji (tzw. warianty tyski i mikołowski).

Cele do osiągnięcia

- ◆ Wypracowanie optymalnego wariantu przebiegu kolei wysokich prędkości - we współpracy z gminami GZM oraz CPK Sp. z o.o.

Co zrobiliśmy

- ◆ Analiza proponowanych korytarzy kolei wysokich prędkości w ramach CPK na terenie GZM.
- ◆ Organizacja spotkań konsultacyjnych z gminami GZM oraz wypracowanie dwóch stanowisk Zarządu GZM przekazywanych do CPK Sp. z o.o.
- ◆ Zainicjowanie spotkania z udziałem przedstawicieli: CPK Sp. z o.o., PKP PLK i zainteresowanych gmin w celu ponownego omówienia tzw. wariantu mikołowski i tyski oraz prezentacji zamierzeń inwestycyjnych GZM w zakresie rozwoju linii kolejowych, które jest zadaniem realizowanym przez Departament Komunikacji i Transportu GZM).

Jak to zrobimy

- ◆ Monitorowanie procesu inwestycyjnego w ramach budowy CPK - analiza sukcesywnie publikowanych dokumentów i udział w procesie konsultacyjnym.
- ◆ Koordynowanie działań zaangażowanych stron uczestniczących w procesie realizacji kolei wysokich prędkości na terenie GZM, m.in. poprzez organizację spotkań konsultacyjnych z gminami GZM, formułowanie stanowisk Zarządu działając w imieniu i na rzecz swoich gmin członkowskich.

I kwartał 2020
udział w pierwszych konsultacjach nad Strategicznym Studium Lokalizacyjnym Inwestycji CPK.

II kwartał 2020 (marzec)
przekazane stanowiska Zarządu GZM do CPK Sp. z o.o., wyrażającego zastrzeżenia i uwagi gmin do wstępnie zaproponowanego przebiegu nowych korytarzy.

III kwartał (lipiec-sierpień)
lokalne konsultacje z interesariuszami instytucjonalnymi - przekazanie stanowiska Zarządu GZM wyrażającego prośbę o dalsze analizy propozycji przebiegów linii kolei wysokiej prędkości nr 170: Katowice - Jastrzębie Zdrój - granica państwa - Ostrawa.

IV kwartał 2020 r.
przekazanie stanowiska Zarządu GZM, wyrażającego z sugestią podjęcia dalszej dyskusji oraz organizacji spotkania zainteresowanych stron, a także w celu prezentacji zamierzeń spółki CPK (w związku z ogłoszeniem postępowania przetargowego na opracowanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES) dla linii kolejowej Katowice - Ostrawa.



Metrolinie

Zarząd Transportu Metropolitalnego pracuje nad optymalizacją siatki połączeń, aby dostosować ją do aktualnych potrzeb pasażerów.

W pierwszej połowie 2021 roku planowane jest uruchomienie metrolinii, czyli połączeń autobusowych, usprawniających funkcjonowanie komunikacji miejskiej pomiędzy miastami i gminami GZM. Uzupełnieniem systemu będą linie dowozowo-odwozowe, które zapewnią dojazd w miejsce przesiadek na metrolinie. Optymalizacja siatki połączeń to sposób na usprawnienie komunikacji miejskiej do czasu budowy Kolei Metropolitalnej. Kolej wciąż pozostaje priorytetem dla GZM. Metrolinie i linie dowozowo-odwozowe mają być w całości finansowane przez Metropolię.

18 mln km rocznie będą pokonywać metrolinie

135,6 mln zł to roczny koszt funkcjonowania metrolinii. Będzie w całości finansowany z budżetu GZM

Co zrealizowaliśmy 2018 – 2019

- ◆ Opracowanie projektu siatki połączeń, w tym szybkich połączeń autobusowych i linii dowozowo-odwozowych.
- ◆ Uczestnictwo w zespole ds. optymalizacji sieci połączeń publicznego transportu zbiorowego na obszarze GZM.
- ◆ Omówienie wstępnych założeń koncepcji dotyczącej reorganizacji połączeń w obszarze wschodnim.
- ◆ Przygotowanie ankiety, skierowanej do przedstawicieli gmin w celu poznania ich opinii i potrzeb komunikacyjnych w zakresie szybkich połączeń między miastami GZM.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Wprowadzenie nowej jakości w projektowaniu zmian funkcjonowania komunikacji miejskiej.
- ◆ Dostosowanie zmian do rzetelnych wyników badań m.in. studium transportowego.
- ◆ Stworzenie intuicyjnego dla pasażerów systemu komunikacyjnego.
- ◆ Odbudowanie zaufania pasażerów.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Zdefiniowanie struktury przyszłego systemu publicznego transportu zbiorowego na obszarze GZM.
- ◆ Przeprowadzenie identyfikacji i diagnozy stanu istniejącego w zakresie m.in. zagospodarowania przestrzennego, funkcjonowania istniejących systemów transportowych oraz popytu w systemie transportowym.
- ◆ Przygotowanie koncepcji struktury sieci linii metropolitalnych uwzględniającą, m.in. przebiegi linii, wybór przystanków, które będą obsługiwane przez te linie, proponowany rodzaj taboru oraz wstępny rozkład jazdy.
- ◆ Dla wyboru najkorzystniejszego rozwiązania zdefiniowano sześć wariantów technicznych przyszłej struktury systemu linii metropolitalnych, różniących się zakresem obsługiwanych gmin oraz częstotliwością kursowania linii.
- ◆ Rekomendowano utworzenie 30 linii metropolitalnych, uwzględniających w obsłudze wszystkie gminy GZM. Planuje się, że realizować będą około 2100 kursów w dni robocze. Częstotliwości kursowania tych linii zostały dopasowane do wielkości występujących potoków pasażerskich i w większości przypadków będą wynosiły od 15 do 60 minut w zależności od pory dnia oraz obsługiwanej relacji.

Jak to zrobimy

- ◆ Globalna optymalizacja całej siatki połączeń na terenie GZM; projekt metrolinii to tylko jeden z elementów projektowanych zmian.
- ◆ Usprawnienie funkcjonowania komunikacji miejskiej, w celu zachęcenia coraz większej liczby mieszkańców do korzystania z niej.
- ◆ Dostosowanie komunikacji miejskiej do aktualnych potrzeb pasażerów, ich stylu życia i spędzania wolnego czasu.



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

30 linii oznaczonych symbolem M.

21 linii podstawowych i 9 linii dowozowo-odwozowych.

Termin zamknięcia realizacji – grudzień 2021 r.

LINIA:
I ETAP PROJEKTU,
5 KWIECIA 2021 R.

LINIE O NUMERACH:

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

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

LINIE O NUMERACH:

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



Wspólny bilet/Nowa taryfa

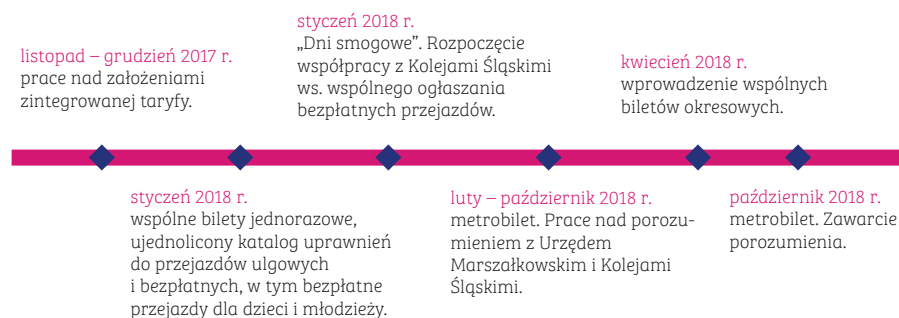
Wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowego było jednym z pierwszych działań, podjętych przez Metropolię z chwilą rozpoczęcia przez nią realizacji ustawowych zadań od 1 stycznia 2018 roku. Dzięki temu możliwe było wprowadzenie wspólnych biletów komunikacji miejskiej, które umożliwiają pasażerom swobodne korzystanie z autobusów, tramwajów i trolejbusów kursujących na terenie GZM. Integracja systemów nie zakończyła prac nad rozwojem taryfy, która dostosowywana jest do aktualnych warunków oraz rozszerzana o nowe rozwiązania, mające na celu zachęcenie pasażerów do regularnego korzystania z transportu publicznego. Przykładem jest m.in. pogłębianie integracji z koleją oraz wprowadzanie bardziej elastycznej oferty biletów długoterminowych. Głównym celem tych działań jest zahamowanie spadku liczby pasażerów korzystających z transportu publicznego oraz zmniejszenie liczby samochodów wjeżdżających do centrum Metropolii.

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Dwumiesięczny proces przygotowania założeń wspólnego systemu taryfowo-biletowego, integrującego taryfy dotychczasowych trzech organizatorów.
- ◆ Wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego w zakresie biletów jednorazowych i katalogu uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów od 1 stycznia 2018 roku.
- ◆ Wprowadzenie bezpłatnych przejazdów dla dzieci i młodzieży, w tym wprowadzenie modyfikacji w systemie ŚKUP, umożliwiających kodowanie nowej ulgi na karcie ŚKUP.
- ◆ Wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego w zakresie biletów okresowych, w tym wprowadzenie wymaganych modyfikacji w systemie ŚKUP.
- ◆ Ustalenie, wspólnie z Kolejami Śląskimi i KZK GOP, zasad ogłaszania bezpłatnych przejazdów w tzw. „dni smogowe” w 2018 r. oraz pokrywania przez GZM ówczesnym organizatorom transportu (KZK GOP, MZKP Tarnowskie Góry i MZK Tychy) strat z tego tytułu. Bezpłatne przejazdy w tzw. „dni smogowe” były akcją podejmowaną w pierwszym roku działalności GZM. Od dwóch lat Metropolia koncentruje się na bardziej efektywnych działaniach, wspierających gminy członkowskie w ograniczaniu niskiej emisji i poprawy jakości powietrza w regionie (Więcej: [Kolej Metropolitalna](#), [Elektromobilność](#), [Program na rzecz ograniczania niskiej emisji](#), [Ochrona środowiska](#)). Ponadto ze względu na zmianę w przepisach, które nie wymagają, aby kierowcy posiadali przy sobie fizyczną wersję dowodu rejestracyjnego, akcja ta straciła na skuteczności - udokumentowanie możliwości skorzystania z bezpłatnego przejazdu na podstawie dowodu rejestracyjnego nie jest równoznaczne z tym, że samochód w tym czasie nie jest używany przez inną osobę.
- ◆ Zawarcie porozumienia pomiędzy GZM, KZK GOP, Województwem Śląskim i Kolejami Śląskimi, obejmującego wprowadzenie wspólnego biletu z Kolejami Śląskimi oraz sfinansowanie przez GZM uruchomienia dodatkowych przewozów kolejowych, kończącego ponad roczny okres wielostronnego ustalania możliwości i szczegółów wprowadzenia oferty.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Opracowanie, konsultacje (w tym ze związkami zawodowymi i Radą Metropolitalnego Transportu Publicznego) oraz wdrożenie nowej taryfy przewozu osób i bagażu w komunikacji zbiorowej organizowanej przez ZTM, uwzględniającej uruchomienie systemu ŚKUP oraz przyjmowania opłat kartą płatniczą w pojazdach obszaru południowego (PKM Tychy i TLT Tychy).
- ◆ Bieżąca aktualizacja taryfy ZTM.
- ◆ Przygotowanie założeń dla nowej taryfy w związku z modyfikacją systemu ŚKUP.
- ◆ Uruchomienie możliwości płatności za bilety kartą płatniczą w pojazdach byłego MZK Tychy (Więcej: [Rozbudowa ŚKUP w podregionie południowym](#)).
- ◆ Wdrożenie możliwości uiszczenia opłaty dodatkowej u kontrolera za pomocą karty płatniczej.
- ◆ Uruchomienie możliwości zamawiania karty ŚKUP do domu przez pasażera.
- ◆ Uruchomienie Mobilnej Aplikacji Pasażera – Mobilny ŚKUP, pozwalającej na zakup biletów z taryfy ZTM za pomocą urządzenia mobilnego, w tym również w opcji „Kup i jedź”. (Więcej: [modernizacja ŚKUP](#))
- ◆ Udział w spotkaniach z przedstawicielami Kolei Śląskich w sprawie wypracowania wspólnej zintegrowanej oferty biletowej.



Ciekawostki

Najważniejsze zmiany w nowej taryfie: obniżenie ceny w taryfie odległościowej, podwyższenie cen biletów papierowych, wprowadzenie biletu grupowego (do 5 osób), wprowadzenie biletu dziennego, wprowadzenie biletu długookresowego ważnego 120 dni, wprowadzenie biletów wieloprzejazdowych (20, 40, 80 przejazdów), wycofanie biletu 30-dniowego wyłącznie na autobus/trolejbus lub tramwaj, opracowanie oferty dla organizatorów imprez masowych.

Bilety wieloprzejazdowe to niejako abonament na komunikację miejską. Ważne przez pół roku, pozwalają pasażerom mieć przy sobie pakiet przejazdów pozwalających skorzystać z komunikacji miejskiej w dowolnym momencie. Są dużo tańsze niż zakup pakietu papierowych lub elektronicznych biletów jednorazowych.

Mobilna Aplikacja Pasażera – Mobilny ŚKUP to ułatwienie dla użytkowników karty. Pozwala na zakup wszystkich biletów z taryfy ZTM. To pierwsza aplikacja mobilna, w której udostępniona została sprzedaż biletów średnio i długookresowych.

Możliwość płatności kartą zbliżeniową została wdrożona już w tysiącach autobusach i trolejbusach w podregionie południowym. Docelowo możliwość ta ma być dostępna we wszystkich pojazdach ZTM (Więcej: Montaż kasowników w autobusach ZTM – nowy system pobierania opłat za usługi publiczne).

Ponad 180 autobusów i trolejbusów zostało wyposażonych w nowe kasowniki. (Więcej: Rozbudowa ŚKUP w podregionie południowym)

Ponad 23 tys. Metrobiletów zostało sprzedanych od początku funkcjonowania wspólnej oferty, w tym ponad 13 tys. w 2020 r.

180 dni są ważne wprowadzone w marcu 2020 r. nowe bilety wieloprzejazdowe (wersja: 20/40/80 przejazdów).

Cele do osiągnięcia

- ◆ Utworzenie zintegrowanej i bardziej elastycznej oferty biletowej dla mieszkańców Metropolii.
- ◆ Łatwiejsze i bardziej intuicyjne korzystanie z systemu sprzedaży biletów.
- ◆ Możliwość łatwiejszego podróżowania wszystkimi środkami transportu publicznego po obszarze GZM.
- ◆ Zacieśnienie współpracy z Kolejami Śląskimi, w tym stworzenie i uruchomienie wspólnej oferty biletowej lub wprowadzenie nowych wariantów i rodzajów Metrobiletu.
- ◆ Zwiększenie roli transportu kolejowego, w kontekście tworzenia Kolei Metropolitalnej.
- ◆ Wpływ na zmniejszenie zbyt dużego natężenia ruchu w centrach miast GZM, które prowadzi do powstawania korków na głównych arteriach.

Jak to zrobimy

- ◆ Dostosowywanie taryfy do aktualnych potrzeb pasażerów, zapewniając im elastyczne kanały dystrybucji sprzedaży biletów.
- ◆ Zachęcanie pasażerów do korzystania z biletów elektronicznych.
- ◆ Udostępnianie nowoczesnych form zakupu biletów – aplikacja mobilna, płatność kartą płatniczą w pojazdach.

październik 2018 r. – czerwiec 2019 r.
metrobielet. Ustalanie szczegółów dotyczących oferty, prace nad dostosowaniem systemu ŚKUP oraz przygotowanie dedykowanej aplikacji kontrolerskiej, instalowanej na urządzeniach Kolei Śląskich.

czerwiec 2019 r.
metrobielet. Uruchomienie sprzedaży.

grudzień 2019 r.
konsultacje nowej taryfy ze związkami zawodowymi i Radą Metropolitalnego Transportu Publicznego.

styczeń - luty 2020 r.
modyfikacja systemu ŚKUP pod nową taryfę.

marzec 2020 r.
wejście w życie nowej taryfy ZTM.

sierpień 2020 r.
uruchomienie możliwości zamawiania przez pasażera karty ŚKUP na wybrany adres.

listopad 2018 r.
wypłata dotacji za utraczone przychody (bezpłatne przejazdy dla dzieci i młodzieży do 16 lat, „dni smogowe”) dla ZKZ GOP, MZK Tychy, MZKP Tarnowskie Góry.

czerwiec 2019 r. - styczeń 2020 r.
prace nad zmianami w taryfie przewozu osób i bagażu w komunikacji zbiorowej organizowanej przez ZTM.

styczeń 2020 r.
nowa taryfa. Przyjęcie uchwały zarządu GZM. Zmiany od 1 marca 2020.

luty 2020 r.
uruchomienie możliwości zakupu biletu w pojazdach za pomocą karty płatniczej.

maj 2020 r.
uruchomienie możliwości uiszczenia opłaty dodatkowej u kontrolera za pomocą karty płatniczej.

listopad - grudzień 2020 r.
testy i odbiór Mobilnej Aplikacji Pasażera. Przygotowywanie stosownych zapisów w Taryfie ZTM. Spotkania z przedstawicielami Kolei Śląskich w sprawie wspólnej oferty biletowej.

ŚKUP

Rozbudowa ŚKUP w podregionie południowym

Nowoczesne, intuicyjne w obsłudze kasowniki, wyposażone w możliwość płatności kartami zbliżeniowymi za bilety komunikacji miejskiej. To 560 kasowników, które zostały zainstalowane w autobusach i trolejbusach, obsługujących Tychy oraz sąsiadujące z nimi miasta i gminy. Obszar południowy jest pierwszym podregionem Metropolii, gdzie uruchomiona została płatność kartą zbliżeniową.

560
intuicyjnych kasowników

180
kontrolerek z możliwością opłacenia mandatu za pomocą karty zbliżeniowej

160
autobusów i trolejbusów wyposażonych w nowoczesne urządzenia płatnicze

13 143 914,68 zł brutto
kosztowało rozbudowanie systemu ŚKUP o infrastrukturę tyską wraz z utrzymaniem systemu przez 24 miesiące

Co zastaliśmy

- ◆ Gminy, należące do dawnego porozumienia tyskiego (Tychy, Mikołów, Łaziska Górne, Wyry, Kobiór, Łęczyny, Bojszowy, Bieruń, Chełm Śląski, Imielin) nie były objęte systemem Śląskiej Karty Usług Publicznych (ŚKUP), który wykorzystywany był w gminach dawnego KZK GOP oraz MZKP Tarnowskie Góry.
- ◆ Wraz z integracją transportu publicznego pod szyldem Zarządu Transportu Metropolitalnego (ZTM), koniecznym było rozszerzenie wspólnego systemu poboru opłat w tych gminach.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Wykorzystanie szansy na to, by zmodernizować system ŚKUP (np. wprowadzenie trybu online, podczas gdy „stara” wersja działa offline) w obszarze, gdzie do tej pory nie występował.
- ◆ Stworzenie nowoczesnego systemu płatności za bilety w komunikacji miejskiej.

Co zrobiliśmy

- ◆ Wyposażenie wszystkich autobusów i trolejbusów dawnego MZK Tychy w 560 nowoczesnych kasowników oraz dostarczenie 180 kontrolerek, w których możliwe jest uiszczanie opłat dodatkowych (mandatów) za pomocą kart płatniczych.
- ◆ Wprowadzenie szeregu innowacyjnych rozwiązań m.in. zakupu biletów bezpośrednio w kasowniku przy wykorzystaniu zbliżeniowej karty płatniczej (EMV).
- ◆ Zamontowanie nowoczesnych, estetycznych kasowników z dużym, dotykowym ekranem, pozwalający na szybki zakup biletu.
- ◆ Podniesienie wygody korzystania z kasowników poprzez zastosowanie wysokich parametrów dotykowych ekranów: duża rozdzielczość, jasność oraz czułość.
- ◆ Wyposażenie pojazdów w nowoczesny autokomputer, który stwarza przyjazne środowisko pracy także dla kierowcy oraz dodatkowo wprowadza do systemu ŚKUP nowe elementy m.in. transakcje internetowe, przyrostowe i selektywne pobieranie rozkładów jazdy, szybki start i aktualizacja (odbywa się to kilka razy szybciej niż dotychczas w ŚKUP).
- ◆ Uruchomienie nowoczesnej aplikacji (AOZ), umożliwiającej zarządzanie i monitorowanie pracy wszystkich urządzeń (tyskich) w trybie rzeczywistym.

Jak to zrobimy

- ◆ Rozbudowa systemu ŚKUP o gminy porozumienia tyskiego to pierwszy etap, wpisujący się w szerokie plany dotyczące modernizacji całego systemu (więcej: Modernizacja ŚKUP).



Montaż kasowników w autobusach ZTM – nowy system pobierania opłat za usługi publiczne

Projekt umożliwi dokonanie opłaty za przejazd komunikacją miejską za pomocą zbliżeniowych kart płatniczych. Wdrożenie nowych technologii w zakresie płatności bezgotówkowych wpłynie na podniesienie standardu i jakości publicznego transportu zbiorowego oraz na poprawę wizerunku komunikacji publicznej wśród mieszkańców.

Co zastaliśmy

- ◆ Możliwość płatności bezgotówkowej w pojazdach komunikacji miejskiej możliwa tylko w obszarze południowym GZM (więcej: Rozbudowa ŚKUP w podregionie południowym).
- ◆ Aktualnie podstawowym elementem systemu poboru opłat w komunikacji miejskiej jest karta ŚKUP.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Umożliwienie bezgotówkowej opłaty za przejazd w transporcie publicznym na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Co zrobiliśmy

- ◆ Możliwość płatności bezgotówkowej w pojazdach komunikacji miejskiej możliwa tylko w obszarze południowym GZM (więcej: Rozbudowa ŚKUP w podregionie południowym). Aktualnie podstawowym elementem systemu poboru opłat w komunikacji miejskiej jest karta ŚKUP.

Jak to zrobimy

- ◆ Zostanie przygotowana dokumentacja postępowania o udzielenie zamówienia publicznego dot. wdrożenia i utrzymania systemu obsługi kart płatniczych w pojazdach komunikacji miejskiej.
- ◆ Zamówienie usługi oraz jej wdrożenie.

Bilet papierowy traci na popularności:
Płatność kartą zbliżeniową staje się standardem we współczesnym transporcie publicznym.

Ciekawostki:

W związku z rozbudową systemu ŚKUP o gminy podregionu południowego, w lutym 2020 roku wprowadzona została tam możliwość zakupu biletów za pomocą zbliżeniowych kart płatniczych.

Liczby:

Każdego dnia na ulice GZM wyjeżdża ok. 1500 pojazdów. Docelowo wszystkie z nich będą wyposażone w kasowniki, które umożliwiają płatność kartą zbliżeniową.

2020 r.
analiza rynku dot. uruchomienia nowej funkcjonalności

2021 r.
wybór docelowego rozwiązania i jego implementacja



ŚKUP

Modernizacja ŚKUP

Unowocześnienie, usprawnienie i usunięcie wad, wynikających ze starzejącej się technologii. To główne założenia modernizacji systemu poboru opłat w komunikacji miejskiej ZTM, który obsługiwany jest teraz przez system ŚKUP. Do czasu przeprowadzenia tej modernizacji, która ze względu na swój zakres może potrwać nawet do końca 2022 roku, obecna wersja systemu ŚKUP zostanie utrzymana i na bieżąco aktualizowana. Ważność wszystkich biletów i kart będzie zachowana. Unowocześniony system będzie otwarty, co w przyszłości pozwoli zintegrować go z innymi środkami transportu (np. rowerami miejskimi). Wpisuje się w ideę budowy systemu zrównoważonej mobilności miejskiej w GZM.

LICZBY

prawie 700 tys.

kart ŚKUP wydano od 2015 roku

2 lata

szacowany czas trwania prac nad modernizacją systemu

Co zastaliśmy

- ◆ Przeszły architektonicznie system, projektowany według technologii sprzed ponad dekady.
- ◆ System działający offline, powodujący, że przeniesienie biletu kupionego online może trwać nawet kilka godzin.
- ◆ Karta jako podstawowy nośnik danych, uniemożliwiający tym samym zastosowanie nowoczesnych rozwiązań, usprawniających działanie całego systemu.
- ◆ Skomplikowane procedury zabezpieczające, wynikające z wykorzystywania formuły Internetowego Pieniądza Elektronicznego. Mają wpływ na wydłużenie wprowadzenia niektórych zmian i często wymagają bezpośredniej obecności klienta (jak np. osobisty odbiór karty, który obowiązywał do czerwca 2020 roku - od tego miesiąca wprowadzono możliwość wysyłki kart do domu).

Co zrobiliśmy

- ◆ Przygotowanie postępowania przetargowego.
- ◆ Ogłoszenie przetargu. Termin składania ofert został wydłużony do marca. Szczegóły w zakładce „Zamówienia publiczne” na stronie <https://bip.metropoliagzm.pl/>.
- ◆ Stałe monitorowanie i poprawianie funkcjonowania aktualnej wersji systemu, eliminując występujące błędy w bieżącej obsłudze. Wśród tych zmian to m.in. wysyłka kart „do domu”, uruchomienie sprzedażowej aplikacji mobilnej, uruchomienie Metrobiletu, wyposażenie w nowoczesne kontrolerki biletów umożliwiające zapłatę kartą płatniczą, modernizacja parkomatów i automatów sprzedażowych.

Ciekawostki:

Głównymi kanałami dystrybucji usług mają być: Portal Klienta, który będzie pozwalał nie tylko na dokonywanie zakupu i zwrotu biletów, weryfikacji historii aktywności w systemie, ale również zarządzanie kontem użytkownika i podpiętymi do niego identyfikatorami (np. karta, aplikacja), jak również składaniem reklamacji oraz komunikacją z administratorem systemu. Portal ma być również podstawowym kanałem odpowiedzialnym za zakładanie, modyfikację i weryfikację kont użytkowników w systemie.

Aplikacja Mobilna ŚKUP, działająca już teraz na platformach Android i iOS, będzie pełniła rolę podstawowego identyfikatora pasażera. To tam zapisane będą wszystkie posiadane i obowiązujące bilety. Będzie również pozwalała na pełną obsługę konta w systemie centralnym. Aplikacja Mobilna ŚKUP realizować będzie wszystkie funkcjonalności Portalu Klienta, w tym m.in.: możliwość zakupu i zwrotu biletów, aktywowania biletu, założenie i weryfikację konta, funkcje informacyjne (ważne komunikaty), funkcje komunikacji pomiędzy pasażerem a organizatorem (wewnętrzny kanał przekazywania wiadomości, formularz reklamacyjny, możliwość zgłoszenia awarii i błędów w działaniu infrastruktury).

Cele do osiągnięcia

- ◆ Zmodernizowany system będzie działał online tzn. w czasie zbliżonym do rzeczywistego. Dzięki temu bilety kupione przez Internet będą natychmiast dostępne dla pasażera.
- ◆ System będzie kontocentryczny, oparty o różne identyfikatory. Zakupione lub nabyte przez pasażera uprawnienia (np. bilety lub ulgi) będą zapisywane na Indywidualnym Koncie Użytkownika w systemie centralnym.
- ◆ Stos technologiczny, architektura oraz aplikacje odpowiedzialne za poprawne działanie odpowiednich usług systemu będą zaimplementowane w postaci mikroserwisów, zainstalowanych w środowisku chmurowym, które będzie stanowić Chmurowe Centrum Przetwarzania Danych (CCPD).
- ◆ Podstawowym nośnikiem danych będzie mobilna aplikacja. Jednak karty oczywiście nie znikną, aby mogły z nich korzystać osoby, które preferują ten system płatności za bilety w komunikacji miejskiej.
- ◆ Zakładanie konta użytkownika ma być maksymalnie uproszczone i samodzielne, potwierdzenie jego tożsamości ma być wspierane przez dostępne mechanizmy, autoryzacji takie jak np. profil zaufany, podpis kwalifikowany, ePUAP.

Aplikacja Mobilny ŚKUP została uruchomiona w styczniu 2021 roku. Poza zakupem biletów jednorazowych, jest pierwszą aplikacją na rynku, gdzie Zarząd Transportu Metropolitalnego udostępnił również sprzedaż biletów średnio i długookresowych (np. 30 i 90-dniowych, Metrobiletów). Pozwoliło to Metropolii zaoszczędzić na kosztach dystrybucji kart ŚKUP oraz na prowizjach dla operatorów zewnętrznych aplikacji. Pasażerowie zyskali nowy bezpieczny kanał zakupu biletów certyfikowany przez Metropolię.

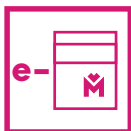
Jak to zrobimy

- ◆ Stworzenie otwartego systemu, które będzie mógł być stale unowocześniany w zależności od rozwoju aktualnych trendów i technologii wykorzystywanych w tego typu oprogramowaniach.
- ◆ Wykorzystanie autonomicznych podsystemów, które stworzą architekturę zmodernizowanego ŚKUP, pozwoli, by w przyszłości zlecać konieczne modyfikacje na wolnym rynku bez uzależnienia technologicznego od jednego wykonawcy.
- ◆ W zmodernizowanym systemie będą funkcjonowały otwarte interfejsy, pozwalające na integrację i przyłączanie nowych urządzeń/modułów do systemu ŚKUP, np. rozszerzenie funkcjonalności o wypożyczalnie Roweru Metropolitalnego.
- ◆ Zmodernizowany System ŚKUP posiadać będzie otwartą architekturę, zrealizowaną w oparciu o mikroserwisy i otwarte dane.
- ◆ System ma się opierać o architekturę zaimplementowaną w środowisku chmurowym w rozwiązaniu hybrydowym, gdzie dane wymagające szczególnego bezpieczeństwa, będą przetwarzane w oparciu o hybrydową infrastrukturę chmury i technologię kontenerową w modelu IaaS, PaaS, SaaS, co umożliwi efektywne zarządzanie kosztami projektu przy zachowaniu pełnej skalowalności horyzontalnej i wertykalnej rozwiązania.
- ◆ System zostanie wyposażony w narzędzia umożliwiające prowadzenie stałego monitoringu dostępności oprogramowania i wykorzystania mikroserwisów w warstwie aplikacyjnej, jak i sprzętowej.

Android: <https://play.google.com/store/apps/details?id=pl.assecods.mpapp.prod>

iOS: <https://apps.apple.com/pl/app/mobilny-%C5%9Bkup/id1513104455?l=pl>





eMagazyn biletów

Aby zyskać pełną kontrolę, a tym samym zapewnić również bezpieczeństwo nad sprzedażą biletów udostępnianych w zewnętrznych aplikacjach mobilnych, w 2020 roku powstał eMagazyn biletów. Prace nad jego stworzeniem wynikały ze stale rosnącego zainteresowania pasażerów tą formą zakupów biletów. Już teraz miesięczna wartość dokonywanych w ten sposób transakcji przekracza milion złotych.

500 tys. zł

to koszt stworzenia wirtualnego magazynu biletów

900 tys. zł

wyniesie 5-letnie utrzymanie tego systemu

12 560 335,60 zł

tyle wyniosła wartość wszystkich biletów sprzedanych w zewnętrznych aplikacjach w 2020 roku

Co zastaliśmy

- ◆ Brak jednego standardu sprzedaży biletów dla urzędów mobilnych. Oznacza to, że każdy z operatorów posiadał swój własny model sprzedaży i własne interfejsy.
- ◆ Wysokie ryzyko występowania „szarej strefy”, gdy nieuczciwi pasażerowie mogli dokonać natychmiastowego zakupu biletu w zewnętrznej aplikacji po rozpoczęciu już kontroli biletowej w danym pojeździe.
- ◆ Brak jednoznacznego sposobu weryfikacji biletów przez kontrolerów.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Wprowadzenie jednego, bezpiecznego standardu dla zakupu biletów ZTM w aplikacjach mobilnych.
- ◆ Wprowadzenie procedury certyfikacyjnej każdej aplikacji zewnętrznej, która zwróci się o udostępnienie na jej platformie biletów komunikacji miejskiej ZTM.
- ◆ Uproszczenie procesu weryfikacji ważności biletów przez służby kontrolerskie, gdyż wygenerowany przez serwer biletów QRcode, będzie czytany i potwierdzany bezpośrednio przez czytnik kontrolerki.

Co zrobiliśmy

- ◆ Stworzenie oprogramowanie dla metropolitalnego eMagazynu biletów, przekazanie licencji, kodów źródłowych, dokumentacji oraz procedury certyfikacji wraz z warunkami przyłączenia do systemu operatorów aplikacji mobilnych.
- ◆ Dostarczenie środowiska testowego oraz produkcyjnego w oparciu o usługi w chmurze i uruchomienie system elektronicznej dystrybucji biletów w tym środowisku.
- ◆ Zamówienie 5-letniego utrzymania systemu na zasadach opisanych w umowie. Obejmuje ono również certyfikowanie i podłączanie do systemu operatorów, którzy zwrócą się do Metropolii o umożliwienie sprzedaży biletów w swoich aplikacjach.

Jak to zrobimy

- ◆ Poszerzanie kanałów dystrybucji biletów komunikacji miejskiej, dzięki czemu pasażerowie będą mogli korzystać z aplikacji, które są dla nich najwygodniejsze.
- ◆ Walka z nieuczciwymi pasażerami. Dzięki wdrożonym mechanizmom, zapobiegającym nadużywaniu zakupów w przypadku trwającej już kontroli biletów, powinny także wzrosnąć wpływy ze sprzedaży biletów.
- ◆ Potencjał tego kanału sprzedaży w porównaniu do niskich kosztów dystrybucji sprawia, że jest on najbardziej obiecującym w swojej dostępności dla pasażera, dlatego będzie on rozwijany i promowany.



Automaty biletowe stacjonarne oraz solarne

Rozwój kanałów zapewniających całodobową dostępność biletów, zmiana preferencji użytkowników oraz likwidacja tradycyjnych kanałów ich dystrybucji (zamykanie kiosków) powoduje, że kurczy się stacjonarna sieć sprzedaży. Może to być wyjątkowo uciążliwe, zwłaszcza w przypadku osób, które nie korzystają z nowoczesnych form zakupu (np. aplikacje mobilne). Dlatego Metropolia chce rozszerzyć dostępność automatów biletowych, w których opłaty można dokonać zarówno gotówką, kartą ŚKUP oraz kartą płatniczą. Automaty te wymagają stałego przyłącza elektrycznego, a ich relokacja jest bardzo kosztowna. Dlatego w miejscach, co do których nie ma pewności jakie może być zainteresowanie pasażerów tą formą sprzedaży, staną najpierw automaty solarne. To urządzenia o nieco mniejszej funkcjonalności, ale zasilane energią słoneczną, więc nie wymagają kosztownego przyłącza elektrycznego.

2021: na dzierżawę automatów solarnych i zakup nowych automatów stacjonarnych zabezpieczono kwotę 8 823 000 zł (223 000 zł solarne automaty + 8 600 000 zł stacjonarne)

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Weryfikacja ofert w zakresie dostaw urządzeń solarnych.
- ◆ Przygotowanie postępowania na dzierżawę 10 automatów solarnych.
- ◆ Rozstrzygnięcie postępowania i wyłonienie wykonawcy dostawy automatów solarnych.
- ◆ Konsultacje z gminami dot. zakupu kolejnych automatów.
- ◆ Przygotowanie dokumentacji do postępowania na zakup automatów biletowych.
- ◆ Kontakty z organizatorami transportu w kraju, testującymi lub eksploatującymi automaty solarne.

Co zrobiliśmy w 2020 – stacjonarne automaty biletowe

- ◆ Oszacowanie wartości zamówienia.
- ◆ Wyznaczenie wstępnej lokalizacji automatów finansowanych przez GZM.
- ◆ Konsultacje z gminami dot. zakupu kolejnych automatów.
- ◆ Przygotowywanie dokumentacji przetargowej na zakup automatów biletowych.
- ◆ Uzgadnianie SIWZ i porozumienia dot. zakupu stacjonarnych automatów biletowych.
- ◆ Ogłoszenie postępowania na dostawę, montaż, gwarancję i serwis 48 stacjonarnych automatów biletowych wraz z oprogramowaniem oraz ich integracją z systemem ŚKUP.

Co zrobiliśmy w 2020 solarne automaty biletowe

- ◆ Przygotowanie dokumentacji do postępowania na zakup stacjonarnych automatów biletowych.
- ◆ Przygotowanie, przeprowadzenie, rozstrzygnięcie postępowania i wyłonienie wykonawcy na dostawę automatów solarnych.
- ◆ Podpisanie umowy z dostawcą solarnych automatów biletowych.
- ◆ Kontakty z gminami w zakresie wyboru lokalizacji dla solarnych automatów biletowych.
- ◆ Wybór docelowych lokalizacji dla solarnych automatów biletowych.
- ◆ Dostawa, testy i odbiór solarnych automatów biletowych.
- ◆ Montaż solarnych automatów biletowych w terenie.
- ◆ Uruchomienie solarnych automatów biletowych.

STACJONARNE AUTOMATY BILETOWE:

styczeń – luty 2020 r.
określenie potrzeb GZM w zakresie zakupu nowych automatów, przygotowanie porozumienia z gminami.

listopad 2020 r.
ogłoszenie postępowania na dostawę, montaż, gwarancję i serwis 48 stacjonarnych automatów biletowych wraz z oprogramowaniem oraz ich integracją z systemem ŚKUP.

marzec – listopad 2020 r.
przygotowanie dokumentacji do postępowania na zakup automatów biletowych, uzgadnianie SIWZ oraz porozumień z gminami.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Zwiększenie dostępności sieci sprzedaży w gminach GZM poprzez zapewnienie w każdej gminie GZM automatu biletowego.
- ◆ Ograniczenie zróżnicowania modeli urządzeń, która następuje w przypadku odrębnego zamawiania urządzeń przez gminy.
- ◆ Stosowanie jednolitych wymogów jakościowych i funkcjonalnych w przypadku wszystkich urządzeń tego typu działających na terenie GZM.
- ◆ Skupienie zarządzania urządzeniami u jednego podmiotu – ZTM.
- ◆ Niższa cena zamawianych urządzeń możliwa do uzyskania dzięki efektowi skali.
- ◆ Weryfikacja nowej technologii (automaty solarne) w określonych warunkach atmosferycznych GZM.
- ◆ Weryfikacja popytu i sprzedaży biletów w określonej lokalizacji przed podjęciem kosztownych inwestycji związanych z budową przyłączy energetycznych na potrzeby automatów stacjonarnych.
- ◆ Rozszerzenie sieci automatów obsługujących system ŚKUP o nowe gminy.

Jak to zrobimy

- ◆ Zakup nowych automatów, umożliwiających pasażerom dokonywanie płatności zarówno gotówką, jak i kartami płatniczymi, blikiem.
- ◆ Instalacja automatów w miejscach, gdzie ich aktualnie brakuje.
- ◆ Przed podjęciem decyzji o kosztowanej instalacji stacjonarnego automatu, weryfikacja zainteresowania pasażerów za pomocą urządzeń bardziej mobilnych.

10 automatów solarnych zostało uruchomionych na terenie gmin GZM.

12 miesięcy potrwa weryfikacja pilotażu, który pokaże zasadność lokowania automatu stacjonarnego w danej lokalizacji.

48 nowych stacjonarnych automatów biletowych ma zostać zakupionych i zainstalowanych w gminach GZM. (Zadanie realizowane przez ZTM, aktualnie trwa ocena złożonych ofert)

Ciekawostki:

Bielsko-Biała i Kraków to inne miasta w Polsce, które korzystają z automatów zasilanych energią słoneczną. W sumie jest tam zainstalowanych 5 takich urządzeń.

Ze względu na to, że automat solarny zasilany jest wyłącznie z panelu słonecznego, nie ma pełnej funkcjonalności jak automat stacjonarny. Posiada możliwość sprzedaży jednorazowych biletów papierowych, a opłatę można uiścić gotówką (bilonem) lub kartą płatniczą.

Automaty solarne instalowane są w miejscach, gdzie m.in. jest utrudniona możliwość wykonania kosztownego przyłącza elektrycznego.

SOLARNE AUTOMATY BILETOWE:

styczeń 2020 r.

rozstrzygnięcie postępowania i wybranie wykonawcy, podpisanie umowy z wykonawcą.

marzec-sierpień 2020 r.

zawieszenie terminu realizacji umowy z powodu stanu epidemii na obszarze RP, co miało wpływ m.in. na pojawiające się problemy u podwykonawców, dostarczających komponenty do urządzeń.

listopad 2020 r.

uruchomienie płatności gotówką w solarnych automatach biletowych.

styczeń-marzec 2020 r.
wybór lokalizacji dla solarnych automatów biletowych.

wrzesień-listopad 2020 r.
dostawa, testy i odbiór solarnych automatów biletowych.

grudzień 2020 r.
przygotowanie umów koniecznych do uruchomienia płatności za bilety w urządzeniach za pomocą karty płatniczej.

System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej 2

Podawanie czasu rzeczywistego odjazdu autobusów, tramwajów i trolejbusów, to podstawowe narzędzie komunikacji z pasażerami. Dzięki przekazywanym w ten sposób informacjom, pasażerowie w razie konieczności mogą inaczej rozplanować swoją podróż w przypadku niespodziewanych zdarzeń drogowych, utrudniających ruch.

Dobiega końca aktualizacja wersji pilotażowej portalu, która niebawem zostanie udostępniona.
<https://sdip2.metropoliazm.pl>



Co zastaliśmy

- ◆ Ograniczona liczba elektronicznych tablic przystankowych, informujących o rzeczywistym czasie odjazdu autobusów. W latach 2012 – 2014 było ich jedynie 70, docelowo będzie ich 500.
- ◆ Ograniczenia technologiczne dotychczasowego portalu SDIP.
- ◆ Brak aplikacji mobilnej, gdzie pasażerowie mogliby w prosty sposób sprawdzić rzeczywisty czas odjazdu pojazdów komunikacji miejskiej.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Stałe poprawianie i unowocześnianie kontaktu z pasażerami, aby ograniczać negatywne skutki ewentualnych opóźnień.
- ◆ Poprawnie działający system przekazywania informacji o rzeczywistym odjeździe pojazdów komunikacji miejskiej może pomóc w alternatywnym rozplanowaniu podróży.
- ◆ Rozwijanie portalu oraz stworzenie aplikacji mobilnej jako platform prezentujących informacje dotyczące wszystkich pojazdów komunikacji miejskiej.

Co zrobiliśmy

- ◆ Rozszerzenie obecnie funkcjonującego systemu SDIP o dodatkowe 462 tablice. W projekcie zastosowano nowe dwustronne tablice z wyświetlaczami o podwyższonych parametrach. Zwiększono tym samym również obszar działania systemu o kolejne gminy.
- ◆ Finalizowanie prac nad mobilną aplikacją na urządzenia z oprogramowaniem Android oraz iOS, pozwalającą na planowanie podróży, śledzenie w czasie rzeczywistym pojazdów, przeglądanie rozkładów jazdy oraz odjazdów z danego przystanku.
- ◆ Uruchomienie nowego portalu dla pasażerów, gdzie udostępniane są „wirtualne tablice SDIP” dla wszystkich, prawie 7 tys. przystanków, obsługiwanych przez pojazdy ZTM. Zmodernizowany portal charakteryzuje się nowoczesną szatą graficzną oraz czytelnym i intuicyjnym interfejsem. Jego funkcjonalność w porównaniu do dotychczasowych portali, została rozbudowana o możliwość podglądu przez pasażera bieżącej pozycji wszystkich pojazdów. Ponadto pasażer po wywołaniu na mapie wirtualnej tablicy, będzie mógł się zapoznać nie tylko z informacją, kiedy pojazd danej linii przyjedzie na przystanek, ale również z komunikatami i informacją pasażerską przypisaną do danej tablicy np. dotyczącą jakości powietrza.

Jak to zrobimy

- ◆ Zbudowanie nowego systemu zarządzania tablicami przeznaczone dla dyspozytorów, co pozwoli na lepsze „personalizowanie” komunikatów dla danego obszaru.
- ◆ Zbudowanie nowoczesnej aplikacji dyspozytorskiej oraz strony www dla pasażerów z dynamiczną informacją prezentowaną w trybie rzeczywistym oraz raportami.
- ◆ Uruchomienie nowoczesnej aplikacji mobilnej, pozwalającej na planowanie podróży oraz śledzenie pojazdów bezpośrednio na mapie.

Ciekawostki

Instalacja nowych tablic SDIP realizowana jest ze wsparciem unijnego dofinansowania w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, Działanie 6.1 Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach, Infrastruktura i Środowisko.

Całkowita wartość projektu: 32.240.625,14 zł
Wydatki kwalifikowalne: 26.211.890,36 zł
Wartość dofinansowania: 22.280.106,80 zł (85 proc. wydatków kwalifikowalnych)
Wartość umowy z Wykonawcą SDIP II: 29.740.290,41 zł (netto)

W ramach realizacji umowy wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia, zamontowania i uruchomienia 462 elektronicznych tablic informacyjnych:
6 dwustronnych 6-wierszowych na terenie Miasta Bieruń,
6 jednostronnych 12-wierszowych na głównych dworach na obszarze GZM,
50 dwustronnych 6-wierszowych na terenie Miasta Tychy,
400 dwustronnych 6-wierszowych na terenie pozostałych miast GZM.



Integracja systemów zarządzania ruchem

Nadanie priorytetu przejazdu pojazdom komunikacji miejskiej ma kluczowe znaczenie do zachęcenia mieszkańców do tego, by przesiadli się z indywidualnych samochodów do transportu publicznego. Dzięki wykorzystaniu wypracowanego w GZM wspólnego protokołu komunikacyjnego, możliwym będzie przyspieszenie przejazdu pojazdów ZTM zwłaszcza w godzinach szczytu.

Informacje dodatkowe:

Wartość wdrożonego rozwiązania to ok. 120 tys. zł. brutto

System utrzymywany jest na własnej infrastrukturze serwerowej.

Co zastaliśmy

- ◆ Brak wspólnych protokołów, z których mogłyby korzystać miejskie Inteligentne Systemy Zarządzania Ruchem.
- ◆ Ograniczenia technologiczne, wynikające z braku ustandaryzowanych protokołów „smart”.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Wdrażanie rozwiązań technologicznych, które mogą mieć wpływ na usprawnienie funkcjonowania transportu publicznego.
- ◆ Dzięki efektowi skali, miasta i gminy, które są właścicielami ITS, mogą zaoszczędzić miliony złotych, gdyż nie trzeba budować drogiej infrastruktury w pojazdach i w obrębie skrzyżowań, aby uzyskać efekt, dzięki zamówionym przez Metropolię sterownikom.

Ciekawostki:

Skuteczność systemu została oszacowana na poziomie 99 proc. w stosunku do systemu z twardą infrastrukturą (zależy od jakości i częstotliwości otrzymywanych danych z systemu SDIP 2)

Dokładność systemu będzie rosła z czasem, gdyż system sam się uczy. Lepsze efekty zostaną osiągnięte, gdy zwiększony zostanie zakres próbkowania pozycji pojazdów (w tej chwili jest to 6 s.).

Co zrobiliśmy

- ◆ Wypracowanie protokołu komunikacyjnego, informującego systemy typu ITS o konieczności nadania priorytetu dla pojazdu komunikacji publicznej, zbliżającego się do zadanego skrzyżowania ze wskazaniem na konkretny wylot ze skrzyżowania.
- ◆ Zastosowanie algorytmu uczenia maszynowego, który na podstawie historycznych przejazdów, potrafi wskazać z dokładnością do 99 proc. relację w obrębie skrzyżowania, którą pokonuje dany pojazd (na podstawie nr linii i kursu). Informacja o pozycjach i opóźnieniach pobierana jest z systemu SDIP 2.
- ◆ Stworzenie graficznego interfejsu, opartego o mapy online w celu profilowania zadanych skrzyżowań. Dzięki temu operator ITS otrzymuje indywidualny dostęp do platformy w celu konfiguracji i dalszej kalibracji skrzyżowań.

Jak to zrobimy

- ◆ Współpraca z gminami i miastami, które planują rozbudowę systemów ITS na swoim terenie.
- ◆ Wspieranie rozwiązań, które będą nadawać priorytet przejazdu pojazdom komunikacji miejskiej.

W roku 2020 podłączono pilotażowo pierwszy system, jest nim ITS z Chorzowa.

Obecnie platforma ITS jest rozbudowana o priorytetyzację dla tramwajów. Trwają także prace nad kalibracją oraz optymalizacją, które mają podnieść jakość przetwarzanych danych.



Skoordynowane zarządzanie infrastrukturą przystankową

Przejęcie zarządzania infrastrukturą przystankową pozwoli na zmianę wizerunku otoczenia Metropolii oraz zapewni pasażerom porównywalny standard jakości. Zastosowane rozwiązania mają przede wszystkim cechować się spójną estetyką, funkcjonalnością, dostępnością i bezpieczeństwem.

Od początku 2020 roku Metropolia poprzez ZTM zarządza wiatami w 5 gminach: Knurów, Sławków, Sośnicowice, Świerkłaniec oraz Tychy.

310 wiat przystankowych znajduje się w tych gminach.

W 2020 roku 4 kolejne gminy podpisały porozumienie dotyczące przekazania od 2021 roku zadań w zakresie budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych. Są nimi: Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Radzionków, Sosnowiec.

Oznacza to przejęcie kolejnych 769 wiat przystankowych.

Około 7 tysięcy stanowisk przystankowych znajduje się łącznie we wszystkich gminach GZM.

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Zwrócenie się do 41 gmin Metropolii o przygotowanie danych w zakresie infrastruktury przystankowej.
- ◆ Przygotowanie wstępnej koncepcji wzoru wyglądu wiat przystankowych.
- ◆ Zwrócenie się do gmin o zajęcie stanowiska ws. przekazania infrastruktury przystankowej oraz sporządzenie analizy kosztów jej utrzymania po przekazaniu zadania na rzecz GZM.
- ◆ Przygotowanie i wysłanie do gmin Metropolii wyjaśnień dotyczących prawnych aspektów przejścia infrastruktury przystankowej.
- ◆ Wystąpienie do firm zewnętrznych o kalkulację kosztów obsługi wiat przystankowych.
- ◆ Inwentaryzacja infrastruktury przystankowej na terenie gmin, które zdecydowały się na przekazanie zadania na rzecz GZM.
- ◆ Obliczenie składek zmiennych w rozbiciu na nowe zadania dla miast i gmin, które zdecydowały się na przekazanie infrastruktury przystankowej.
- ◆ Przygotowanie wytycznych określających zakres remontów i utrzymania w należytym stanie technicznym słupków oraz wiat przystankowych.
- ◆ Konsultacja z gminami treści porozumień i umów użyczenia w zakresie wiat przystankowych.
- ◆ Przygotowanie zmian do budżetu na 2020 rok. Zawarcie porozumień z gminami.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Przygotowanie i przedstawienie zarządowi oraz gminom GZM wstępnej koncepcji modeli wiat przystankowych.
- ◆ Po przyjęciu przez gminy modeli wiat, przygotowanie założeń wraz z opisem, który ma stanowić wkład do przygotowywanego przez ZTM przetargu na wspólny zakup wiat przystankowych.
- ◆ Opracowanie dokumentu, określającego wytyczne dla infrastruktury publicznego transportu zbiorowego.
- ◆ Przejęcie od kolejnych gmin GZM sprawowania zarządu w zakresie zadania budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych.

styczeń-listopad 2020 r.
prace na przygotowywaniu wytycznych dla infrastruktury publicznego transportu zbiorowego.

styczeń-lipiec 2020 r.
uzgodnienia dotyczące zawarcia porozumienia w sprawie powierzenia GZM przez gminę Dąbrowa Górnicza zadania związanego z budową, przebudową i remontem wiat przystankowych.

luty 2020 r.
spotkanie w sprawie dalszych kierunków wyboru modeli wiat przystankowych w spójnej, jednolitej kolorystyce, które mogłyby być stosowane na terenie gmin Metropolii.

maj 2020
telekonferencja z gminami GZM w sprawie propozycji modeli wiat przystankowych i ich wspólnego zakupu.

styczeń-kwiecień 2020 r.
uzgodnienia dotyczące zawarcia porozumienia w sprawie powierzenia GZM przez gminę Knurów zadania związanego z budową, przebudową i remontem wiat przystankowych.

styczeń-grudzień 2020 r.
uzgodnienia dotyczące zawarcia porozumienia w sprawie powierzenia GZM przez gminę Sosnowiec zadania związanego z budową, przebudową i remontem wiat przystankowych.

kwiecień 2020 r.
analiza możliwych rozwiązań w zakresie procesu zakupu wiat przystankowych oraz ich finansowania. Praca nad harmonogramem wyboru modeli wiat przystankowych i ich zakupu.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Skoordynowane zarządzanie budową, przebudową oraz remontami wiat przystankowych.
- ◆ Ujednoczenie wyglądu wiat i pełnego wykorzystania ich potencjału, m.in. reklamowego.
- ◆ Porównywalny standard jakości przystanków w gminach GZM oraz uporządkowanie przestrzeni przystanków.
- ◆ Poprawa komfortu obsługi pasażera – zastąpienie słupka przystankowego oświetloną gablotą na rozkłady jazdy, montowaną pod wiatą przystankową.
- ◆ Obniżenie kosztów utrzymania wiat przystankowych.
- ◆ Mniejszy koszt zakupu wiat poprzez wykorzystanie efektu skali. Niższe koszty utrzymania infrastruktury przystankowej dzięki sprzedaży powierzchni reklamowych.
- ◆ Zwiększenie zasięgu informacyjnego poprzez wyposażenie wiat w gabloty reklamowe – powierzchnie reklamowe będą dostępne dla wszystkich gmin Metropolii.
- ◆ Właściwe zaprojektowanie i uporządkowanie przestrzeni przystankowej.
- ◆ Ujednoczenie zasad projektowania i planowania infrastruktury przystankowej, tworzącej spójną kompozycyjnie i wizualnie całość charakteryzującą się funkcjonalnością, dostępnością dla wszystkich użytkowników, komfortem, bezpieczeństwem, ekonomicznością przestrzenną i estetyką.

Jak to zrobimy

- ◆ Organizowanie wspólnych postępowań przetargowych (ZTM) na zakup nowych wiat.
- ◆ Współpraca z gminami GZM i sukcesywne przejmowanie zarządu nad wiatami w kolejnych gminach.
- ◆ Zastosowanie w praktyce wspólnych standardów dot. wyglądu wiat przystankowych.

Ciekawostki:

Wymiana wiat przystankowych ma być realizowana sukcesywnie. W pierwszej kolejności nowe wiaty zastąpiłyby te starszego typu lub montowane byłyby na przystankach, na których dziś nie ma wiat.

Opracowane przez GZM wytyczne dla infrastruktury transportu zbiorowego mają na celu ujednoczenie zasad projektowania i planowania infrastruktury, służącej obsłudze pasażerów transportu publicznego na terenie Metropolii. Nie są to sztywne rekomendacje, ale wskazówki, które ułatwią planowanie tego elementu przestrzeni publicznej. Dzięki ujednoczeniu zasad projektowania i planowania infrastruktury przystankowej, będą tworzyć spójną kompozycyjnie i wizualnie całość, charakteryzującą się funkcjonalnością, dostępnością dla wszystkich użytkowników, komfortem, bezpieczeństwem, ekonomicznością przestrzenną i estetyką.

Opracowanie było szeroko konsultowane zarówno z gminami, z Zarządem Transportu Metropolitalnego oraz departamentami merytorycznymi GZM.

Przejęcie przez GZM zarządzania wiatami przystankowymi w kolejnych gminach, to kontynuacja podjętych w 2019 roku działań, których celem jest wypracowanie modelu zarządzania infrastrukturą przystankową, zapewniając pasażerom porównywalny standard jakości.

czerwiec 2020 r.

analiza przesłanych przez gminy odpowiedzi w zakresie propozycji modeli wiat przystankowych oraz ich wspólnego zakupu.

sierpień 2020 r.

kalkulacja kosztów oraz wysokości finansowania zakupu wiat przystankowych w gminach, które wyraziły chęć udziału we wspólnym zamówieniu wiat przystankowych. Telekonferencja z gminami GZM w sprawie podsumowania zagadnień związanych z wyborem modeli wiat przystankowych oraz ich wspólnego zakupu.

październik-listopad 2020 r.

zebranie i wprowadzenie przesłanych uwag do opracowania „Wytyczne dotyczące infrastruktury publicznego transportu zbiorowego”.

maj-grudzień 2020 r.

uzgodnienia dotyczące zawarcia porozumienia w sprawie powierzenia GZM przez gminę Gliwice zadania związanego z budową, przebudową i remontem wiat przystankowych. Prace nad dostosowaniem wiat przystankowych, automatów biletowych, słupków przystankowych do Systemu Identyfikacji Wizualnej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

czerwiec-grudzień 2020 r.

uzgodnienia dotyczące zawarcia porozumienia w sprawie powierzenia GZM przez gminę Radzionków zadania związanego z budową, przebudową i remontem wiat przystankowych.

wrzesień 2020 r.

przygotowanie założeń do umowy ramowej wspólnego zakupu wiat przystankowych i założeń dot. wyboru trybu postępowania. Przesłanie projektu opracowania „Wytyczne dotyczące infrastruktury publicznego transportu zbiorowego” do gmin GZM w celu zaopiniowania jego treści.

grudzień 2020 r.

przyjęcie przez Zarząd GZM uchwały ws. opracowania pn. „Wytyczne dotyczące infrastruktury publicznego transportu zbiorowego”. Przygotowanie i przekazanie do ZTM opisu modeli wiat przystankowych. Podpisanie porozumień z miastami: Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Radzionków, Sosnowiec dotyczących przekazania od roku 2021 zadań w zakresie budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych.



Nowy system zliczania pasażerów

Nowy system zliczania pasażerów pozwoli na dokładne określenie liczby podróżnych w poszczególnych miastach, a także pomiędzy danymi przystankami. Dzięki temu możliwe będzie lepsze dostosowanie liczby i wielkości pojazdów oraz godzin kursów w odniesieniu do rzeczywistego zapotrzebowania pasażerów. Dostęp do wszystkich informacji będzie możliwy na bieżąco w trybie online.

ok. 300 pojazdów (autobusów i trolejbusów) zostanie przyłączonych do systemu w ramach I etapu.

99 proc. dokładności pomiarów gwarantują urządzenia dostępne na rynku.

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Zapoznanie się z rozwiązaniami technologicznymi w zakresie systemów zliczających pasażerów, prezentowanymi podczas targów TRAKO w Gdańsku.
- ◆ Zapoznanie się z funkcjonalnościami oprogramowania do gromadzenia i analizy danych o potokach pasażerskich, wykorzystywanymi w ZTM Warszawa.
- ◆ Przeanalizowanie systemów funkcjonujących u innych organizatorów transportu zbiorowego w Polsce.
- ◆ Analiza rozwiązań funkcjonujących u operatorów, realizujących przewozy na zlecenie ZTM i sposobu przesyłania danych. Inwentaryzacja liczby i typu czujników oraz osprzętu.
- ◆ Analiza dostępnych na rynku systemów zliczania pasażerów z deklarowaną dużą dokładnością zliczania (powyżej 98proc.).
- ◆ Poszerzenie wiedzy o stosowanych rozwiązaniach zliczania pasażerów w praktyce, poprzez m.in. rozmowy z wiodącymi producentami ww. systemów.
- ◆ Podjęcie decyzji o przeprowadzeniu dialogu technicznego, podczas którego zostaną w praktyce zweryfikowane dostępne na rynku rozwiązania.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Przeprowadzenie wizyt roboczych u wybranych, wiodących organizatorów i operatorów komunikacji miejskiej wykorzystujących systemy zliczania pasażerów (ZTM Warszawa, ZTM Poznań, ZTM Rzeszów, MZA Warszawa) oraz w Zakładzie Elektronicznym SiMS (dostawcy sprzętu i oprogramowania).
- ◆ Przygotowanie niezbędnej dokumentacji do uruchomienia procedury dialogu technicznego.
- ◆ Po dokonaniu oceny zgłoszeń i podjęciu decyzji o wyborze podmiotów, które wezmą udział w postępowaniu, opracowano zestaw pytań, które skierowano do uczestników dialogu.
- ◆ Przeprowadzenie dialogu technicznego, do którego zakwalifikowały się 4 firmy. W związku z pandemią koronawirusa, spotkania z uczestnikami odbyły się w trybie zdalnym. W trakcie spotkań zapoznano się z rozwiązaniami w zakresie systemów zliczania pasażerów oferowanych na rynku oraz omówiono problematyczne kwestie techniczne, wymagające rozstrzygnięcia dla powodzenia projektowanego przez GZM systemu zliczania pasażerów.
- ◆ W ramach dialogu technicznego poddano testom oprogramowanie do gromadzenia i analizy danych o potokach pasażerskich, a także przygotowano wstępny szacunek wartości zamówienia.
- ◆ Pozyskana w toku dialogu wiedza, pomogła w przygotowaniu opisu przedmiotu zamówienia na dostawę i montaż nowego systemu zliczania pasażerów.
- ◆ Uruchomienie postępowania przetargowego na dostawę, montaż i utrzymanie systemu zliczania pasażerów, które poprzedziło opracowanie niezbędnej dokumentacji: Opisu Przedmiotu Zamówienia, warunków udziału w postępowaniu oraz kryteriów oceny ofert, warunków gwarancji i serwisu, wykazu taboru przyłączanego do systemu w I etapie, projektu umowy z wykonawcą.

Cele do osiągnięcia

- ▶ Pełna transparentność obsługi komunikacji miejskiej i projektowanych zmian.
- ▶ Rzetelne pomiary, stanowiące podstawę podejmowanych decyzji.
- ▶ Uzyskanie precyzyjnych danych dotyczących liczby pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej.
- ▶ Uzyskanie szybkiego dostępu do danych w trybie online oraz możliwość przekazywania informacji, m.in. przedstawicielom miast i gmin.
- ▶ Uzyskanie dokładnych informacji o potokach podróży na poszczególnych przystankach.
- ▶ Możliwość precyzyjnego wyliczenia składek zmiennych dla miast i gmin.
- ▶ Obniżenie kosztów transportu publicznego poprzez jego optymalizację, odpowiadającą rzeczywistemu zapotrzebowaniu pasażerów.
- ▶ Uzyskanie narzędzia, ułatwiającego dostosowanie rozkładów jazdy do rzeczywistych potrzeb

Jak to zrobimy

- ▶ Zainstalowanie nowego systemu zliczania pasażerów w pojazdach kursujących pod szyldem ZTM.
- ▶ Wprowadzanie zmian w kursowaniu pojazdów komunikacji publicznej na podstawie bieżącej analizy danych.

Ciekawostki

Nowoczesne technologie stosowane w tych systemach są bardzo dokładne (nawet na poziomie 99 proc.). Wykorzystują technologię stereoskopową.

W spotkaniach odbywanych w ramach dialogu technicznego, poza reprezentacjami wybranego dostawcy i pracowników departamentów merytorycznych Urzędu GZM oraz ZTM, obecni byli także eksperci zewnętrzni, przedstawiciele operatorów (PKM, TLT, Tramwaje Śląskie) oraz Kolei Śląskich. Łącznie w trakcie każdej telekonferencji udział brało ponad 30 osób.

W wyniku integracji z - wdrażanym przez miasto Tychy - Inteligentnym Systemem Zarządzania i Sterowania Ruchem (ITS), system zliczania pasażerów GZM zasilą dane z co najmniej 170 pojazdów PKM Tychy i TLT Tychy.

Otwartość systemu: system będzie rozszerzany w kolejnych pojazdach według przyjętego jednolitego standardu w zakresie wyposażenia pojazdów w bramki liczące i używanego oprogramowania do gromadzenia i analizy danych. Dzięki temu w przyszłości możliwe będzie przyłączenie taboru tramwajowego i kolejowego.

wrzesień 2019 r.
udział w Targach TRAKO i zapoznanie się z nowoczesnymi technologiami w tym zakresie.

listopad 2019 r.
analiza rozwiązań stosowanych u innych operatorów.

grudzień 2019 – styczeń 2020 r.
analiza systemów dostępnych na rynku.

styczeń-luty 2020 r.
wizyty robocze w ZTM Warszawa, ZTM Poznań, ZTM Rzeszów, MZA Warszawa oraz w Zakładzie Elektronicznym SiMS (dostawca sprzętu i oprogramowania).

marzec 2020 r.
przekazanie pytań uczestnikom dialogu. Z uwagi na panującą sytuację epidemiologiczną w kraju, konieczne było przesunięcie terminów rozpoczęcia spotkań w ramach dialogu.

czerwiec 2020 r.
skierowanie do uczestników dialogu pytań uzupełniających.

wrzesień – grudzień 2020 r.
przygotowywanie Opisu Przedmiotu Zamówienia.

październik 2019 r.
zapoznanie się z systemem stosowanym w ZTM Warszawa.

listopad – grudzień 2019 r.
analiza systemów stosowanych u innych organizatorów transportu w Polsce.

luty 2020
Rozpoczęcie dialogu technicznego, w ramach którego sprawdzone zostanie działanie systemu zliczania pasażerów w kilkunastu pojazdach.

luty 2020 r.
przygotowanie dokumentacji na potrzeby dialogu technicznego. Ogłoszenie naboru do dialogu technicznego.

maj 2020 r.
spotkania z uczestnikami dialogu w trybie zdalnym.

lipiec – sierpień 2020 r.
testy udostępnionego oprogramowania do gromadzenia i analizy danych o potokach pasażerskich.

grudzień 2020 r.
zakończenie dialogu technicznego. Przygotowanie dokumentacji przetargowej i ogłoszenie postępowania przetargowego na dostawę, montaż i utrzymanie systemu zliczania pasażerów.



Integracja organizatorów transportu

Integracja organizatorów transportu publicznego ma na celu usprawnienie zarządzania systemem komunikacji miejskiej na obszarze związku metropolitalnego. Przekłada się to bezpośrednio na ujednolicenie oraz podnoszenie standardu obsługi. Podnosi to skuteczność działania oraz przynosi realne oszczędności. Integracja organizatorów transportu publicznego obejmuje również współpracę z kilkunastoma gminami, które nie należą do GZM, ale korzystają z oferty komunikacji miejskiej przez nią organizowanej.

Ponad 100 milionów kilometrów pokonują rocznie autobusy, tramwaje, trolejbusy kursujące pod szyldem ZTM. Codziennie na drogi wyjeżdża ponad 1500 pojazdów, które wykonują ponad 800 tys. przewozów. Sprawia to, że Zarząd Transportu Metropolitalnego jest jednym z największych organizatorów transportu publicznego w Polsce.

16 w tylu gminach spoza GZM, kursują pojazdy pod szyldem ZTM.

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Utworzenie ZTM.
- ◆ Wykonanie analizy due diligence, obejmującej KZK GOP, MZKP i MZK.
- ◆ Zawarcie porozumień z dotychczasowymi organizatorami w sprawie powierzenia funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego.
- ◆ Przejęcie przez ZTM zadań KZK GOP, MZKP i MZK (uchwała Zgromadzenia GZM nr VII/27/2018 i XI/62/2018 oraz uchwała Zarządu GZM nr 267/2018).
- ◆ Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania na rozszerzenie systemu ŚKUP na pojazdy PKM Tychy i TLT Tychy, zakończone podpisaniem umowy.
- ◆ Zrealizowanie prac Etapu 1, obejmującego uruchomienie funkcjonalności obsługi karty ŚKUP w pojazdach PKM Tychy i TLT Tychy.
- ◆ Wystąpienie do gmin GZM o określenie potrzeb w zakresie zakupu automatów biletowych.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Zrealizowanie przez Wykonawcę prac Etapu 1 obejmującego uruchomienie funkcjonalności obsługi karty ŚKUP w pojazdach PKM Tychy i TLT Tychy (Więcej: Rozbudowa ŚKUP w podregionie południowym).
- ◆ Zawarcie porozumienia z gminami należącymi do byłego MZKP Tarnowskie Góry w zakresie powierzenia GZM funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego.
- ◆ Wystąpienie do gmin GZM o określenie potrzeb w zakresie zakupu automatów biletowych (Więcej: Automaty biletowe).
- ◆ Zawarcie porozumień z MZK Jastrzębie w zakresie powierzenia GZM funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego na liniach 69, 194 i 195.
- ◆ Uzgodniono zapisy porozumienia z miastem Rybnik w zakresie powierzenia GZM funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego na liniach 194 i 195.
- ◆ Opracowano „Wytyczne dotyczące infrastruktury transportu zbiorowego” dla obszaru GZM.
- ◆ Uruchomienie Mobilnej Aplikacji Pasażera – Mobilny ŚKUP, umożliwiającej zakup wszystkich biletów z oferty biletowej ZTM za pomocą urządzeń mobilnych (Więcej: Modernizacja ŚKUP).



Cele do osiągnięcia

- ◆ Stworzenie nowoczesnego systemu zarządzania, pozwalającego na podgląd w czasie rzeczywistym najważniejszych informacji o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w danej gminie.
- ◆ Stworzenie atrakcyjnej oferty komunikacji miejskiej.
- ◆ Dostosowanie siatki połączeń do potrzeb pasażerów.
- ◆ Poprawa warunków pracy kierowców.
- ◆ Zmiana sposobu komunikacji z pasażerami.

Jak to zrobimy

- ◆ Usprawnienie zarządzania komunikacją miejską.
- ◆ Wsparcie dla budżetów gmin w przypadku nieplanowanych wydatków.
- ◆ Obniżenie kosztów organizacyjno-administracyjnych.
- ◆ Unowocześnienie systemów płatniczych w komunikacji miejskiej.
- ◆ Poprawa jakości świadczonych usług.
- ◆ Wychodzenie naprzeciw oczekiwaniom pasażerów.
- ◆ Podniesienie skuteczności w windykacji należności z tytułu nałożenia opłat dodatkowych za brak biletu, uprawniającego do przejazdu komunikacją miejską.





Rada Metropolitalnego Transportu Publicznego

Sprawny, zrównoważony transport w miastach to jeden z najważniejszych elementów rozwoju metropolii. Przy rosnącej złożoności obszarów miejskich należy tak kształtować system transportu publicznego, by elastycznie dostosowywał się do zmian i odpowiadał na oczekiwania i potrzeby pasażerów. Dla powodzenia projektów realizowanych w tak wrażliwej sferze jak transport publiczny, ważne jest uzyskanie społecznej zgody co do kierunku zmian i proponowanych rozwiązań. Taką rolę pełni powołana przez GZM Rada Metropolitalnego Transportu Publicznego.

3 – uchwały podjęła Rada Metropolitalnego Transportu Publicznego (RMTP) w 2020 roku.

29 – osób zasiada w Radzie Metropolitalnego Transportu Publicznego.

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Powołanie Rady Metropolitalnego Transportu Publicznego.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Uzyskanie merytorycznego wsparcia ze strony organu reprezentującego środowiska naukowe, organizacje społeczne, związki zawodowe, środowiska osób niepełnosprawnych.
- ◆ Uzyskanie opinii na temat skutków planowanych działań w dziedzinie transportu publicznego.
- ◆ Możliwość uwzględnienia różnych punktów widzenia w podejściu do problemów i sposobu ich rozwiązywania.

RMTP jest organem doradczym Zarządu GZM. Została powołana w listopadzie 2019 roku.

Przewodniczącym RMTP jest prof. dr hab. inż. Bogusław Łazarz, prorektor ds. ogólnych Politechniki Śląskiej.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ W 2020 roku członkowie RMTP spotkali się dwukrotnie. Raz w formie stacjonarnej, a tematem rozmów było planowanie utworzenie metropolitalnych połączeń autobusowych. Drugie spotkanie odbyło się w formie zdalnej i było poświęcone przewozowi rowerów, urządzeń transportu osobistego, a także bezpieczeństwu kierowców i pasażerów.
- ◆ RMTP podjęła trzy uchwały dotyczące: zasad przewozu rowerów, zasad przewozu urządzeń transportu osobistego oraz bezpieczeństwa kierowców i pasażerów.

Jak to zrobimy

- ◆ Stworzenie modelu podejmowania decyzji w dziedzinie transportu publicznego, który w optymalny sposób odpowiada na potrzeby pasażerów.





Autobusy na lotnisko

Celem metropolitalnych linii autobusowych na lotnisko jest zapewnienie sprawnej łączności transportem publicznym pomiędzy pięcioma podregionami Metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach. Projekt został wdrożony w listopadzie 2018 roku. Do podróżowania liniami lotniskowymi upoważnia m.in. bilet 24-godzinny, dostępny w taryfie ZTM.

Co zastaliśmy

- ◆ Brak bezpośredniego połączenia komunikacją miejską z lotniskiem w Pyrzowicach. Problem był wielokrotnie zgłaszany przez mieszkańców Śląska i Zagłębia, a także turystów.
- ◆ Z lotniska w Pyrzowicach kursowały jedynie komercyjne autobusy.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Zapewnienie szybkich, regularnych oraz bezpośrednich połączeń autobusowych z Międzynarodowym Portem Lotniczym w Pyrzowicach.
- ◆ Zapewnienie pasażerom różnych form płatności za bilety (m.in. karta płatnicza), obowiązujących w liniach lotniskowych.
- ◆ Kampania promocyjna propagująca wybór połączeń autobusowych w podróżach na lotnisko.

Co zrobiliśmy

- ◆ Uruchomienie czterech linii, przebiegających przez największe miasta Metropolii, na których autobusy kursują przez całą dobę, również w weekendy i święta.
- ◆ Zlokalizowanie automatu biletowego na lotnisku.
- ◆ Uruchomienie sprzedaży biletów 24-godzinnych w wersji papierowej i elektronicznej (na smartfony).
- ◆ Weryfikacja rozkładów jazdy uruchomionych linii na lotnisko, wdrożenie wnioskowanych przez pasażerów zmian.

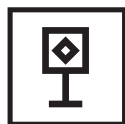
Jak to zrobimy

- ◆ Uruchomienie w liniach na lotnisko możliwości zapłaty kartą płatniczą.
- ◆ Zmiany w siatce połączeń ZTM, m.in. stworzenie dodatkowych linii szkieletowych o charakterze metropolitalnym, łączących miasta GZM z lotniskiem.

4
linie lotniskowe

8
miast

16
przystanków



Przystanki linii lotniskowych znajdują się w ośmiu miastach: Katowicach, Bytomiu, Zabrze, Gliwicach, Będzinie, Piekarach Śląskich, Sosnowcu i Tychach.



Łącznie powstały cztery linie ekspresowe: AP1, AP2, AP3 i AP4, zapewniające częstotliwość odjazdów od pół godziny w ciągu dnia do półtorej godziny w nocy.



W okresie od grudnia 2018 r. do listopada 2019 r. sprzedano około 200 tysięcy biletów uprawniających do podróżowania liniami lotniskowymi.

kwiecień-maj 2018 r.
ustalenie przebiegu linii na lotnisko.

wrzesień-październik 2018 r.
przyjęcie zmian w taryfie przewozu osób i bagażu, podpisanie umów z operatorami.

październik-listopad 2018 r.
uruchomienie sprzedaży biletów 24-godzinnych w wersji papierowej i na komórkę; zlokalizowanie automatu biletowego na lotnisku.

listopad 2018 r.
uruchomienie linii lotniskowych.

styczeń-marzec 2019 r.
weryfikacja rozkładów jazdy linii lotniskowych, wdrożenie wnioskowanych przez pasażerów zmian.



Velostrady

System velostrad ma połączyć miasta GZM. Do realizacji tej inwestycji zostaną wykorzystane dawne tereny przemysłowe i nieczynne trasy kolejowe. Rowerzyści będą mogli wygodnie przemieszczać się szeroką trasą z systemem wjazdów i zjazdów, oddzieloną od ruchu samochodów i pieszych.

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia przygotowała koncepcję przebiegu pierwszego etapu szybkiej drogi dla rowerów. Rozpatrywane są trzy warianty budowy tej trasy. Połączone zostaną Katowice, Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza, Czeladź, Będzin, Siemianowice Śląskie i Mysłowice. W dalszej kolejności powstaną następne velostrady, które znajdą się w Katowicach, Chorzowie, Siemianowicach Śląskich, Rudzie Śląskiej, Zabrze, Bytomiu, Gliwicach oraz Tychach.

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Opracowanie „Standardów i wytycznych kształtowania infrastruktury rowerowej”.
- ◆ Rozpoczęcie współpracy z ekspertem zewnętrznym w zakresie projektu „Metropolita Przyjazna Rowerom”.
- ◆ Ogłoszenie postępowania przetargowego na wybór wykonawcy „Wielokryterialnej analizy i wariantowej koncepcji przebiegu drogi rowerowej (velostrady) Metropolia Wschód – Etap I”.
- ◆ Podpisanie listu intencyjnego z właścicielami terenów po dawnych liniach kolei przemysłowej.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Zaprojektowanie i budowa bezpiecznych i komfortowych dróg rowerowych o charakterze metropolitalnym (międzygminnym).
- ◆ Spopularyzowanie roweru jako środka transportu.
- ◆ Stworzenie alternatywy dla transportu samochodowego i uzupełnienie komunikacji publicznej.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Rozstrzygnięcie przetargu na przygotowanie koncepcji szybkiej drogi dla rowerów Metropolia Wschód - Etap I.
- ◆ Przygotowanie „Wielokryterialnej analizy i wariantowej koncepcji przebiegu drogi rowerowej (velostrady) Metropolia Wschód - Etap I”.
- ◆ Opracowanie „Planu Działań GZM w zakresie przygotowania realizacji Metropolitalnej Sieci Tras Rowerowych”
 - ◆ trwają wstępne ustalenia nad przebiegiem tras Katowice – Tychy, Katowice – Bytom – Piekary Śląskie oraz Katowice – Gliwice

Jak to zrobimy

- ◆ Velostrady zostaną zrealizowane zgodnie:
 - ◆ z „Ramowym programem realizacji dróg rowerowych”,
 - ◆ ze „Studium systemu tras rowerowych”, opracowanym przez GZM, we współpracy z gminami,
 - ◆ ze „Standardami i wytycznymi kształtowania infrastruktury rowerowej”.

2019 r.
podpisanie listów intencyjnych z właścicielami terenów po kolei przemysłowej.

marzec 2020 r.
rozpoczęcie prac nad koncepcją przebiegu velostrad.

IV kwartał 2020 r.
odbiór koncepcji wariantów przebiegu I etapu velostrady.

I kwartał 2021 r.
przyjęcie „Ramowego programu realizacji dróg rowerowych”.



Rower Metropolitalny

Rower Metropolitalny to planowana sieć wypożyczalni, który pozwoli zintegrować transportowo niemal cały obszar GZM. Będzie to jeden z większych systemów tego typu w Europie - według wstępnych szacunków utworzy go ok. 8 tys. rowerów IV generacji (tzw. smart bike), ok. 940 stacji oraz długoterminowa wypożyczalnia rowerów ze wspomaganiem elektrycznym. Jednym z założeń jest również to, aby wypożyczalnia była całoroczna, ponieważ rower w systemie transportu publicznego GZM ma służyć przede wszystkim celom komunikacyjnym.

Utworzenie jednolitego systemu pozwoli na łatwiejsze przemieszczanie się pomiędzy gminami, co odgrywa kluczową rolę w kontekście budowy systemu zrównoważonej mobilności miejskiej.

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Zintegrowanie wypożyczalni rowerów miejskich firmy Nextbike, które funkcjonowały w kilku miastach GZM (od 5 do 7) (więcej: Integracja systemów rowerów miejskich na terenie GZM).
- ◆ Zawarcie umowy z operatorem, dzięki której mieszkańcy nie muszą oddawać rowerów w tym samym mieście, z którego je wypożyczali. Koszty relokacji rowerów między miastami w pełni pokrywa Metropolia.
- ◆ Ogłoszenie przetargu na opracowanie koncepcji Roweru Metropolitalnego. Ze względu na fakt, że żaden z oferentów nie spełnił wymogów formalnych – unieważnienie postępowania. Ponowne ogłoszenie zamówienia.
- ◆ Zapewnienie pojazdów służbom mundurowym, dla których rowery, w niektórych interwencjach, mogą być skuteczniejsze od samochodów.
- ◆ Zachęcenie urzędników do podróży służbowych za pomocą roweru.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Zapewnienie możliwości korzystania z roweru publicznego mieszkańcom GZM – jako równorzędnego środka transportu.
- ◆ Zapewnienie optymalnej i wydajnej sieci Roweru Metropolitalnego.
- ◆ Zmiana nawyków transportowych.
- ◆ Promowanie nowoczesnej mobilności.
- ◆ Promowanie zdrowego trybu życia.

2020 r.
opracowanie „Koncepcji Roweru Metropolitalnego”.

2021 r.
konsultacje z gminami i podpisanie porozumienia z gminami i rozpoczęcie procedury wyłonienia operatora systemu.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Przeprowadzenie przetargu dot. wykonania „Koncepcji Roweru Metropolitalnego”.
- ◆ Odebranie gotowego dokumentu.
- ◆ Rozpoczęcie prac nad docelowym kształtem systemu.

Jak to zrobimy

- ◆ Wdrożenie jednolitego systemu roweru publicznego, obejmującego miasto i gminę GZM.
- ◆ Zintegrowanie oferty transportu publicznego z Rowerem Metropolitalnym.
- ◆ Promocja idei zrównoważonego transportu wśród mieszkańców i samorządów Metropolii.

Ciekawostki:

Rower Metropolitalny mają docelowo stworzyć rowery IV generacji. To oznacza zdecydowanie większą swobodę korzystania. Nowy model wypożyczalni pozwoli bowiem na łatwiejsze znalezienie i odstawienie roweru, ponieważ generacja ta umożliwi rezygnację z dotychczasowych drogich stacji na rzecz prostszych i tańszych stojaków.

Liczby:

Z szacunków wynika, że koszt utrzymania jednego roweru we wspólnym, metropolitalnym systemie będzie o połowę niższy niż średni koszt w dotychczas indywidualnie zamawianych systemach miejskich.

Liczba rowerów wzrośnie z obecnie używanych około 1,6 tys. do około 8 tys.

W projektowanym systemie wypożyczalnie będą zlokalizowane średnio co ok. 300 – 450 m, podczas gdy teraz ta średnia odległość jest prawie dwa razy większa i wynosi ponad 700 m.



Integracja systemów rowerów miejskich na terenie GZM

Projekt zakładał zintegrowanie wypożyczalni rowerów miejskich firmy Nextbike, które funkcjonują w poszczególnych miastach GZM. Metropolia zawarła umowę z operatorem, dzięki której mieszkańcy mogą oddać rower w innym mieście niż go wypożyczyli. Wcześniej zabraniały tego regulaminy poszczególnych wypożyczalni. Koszty relokacji rowerów między miastami w pełni pokrywa Metropolia.

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Integracji systemów Nextbike w 7 miastach, w których operator realizował obsługę wypożyczalni rowerów miejskich.
- ◆ 53 proc. mieszkańców znalazło się w zasięgu zintegrowanych systemów
- ◆ Prawie 730 000 wypożyczeń, 42809 przejazdów między miastami, 3600 wykonanych relokacji

Cele do osiągnięcia

- ◆ Popularyzacja roweru jako środka transportu.
- ◆ Alternatywa dla samochodu przy podróżach obowiązkowych (dom, praca, szkoła).
- ◆ Umożliwienie przejazdów międzygminnych.

Integracja systemów rowerów miejskich w 2020 r. obejmowała następujące miasta:

- Katowice
- Sosnowiec
- Tychy
- Chorzów
- Siemianowice Śląskie

Ciekawostki:

Najczęściej relokowana stacja: Sosnowiec Stawiki.
Najdłuższy dystans: Sosnowiec – Tychy (ok. 27 km).
Do integracji z Tychami dołączyły miasta spoza GZM, tj. Goczałkowice-Zdrój, Pszczyna.
Pomimo pandemii, w miesiącach lipiec-wrzesień, liczba relokacji była większa niż w 2019 r

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Zintegrowanie systemów Nextbike w 5 miastach, co stanowiło kontynuację działań z 2019 roku (dwie wypożyczalnie nie zostały uruchomione w 2020 roku).
- ◆ Ujednolicenie terminów rozpoczęcia i zakończenia sezonów rowerów miejskich w miastach Metropolii.

Jak to zrobimy

- ◆ Rozwiązanie problemu „ostatniej mili” poprzez dostęp do szerokiej oferty transportowej z wykorzystaniem roweru.
- ◆ Realizowanie działań, zmierzających do zmniejszenia wykorzystania samochodu jako środka transportu.

Liczby:

3 535 - liczba relokowanych rowerów
32 980 - największa liczba przejazdów pomiędzy miastami (Chorzów - Katowice, Katowice - Chorzów)
729 836 – łączna liczba wypożyczeń w 2020 roku.

maj 2020 r.
start sezonu rowerowego (opóźnienie z powodu pandemii).
Podpisanie umowy z Operatorem.

lipiec 2020 r.
652 - największa liczba relokowanych rowerów
7658 - największa liczba przejazdów pomiędzy miastami.

listopad 2020 r.
zakończenie sezonu rowerowego.



Metropolia przyjazna rowerom – dokumenty planistyczne

Realizacja inwestycji w infrastrukturę rowerową oraz koordynacja działań na skalę Metropolii wymaga przygotowania dokumentów o charakterze planistycznym oraz wyznaczającym standardy rozwoju infrastruktury rowerowej. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia przygotowała dwa dokumenty: „Studium Systemu Tras Rowerowych dla GZM” oraz „Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej”. Pierwszy dokument to wstępny projekt studium tras rowerowych, w którym znajdują się najbardziej optymalne rozwiązania dotyczące przebiegu ponadlokalnych dróg rowerowych, łączących wszystkie miasta i gminy Metropolii. Drugi dokument – Standardy – precyzuje kwestie związane z projektowaniem tras rowerowych, planowaniem ruchu rowerowego, oznakowaniem tras dla rowerów czy wymaganiami technicznymi dla infrastruktury.

Co zastaliśmy

- ◆ Aktywność gmin w rozbudowie własnych sieci dróg rowerowych.
- ◆ Brak rozwiązań mających na celu koordynację działań w kierunku projektowania i budowy велоstrad, dróg rowerowych o charakterze ponadlokalnym (międzygminnym).
- ◆ Wyprzedane pozbawione ciążłości i obiektów mostowych przebiegi po dawnej kolei piaskowej.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Możliwość rozwoju sieci dróg rowerowych i infrastruktury w oparciu o jednolite standardy.
- ◆ Uzyskanie kompleksowej informacji na temat systemu tras rowerowych.
- ◆ Zdefiniowanie kwestii integracji transportu rowerowego z transportem zbiorowym.

Studium Systemu Tras Rowerowych dla GZM

- 1500 km alternatywnych przebiegów tras rowerowych na terenie Metropolii, ujętych w Studium Systemu Tras Rowerowych.
- Przebiegi tras powstały w oparciu o konsultacje z urzędnikami 41 gmin GZM i przedstawicielami strony społecznej.
- Wykorzystanie otwartej platformy Google do współpracy online.
- Dokument bierze pod uwagę przebiegi nieczynnych linii kolejowych.

Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej

- Zaangażowanie przedstawicieli środowisk rowerowych w konsultowaniu opracowania.
- Ścisła współpraca z oficerami rowerowymi gmin GZM przy powstawaniu opracowania.
- Standardy zostały wprowadzone min. uchwałą Marszałka Województwa Śląskiego, ze szczególnym naciskiem na Zarząd Dróg Wojewódzkich.

Co zrobiliśmy

- ◆ Studium Systemu Tras Rowerowych dla GZM.
- ◆ Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej.
- ◆ Podpisanie listów intencyjnych w sprawie możliwości pozyskania terenów po kolei piaskowej na велоstrady (w sumie ponad 60 km potencjalnych tras).
- ◆ Ogłoszenia postępowania przetargowego na wybór wykonawcy koncepcji rowerowych tras metropolitalnych w standardzie велоstrady.

Jak to zrobimy

- ◆ Stworzenie infrastruktury w oparciu o jednolite standardy.
- ◆ Zapewnienie komfortowego i bezpiecznego przemieszczania się rowerem.
- ◆ Budowa i rozwój szybkich dróg rowerowych o charakterze metropolitalnym (vелоstrad).
- ◆ Integracja transportu rowerowego z transportem publicznym.

Standardy rowerowe przyjęły:

- Będzin,
- Dąbrowa Górnicza,
- Czeladź,
- Mikołów,
- Siemianowice Śląskie,
- Sosnowiec,
- Tarnowskie Góry,
- Tychy,
- Zabrze.

Standardy jako zalecenia stosują:

- Bytom,
- Gliwice,
- Ruda Śląska,
- Katowice.

2018 r.
Studium Systemu
Tras Rowerowych.

cykl konsultacji społecznych.

2019 r.
standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej.

grudzień 2019
podpisanie listów intencyjnych.



Standardy ruchu pieszego

Przemierzanie się po mieście to nie tylko samochody, rowery czy komunikacja publiczna. Niezależnie jaką formę transportu na co dzień wybieramy, wszyscy jesteśmy pieszymi. Dlatego miasta muszą stanowić przede wszystkim przestrzeń dostępną i przyjazną dla ruchu pieszego. Dokument „Standardy dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin GZM”, który został opracowany przez Metropolię, pracowników urzędów gmin, społeczników i mieszkańców, to początek szerokiego procesu zmian w myśleniu o projektowaniu przestrzeni w naszych miastach i gminach.

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Na bazie dokumentu na otwartej licencji, stworzono Standardy dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Dokument został
- ◆ wydany w styczniu 2020 roku (do pobrania ze strony: metropoliagzm.pl).
- ◆ W proces powstawania opracowania włączono pracowników gmin i jednostek organizacyjnych, społeczników, przedstawicieli trzeciego sektora, seniorów oraz osoby z niepełnosprawnościami.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Wspieranie gmin w dbaniu o dostępność i stworzenie przyjaznych przestrzeni do bezpiecznego przemieszczania się pieszych w
- ◆ miejscu zamieszkania i w centrach miast.

Poprawa infrastruktury pieszej w gminach – zgodnie ze standardami przyjętymi przez Metropolię.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Rozpoczęto prace nad planem zrównoważonej mobilności miejskiej, gdzie duży nacisk kładziony jest na ruch pieszych.
- ◆ Zorganizowano konferencję i warsztaty pn. „Chodzi o pieszych”, mające za zadanie przybliżenie problemów i kierunków rozwiązań dla ruchu pieszych. Warsztaty zostały przeprowadzone na przykładzie ulicy Dworcowej w Bytomiu.
- ◆ Standardy dostępności ruchu pieszych zostały przyjęte uchwałą Zarządu GZM i zostały wpisane do regulaminu Metropolitalnego Funduszu Solidarności oraz Programu ograniczania niskiej emisji – jako warunek realizacji dofinansowywanych inwestycji.
- ◆ Aby wesprzeć gminy w stosowaniu standardów i dbaniu o dostępność zaangażowano eksperta, służącego aktywnym wsparciem w ocenie wniosków i realizacji przedsięwzięć w gminach.

Jak to zrobimy

- ◆ Zagwarantowanie gminom i miastom wsparcia eksperckiego w zakresie projektów budowlanych.
- ◆ Na bazie planu zrównoważonej mobilności miejskiej zostanie utworzona komórka zbierającą wiedzę i budującą systemowe wsparcie dla gmin w zakresie obszarowego uspokajania ruchu w dzielnicach i centrach miast, celem stworzenia bezpiecznych i dostępnych przestrzeni życia mieszkańców GZM.



Przepustowość komunikacyjna, współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego

Realizacja działania ma na celu zapewnienie efektywnych powiązań komunikacyjnych wewnątrz GZM oraz na zewnątrz, w relacjach krajowych i międzynarodowych.

Działanie to obejmuje dwa projekty:

1. Koncepcja metropolitalnych powiązań drogowych na obszarze GZM.
2. Badanie dobowych przepływów ruchu tranzytowego wraz z pomiarem natężenia na wybranych dwóch odcinkach/korytarzach dróg krajowych (S1, S11) w relacjach z obszarem GZM.

Wskazanie 10 odcinków dróg (planowanych lub projektowanych) priorytetowych z punktu widzenia powiązań na poziomie metropolitalnym.

Wykonanie badań ruchu w 19 punktach pomiarowych na terenie GZM i poza nią.

27 spotkań konsultacyjnych.

Co zrealizowaliśmy w 2018–2019

- ◆ Pozyskanie materiałów wejściowych, dotyczących istniejących i planowanych/projektowanych układów drogowych oraz struktury zarządzania drogami w GZM.
- ◆ Opracowanie "Koncepcji metropolitalnych powiązań drogowych na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii".
- ◆ Przeprowadzenie badań ruchu w terenie (łącznie 19 punktów pomiarowych) wraz z przetworzeniem danych i opracowaniem wyników, w tym:
 - ◆ w obszarze północnym, w relacji GZM a Aglomeracja Poznańska, na drogach S11/DK11 (11 punktów pomiarowych);
 - ◆ w obszarze południowym, w relacji GZM a Bielsko-Biała (Podbeskidzie – granica państwa), na drogach S1/DK1 (8 punktów pomiarowych).

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Rozpoznanie zainteresowania zleceniem pomiarów ruchu przez GZM - wśród miast na prawach powiatu w GZM (w ramach ówczesnie planowanego Generalnego Pomiaru Ruchu); dalsze prace nad tym tematem zostały zawieszono ze względu na sytuację epidemiczną w 2020 r.
- ◆ Monitorowanie działań zarządców dróg krajowych i wojewódzkich (GDDKiA i ZDW) w zakresie w stanu realizacji planowanego Generalnego Pomiaru Ruchu 2020 w kontekście opóźnień wynikających z COVID-19 (projekt ostatecznie został przesunięty na 2021 r.).
- ◆ Bieżące prace i analizy związane z opiniowaniem dróg krajowych i wojewódzkich, a także kształtowaniem układów drogowych na obszarze GZM.
- ◆ Wspieranie rozwoju układów drogowych na obszarze GZM, m.in. poprzez udzielanie dotacji gminom przez GZM na projekty drogowe (obecnie jest to realizowane przez Departament Projektów i Inwestycji w ramach projektu pn. Metropolitalne Powiązania Drogowe).



Drogi na obszarze GZM zarządzane są przez 50 podmiotów – 2 na poziomie krajowym, 1 na poziomie regionalnym, 19 na poziomie powiatów (wraz z prezydentami miast na prawach powiatu), 28 na poziomie gminnym (z wyłączeniem miast na prawach powiatów).



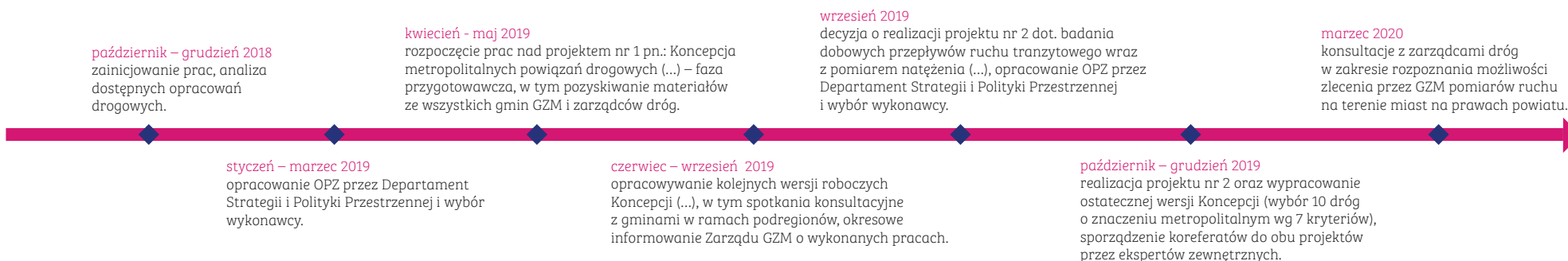
W Koncepcji metropolitalnych powiązań drogowych na obszarze GZM ideowo wskazano dwa pożądane powiązania o znaczeniu krajowym i regionalnym, tj. tzw. autostrada A4 bis i tzw. północna obwodnica GZM, które obecnie są w fazie wstępnych dyskusji i badań w zakresie zasadności poszukiwania wariantowych przebiegów.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Wyznaczenie układu metropolitalnych powiązań drogowych jako wsadu do opracowania metropolitalnego dokumentu strategicznego.
- ◆ Wypracowanie narzędzia wspomagającego planowanie i optymalizację kierunków rozwoju układu drogowego w GZM.
- ◆ Wybór priorytetowych odcinków dróg planowanych lub projektowanych - do realizacji w pierwszej kolejności z uwagi na ważność dla powiązań drogowych w skali całej Metropolii.

Jak to zrobimy

- ◆ Optymalizacja kierunków rozwoju układu drogowego w GZM.
- ◆ Integrowanie na poziomie metropolitalnym indywidualnych działań i planów gmin w zakresie rozwoju układów drogowych.
- ◆ Budowanie własnej bazy danych o obszarze GZM, z możliwością cyklicznego badania i monitorowania zmian w dalszej perspektywie czasowej.





Metropolitalne powiązania drogowe na obszarze GZM

Budowa oraz rozbudowa strategicznych dla obszaru metropolii dróg, usprawniających przepływy komunikacyjne - realizacja tych połączeń jest niezbędna do zapewnienia przepustowości na terenie Metropolii oraz zaspokojenia potrzeb transportowych. Kluczowe jest tu również odciążenie zakorkowanych centrów miast. Drogi metropolitalne będą stanowić łączniki pomiędzy autostradami i drogami krajowymi. W założeniu mają mieć ponadlokalny charakter powiązań oraz znaczący wpływ na racjonalizację przejazdów i poprawę spójności transportowej GZM. Drogi te będą służyć obsłudze komunikacyjnej tzw. „dużych” generatorów ruchu w GZM (typu lotnisko, wielkopowierzchniowe obiekty handlowe, centra logistyczne).

Cechy dróg:

- ponadlokalne
- łączące gminy Metropolii
- służące obsłudze dużych generatorów ruchu

Najważniejsze zadania inwestycyjne:

DTŚ Wschód
DTŚ Północ
DK79/S11

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Opracowanie „Koncepcji powiązań drogowych o znaczeniu metropolitalnym”.
- ◆ Przeprowadzenie badań ruchu w terenie (łącznie 19 punktów pomiarowych) wraz z przetworzeniem danych i opracowaniem wyników.
- ◆ Sporządzenie 3 koreferatów przez ekspertów zewnętrznych.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Poprawa bezpieczeństwa na drogach.
- ◆ Określenie strategicznego rozwoju dróg na obszarze GZM.
- ◆ Poprawa przepływów komunikacyjnych na obszarze Metropolii.
- ◆ Połączenie nowych dróg z całym systemem komunikacyjnym w GZM.
- ◆ Koordynacja działań wynikających z wieloletnich konsultacji, uzgodnień między poszczególnymi miastami.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Analiza stanu przygotowania wybranych projektów dla dróg, które zgodnie z opracowaniem pn. „Koncepcja metropolitalnych powiązań drogowych na obszarze GZM”, mają pełnić rolę połączeń metropolitalnych. Trwają konsultacje planu rozwoju infrastruktury drogowej z gminami członkowskimi GZM.

Rozpoznanie - wśród miast na prawach powiatu w GZM -

- ◆ zainteresowania zleceniem pomiarów ruchu przez GZM. Monitorowanie prac zarządców dróg krajowych i wojewódzkich (GDDKiA i ZDW) w zakresie stanu realizacji planowanego Generalnego Pomiaru Ruchu 2020.

Bieżące prace i analizy związane z opiniowaniem dróg

- ◆ krajowych i wojewódzkich, a także kształtowaniem układów drogowych na obszarze GZM, w tym m.in. dla potrzeb udzielenia dotacji gminom przez GZM.

Jak to zrobimy

- ◆ Na bazie konsultacji z gminami oraz mieszkańcami Metropolii, powstanie pełna dokumentacja dotycząca budowy i rozbudowy tras o charakterze metropolitalnym. Kolejnym krokiem będą już właściwe prace budowlane.

lipiec 2020 r.
raport otwarcia oraz plan dalszych działań.

2021 r.
analiza stanu przygotowania wybranych projektów drogowych.

sierpień 2020 r.
konsultacje dot. projektów związanych z infrastrukturą rowerową.





FUNDUSZE

1. Program działań na rzecz ograniczania niskiej emisji (PONE)
2. Fundusz Solidarności
3. Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki
4. Pomoc szpitalom w okresie epidemii koronawirusa

Program działań na rzecz ograniczania niskiej emisji (PONE)

Działania związane z poprawą jakości powietrza w Metropolii GZM, to największe wyzwanie mogące znacząco podnieść komfort życia w tworzących ją miastach i gminach. Jednym z instrumentów, wspierających te działania, jest „Program na rzecz ograniczania niskiej emisji”. W jego ramach do końca 2021 roku gminy otrzymają dotacje o łącznej wysokości ponad 100 mln zł.

Metropolia wspiera w ten sposób inwestycje, których celem jest szeroko pojęte ograniczenie niskiej emisji i dążenie do poprawy jakości powietrza również w kontekście zmian nawyków mobilnościowych. 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, czy zakupem niskoemisyjnych pojazdów komunikacji miejskiej.

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Niekorzystna jakość powietrza nad obszarem gmin, wchodzących w skład GZM.
- ◆ Potrzebę dodatkowych działań, wspierających gminy członkowskie GZM w realizowaniu inwestycji ukierunkowanych na ograniczenie niskiej emisji.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Zmniejszenie niskiej emisji na obszarze związku metropolitalnego poprzez wsparcie instalacji m.in. nowoczesnych systemów grzewczych, zwiększenie efektywności energetycznej.
- ◆ Poprawa jakości powietrza na wysoko zurbanizowanym obszarze, obciążonym silnym natężeniem niskiej emisji.

PRZYKŁADOWE PROJEKTY

Siemianowice Śląskie: Słoneczna Gmina - montaż instalacji fotowoltaicznych w infrastrukturze publicznej (897 720 zł).

Sosnowiec: Budowa i rozbudowa małych węzłów przesiadkowych i łączących je ścieżek rowerowych na terenie Sosnowca - Etap II (2 250 309 zł).

Tychy: Przebudowa ścieżek rowerowych w Tychach (4 173 008 zł).

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ W ramach „Programu działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji” w roku 2020 gminy GZM zrealizowały 125 inwestycji związanych z ograniczeniem niskiej emisji, na łączną kwotę blisko 74 mln zł, co pozwoliło m.in. na:
 - ◆ zmodernizowanie łącznie ponad 20 km dróg pieszych i rowerowych,
 - ◆ modernizację energetyczną 126 budynków,
 - ◆ modernizację 8443 punktów oświetleniowych.

Jak to zrobimy

- ◆ Dofinansowanie proekologicznych projektów i inwestycji wybranych do realizacji przez gminy GZM, służących poprawie jakości powietrza i ograniczeniu niskiej emisji.

program działań na rzecz ograniczenia niskiej emisji w roku 2020 pozwolił na dofinansowanie 125 inwestycji związanych z ograniczeniem niskiej emisji na łączną kwotę blisko 74 mln zł.

w budżecie GZM na rok 2021 uwzględniono 14,6 mln zł, które zostaną przekazane w ramach PONE. Kwota ta będzie dodatkowo powiększona o środki, które nie zostały wykorzystane przez gminy w roku 2020, pozwalając na dofinansowanie inwestycji o łącznej wartości blisko 30 mln zł.



Fundusz Solidarności

Założeniem funduszu jest niwelowanie różnic w rozwoju społeczno-gospodarczym miast i gmin Metropolii poprzez finansowe wsparcie projektów inwestycyjnych, mających na celu poprawę jakości i komfortu życia mieszkańców. W funduszu realizowano 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 oraz bardzo ważnym zagadnieniem – niską emisją.

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ W trakcie dwóch edycji zostało zgłoszonych 229 projektów inwestycyjnych, które otrzymały dofinansowanie w wysokości 154 191476,04 zł.
- ◆ Wsparcie otrzymały wszystkie gminy Metropolii.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Integracja wspólnych przedsięwzięć gmin członkowskich GZM.
- ◆ Wyrównanie szans rozwojowych gmin członkowskich GZM.

PRZYKŁADOWE PROJEKTY:

Czeladź:
Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych, parkingów typu park&ride i bike&ride oraz ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych w ramach zadania "Zintegrowane punkty przesiadkowe A-T-R/A-R w mieście Czeladź wraz z przedsięwzięciami towarzyszącymi" - etap III (113 673 zł)

Piekary Śląskie:
Modernizacja drogi krajowej nr 94 (550 818 zł)

Świętochłowice:
Modernizacja systemu oświetlenia miejskich placówek oświatowych w Świętochłowicach (1 035 229 zł)

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Budżet trzeciego Metropolitalnego Funduszu Solidarności wyniósł ok. 15 mln zł. Pieniądze zostały przeznaczone na realizację 42 zadań inwestycyjnych mających na celu poprawę jakości i komfortu życia mieszkańców GZM.

Jak to zrobimy

- ◆ Dążenie do dalszego niwelowania różnic społeczno-gospodarczych miast i gmin członkowskich GZM.
- ◆ Realizowanie projektów, poprawiających jakość życia mieszkańców.
- ◆ Zachęcanie gminy do realizacji projektów o charakterze metropolitalnym.

2018

Pierwszy Metropolitalny Fundusz Solidarności dysponował najwyższą kwotą - 100 mln zł. Oprócz realizacji 123 projektów, fundusz przyczynił się do budowy świadomości metropolitalnej, dając sygnał, że wszystkie gminy mają równe szanse w rozwoju.

2019

Drugi Metropolitalny Fundusz Solidarności dysponował kwotą ok. 60 mln zł. Pieniądze zostały przeznaczone na realizację zadań związanych ze zwalczaniem niskiej emisji - w myśl zasady, że smog nie uznaje granic administracyjnych.

2020

Trzeci Metropolitalny Fundusz Solidarności - budżet ok. 15 mln zł. Pieniądze zostały przeznaczone na realizację 42 zadań inwestycyjnych mających na celu poprawę jakości i komfortu życia mieszkańców GZM.

2021

W budżecie GZM uwzględniono 10 mln zł, które zostaną przekazane w ramach Metropolitalnego Funduszu Solidarności w 2021 roku. Kwota ta będzie dodatkowo powiększona o 2 mln zł, które nie zostały wykorzystane przez gminy w roku 2020.



Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki

Dla rozwoju Metropolii GZM bardzo ważny jest poziom oferty edukacyjnej uczelni wyższych. Ma ona zachęcać uczniów do studiowania i wiązania swojej przyszłości z Metropolią. To także dobry znak dla inwestorów, że mogą liczyć na wykwalifikowane kadry z dużym potencjałem rozwoju zawodowego. Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki ma na celu wsparcie uczelni wyższych. Dzięki dotacjom z funduszu mogą zapraszać wybitnych naukowców z najlepszych uczelni na świecie. Ma to zapewnić studentom wiedzę o światowych osiągnięciach w poszczególnych dziedzinach nauki.

99 proc. – tyle może wynieść dofinansowanie z Metropolii na pokrycie kosztów związanych z zaproszeniem światowej klasy naukowców.

8 mln zł – Metropolia chce przeznaczyć na Fundusz w latach 2019-2022.

120 tysięcy – do tylu studentów mogą być skierowane wykłady w ramach Funduszu.

83.792,00 zł – kwota dotacji udzielonej uczelniom w roku 2020.

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Opracowanie zintegrowanego programu wsparcia rozwoju oferty edukacyjnej dla potrzeb rozwoju Metropolii.
- ◆ Ogłoszenie naboru wniosków w ramach Programu Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki

Cele do osiągnięcia

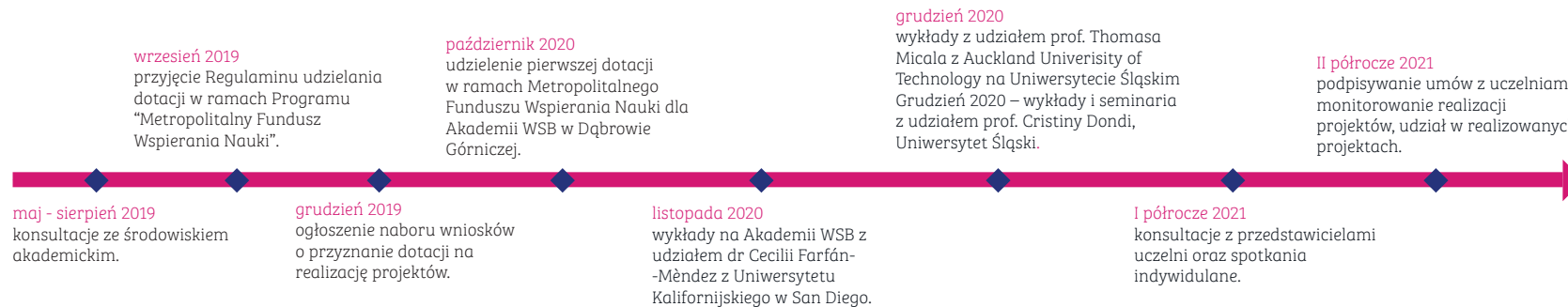
- ◆ Uzyskanie wzrostu zainteresowania studentów ofertą edukacyjną uczelni w Metropolii.
- ◆ Podniesienie poziomu oferty edukacyjnej uczelni.
- ◆ Budowa marki Metropolii jako obszaru rozwoju innowacyjności i nauki.

Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki premiuje dodatkowymi punktami projekty, których celem jest zaproszenie naukowców z międzynarodowymi nagrodami, jak np. Nobel, Medal Fields, Nagroda Templetona, Nagroda Kioto, Oscar, Nagroda Miesa van der Rohe.

Przyznanie dotacji zależy od miejsca uczelni zaproszonego naukowca w rankingach:

- CWUR The Center for World University Rankings
- QS World University Rankings
- ARWU Academic Ranking of World Universities (Lista szanghajska)

CWUR



Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Zawarto 3 umowy o przyznanie dotacji, zrealizowano 3 projekty w ramach Programu:
 1. Bezpieczeństwo publiczne i jego wyzwania – aktywności on-line z udziałem dr Cecilii Farfan-Mendez z University of California San Diego.
 2. W stronę innowacyjnej dydaktyki przyszłości oraz doskonałości naukowej: projekt międzynarodowej współpracy z prof. Thomasem Micalem (Auckland University of Technology).
 3. Opracowanie i wizualizacja książki dawnej w koncepcji prof. Cristiny Dondi.

Jak to zrobimy

- ◆ Udzielanie kolejnych dotacji w ramach złożonych już wniosków, złożonych przez uczelnie.
- ◆ Kwota alokacji na rok 2021 – 3.400.000,00 zł.

Pomoc szpitalom w okresie epidemii koronawirusa

Ochrona zdrowia w 2020 roku musiała zmierzyć się z wieloma nowymi wyzwaniami, których skala i skutki były trudne do przewidzenia. Samorządy jako właściciele szpitali, potrzebowały dodatkowego wsparcia, aby dostosować placówki do pracy i niesienia pomocy mieszkańcom w nowych warunkach epidemicznych. W tym celu uruchomiona została rezerwa budżetowa GZM, dzięki czemu 13 szpitali miejskich i 5 powiatowych otrzymało łącznie ponad 10 mln zł dotacji na przeprowadzenie inwestycji potrzebnych do skuteczniejszej walki z koronawirusem.

Przykładowe dotacje

Szpital Miejski Nr 4
w Gliwicach Sp. z o.o.
743 400 zł

Sosnowiecki Szpital Miejski
Sp. z o.o.
887 400,00 zł

Megrez Sp. z o.o. w Tychach
2 388 200,00 zł

Co zastaliśmy

- ◆ Szpitale przyjmujące ogromną liczbę pacjentów.
- ◆ Nowe warunki sanitarne w związku z epidemią koronawirusa.
- ◆ Niewystarczająca ilość sprzętu medycznego.
- ◆ Nowe wyzwanie dla samorządów, które muszą poradzić sobie z epidemią.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Wsparcie szpitali z oddziałami zakaźnymi oraz obserwacyjnymi.
- ◆ Zabezpieczenie placówek, które zajmują się pozostałymi, nagłymi przypadkami np. udarami, zawałami serca, aby mogły nieść pomoc w warunkach epidemii.
- ◆ Podjęcie działań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa mieszkańców w czasie walki z epidemią.
- ◆ Odciążenie samorządów, które musiały zmierzyć się z nowym, bezprecedensowym wyzwaniem.

Co zrobiliśmy

- ◆ Przekazanie dotacji m.in. na zakup karetek, respiratorów, defibrylatorów oraz innej, potrzebnej aparatury medycznej.
- ◆ Przekazanie dofinansowania na przeprowadzenie koniecznych prac infrastrukturalnych.

Jak to zrobimy

- ◆ Przekazanie ponad 10 mln złotych dotacji na walkę z koronawirusem.
- ◆ Dofinansowanie otrzymało 13 szpitali miejskich oraz 5 powiatowych.
- ◆ Środki przekazane z metropolitalnych rezerw okazały się bezcenne w walce z koronawirusem.
- ◆ Działania rozpoczęto na początku epidemii, podejmując już w marcu decyzję o przekazaniu funduszy.

marzec 2020 r.

wybuch epidemii w Polsce – decyzja o przyznaniu środków dla podmiotów ochrony zdrowia na terenie GZM.

8 kwiecień 2020 r.
uchwałą Zgromadzenia GZM podjęcie decyzji o przekazaniu dotacji.

kwiecień – grudzień 2020
realizacja inwestycji przez szpitale.





INNOWACJE

I. ELEKTROMOBILNOŚĆ

1. Elektromobilność
2. Jedziemy na prąd – zakup autobusów elektrycznych i budowa infrastruktury ładowania na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii
3. Hydrogen GZM

II. BSP I ROZWÓJ U-SPACE

Drony nad Metropolią

III. OTWARTE DANE

GZM Data Store



Elektromobilność

Rozwój elektromobilności stwarza realne perspektywy na poprawę jakości powietrza oraz nowe miejsca pracy w nowej gałęzi przemysłu, tworzonej dla produkcji samochodów bezemisyjnych. Spójne działania w zakresie elektryfikacji transportu powinny być prowadzone równoległe z likwidacją niskiej emisji, pochodzącej ze spalania paliw stałych w przydomowych instalacjach oraz promowaniem przejścia na elektryczne ogrzewanie. Realizacja projektu „Rozwój elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii” pozwoli wdrożyć politykę Nowy Zielony Ład dla Europy zakładającą koncepcje neutralnej klimatycznie Europy do 2050 roku.

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Udział w 24. Konferencji Stron Ramowej Konwencji ONZ w sprawie zmian klimatu (COP 24).
- ◆ Przeprowadzono szkolenia dla gmin członkowskich pod nazwą „Elektromobilność w praktyce”.
- ◆ Powołano zespół ds. nowoczesnej mobilności na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.
- ◆ Opracowano rekomendacje dla rozwoju nowoczesnej mobilności na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM).
- ◆ Powołano Radę ds. Nowoczesnej Mobilności na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM).
- ◆ Opracowano bazę z informacjami z gmin o planach zakupu pojazdów bezemisyjnych.
- ◆ Przygotowano raport pt. „Jak zbudować hub elektromobilności”.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Szkolenie online „Elektromobilność w praktyce”.
- ◆ Opracowano mapę o ogólnodostępnych stacjach ładowania na terenie GZM, na podstawie danych przekazanych przez gminy i z systemu Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych.
- ◆ Współorganizowano wydarzenie Impact Connected Edition 2020.
- ◆ Podpisano list intencyjny z Polskim Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych.
- ◆ Uczestniczono w konsultacjach dot. nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r.
- ◆ Udział w konferencjach branżowych.

czerwiec 2020
szkolenie online „Elektromobilność w praktyce”.

sierpień 2020
podpisanie listu intencyjnego z Polskim Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych.

grudzień- 2020/styczeń 2021
uczestnictwo w konsultacjach dot. nowelizacji ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z dnia 11 stycznia 2018 r.

II półrocze 2021
przeprowadzenie kampanii informacyjno – promocyjnej o tematyce elektromobilności.

lipiec 2020
opracowano mapę ogólnodostępnych stacji ładowania na terenie GZM na podstawie danych przekazanych przez gminy i z systemu Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych.

wrzesień 2020
współorganizowano wydarzenie Impact Connected Edition 2020.

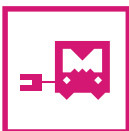
I półrocze 2021
realizacja filmów informacyjno – promocyjnych o tematyce elektromobilności.

Cele do osiągnięcia

- ◆ 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.
- ◆ Wdrożenie polityki Nowy Zielony Ład dla Europy w transporcie, zakładającą koncepcję neutralnej klimatycznie Europy do 2050 roku.
- ◆ Budowanie przewagi konkurencyjnej obszaru GZM w oparciu o rozwój elektromobilności.
- ◆ Stworzenie sprzyjającego otoczenia dla rozwoju elektromobilności na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.
- ◆ Prowadzenie dialogu z mieszkańcami, który jest warunkiem wzrostu akceptacji społecznej dla rozwoju elektromobilności.
- ◆ Poprawa jakości powietrza, obniżenia poziomu hałasu w gminach.
- ◆ Rozwój przemysłu związanego z elektromobilnością.
- ◆ Rozwój rynku pojazdów bez emisyjnych na terenie GZM.

Jak to zrobimy

- ◆ Tworzenie warunków do wymiany kontaktów i współpracy pomiędzy urzędami gmin, odpowiedzialnymi za budowę ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów bezemisyjnych.
- ◆ Realizacja filmów informacyjno – promocyjnych o tematyce elektromobilności.
- ◆ Przeprowadzenie kampanii informacyjno – promocyjnej o tematyce elektromobilności.
- ◆ Wspieranie rozwoju pojazdów autonomicznych.
- ◆ Wspieranie rozwoju infrastruktury ładowania.
- ◆ Wspieranie rozwoju technologii opartych o ogniwa wodorowe.
- ◆ Organizacja wydarzeń promujących elektromobilność.



Jedziemy na prąd – zakup autobusów elektrycznych i budowa infrastruktury ładowania na obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Projekt realizowany w ramach programu GEPARD II, który zakłada zakup 32 autobusów elektrycznych, 16 mobilnych ładowarek oraz budowę 9 stacjonarnych stacji ładowania. GEPARD II to program w połowie finansowany jest z funduszy unijnych (RPO WSL na lata 2014-2020), a w połowie z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Łączna wartość inwestycji wraz z wkładem własnym Metropolii, to 120 mln zł.

Celem projektu jest zwiększenie atrakcyjności publicznego transportu miejskiego na obszarze GZM oraz poprawa jakości powietrza poprzez ograniczenie emisji komunikacyjnej.

Zaplanowane przedsięwzięcie oparte zostało na koncepcji zrównoważonego rozwoju – obejmuje aspekt gospodarczy, społeczny i środowiskowy.

Co zastaliśmy

- ◆ Wysoki stopień zanieczyszczenia powietrza nad obszarem gmin, wchodzących w skład GZM. Transport odpowiada za 1/4 unijnych emisji gazów cieplarnianych i wartość ta wciąż rośnie (Komunikat Komisji w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu, 2019 r.).
- ◆ Ze względu na utrzymujące się wysokie ceny pojazdów elektrycznych wraz z kosztem koniecznych inwestycji w infrastrukturę ładowania, ich zakup bardzo utrudniony bez rządowego lub unijnego wsparcia finansowego.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Priorytetem realizacji projektu jest uzyskanie efektu ekologicznego, w postaci ograniczenia emisji komunikacyjnej, a co za tym idzie – podejmowanie działań, zmierzających do poprawy jakości powietrza.
- ◆ Podniesienie standardu obsługi komunikacji miejskiej poprzez wykorzystanie nie tylko niskoemisyjnych, ale komfortowych, nowoczesnych i cichych pojazdów.
- ◆ Projekt stanowi istotny wkład w usprawnienie funkcjonowania transportu metropolitalnego.

Ciekawostki:

Zakupione pojazdy obsługiwać będą obszar całej GZM, w szczególności linie w Gliwicach, Katowicach, Sosnowcu i Tarnowskich Górach.

Prace zakończą się do czerwca 2023 roku.

Co zrobiliśmy

- ◆ Uzyskanie dofinansowania na realizację projektu ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 oraz Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.
- ◆ Projekt zakładał zakup 32 autobusów, 16 mobilnych stacji ładowania i budowę 9 stacjonarnych stacji ładowania. Łączna wartość wynosiła 120 mln zł, natomiast otrzymane dotacje z RPO i NFOŚiGW wyniosły razem 80 mln zł.

Jak to zrobimy

- ◆ Otrzymana dotacja z programu GEPARD II otwiera drogę do ogłoszenia przetargu na zakup autobusów oraz zamówienia niezbędnych.
- ◆ Na drogach GZM pojawi się 27 autobusów 12-metrowych, 5 przegubowych o długości 18 metrów.
- ◆ W zakresie projektu jest również zakup 16 mobilnych ładowarek, z których będą mogły korzystać jednocześnie po dwa autobusy. W sześciu miastach zostanie wybudowanych 9 stacjonarnych ładowarek – po jednej w Katowicach, Tarnowskich Górach, Mikołowie, Będzinie, Sosnowcu oraz cztery w Gliwicach.

I kw. 2020 r.
złożenie wniosków
o dofinansowanie.

III kw. 2020 r.
pozytywne oceny złożonego
projektu przez instytucje
oceniające projekt.

I kw. 2021
rozpoczęcie realizacji
projektu.





Hydrogen GZM

Dążenie do neutralności klimatycznej i odejście od paliw kopalnych, jest szansą dla rozwoju technologii wodorowej.

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia odpowiada za rozwój istotnych obszarów gospodarczych regionu, między innymi za organizację transportu metropolitalnego i jest zainteresowana upowszechnianiem autobusów zasilanych ogniwami paliwowymi oraz współpracą z partnerami w celu rozwoju sieci tankowania.

Autobusy zasilane wodorem mają dużo większe zasięgi niż te na tradycyjne baterie. Nie potrzebują też tak rozbudowanej sieci ładowania, co jest szczególnie ważne, gdy na ulice GZM wyjeżdża codziennie 1500 pojazdów.

Wykorzystanie wodoru jest częścią strategii GZM w zakresie rozwoju elektromobilności obok upowszechniania pojazdów o napędzie elektrycznym oraz roweru jako pełnoprawnego i alternatywnego środka transportu publicznego.

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ W październiku 2019 podpisano list intencyjny z PKN Orlen. To deklaracja współpracy na rzecz rozwoju zeroemisyjnego transportu publicznego, napędzanego wodorem.

Cele do osiągnięcia

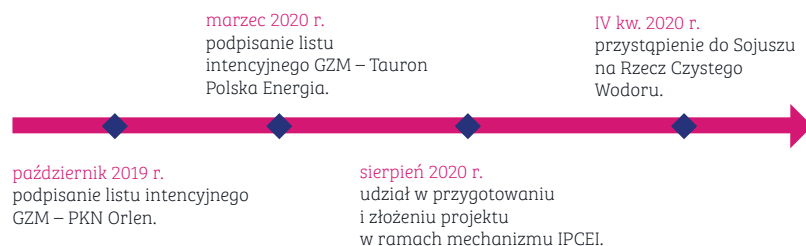
- ◆ Wdrożenie i upowszechnienie - w miejsce wykorzystywanego obecnie taboru spalinowego - zeroemisyjnych pojazdów, napędzanych ogniwem paliwowym, eliminującym niską emisję, emisję cząstek stałych oraz emisję tlenków azotu i tlenków siarki.
- ◆ GZM jest zainteresowana dalszym wdrażaniem rozwiązań mających na celu zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne, a także podejmuje starania, aby zostać innowatorem wdrażającym czysty transport w obsługiwanym obszarze.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Przystąpienie do Sojuszu na Rzecz Czystego Wodoru, powołanego przez Komisję Europejską (KE) oraz Grupy Roboczej ds. Wykorzystania wodoru jako paliwa alternatywnego w transporcie w ramach Partnerstwa Wodorowego przy Ministerstwie Klimatu i Środowiska. Celem jest wsparcie inwestycji, zmierzających do tworzenia gospodarki wodorowej w Unii Europejskiej, zgodnie z założeniami Europejskiej Strategii Wodorowej opublikowanej w lipcu 2020 r.
- ◆ Podpisanie listu intencyjnego z TAURON Polska Energia w zakresie współpracy w zakresie wykorzystania wodoru w gospodarce – w szczególności w obszarze transportu.
- ◆ Wzięcie udziału jako partner w przygotowaniu i złożeniu projektu dotyczącego prac B+R w zakresie wytwarzania i wdrożenia do produkcji czystego wodoru, a także wykorzystania go w transporcie publicznym. Projekt został złożony w ramach mechanizmu Important Projects of Common European Interest (IPCEI).

Jak to zrobimy

- ◆ Planowany zakup taboru o napędzie wodorowym, połączony ze wspólnymi działaniami GZM z największymi dystrybutorami energii w kraju w zakresie przygotowania do realizacji projektów dotyczących infrastruktury i logistyki dostaw wodoru. Pozwoli to nie tylko na redukcję niskiej emisji i wdrażanie proekologicznych rozwiązań w obszarze transportu publicznego, ale również przyczyni się do poprawy standardu pojazdów komunikacji miejskiej.
- ◆ W fazie pilotażu, przy wsparciu środków zewnętrznych w latach 2023-2024, planowane jest zakupienie 20 pojazdów napędzanych wodorem.





Drony nad Metropolią

Metropolia prowadzi szerokie działania związane z wdrażaniem europejskiej koncepcji U-Space, która pozwoli na przeniesienie części ruchu w miastach do przestrzeni powietrznej. Bezzałogowe statki powietrzne (BSP), czyli popularne drony, już dzisiaj doskonale sprawdzają się w monitoringu środowiska, nadzorze technicznym, fotografii geodezyjnej, archeologii, rolnictwie, leśnictwie czy meteorologii. Wykorzystywane są także jako pomoc dla służb ratunkowych, policji, straży granicznej i pożarnej. Docelowo mają być używane do transportu przesyłek, a w przyszłości – także jako powietrzne taksówki. Metropolia prowadzi działania związane z dronami również dzięki udziałowi w inicjatywie CEDD – Centralnoeuropejski Demonstrator Dronów.

CEDD

to współpraca w zakresie legislacji oraz testów usług i technologii BSP. Partnerami inicjatywy są: Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, Sieć Łukasiewicz - Instytut Lotnictwa, Zarząd Portu Morskiego Gdynia, Ministerstwo Infrastruktury.

Współpraca z miastami GZM

w zakresie modelu włączania dronów w przestrzeń zurbanizowaną, w ramach Metropolitalnego Zespołu ds. BSP oraz działania „Miasto U-Space” realizowanego z udziałem m.in. miasta Katowice.

Współpraca międzynarodowa

w ramach inicjatywy UAM (Urban Air Mobility) Initiative Cities Community (UIC2) na rzecz wymiany i wypracowania wspólnych doświadczeń wdrażania dronów do przestrzeni miejskiej.

Prace badawczo-rozwojowe

w ramach konsorcjów międzynarodowych realizujących projekty z finansowaniem zewnętrznym.

Wykonywanie lotów

na obszarach testowych – współpraca z branżą BSP.

Co zrealizowaliśmy

- ◆ Struktury CEDD – kontynuacja i zacieśnianie współpracy z partnerami.
- ◆ Podstawy współpracy z miastami GZM.
- ◆ Doświadczenia współpracy w ramach inicjatyw Miast Europejskich.
- ◆ Przygotowane obszary testowe GZM, wyposażone w system ADS-B.
- ◆ Zgromadzone doświadczenia testów m.in. w obszarze transportu przesyłek i kontrolowania składowisk odpadów przy pomocy dronów.

październik 2018

CEDD dołącza do Europejskiej Sieci Demonstratorów U-Space. List intencyjny w tej sprawie został podpisany 19 października 2018 r. w Antwerpii.

marzec 2019

przeprowadzenie przy pomocy dronów, we współpracy z katowicką strażą miejską, pomiarów niskiej emisji z domowych palenisk.

lipiec 2019

przeprowadzenie na lotnisku w Gliwicach innowacyjnych testów, pokazujących z jakiej odległości pilot samolotu jest w stanie zauważyć nadlatującego drona.

wrzesień 2019

spotkanie na temat zastosowania bezzałogowych statków powietrznych w realizacji inwestycji infrastrukturalnych i projektów budowlanych.

listopad 2019

przeprowadzenie testów, we współpracy z MPKG w Katowicach, pokazujących jak drony mogą być przydatne na składowiskach odpadów.

wrzesień 2018

zawarcie porozumienia ws. utworzenia CEDD.

luty 2019

metropolia zainicjowała prace w ramach DroneLAB Środowisko. To inicjatywa mająca na celu wykorzystanie dronów do ochrony środowiska.

czerwiec 2019

CEDD stał się partnerem szóstej edycji Droniady, konkursu dla zespołów akademickich w misjach specjalnych z wykorzystaniem dronów.

sierpień 2019

metropolia zorganizowała w Katowicach konferencję poświęconą branży dronowej. Podczas wydarzenia CEDD podpisał porozumienia o współpracy z Portem Gdynia i Politechniką Śląską.

październik 2019

CEDD opublikował dokument zawierający wytyczne dla usługi monitorowania niskiej emisji przy pomocy dronów, skierowany do wszystkich JST.

listopada 2019

na obszarze Metropolii przeprowadzono automatyczny lot drona na dystansie 8,5 km. Testy przeprowadzono pod kątem wykorzystania dronów w transporcie paczek.

Co zrobiliśmy w 2020

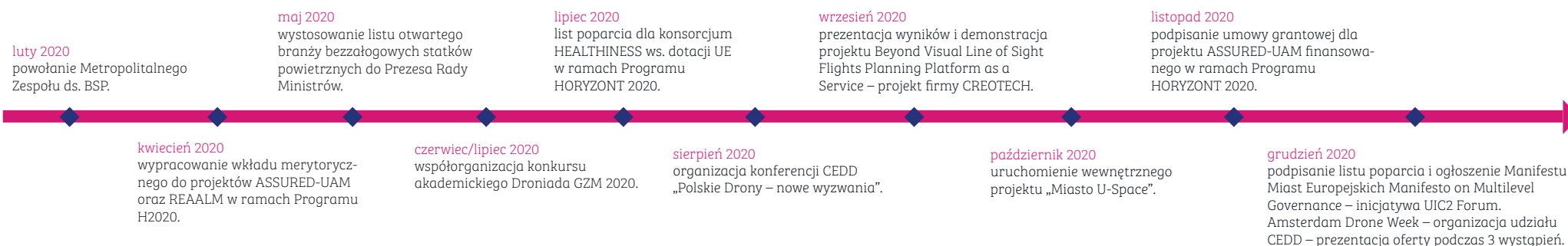
- ◆ Prace na rzecz budowy modelu wytycznych dla miast w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną nad obszarami zurbanizowanymi – projekt U-Space Katowice. Poparcie dla Manifestu na rzecz Wielopoziomowego Zarządzania przestrzenią powietrzną (inicjatywa Miast Europejskich UIC2 Forum).
- ◆ Współpraca z branżą BSP. Przygotowanie testów na obszarach GZM. Wystosowanie apelu branży BSP do Prezesa Rady Ministrów.
- ◆ Pozyskanie środków z Programu HORYZONT 2020 na realizację projektu ASSURED-UAM, w ramach konsorcjum międzynarodowego.
- ◆ Organizacja i prowadzenie konferencji i prezentacji branżowych w formule on-line: w tym „Polskie drony – nowe wyzwania”, prezentacja projektu „Beyond Visual Line of Sight Flights Planning Platform as a Service” realizowanego w ramach konsorcjum z udziałem firmy CREOTECH na zlecenie Europejskiej Agencji Kosmicznej (ESA).
- ◆ Organizacja udziału CEDD podczas Amsterdam Drone Week.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Wdrożenie usługi pilotażowej będącej odpowiedzią na zidentyfikowane potrzeby samorządów.
- ◆ Przeprowadzenie pilotaży usług w obszarze transportu i monitoringu z użyciem BSP.
- ◆ Przygotowanie wybranego miasta w GZM do wdrażania koncepcji U-Space.
- ◆ Budowa kompetencji gotowości miast do U-Space.

Jak to zrobimy

- ◆ Nawiązanie współpracy z partnerem wspierającym badanie potrzeb samorządów dla zastosowania BSP – nawiązanie współpracy z międzyresortowym zespołem GovTech, który działa w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.
- ◆ Nawiązanie współpracy przy demonstracjach i pilotażach z przedstawicielami branży BSP.
- ◆ Budowa sieci współpracy (m.in. z ILOT, EMAG) w obszarze testowania rozwiązań dronowych i ich wdrażania.
- ◆ Budowa międzynarodowej sieci wymiany doświadczeń z realizowanych działań – uczestnictwo w konsorcjach projektowych m.in. Horyzont 2020.





GZM Data Store

Jest to projekt polegający na inwentaryzacji danych źródłowych, które są w dyspozycji gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Celem 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.

Otwarte dane w praktyce: Projekt wpisuje się w założenia UE w zakresie otwierania danych.



Co zrobiliśmy 2018–2019

- ◆ Uruchomienie portalu Otwarte Dane GZM.
- ◆ Opracowanie i wdrożenie automatycznego mechanizmu udostępniania aktualnych danych dot. transportu.
- ◆ Przygotowanie dokumentacji oraz ogłoszenie postępowania przetargowego na wybór wykonawcy, który przeprowadzi inwentaryzację danych w gminach GZM.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Udostępnienie zinwentaryzowanych danych GZM o najwyższym potencjale.
- ◆ Dane będą inspiracją dla uczestników Hackathonu, którzy na ich podstawie będą mieli możliwość zaproponowania nowych rozwiązań.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Zinwentaryzowanie 1736 zbiorów danych.
- ◆ Opracowanie raportu przedstawiającego wszystkie zidentyfikowane zbiory danych, z podziałem na gminy. Raport zawiera wyniki analiz dla każdego zbioru danych.

Jak to zrobimy

- ◆ Udostępnionych zostanie 150 zbiorów na piątym (najwyższym) poziomie otwartości.
- ◆ Zostaną opracowane i wdrożone procedury automatycznej publikacji dla 75 zbiorów danych.
- ◆ Opracowane zostaną interaktywne wizualizacje dla 80 zbiorów danych.

Ciekawostki:

W 2020 r. odbył się konkurs "EU Datathon", promujący wykorzystanie otwartych danych. I miejsce zajął zespół prezentujący platformę GeoFluxus, która przedstawia przemieszczanie się odpadów przez europejskie miasta.

Liczby:

W ramach przeprowadzonej inwentaryzacji zostało zidentyfikowanych 1736 zbiorów w 28 gminach, biorących udział w projekcie GZM Data Store.

czerwiec 2020
rozpoczęcie inwentaryzacji
w 28 gminach.

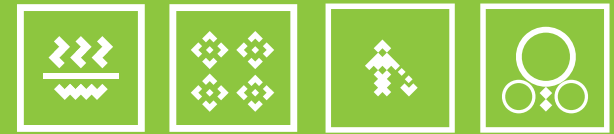
maj 2021
przygotowania do
udostępnienia.

styczeń 2021
raport dla 1736
zbiorów.

III kwartał 2021
udostępnienie danych
na portalu.







OCHRONA ŚRODOWISKA

1. Błękitno-zielona infrastruktura Metropolii
2. Zintegrowana gospodarka odpadami
3. Utworzenie klastrów energii na obszarze GZM
4. Metropolitalny program poprawy jakości powietrza



Błękitno-zielona infrastruktura Metropolii

Ideą jest wzmocnienie współpracy i synergii działań między gminami i miastami obszaru GZM, które będą sprzyjać w osiągnięciu ich celów indywidualnych w zakresie rozwoju błękitno-zielonej infrastruktury oraz ukierunkują obszar Metropolii na Nowy Zielony Ład.

- ◆ Pierwszym krokiem do osiągnięcia tak wysoko postawionego celu jest identyfikacja potrzeb gmin w tym zakresie.
- ◆ Nieodłącznym elementem rozwoju w tym obszarze jest podniesienie świadomości ekologicznej potencjalnych odbiorców.
- ◆ Celem jest również wsparcie gmin członkowskich w lepszej koordynacji działań na rzecz pozyskania funduszy z programów Unii Europejskiej w nadchodzącej perspektywie finansowej

Co zastaliśmy

- ◆ Zróznicowanie podejście do kwestii ochrony środowiska w gminach.
- ◆ Zróznicowaną świadomość problematyki w zakresie błękitno-zielonej infrastruktury.
- ◆ Brak ustandaryzowanego podejścia do rozwiązywania kwestii zarządzania zielenią i wodami opadowymi.
- ◆ Brak narzędzi wspierających sprawne zarządzanie w tym obszarze.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Integracja wiedzy i wypracowanie wspólnych metropolitalnych rozwiązań dla niebiesko-zielonej infrastruktury jako adaptacja do zmian klimatu.

Jak to zrobimy

- ◆ Opracowanie rekomendacji utrzymania terenów niebiesko-zielonej infrastruktury w kontekście adaptacji do zmian klimatu.
- ◆ Wspieranie działań w zakresie rozwoju metropolitalnego systemu przyrodniczego dla poprawy warunków życia i warunków bioklimatycznych, poprzez wspieranie wysiewania łąk kwietnych.
- ◆ Opracowanie Metropolitalnego Planu Adaptacji do zmian klimatu.
- ◆ Realizacja projektu sieciującego wspólne metropolitalne przestrzenie parkowe.
- ◆ Podjęcie działań w zakresie edukacji ekologicznej, w tym edukacji na rzecz klimatu.

Co zrobiliśmy

- ◆ Przeprowadzono pilotażowy projekt Metropolitalne Łąki Kwietne.
- ◆ Realizowano edukację ekologiczną poprzez wsparcie realizacji spotkań Klubu Myśli Ekologicznej.
- ◆ Aplikowano do NORWAY GRANTS w imieniu gmin z projektem dot. szkolnych ogrodów dla klimatu.
- ◆ W ramach edukacji ekologicznej systematycznie publikowane są eko-posty na Facebooku Metropolii.
- ◆ Udział w projekcie Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska „Drzewo w krajobrazie”.
- ◆ Opracowanie oraz rozdysponowanie materiałów edukacyjnych dla mieszkańców Metropolii, zawierających katalog rozwiązań gospodarowania wodami opadowymi. To inspiracja również dla właścicieli domów jednorodzinnych oraz administratorów wspólnot i spółdzielni mieszkaniowych, jako jeden z elementów przeciwdziałania suszy.
- ◆ Organizacja pierwszego Metropolitalnego Climathonu pod przewodnim hasłem „Zapobieganie suszy”.
- ◆ Przeprowadzono wywiady bezpośrednie we wszystkich metropolitalnych gminach w celu ustalenia stanu aktualnego oraz potrzeb w zakresie błękitno-zielonej infrastruktury.
- ◆ Partnerstwo w projekcie Climate Accelerator prowadzonego przez SPIN-UŚ oraz EIT Climate-KIC.

lipiec-sierpień 2020
opracowanie i złożenie wniosku do NORWAY GRANTS w zakresie organizacji ogrodów szkolnych .

wrzesień – grudzień 2020
spotkania Klubu Myśli Ekologicznej. Przeprowadzenie wywiadów bezpośrednich w gminach wraz z opracowaniem Rekomendacji błękitnej infrastruktury.

sierpień 2020
opracowanie broszury informacyjnej dla mieszkańców o zapobieganiu suszy.

listopad 2020
organizacja pierwszego Metropolitalnego Climathonu pod hasłem „Zapobieganie suszy”. Pilotażowy program Metropolitalne Łąki Kwietne.



Zintegrowana gospodarka odpadami

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. Metropolia czyni wszelkie możliwe starania, aby z jednej strony wesprzeć gminy w dążeniu do skutecznego i ekonomicznie uzasadnionego zagospodarowania odpadów komunalnych, a z drugiej - dostosowania się do unijnych standardów.

943 tys. ton

odpadów komunalnych zebrano łącznie w 2018 roku na terenie GZM.

446 kg odpadów komunalnych przypadło w przeliczeniu na jednego mieszkańca.

Co zastaliśmy

- ◆ Ankietyzacja gmin GZM, wykonanie analizy potrzeb inwestycyjnych w zakresie gospodarki odpadami komunalnymi na terenie GZM – na podstawie analizy strumienia odpadów.
- ◆ Powołanie i spotkania Zespołu roboczego ds. gospodarkami odpadami na terenie GZM, składającego się z przedstawicieli zakładów odbierających i przetwarzających odpady.
- ◆ Organizacja wyjazdu studyjnego do Austrii w celu zapoznania się z tamtejszymi instalacjami zagospodarowania odpadów (w szczególności ITPOK: Wiedeń, Linz)
- ◆ Wyrażenie przez Zgromadzenie GZM woli organizacji budowy ITPOK dla GZM.

Oś czasu dla ITPOK:



Co zrobiliśmy

- ◆ Złożenie do Ministra Klimatu wniosku o uwzględnienie GZM w rozporządzeniu, mającym zawierać listę instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych (ITPOK).
- ◆ Przeprowadzenie przez kancelarię prawną „Analizy modeli prawno-biznesowych dla ITPOK na terenie GZM”.
- ◆ Przeprowadzenie przez specjalistyczną firmę „Wielokryterialnej analizy lokalizacji ITPOK na terenie GZM”.
- ◆ Wyrażenie przez Zgromadzenie GZM zgody na utworzenie spółki GZM – Czysta Energia Sp. z o.o., mającej przeprowadzić proces zmierzający do budowy ITPOK oraz złożenie odwołania od niepomyślnego rozstrzygnięcia nadzorczego Wojewody i skargi do WSA.
- ◆ Wniesienie do projektu nowelizacji ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz ustawy o odpadach propozycji zmian, zawierających umożliwienie GZM budowy ITPOK jako zadania własnego, a także opiniowania projektów Planów gospodarki odpadami dla województwa śląskiego.
- ◆ Przygotowanie projektu porozumienia dot. powierzenia przygotowania do realizacji ITPOK poprzedzone zbadaniem cenowym rynku w zakresie usług niezbędnych do dalszego przygotowania projektu inwestycyjnego.
- ◆ Przekazanie do KPST (Krajowy Plan Sprawiedliwej Transformacji) fiszek projektowych dot. inwestycji ITPOK, inwestycji Biokompostowni, organizacji Górnośląsko-Zagłębiowskiego Centrum Recyklingu
- ◆ Złożenie oraz zaakceptowanie wstępnego wniosku dot. projektu zintegrowanego LIFE w zakresie gospodarki odpadami do EASME (agencja Komisji Europejskiej) oraz wniosku o dofinansowanie projektu do NFOŚiGW.

Jak to zrobimy

- ◆ Zawarcie porozumień z gminami i rozpoczęcie realizacji działań przygotowawczych do ITPOK.
- ◆ Tworzenie warunków do wymiany kontaktów i współpracy pomiędzy poszczególnymi pracownikami urzędów gmin, odpowiedzialnymi za gospodarkę odpadami komunalnymi.
- ◆ Działania ukierunkowane na podnoszenie świadomości wśród mieszkańców GZM na temat właściwego gospodarowania odpadami i wpływu na środowisko.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Osiągnięcie zadowalającego poziomu odzysku i recyklingu odpadów, poprzez wypracowanie modelowego rozwiązania z wykorzystaniem potencjału, wiedzy i doświadczenia miast i gmin GZM.
- ◆ Rozwiązanie problemu zagospodarowania frakcji wysokokalorycznej odpadów
- ◆ Zwiększenie poziomu edukacji mieszkańców GZM w zakresie prawidłowego postępowania z odpadami i ograniczenia ich produkcji (idea ZERO WASTE)

Oś czasu dla pozostałych działań:

październik-listopad 2020

złożenie oraz zaakceptowanie wstępnego wniosku dot. projektu zintegrowanego LIFE w zakresie gospodarki odpadami o EASME (agencja Komisji Europejskiej).

grudzień 2020

złożenie wniosku o dofinansowanie projektu LIFE do NFOŚiGW

grudzień 2020

przekazanie do KPST fiszek projektowych dot. inwestycji ITPOK, inwestycji Biokompostowni, organizacji Górnośląsko-Zagłębiowskiego Centrum Recyklingu



Utworzenie klastrów energii na obszarze GZM

Ideą działania jest wzmocnienie współpracy między gminami w celu osiągnięcia Metropolii samowystarczalnej energetycznie do 2050 r. Osiągnięcie samowystarczalności energetycznej przy jednoczesnym dążeniu do neutralności klimatycznej stanowi niebagatelne wyzwanie dla GZM, które wymaga złożonej strategii działań, mających wpływ na całość systemu gospodarczo-społecznego. Zmianom muszą poddać się bowiem nie tylko poszczególne sektory gospodarki, lecz również całe społeczeństwo.

- ◆ Podniesienie świadomości ekologicznej w zakresie szeroko rozumianej efektywności energetycznej jest niezbędnym elementem działań zmierzających do samowystarczalności energetycznej.
- ◆ Celem jest również wsparcie gmin członkowskich w lepszej koordynacji działań na rzecz pozyskania funduszy z programów Unii Europejskiej w nadchodzącej perspektywie finansowej.

Co zastaliśmy

- ◆ Niedobór specjalistycznych komórek w urzędach gminnych zajmujących się tematyką efektywności energetycznej.
- ◆ Zróżnicowana świadomość problematyki w zakresie efektywności energetycznej.
- ◆ Brak ustawodawstwa pozwalającego na tworzenie skutecznych metropolitalnych klastrów energii.
- ◆ Dążenie do samowystarczalności energetycznej, a jednocześnie do neutralności klimatycznej przy wsparciu procesu sprawiedliwej transformacji na obszarze Metropolii.
- ◆ Podniesienie świadomości ekologicznej mieszkańców Metropolii w zakresie efektywności energetycznej.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Dążenie do samowystarczalności energetycznej, a jednocześnie do neutralności klimatycznej przy wsparciu procesu sprawiedliwej transformacji na obszarze Metropolii.
- ◆ Podniesienie świadomości ekologicznej mieszkańców Metropolii w zakresie efektywności energetycznej.

Co zrobiliśmy

- ◆ Nawiązanie współpracy z EIT Climate – KIC, co zaowocowało aplikowaniem do projektu Pioneers Into Practise, dzięki któremu został przygotowany dedykowany raport pt. „Droga do samowystarczalności energetycznej do 2050 roku dla Metropolii GZM”.
- ◆ Nawiązanie współpracy z miastem Katowice w celu przeprowadzenia wspólnych projektów służących wszystkim gminom GZM.

Jak to zrobimy

- ◆ Opracowanie planu na rzecz energii i klimatu.
- ◆ Opracowanie rekomendacji w zakresie zielonych urzędów.
- ◆ Wsparcie zakładania i rozwoju klastrów energetycznych.
- ◆ Wsparcie gmin w zakresie opracowywania niezbędnej dokumentacji dotyczącej efektywności energetycznej budynków.
- ◆ Realizacja edukacji ekologicznej w zakresie efektywności energetycznej, m.in. poprzez organizację Metropolitalnego Climathonu oraz Metropolitalnych Dni Energii.

czerwiec 2020
nawiązanie współpracy z EIT
CLIMATE-KIC (list intencyjny).



listopada 2020
opracowanie Raportu „Droga do samowystarczalności energetycznej do 2050 roku dla Metropolii GZM”.



Metropolitalny program poprawy jakości powietrza

Ideą tych działań jest walka z zanieczyszczeniem powietrza. Główną przyczyną złej jakości powietrza na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jest niska emisja pochodząca z indywidualnego ogrzewnictwa paliwami stałymi. Problemem jest też duże natężenie ruchu samochodowego w największych miastach, powodujące emisję komunikacyjną. Zmiany w tym zakresie utrudnione są przez brak świadomości ekologicznej społeczeństwa oraz brak kontroli respektowania prawa w zakresie przestrzegania zapisów tzw. uchwały antysmogowej. Zadania wspierające likwidację wysoko emisyjnych kotłów i pieców prowadzone są od wielu lat, jednak są one dość mocno rozproszone, a wsparcie nie zawsze trafia tam, gdzie jest największy problem. Podniesienie świadomości ekologicznej oraz jakości życia mieszkańców poprzez walkę ze smogiem to jeden z głównych celów GZM.

Co zastaliśmy

- ◆ Zróżnicowane podejście do problemu jakości powietrza w gminach, brak specjalistycznych komórek/kadry w urzędach gminnych zajmujących się ochroną powietrza.
- ◆ Chęć do wprowadzenia zmian mających wpływ na poprawę jakości powietrza.
- ◆ Ograniczone możliwości pozyskiwania środków zewnętrznych na walkę ze smogiem, szczególnie przez małe gminy.
- ◆ Brak spójności w działaniach związanych z problemem złej jakości powietrza w gminach.

Cele do osiągnięcia

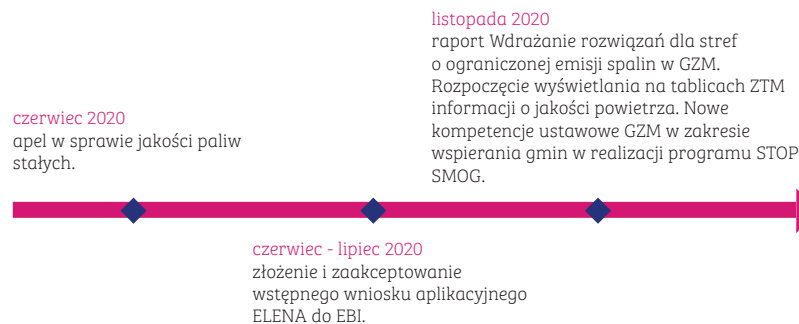
- ◆ Podniesienie świadomości ekologicznej w zakresie wpływu jakości powietrza na życie i zdrowie człowieka.
- ◆ Realne wsparcie finansowe w ramach funduszy unijnych w projekcie osiągnięcia efektywności energetycznej budynków wielorodzinnych, będących w zasobach gmin.
- ◆ Realne wsparcie organizacyjne i finansowe gmin w ramach realizacji rządowego programu STOP SMOG, skierowanego do walki z ubóstwem energetycznym w domach indywidualnych osób fizycznych.

Co zrobiliśmy

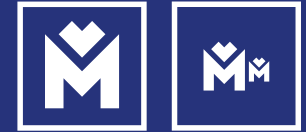
- ◆ Nawiązanie współpracy z EIT Climate – KIC, co zaowocowało aplikowaniem do projektu Pioneers Into Practise, dzięki któremu został przygotowany dedykowany raport „Wdrażanie rozwiązań dla stref o ograniczonej emisji spalin w GZM”.
- ◆ Złożenie i zatwierdzenie wstępnego wniosku do Europejskiego Banku Inwestycyjnego o dofinansowanie doradztwa energetycznego w gminach w ramach Programu ELENA; dalsze prace nad właściwym wnioskiem
- ◆ Na około 250 tablicach przystankowych ZTM wyświetlane są komunikaty o stanie jakości powietrza.
- ◆ Skierowanie apelu do Prezesa Rady Ministrów i Ministra Klimatu w sprawie jakości paliw stałych w kotłach małej mocy.

Jak to zrobimy

- ◆ Realizacja projektów doradztwa energetycznego z nadrzędnym celem ograniczenia niskiej emisji.
- ◆ Informacje na temat jakości powietrza oraz funkcjonowaniu uchwały antysmogowej na terenie województwa śląskiego.
- ◆ Przygotowanie rekomendacji dotyczących wdrażania stref ograniczonej emisji komunikacyjnej, tzw. LEZ na podstawie doświadczeń miast europejskich, w których już takowe funkcjonują.
- ◆ Uzyskanie nowych kompetencji ustawowych, które pozwolą na wsparcie gmin w zakresie programu STOP SMOG, skierowanego do walki z ubóstwem energetycznym (zmieniona ustawa obowiązuje od 01.01.2021).







METROPOLIA MIESZKAŃCÓW

1. Metropolia przyjazna seniorom
2. Młodzi robią Metropolię



Metropolia przyjazna seniorom

Starość jest nieunikniona, o tym wiemy wszyscy, chociaż nie wszyscy sobie to uświadomiamy. Nie musi ona oznaczać bierności, choroby, samotności, a wręcz przeciwnie! Dzięki wydłużaniu się ludzkiego życia i stałej poprawie jego jakości, może być to czas aktywnej realizacji własnych pasji i marzeń, czy to w ramach aktywności zawodowej, czy społecznej. Metropolia powinna być wygodna i praktyczna do życia dla każdego mieszkańca bez względu na wiek. Celem działań w projekcie jest wypracowanie rozwiązań, które polepszą jakość życia osób starszych, przy jednoczesnym wykorzystaniu ich potencjału.

Moduły realizacji spójnej polityki wobec osób starszych:

- ◆ Wolontariat
- ◆ Metropolitalna Inicjatywa Senioralna
- ◆ Współpraca z Metropolitalnym zespołem ds. polityki senioralnej
- ◆ Stworzenie Centrum Kompetencji Wspierania Miast i Gmin

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Powołano do życia Metropolitalny zespół ds. polityki senioralnej.
- ◆ Zainicjowano spotkania osób starszych z przedstawicielami miast i gmin metropolii, partnerami społecznymi, organizacjami pozarządowymi i uczelniami.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Utworzenie sieci współpracy na osi Metropolia – gminy – seniorzy i ich organizacje.
- ◆ Utrwalenie wizerunku GZM jako miejsca przyjaznego seniorom.
- ◆ Wdrożenie usług skierowanych do seniorów w Metropolii.
- ◆ Większe zaangażowanie seniorów w współtworzenie Metropolii przyjaznej zmianom demograficznym.



Jednym z głównych zadań Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jest poprawa jakości życia „starszych mieszkańców” z terenów GZM.

Wychodzimy naprzeciw ich oczekiwaniom i podejmujemy wyzwania, zmierzające do korzystnych transformacji. Włączamy ich w aktywne zmiany i pobudzamy do działania.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Opracowano standardy wolontariatu oraz zwiększenia partycypacji społecznej wśród seniorów w formie poradnika dla instytucji, organizacji i gmin.
- ◆ Opracowano standardy ruchu pieszych.
- ◆ Uruchomiono pilotażowy projekt „Metropolitalna Inicjatywa Senioralna”.
- ◆ Przeprowadzono w gminach ankietę dot. zatrudniania osób 50+.
- ◆ W okresie letnim opracowano wakacyjną mapę aktywności dla seniorów w miastach i gminach GZM.
- ◆ Rozpoczęto współpracę nad tworzeniem magazynu „w Metropolii”.

Jak to zrobimy

- ◆ Zaangażowanie członków Metropolitalnego Zespołu ds. polityki senioralnej.
- ◆ Dystrybucja poradnika do miast i gmin GZM.
- ◆ Stworzenie Centrum Kompetencji Wspierania miast i gmin.
- ◆ Wyznaczenie nowego (szerszego) kierunku działań w projekcie.
- ◆ Tworzenie miast i gmin przyjaznych zrównoważonej demografii.





Młodzi robią Metropolię

Jednym z głównych zadań Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jest poprawa jakości życia mieszkańców. Nie robi tego zza biurka. Wychodzi do różnych grup po to, aby bliżej poznać ich oczekiwania, które stają się jej wyzwaniami. Tak właśnie rozumie budowanie otwartej, wygodnej i dopasowanej do potrzeb Metropolii. Projekt „Młodzi robią Metropolię” skupia mieszkańców GZM w wieku od 16 do 25 lat, którzy pełnią rolę „ambasadorów” wśród młodzieży. Ich postulaty, pragnienia i potrzeby, mogą znaleźć odzwierciedlenie w działaniach strategicznych GZM, które będą realizowane w przyszłości.

25 młodych mieszkańców GZM biorących udział w projekcie 12 miesięcy wspólnych zajęć z pracownikami GZM i ekspertami zewnętrznymi 10 spotkań warsztatowych i blisko 40 godzin pracy

Co zastaliśmy

- ◆ Pogłębiające się zjawisko migracji osób młodych, wyjeżdżających do innych ośrodków miejskich lub za granicę.
- ◆ Depopulacja rodząca negatywne skutki dla rozwoju społeczno-gospodarczego miast i regionów.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Szansa, aby przeciwdziałać zjawisku migracji osób młodych.

Co zrobiliśmy

- ◆ Wyłoniono grupę młodych „Ambasadorów Metropolii”, którzy mieli okazję opracować najważniejsze postulaty dotyczące kierunków rozwoju i działań Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, tak aby sprzyjała potrzebom jej młodych mieszkańców.
- ◆ Wspólne prace w ramach zespołu, prowadzone od września 2020 roku, dwa razy w miesiącu, oparte na tematycznych warsztatach.
- ◆ Poruszanie wielu tematów, począwszy od edukacji i rynku pracy, kultury, bezpieczeństwa, komunikacji publicznej, na idei inteligentnego miasta kończąc.

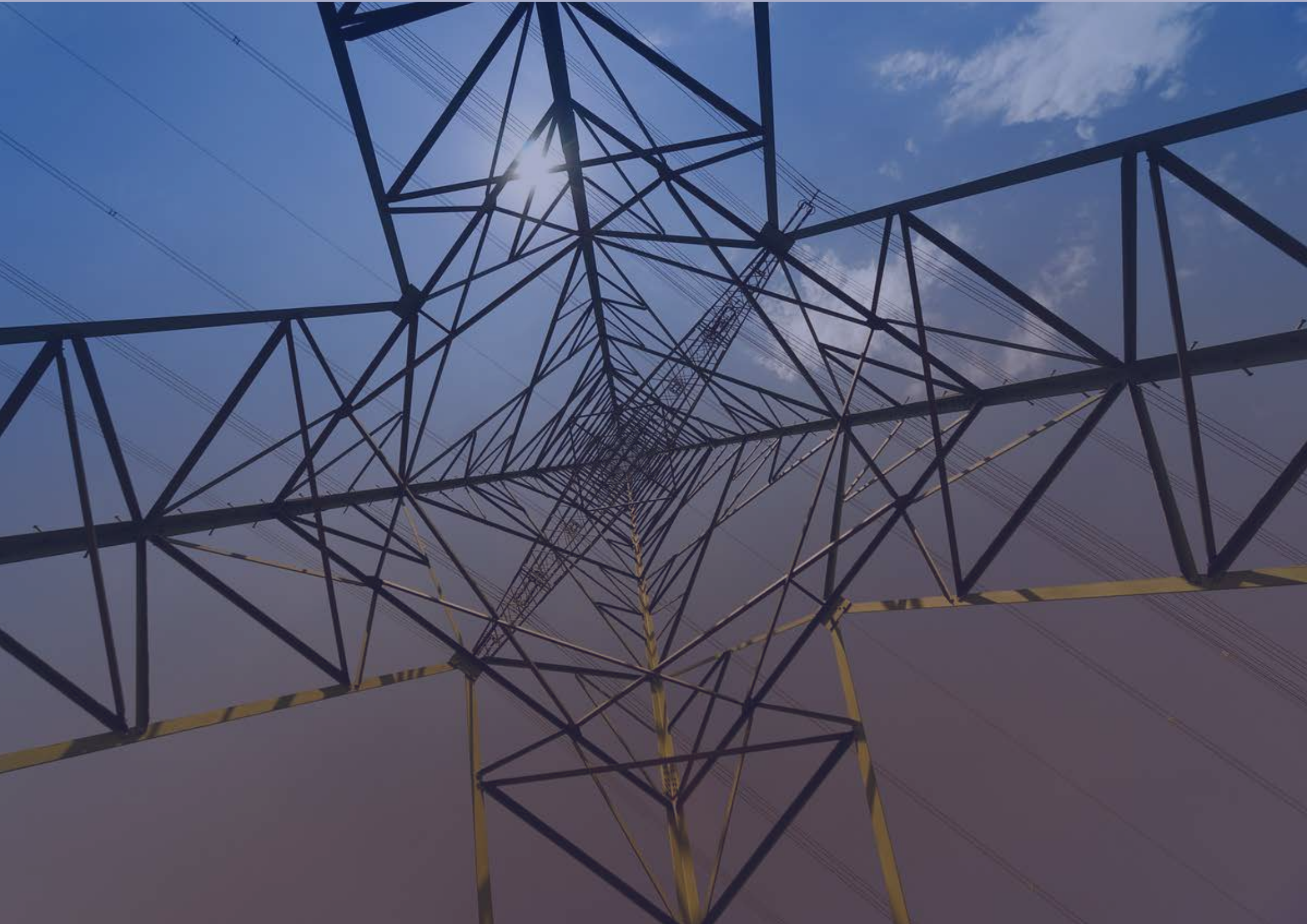
Jak to zrobimy

- ◆ Wypracowanie rekomendacji, które staną się częścią naszej strategii Metropolii na najbliższe lata.
- ◆ Budowa wizerunku Metropolii w oczach młodych jako miejsca przyjaznego do nauki, założenia rodziny, pracy i biznesu.

maj 2020
ruszyła rekrutacja do projektu „Młodzi robią Metropolię”.

sierpień 2020
wybrano 25 młodych mieszkańców GZM, do udziału w cyklu spotkań i warsztatów z pracownikami Urzędu Metropolitalnego i ekspertami zewnętrznymi.

wrzesień 2020
odbyło się pierwsze z dziesięciu zaplanowanych spotkań w ramach projektu „Młodzi robią Metropolię”.





GRUPY ZAKUPOWE

1. Grupy zakupowe energii elektrycznej i gazu
2. Grupa zakupowa samochodów elektrycznych
3. Grupa zakupowa DTS
4. Racjonalizacja kosztów dystrybucji energii elektrycznej oraz gazu dla gmin członkowskich GZM

E-G

Grupy zakupowe energii elektrycznej i gazu

Jedno postępowanie przetargowe dla wielu podmiotów ma na celu obniżenie kosztów związanych z procesem zakupu energii elektrycznej i gazu oraz uzyskanie korzystniejszych cen dzięki efektowi skali.

GZM prowadzi projekty Grup Zakupowych od początku swojego istnienia.

Obecnie trwa realizacja umów wynikających z utworzenia Grup Zakupowych: Energii Elektrycznej 2020-2021 oraz Gazu 2020-2021, wraz z bieżącym wsparciem merytoryczno-organizacyjnym, świadczonym przez GZM dla członków grupy.

W skład grup zakupowych wchodzi gminy tworzące GZM, ale również samorządy spoza jej granic oraz instytucje np. samorządu województwa śląskiego

Ciekawostki:

Podczas XVI Kongresu Nowego Przemysłu GZM otrzymał nagrodę NOWY IMPUS 2019 za stworzenie największej w kraju grupy zakupowej energii elektrycznej. Tytuł przyznała redakcja Magazynu Gospodarczego „Nowy Przemysł” oraz portalu wnp.pl.

Co zrobiliśmy 2018 – 2019

- ◆ Utworzenie największych grup zakupowych w Polsce. Pozwoliło to na racjonalne wykorzystanie zasobów i efektu skali.
- ◆ Dzięki grupowemu zakupowi osiągnięto możliwie najkorzystniejsze ceny energii elektrycznej i gazu.
- ◆ Szacuje się, że dzięki wspólnemu zakupowi gazu, członkowie grupy zaoszczędzili łącznie 3 mln zł.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Optymalizacja kosztów związanych z procesem zakupu energii elektrycznej i gazu.
- ◆ Wzrost świadomości energetycznej członków grupy.

Liczby ostatniej grupy zakupowej:

- 113 zamawiających
- 326 podmiotów
- 1 TWh wolumenu
- prawie 400 mln budżetu

2020
rozpoczęcie projektu

2020-2021
okres obowiązywania umów /
merytoryczno-organizacyjne wsparcie
dla Jednostek Grup Zakupowych

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ 113 zamawiających uczestniczyło w grupie zakupowej energii elektrycznej na lata 2020-2021.
- ◆ Zapewniono stały poziom cen w okresie obowiązywania umów.

Jak to zrobimy

- ◆ Utworzono centrum informacyjno-organizacyjne ze stałą konsultacją i wsparciem merytorycznym.

Kto jest odbiorcą?

Przykładowe podmioty uczestniczące w grupach: Arena Zabrze, Stadion Miejski w Tychach, Park Śląski, Arena Gliwice, Stadion Śląski, Filharmonia Śląska, Muzeum Śląskie

Odbiorcami energii i gazu są m.in. urzędy miast, spółki komunalne, spółdzielnie mieszkaniowe, szpitale miejskie i placówki oświatowe (szkoły, przedszkola, żłobki).

eN

Grupa zakupowa samochodów elektrycznych

Projekt pozwoli gminom GZM obniżyć koszty związane z realizacją zapisów ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych poprzez wykorzystanie efekty skali i synergii. Bazując na zgromadzonych doświadczeniach i wypracowanym modelu tworzenia grup zakupowych w GZM, zoptymalizowany zostanie proces zamówienia.

Co zastaliśmy

- ◆ Wymogi ustawowe dot. konieczności wymiany przez gminy i ich jednostki, floty z samochodów spalinowych na elektryczne w wymiarze 10 proc. - począwszy od stycznia 2022 roku.
- ◆ Gminy posiadają niewielki udział samochodów elektrycznych w urzędach i podległych jednostkach.
- ◆ Indywidualny zakup wiąże się z wysokimi kosztami.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Jedno postępowanie pozwoli na osiągnięcie niższych cen pozyskania samochodów elektrycznych.
- ◆ Pomoc w optymalnym rozeznaniu modeli i oszacowaniu cen samochodów elektrycznych, umożliwiając najkorzystniejszy wybór.
- ◆ Odciążenie samorządów w zakresie realizacji procedur związanych z zamówieniem publicznym.
- ◆ Szerzenie i popularyzowanie idei elektromobilności. Zapewnienie infrastruktury do ładowania samochodów.

Co zrobiliśmy

- ◆ Zainicjowanie kontaktu z największymi specjalistami ds. rynku elektromobilności.
- ◆ Przeprowadzenie warsztatów tematycznych dla gmin GZM.
- ◆ Przekazanie zaproszenia do uczestnictwa w grupie zakupowej wszystkim gminom. Część z nich już wyraziła chęć udziału.
- ◆ Rozpoczęcie testów samochodów elektrycznych.

Jak to zrobimy

- ◆ Podpisanie porozumienia z gminami w celu utworzenia grupy zakupowej.
- ◆ Przeprowadzenie jednego postępowania przetargowego na dostarczenie pojazdów oraz ładowarek
- ◆ Opracowanie, wspólnie z ekspertami, możliwie najlepszego sposobu wykonania zadania oraz zastosowania najkorzystniejszego modelu finansowania.

IV kwartał 2020 r.
warsztaty tematyczne
z gminami GZM.

I kwartał 2021 r.
testy samochodów
elektrycznych.

I kwartał 2021 r.
podpisanie porozumienia
z gminami GZM.

III kwartał 2021 r.
przeprowadzenie postępowania
zamówienia publicznego.

DTŚ

Grupa zakupowa DTŚ

Drogowa Trasa Średnicowa to jedna z głównych arterii GZM, przebiegająca i łącząca sześć miast w centrum Metropolii: Katowice, Chorzów, Świętochłowice, Rudę Śląską, Zabrze i Gliwice. To powoduje, że na poszczególnych odcinkach obsługiwana jest przez kilka różnych podmiotów. Dlatego też Metropolia pracuje nad powołaniem grupy zakupowej, która pomoże wprowadzić jednolity standard utrzymania tej drogi.

Co zastaliśmy

- ◆ Główna trasa Metropolii, która jest zarządzana przez kilka różnych podmiotów, stosujących różne standardy utrzymania.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Ujednolicenie procesu zarządzania i utrzymania DTŚ dzięki współpracy samorządów w ramach grupy zakupowej, koordynowanej przez GZM.

Jaki jest potok ruchu na DTŚ?
Dane wskazują, że dobowe natężenie ruchu drogowego jest na poziomie 65 000 pojazdów.

Ile kilometrów?
Drogowa Trasa Średnicowa liczy ponad 30 km.

Miasta, przez które przebiega DTŚ:
Katowice, Chorzów, Świętochłowice, Ruda Śląska, Zabrze, Gliwice

Co zrobiliśmy

- ◆ Nawiązano kontakt z przedstawicielami gmin, odpowiedzialnymi za zarządzanie DTŚ.
- ◆ Po analizie sposobu utrzymania drogi przez poszczególne miasta, wyodrębnienie kilkanaście zakresów tematycznych.
- ◆ Opracowanie spójnych standardów dla utrzymania letniego oraz zimowego.

Jak to zrobimy

- ◆ Zastosowanie wspólnych standardów utrzymania DTŚ w poszczególnych zakresach.
- ◆ Powstanie rekomendacji i ujednoliconych zapisów dla usługi związanej z utrzymaniem drogi lub przeprowadzenie wspólnego postępowania przetargowe na wybór wykonawcy dla wszystkich gmin, przez które przebiega trasa.

marzec 2020 r.
prezentacja założeń grupy zakupowej gminom GZM.

2020 r.
analiza sposobu utrzymania DTŚ przez miasta.

sierpień 2020 r.
opracowany spójny standard dla utrzymania letniego i zimowego.

2020 r.
wyodrębnienie zakresów grupy zakupowej.

2021 r.
opracowanie jednolitego standardu utrzymania DTŚ dla pozostałych zakresów.
Koordynacja postępowań zakupu usługi utrzymania DTŚ

eN

Racjonalizacja kosztów dystrybucji energii elektrycznej oraz gazu dla gmin członkowskich GZM

Przeprowadzenie analiz zmierzających do optymalizacji kosztów związanych z usługami dystrybucji energii elektrycznej i gazu dla gmin członkowskich GZM.

Kontynuacja działań związanych z Grupami Zakupowymi Energii Elektrycznej oraz Gazu na lata 2020-2021.

Ciekawostki:

29 gmin GZM bierze udział w projekcie:

Będzin, Bieruń, Bobrowniki, Bytom, Chorzów, Czeladź, Dąbrowa Górnicza, Gierałtowiec, Imielin, Katowice, Knurów, Łędziny, Łaziska Górne, Mysłowice, Piekary Śląskie, Psary, Pyskowice, Ruda Śląska, Rudziniec, Siemianowice Śląskie, Siewierz, Sławków, Sosnowiec, Sośnicowice, Świętochłowice, Tychy, Wojkowice, Wiry, Zabrze.

Co zastaliśmy

- ◆ Na podstawie danych zbieranych w ramach prac nad Grupami Zakupowymi energii elektrycznej oraz gazu na lata 2020-2021, stwierdzono możliwość wygenerowania potencjalnych oszczędności, wynikających z odpowiedniego doboru grupy taryfowej energii i gazu.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Wybór optymalnej (najtańszej) grupy taryfowej, odpowiedniej do napięcia przyłączenia, mocy umownej i struktury zużycia energii i gazu.
- ◆ Ustalenie prawidłowej mocy umownej.
- ◆ Likwidacja opłat za przekroczenie mocy umownej.
- ◆ Likwidacja opłat za ponadnormatywny pobór mocy biernej indukcyjnej.

Co zrobiliśmy

- ◆ Opracowanie raportów (dla energii elektrycznej i gazu), przeznaczonych dla każdej gminy, uczestniczącej w projekcie. Dokumenty wskazują możliwe do osiągnięcia oszczędności.

Jak to zrobimy

- ◆ Zidentyfikowanie możliwych oszczędności dla gmin oraz wskazanie sposobu ich osiągnięcia, w zakresie optymalizacji kosztów dystrybucji energii elektrycznej i gazu.
- ◆ Zwiększanie świadomości energetycznej wśród członków grupy.
- ◆ Prowadzenie stałych konsultacji i wsparcie merytoryczne dla gmin.

Raporty dot. racjonalizacji kosztów dystrybucji energii elektrycznej
Łącznie oszczędności bezinwestycyjne: 3 538 569 zł
Łącznie oszczędności wymagające nakładów inwestycyjnych: 1 274 890 zł
Raporty dot. racjonalizacji kosztów dystrybucji gazu
Łącznie oszczędności: 5 561 448 zł

IV kwartał 2020 r.
rozpoczęcie projektu.

lipiec 2020 r.
podpisanie porozumienia
dot. rozpoczęcia projektu
z gminami.

listopad/grudzień 2020 r.
przekazanie raportów
do gmin.







Budowa międzynarodowej sieci współpracy

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia w swoim rozwoju chce korzystać z doświadczeń zagranicznych partnerów i stawia na aktywną współpracę. Umożliwia ona korzystanie z dobrych praktyk innych metropolii na świecie, zawieranie porozumień dających wymierne korzyści w postaci wspólnych przedsięwzięć, uczestnictwo w programach unijnych, wymianę wiedzy, w szczególności w sferach takich jak zrównoważony transport miejski, planowanie przestrzenne, gospodarka obiegu zamkniętego, gospodarka odpadami, edukacja, seniorzy, zarządzanie terenami zielonymi, błękitno-zielona infrastruktura, promocja inwestycyjna. Umożliwia także przystępowanie do stowarzyszeń zrzeszających metropolie na świecie oraz promocję Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na arenie międzynarodowej.

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Nawiązanie współpracy z Metropolią Ruhry i utworzenie podstaw do instytucjonalnej współpracy.
- ◆ Współpraca przy tworzeniu konsorcjum i pozyskanie dotacji z Programu Horyzont 2020 na realizację projektu HARMONY.
- ◆ Tematyczne wizyty studyjne dla pracowników miast i gmin GZM.
- ◆ Udział w międzynarodowych targach, konferencjach i wydarzeniach.

Współpraca z obszarami metropolitalnymi:

- ◆ Zagłębia Ruhry
- ◆ Barcelony
- ◆ Wielkiego Manchesteru
- ◆ Oslo
- ◆ Goeteborga
- ◆ Amsterdamu
- ◆ Porto
- ◆ Mediolanu

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Rozwinięcie kontaktów partnerskich z Metropolią Ruhry – w 2020 roku m. in. zorganizowano wspólnie wydarzenia poświęcone promocji inwestycyjnej, błękitno-zielonej infrastrukturze, zmianom klimatu oraz rewitalizacji terenów przemysłowych.
- ◆ Nawiązanie nowych kontaktów - m.in. z metropoliami Wielkiego Manchesteru, Oslo, Goeteborga, Amsterdamu, Porto i Mediolanu.
- ◆ Z Obszarem Metropolitalnym Barcelony podjęto pomyślnie działania na rzecz zawarcia porozumienia o współpracy partnerskiej.
- ◆ Aktywna działalność w projektach HARMONY oraz ASSURED-UAM, realizowanych w ramach programu Horyzont 2020.
- ◆ Przystąpienie do Inicjatywy Clean Bus Deployment oraz Europejskiego Sojuszu na rzecz Czystego Wodoru.
- ◆ Zainicjowanie projektu REthinking Metropolises i - wraz z siecią European Metropolitan Authorities (EMA) - zorganizowano w jego ramach trzy Europejskie Webinaria Metropolitalne z udziałem przedstawicieli instytucji unijnych, OECD oraz ONZ.
- ◆ Opracowanie wspólnie z siecią EMA „Stanowiska na temat roli obszarów metropolitalnych w planowaniu i wdrażaniu Europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności”, które skierowano m.in. do Komisji Europejskiej, Parlamentu Europejskiego oraz Europejskiego Komitetu Regionów.
- ◆ Udział w konsultacjach prowadzonych przez Komisje COTER i ECON oraz Komitet Regionów.

sierpień 2018
podpisanie listu intencyjnego w sprawie współpracy Metropolii GZM i Metropolii Ruhry.

październik 2018
podpisanie Deklaracji Rzymskiej, w ramach corocznego forum Europejskich Władz Metropolitalnych [European Metropolitan Authorities].

czerwiec 2019
podpisanie Deklaracji Lyońskiej, w ramach corocznego forum Europejskich Władz Metropolitalnych.

sierpień 2019
podpisanie porozumienia o współpracy między Metropolią GZM, a Metropolią Ruhry.

luty 2020
przygotowanie udziału Przewodniczącego Zarządu GZM w spotkaniu z unijną komisarz ds. spójności i reform - Elisą Ferreirą - w Brukseli w temacie roli metropolii w przyszłej Polityce Spójności. Organizacja wizyty studyjnej przedstawicieli GZM i gmin członkowskich w Metropolii Ruhry w temacie promocji inwestycyjnej.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Umacnianie marki i potencjału Metropolii GZM na arenie międzynarodowej.
- ◆ Reprezentowanie oraz promowanie interesów GZM w instytucjach unijnych.
- ◆ Wykorzystywanie nawiązanych kontaktów do pozyskiwania dobrych praktyk oraz realizacji wspólnych projektów.
- ◆ Wykorzystywanie nawiązanych kontaktów międzynarodowych do udziału w konsorcjach realizujących wspólne projekty o charakterze międzynarodowym.
- ◆ Prezentowanie potencjału obszaru GZM oraz terenów inwestycyjnych wszystkich gmin członkowskich na arenie międzynarodowej.
- ◆ Nawiązywanie międzynarodowej współpracy metropolitalnej.
- ◆ Pozyskiwanie kontaktów międzynarodowych także dla innych interesariuszy z terenu GZM, np. jednostek naukowo-badawczych.

Jak to zrobimy

- ◆ Stała rozbudowa sieci instytucjonalnej współpracy z metropoliami oraz organizacjami na poziomie międzynarodowym.
- ◆ Współpraca z gminami i innymi instytucjami z terenu naszej metropolii – m. in. prezentowanie wspólnej oferty inwestycyjnej.
- ◆ Zapraszanie do uczestnictwa i współtworzenia inicjowanych przez Metropolię wydarzeń.

kwiecień 2020
podpisanie deklaracji w sprawie przystąpienia GZM do Inicjatywy Clean Bus Deployment

wrzesień 2020
realizacja III Europejskiego Webinarium Metropolitalnego.

listopad 2020
przystąpienie GZM do Europejskiego Sojuszu na rzecz Czystego Wodoru.

czerwiec 2020
realizacja I i II Europejskiego Webinarium Metropolitalnego. Organizacja wraz z Metropolią Ruhry „Międzyregionalnego webinarium w temacie błękitno-zielonej infrastruktury i przystosowania do zmiany klimatu”.

październik 2020
organizacja wraz z Metropolią Ruhry „Międzyregionalnego webinarium REVITA METROPOLIS - nowe funkcje społeczne i gospodarcze na terenach poprzemysłowych”.

grudzień 2020
wypracowanie treści porozumienia o partnerstwie z Obszarem Metropolitalnym Barcelony. Udział w wydarzeniu Amsterdam Drone Week. Podpisanie umowy konsorcyjnej w sprawie projektu ASSURED-UAM (Mobilność Miejska w Powietrzu).





STRATEGIA I PLANOWANIE PRZESTRZENNE

1. Program Działań Strategicznych do roku 2022
2. Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022–2027 z perspektywą do 2035 r.
3. Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne – InfoGZM
4. Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne – program GOSPOSTRATEG
5. Budowa platformy dobrych praktyk



Program Działań Strategicznych do roku 2022

Jest to pierwszy wspólny dokument programowy GZM, zwany "małą" strategią. Wyznacza 5 priorytetów rozwojowych i przypisane im działania do realizacji w pierwszych latach funkcjonowania związku metropolitalnego. Dokument podlega okresowej aktualizacji, dotychczas przygotowano dwa aneksy. Jednocześnie trwają prace przygotowawcze do opracowania Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r.

1.58 mln zł

wartość projektów ujętych w PDS

35 działań

(z czego 6 zakończonych)

5 priorytetów

Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ W 2018 roku został uchwalony „Program Działań Strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022” (PDS) oraz rozpoczęto realizację działań ujętych w Programie.
- ◆ W grudniu 2019 r. zaktualizowano PDS (Aneks nr 1). Dodano 6 nowych działań, natomiast 2 działania zakończono.
- ◆ W 2019 r. zrealizowano 2 działania:
 - ◆ Integracja organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego (utworzenie ZTM),
 - ◆ Rozwój obsługi linii autobusowej między centrum Metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Uruchamianie i wdrażanie działań służących intensyfikacji rozwoju społeczno-gospodarczego i poprawie jakości życia w GZM, zgodnie z przyjętymi założeniami strategicznymi.
- ◆ Wsparcie procesów decyzyjnych i zarządczych poprzez regularny monitoring i sprawozdawczość z realizacji działań.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Bieżący monitoring realizacji działań z PDS na podstawie miesięcznych raportów okresowych.
- ◆ Zrealizowano 2 działania:
 - ◆ Opracowanie strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 roku.
 - ◆ Integracja systemu ŚKUP z infrastrukturą tyską.
- ◆ Zakończono 2 działania (bez realizacji):
 - ◆ Rozwój bezemisyjnego transportu na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (w związku z zakończeniem projektu NCBiR).
 - ◆ Zintegrowana gospodarka odpadami na obszarze GZM (w związku z oczekiwaniem na rozstrzygnięcia prawne).

Jak to zrobimy

- ◆ Sukcesywna realizacja działań wskazanych w PDS.
- ◆ Integrowanie indywidualnych potencjałów społecznych i gospodarczych gmin tworzących jeden obszar metropolitalny.
- ◆ Opracowanie Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r.

Program Działań Strategicznych to 35 działań w ramach 5 priorytetów:

1. Kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona Metropolia (6 działań).
2. Rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska (15 działań).
3. Rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego (8 działań).
4. Promocja związku metropolitalnego i jego obszaru (2 działania).
5. Rozwój instytucjonalny (4 działania).

styczeń 2018

opracowanie zakresu merytorycznego oraz harmonogramu prac nad dokumentem.

marzec-kwiecień 2018

spotkania w ramach podregionów, służące zaprezentowaniu założeń dokumentu. Rozmowy z różnymi grupami społecznymi i środowiskami: młodzieżą, seniorami, uczelniami wyższymi, instytucjami otoczenia biznesu, organizacjami pozarządowymi.

wrzesień 2018

konsultacje projektu PDS wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko.

30 listopada 2018

uchwalenie dokumentu przez Zgromadzenie GZM.

19 grudnia 2019

aktualizacja PDS (Aneks nr 1), uchwalona przez Zgromadzenie GZM.

27 stycznia 2021

aktualizacja PDS (Aneks nr 2), uchwalona przez Zgromadzenie GZM.

luty 2018

wybór wykonawcy na opracowanie PDS oraz powołanie struktury zarządzania projektem.

sierpień-wrzesień 2018

konsultacje społeczne.

październik - listopad 2018

uzyskanie opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach oraz Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

październik-grudzień 2019

aktualizacja PDS.

wrzesień-grudzień 2020

projekt aktualizacja PDS.



Strategia Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022-2027 z perspektywą do 2035 r.

GZM stoi przed opracowaniem podstawowego dokumentu strategicznego, określającego priorytety, cele i działania dla Metropolii do realizacji do 2027 r., z perspektywą do 2035 r. Strategia rozwoju będzie wspierać proces zarządzania obszarem metropolitalnym. Koncentrować się będzie na takich kwestiach jak: poprawa jakości życia, rozwój funkcji metropolitalnych, wzmacnianie spójności przestrzennej i społeczno-gospodarczej oraz wspieranie zarządzania obszarem GZM.

W latach 2019-2020 na poziomie krajowym toczyły się prace legislacyjne, które dotyczyły zmian w prawie istotnie wpływających na tryb i zakres tworzenia strategii rozwoju (dotyczyły one m.in. ustawy w zakresie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, ustawy o związku metropolitalnym w województwie śląskim, ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym).

Znowelizowane przepisy weszły w życie w listopadzie 2020 r. i zmierzają do integrowania planowania strategicznego z przestrzennym. W konsekwencji istotną zmianą jest włączenie do dokumentu strategicznego komponentu przestrzennego w postaci modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej (przepisy usunęły z obiegu prawnego odrębny dokument planistyczny - tzw. studium metropolitalne).

Opracowanie dokumentu strategicznego zostanie poprzedzone pracami analityczno-diagnostycznymi oraz wykonaniem delimitacji obszarów funkcjonalnych GZM. Dokument będzie opracowany przy współudziale możliwie szerokiego grona interesariuszy i zostanie poddany konsultacjom społecznym.

Co zrealizowaliśmy 2018-2019

- W 2018 roku zostały podjęte uchwały w sprawie przystąpienia do opracowania strategii związku metropolitalnego i studium metropolitalnego. Od tego momentu trwały prace analityczne, m.in. w zakresie delimitacji i wyznaczania obszarów funkcjonalnych, kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin członkowskich GZM. Zebrano i przeanalizowano ponad 100 wniosków z procesu ogłoszenia obwieszczenia i zawiadomienia o przystąpieniu do sporządzenia studium metropolitalnego.
- Ze względu na planowane (od końca 2018 r.) zmiany legislacyjne związane z opracowaniem studium i strategii, Metropolia aktywnie uczestniczyła w procesie konsultowania i wypracowania projektowanych przepisów prawa dotyczących prowadzenia polityki rozwoju, w tym także wnoszenie propozycji zapisów ustawowych doprecyzowujących przepisy dotyczące opracowania strategii rozwoju oraz wносиła propozycje zapisów ustawowych wprost związanych ze związkiem metropolitalnym.

kwiecień 2018
wykonanie mapy z zagregowanymi kierunkami zagospodarowania przestrzennego na obszarze GZM.

listopad - grudzień 2018
podjęcie uchwał w sprawie przystąpienia do opracowania strategii rozwoju GZM oraz studium metropolitalnego.

marzec - sierpień 2019
aktywne uczestnictwo w procesie konsultacji i wypracowania zmian w ustawach wpływających na prace nad strategią rozwoju.

sierpień 2018
złożenie wniosku do MiiR o przyznanie dotacji na opracowanie Strategii w ramach pilotażu.

grudzień 2018 - marzec 2019
zbieranie i analiza wniosków złożonych do studium metropolitalnego.

II połowa 2019
prace przygotowawcze do wyboru wykonawcy na opracowanie strategii rozwoju wraz ze studium metropolitalnym i obszarami.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Kontakty z właściwymi ministerstwami i aktywny udział w procesie konsultowania projektów zmieniających ustaw.
- ◆ Uczestnictwo w projekcie „Lepsze zarządzanie, planowanie i dostarczanie usług publicznych w jednostkach samorządu lokalnego w Polsce” (w ramach programu „Rozwój Lokalny”), prowadzonego przez OECD we współpracy ze Związkiem Miast Polskich i Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, poprzez czynny udział w wywiadach pogłębionych, spotkaniach i konsultacjach oraz redagowaniu końcowego raportu. Projekt ma na celu stworzenie narzędzia do skutecznego projektowania i wdrażania zintegrowanych strategii rozwoju i zintegrowanych planów działania, w sposób który odzwierciedla standardy i dobre praktyki prawidłowego zarządzania oraz rozwoju terytorialnego wspólne dla wszystkich krajów OECD.
- ◆ Przygotowanie szczegółowego trybu i harmonogramu opracowania projektu Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022 - 2027 z perspektywą do 2035 r., w tym trybu konsultacji (i przyjęcie stosownej uchwały Zgromadzenia GZM).
- ◆ Prowadzenie prac przygotowawczych do ogłoszenia przetargu na wybór wykonawcy na opracowanie strategii (w tym przygotowanie opisu przedmiotu zamówienia, projektu umowy i innych formalności wymaganych do tej procedury).

Cele do osiągnięcia

- ◆ Wyznaczenie kierunków długofalowego rozwoju obszaru metropolitalnego.
- ◆ Narzędzie służące kształtowaniu i prowadzeniu polityki przestrzennej na obszarze związku metropolitalnego, co stanowi realizację jednego z zadań publicznych związku – zgodnie z ustawą o związku metropolitalnym w województwie śląskim.
- ◆ Narzędzie wspierające proces zarządzania obszarem GZM oraz wskazujące priorytetowe zadania do realizacji na najbliższe lata dla dynamizacji rozwoju społeczno-gospodarczego i budowania metropolitalności.

Jak to zrobimy

- ◆ Opracowanie Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii wraz z modelem struktury funkcjonalno-przestrzennej, poprzedzone opracowaniem Diagnozy stanu GZM.
- ◆ Wyznaczenie obszarów funkcjonalnych w obszarze GZM i jej sąsiedztwie, w celu wspomagania procesów sterowania rozwojem obszaru.

styczeń - czerwiec 2020

kontakty z właściwymi Ministerstwami (MR, MFIPR) w zakresie współpracy przy opracowaniu Strategii Rozwoju GZM.

15 lipca 2020

przyjęcie ustawy o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw.

13 listopada 2020

wejście w życie przepisów ustawy o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw.

marzec - lipiec 2020

analiza proponowanych zmian w przepisach prawa.

7 października 2020

przyjęcie przez Zgromadzenie GZM uchwały w sprawie określenia szczegółowego trybu i harmonogramu opracowania projektu Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022 - 2027 z perspektywą do 2035 r., w tym trybu konsultacji.

styczeń - grudzień 2020

kontynuacja prac nad przygotowaniem dokumentów niezbędnych do ogłoszenia przetargu na wybór wykonawcy Strategii.



Metropolitalne Obserwatorium Społeczno- -Ekonomiczne InfoGZM

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.

infoGZM

Podstawowe narzędzie Obserwatorium – sukcesywnie modyfikowany portal, wzbogacany o nowe dane.

Obecnie 6 kategorii tematycznych:

- ◆ demografia,
- ◆ finanse,
- ◆ gospodarka,
- ◆ infrastruktura,
- ◆ środowisko,
- ◆ społeczeństwo.



Najciekawsze opracowania na InfoGZM:

Podstrona COVID-19 – zbiorcze zestawienie najpotrzebniejszych i najaktualniejszych informacji związanych z sytuacją epidemiczną wraz z bieżącymi statystykami m.in. na temat liczby zachorowań.

Zbiorcza mapa prezentująca kierunki zagospodarowania przestrzennego w gminach GZM – mapa powstała w oparciu o zestawienie rysunków obecnie obowiązujących studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania wszystkich 41 gmin GZM.

Mapa GreenGZM – interaktywna mapa prezentująca tereny zieleni publicznej w gminach GZM.

Rynek nieruchomości mieszkaniowych w Metropolii - analiza powstała w oparciu o ceny ofertowe sprzedaży mieszkań w miastach.

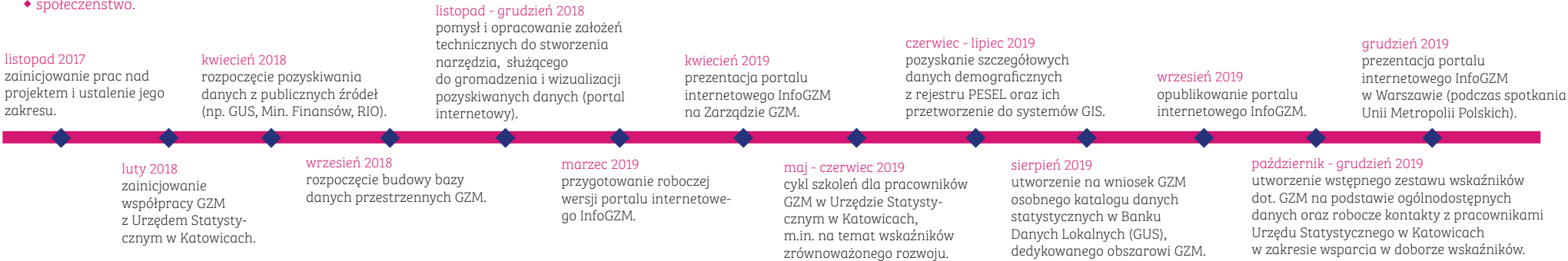
Wskaźniki zrównoważonego rozwoju GZM - opracowanie zestawu ok. 80 wskaźników dostępnych w GUS, nawiązujących do Agendy na rzecz Zrównoważonego Rozwoju 2030 i osiągnięcia Celów Zrównoważonego Rozwoju, a także służących do analizy porównawczej GZM z innymi ośrodkami metropolitalnymi w kraju.

Co zrealizowaliśmy 2018-2019

- ◆ Utworzenie autorskiego portalu InfoGZM, w całości przygotowanego w ramach prac Departamentu Strategii i Polityki Przestrzennej.
- ◆ Stałe pozyskiwanie, przetwarzanie i aktualizowanie danych, dotyczących GZM oraz zbieranie innych informacji do zamieszczenia na portalu InfoGZM.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Przygotowanie i codzienna aktualizacja podstrony informacyjnej nt. epidemii koronawirusa (w odpowiedzi na doraźną potrzebę).
- ◆ Gromadzenie i bieżąca aktualizacja danych z różnych obszarów tematycznych dla każdej gminy członkowskiej GZM i zbiorczo dla GZM (np. z zakresu: demografii, finansów, gospodarki, infrastruktury, środowiska, aspektów społecznych).
- ◆ Przygotowanie wizualizacji danych w formie map (statycznych i interaktywnych) i infografik oraz opracowanie analiz i raportów.



Cele do osiągnięcia

- ◆ Wspólna baza informacji i analiz dotyczących obszaru GZM dla wszelkich interesariuszy np. urzędów gmin członkowskich GZM, administracji publicznej, mieszkańców, NGO, sektora biznesu oraz start-upów.
- ◆ Wsparcie prac Urzędu Metropolitalnego i procesów decyzyjnych w zakresie rozwoju GZM i wzmocnienia metropolitalności obszaru.
- ◆ Monitoring zmian zachodzących na terenie GZM.
- ◆ Utworzenie i rozwój autorskiego narzędzia (platformy internetowej), prezentującego szeroki zestaw danych i informacji o GZM.
- ◆ Opracowanie wskaźników zrównoważonego rozwoju dla GZM.

Jak to zrobimy

- ◆ Wzbogacanie o nowe dane, funkcje i analizy platformy InfoGZM.
- ◆ Sukcesywne budowanie własnej bazy danych, służącej monitorowaniu zmian i procesów zachodzących w GZM.
- ◆ Wykonywanie opracowań analitycznych i diagnostycznych dotyczących GZM.

<http://infogzm.metropoliagzm.pl>





Metropolitalne Obserwatorium Społeczno- -Ekonomiczne program GOSPOSTRATEG

W listopadzie 2020 r. GZM podpisała list intencyjny i porozumienie z Instytutem Rozwoju Miast i Regionów (IRMiR) w zakresie realizacji projektu pn. Nowy model urbanizacji w Polsce - praktyczne wdrożenie zasad odpowiedzialnej urbanizacji oraz miasta zwarte (NewUrbPact), w ramach Strategicznego Programu Badań Naukowych i Prac Rozwojowych: „Społeczny i gospodarczy rozwój Polski w warunkach globalizujących się rynków” – GOSPOSTRATEG. IRMiR będzie jednostką prowadzącą badania w zakresie szeroko rozumianej polityki przestrzennej i kierunków rozwoju, natomiast GZM będzie stanowić przedmiot badań.

Co zastaliśmy

- ◆ Wciąż nieliczne opracowania naukowe kompleksowo odnoszące się do obszaru GZM.
- ◆ Słabo rozwinięta współpraca z jednostkami badawczymi i ośrodkami naukowymi.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Rozbudowa bazy wiedzy o Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.
- ◆ Przygotowanie materiałów do uwzględnienia przy opracowaniu Strategii Rozwoju GZM.
- ◆ Nawiązanie współpracy z instytucjami badawczymi i środowiskiem naukowym.

Co zrobiliśmy

- ◆ Podpisanie listu intencyjnego oraz porozumienia o współpracy z IRMiR.
- ◆ Określenie zakresu merytorycznego współpracy i wyznaczenie 15 tematów do opracowania przez IRMiR.
- ◆ Przygotowanie harmonogramu badań (analiz).
- ◆ Inauguracyjne spotkanie zespołów roboczych z IRMiR i GZM oraz rozpoczęcie prac.
- ◆ Sukcesywne występowanie do gmin w celu pozyskiwania niezbędnych informacji i materiałów wsadowych do realizacji badań.
- ◆ Udostępnienie IRMiR materiałów i danych wypracowanych w ramach prac Metropolitalnego Obserwatorium Społeczno-Ekonomicznego.

Jak to zrobimy

- ◆ Wykonanie przez IRMiR opracowań tematycznych dotyczących GZM, we współpracy z gminami GZM, Departamentem Strategii i Polityki Przestrzennej Urzędu Metropolitalnego oraz lokalnym środowiskiem naukowym.

wrzesień - październik 2020
rozmowy dot. zakresu współpracy
i prace nad listem intencyjnym
oraz porozumieniem.

grudzień 2020
uszczegółowienie zakresu badań.
Spotkanie inauguracyjne projekt.
Wystąpienie do gmin z prośbą o udostępnienie
danych przestrzennych niezbędnych do analiz
w zakresie zagospodarowania przestrzennego.

wrzesień 2020
nawiązanie współpracy
pomiędzy IRMiR a GZM
w ramach programu
GOSPOSTRATEG.

październik - listopad 2020
podpisanie listu intencyjnego
o współpracy i porozumienia.



Budowa platformy dobrych praktyk

Celem projektu jest upowszechnienie sprawdzonych i efektywnych rozwiązań, wdrożonych lub przetestowanych przez daną gminę, które mogą służyć jako modelowe lub inspirujące rozwiązania dla innych gmin członkowskich GZM. Projekt ma na celu stopniowe zwiększanie efektywności funkcjonowania samorządów lokalnych oraz kreowanie współpracy między samorządami.

Przykłady projektów prezentowanych w ramach warsztatów:

- ◆ **Bytom** - odpracowanie należności na rzecz gminy,
- ◆ **Sosnowiec** - mieszkanie dla absolwenta,
- ◆ **Katowice** - Miejskie Centrum Energii,
- ◆ **Radzionków** - modernizacja infrastruktury oświetlenia ulicznego przy zastosowaniu PPP,
- ◆ **Piekary Śląskie** - parkanizer czyli system udostępniania informacji o dostępności miejsc parkingowych w czasie rzeczywistym,
- ◆ **Siemianowice Śląskie** - EKO-ALARM,
- ◆ **Gliwice** - zarządzanie krytą pływalnią "Neptun" oraz świadczenie usług dla ludności na krytej pływalni "Neptun".

Co zrealizowaliśmy 2018-2019

- ◆ Zebranie od gmin GZM propozycji dobrych praktyk - łącznie 90 projektów, które zostały podzielone na 11 grup tematycznych.
- ◆ Zorganizowanie warsztatów z gminami, zgłaszającymi dobre praktyki w tematach: ochrona środowiska, gospodarka mieszkaniowa, współpraca z mieszkańcami i partycypacja społeczna oraz infrastruktura.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Zorganizowanie spotkania z przedstawicielami wszystkich gmin członkowskich, poświęcone ochronie środowiska (w spotkaniu wzięli udział przedstawiciele 24 gminy). Zaprezentowano 5 projektów z 3 miast (Dąbrowa Górnicza, Katowice, Siemianowice Śląskie).
- ◆ Utworzenie Platformy Dobrych Praktyk - podstrony na portalu InfoGZM, będącej bazą wiedzy na temat dobrych praktyk zebranych z gmin w podziale na grupy tematyczne.
- ◆ Zorganizowanie warsztatu on-line w temacie partnerstwa publiczno-prywatnego z wybranymi gminami. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele 3 gmin (Sosnowiec, Gliwice, Radzionków). Zebrano metryki omawianych projektów PPP i zamieszczono je na Platformie Dobrych Praktyk.

kwiecień 2018

zidentyfikowanie potrzeby wymiany wiedzy dotyczącej dobrych doświadczeń gmin - zainicjowanie projektu podczas prac nad Programem Działania Strategicznego (PDS).

listopad 2018
uzgodnienie zakresu projektu.

marzec - lipiec 2019

analiza wniosków gmin. Złożono ponad 90 propozycji dot. dobrych praktyk oraz 25 propozycji tematów, w których gminy chcą pogłębiać wiedzę.

październik 2019

2 spotkania warsztatowe poświęcone tematowi gospodarki mieszkaniowej oraz współpracy z mieszkańcami.

grudzień 2019

opracowanie harmonogramu prac na 2020 r. oraz przygotowanie do pierwszego otwartego spotkania dla wszystkich gmin członkowskich GZM.

maj - czerwiec 2018

konsultacje założeń projektu podczas spotkań w podregionach w ramach prac nad PDS.

grudzień 2018 - luty 2019

zebranie informacji i propozycji od gmin dotyczących doświadczeń modelowych.

sierpień 2019

pierwsze spotkanie warsztatowe dla gmin, zgłaszających dobre praktyki. Poświęcone tematowi ochrony środowiska.

listopad 2019

spotkanie warsztatowe z gminami poświęcone dobrym praktykom w zakresie infrastruktury.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Zainicjowanie procesu upowszechniania pozytywnych doświadczeń w wybranej dziedzinie pomiędzy gminami (możliwość uczenia się na doświadczeniach innych).
- ◆ Tworzenie warunków do wymiany kontaktów i współpracy pomiędzy poszczególnymi pracownikami urzędów gmin, odpowiedzialnymi za dany obszar funkcjonowania gminy.
- ◆ Docenienie samorządów, które mają efektywny i skuteczny pomysł na określony sposób działania czy rozwiązania problemu w danej tematyce.

Jak to zrobimy

- ◆ Organizacja cyklu spotkań dla wszystkich gmin członkowskich w celu promowania wybranych dobrych praktyk.
- ◆ Organizacja spotkań warsztatowych oraz eksperckich w danym zakresie tematycznym.
- ◆ Rozwój strony internetowej, służącej do upowszechniania dobrych praktyk i wymiany doświadczeń.
- ◆ Wykorzystanie potencjału, wiedzy i doświadczeń miast i gmin tworzących GZM, w celu wypracowania rozwiązań modelowych.



luty 2020

organizacja spotkania dla wszystkich gmin członkowskich w temacie ochrony środowiska.

październik 2020

spotkanie warsztatowe z gminami poświęcone tematowi partnerstwa publiczno-prywatnego.

lipiec 2020

uruchomienie Platformy Dobrych Praktyk - strony internetowej będącej bazą wiedzy na temat dobrych praktyk.

GZM METROPOLIS - ON THE ROAD TO MODERN MOBILITY

METROPOLIS
GZM
On the road
to intelligent
mobility —

ONE OF THE BASIC
OBJECTIVES OF THE
TRANSFORMATION IS
CONNECTING EVERY MODE
OF TRANSPORTATION
IN AN EFFORT TO CREATE
AN EFFICIENT, EFFECTIVE,
INTEGRATED,
ENVIRONMENTALLY-FRIENDLY
SYSTEM.

GZM METROPOLIS - ON THE ROAD TO MODERN MOBILITY

PROLOGUE - SUPPLYING THE ROAD TO MODERN MOBILITY





DODATKOWE INFORMACJE

1. Zgromadzenie i Zarząd GZM
2. Promocja
3. Metropolia w mediach
4. Przystąpienie do spółek prawa handlowego



Promocja

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia aktywnie uczestniczy w różnych wydarzeniach społecznych, gospodarczych, naukowych i kulturalnych, aby promować potencjał całego swojego obszaru. Chce być blisko swoich mieszkańców i czerpać z ich wiedzy i doświadczeń. Jako pierwszy zinstytucjonalizowany związek metropolitalny w Polsce, chce być inspiracją dla innych aglomeracji w naszym kraju.



Zadania: Promocja obszaru metropolitalnego, kreacja pożądanego wizerunku GZM, budowanie świadomości istnienia i funkcjonowania marki GZM, łączenie potencjałów promocyjnych gmin, integracja obszaru.

Codzienna aktywność komunikacyjna GZM: reklama, PR, marketing bezpośredni i content marketing, czyli działania służące kreacji wizerunku Metropolii i budowaniu społeczności marki.

KANAŁY KOMUNIKACYJNE
METROPOLII GZM:

Strona internetowa:
www.metropoliagzm.pl



Facebook:
www.facebook.com/MetropoliaGZM



Twitter:
<https://twitter.com/metropoliagzm>



Instagram:
<https://www.instagram.com/metropoliagzm/>



YouTube:
<https://www.youtube.com/channel/UChu48NfsuMEZGa9DvC7KVDg>



Co zrealizowaliśmy 2018–2019

- ◆ Promocja i prezentacja ofert inwestycyjnych gmin na prestiżowych międzynarodowych targach (m.in. MIPIM, Expo Real, Smart Metropolis).
- ◆ Promocja Metropolii podczas międzynarodowych wydarzeń, odbywających się w miastach i gminach GZM (m.in. COP24).
- ◆ Wspieranie wydarzeń gospodarczych, naukowych, społecznych i kulturalnych, istotnych z punktu widzenia rozwoju całego obszaru metropolitalnego (np. Impact CEE, Śląski Festiwal Nauki).
- ◆ Prowadzenie efektywnej komunikacji medialnej na poziomie regionalnym oraz krajowym.
- ◆ Uruchomienie portalu informacyjnego, gdzie obok aktualności z działalności Metropolii, publikowane są treści ze wszystkich miast i gmin członkowskich.
- ◆ Dzielnie się doświadczeniami z innymi obszarami metropolitalnymi w kraju.
- ◆ Wymiana wiedzy i doświadczeń z zakresu promocji inwestycyjnej w ramach Metropolitalnej Akademii Obsługi Inwestora i Promocji Przedsiębiorczości.
- ◆ Aktywne włączenie się w obchody Powstań Śląskich.
- ◆ Rozpoczęcie prac nad strategią promocji GZM.

Co zrobiliśmy w 2020

- ◆ Opracowanie „Strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2023”.
- ◆ Stworzenie magazynu informacyjnego „W Metropolii”, wydawanego w formule drukowanego dwumiesięcznika, będącego dodatkiem do piątkowych wydań dzienników regionalnych oraz kolportowanego bezpośrednio do gmin. Magazyn jest także dostępny w formie elektronicznej na stronie www.metropoliagzm.pl.
- ◆ Współorganizacja, objęcie patronatem lub inną formą partnerstwa przedsięwzięć odbywających się na obszarze Metropolii i w pozostałej części kraju (ze względu na obowiązujący reżim sanitarny większość działań w 2020 r. odbywała się w formule on-line). Tematyka większości przedsięwzięć, którym towarzyszy logotyp Metropolii związana jest z rozwojem gospodarki, transportem, innowacjami, smart city oraz z cyklicznymi wydarzeniami kulturalnymi:
 - ◆ Europejski Kongres Gospodarczy
 - ◆ Europejski Kongres Małych i Średnich Przedsiębiorstw Back To Business
 - ◆ Think Eco Forum
 - ◆ Impact
 - ◆ Baltic Business Forum
 - ◆ Miasta Idei
 - ◆ Super Miasta
 - ◆ Śląski Festiwal Nauki
 - ◆ Noc Naukowców Politechniki Śląskiej
 - ◆ Gorczycki Festiwal
 - ◆ Metropolitalne obchody 100. rocznicy wybuchu II. Powstania Śląskiego
 - ◆ Metropolitalne Śniadanie Wielkanocne dla Samotnych
 - ◆ Metropolitalna Wigilia dla Samotnych
 - ◆ Metropolitalne Święto Rodziny
 - ◆ Dom Aniołów Stróżów – kampania świąteczna
 - ◆ Industriada – Święto Szlaku Zabytków Techniki
 - ◆ Silesia Marathon
- ◆ Kontynuacja realizacji wieloletnich projektów partnerskich, finansowanych z funduszy unijnych:
 - ◆ Śląskiego Systemu Informacji Turystycznej
 - ◆ Mobilne Śląskie

Cele do osiągnięcia

- ◆ Stworzenie wizerunku Metropolii jako silnej marki terytorialnej – jako pionierów we wdrażaniu metropolitalnych rozwiązań, którzy działają w zgodzie z ideą: „innowacje, które ułatwiają życie”.
- ◆ Stworzenie wizerunku Urzędu Metropolitalnego – jako głównego podmiotu, który odpowiada za funkcjonowanie i rozwój Metropolii.
 - Wykreowanie, zarządzanie i komunikacja sieciowych projektów marketingowych GZM.

Jak to zrobimy

- ◆ Opracowując i wdrażając strategię marki i komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.
- ◆ Opracowując i wdrażając system Zarządzania Marką.
- ◆ Opracowując i wdrażając zasady wspierania projektów zewnętrznych.
- ◆ Porządkując system identyfikacji wizualnej.
- ◆ Kontynuując działania zapoczątkowane w poprzednich latach.



Zarząd Metropolii GZM

Zarząd to organ wykonawczy, odpowiadający za bieżące wykonywanie zadań, do których realizacji GZM została powołana. W jego skład wchodzi pięć osób – przewodniczący, dwóch jego zastępców oraz dwóch członków zarządu.



Kazimierz Karolczak – od września 2017 roku pełni funkcję przewodniczącego zarządu. Koordynuje prace związane z realizacją przez Metropolię ustawowych zadań: kształtowania ładu przestrzennego, rozwoju społecznego i gospodarczego, rozwoju i integracji publicznego transportu zbiorowego oraz promocji i marki.



Danuta Kamińska – od września 2017 roku pełni funkcję wiceprzewodniczącej zarządu. Nadzoruje prace Departamentu Strategii i Polityki Przestrzennej.



Henryk Borczyk – od grudnia 2020 roku zastąpił na stanowisku wiceprzewodniczącego zarządu Grzegorza Podlewskiego. Odpowiada za realizację zadań związanych z rozwojem społeczno-gospodarczym oraz ochroną środowiska.



Grzegorz Kwitek – od września 2017 roku pełni funkcję członka zarządu, w którym odpowiada za sprawy związane z transportem oraz zamówieniami publicznymi.



Jacek Brzezinka – od października 2019 roku pełni funkcję członka zarządu. Koordynuje prace związane z rozwojem systemów informatycznych.



Grzegorz Podlewski – od sierpnia 2018 roku do grudnia 2020 roku pełnił funkcję wiceprzewodniczącego zarządu. Koordynował sprawy związane z rozwojem społeczno-gospodarczym i współpracą międzynarodową oraz infrastrukturą i środowiskiem.

Statystyki pracy Zarządu i Zgromadzenia GZM w latach 2018-2020

		2018 - 2019	2020	Łącznie
Zarząd	Posiedzenia	118	58	176
	Podjęte uchwały	588	324	912
	Zawarte porozumienia	60	21	81
	Honorowe Patronaty	102	36	138
Zgromadzenie GZM	Sesje	17	9	26
	Podjęte uchwały	163	74	237
Rada Społeczno-Gospodarcza	Posiedzenia	7	0	7
Rada Metropolitalnego Transportu Publicznego	Posiedzenia	1	2	3

W dniach 24-25 lutego Metropolia gościła parlamentarzystów Parlamentarnego Zespołu ds. Związków Metropolitalnych, Parlamentarnego Zespołu ds. Rewitalizacji Miast oraz samorządowców m.in. z Wrocławia i Dolnego Śląska, Łodzi, Pomorza oraz Krakowa



Metropolia w mediach



W 2020 roku o Metropolii pojawiło się w mediach ponad 23 tys. publikacji. Średnio każdego dnia było to ok. 64 wzmianek. W latach 2018-2019 było to prawie 45 tys. publikacji



W latach 2018-2019 było to prawie 45 tys. publikacji



Ekwiwalent reklamowy w 2020 roku wyniósł ponad 50,6 mln zł. W latach 2018 – 2019 było to ponad 93 mln zł.



Zasięg publikowanych materiałów w 2019 roku wzrósł o prawie 20 mln.

Szczegóły przedstawia poniższa tabela

	2019			2020			Porównanie w %		
	Publikacje	AVE [zł]	Dotarcie	Publikacje	AVE [zł]	Dotarcie	Publikacje	AVE	Dotarcie
I kwartał	6 693	12 021 616	69 322 073	6 764	12 164 954	52 870 639	+ 1%	+ 1%	-24%
II kwartał	5 791	11 892 934	70 872 651	5 355	11 153 648	57 548 657	- 8%	- 6%	- 19%
III kwartał	4 794	9 535 199	43 669 843	6 261	14 699 219	60 588 019	31%	54%	39%
IV kwartał	6 472	15 774 527	68 572 362	5 045	12 598 873	55 418 987	- 22%	- 20%	- 19%
Suma	23 750	49 224 276	252 436 929	23 425	50 616 694	226 426 302	- 1%	3%	- 10%

Dane pochodzą z raportów Instytutu Monitorowania Mediów

* Ekwiwalent reklamowy (AVE - Advertising Value Equivalency), to szacowana kwota, którą trzeba byłoby wydać, gdyby chcieć opublikować dane informacje w formie reklamy.

W porównaniu do 2019 roku: Pomimo odnotowanych niewielkich spadków w liczbie publikacji (o 1 proc.) i zasięgu (o ok. 10 proc), to ekwiwalent reklamowy w 2020 roku wzrósł o ok. 1,3 mln zł.

Przystąpienie do spółek prawa handlowego

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia rozpoczęła proces przystąpienia do komunalnych spółek prawa handlowego, realizujących przewozy pasażerskie o znaczeniu metropolitalnym.

Metropolitalne przewozy pasażerskie realizowane są w głównej mierze przez komunalne spółki transportowe tj. Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej. Obecnie GZM kontynuuje wieloletnie umowy zawarte z operatorami na świadczenie usług. Zwarcie umów na dalsze lata wymagałoby przeprowadzenia procedur przetargowych, wynikających z przepisów dotyczących zamówień publicznych.

Z chwilą objęcia udziałów w PKM, Metropolia nie planuje specjalnie rozszerzać zakresu realizowanej przez nich pracy przewozowej. Ta proporcja, która dzisiaj występuje, czyli ok. 2/3 pracy przewozowej wykonywane przez PKMy, a 1/3 przez prywatnych operatorów – zostanie utrzymana i zachowana. Dalej więc ZTM będzie ogłaszać przetargi i korzystać z usług prywatnych przewoźników.

Co zastaliśmy

- ◆ Model wymagający przeprowadzenia przez Metropolię GZM procedur przetargowych na świadczenie usług przewozów pasażerskich przez komunalne spółki prawa handlowego.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Usprawnienie procedur związanych z powierzaniem zadań przewozowych poprzez możliwość zlecenia wykonywania usług w trybie zamówienia „in house”.
- ◆ Większa elastyczność i szybszy czas reakcji np. w nagłych sytuacjach, gdy trzeba będzie pilnie zorganizować autobusową komunikację zastępczą w danym rejonie.
- ◆ Większe pole manewru, jeśli chodzi o dostosowanie rozkładów jazdy czy tras do pojawiających się i - ostatnimi czasy często zmieniających się - potrzeb.
- ◆ Większe możliwości zmiany np. trasy przebiegu linii i skierowania jej do obsługi przystanków, gdzie występuje takie zapotrzebowanie.
- ◆ Warto także odnotować, że to umożliwi ZTM również ograniczenie liczby kilometrów pokonywanych przejazdami technicznymi, co wiąże się z oszczędnościami. Jest to możliwe dzięki temu, że organizator transportu będzie mógł wyznaczać do obsługi poszczególnych tras na poszczególnych liniach zawsze najbliższych operatorów.

lipiec 2020

uchwała Zgromadzenia GZM dot. rozpoczęcia działań zmierzających do przystąpienia do spółek.

grudzień 2020

uchwała Zarządu GZM dot. objęcia udziałów w PKM Gliwice.

listopad 2020

uchwały Zgromadzenia GZM dot. przystąpienia do PKMów: Tychy, Gliwice, Sosnowiec.

listopad 2020

uchwała Zarządu GZM dot. objęcia udziałów w PKM Tychy. Uchwała Zgromadzenia GZM dot. przystąpienia do PKM Katowice.

Co zrobiliśmy

- ◆ Podjęcie uchwał przez Zgromadzenie GZM:
 - 1) w dniu 29 lipca 2020 roku uchwała o charakterze intencyjnym dot. wyrażenia woli przeprowadzenia działań zmierzających do przystąpienia Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii do komunalnych spółek prawa handlowego realizujących przewozy pasażerskie w transporcie publicznym
 - 2) w dniu 25 listopada 2020 roku w sprawie przystąpienia do spółek:
 - Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Sosnowcu
 - Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Gliwicach
 - Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Tychach
 - 3) w dniu 27 stycznia 2021 roku w sprawie przystąpienia do spółki Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Katowice Sp. z o.o.
- ◆ Konkretyzacja warunków przystąpienia do poszczególnych spółek następuje w uchwałach Zarządu GZM:
 - 1) w dniu 10.12.2020 r. w sprawie objęcia przez Górnośląsko – Zagłębiowską Metropolię udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym spółki prawa handlowego Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gliwicach
 - 2) w dniu 19.01.2021 r. w sprawie objęcia przez Górnośląsko – Zagłębiowską Metropolię udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym spółki prawa handlowego Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Tychach.

Jak to zrobimy

- ◆ Uzgodnienie z udziałowcami spółek warunków przystąpienia GZM.
- ◆ Finalizacja procesu zaplanowana została na pierwszy kwartał 2021 roku.

