

# Górnośląsko- -Zagłębiowska Metropolia

2017–2022

Geneza – Struktura – Zadania



Górnośląsko  
-Zagłębiowska  
Metropolia

# Geneza Struktura Zadania

## Szanowni Państwo,

1 lipca 2022 roku mija 5 lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie utworzenia związku metropolitalnego pod nazwą „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia”. Od tego momentu ruszyły prace związane z budową struktur GZM i tworzeniem urzędu metropolitalnego, odpowiedzialnego za realizację ustawowych zadań. Powstanie związku metropolitalnego było ukoronowaniem ponad dekady zmagania, zabiegów i starań ze strony samorządowców, polityków, naukowców, wielu różnych instytucji publicznych i organizacji społecznych.

O genezie powstania Metropolii można przeczytać we wspomnieniach jednego z współtwórców pierwszego projektu ustawy metropolitalnej, prof. Tomasza Pietrzykowskiego. Dla kogo powstała Metropolia, czy z perspektywy pięciu lat jej istnienia możemy mówić o sukcesie, czy raczej wykazać się sceptycyzmem w jej ocenie – na te pytania starają się odpowiedzieć znani dziennikarze, którzy obserwowali z bliska i relacjonowali na bieżąco w regionalnych mediach, trudny proces tworzenia się Metropolii (zob. rozdz. 1 i 2).

Choć obecne podstawy prawne i zasady działania GZM obarczone są wieloma kompromisami i wymagają zapewne dalszych prac legislacyjnych, trudno dziś wyobrazić sobie istnienie Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego bez nowych mechanizmów, jakie związek metropolitalny wprowadził do samorządowej współpracy. Już w pierwszych miesiącach i latach Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia realizowała wiele przedsięwzięć, na które w innym przypadku nie byłoby szans. I czyni to nadal, wbrew licznym barierom, nie tylko prawnym i politycznym, ale także mentalnym. O tym, czym jest GZM i jakie realizuje na co dzień projekty mówią kolejne rozdziały niniejszej publikacji (zob. rozdz. 4 i 5).

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia powstała po to, by proaktywnie współuczestniczyć w procesie udanej transformacji regionu oraz rozwiązywać problemy funkcjonalne i rozwojowe na swoim obszarze. W ten proces włączeni są nie tylko przedstawiciele wszystkich samorządów współtworzących GZM i zespoły pracowników urzędu metropolitalnego. Ten nowatorski proces wpierany jest przez dziesiątki instytucji, firm i organizacji społecznych, które służą pomocą, okazując młodej Metropolii sympatię i wyrozumiałość. O kooperacji w imię rozwoju można przeczytać w rozdziale 6. Podsumowaniem całości niech będą nasze szczerze podziękowania – dla wszystkich życzliwych nam i nieodzownych dla rozkwitu całego regionu interesariuszy.

Pamiętajmy, że związek metropolitalny jest jedynie formułą organizacyjną do przekształcania konurbacji w rzeczywisty obszar metropolitalny, obszar z konkurencyjną gospodarką, usługami publicznymi na najwyższym poziomie, z bezpiecznym transportem, z silnym ośrodkiem akademickim i z nieskażonym środowiskiem naturalnym. Obszar-miejsce, w którym chce się i warto żyć. Osiągnięcia tego najważniejszego celu sobie i Państwu życzymy.

Z poważaniem i serdecznym pozdrowieniem  
zespół Urzędu Metropolitalnego

Wydawca:  
Urząd Metropolitalny  
Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii  
ul. Barbary 21A, 40-053 Katowice  
tel. +48 32 718 07 42  
fax +48 32 718 07 99  
e-mail: kancelaria@metropoliagzm.pl

Opracowanie i redakcja:  
Departament Marki i Komunikacji Marketingowej  
Departament Zarządu i Zgromadzenia Metropolii

Zdjęcia:  
Metropolia GZM / Radostaw Kaźmierczak,  
Krzysztof Malinowski, Aleksander Małachowski  
Hashtagalek, Wojciech Mateusiak

Projekt:  
parastudio.pl

Druk:  
Mikopol, Radzionków

Katowice, 1 lipca 2022 r.

# Spis treści

## 01

Geneza 8

---

## 02

Po co nam metropolia. Opinie 16

---

## 03

GZM dziś i jutro 26

---

## 04

Struktura i organizacja GZM 32

---

## 05

GZM w działaniu 40

---

## 06

Pracujemy zespołowo,  
bo wspólnie możemy więcej 74

---

## 07

Rozwój instytucjonalny. Strategia 84

---

## 08

Podziękowania 88

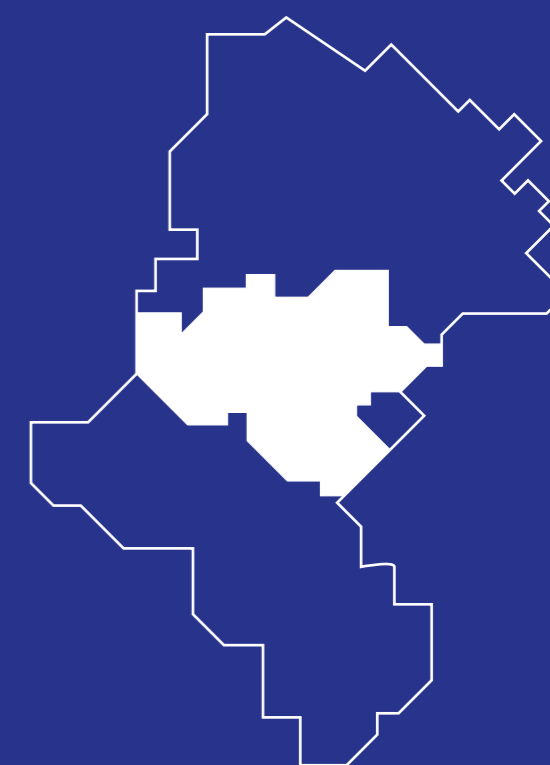
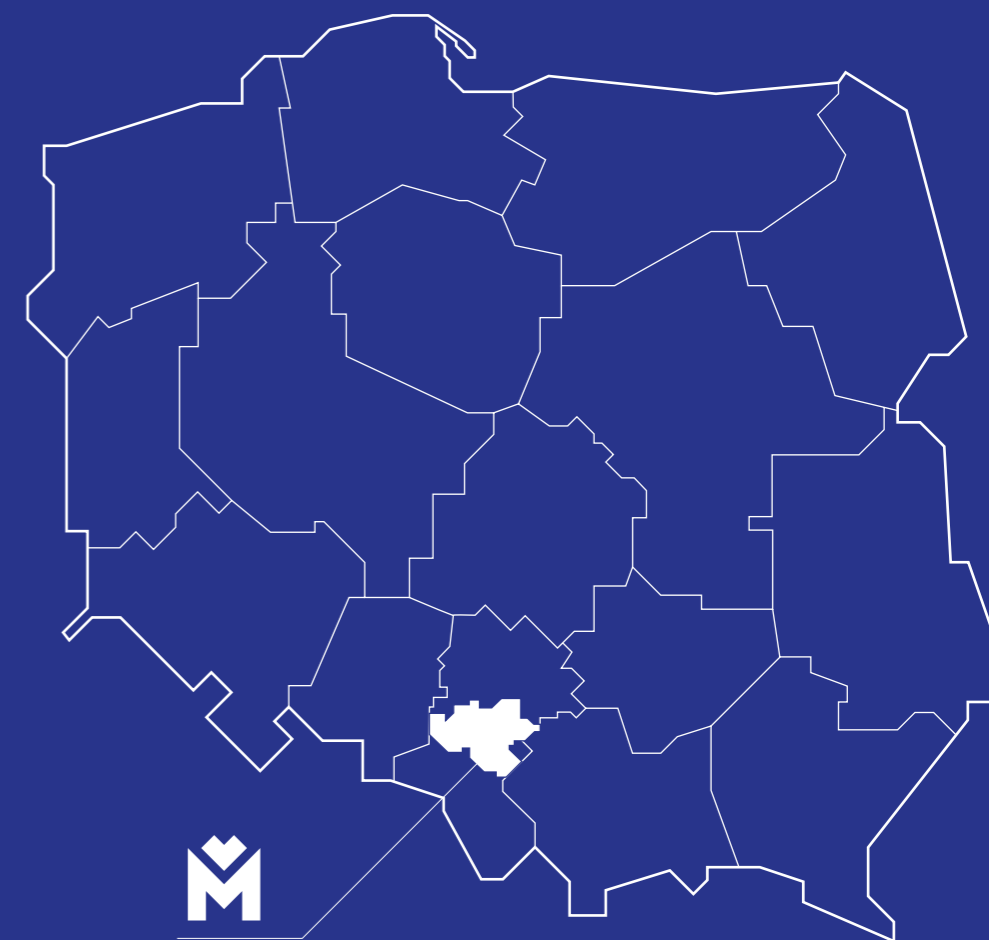
---

## 09

Biblioteka 100

---

Będzin, Bieruń, Bobrowniki,  
Bojszowy, Bytom, Chełm Śląski,  
Chorzów, Czeladź, Dąbrowa  
Górnicza, Gierałtowice, Gliwice,  
Imielin, Katowice, Knurów,  
Kobiór, Lędziny, Łaziska  
Górne, Mierzęcice, Mikołów,  
Mysłowice, Ożarowice, Piekary  
Śląskie, Pilchowice, Psary,  
Pyskowice, Radzionków,  
Ruda Śląska, Rudziniec,  
Siemianowice Śląskie,  
Siewierz, Sławków, Sosnowiec,  
Sośnicowice, Świerklaniec,  
Świętochłowice, Tarnowskie  
Góry, Tychy, Wojkowice, Wry,  
Zabrze, Zbrostawice.



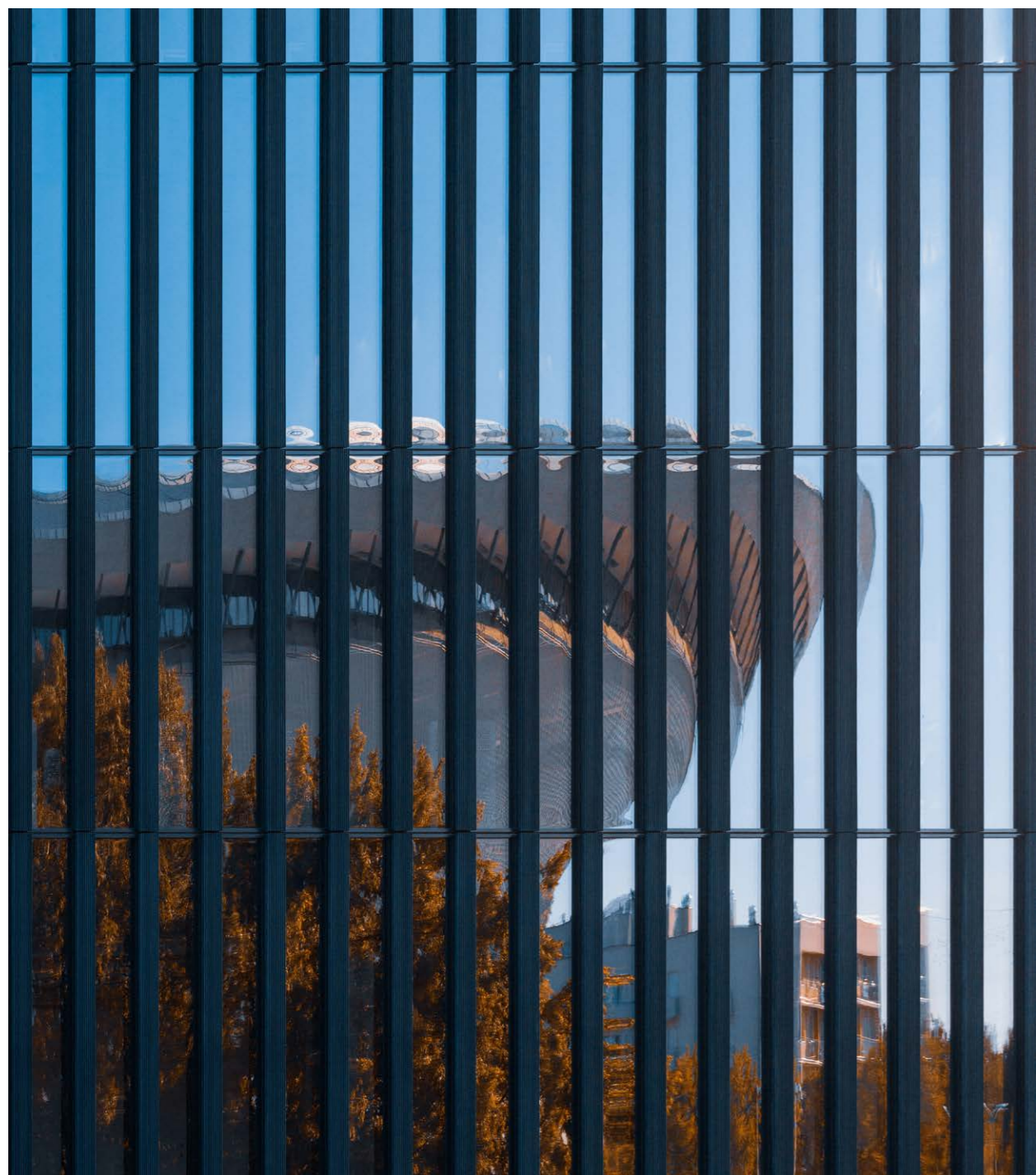
# 01

## Geneza

Tomasz Pietrzykowski

DROGA DO GÓRNOŚLĄSKO-  
-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII -  
GARŚĆ WSPOMNIEŃ 10

---



Tomasz Pietrzykowski

## Droga do Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – garść wspomnień

W 2006 roku, w dzienniku „Rzeczpospolita” ukazał się artykuł dwóch młodych, stosunkowo krótko obecnych na szerszej scenie publicznej autorów. Postulowali w nim opracowanie ustawy umożliwiającej sprawniejsze zarządzanie górnośląsko-zagłębiowską konurbacją. Pisali między innymi: „jedyną szansą na sprawniejsze rozwiązywanie specyficznych, nieznanych w innych regionach problemów zarządzania obszarem ponaddwumilionowego centrum województwa śląskiego, podzielonego obecnie na kilkanaście *de facto* połączonych ze sobą, a administracyjnie dążących każde w swoją stronę miast, jest ustanowienie ustawowych przepisów o zasadach wspólnego zarządzania sprawami o charakterze ponadlokalnym, a jednocześnie niesięgającym poziomu całego województwa.” Pisząc ten artykuł staraliśmy się wraz z Krzysztofem Mikułą, ówczesnym katowickim posłem, zainicjować prace legislacyjne oraz szerszą debatę publiczną nad potrzebą i kształtem przyszłych rozwiązań metropolitalnych dla województwa śląskiego.

Pomysły te trafiły na bardzo podatny grunt. Wywołana nimi dyskusja szybko doprowadziła do powołania rządowego zespołu, działającego pod auspicjami ówczesnego wicepremiera, ministra spraw wewnętrznych i administracji – Ludwika Dorna. Zespół ten złożony był jednak z przedstawicieli największych ośrodków miejskich z całej Polski. Dlatego równolegle, w Śląskim Urzędzie Wojewódzkim, z mojej inicjatywy, prace rozpoczął niezależny zespół lokalnych ekspertów, mający pracować nad rozwiązaniami ustawowymi, które uwzględniałyby uwarunkowania i potrzeby konurbacji śląsko-zagłębiowskiej.

Nie czekając na opracowanie ustawy, i nie do końca ufając w szansę jej szybkiego uchwalenia, służyły prawne Urzędu Wojewódzkiego zostały włączone we wsparcie prac nad powołaniem związku komunalnego, mającego stanowić załączek przyszłej, „prawdziwej”, metropolii. Jego powstanie było oddolną inicjatywą prezydentów miast, w szczególności Zygmunta Frankiewicza i Eugeniusza Mosia. Początkowo miał działać jako zwykły związek komunalny, korzystając z już istniejących przepisów, na których opierał się już od lat związek organizujący w naszym regionie komunikację publiczną – KZK GOP.

Dla wszystkich jasne było, że związek metropolitalny z prawdziwego zdarzenia w żaden sposób nie

„mieści” się w tych przepisach. Miał jednak tę zaletę, że mógł powstać od razu. Został zatem pomyślany nie jako z góry jako byt przejściowy, pozwalający znaleźć jakąkolwiek, nawet bardzo niedoskonałą, formułę stałego współdziałania miast przyszłej metropolii. Przede wszystkim jednak miał być zabezpieczeniem przed utknięciem w martwym punkcie na wypadek, gdyby uchwalenie ustawy miało się przeciągać. Nikt bowiem nie wierzył, że solidne ramy prawne dla budowy w województwie śląskim silnego, konkurencyjnego ośrodka miejskiego nie napotkają na opór i niechęć ze strony wpływowych przedstawicieli wielu innych regionów.

Jak się szybko okazało, ta zapobiegliwość nie była ani trochę przesadzona. Nieoczekiwanie, w lutym 2007 roku, z rządu odszedł wicepremier Ludwik Dorn. Idea ustawy metropolitalnej straciła swojego bezcennego, warszawskiego patrona. Na efekty nie trzeba było długo czekać. Na drodze do powstania komunalnego związku metropolitalnego stanęła prosta – jak mogłoby się wydawać – czynność administracyjna, jaką była rejestracja długo dopracowywanego statutu związku w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji. Niespodziewanie stało się to przeszkodą praktycznie nie do pokonania. Mimo wcześniejszych, wielomiesięcznych uzgodnień roboczych pomiędzy prawnikami Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego i ich odpowiednikami w MSWiA, po stronie resortu ponownie zaczęły piętrzyć się wątpliwości, problemy i obiekcje. Wraz z wicepremierem Dornem z Ministerstwa Administracji zniknęła polityczna wola wspierania procesu tworzenia podstaw działania dla ośrodków metropolitalnych. W kluczowym momencie zabrakło kolana, które z dostateczną siłą przepychałoby sprawę przez biurokratyczne i polityczne wąskie gardła.

W wybrnięciu z impasu, jaki pojawił się latem 2007 roku, pomógł, jak bywa w takich przypadkach, łut szczęścia. Zbiegiem okoliczności, na stanowisku szefa gabinetu kolejnego z ministrów spraw wewnętrznych i administracji znalazł się Kamil Zeidler. Ten obecny profesor prawa na Uniwersytecie Gdańskim był już wówczas aktywnym w środowisku naukowym badaczem o zbliżonych do moich zainteresowaniach. Zналиśmy się więc doskonale z rozmaitych forów akademickich, mając wzajemnie zaufanie do swoich kompetencji i dobrej woli. Dzięki osobistemu wsparciu Kamila

możliwe stało się przedstawienie kierownictwu ministerstwa argumentów prawnych GZM i śląskiego wojewody, uzasadniających potrzebę, a przede wszystkim dopuszczalność powstania GZM oraz proponowanych zasad jego działania. Dzięki temu, ówczesny minister Janusz Kaczmarek uznał, że prezentowane mu przez urzędników MSWiA obiekcje są bezpodstawne. Tym samym, niechęć jednego z prominentnych ówczesnych wice ministrów została przełamana bezpośrednim zielonym światłem ministra, a Górnośląski Związek Metropolitalny został ostatecznie wpisany do rejestru związków komunalnych. I tak ów „pierwszy” GZM, załączek struktur metropolitalnych w województwie śląskim, swoje powstanie zawdzięcza w dużej mierze dwójce gdańszczan, kierujących przez krótką chwilę Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Jednym z ograniczeń stwarzanych przez przepisy, na podstawie których został powołany, była niemożność stworzenia związku złożonego jednocześnie z gmin i powiatów. Z pierwotnych 17 inicjatorów powstania GZM musiały zostać wyłączone trzy gminy niemające statusu miast na prawach powiatu. Była to bolesna decyzja, będąca zarazem silnym i łatwo zrozumiałym dla każdego argumentem, dlaczego ogólne przepisy o związkach komunalnych nie odpowiadają specyfice i potrzebom konurbacji górnośląsko-zagłębiowskiej. Ostatecznie GZM rozpoczął działalność w składzie 14 miast członkowskich, z niespełna dwoma milionami złotych rocznego budżetu. Podstawę jego finansowania stanowiła dobrowolna składka każdego z miast, ustalona na kwotę 1 zł na mieszkańca.

Od początku istnienia związku sprawą budzącą duże emocje i zainteresowanie opinii publicznej była jego nazwa. Ostatecznie, po długiej dyskusji – nie bez udziału prasy i innych mediów – przyjęta została nazwa „Metropolia Silesia”. Powstał więc związek o bardzo chwiejnych podstawach prawnych, oparty o dobrowolny udział zainteresowanych miast oraz z symbolicznym w istocie budżetem. Skala jego osiągnięć musiała więc być nieproporcjonalna do rozbudzonych już wówczas oczekiwań i nadziei, a zwłaszcza szumnie brzmiącej nazwy. Jednakże w warunkach, w jakich przyszło jej działać, Metropolia Silesia osiągnęła całkiem sporo. Przygotowano wartościowe materiały analityczne i koncepcyjne oraz podjęto inicjatywy mające budować

świadomość istnienia 2-milionowego obszaru metropolitalnego w naszym regionie. Dziś łatwo o tym zapomnieć, ale sam ten fakt nie był wcale oczywisty ani dla naszych mieszkańców, ani tym bardziej dla wciąż stereotypowo postrzegającej Śląsk i Zagłębie reszty kraju. Z ambicjami i potencjałem metropolitalnym naszego regionu trzeba się było dopiero oswajać.

Dla każdego, kto miał najbliżej chociażby pojęcie o sprawie, było jednak jasne, że dysponując budżetem sięgającym ułamka środków, jakimi dysponuje każde, nawet najmniejsze z miast członkowskich, „metropolia” nie jest w stanie samodzielnie podejmować jakichkolwiek przedsięwzięć na miarę wyzwań, które zrodziły jej powstanie. GZM produkował zatem nie tyle fakty, ile dokumenty. Były one jednak potrzebne i wytyczyły pierwsze ścieżki, po których późniejsze tworzenie faktów miałyby jakikolwiek głębszy sens i efekt. Ostatecznie jednak GZM był wielką obietnicą, której wypełnienie wymagało zasadniczego wzmocnienia jego fundamentów, to zaś – głębokich zmian ustawowych. Podstawowym zadaniem GZM było zatem pilnowanie, aby zmiany takie następowały. Przede wszystkim zaś – aby bieg politycznych wydarzeń nie zepchnął sprawy ustawy metropolitalnej z rządowo-parlamentarnej agendy.

Początkowo wydawało się, że mimo zawirowań i utrudnień, wszystko zmierza we właściwym kierunku. Uruchomiony jeszcze przez wicepremiera Dorna proces prac legislacyjnych doprowadził, trochę siłą rozpędu, do przyjęcia przez Radę Ministrów założeń do projektu ustawy o związkach metropolitalnych. Stało się to jednak jesienią 2007 roku, na ostatnim posiedzeniu rządu premiera Jarosława Kaczyńskiego. Zaraz potem, w wyniku przegranych przedterminowych wyborów, rząd podał się do dymisji. Z punktu widzenia losów ustawy metropolitalnej nie musiało to bynajmniej oznaczać żadnej tragedii. W trakcie kampanii wyborczej prominentni w regionie politycy ówczesnej opozycji prześcigali się w zapewnieniach, że ustawa metropolitalna zostanie uchwalona zaraz po wyborach, a nawet obiecywano, że wystarczy do tego pierwszych 100 dni nowego rządu. Rzeczywistość brutalnie zwerfikowała te deklaracje. Gdy tylko opadł kurz po wyborczym zwycięstwie, okazało się, że ustawa musi być jednak „własna”, to jest wymyślona i napisana na nowo, na podstawie zupełnie innych założeń. Stało się tak



z wielu różnych powodów. Wśród nich nie całkiem bez znaczenia było zapewne to, aby w całości stanowiła dzieło – i zastugę – swoich nowych ojców.

Z deklarowanych stu dni zrobiła się zatem pełna kadencja, po której nastąpiła druga pełna kadencja, poprzedzona kolejną kampanią, w której ponownie zapowiadano i deklarowano, że ustawa powstanie zaraz, gdy tylko zostaną one wygrane po raz drugi. W ciągu owych 8 lat pojawiały się różne, mniej lub bardziej udane, propozycje kolejnych wersji ustawy. W końcu – tuż pod koniec drugiej kadencji – uchwalono ustawę niemal w 100% realizującą te założenia, jakie przyjęte zostały 8 lat wcześniej przez ustępujący wówczas rząd przeciwnej opcji politycznej. Najwyraźniej dystans wielu lat uznano za wystarczający, aby mimo merytorycznej zbieżności nie istniało już ryzyko, że będzie ona w jakikolwiek sposób kojarzona z nieswoim obozem politycznym.

Powstała w ten sposób, tuż przed utratą władzy, ustawa została jednak... oprotestowana przez tę opcję, za czasów której opracowano jej pierwotne założenia. Tu także zwyciężyła logika, zgodnie z którą znaczenie ma nie to, co ustawa zawiera, lecz to, spod czyjej ręki wyszła i kto zgarnąć miałby jej polityczne owoce. A więc zaraz po wygranych wyborach i przejęciu władzy, zdecydowano, że czekającą na wejście w życie ustawę należy uchylić i opracować od początku nową. Rzecz jasna, opartą o zupełnie inne założenia, niż te, które głoszone zanim przejęli je i wdrożyli przeciwnicy. Stało się tak z wielu różnych powodów. Wśród nich nie całkiem bez znaczenia było zapewne to, aby w całości stanowiła dzieło – i zastugę – swoich nowych ojców.

Tym razem sprawy potoczyły się do przodu znacznie szybciej. Kolejna ustawa nie musiała – szczęśliwie – czekać następnych 8 lat i dwóch kolejnych kadencji, aby zostać uchwalona tuż przed końcem własnych rządów. W ciągu niewiele ponad roku, oczekującą na wprowadzenie w życie ustawę z października 2015 roku zastąpiła, obecnie obowiązująca ustawa, z marca 2017 r. Ta pierwsza przewidywała, zgodnie z założeniami jeszcze z roku 2007, że struktury metropolitalne będą mogły być tworzone wokół kilkunastu dużych ośrodków miejskich. Wszystkie one miały mieć jednak konstrukcję zbliżoną do wypracowanej na potrzeby naszej konurbacji formuły ustawowego związku gmin,

wzorowaną na rozwiązaniach zawartych w statucie Metropolii „Silesia”. Ta kolejna ustawa, z roku 2017, stała się natomiast ustawą „tylko dla Śląska”. Przewidywała podobne rozwiązania ustawowe tyle tylko, że dedykowane wyłącznie jednemu związkowi metropolitalnemu; możliwemu do stworzenia wyłącznie w województwie śląskim i jedynie z inicjatywy miasta Katowice. Ustawa metropolitalna przeznaczona tylko dla Śląska zastąpiła ustawę dla wszystkich potencjalnych obszarów metropolitalnych w krajów. Innymi słowy, treścią ustawy uczyniono to, co temu samemu środowisku politycznemu wydawało się nie do pomyślenia, gdy rządziło w roku 2007. Niewykluczone, że ta zmiana zdania nastąpiła także dlatego, że zamysł ustawy tylko dla Śląska, którą przeciwne im środowisko polityczne postulowało w roku 2007, okazał się dla tegoż środowiska niewykonalny, gdy samo uchwalało swoją ustawę metropolitalną w roku 2015.

Faktyczne wejście w życie ustawy o związku metropolitalnym w województwie śląskim przeciągnęło się jednak o kolejne miesiące. Do rzeczywistego powstania związku metropolitalnego potrzebne było bowiem przygotowanie skomplikowanej i obszernej dokumentacji, podjęcie uchwał zainteresowanych gmin, opinii wojewody i Sejmiku. Dopiero na tej podstawie mogło dojść do wydania rozporządzenia Rady Ministrów o utworzeniu „związku metropolitalnego w województwie śląskim”. Trzeba przy tym przyznać, że zarówno zainteresowane gminy, jak i pełniące ustawową rolę rozgrywającego w tym procesie miasto Katowice – wykazały się w tym czasie ogromną sprawnością i odpowiedzialnością. Mimo wielu raf, nie dopuszczono do tego, aby tworzenie związku zostało zdominowane odżywanymi natychmiast sporami o jego nazwę, siedzibę oraz wpływ na obsadę zarządu. Spory te nie ułatwiały bynajmniej przygotowań, ale też nie zdołały ani zepsuć towarzyszącej im atmosfery, ani tym bardziej zablokować szybkiego sfinalizowania niezbędnych dokumentów. Nieocenioną rolę merytoryczną w tym procesie odegrała także administracja godnie kończącej swoją misję Metropolii „Silesia”.

Związek pod nazwą „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia” (obecny, „drugi” GZM) powstał zatem ostatecznie w czerwcu 2017 r., niemalże równo 10 lat po zarejestrowaniu w czerwcu 2007 r. związku

komunalnego „Górnośląski Związek Metropolitalny” („pierwszy” GZM). Ów pierwszy GZM, który mimo posługiwania się bardziej zrozumiałą nazwą Metropolia „Silesia”, w dalszym ciągu formalnie nazywał się Górnośląskim Związkiem Metropolitalnym, istniał aż do grudnia 2017 roku. Dopiero wówczas został bowiem formalnie wykreślony z rejestru związków komunalnych. A zatem przez kilka miesięcy 2017 roku istniały równocześnie dwa GZM-y: związek metropolitalny „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia” oraz jego poprzednik związek komunalny „Górnośląski Związek Metropolitalny” (Metropolia „Silesia”). Przez pewien czas istniały one nie tylko równoległe, ale dodatkowo pod tym samym adresem.

Powstanie i rzeczywiste wdrożenie w życie ustawy metropolitalnej było jednak okupione sporą ceną. Atmosfera jej tworzenia dekadę po powstaniu Metropolii „Silesia” daleka była od niegdysiejszego entuzjazmu i gotowości „pójścia na całość”. Jakby dziesięciolecie dyskusji, mielenia tematu, kolejnych politycznych i legislacyjnych rozczarowań, doprowadziło do pewnego zmęczenia sprawą tworzenia metropolii. Zmieniła się większość prezydentów, zmieniła się sytuacja i postrzeganie Katowic, dużym zmianom uległ układ sił pomiędzy poszczególnymi miastami i obszarami metropolii. Euforię i dalekosiężne plany zastąpiły twarde polityczne kalkulacje i warunki. Bez ich uwzględnienia nie dałoby się pokonać obaw, oporów i politycznych kalkulacji, jakie zaczęły pojawiać się w miarę jak uchwalenie ustawy stawało się coraz bliższe i bardziej realne.

Kompromisem, jaki konieczny był ze względu na obawy i oczekiwania samorządowców, było całkowite uzależnienie zarządu metropolii od zgromadzenia, złożonego wprost z władarzy poszczególnych gmin członkowskich. Miało to gwarantować, że zarząd metropolii nie usamodzielni się z nadto i pozostanie przede wszystkim narzędziem w rękach prezydentów głównych miast związku.

Kompromisem z kontestatorami idei górnośląsko-zagłębiowskiej metropolii, jakich nie brakowało w środowiskach centralnych i wśród wpływowych postaci reprezentujących inne regiony kraju, było daleko posunięte ograniczenie środków, jakie ostatecznie „wykrojono” dla metropolii z wpływów podatkowych,

pochodzących z jej obszaru. Ich wysokość i tak dawała budżet o kilkaset razy większy niż budżet Metropolii „Silesia”. Był on jednak w dalszym ciągu kilkakrotnie niższy niż budżet każdego z większych miast wchodzących w jej skład. A także kilkakrotnie mniejszy niż budżet KZK GOP – drugiego związku komunalnego, tworzonego w większości przez te same miasta i gminy. Związku, którego dalsze samodzielne istnienie stawało się irracjonalne i który od początku planowano możliwie szybko włączyć do nowego GZM.

Aby uzasadnić odejście od koncepcji ustawy dla wszystkich i zastąpienie jej ustawą tylko dla Śląska, zdecydowano się podnieść próg minimalnej liczby mieszkańców związku metropolitalnego do 2 milionów. Jednocześnie, z grona miast zainteresowanych uczestnictwem w metropolii, wycofało się 100-tysięczne Jaworzno. Do przekroczenia progu 2 milionów mieszkańców konieczne stało się więc, aby do grona kilkunastu miast tworzących dotąd Metropolię „Silesia” dołączyły kolejne mniejsze gminy, okalające rdzeń metropolii. W ten sposób GZM zamiast 17 miast stał się strukturą złożoną ostatecznie z 41 gmin, bardzo różnej wielkości i charakteru. Istotnie zmieniło to także oczekiwania, interesy oraz układ sił w rządzącym metropolią zgromadzeniu prezydentów, wójtów i burmistrzów. W jakiejś przynajmniej mierze „rozmyło” *stricte* konurbacyjny charakter związku metropolitalnego, który miał być jego istotą i ze względu na który sceptyczne reakcje wywoływała koncepcja budowy metropolii w postaci jednego skonsolidowanego „powiatu metropolitalnego”.

Jedynym wspólnym postulatem środowisk samorządowych i rządowych było daleko idące ograniczenie kompetencji związku. Przeciwnicy metropolii w rządzie i parlamencie obawiali się powstania zbyt silnego podmiotu, który wielu kojarzył się dodatkowo z odradzającym się śląskim separatyzmem i autonomizmem. Samorządowcy chcieli natomiast silnej metropolii, ale nie swoim kosztem. Nie za cenę odczuwalnego ograniczenia własnych kompetencji i budżetów. Starali się zatem jak mogli, „zjeść ciastko i mieć je nadal”. Jedynym ze swoich zadań, które bez oporów gotowi byli przekazać metropolii, była komunikacja publiczna. Tę bowiem i tak dawno już oddali KZK GOP, i tak niezbyt dobrze odbieranemu przez opinię publiczną, z którym



dodatkowo wielu prezydentów miało już sporo różnych rachunków krzywd.

Wybiegiem mającym nieco rozluźnić gorset, jaki starano się nałożyć na powstającą metropolię, było dopisanie do jej zadań „rozwoju społecznego i gospodarczego obszaru związku metropolitalnego”. Ta ogólnikowa formuła miała stanowić rodzaj prawnego wytrycha, substytutu listy konkretnych zadań, które z pewnością wzbudziłyby kontrowersje i protesty, mogące zablokować uchwalenie ustawy na wiele kolejnych lat. Aby rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego mógł odegrać taką rolę, konieczna była jednak pewna doza przychylności i zrozumienia ze strony otoczenia, w jakim metropolii przyszło działać. Tej przychylności zabrakło i interpretacja tej ogólnikowej formuły ustawowej podążyła w kierunku uczynienia z niej pustego, niewiele znaczącego ozdobnika. Szansa na wypłynięcie przez metropolię poza akwen komunikacji publicznej i rachitycznie zakreślonych kilku zadań z zakresu ładu przestrzennego czy przebiegu dróg została w ten sposób zaprzepaszczona. Swoją rolę odegrał tu także urząd wojewódzki oraz sądy administracyjne – od dziesięcioleci przesiąknięte centralistycznym pojmowaniem samorządności i słabo rozumiejące istotę konstytucyjnej zasady pomocniczości. Zwyciężyło myślenie: „ustawa mówi wprawdzie, że należy iść do celu, ale nie ma przepisu, który mówi, że można wykonać krok lewą nogą, a to oznacza, że zrobienie takiego kroku nastąpi bez wyraźnej podstawy prawnej, a tym samym – stanowić będzie rażące naruszenie prawa”. Trudno, nie ma paragrafu, nie ma myślenia, nie ma efektu.

Jaki z tego morał? Proces tworzenia metropolii obfitował i nadal obfituje w rozczarowania i frustracje, pozostawiając przepaść pomiędzy ambicjami i oczekiwaniami, a realnymi możliwościami. Jednak posuwa się do przodu. Obecny GZM w niczym nie przypomina „pierwszego” GZM-u, tak jak tamten spowodował, że współpraca miast konurbacji w niczym nie przypominała czasów, gdy dochodziło do niej jedynie incydentalnie i wycinkowo. Jest jednak jasne, że obecny kształt i ustrój Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii ma charakter przejściowy i musi ewoluować w kierunku dalszego wzmocnienia i konsolidowania struktur metropolitalnych i wykonywanych przez nie zadań. Musi

dziać się to także kosztem zadań i samodzielności miast położonych na jej obszarze. Im bardziej ciastko będzie zjadane, tym mniej będzie go zostawało. Od tej prawidłowości nie ma wyjątków i żaden ustawowy cudotwórca nie znajdzie sposobu, aby to zmienić. Takie też założenia przyświecały od początku tworzenia kolejnych postaci metropolii.

Bariery przyzwyczajęń myślowych, emocji społecznych i kalkulacji politycznych uniemożliwiają zbyt szybką, skokową integrację, konieczne są zatem etapy przejściowe. Stopniowe, ale konsekwentne wyciąganie wniosków z tego, że wyrokami historii miasta konurbacji nie są samotnymi wyspami, lecz są ze sobą spójne, a z biegiem czasu spajają się ze sobą coraz bardziej. Bez takich wniosków, w pojedynkę, skazane są na historyczną klęskę, a region – na nieuchronną marginalizację. Dlatego mimo upływu 16 lat i wszystkich, ogromnych, zaszytych na ich przestrzeni zmian, wciąż pozostaje aktualny inny fragment z cytowanego na początku artykułu. „Skuteczna aglomeracja to taka, która jest wyposażona w realne, ustawowe kompetencje, by móc rozstrzygać te spory i podejmować decyzje dyktowane wspólnym, ponadlokalnym interesem mieszkańców, który nie zawsze musi pokrywać się z partykularnym interesem polityków działających w poszczególnych miastach” (K. Mikuła, T. Pietrzykowski, *Agglomeracja śląska potrzebuje reformy ustrojowej*, Rzeczpospolita, 7.12.2006).

Niedosyt wywoływany połowicznymi jedynie sukcesami w budowaniu metropolii górnośląsko-zagłębiowskiej warto widzieć w szerszym kontekście. Złożone procesy integracji, powstawania *e pluribus unum*, rzadko przebiegają szybko, gładko i bezkonfliktowo. Przykładem może być integracja europejska, z jej kryzysami, epizodami polityki „pustego krzesła” w Radzie Europejskiej, wieloletnim blokowaniem przystąpienia Wielkiej Brytanii, a następnie jej spektakularnym Brexitem, powtarzanymi referendum i nieudanymi ratyfikacjami. Mimo tego, z szerszej historycznej perspektywy, proces ten idzie do przodu. Z bliższych nam skalą przykładów warto pamiętać, że ustrój Warszawy przechodził w istocie podobną ewolucję – od ustawowego związku samodzielnych gmin-dzielnic, po stołeczny powiat z określoną sferą samodzielności wchodzących w jego skład dzielnic. Mało kto pamięta

dziś, ile lat trwały mozolne, nieudane próby łączenia samodzielnych miast w obecny Nowy Jork. Jak niewiele, zaledwie kilkaset głosów, zaważyło ostatecznie w którymś z kolei referendum, że dumnie strzegący swej odrębności i będący jednym z największych miast amerykańskich Brooklyn, zgodził się ostatecznie wejść w skład powiększonego Nowego Yorku. Bez tego wieloletniego procesu to nie Nowy Jork lecz Chicago stałoby się zapewne najważniejszą metropolią Ameryki i świata w ubiegłym stuleciu. A także, że w cieniu Nowego Jorku trwa sobie nadal pobliskie miasteczko Mount Vernon, które w ówczesnym referendum powiedziało „nie” i pozostało na marginesie najważniejszego, działającego się tuż za jego progiem procesu historycznego.

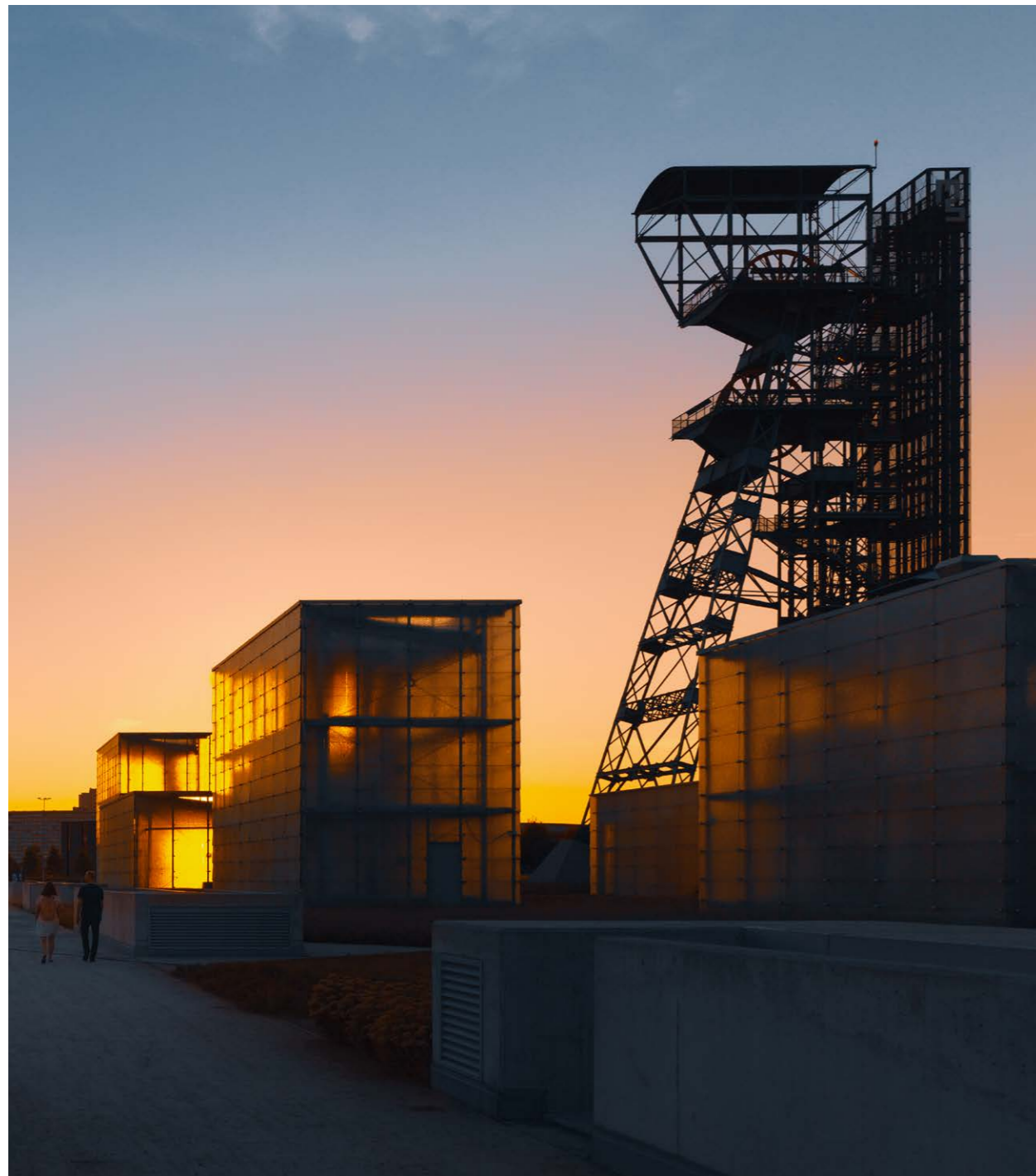
Przyglądając się tym przykładom, z dystansu lepiej widać, że być może proces przekształcania dawnych przykopanych osiedli w XXI-wieczny globalny ośrodek metropolitalny nie może być ani szybszy, ani łatwiejszy. Każdy, komu zdarza się pokonywać długie dystanse, doskonale zdaje sobie sprawę z różnicy pomiędzy czasem, w jakim chciałoby się już być na miejscu, a czasem, w jakim jest to realnie możliwe przy najsprawniej nawet przebiegającej podróży. Nie inaczej jest w przypadku trasy wiodącej do przystanku Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia. Taka, o której nie będziemy musieli sami mówić, że jest metropolią, bo inni powiedzą to za nas. Niczym z wiersza Andrzeja Bursy „Nadzieja”:

Jeżeli nam się uda to cośmy zamierzeli  
i wszystkie słońca które wyhodowaliśmy w doniczkach  
naszych kameralnych rozmów  
i zaściankowych umysłów  
rozświetlą szeroki widnokrąg  
i nie będziemy musieli mówić że jesteśmy geniuszami  
bo inni powiedzą to za nas  
i aureole  
tęczowe aureole  
...ech szkoda gadać  
Panowie jeżeli to się uda  
To zalejemy się jak jasna cholera



**Prof. dr hab. Tomasz Pietrzykowski** – prorektor Uniwersytetu Śląskiego ds. współpracy międzynarodowej, pierwszy przewodniczący Rady ds. rozwoju społeczno-gospodarczego przy Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

# 02



## Po co nam metropolia. Opinie

Marek Czyż

**DLA KOGO METROPOLIA** 18

---

Marek Twaróg

**METROPOLIA POTRZEBUJE  
SYMBOLU** 20

---

Józef Wycisk

**SPOKOJNA ENERGIA** 22

---

Marcin Zasada

**CZY METROPOLIA ZŁĄCZYŁA  
ŚLĄSK Z ZAGŁĘBIEM** 24

---

Marek Czyż

## Dla kogo Metropolia

Dla kogo jest Metropolia? Po co jest Metropolia? Jak powinna działać Metropolia? Ważne pytania. Godne zmarszczonego czoła nobliwego grona ekspertów. Godne debat, paneli, publikacji. Ale cała sztuka polega na tym, by ci, dla których Metropolie stworzono, nie musieli takich pytań w ogóle zadawać. Metropolia będzie tworem udanym, gdy z Tauzena, Syberki, Cwajki czy Hugo, będzie widać jej działanie tak samo, a najlepiej, by to działanie było po prostu powietrzem, którym oddychamy. Bez szczególnych zachwyków, ale też bez złorzeczeń. Ma nam ułatwiać życie efektywnie, ale nie efektownie. Metropolia, to wielkie słowo. Wymusza i prowokuje wielkie oczekiwania. Sam wpadłem w tę pułapkę nie raz, retorycznie pytając, czy to już? Bo nic nie widać, nic nie słychać, nikt nie krzyczy, nie ogłasza, nie promuje. A metropolia, to długi marsz. Nawet nie na lata. Raczej dekady. Kroki muszą być milowe, bo do ogarnięcia plan działania w wielkich obszarach i na wielkim obszarze. A milowe kroki trzeba stawiać ostrożnie i powoli.

W realiach Śląska i Zagłębia kwestia Metropolii sprowadza się w istocie do jednego: czy taki region ma szansę wykorzystać swój potencjał razem, czy osobno? A jeśli razem, to jak bardzo razem? Czy dla mieszkańców miast i miasteczek świat będzie wygodniejszym, jeśli postawią sobie wspólne cele i znajdą wspólną wolę ich realizacji? Te przewagi, wynikające ze wspólnoty, muszą być banalne i wspierać lokalne społeczności w ich najbardziej pierwotnych potrzebach. Może właśnie dlatego, najbardziej widocznym śladem działania Metropolii jest transport. Oceny działania Metropolii mogą być banalne i może trochę naiwne, ale od adresatów jej działań nie oczekujemy skomplikowanych analiz. Nie od tego są. Mieszkańcy Metropolii nie muszą się zastanawiać, jak to działa. Byłoby najlepiej, gdyby nawet nie zauważyli, że z miasta do miasta przemieszczają się szybciej, wygodniej, łatwiej. Włodarze Metropolii o tą właśnie bezwiedność powinni

dbać najbardziej. Mechanizm, który działa niezauważalnie w swojej sprawności, działa najlepiej. Coś z tego sprawnego transportu powinno jednak wynikać także w innej perspektywie. Jeśli Metropolia chce się chwalić sprawną, bo wspólną komunikacją, to musi być ona tak wygodna, tak niezawodna i tak powszechna, że stanie się wyborem bardziej oczywistym, niż... samochód. To może być długi marsz, ale wiem, co jest na końcu, bo znam takie miasta, gdzie rozkład jazdy na przystanku nie jest ważny. Po prostu za kilka minut z pewnością podjedzie autobus, tramwaj czy pociąg, który zawiezie mnie, gdzie trzeba. Pożytki będą oczywiste: taniej, czystiej, bardziej ekologicznie. I to nie są wizje pięknoducha. Tak musi działać nowoczesny transport, bo tylko tak można pozbyć się samochodów z centrów miast, tylko tak miejsca parkingowe przestaną być skarbem i przekleństwem jednocześnie. Tylko tak centra przesiadkowe nabiorą sensu i przestaną świecić pustkami, a zwrot „park and ride” nabierze znaczenia, nawet bez znajomości angielskiego. I nie ma tu co liczyć na promocję takich zachowań u mieszkańców Metropolii. My musimy po prostu sami dostrzec, że tak jest szybciej, wygodniej i taniej, że samochód zaczyna nam przeszkadzać, a nie ułatwiać życie. Do tego potrzebne są nie głośne kampanie, ale czyste, wygodne miejsca siedzące w klimatyzowanej komunikacji, która może nie jest przesadnie punktualna, ale na tyle częsta, że nie musimy pamiętać rozkładu jazdy. Jeśli ten efekt da się uzyskać, to będzie to największy sukces Metropolii. I nie będzie go trzeba ogłaszać.

I na koniec o jeszcze jednym, może najtrudniejszym, bo najbardziej delikatnym – tożsamość. Sukcesem Metropolii będzie chwila, w której jej mieszkańcy będą gotowi „zaszpanować” przed innymi tym, że są z Metropolii, gdy będzie to powód do dumy i zazdrości. To można zrobić tylko w jeden sposób: trzeba dać im powody, by sami to zauważyli i poczuli, a nie przeczytali na billboardzie czy w gazecie.



**Marek Czyż** – śląski publicysta, felietonista, dziennikarz radiowy i telewizyjny, współtwórca programów informacyjnych. Od stycznia 2022 r. dyrektor informacji Radia ZET.



Marek Twaróg

## Metropolia potrzebuje symbolu

Metropolia potrzebuje symbolu, by wyzwolić się z największej pułapki, w jaką może wkrótce wpaść – traktowania jej jak kolejny szczebel samorządu, gdzie między powiatem a województwem.

Pozytywistyczna wizja budowania metropolii jest godna szacunku – po kolei, uważnie, bez fajerwerków. Może i jest w tej metodzie coś z założycielskiego mitu metropolii, wszak nie zrodziła się ona z rewolucji społecznej i obywatelskiego zrywu. Wykuwała się w dusznych gabinetach i na wysiedzianych krzesłach, raczej w zniechęceniu ogólnym i zmęczeniu materiału. Wśród ludzi, których tylko w mediach nazywano pionierami, ale czy coś w nich z tej pionierskości było – sami nie byli przekonani. Metropolia więc to owoc urzędniczej dłubaniny, z rzadka tylko przerywanej zaproszeniem na salony, głównie wtedy, gdy któryś minister potrzebował przychylności samorządów.

Nikt nie wiedział, czy praca ta przyniesie sukces, a ostrzał nadchodził z najbardziej nieoczekiwanych pozycji. Mozół ostatecznie dał efekt, ojców sukcesu w tydzień pojawiło się kilkunastu i nastąpiła dość kłopotliwa sytuacja: trzeba było udowodnić, że to miało sens. Gonienie króliczka bowiem oswoiliśmy, całkiem dobrze szło nam ciągłe staranie się, wypisywanie płomiennych apeli do rządu, wystawanie pod gabinetami i krytykowanie kolejnych ministrów. Ale teraz potrzeba było nowych pomysłów i nowych ludzi. I najpewniej – nowych symboli.

### ZROZUMIAŁA NAZWA

Metropolia – tak jak rozumiałem ją wtedy i jak rozumiem ją dziś – jest wspólnotą nadziei. Pozytywnym scenariuszem dla miejsca, które ma wszystko – ludzi, możliwości, tradycję – ale które nie miało planu. Wspólnota potrzebuje symboli, do których można się odnieść i wokół których można budować więzi społeczne.

Dlatego dawna dyskusja o nazwie metropolii miała znaczenie, bo traktowała o czymś więcej niż o etykietce. To prawda, że jedni wrzuszali ramionami – tyle przecież istotnych ustaleń przed ważnymi gremiami, po co więc zajmować się marketingiem. Inni z kolei – mam tu na myśli prezydentów – dostrzegali co prawda w tej krótkiej, ale dynamicznej debacie jakiś komponent tożsamościowy, ale rozpatrywali go wyłącznie z perspektywy własnego miasta. Byli jednak i tacy, którzy rozumieli wspólnotowy interes metropolii, niestety ich głos nie dominował.

Ostatecznie ze wszystkich bombastycznych propozycji – bez wątpienia wielu nie mających żadnego sensu – niczego nie wybrano. Został nam smętny skrótowiec, wokół którego nie da się wykrzesać żadnych emocji, który w sensie wizerunkowym jest niczym, zrem na skali. Nie tylko nie jest symbolem do wewnątrz, który nowa wspólnota mogłaby wyrysować na sztandarze, ale nie jest nawet symbolem na zewnątrz – który w jakikolwiek sposób opisywałby ten region. Nie może więc być nawet początkiem jakiejś wieloetapowej refleksji na temat identyfikacji metropolii, wokół której należałoby budować wizerunkową potęgę.

### MAJESTAT URZĘDU

Nie była też bez znaczenia dyskusja o siedzibie metropolii, choć jest jasne, że na liście pierwszorzędnych potrzeb nowe gabinety i biurka nie mogły być wysoko, już choćby z powodów politycznych. Zresztą – nie chodziło wcale o biurka. Może i byłoby elegancko zatroskać się o los pracowników, ale gra toczy się o coś więcej: o majestat urzędu, o ratusz metropolitalny, jeśli w ogóle tak można powiedzieć. Chodzi o miejsce centralne i nasz śląsko-zagłębiowski Hôtel de ville de Paris z całym szacunkiem dla proporcji i rozumienia skromnej polsko-czesko-niemieckiej estetyki, do której nam bliżej.

Metropolia wymaga szyldu, a szyld wymaga betonu i stali, fundamentów w ziemi, budynku w ważnym miejscu, bo taką rolę – reprezentacji i symbolu – także przypisano urzędowi. Niemodnie dziś się o to upominać, bo biednie i wciąż są sprawy ważniejsze, ale nie budujemy metropolii na teraz i nie możemy przyjmować tylko dzisiejszej perspektywy. Metropolia to projekt, który mimo pięciu lat nawet nie wyszedł z pieluch, to projekt na lata, który ma zmienić ten region. A w każdym razie tak myśleć o związku byłoby najmądrzej. Gdyby więc przyjąć taką perspektywę, załatwienie w miejscu centralnym symbolicznej siedziby nie wydaje się zbytkiem, a już na pewno zadaniem szczególnie trudnym.

### BEZ PUSTYCH SYMBOLI

Gdyby jednak całe to gadanie o emblematkach odczytane było jako pięknoduchostwo, to zawsze w zanadru powinniśmy mieć pomysł, który łączy w sobie symbolikę i pragmatyzm.

Gdy w 1911 roku Max Berg siedział nad stołem królewskim i rysował wrocławską Halę Stulecia, też miał zadanie: zbudować symbol miasta na stulecie ważnego wydarzenia, ale i dać społeczności coś, czego potrzebuje i z czego korzystać będzie przez lata (wieki). Zrobił to znakomicie i do dziś nie ma czytelniejszego symbolu Wrocławia, który jednocześnie jest niezbędnym – i pięknym przy okazji – tego miasta elementem infrastruktury.

Gdy wiek później rząd Finlandii myślał nad tym, jak świętować stulecie niepodległości kraju, również wziął pod uwagę obywateli i ich potrzeby. Zbudowano Oodi, ogromną bibliotekę narodową w sercu Helsinek, która na dziesięciolecie będzie emblematem miasta. Emblematem – dodajmy – pełnym życia, współczesną agorą miasta.

Te i wiele innych projektów, jakie proponuje mądra władza, łączy tylko jedno: przekonanie, że ważne momenty w dziejach społeczności warto czcić nie tylko pustym symbolem, ale realnym, wizjonerskim projektem, który sam, bez żadnych niepotrzebnych słów, przez lata wyznaczał będzie punkt zwrotny w historii.

O taki właśnie wizjonerski projekt upominaliśmy się w śląskiej prasie. Gdy pojawiły się rysunki monoraila, który z gracją sunął nad trotuarem przy Teatrze Śląskim, chcieliśmy widzieć w nim drugi Spodek. Bo tym, czym szalony projekt Spodka był dla budujących się Katowic, monorail mógł być dla budującej się wspólnoty metropolii. Choć wizja naziemnego tramwaju nie jest znowu tak odległa – aż dziw zresztą, że po 50 latach, od kiedy takie rozwiązania istnieją na świecie, wciąż podobne projekty uważamy za nowatorskie – to pewnie nie ma na ten projekt większych szans. Może rzeczywiście mądrzej postawić na tramwaje.

Lecz monorail to tylko wystrzałowy przykład tego, czego metropolia potrzebuje: uzasadnienia swojego istnienia w oczach obywateli. Dostrzegą oni sens jej istnienia, w konsekwencji poczują się jej częścią, jeśli skorzystają z jej owoców. Może to być kolej metropolitalna, może Centralnoeuropejski Demonstrator Dronów, jeśli tylko uda się opowiedzieć mieszkańcom, co z tego mogą mieć, może ściągnięty tutaj wielki inwestor, który da metropolii to, co Opel dał kiedyś Gliwicom. Albo Europejska Stolica Kultury w 2029 roku. Ale nie będzie to dodatkowy autobus na lotnisko albo noc muzeów. Nie będą to łąki kwietne, ani festiwal



**Marek Twaróg** – dziennikarz, reporter, wieloletni redaktor naczelny „Dziennika Zachodniego”, wcześniej „Gazety Wrocławskiej”. Współautor z Arkadiuszem Gołą reporterskich albumów „Ludzie z węgla” i „Królestwo niebieskie”. Obecnie redaktor naczelny „Presserwisu” i Press.pl, odpowiedzialny za produkty cyfrowe wydawcy magazynu „Press”.

folklorystyczny. Wszystkie te drobne projekty są niezbędne i dobrze, że istnieją, lecz przecież prowadzić je mogą powiaty lub gminy.

### W CO WARTO UWIERZYĆ

Czas więc podnieść głowę znad papierów i zastanowić się, czym metropolia ma być za 20 i 50 lat. Przekleństwo kadencyjności w polityce plus brutalny klientelizm nie sprzyja myśleniu przyszłościowemu – to jasne. Metropolia dziś to dziesiątki programów bieżących, ustalenia budżetowe, zapewne też rozmowy z administracją i z partią, niekiedy twarda polityka.

Lecz utonięcie w tym byłoby najczarniejszym scenariuszem. Metropolii bowiem grozi dziś wizerunkowa flauta – już nie budzi życzliwego zainteresowania, a jeszcze nie zaczęła zachwycać. Metropolia musi podtrzymać przekonanie mieszkańców, że nie jest po prostu kolejnym szczeblem administracji, gdzieś między powiatem a województwem.

W kolejny szczebel administracji nie wierzy i nie uwierzy nikt. A w strukturę, która zarządza nowym wyobrażeniem Górnego Śląska – uwierzą wszyscy. Choć między budżetem, absolutorium, zgromadzeniem, całą tą odpychającą mechaniką sprawowania władzy, takie romantyczne porywy nie wyglądają dobrze, to jednak warto wciąż mieć je na uwadze. Czego życzyć metropolii, choć mam świadomość, że w czasach, kiedy trzeba bronić samorządu przed władzą centralną, jest to szczególnie trudne.

Józef Wycisk

## Spokojna energia

Największych atrakcji turystycznych Zabrze na dobrą sprawę nie widać gołym okiem, są głęboko schowane pod ziemią. Kiedy jednak uda nam się w końcu dotrzeć w podziemia Kopalni Guido czy Sztolni Królowa Luiza, ogromne wrażenie pozostaje z nami na zawsze.

Podobnie jest z pewną siłą, z pewną energią, która drzemie w mieszkańcach tego regionu. Na co dzień jej nie widać, wszystko jest zwyczajne, jakieś takie normalne, ale czasami ta uwolniona jakąś koniecznością energia daje niesamowite efekty.

Reforma samorządowa, zwana powiatową lub gminną, była najbardziej udaną ze wszystkich reform. I nie jest to żadna odkrywcza opinia. Rychło okazało się, że autobus jadący z Tarnowskich Gór, przez Bytom i Chorzów, do Katowic jakoś się w tę reformę nie wpisuje. Ostatecznie jest to autobus miejski, więc dotacje na przewozy ponadlokalne mu się nie należą. Przez lata nie było wiadomo, co zrobić z Tramwajami Śląskimi i jak „odpaństwić” regionalną kolej. Kto ma wybudować Drogową Trasę Średnicową też nie wiadomo, ponieważ nie traktowano jej jak drogi krajowej czy wojewódzkiej. Nad tym, co zrobić z taką firmą, jak Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Wodociągów, także czasami się zastanawiano. Tych jedynie kilka przykładów pokazało dość wcześnie, że naprawdę udaną reformę chyba jednak należy poprawić. W ówczesnej debacie publicznej nie funkcjonowały takie określenia jak „polityka regionalna”, czy „polityka miejska”. Wtedy wszystkim rządziła „niewidzialna ręka rynku”, a to, że Górny Śląsk i Zagłębie zamierają, że Bytom się rozsypuje, traktowano jak uzasadniony koszt budowania nowego. I wtedy ta niewidoczna dotąd energia wypłynęła na powierzchnię. Wymyślono „Kontrakt dla Województwa Katowickiego”, społeczną inicjatywę, która zmusiła władzę do jakiejś reakcji, do odpowiedzi. Zaczęła się praca w licznych zespołach tematycznych, podejmowano tematy, o których wcześniej nikt nie rozmawiał. Ta uwolniona energia w istocie była wołaniem o politykę regionalną państwa. Energia ta spowodowała, bez oglądania się na polityczne podziały, że rozpoczęła się debata o przyszłości regionu. Doprowadziła do zdarzeń wówczas wręcz zaskakujących, jak na przykład to, że związkowcy z Solidarności i OPZZ usiedli przy jednym stole.

Nikt nigdy nie kwestionował tego, że powinna istnieć polityka wiejska i polityka wobec obszarów wiejskich.

Nikt jednak nie pytał, czy per analogiam nie powinna się pojawić polityka miejska? I oto znów niewidoczna na co dzień energia powoduje, że w 2007 r. władze samorządowe 14 miast centralnej części województwa śląskiego podejmują decyzję o utworzeniu Górnośląskiego Związku Metropolitalnego. Reakcja mieszkańców jest chwilaми wręcz entuzjastyczna. Nikomu nie przeszkadzało to, że w jednym związku są miasta Górnego Śląska i Zagłębia. Mieszkańcy po prostu wiedzieli, że duży może więcej i, po latach strukturalnych przemian w gospodarce i zastoju w wielu miastach, chcieli mieć większy wpływ na swoją przyszłość. Niektóre czasopisma ogłaszały już nawet konkursy na nazwę nowego, wielkiego, jednego miasta. I tak, po raz kolejny, energia tkwiąca gdzieś w ludziach tego regionu, po wołaniu o politykę regionalną poprzez „Kontrakt dla...”, zaczęła się domagać polityki miejskiej, czyli polityki wobec miast.

W 2016 roku Katowice ubiegały się o tytuł Europejskiej Stolicy Kultury. Wygrał kto inny, to wiemy. Co udało mu się zrobić z tym zdobyтым tytułem w praktyce – zobaczyliśmy. Jednak ujrzelismy coś ważniejszego – kolejną odstonę energii regionu, pamiętamy jak wielki potencjał społecznej aktywności został wówczas uwolniony. Nie tylko w Katowicach. Po raz kolejny okazało się, że lokalny patriotyzm może przynosić olbrzymie, pozytywne skutki. Wtedy byliśmy świeżo po ukończeniu najważniejszych obiektów katowickiej Strefy Kultury i także wtedy tak naprawdę rozpoczęła się zmiana postrzegania stolicy regionu, a co za tym idzie, całego Górnego Śląska i Zagłębia. Energia uwolniona staraniami o tytuł była więcej warta, niż sam tytuł.

I cały czas gdzieś między tymi wydarzeniami toczyła się dyskusja o utworzeniu Metropolii. Choć właściwie samo słowo „metropolia” pojawia się w ostatniej fazie dyskusji, wieloletniej zresztą dyskusji. Czy właściwe było wprowadzenie do debaty słowa „metropolia”? Tak długo, jak długo mówiło się o potrzebie sprawniejszego zarządzania aglomeracją, albo jeszcze lepiej – konurbacją, właściwie nikogo poza regionem to nie interesowało, bo nikt nie wiedział o co chodzi. Chociaż w ogóle to jakaś konurbacja chyba faktycznie jest na tym Górnym Śląsku i w Zagłębiu. Kiedy jednak pojawiło się w dyskusji słowo „metropolia” zaczęła się jazda. Przez jakiś czas odnosiło się wrażenie, że słowo „metropolia” zostało wrzucone do tej dyskusji głównie po to, aby ją

zakończyć. Od tego momentu bowiem, każdy chciał być metropolią. Sukcesem więc można nazwać ten etap publicznej dyskusji, ponieważ po raz kolejny ten region uwolnił energię, już nie tylko w tym regionie, ale niemal wszędzie. Wprowadził do powszechnej debaty publicznej kwestie polityki miejskiej. Debata toczyła się ciągle, a każde miasto udawało, że jest metropolią. Jednym słowem – nagle wszyscy w Polsce zaczęli dyskutować o metropolii i procesach metropolizacyjnych.

Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia wkrótce powstaje. Tym razem jednak nie ma jakiegoś wielkiego, pozytywnego wrzenia, radości, euforii. Trochę tak jak z prezentem, który nagle otrzymujemy, ale ponieważ czekaliśmy na niego tak długo, zbyt długo, więc już nas nie cieszy. Tym razem ta energia nie wypływa na powierzchnię. Nie pojawia się świadomość bycia mieszkańcem Metropolii i jakieś poczucie metropolitalnej wspólnoty. Na dobrą sprawę teraz chcemy już tylko instytucji zarządzającej ponad powiatowymi zadaniami. Dlaczego tak się stało? Tyle razy wychodzono przed szereg. Stawiano pytania, których nikt nie chciał usłyszeć, a już na pewno niewielu znało odpowiedź. Domagano się rozwiązań, przedstawiano propozycje, a w ostateczności po prostu coś wymuszano. Z drugiej strony – skoro Zabrze stało się atrakcją turystyczną, pod Rondem mamy tunel, a na placu drzewnym KWK Katowice siedzibę NOSPR, to oznacza, że ta energia do tworzenia wielkich rzeczy cały czas gdzieś jest. Ta energia sobie gdzieś płynie.

Nie dziwię się, że każde miasto dba najpierw o swój interes. O swoich mieszkańców, o inwestorów, o swój poziom edukacji, o swoją promocję i tak dalej. Nie da się tak łatwo przełamać najbardziej udanej reformy, czyli reformy powiatowej. Świadomość Metropolii i poczucie metropolitalnej wspólnoty, pewnie gdzieś są, jak wspomniana wcześniej energia. Czy chcemy tylko instytucji zarządzającej ponad powiatowymi zadaniami, czy wielkiego miejskiego organizmu o nieograniczonych niczym możliwościach – sami musimy sobie udzielić odpowiedzi. A może czas jednak znów wyjść przed szereg i po raz kolejny wymyślić coś nowego. Nową strukturę, nową formułę, nowe zadania, nowe dokonania. I uruchomić wreszcie tę energię.



**Józef Wycisk** jest zabrzanimem, który urodził się w Siemianowicach Śląskich, do szkoły średniej uczęszczał w Gliwicach, studiował na Uniwersytecie Śląskim w Katowicach, ale na wydziale zlokalizowanym w Sosnowcu. Od początku był więc człowiekiem Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Od trzydziestu lat jest związany z Polskim Radiem Katowice, obecnie zajmuje się głównie publicystyką ekonomiczną



Marcin Zasada

## Czy Metropolia złączyła Śląsk z Zagłębiem

Czy Metropolia naprawdę złączyła Śląsk z Zagłębiem? Nie... Niezupełnie. Ludzie to dawno temu zrobili. Ale „Śląsk vs Zagłębie” to dobry mit, eksportowy. Jeden z najlepszych do opowiadania o tym, czym Metropolia jest, do czego mobilizuje i w jakim celu.

W długiej antologii historycznych anegdot o śląsko-zagłębiowskich animozjach mam dwie ulubione, może dlatego, że mało znane. Rok 1849. 23 sierpnia, nad Brynicą po stronie Piekar Śląskich stanął biskup wrocławski, ks. Melchior Diepenbrock. Jego sekretarz, ks. Peistner rzekł dla draki: „Ekscelencjo, my już przed południem byliśmy tu, nad granicą i przerzuciliśmy kamienie przez potok do Polski”. Biskup, mniej skory do sztubackich żartów, odparł: „No, no, strzeżcie się, by te kamienie nie wróciły do was jako kule armatnie”.

I druga. Rok 1901, gdy Katowice i Sosnowiec stoczyły zażartą bitwę o koncert Ignacego Paderewskiego. Wygrali Ślązacy, oferując mistrzowi honorarium w wysokości 2 tys. marek, choć ... Zagłębiacy dawali więcej. „Dziwiliśmy się, że mistrz koncertował tak tanio hakatystom w Katowicach” – irytował się „Kurier Sosnowiecki”.

Obie historie, nie dość, że ulubione, pasują do sytuacji. Tej dzisiejszej. Po pierwsze, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia jest pierwszą regionalną instytucją, w której obok Śląska odnotowano istnienie Zagłębia. Koniec gorzkich żalów z wschodniego brzegu Brynicy: po latach mieszkania w województwie śląskim, pracy w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym, jeżdżenia Kolejami Śląskimi na studia na Uniwersytecie Śląskim (np. do Sosnowca), mamy w Metropolii kompromis, który nie zadowala nikogo, ale też żadnej ze stron nie krzywdzi. Abstrahując rzecz jasna od niefortunnyści językowej szyldu GZM, którego np. nie sposób przetłumaczyć na język angielski.

Ważniejsza od nazewnictwa rzeczy jest oczywiście ich istota. Jeszcze zanim Metropolia powstała, przez te wszystkie lata czekania i narzekania, pisałem, że Metropolia musi najpierw powstać w głowach. Tych, którzy napiszą i przeforsują ustawę, tych, którzy będą jej beneficjentami (samorządy) i tych, którzy organizmem metropolitalnym będą zarządzać. Metropolia u nas była oczywistością o tyle, że stanowiła organizacyjny pościg za zjawiskiem, którym od dawna jesteśmy my.

Ludzie po obu stronach Brynicy żyją metropolitalnie od kilkadziesiąt lat: mieszkają w Sosnowcu i pracują

w Katowicach, rodzinę odwiedzają w Dąbrowie Górniczej i Rudzie Śląskiej, do Opery jeżdżą do Bytomia, na spacer do Chorzowa, a dom marzy im się w Bojszowach albo pod Tarnowskimi Górami. Każdy tu od lat ma swoją własną konfigurację. W obliczu tego, brak przez całą wieczność czegoś tak oczywistego, jak wspólny bilet, wydawał się niedopatrzaniem wręcz nieludzkim. Tym niemniej, transport publiczny, zapisany w ustawie, powinien być jedynie planem minimum.

Mówiąc jeszcze bardziej wprost: wszystkie powojenne pokolenia Ślązaków i Zagłębiaków, autochtonów i przyjezdnych, od lat aktywnie funkcjonują w jednym mieście. Jednym wielkim mieście z umownym, administracyjnym centrum. W codziennym życiu od dawna nie ma żadnego „Śląsk vs Zagłębie”. Zaś w polityce samorządowej, jeśli takie napięcie istniało, niczym nie różniło się od napięć na liniach Katowice–Gliwice, Bytom–Zabrze czy Katowice–Chorzów. Zupełnie naturalnych relacji sąsiedzkich, które nie powinny w żaden sposób rzutować na „policies”, czyli realne działania i strategię. Jeśli tak było, to tylko kolejna wymówka. Metropolia zaczyna się w głowach. Zaczęła się, ale samorządy muszą też zmienić proporcje w myśleniu o własnym ogródku i tym u sąsiada. Płot jest coraz niższy, a może w przyszłości w ogóle go nie będzie.

Teraz kwestia tożsamości. W idealnym świecie Zagłębie i Śląsk są jak Jagger i Richards w The Rolling Stones. To znaczy: grają dla milionów, tworzą jeden z najlepszych duetów kompozytorsko-scenicznych w historii rocka. Ale mają też swoje osobowości, nie stronią wobec siebie od złośliwości i przytyków (poczytajcie, co pisali o sobie w swoich biografiiach). Zderzenie charyzmy Jaggera i Richardsa zbudowało część mitologii Stonesów. Zachowując wszelkie proporcje: nigdy nie możemy dopuścić, by wygasł konflikt śląsko-zagłębiowski. Na poziomie anegdotycznym i memotwórczym, ma się rozumieć.

Śląsko-zagłębiowskie złośliwości, to święte oburzenie, gdy ktoś w mediach napisze, że Sosnowiec to Śląsk albo nie zrozumie czegokolwiek z naszego skomplikowanego mikrokosmosu – to jest również bogactwo Metropolii. Nigdzie indziej w Polsce nie ma tylu miast, tyle przemysłu, tylu dróg i tylu szans? Jasne. Ale nigdzie indziej w Polsce sąsiedzi nie są wobec siebie tak komiczni. Dbajmy o to jak o kulturę; skądinąd te

kuriozalne animozje są jej elementem. Tym barwniejszym, jeśli weźmiemy pod uwagę, że droga S86 jest najbardziej zatłoczoną w Polsce (albo drugą, po warszawskim odcinku S8).

Raczej na różnicach i różnorodności Śląsk i Zagłębie powinny budować się wspólnie w ramach Metropolii. Obok twardych zagadnień, wykraczających najczęściej poza ustawową jurysdykcję GZM (w ostatnich miesiącach była to np. współpraca w kryzysie uchodźczym), idealnym polem do zacieśniania więzi jest kultura, sport czy szeroko pojęta promocja. Bezprecedensową okazją mogą być starania o Europejską Stolicę Kultury w roku 2029, pod sztandarem Metropolii. Chorążymi będą Katowice i Sosnowiec.

Dekadę temu Katowice przegrały ten wyścig, startując solo. Jeszcze wcześniej Chorzów przepadł w staraniach o Euro 2012, tylko dlatego, że nikomu nie przyszło do głowy, by ująć w kandydaturze wszystko to, czego Chorzów, dziś już oficjalnie, jest częścią. Metropolia zmienia stan gry w sposób diametralny. Tym niemniej, przyszły program ESK 2029 Katowic, Sosnowca i GZM powinien stać się biblią dalszego współistnienia obu regionów w obszarze metropolitalnym. W kulturze Śląsk jest tożsamościowo silny, opowiadający siebie w sposób artystycznie ciekawy i intrygujący. Zagłębie konturuje się w opozycji do Śląska, jako większego sąsiada i tej twórczej opozycyjności należy oczekiwać, na niej pleść naszą wspólną – bogatą sumą, ale i sumą różnic – historię. Starania o ESK mogą być dla Metropolii tym, czym kiedyś były dla Katowic – cywilizacyjnym bodźcem.

Jeszcze jedno odwołanie do kultury masowej. Larry Bird i Magic Johnson. Wielcy rywale z NBA, mistrzowie, idole, liderzy najlepszych drużyn w historii koszykówki. Ani jednemu, ani drugiemu nigdy nie przyszło do głowy, by zagrać w jednym zespole, bo rywalizacja napędzała ich obu. Tak samo, znów zachowując proporcje: Katowice i Sosnowiec, Śląsk i Zagłębie. Musimy być inni, bo inaczej przestaniemy być sobą. Ale Metropolia uruchomiła procesy, które z czasem dogonią rzeczywistość tworzoną przez ludzi, od dawna żyjących ponad granicami miast i powiatów. Aha, Bird i Johnson w końcu zagrali razem. W amerykańskim Dream Teamie na igrzyskach w Barcelonie, w roku 1992.



**Marcin Zasada**

Jestem z Bytomia. Od marca jestem szefem redakcji Ślązag.pl, nowego portalu regionalnego w woj. śląskim. Wcześniej dość długo byłem dziennikarzem Dziennika Zachodniego, gdzie pisałem najczęściej o polityce, a najchętniej o architekturze, kulturze oraz o różnych odcieniach śląskiej tożsamości. Od 6 lat prowadzę w regionalnym Radiu Piekary poranną „Rozmowę Dnia”. Publikowałem też m.in. w „Polityce” i „Playboyu”. Staram się opowiadać śląskie historie również w filmach. Nakręciłem „Archikosmos”, dokument opowiadający o kosmicznym rodowodzie architektury powojennych Katowic oraz „Niemczyka. Ostatniego buntownika architektury” o tytułowym Stanisławie Niemczyku, wybitnym śląskim architekcie. Oba filmy były pokazywane i nagradzane w Polsce oraz na zagranicznych festiwalach.

A zanim staniemy się jednym miastem, marzy mi się metropolitalna kampania. Ze Ślązakami, którzy drwią z Zagłębiaków. I Zagłębiakami, którzy szydzą ze Ślązaków. A potem jadą z Sosnowca do Katowic do pracy. Albo odwrotnie. Bo przecież tak naprawdę nie śmiejemy się z siebie, tylko do siebie.

# 03

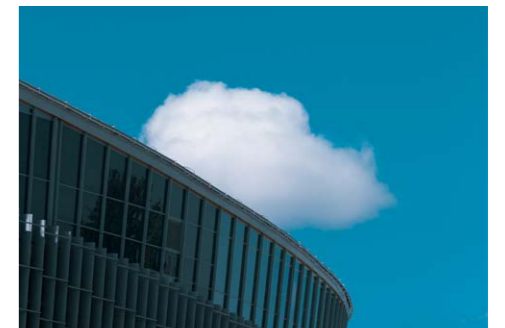


## GZM dziś i jutro

Kazimierz Karolczak

PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU GZM  
O PRZYSZŁYCH ZADANIACH  
METROPOLII

28





## Szanowni Państwo,

Śląsk i Zagłębie zawsze były ambitne i nowoczesne. Ludzie tutaj zawsze byli odważni – dzięki swojej ciężkiej pracy, wykraczali poza utarte schematy i wprowadzali nową jakość. W wielu dziedzinach byliśmy po prostu pierwsi.

To tutaj, w Tarnowskich Górach, zainstalowano pierwszą maszynę parową. Usprawniła i przyspieszyła rozwój przemysłu na Górnym Śląsku. To tutaj, w Zabrze, dokonano pierwszego udanego przeszczepu serca w Polsce. Do dzisiaj Górny Śląsk jest wiodącym ośrodkiem kardiologicznym w kraju.

Wieże wyciągowe szybów kopalnianych i wielkie hutnicze piece, które górują nad krajobrazem w naszych miastach – nie są pomnikami zaszłości i zacofania. To symbole naszego innowatorskiego dziedzictwa. Bo przecież, gdy powstawały pierwsze kopalnie i huty, to były one szczytem ówczesnego wizjonerstwa. Przemysł motywował nas do ciągłego rozwoju.

Pod tym względem nic się nie zmieniło. Innowacyjność jest wpisana w DNA naszego regionu. Od zawsze naszą ambicją było osiągnięcie wyższych poziomów specjalizacji.

Dzisiaj mamy pierwszą (i wciąż jedyną) w Polsce Metropolię. Jej powstanie – podobnie, jak wszystko to, co w przeszłości napędzało rozwój regionu – jest dla nas narzędziem, abyśmy mogli dzięki niej zwiększać nasz potencjał. Każdego dnia coraz mocniej przekonujemy się, że działając razem – nasze możliwości są nieporównywalnie większe i otwierają nam drzwi, których w pojedynkę nie bylibyśmy w stanie czasem osiągnąć.

Szanowni Państwo,

oddajemy Państwu dzisiaj raport podsumowujący pierwsze pięć lat funkcjonowania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Tym raportem chcemy opowiedzieć Państwu, od czego zaczniemy następny dzień pracy.

A wyzwania, które wciąż wpływają na umiarkowane poczucie komfortu i wygody życia w naszych miastach – jest sporo.

Najpoważniejszym problemem jest dla nas aktualnie postępująca depopulacja, czyli ciągle zmniejszająca się liczba mieszkańców.

Powodów tego zjawiska jest kilka. Z jednej strony to problemy demograficzne, z którymi mierzą się i inne

europejskie metropolie – jesteśmy coraz starsi, a dzieci rodzi się coraz mniej.

Dla nas jednak szczególnie dotkliwy jest fakt, że z miast i gmin metropolii wyjeżdżają młodzi ludzie. Bo lepszą jakość życia wciąż znajdują w innych polskich miastach. Dlatego też wszystkie proponowane i podejmowane przez metropolię projekty i działania mają jeden cel: sprawić, aby decyzja o wyjeździe stąd nie była taka prosta. Bo tutaj są: lepsze ceny mieszkań. Bo tutaj jest wszędzie blisko i można cieszyć się życiem w urokliwej okolicy, ale też w pełni korzystać z wielkomiejskiej oferty spędzania wolnego czasu. Bo tutaj jest równie dobrze płatna praca. Bo tutaj nic nie jest hermetycznie zamknięte, a dzięki temu – jest więcej drzwi do otwarcia.

Te działania, na których najmocniej koncentrujemy się od momentu naszego powstania, są właśnie odpowiedzią na najważniejsze wyzwania rozwojowe dla naszej metropolii. Wśród nich możemy wymienić kilka kluczowych obszarów. To:

**Dobra mobilność miejska i dobrze funkcjonujący transport publiczny**, które są podstawowym impulsem rozwoju. Sprawnie działająca komunikacja, która pozwala odpowiednio szybko dojechać do pracy i na studia; łatwość płacenia za bilety; bezpieczne drogi rowerowe, odseparowane do ruchu ulicznego – są tymi czynnikami, które często decydują o tym, czy dane miejsce jest na tyle wygodne, żeby w nim zamieszkać (lub – jak w naszym przypadku: nie wyprowadzać się z niego). Po prostu – lepiej mieszka się w miejscu, gdzie zamiast tracić czas na dojazdy, możemy go wykorzystać znacznie lepiej – spędzając go z rodziną lub rozwijając swoje pasje.

Z tego względu mobilność i transport w sposób naturalny stały się najbardziej metropolitalnymi zadaniami, które realizujemy. To mobilność i transport najlepiej pokazują nam każdego dnia, że granice między naszymi miastami są tylko umowne.

**Rozwój innowacji**, to kolejny z obszarów, na który od samego początku kładziemy mocny nacisk. Rozwój innowacji wymaga odwagi – to nie są projekty, które przynoszą widoczne efekty od zaraz i „od ręki”. To projekty, które często wymagają też większego zaangażowania

finansowego, bo każda nowa technologia jest na początku droga.

Jeśli nie będziemy podążać za trendami, którymi interesują się największe światowe gospodarki, to za kilka lat może się okazać, że straciliśmy szansę na to, by stać się liderem w danym obszarze. Zamiast wytwarzać i sprzedawać, będziemy musieli kupować i płacić, by chociaż trochę dogonić tych, którzy wcześniej systematycznie pracowali nad rozwojem innowacji w swoich miastach, metropoliach, regionach i państwach.

Rozwój innowacji jest dla nas z jednej strony impulsem dla rozwoju konkurencyjności naszego obszaru, a z drugiej – wykorzystaniem już istniejących szans w naszym regionie. Dlatego największe zainteresowanie ukierunkowaliśmy w trzech specjalizacjach:

- Drony – świadczące różnego rodzaju usługi (np. dostarczające paczki) w przestrzeni powietrznej nad miastami lub pełniące rolę taksówek, wykorzystywanych do transportu osób.
  - Szacowana wartość rynku dronów do 2026 r. wyniesie 3,26 mld zł.
  - Szacowane korzyści pośrednie, jakie przyniesie integracja dronów i gospodarki, mogą wynieść nawet 576 mld zł.
- Wodór – wykorzystywany jako paliwo alternatywne w transporcie publicznym i zawodowym oraz jako magazyn dla energii wytworzonej z odnawialnych źródeł.
  - Szacowana wartość rynku wodoru na świecie do 2030 roku to ponad 15 mld dolarów.
  - Szacowane zapotrzebowanie na wodór w Unii Europejskiej do 2030 roku to 16,5 mln ton.
  - Szacowana wartość dotowanych inwestycji w rozwój wodoru w UE to 430 mld euro.
- Otwarte dane – jako wsparcie w procesie podejmowania decyzji strategicznych i oparciu ich o dane oraz jako materiał do tworzenia nowych usług dla mieszkańców.
  - Szacowana wartość rynku otwartych danych do 2025 roku to od 199,5 do 334 mld euro. (Do 2019 roku wynosiła ok. 185 mld euro).

- Szacowana wartość rynku otwartych danych w Polsce do 2025 roku to od 33,7 mld zł do 51,2 mld zł.
- Oszczędności w latach 2015-2020 w sektorze publicznym w Polsce, dzięki udostępnianiu danych, mogły wynieść ponad 200 mln zł.

Jednak wzrost innowacyjności **nie jest możliwy bez tworzenia silnego ośrodka naukowego i badawczego**. To również priorytet dla naszego regionu, dla którego wskaźniki w tym względzie są umiarkowane. Zajmujemy 5/7 miejsce na tle 16 województw w Polsce – tak wynika z indeksu innowacyjności regionów, który od 2016 roku opracowywany jest przez Millenium Bank, m.in. na podstawie danych GUS. Dystans dzielący nas od liderów tego zestawienia – mazowieckiego, małopolskiego, dolnośląskiego i pomorskiego – jest wciąż duży. Aczkolwiek pewna zmiana już została zauważona. W ciągu ostatnich kilku lat awansowaliśmy z 7 na 5 miejsce. Autorzy raportu podkreślili, że awans ten zawdzięczać możemy właśnie większej aktywności w finansowaniu obszaru badawczo-rozwojowego.

Dlatego też impuls dla rozwoju metropolii dostrzegamy **w wspieraniu naszych uczelni wyższych w podnoszeniu poziomu ich oferty naukowej, badawczej i edukacyjnej**. To działanie, które ma przynieść podwójną korzyść:

- prowadzić do zwiększenia wskaźnika innowacyjności naszego regionu, a przez to podnosić jego atrakcyjność gospodarczą i inwestycyjną,
- współtworzyć ciekawą ofertę dla młodych ludzi, aby chcieli u nas studiować i wiązać swoją przyszłość z regionem, ponieważ mają tutaj szanse uczenia się od światowej klasy naukowców, którzy prowadzą dla nich zajęcia dzięki programowi Metropolia Nauki.

**Ochrona środowiska**, to kolejne zagadnienie, które – choć nie zostało wprost wskazane w ustawie metropolitalnej – jest jednym z najmocniej akcentowanych przez mieszkańców obszarów, którym powinna zajmować się Metropolia GZM.

Brak wskazania tych zadań w ustawie metropolitalnej, sprawia, że zakres projektów, które możemy realizować w tym obszarze pozostaje ograniczony. Niemniej od samego początku naszego powstania, aktywnie uczestniczymy w projektach, na które w tym obszarze pozwalają nam aktualnie obowiązujące przepisy. Dlatego też bierzemy udział w przedsięwzięciach finansowanych z funduszy krajowych i europejskich, których celem jest wymiana starych pieców „kopciuchów” i termomodernizacja budynków mieszkalnych, aby zwiększyć ich efektywność energetyczną. Niestety wątpliwości prawne do tej pory wstrzymują nasze działania związane z budową instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych, a której powstanie jest niezwykle istotne dla zapewnienia bezpieczeństwa ekologicznego.

Szanowni Państwo,

piąte urodziny Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii zyskały też dodatkowe znaczenie. Przyniosły nam pierwsze pozytywne oceny naszej działalności, która została poddana formalnej kontroli przez najważniejszą instytucję w naszym państwie – Najwyższą Izbę Kontroli.

We wstępie do wystąpienia pokontrolnego możemy przeczytać, że utworzenie i działalność Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii podniosły jakość usług publicznych, świadczonych na rzecz jej mieszkańców w obszarze transportu publicznego.

Nabiera to dla nas jeszcze większego znaczenia, ponieważ od samego początku naszego funkcjonowania, gdy w debacie publicznej powoływano się na nasz przykład – chłodząc niejako rozbudzone oczekiwania innych regionów – podkreślano, że jesteśmy eksperymentem. Że trzeba zweryfikować, jak to narzędzie w postaci metropolii, czyli nowej instytucji samorządowej, sprawdza się w praktyce. Że trzeba ocenić, czy nie jesteśmy kolejnym administracyjnym tworem, którego zakres zadań i działań nie przekłada się na rzeczywiste podnoszenie oferty dla mieszkańców.

Gdy na początku maja 2022 roku, została opublikowana ocena NIK, myślę, że utwierdziła ona nas tylko w przekonaniu że dzisiaj jesteśmy w tym miejscu dzięki wytrwałości i determinacji oraz świadomości procesów

miejskich samorządowców, którzy przez ponad 20 lat starali się o utworzenie związku metropolitalnego w województwie śląskim.

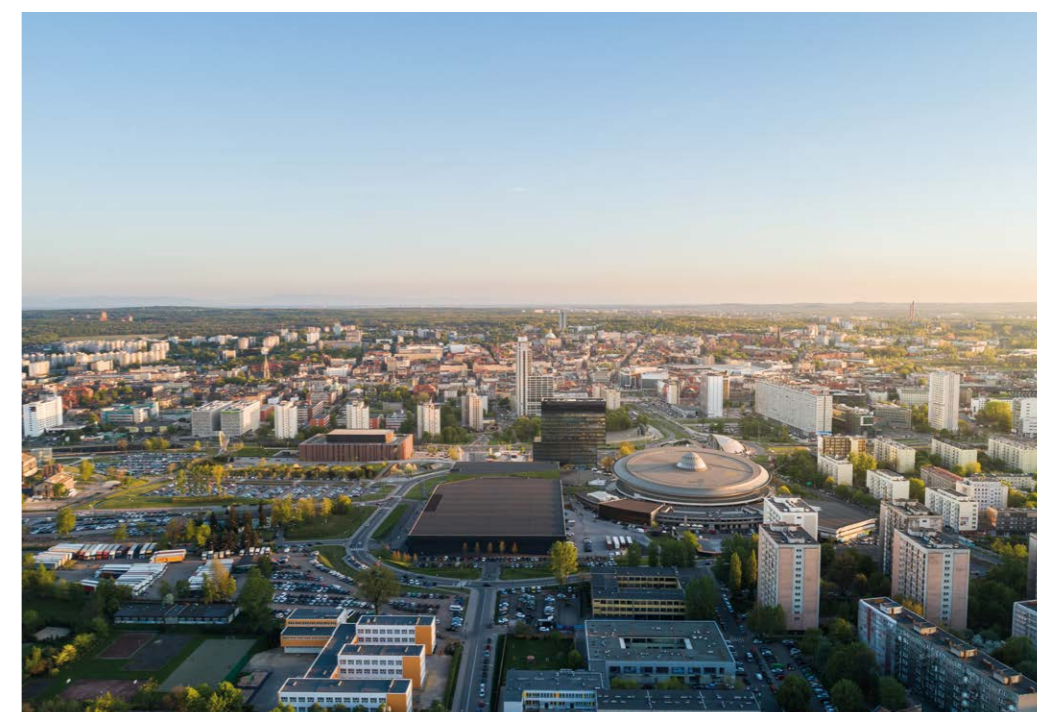
Właśnie dzięki temu możemy dzisiaj podsumować pierwsze lata naszego funkcjonowania, które pozwalają nam podnosić jakość i komfort życia w naszych miastach.



**Kazimierz Karolczak**  
Przewodniczący Zarządu GZM

# 04

## Struktura i organizacja GZM





# Łączymy miejsca, ludzi i wydarzenia.

41  
2,2  
2,5

miast i gmin  
mln mieszkańców  
tys km<sup>2</sup> powierzchni

NAJWIĘKSZA W POLSCE PLATFORMA  
WSPÓŁPRACY SAMORZĄDOWEJ

W Metropolii: Wspieramy ambicje miast i gmin w dążeniu do doskonałości. • Jesteśmy po stronie środowiska naturalnego. • Dofinansowujemy plany i pomysły, które podnoszą jakość życia naszych mieszkańców. • Dbamy o sprawną komunikację i unowocześnienie publicznego transportu. • Pomagamy naszym uczelniom wyższym w doskonaleniu naukowej oferty. • Pracujemy zespołowo, bo wspólnie możemy więcej.

## GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKA METROPOLIA ŁĄCZY MIEJSCA, LUDZI I WYDARZENIA

Centralna część województwa śląskiego to region uni-katowy w skali kraju – duża gęstość zaludnienia, wysoki stopień urbanizacji, zatarte granice między miastami, wspólna dla wielu miast, przemysłowa historia i podobne doświadczenia, związane z transformacją gospodar-czą, potwierdzają tę wyjątkowość. Mieszkańcy centrum województwa śląskiego od lat mieli poczucie, że funk-cjonują w spójnym organizmie miejskim, gdzie granice administracyjne mają charakter czysto umowny. Dla-tego też powstanie metropolii w centrum województwa śląskiego było czymś naturalnym. Na sformalizowanie współpracy miasta i gminy musiały czekać ponad 10 lat. Wreszcie, w marcu 2017 roku, uchwalona została de-dykowana dla województwa śląskiego ustawa o zwią-zku metropolitalnym. 1 lipca mija 5 rocznica od wejścia w życie rozporządzenia wykonawczego do tej ustawy.

## MISJA GZM

Misją Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii jest zapewnienie synergii w działaniu poszczególnych gmin i podregionów przy jednoczesnym dostrze-ganiu ich różnorodności i atutów w kreowaniu wspól-ne-go miejsca, w którym warto mieszkać, spędzać czas wolny, rozwijać się i pracować oraz prowadzić biznes. Misją GZM jest również zwiększanie poziomu party-cypacji mieszkańców w korzyściach wynikających z in-tegracji miast i gmin tego obszaru w ramach związku metropolitalnego.

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

## PODSTAWA PRAWNA

Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolital-nym w województwie śląskim (Dz.U 2017 poz. 730), Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2018 r. w sprawie utworzenia w województwie śląskim związku metropolitalnego pod nazwą „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia” (Dz.U. 2017, poz. 1290),

Statut Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 16 lutego 2018 r. (załącznik do uchwały V/1/2018 r. Zgro-madzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii),

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

## ORGANY STATUTOWE GZM

Organ kontrolny: ZGROMADZENIE

Składa się z 41. delegatów gmin członkowskich

Obecny skład PREZYDIUM ZGROMADZENIA

Przewodniczący: **Adam Neumann**,  
Prezydent Gliwic

Wiceprzewodniczący: **Andrzej Dziuba**,  
Prezydent Tychów

Wiceprzewodniczący: **Andrzej Kotala**,  
Prezydent Chorzowa

Wiceprzewodniczący: **Arkadiusz Chęciński**,  
Prezydent Sosnowca

---

W poprzednich latach przewodniczącymi zgromadzenia byli:

**Marcin Krupa**, Prezydent Katowic – od września 2017 do listopada 2018 r.

**Andrzej Dziuba**, Prezydent Tychów – od listopada 2018 do listopada 2019 r.

**Arkadiusz Chęciński**, Prezydent Sosnowca – od listopada 2019 do listopada 2020 r.

**Mariusz Wołosz**, Prezydent Bytomia – od listopada 2020 do listopada 2021 r.

---

Od momentu powstania GZM funkcję wiceprzewodniczących zgromadzenia pełnili:

**Damian Bartyla**, Prezydent Bytomia – od marca 2018 r. do listopada 2018 r.

**Arkadiusz Chęciński**, Prezydent Sosnowca – od grudnia 2018 r. do listopada 2019 r.; od grudnia 2021 r. do teraz

**Andrzej Dziuba**, Prezydent Tychów – od października 2017 r. do listopada 2018 r.; od listopada 2020 r. do teraz

**Zygmunt Frankiewicz**, Prezydent Gliwic – od listopada 2018 r. do października 2019 r.

**Andrzej Kotala**, Prezydent Chorzowa – od listopada 2019 r. do teraz

**Adam Neumann**, Prezydent Gliwic – od lutego 2020 r. do listopada 2021 r.

**Zbigniew Szaleniec**, Burmistrz Czeladzi – od marca 2018 r. do listopada 2018 r.

**Mariusz Wołosz**, Prezydent Bytomia – od listopada 2018r. do listopada 2020 r.

---

**Zgromadzenie** podejmuje uchwały dotyczące sposobu, formy i finansowania projektów związanych z realizacją przez GZM ustawowych zadań. Co najmniej 11 delegatów może zgłosić projekt uchwały. Uchwały Zgromadzenia podejmowane są podwójną większością głosów. Oznacza to, że dany projekt musi uzyskać nie tylko większość głosów ustawowego składu delegatów, ale muszą oni również reprezentować ponad połowę mieszkańców metropolii. Zgromadzenie pełni również funkcję kontrolną wobec Zarządu. Zgromadzenie powołuje komisję rewizyjną, która czuwa nad legalnością, rzetelnością, celowością i gospodarnością podejmowanych przez Metropolię oraz jej jednostki organizacyjne działań.

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

---

Organ wykonawczy: **ZARZĄD**

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

**Kazimierz Karolczak** – 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, reprezentuje podregion sosnowiecki.

**Danuta Kamińska** – we wrześniu 2017 powołana na członka zarządu, od marca 2018 roku pełni funkcję wiceprzewodniczącej zarządu. Nadzoruje prace Departamentu Strategii i Polityki Przestrzennej, reprezentuje podregion katowicki.

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

**Jacek Brzezinka** – od listopada 2019 roku pełni funkcję członka zarządu. Koordynuje prace związane z rozwojem systemów informatycznych, reprezentuje podregion bytomski.

**Henryk Borczyk** – od grudnia 2020 roku pełni funkcję wiceprzewodniczącego zarządu. Odpowiada za realizację zadań związanych z rozwojem społeczno-gospodarczym oraz ochroną środowiska, reprezentuje podregion tyski.

---

Byli przedstawiciele Zarządu GZM:

**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, reprezentował podregion tyski.

**Aneta Moczowska** – od czerwca do sierpnia 2018 roku pełniła funkcję wiceprzewodniczącej zarządu. Odpowiadała za realizację zadań związanych z rozwojem społeczno-gospodarczym, reprezentowała podregion tyski.

**Krzysztof Zamasz** – we wrześniu 2017 roku powołany na członka zarządu, od marca do czerwca 2018 roku pełnił funkcję wiceprzewodniczącego zarządu. Koordynował sprawy związane z rozwojem społeczno-gospodarczym i współpracą międzynarodową oraz koordynował prace związane z realizacją projektów, reprezentował podregion tyski.

**Karolina Wadowska** – od września 2017 do listopada 2019 roku pełniła funkcję członka zarządu, w którym odpowiadała za sprawy związane z polityką przestrzenną, a także realizację projektów, reprezentowała podregion bytomski.

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

**ORGANY DORADCZE (eksperti, przedstawiciele gmin, przedstawiciele organizacji pozarządowych)**  
Metropolitalna Rada Rozwoju  
Rada Metropolitalnego Transportu Publicznego  
Rada ds. nowoczesnej mobilności

#### **FINANSE ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO**

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

## GZM SKŁADA SIĘ Z PIĘCIU PODREGIONÓW:

bytomskiego, gliwickiego, katowickiego, sosnowieckiego i tyskiego



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

### USTAWOWE ZADANIA ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO

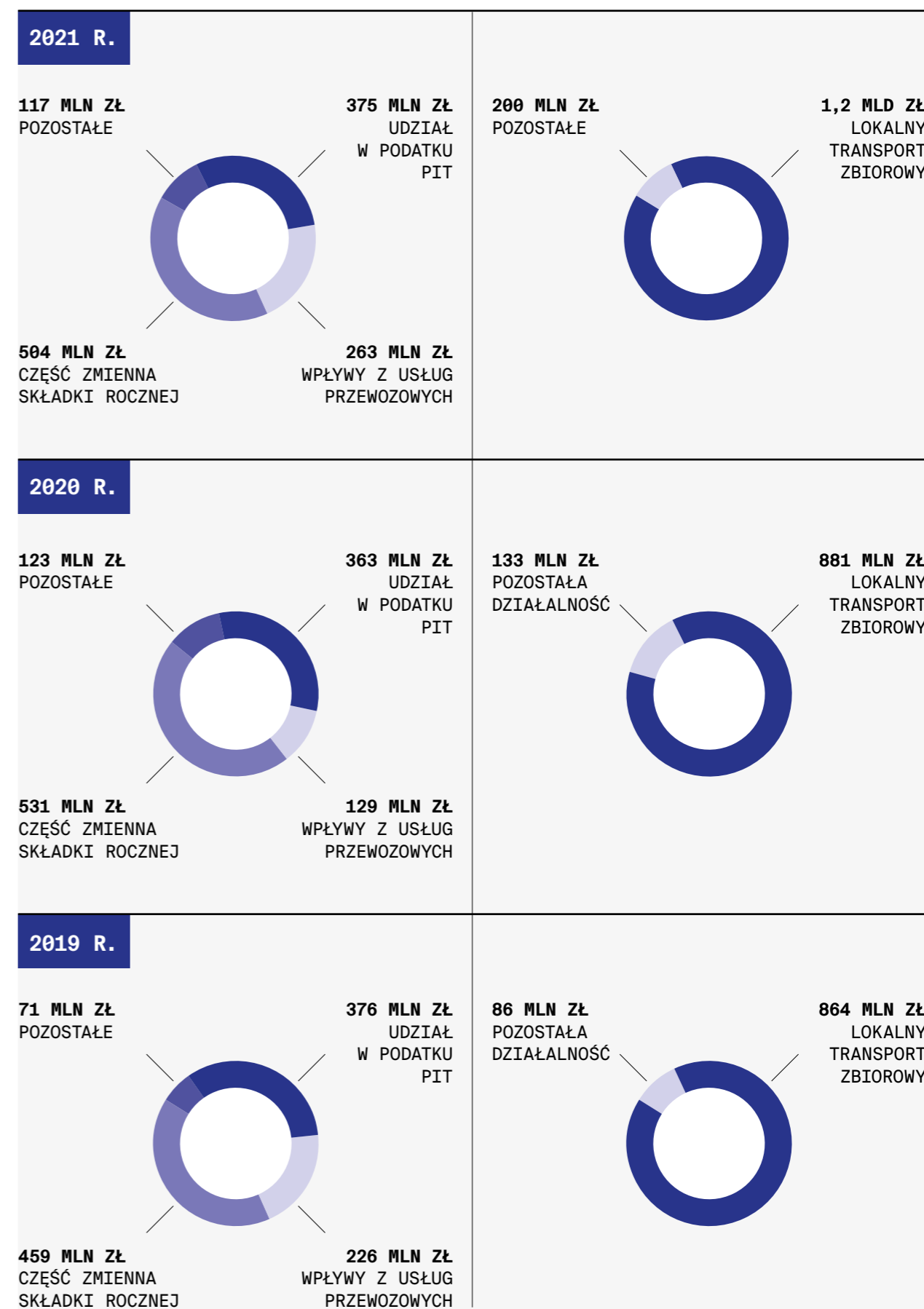
Z formalnego punktu widzenia GZM to zrzeszenie gmin województwa śląskiego, charakteryzujących się istnieniem silnych powiązań funkcjonalnych oraz zaawansowaniem procesów urbanizacyjnych. Nie jest więc kolejnym szczeblem samorządu terytorialnego w Polsce, nie ogranicza funkcjonowania gmin, nie zastępuje powiatów, ale realizuje własne zadania, które mają na celu poprawę jakości życia mieszkańców Metropolii, a które łatwiej jest realizować wspólnie, niż indywidualnie z poziomu gminy. W strukturze administracyjnej Metropolia umiejscowiona została pomiędzy poziomem lokalnym i regionalnym. Tak jak ustawa o samorządzie gminnym określa zadania własne gmin, tak ustawa o związku metropolitalnym określiła

kompetencje i zadania Metropolii. Na liście zadań do realizacji przez Metropolie znalazły się:

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

## DOCHODY BUDŻETU METROPOLII

## WYDATKI BUDŻETU METROPOLII





# 05



## GZM w działaniu

TRANSPORT	45
GOSPODARKA	59
EDUKACJA I ROZWÓJ	63
OCHRONA ŚRODOWISKA	67
CZAS WOLNY	71





## Wprowadzenie

Obszar dzisiejszej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – uznany za policentryczną konurbację – jest największym zurbanizowanym regionem w Polsce i jednym z największych tego typu regionów w Europie. W praktyce poszczególne gminy tworzą jeden obszar, nierzadko bez zauważalnych granic administracyjnych. Często gminy te posiadają wspólne potrzeby inwestycyjne i identyczne problemy, podlegają też, co oczywiste, tym samym procesom transformacyjnym. Minimalizować złe skutki przemysłowej transformacji i powstałe w jej wyniku napięcia społeczne, wzmacniać jej pozytywne efekty, zapewnić mieszkańcom odpowiedni poziom życia – to zadania dla GZM na dziś i na najbliższe lata.

Mając świadomość, jak duże są oczekiwania gmin i mieszkańców wobec metropolii i wychodząc ze słusznego założenia, że nawet najsilniejsze jednostki samorządu terytorialnego nie będą w stanie samodzielnie pokonać barier rozwojowych, które w większości przypadków mają charakter transgraniczny – w pierwszych latach swojego funkcjonowania, na podstawie analiz i obserwacji, zdefiniowaliśmy istotne problemy, wymagające natchmiasmowej i zorganizowanej interwencji.

W ramach zadań ustawowych, dzięki synergii 41. gmin oraz ścisłej współpracy z samorządem województwa śląskiego i administracją rządową, wprowadziliśmy do realizacji projekty będące odpowiedzią na najpilniejsze potrzeby metropolii oraz zainicjowaliśmy działania pilotażowe i demonstracyjne w zakresie transportu, gospodarki, innowacji, a także rozwoju społecznego i ochrony środowiska.

Przedstawiamy Państwu listę wybranych projektów, które konsekwentnie realizujemy od dnia powstania GZM, listę którą ciągle poszerzamy, przy akceptacji i wsparciu gmin członkowskich.



METROPODRÓŻ

# Codziennie podróże bez uciążliwości

Pracujemy nad rozwiązaniami, które pomogą mieszkańcom Metropolii w komfortowym podróżowaniu i szybkim przemieszczaniu się. Naszym priorytetem jest zwiększenie dostępności środków transportu w oparciu o nowoczesną kolej metropolitalną, sieć szybkich połączeń autobusowych, nowe centra przesiadkowe, rozbudowaną i bezpieczną infrastrukturę rowerową.

## Transport

### ZINTEGROWANY SYSTEM TARYFOWY

#### INTEGRACJA ORGANIZATORÓW TRANSPORTU

#### ZARZĄD TRANSPORTU METROPOLITALNEGO

#### KOLEJ METROPOLITALNA

#### LINIE METROPOLITALNE

### MOBILNY ŚKUP

#### ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ MIEJSKA

#### ROWER METROPOLITALNY

#### SIEĆ TRAS ROWEROWYCH

#### DROGI O ZNACZENIU METROPOLITALNYM

„Utworzenie i działalność Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii podniosły jakość usług publicznych świadczonych na rzecz jej mieszkańców w obszarze transportu zbiorowego”

*z: Informacji o wynikach kontroli: Utworzenie i funkcjonowanie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 20.02.2022 r.*

Każdego dnia setki tysięcy mieszkańców Metropolii GZM i jej otoczenia przemierzają ją różnymi trasami i na różne sposoby. Mobilność to kluczowa cecha współczesnego świata. **Dobra mobilność** to taka, dzięki której efektywniej odbędziemy swoją podróż, wykorzystując do tego różne środki transportu. Rozumiemy ją nie tylko jako przemieszczanie się z punktu A do punktu B. Mobilność to zbiór wszystkich elementów naszego poruszania się i tego, co na nie wpływa. Mowa tu nie tylko o różnych środkach transportu, ale także o sposobach korzystania z nich oraz potrzebach, emocjach i sposobach myślenia, które się za tym kryją, a także o sposobach zarządzania mobilnością. Uważamy, że transport powinien jak najlepiej służyć realizacji tych potrzeb.

Potrzeby, o których mowa są zróżnicowane, tak jak zróżnicowana jest dostępność i atrakcyjność różnych sposobów przemieszczania się dla osób zamieszkujących różne części Metropolii GZM i zróżnicowany jest ich styl życia. Projektując dobrą mobilność bierzemy to zróżnicowanie pod uwagę, a jednocześnie dążymy do tego, by stworzyć mobilność zrównoważoną.

Zrównoważona mobilność to taka, która pozwoli wydajnie realizować najważniejsze potrzeby mieszkańców w sposób uwzględniający jednocześnie wydajność szerszego ekosystemu i jego granice, ograniczoną przestrzeń miast i to, jaki rodzaj natężenia ruchu miasta są w stanie przyjąć w świetle zmian klimatycznych. Istotne jest także, aby projektowany system był sprawiedliwy, godził ze sobą zróżnicowane możliwości i potrzeby oraz chronił zdrowie i dobrostan wszystkich mieszkańców.

Aby wdrożyć te idee, musieliśmy się zmierzyć z wieloma zastanymi problemami. Kiedy porównamy GZM z innymi metropoliami, zauważymy niski udział kolei w systemie transportowym. Transport szynowy jest podstawą efektywnego transportu większości nowoczesnych metropolii. Niestety, nie zrealizowano w naszym regionie projektu Kolei Ruchu Regionalnego, który wg pierwotnych planów, sięgających połowy lat osiemdziesiątych, miał funkcjonować na przełomie wieków. Można śmiało powiedzieć, że działania w tym zakresie są opóźnione o trzy dekady. Musimy to zmienić!

Zastaliśmy system, w którym pasażerowie często musieli zaopatrywać się w bilety kilku organizatorów transportu zbiorowego – jedną trasę obsługiwały różne pojazdy, w których obowiązywały różne taryfy biletowe. Skomplikowany twór, z funkcjonującymi równoległe operatorami: KZK GOP, MZK TYCHY i MZKP TARNOWSKIE GÓRY. Na analogicznych trasach, na osobnym bilecie kursowały pociągi Kolei Śląskich. Był to system operujący na sieci połączeń projektowanej wiele lat temu, w sytuacji funkcjonowania zupełnie innej niż aktualne struktury społeczno-gospodarcze w województwie.

Brakowało bezpośredniego i dostępnego dla różnym miast metropolii połączenia komunikacją miejską z lotniskiem w Pyrzowicach. Przejęliśmy rozproszony system zarządzania infrastrukturą przystankową, spadającą liczbę stacjonarnych punktów sprzedaży biletów. Nie dysponowaliśmy rzetelnymi danymi dotyczącymi liczby pasażerów, korzystających z komunikacji miejskiej.

To dla rozwiązania tych problemów, rozpoczęliśmy nasze projekty mobilnościowe, realizujemy je planowo i konsekwentnie, to one zbudują dobrą mobilność Metropolii GZM.

Wprowadzenie **ZINTEGROWANEGO SYSTEMU TARYFOWEGO** było jednym z pierwszych działań, jakie zrealizowaliśmy w metropolii. Dzięki temu możliwe było wprowadzenie wspólnych biletów komunikacji miejskiej, które umożliwiają pasażerom swobodne korzystanie z autobusów, tramwajów i trolejbusów. Taryfa dostosowywana jest cały czas do co raz to nowych potrzeb pasażerów, np. poprzez współpracę z koleją i wprowadzenie bardziej elastycznej oferty biletów długoterminowych. Jedną z bardziej atrakcyjnych propozycji jest katalog uprawnień do ulg i bezpłatnych przejazdów np. bezpłatne przejazdy dla dzieci i młodzieży szkolnej do ukończenia 16 roku życia.

Zachęcamy również pasażerów do korzystania z biletów elektronicznych.

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

W ramach tych działań m.in. został utworzony Zarząd Transportu Metropolitalnego (ZTM), oraz uruchomiony mobilny ŚKUP, aplikacja która umożliwia pasażerom zakup biletów za pomocą urządzeń mobilnych.

**ZARZĄD TRANSPORTU METROPOLITALNEGO** w 2019 r. przejął obowiązki trzech organizatorów transportu zbiorowego

Wszystkie pojazdy jeżdżące pod szyldem ZTM, czyli autobusy, tramwaje i trolejbusy pokonują corocznie

ponad 100 milionów kilometrów. Codziennie na drogi wyjeżdża 1680 pojazdów, należących do 26. operatorów, w tym 7 spółek komunalnych, które wykonują ponad 800 tys przewozów. W 15. gminach nie będących członkami Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii również kursują pojazdy ZTM. ZTM obsługuje 462 linie autobusowe, 38 linii tramwajowych i 8 linii trolejbusowych, rocznie przewozi ponad 160 milionów pasażerów i obsługuje ponad 7 tysięcy przystanków.

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

Zarząd Transportu Metropolitalnego jest jednym z największych organizatorów transportu publicznego w Polsce. Szczegółowe informacje m.in.: o nadzorowaniu komunikacji miejskiej, taryfie przewozowej, nowościach cyfrowych, systemie kontroli jakości usług transportowych, znajdują się w *Raporcie z działalności Zarządu Transportu Metropolitalnego za rok 2021*, zob. Biblioteka.

Od 2020 roku w GZM rozpoczęliśmy proces przystępowania do komunalnych **spółek prawa handlowego**, realizujących przewozy pasażerskie. Objęcie udziałów w tych spółkach pozwala na zlecenie przewozów w tzw. formule in-house, dzięki czemu zyskujemy większą elastyczność i przyspieszony czas reakcji np. w nagłych sytuacjach, gdy trzeba pilnie zorganizować autobusową komunikację zastępczą w danym rejonie, możliwość elastycznego dostosowywania rozkładów jazdy czy tras przejazdu do aktualnych potrzeb, optymalne wykorzystanie nowoczesnych pojazdów należących do gminnych przewoźników.

W 2021 roku zakończono proces przystępowania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do spółek prawa handlowego:

- Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Sosnowcu (7,33%),
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Gliwicach (6,42%),
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Tychach (2,06%),
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Katowice Sp. z o.o. w Katowicach (1,32%).

Metropolitalne przewozy pasażerskie realizowane są w głównej mierze przez komunalne spółki

transportowe, tj. Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej. Obecnie w GZM kontynuujemy wieloletnie umowy zawarte z operatorami na świadczenie usług. Metropolia realizuje usługi transportowe w proporcjach: ok. 2/3 przejazdów wykonywanych przez PKM-y, a 1/3 przez prywatnych operatorów.

Z chwilą gdy metropolia stała się organizatorem transportu publicznego, uzyskała również 100% udziałów w Przedsiębiorstwie Komunikacji Metropolitalnej Sp. z o.o. w Świerklańcu. Dostosowanie nazwy, pod jaką działa spółka do charakteru realizowanych zadań przewozowych i dokapitalizowanie umożliwiło jej dokonanie zakupu nowoczesnego taboru autobusowego.

Integrujemy i koordynujemy inwestycje związane z transportem publicznym.

Wygląd komunikacji zbiorowej, m.in. przystanków czy dworców, może zarówno zachęcać lub zniechęcać pasażerów. Dlatego też stworzyliśmy wytyczne mające na celu ujednoczenie zasad projektowania i planowania infrastruktury na terenie GZM. Przystanki powinny być zaprojektowane i wykonane w taki sposób, aby odnaleźnienie i korzystanie z nich przez wszystkich użytkowników nie narażało na problemy.

Projekt **SYSTEMU INFORMACJI WIZUALNEJ** dla publicznego transportu zbiorowego, organizowanego przez Zarząd Transportu Metropolitalnego jest rozwiązaniem systemowym i modułowym. Realizacji projektu przyświecała potrzeba dbałości o wysoki standard i jakość wizualną na poziomie produktu i rozwiązań graficznych. Poprawa organizacji treści i skuteczności działania, przy poszanowaniu przyzwyczajeni użytkowników.

W skład systemu wchodzi m.in.: słupki przystankowe, gabloty, rozkłady jazdy, tablice informacyjne, wiaty przystankowe, elementy wyposażenia autobusów, biletomaty.

Zastosowane elementy wyposażenia przystanków tworzą spójną kompozycyjnie i wizualnie całość, a także charakteryzują się funkcjonalnością, dostępnością dla wszystkich użytkowników, komfortem, bezpieczeństwem, ekonomicznością przestrzenną i estetyką. Ujednoczenie wyglądu i parametrów technicznych elementów wyposażenia przystanków, a przede wszystkim wiat będzie następować sukcesywnie przy okazji prowadzenia prac remontowych i realizacji

nowej infrastruktury z zakresu publicznego transportu zbiorowego.

Standard wyposażenia peronu przystankowego powinien być dostosowany do funkcji danego przystanku i przede wszystkim do liczby obsługiwanych pasażerów, a długość peronów powinna być dostosowana do typu taboru planowanego do obsługi linii komunikacyjnych oraz przepustowości danego przystanku (możliwość równoczesnych odjazdów kilku linii komunikacyjnych w tym samym czasie). Aby zapewnić niezbędny standard i integrować transport na terenie gmin Metropolii GZM, opracowaliśmy **WYTYCZNE DOTYCZĄCE INFRASTRUKTURY PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**

Proponowane przez nas rozwiązania dotyczą m.in. rodzaju nawierzchni, krawężników peronowych, wiat przystankowych, tablic z rozkładami jazdy czy siedzisk. Regulacje dotyczą także tablic informacji pasażerskiej oraz automatów biletowych.

Przystępując do budowy lub przebudowy przystanków komunikacji miejskiej należy wziąć pod uwagę wszystkich pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej. Powiększająca się grupa osób o ograniczonej możliwości poruszania się stawia nowe wyzwania dla organizatorów transportu publicznego.

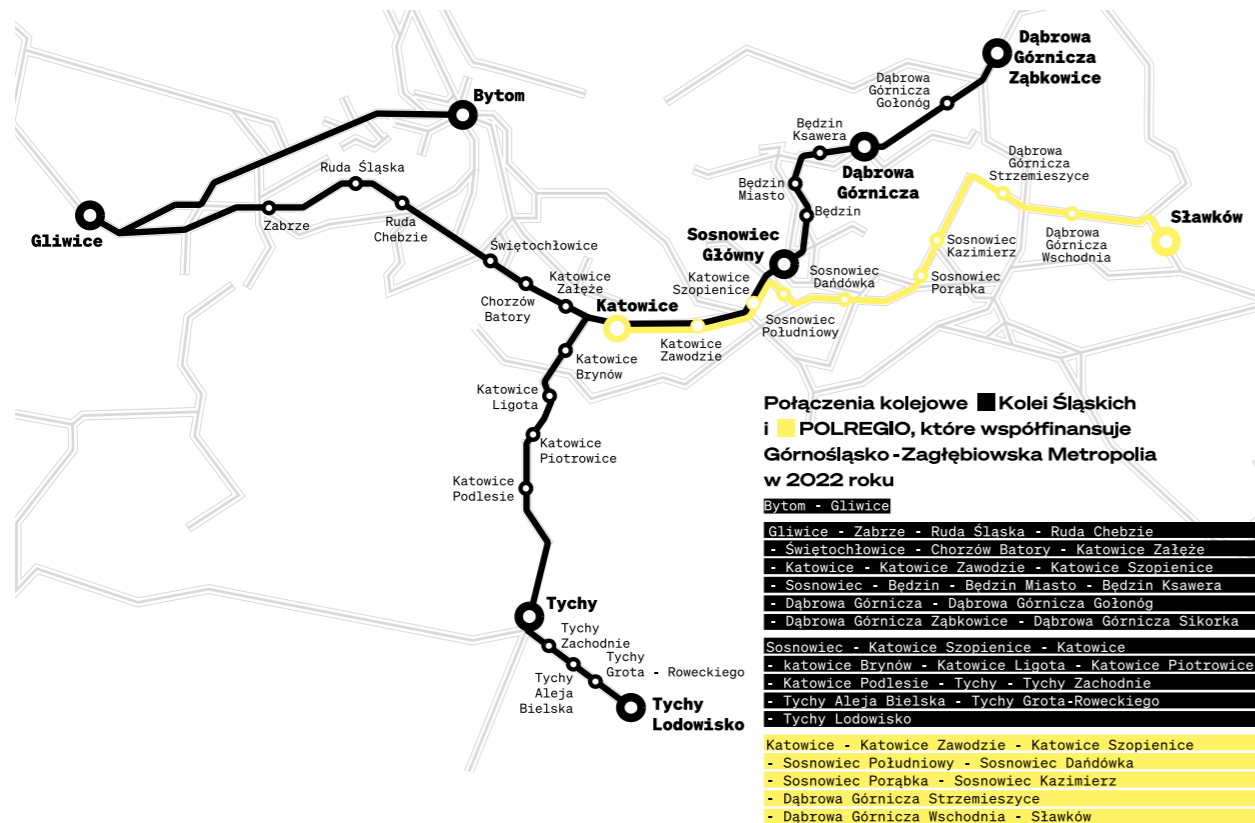
**KOLEJ METROPOLITALNA** będzie kręgosłupem transportowym naszej Metropolii. Jako najszybszy, najbardziej pojemny środek transportu zbiorowego jest najbardziej efektywnym sposobem przemieszczania się pomiędzy miastami i gminami. Ma to szczególne znaczenie w konurbacjach, takich jak Górnośląsko-Zagłębiowska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

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

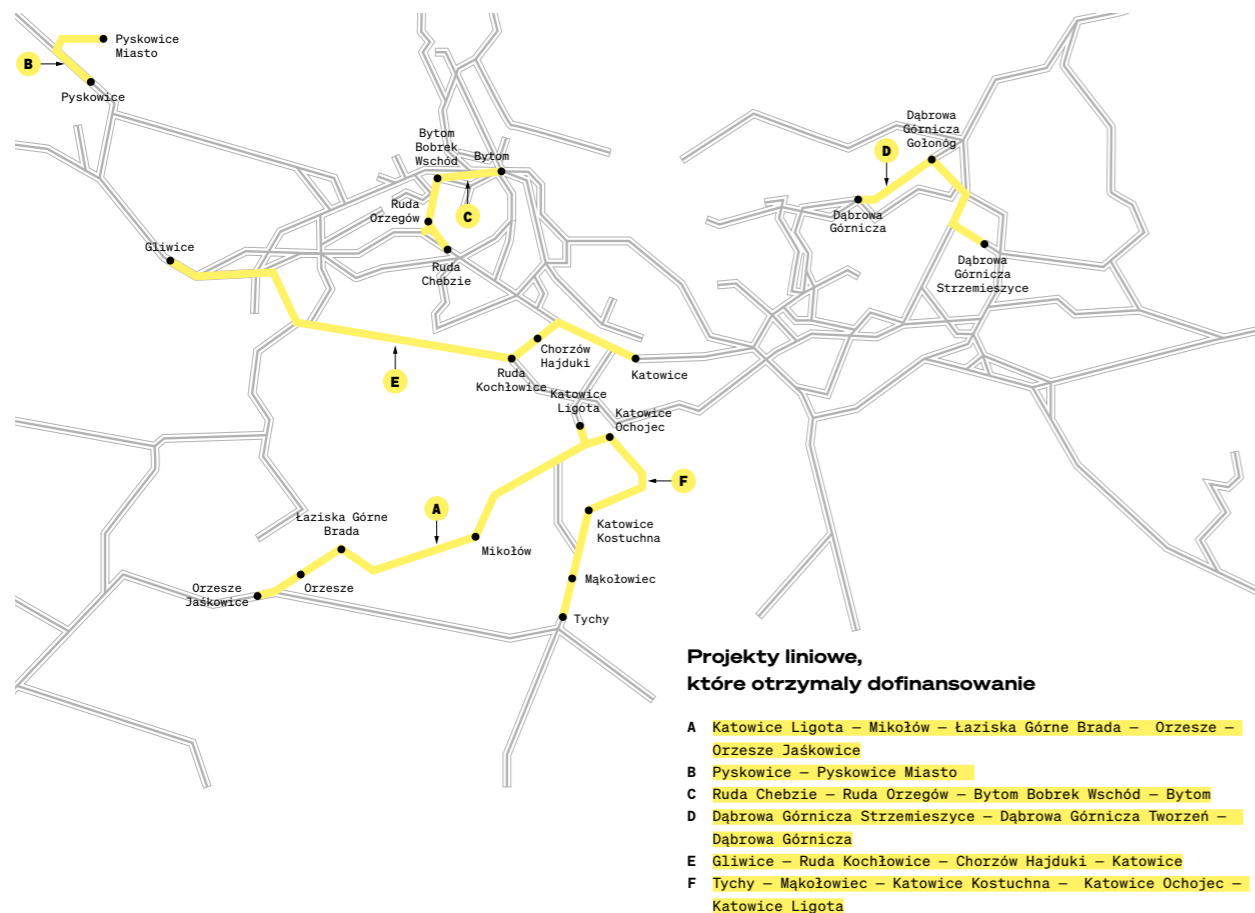
Kolej stanie się alternatywą dla samochodów. Doceniają ją w szczególności ci z mieszkańców, którzy cenią sobie szybkie, pewne i ekologiczne podróże. Do osiągnięcia tych celów wykorzystamy kolej tradycyjną, lekką kolej miejską i tramwaje. Dążymy również do podniesienia poziomu integracji kolei z innymi środkami



## KOLEJ METROPOLITALNA GZM



## KOLEJ METROPOLITALNA GZM



transportu publicznego oraz indywidualnego. Działamy na rzecz poprawy dostępności do parkingów przy stacjach kolejowych.

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

W 2021 roku Metropolia GZM dofinansowała kwotę około 9,2 mln zł 48 połączeń kolejowych. W latach 2019-2022 GZM przeznaczyła łącznie 32 mln złotych na dofinansowanie ponad 100 połączeń kolejowych.

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

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

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

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



**ZARZĄD TRANSPORTU METROPOLITALNEGO** –  
jeden z największych organizatorów  
transportu w Polsce.

**ORGANIZUJE KOMUNIKACJĘ PUBLICZNĄ DLA 55 GMIN**  
**40 gmin GZM • 15 ościennych**

Ponad **160 milionów** pasażerów rocznie

**508 obsługiwanych linii • 1680 pojazdów •  
przejechanych prawie 11 mln km**

**462 linie autobusowe • 1352 pojazdów •  
przejechanych rocznie 94 mln km • autobusy  
linii nr 5 przewożą rocznie największą liczbę  
pasażerów – 1,9 mln**

**38 linii tramwajowych • 303 pojazdów •  
ponad 14 mln przejechanych kilometrów •  
tramwaje linii 6 przewożą rocznie największą  
liczbę pasażerów – 6,8 mln**

**8 linii trolejbusowych • 25 pojazdów •  
1,42 mln przejechanych rocznie kilometrów •  
Linia A przewozi 1 mln pasażerów rocznie**

Wydatki poniesione w 2021 r. – **0,99 mld zł**

Wydatki zaplanowane w 2022 r. – **1,18 mld zł**

**121 140** przeprowadzonych kontroli biletowych

**32 800** kontroli jakości usług przewozowych



Skupiamy się na tym, aby to kolej w głównej mierze przyczyniła się do skomunikowania miast i gmin metropolii między sobą oraz z Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach. Nie bez znaczenia jest fakt, że dzięki takiemu rozwiązaniu poprawi się jakość naszego powietrza i zmniejszy poziom emisji CO<sub>2</sub>.

Na portalu Info GZM powstała interaktywna mapa infrastruktury kolejowej, która prezentuje przebieg przyszłej Kolei Metropolitalnej i projekty zgłoszone przy udziale GZM do Programu „Kolej+”. Zob. na infogzm.matropoliagzm.pl

**METROLINIE** to nowe połączenia autobusowe. Usprawnią funkcjonowanie komunikacji miejskiej do czasu utworzenia Kolei Metropolitalnej. Część Metrolinii, po wprowadzeniu Kolei Metropolitalnej, nadal będzie jeździć na trasach, gdzie zbiorowy transport kolejowy nie funkcjonuje. Już dziś dzięki Metroliniom zmniejszyliśmy wykluczenie komunikacyjne mniejszych gmin GZM, takich jak Bojszowy, Gierałtów, Mierzęcice, Ożarów, Pilchowice, Sośnicowice, Wilcza, czy poszczególnych dzielnic miast powiatowych. Wyróżnikiem Metrolinii jest zwiększona częstotliwość kursowania i niemal całodobowa obsługa poszczególnych linii. W całym systemie zaplanowaliśmy ponad 30 nowych Metrolinii. Będą one finansowane z budżetu GZM.

Pierwsze 10 Metrolinii zostało uruchomionych w 2021 roku. Połączone zostało 18 miast i gmin GZM. Najdłuższa trasa wynosi 49,2 km, wykonuje ją M22, pomiędzy przystankami Katowice Sądowa i Międzyrzecze Gospoda. Dziś po drogach metropolii kursuje 16 eMek, z 32 docelowo zaplanowanych, koszt ich uruchomienia i funkcjonowania wyniósł 37 mln zł. W 2022 roku planujemy uruchomienie kolejnych, na które przeznaczymy ponad 162 mln zł. Dzięki tym działaniom ułatwimy mieszkańcom GZM podróżowanie między miastami i gminami. W związku z problemami kadrowymi wśród przewoźników, zdecydowaliśmy o ogłoszeniu przetargu na obsługę kolejnych Metrolinii. Pozwoli to, by wszystkie zaplanowane połączenia pojawiły się na drogach w połowie 2022 roku (mapa połączeń metrolinii na str. 55). Od końca 2018 roku pasażerowie z pięciu podregionów GZM mają również możliwość dojechać do **Międzynarodowego Portu Lotniczego**

w Katowicach za pośrednictwem metropolitalnych linii autobusowych. Od 2021 roku liniami lotniskowymi można podróżować na podstawie wszystkich biletów ZTM.

Od grudnia 2019 roku możemy korzystać z aplikacji **MOBILNY ŚKUP**, dzięki której zakodujemy bilet i zapiszemy zasilony Pieniądz Elektroniczny, zakupiony na Portalu Klienta ŚKUP, bez konieczności wizyty w kolekturze biletowej czy kiosku, złożymy wniosek o fakturę VAT, czy reklamację, zgłosimy problem z pojazdem w infrastrukturze przystankowej albo w automatach i parkomatami ŚKUP. Zyskaliśmy dostęp do rozkładów jazdy oraz komunikatów, możliwość bezpośredniego kontaktu z ZTM, a także sprawdzenia danych o posiadanej karcie (zapisane środki, ulgi, datę ważności). Możemy za pośrednictwem aplikacji kupić bilety: **30-dniowe, 90-dniowe, 180-dniowe oraz miesięczne Metrobilety – wspólną ofertę ZTM i Kolei Śląskich**, ale również bilety wieloprzejazdowe, ważne przez 180 dni, dzienne, 24-godzinne, jednorazowe – w tym również bilety grupowe, umożliwiające przejazd do 5 osób w grupie.

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

Przygotowujemy się do wprowadzenia systemu **ŚKUP 1.5**. To nazwa robocza, zostanie jeszcze zmieniona. W nowym rozwiązaniu odchodzimy od systemu offline. ŚKUP 1,5 będzie działał w czasie rzeczywistym. Będzie on kontocentryczny, co oznacza że podstawowym identyfikatorem pasażera jest konto, a nie karta. Będziemy posługiwać się nowoczesną aplikacją mobilną i profilem klienta na stronie internetowej, zyskamy nowe funkcje np. będzie można zwrócić niewykorzystany bilet.

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

Równolegle do prac nad nowym systemem Śląskiej Karty Usług Publicznych rozpoczęły się prace nad nowymi kasownikami i automatami biletowymi. Kiedy Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia przejęła

od Komunikacyjnego Związku Komunalnego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP) całą infrastrukturę transportową, okazało się, że przejęła przestarzałe technologicznie, nieintuicyjne kasowniki, i pozwalające na korzystanie z przejazdów wyłącznie z kartą ŚKUP. Ze względu na niewielkie wymiary ekranu LCD proces zakupu biletu bezpośrednio w pojeździe był bardzo trudny do przeprowadzenia.

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

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

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

Najbardziej czasochłonnym procesem jest wymiana kasowników, 1500 pojazdów oczekuje na te urządzenia, których jest prawie 5 tysięcy. Jednocześnie

trzeba pamiętać o tym, że flota ZTM jest w ciągłym ruchu, dlatego jest to bardzo duże wyzwanie logistyczne. Zgodnie z zawieranimi umowami, wszystkie nowe pojazdy ZTM (autobusy, tramwaje) będą już wyposażone w nowy standard, co pozwoli w ciągu najbliższych miesięcy odnowić kasowniki w większości pojazdów. Przewoźnicy będą mieli 12 miesięcy od zawarcia umowy przewozowej, aby zamontować automaty i kasowniki w swoich pojazdach.

### ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ

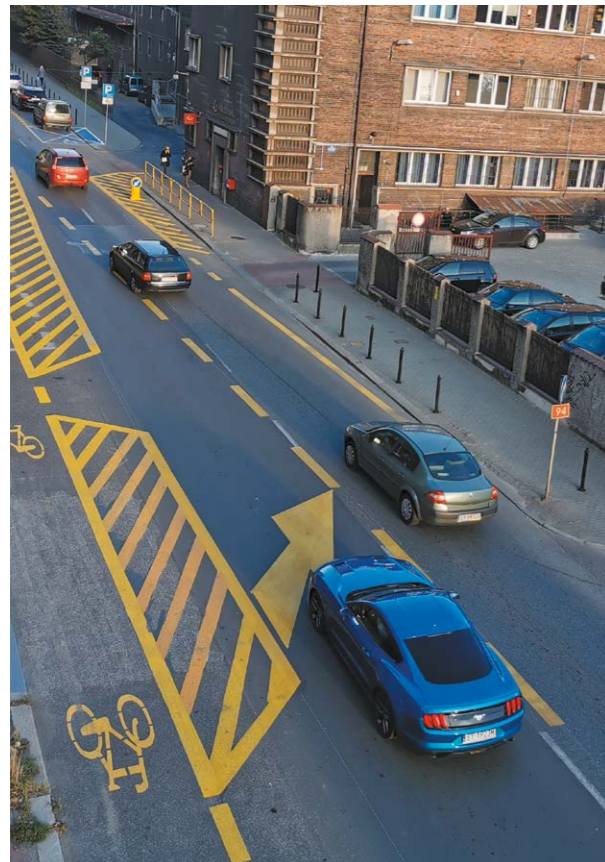
Wraz ze Związkiem Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego przestąpiliśmy do pilotażowego programu. Przygotowujemy **PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ**. Będzie to nie tylko podstawowy dokument strategiczny, ale także będzie on odgrywał znaczącą rolę w ubieganiu się o dofinansowanie unijne na realizację projektów transportowych.

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

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

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

Projekt pierwszej szkoły prototypowania w Bytomiu dotyczył uspokojenia ruchu i zwiększenia bezpieczeństwa pieszych na ul. K. Miarki (zob. zdjęcie na str. 54). Projekt został nominowany przez Komisję Europejską do nagrody najlepszej akcji mobilnościowej podczas Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu 2021 i ostatecznie zajął w głosowaniu drugie miejsce.



Kolejne szkoły prototypowania rozpoczęły swoje prace w Tychach (projekt dotyczy polityki parkingowej) oraz w Sosnowcu (utworzenie wzorcowej sieci transportu zbiorowego – dla dzielnicy Kazimierz Górniczy). **Badamy zachowania mobilnościowe.** Umożliwi nam to wychwycenie problemów i potrzeb, a także monitorowanie zmian, które pomogą w usprawnieniu oferty dla podróżujących komunikacją miejską.

Chcemy wypracować model cyklicznych badań, które pozwolą w przyszłości uchwycić trend zmian w zachowaniach mobilnościowych mieszkańców.

**ROWER METROPOLITALNY** to planowana sieć wypożyczalni, która pozwoli zintegrować transportowo niemal cały obszar Metropolii GZM. Utworzy ją około 8 tysięcy rowerów IV generacji i ok 900 stacji. Powstanie też punkt, w którym będzie można wynająć rower elektryczny na dłuższy czas. W drugim kwartale 2022 roku planujemy podpisanie umowy z operatorem tego systemu. Już teraz działa zintegrowana sieć wypożyczalni. Dzięki temu rozwiązaniu możemy oddać rower w innym mieście niż go wypożyczyliśmy. Koszty transportu roweru pokrywa Metropolia GZM. Jednym z ważniejszych założeń na przyszłość jest, aby wypożyczalnia działała cały rok. Takie rozwiązanie pozwoli na łatwiejsze przemieszczanie się i pomoże zbudować lepszy system zrównoważonej mobilności miejskiej.

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

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

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

Pracujemy nad **METROPOLITALNĄ SIECIĄ TRAS ROWEROWYCH**. Będą to bezpieczne i bezkolizyjne drogi rowerowe łączące miasta Metropolii GZM. Do ich realizacji wykorzystamy tereny przemysłowe i nieczynne trasy kolejowe (w szczególności po kolei piaskowej).

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

#### PROPONOWANY PRZEBIEG LINII METROPOLITALNYCH WPROWADZANYCH ETAPAMI DO SIECI TRANSPORTOWEJ GZM



Kolejne trasy poprowadzą do Chorzowa, Siemianowic Śląskich, Rudy Śląskiej, Zabrze, Bytomia oraz Tychów. Połączymy trasami rowerowymi wszystkie podregiony Metropolii GZM. W ciągu kilku najbliższych lat może powstać nawet 120 km szybkich dróg rowerowych. Planowane trasy **Velostrad**:

#### KATOWICE – SOSNOWIEC

Długość: ok. 9,7 km

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

#### GLIWICE – ZABRZE – RUDA ŚLĄSKA – ŚWIĘTOCHŁOWICE – CHORZÓW – KATOWICE

Długość: ok. 30 km

Wyznaczone zostały już przebiegi, odbyły się przejazdy w terenie i wypracowano wspólne założenia, uwzględniające przebieg miejskich sieci dróg rowerowych oraz planowane nowe inwestycje (np. centrum przesiadkowe). Chodzi o to, by velostrada była „kręgosłupem”, do którego będą docierać „ości”, czyli lokalne drogi rowerowe.

#### SOSNOWIEC – CZELADŹ – BĘDZIN – DĄBROWA GÓRNICZA

Długość: ok. 16,9 km

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

#### KATOWICE – SIEMIANOWICE ŚLĄSKIE – CHORZÓW – BYTOM – PIEKARY ŚLĄSKIE

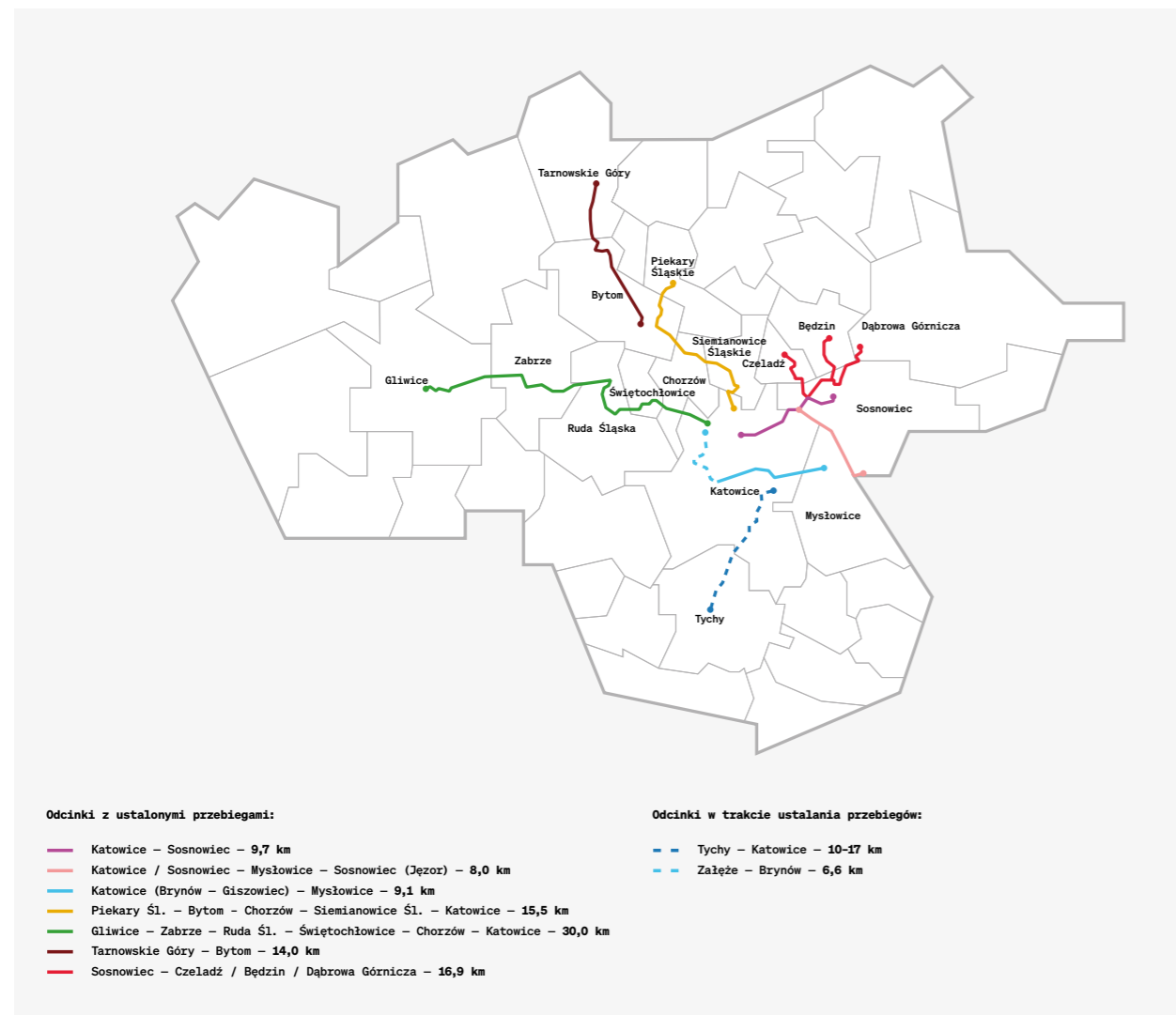
Długość: ok. 15,5 km

To droga, która połączy Katowice z północną częścią Metropolii GZM. Jej planowany początek to okolice pl. Alfreda w Katowicach. Następnie będzie łączyła Siemianowice Śląskie z Chorzowem i poprzez zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Żabie Doły” ma docierać do Bytomia. W pobliżu Drogi Wojewódzkiej nr 911 ma połączyć się z lokalnymi drogami rowerowymi w Piekarach Śląskich.



## VELOSTRADY GZM

METROPOLITALNA SIEĆ  
TRAS ROWEROWYCH



### TARNOWSKIE GÓRY – BYTOM

Długość: ok. 14 km

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

### KATOWICE – TYCHY

Długość: 10–17 km

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

### DROGI KRAJOWE I WOJEWÓDZKIE NA TERENIE ZWIĄZKU METROPOLITALNEGO

Dla GZM ważne jest ustalenie układu dróg o charakterze metropolitalnym tzn. strategicznych powiązań zapewniających efektywne i sprawne powiązanie komunikacyjne pomiędzy gminami członkowskimi GZM w relacjach krajowych i międzynarodowych.

Drogi o znaczeniu metropolitalnym to te, które spełniają jedno z poniższych kryteriów:

- stanowią łączniki z autostradami lub drogami krajowymi,
- mają ponadlokalny charakter powiązań, czyli przebiegają przez przynajmniej dwie gminy,
- mają znaczący wpływ na racjonalizację przejazdów i poprawę spójności transportowej GZM,
- służą obsłudze komunikacyjnej tzw. „dużych” generatorów ruchu w GZM (typu lotnisko, wielkopowierzchniowe obiekty handlowe, centra logistyczne, itp.)

Nasze prace skupiają się na tym, aby zintegrować na poziomie metropolitalnym indywidualne działania i plany gmin w zakresie rozwoju układów drogowych. Chcemy wybrać 10 priorytetowych odcinków dróg planowanych lub projektowanych – do realizacji w pierwszej kolejności. By osiągnąć zamierzone cele, zamierzamy współpracować z zarządami dróg na terenie GZM, w szczególności z GDDKiA oraz ZDW.

Na terenie metropolii funkcjonuje 50 podmiotów zarządzających drogami, 2 na poziomie krajowym, 1 na poziomie regionalnym, 19 na poziomie powiatów wraz z prezydentami miast na prawach powiatu i 28 na poziomie gminnym, z wyłączeniem miast na prawach powiatów.

W ramach GZM wskazaliśmy na dwa pożądane powiązania o znaczeniu krajowym i regionalnym tj. autostrada A4 bis i tzw. Północna obwodnica GZM.

Kluczowe jest dla nas wyprowadzenie ruchu z centralnych obszarów miejskich oraz poprawa bezpieczeństwa na drogach. Dlatego na bieżąco analizujemy i opiniujemy proces kształtowania układów drogowych na terenie GZM, w tym m. in. na potrzeby udzielania dotacji gminom.

Obecnie priorytetowymi zadaniami inwestycyjnymi dla GZM są:

- DTŚ Wschód,
- DTŚ Północ,
- przedłużenie S11/alternatywa dla DK79.

Metropolia, jako lider inwestycji drogowych, na podstawie podpisanych porozumień, przejmie ciężar realizacji strategicznych połączeń wewnętrznych.

Planujemy wyrównać poziom utrzymania głównych tras na terenie metropolii. Mowa tu o takich połączeniach jak Drogowa Trasa Średnicowa, będąca jedną głównych tras w GZM. Dobowe natężenie ruchu na DTŚ wynosi ok. 65 tys. pojazdów, a sama trasa mierzy 30 km i przebiega przez: Katowice, Chorzów, Świętochłowice, Rudę Śląską, Zabrze i Gliwice. Dziś każde z tych miast opiekuje się swoim odcinkiem ww. drogi, co oznacza, że na poszczególnych fragmentach obsługiwana jest przez kilka różnych podmiotów. Dlatego też pracujemy nad stworzeniem wspólnego modelu, który pomoże wprowadzić jednolity standard. Czyli jeden zarządca całego przebiegu drogi we współpracy z jednym operatorem zapewni ten sam poziom oczyszczenia czy odśnieżenia.

# Gospodarcze filary GZM

Korzystna lokalizacja obszaru metropolitalnego w Polsce i Europie – w promieniu **200 km** mieszka **21 milionów** ludzi.

Wysoko rozwinięty układ komunikacyjny – korzystne połączenia drogowe, kolejowe i lotnicze.

Atrakcyjne tereny inwestycyjne.

Wykształcone kadry oraz rozbudowane zaplecze rozwojowe.

Rozwój technologii informacyjnych i komunikacyjnych, nowoczesnej medycyny, energetyki, zielonej gospodarki oraz przemysłów wschodzących.

## Gospodarka

### GRUPY ZAKUPOWE ENERGII ELEKTRYCZNEJ I GAZU

### GRUPY ZAKUPOWE SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH

### METROPOLITALNY FUNDUSZ SOLIDARNOŚCI

### PROMOCJA TERENÓW INWESTYCYJNYCH

### GRUPY ZAKUPOWE ENERGII ELEKTRYCZNEJ I GAZU

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

Pierwsza grupa dotyczyła wspólnego zakupu energii elektrycznej na 2019 rok. Druga grupa zakupowa, na lata 2020–2021, została poszerzona o nowych członków, wzrósł także wolumen zamówienia. W jej skład weszło 113 zamawiających, a przedmiotem zamówienia była blisko jedna terawatogodzina (TWh) energii dla 326 instytucji.

Sukces tego przedsięwzięcia doprowadził także do powstania grupy zakupowej gazu na lata 2020–2021. Grupę utworzyło 25 gmin, zamawiających łącznie 225 gigawatogodzin (GWh) gazu.

Obecnie trwa realizacja umów wynikających z utworzenia grup zakupowych: energii elektrycznej 2022–2023, a także dwóch grup zakupowych gazu – jednorocznej (zamówienie w 2022 r.) oraz dwuletniej (2022–2023).

### INNOWACJE

### DRONY NAD METROPOLIĄ

### HYDROGEN GZM

### OTWARTE DANE

Racjonalizacja kosztów za sprawą grup zakupowych przynosi wymierne efekty, dlatego kontynuujemy i rozszerzamy tę formę współpracy z samorządami.

### GRUPY ZAKUPOWE AUT ELEKTRYCZNYCH

Kolejna grupa zakupowa dotyczy zakupu samochodów elektrycznych dla potrzeb JST. Powołanie tej grupy wynika z wymogów ustawowych dotyczących konieczności wymiany przez gminy i ich jednostki floty, z samochodów spalinowych na elektryczne, w wymiarze 10 proc. – począwszy od stycznia 2022 roku. Indywidualne zakupy wiązałyby się z dużymi kosztami. Jedno postępowanie pozwoli na osiągnięcie niższych cen pozyskania samochodów elektrycznych. To także szansa na lepsze rozeznanie rynku – do testów aut elektrycznych zaprosiliśmy nie tylko samorządy z metropolii, ale także z innych części kraju, które były żywo zainteresowane taką formą współpracy.

### METROPOLITALNY FUNDUSZ SOLIDARNOŚCI

Metropolię utworzyła sieć zróżnicowanych pod względem wielkości i potencjału miast i gmin. Zauważyliśmy konieczność finansowego wsparcia tych najbardziej potrzebujących, aby zwiększyć szanse na równomierny rozwój społeczno-gospodarczy całego obszaru metropolii. Dofinansowujemy projekty inwestycyjne, które mają na celu poprawę jakości i komfortu życia mieszkańców i w ten sposób przyczyniamy się do niwelowania różnic rozwojowych w miastach i gminach GZM.

W pierwszej edycji Funduszu realizowaliśmy projekty o szerokim zakresie, związane m.in. z modernizacją

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

#### **PROMOCJA TERENÓW INWESTYCYJNYCH**

Metropolia to dobre miejsce do prowadzenia inwestycji, o czym świadczy działające tutaj ok. 250 tys. przedsiębiorstw. Chcemy, aby było ich jeszcze więcej, dlatego promujemy tereny inwestycyjne na arenie krajowej i międzynarodowej. Dzięki metropolii miasta i gminy GZM mają większe szanse na zainteresowanie swoją ofertą przedsiębiorców niż robiąc to w pojedynkę. Promujemy przekaz, że lokując swoją firmę w GZM, tak naprawdę nie lokujemy jej w jednym mieście, ale w ponad 2-milionowej konurbacji. Dobrą okazją do działań promocyjnych są branżowe targi i konferencje.

Regularnie uczestniczymy w jednym z najbardziej prestiżowych wydarzeń biznesowych, czyli targach MIPIM Cannes. Podczas ostatniej edycji tego wydarzenia mieliśmy wspólne stoisko z Województwem Śląskim, na którym prezentowaliśmy 43 oferty z 11 miast metropolii. Innym znaczącym wydarzeniem są Targi Inwestycji i Nieruchomości EXPO REAL w Monachium – podczas tegorocznej edycji prezentowaliśmy 50 ofert z terenu GZM. Regularnie uczestniczymy także w innych wydarzeniach, również na arenie krajowej, jak Europejski Kongres Gospodarczy, Impact CEE czy Europejski Kongres Małych i Średnich Przedsiębiorstw.

#### **BUDOWA MIĘDZYNARODOWEJ SIECI WSPÓŁPRACY**

Brak znajomości marki i potencjału związku metropolitalnego na arenie międzynarodowej to jedno z podstawowych wyzwań, przed jakim stanęliśmy w momencie powołania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Postawiliśmy na budowę międzynarodowej współpracy ze światowymi związkami metropolitalnymi, które

niejednokrotnie mają podobną specyfikę do naszej i stoją przed tymi samymi wyzwaniami.

W pierwszej kolejności nawiązaliśmy współpracę z Metropolią Ruhry, która jest ośrodkiem o podobnej przemysłowej specyfice, i utworzyliśmy podstawy do instytucjonalnej współpracy. Podpisaliśmy porozumienie zobowiązujące do współpracy w takich obszarach jak rozwój transportu publicznego oraz elektromobilności, wspieranie działań na rzecz innowacyjnej gospodarki, rozwój terenów zielonych oraz wymiana naukowa, kulturalna i sportowa. Zaowocowało to serią spotkań, wymian między pracownikami, warsztatów. Najbliższą okazją do szerszej współpracy jest World Urban Forum (WUF11, Międzynarodowe Forum Miejskie).

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

#### **INNOWACJE**

##### **DRONY NAD METROPOLIĄ**

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

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

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

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

#### **HYDROGEN GZM – ZOB. OCHRONA ŚRODOWISKA**

##### **GZM DATA STORE (OTWARTE DANE)**

Na początku funkcjonowania Metropolii GZM mogliśmy zauważyć że z setek gigabajtów danych, wytwarzanych przez urzędy miast i spółki komunalne, tylko niewielka część była przetwarzana i udostępniana publicznie. W dobie nowoczesnych miast, maksymalnej transparentności i otwarcia się na obywateli, wiedzieliśmy, że należy to zmienić.

Dlatego celem projektu GZM Data Store jest publiczne udostępnienie tych danych, aby zarówno

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

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



# METRONAUKA

Staramy się wzmacniać pozycję metropolitalnych uczelni i wspierać ich ambicje w budowaniu silnego ośrodka akademickiego na mapie Polski. Dobra oferta edukacyjna, wysokiej klasy zaplecze naukowo-badawcze, prosta ścieżka kariery dla studentów i pracowników naukowych to również nasze priorytety. Dlatego wspólnie tworzymy Metropolię Nauki.

**8 uczelni państwowych**  
**16 uczelni niepublicznych**  
**89 tys. studentów,**  
**25 tys. absolwentów rocznie**  
**prawie 200 kierunków studiów**

[metropoliagzm.pl](http://metropoliagzm.pl) • Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki • konkurs na najlepsze prace • licencjackie, magisterskie i inżynierskie • akcje promocyjne #studiujwmetropolii • festiwale nauki

## Edukacja i rozwój

### METROPOLIA NAUKI

#### METROPOLITALNY FUNDUSZ WSPIERANIA NAUKI

#### KONKURS PRAC STUDENTÓW

### METROPOLIA NAUKI

#### METROPOLITALNY FUNDUSZ WSPIERANIA NAUKI

Na obszarze Metropolii GZM funkcjonują 24 uczelnie wyższe (publiczne i prywatne), ale mimo to zauważalny jest odpływ zdolnej młodzieży do największych ośrodków miejskich. Dla naszego rozwoju bardzo ważny jest poziom oferty edukacyjnej uczelni wyższych. Ma ona zachęcać uczniów do studiowania i wiązania swojej przyszłości z metropolią. To także dobry znak dla inwestorów, że mogą liczyć na wykwalifikowane kadry z dużym potencjałem rozwoju zawodowego.

Flagowym działaniem w tym zakresie jest Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki, który ma na celu wsparcie uczelni wyższych. Dzięki dotacjom z Funduszu, uczelnie mogą zapraszać do siebie wybitnych naukowców, z najlepszych uniwersytetów na świecie. Ma to zapewnić studentom wiedzę o światowych osiągnięciach w poszczególnych dziedzinach nauki. W 2021 r. udzieliłiśmy na ten cel uczelniom w metropolii dotacje na łączną kwotę 805 tys. zł. Dzięki dotacjom studenci mogli uczestniczyć w wykładach z naukowcami z University of California San Diego czy Harvard University. Budżet funduszu wynosi 8 mln zł.

#### KONKURS NA NAJLEPSZE PRACE DYPLOMOWE

W 2022 r. odbyła się pierwsza edycja konkursu na najlepsze prace dyplomowe – magisterskie, inżynierskie i licencjackie – dla studentów i absolwentów z GZM. Do pierwszej edycji konkursu zaprosiliśmy autorów prac, które powstawały od roku akademickiego 2018/2019, czyli zbiegły się w czasie z rozpoczęciem działalności przez GZM. Ważne było, aby tematyka prac dotyczyła problematyki związanej z metropolią. Konkurs

### INFO GZM

#### PLATFORMA DOBRYCH PRAKTYK

#### MIĘDZYPOKOLENIOWA METROPOLIA

jest elementem szerszych działań, których celem jest tworzenie zaplecza naukowo-badawczego dla rozwoju instytucjonalnego, społecznego i gospodarczego obszaru GZM, promowanie i upowszechnianie wiedzy w zakresie zadań metropolii oraz promocja osiągnięć naukowych metropolitalnych ośrodków akademickich. Pierwszą edycję rozstrzygnięto w maju 2022 r., a do zwycięzców powędrowały nagrody w wysokości od 2000 zł do 3500 zł.

#### METROPOLITALNE OBSERWATORIUM SPOŁECZNO-EKONOMICZNE (INFOGZM)

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

Podstawowym narzędziem Obserwatorium jest portal internetowy **InfoGZM** – sukcesywnie modyfikowany, wzbogacany o nowe dane. Obecnie posiada 6 kategorii tematycznych: demografia, finanse, gospodarka, infrastruktura, środowisko, społeczeństwo. Na portalu znajdziemy raporty i opracowania dotyczące studentów i uczelni wyższych na obszarze GZM, terenów zielonych, rynku nieruchomości czy analizy dostępności przestrzennej. W ten sposób powstało narzędzie stanowiące prawdziwe kompendium wiedzy, które może być wykorzystywane przez urzędników, przedsiębiorców,



naukowców, turystów, ale także samych mieszkańców GZM.

#### PLATFORMA 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.

W ciągu dwóch lat od uruchomienia platformy zebraliśmy od gmin 90 projektów do platformy dobrych praktyk, które zostały podzielone na 11 grup tematycznych. Ponadto zorganizowaliśmy spotkania eksperckie na temat współpracy z organizacjami pozarządowymi oraz partnerstwa publiczno-prywatnego.

#### MIĘDZYPOKOLENIOWA METROPOLIA

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

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





# Metropolia przyjazna Środowisku

Jesteśmy za ochroną środowiska naturalnego. Zależy nam na bezpieczeństwie ekologicznym naszych gmin i komforcie życia naszych mieszkańców. Wspieramy miasta i gminy w walce ze smogiem oraz w prawidłowej gospodarce odpadami komunalnymi. Pracujemy nad nowymi kierunkami ładu przestrzennego, tak aby wpływać na jakość metropolitalnej przestrzeni publicznej, chronić obszary zielone czy zadbać o płynny, bezkolizyjny transport publiczny.

## Ochrona środowiska

### POPRAWA EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ, W TYM WALKA Z NISKĄ EMISJĄ

#### EDUKACJA EKOLOGICZNA

#### ZAPOBIEGANIE SUSZY I POPRAWA BIORÓŻNORODNOŚCI

### POPRAWA EFEKTYWNOŚCI ENERGETYCZNEJ, W TYM WALKA Z NISKĄ EMISJĄ

Program na rzecz ograniczania niskiej emisji (PONE) – miasta i gminy metropolii, według danych Światowej Organizacji Zdrowia (WHO), należą do ścisłej europejskiej czołówki pod względem zanieczyszczenia powietrza. Działania związane z poprawą jakości powietrza w GZM to jedno z naszych największych wyzwań, mogące znacząco podnieść komfort życia w tworzących ją gminach.

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

Stop Smog – dzięki temu rządowemu programowi, skierowanemu do walki z ubóstwem energetycznym w domach, zwiększona zostanie efektywność energetyczna ok. 400 domów jednorodzinnych. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia może brać wraz z zainteresowanymi gminami udział w tym rządowym projekcie, dzięki znowelizowanej ustawie o wspieraniu termomodernizacji i remontów, która weszła w życie 1 stycznia 2021 r. oraz niektórych innych ustaw.

Naszym celem jest poprawa jakości powietrza na wysoko zurbanizowanym obszarze GZM, który obciążony jest silnym natężeniem niskiej emisji, a także

### GOSPODARKA O OBIEGU ZAMKNIĘTYM

#### ELEKTROMOBILNOŚĆ I WODÓR

#### ZINTEGROWANA GOSPODARKA ODPADAMI NA OBSZARZE GZM

zmniejszenie niskiej emisji na obszarze związku poprzez wsparcie instalacji m.in. nowoczesnych systemów grzewczych oraz zwiększenie efektywności energetycznej.

European Local Energy Assistance (ELENA) – w imieniu 17 gmin GZM złożyliśmy pod koniec 2021 roku wniosek do Europejskiego Banku Inwestycyjnego o dofinansowanie doradztwa energetycznego dla budynków wielorodzinnych komunalnych w ramach Programu ELENA. To szansa na dofinansowanie w kwocie 1,9 mln euro do projektów poprawiających efektywność energetyczną 184 budynków.

Koncepcja OZE w gminach – dążenie do samowystarczalności energetycznej i podniesienie świadomości ekologicznej mieszkańców to jeden z naszych priorytetów w obszarze ochrony środowiska. W kresie od września do grudnia 2021 r. opracowaliśmy raport „Koncepcja rozwoju OZE w gminach GZM” wraz z praktycznymi kalkulatorami oraz warsztatami dla gmin.

#### EDUKACJA EKOLOGICZNA

Metropolitalne Dni Energii – to impreza organizowana przez GZM oraz Miasto Katowice, pod honorowym patronatem Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Z jednej strony wydarzenie obfituje w pokazy, eksperymenty i warsztaty dla najmłodszych, a z drugiej – to także możliwość łatwego zapoznania się z ekologicznymi programami, realizowanymi w Katowicach i Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

CLIMATHON – 24-godzinny hackathon klimatyczny, będący międzynarodowym wydarzeniem, którego celem jest współtworzenie innowacyjnych pomysłów, odpowiadających na lokalne wyzwania, związane z globalnym ociepleniem. W ubiegłym roku Climathon

odbył się w ponad 100 miastach, w ponad 60 krajach na całym świecie. W polskiej edycji, współtworzonej przez metropolię, wzięło udział łącznie ponad 60 osób, a zwycięzcy, za swoje innowacyjne koncepcje, związane ze skutecznym wykorzystaniem i oszczędzaniem energii – otrzymali nagrody pieniężne oraz rzeczowe.

### **ZAPOBIEGANIE SUSZY I POPRAWA BIORÓŻNORODNOŚCI**

Metropolitalne Łąki Kwietne – promujemy zakładanie łąk kwietnych po to, aby aktywnie chronić różnorodność biologiczną miejscowych gatunków roślin oraz zwierząt, które z tymi roślinami wchodzi w zależności ekosystemowe. Łąki kwietne zatrzymują wodę oraz mają istotny wpływ na obniżenie temperatury otoczenia w okresie letnim. Dzięki bogactwu i różnorodności gatunkowej roślin stają się siedliskiem dla wielu gatunków pożytecznych owadów oraz małych zwierząt. Przyczyniają się również do ograniczania populacji kleszczy. Program skierowany jest do organizacji pozarządowych i miejskich aktywistów – składa się z praktycznych warsztatów, których zwieńczeniem jest wysiewanie łąk. Pierwsza edycja spotkała się z dużym zainteresowaniem, dzięki czemu w 11 miastach założono ponad 32 tys. mkw łąk kwietnych. Nabór do drugiej edycji programu trwał do końca maja.

### **GOSPODARKA O OBIEGU ZAMKNIĘTYM – CIRCULAR FOAM**

W ramach projektu Circular Foam działa międzynarodowe konsorcjum, którego członkiem jest GZM. Przez cztery lata przedstawiciele przemysłu, środowisk badawczych i naukowych z 9 krajów będą pracować nad recyklingiem pianek poliuretanowych, pozyskanych z lodówek. Wdrożenie tego rozwiązania w Europie, począwszy od 2040 r., może przynieść duże korzyści w postaci ograniczenia miliona ton odpadów, 2,9 mln ton emisji CO<sub>2</sub> i 150 mln euro kosztów w ramach procesów dotyczących odzysku energii. Przy okazji tego projektu odchodzimy od gospodarki liniowej, która opiera się na zasadzie „weź – wyprodukuj – zużyj – wyrzuć”, w której odpady często traktowane są jako ostatni etap cyklu życia, a przechodzimy do gospodarki o obiegu zamkniętym.

### **ZINTEGROWANA GOSPODARKA ODPADAMI NA OBSZARZE GZM**

Już teraz wytwarzamy o prawie 21 proc. odpadów więcej niż zakładały to prognozy zawarte w Planie Gospodarki Odpadami dla województwa śląskiego, co w przypadku miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oznacza wzrost o ponad 162 tysiące ton śmieci rocznie. Odpadów produkujemy coraz więcej, a przy tym rosną wymogi związane z ich przetwarzaniem. Dlatego gospodarka odpadami to ogromne wyzwanie, którego chcemy się podjąć. Już w pierwszej fazie działania metropolii zainicjowaliśmy proces budowy Instalacji Termicznego Przekształcania Odpadów dla GZM. W ramach tego działania wykonaliśmy analizę modeli prawno-biznesowych dla ITPOK, a także wielokryterialną analizę lokalizacji takiej instalacji na terenie GZM. Projekt został jednak wstrzymany po tym, jak nadzór prawny Wojewody Śląskiego wskazał brak ustawowych kompetencji dla prowadzenia tego typu działań przez nas. Obecnie oczekujemy na rozstrzygnięcie wszystkich wątpliwości prawnych związanych z formułą realizacji tego zadania. 1 lipca 2020 roku stwierdzono nieważność uchwały GZM w sprawie utworzenia spółki pod nazwą GZM – Czysta Energia Sp. z o.o., której podstawowym celem miała być organizacja i przygotowanie procesu inwestycyjnego, zmierzającego do budowy i uruchomienia instalacji, a także oddaleniem w tej sprawie skargi GZM przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gliwicach. Zadanie to zostało tymczasowo zakończone, do czasu nadania kompetencji ustawowych Metropolii GZM poprzez zmianę przepisów ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach lub zawarcie odpowiednich porozumień z gminami członkowskimi.

### **ELEKTROMOBILNOŚĆ I WODÓR**

Dążenie do neutralności klimatycznej i odejście od paliw kopalnych to szansa dla rozwoju transportu opartego na paliwach alternatywnych. Jednym z naszych czołowych projektów w tym zakresie jest zakup autobusów elektrycznych i budowa infrastruktury ładowania. Projekt realizowany jest w ramach programu GEPARD II, który zakłada zakup 32 autobusów elektrycznych, 16 mobilnych ładowarek oraz budowę 9 stacjonarnych stacji ładowania. Na drogach GZM



pojawi się 27 elektrycznych autobusów 12-metrowych i 5 przegubowych o długości 18 metrów. Dodatkowo planujemy zakup 20 autobusów wodorowych, stając się jednym z pierwszych regionów w Polsce, wykorzystujących tego typu pojazdy w komunikacji miejskiej. W sumie zakup wszystkich autobusów (32 elektrycznych i 20 wodorowych) pochłonie 240 mln zł, przy czym 160 mln zł pochodzić będzie z dotacji Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014–2020 oraz Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

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

zostaną również tramwaje i trolejbusy, to wówczas nawet co trzeci.

### **BŁĘKITNO-ZIELONA INFRASTRUKTURA**

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

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





## Czas wolny

### NOC TEATRÓW METROPOLII

#### KIERUNEK GZM. MIKROWYPRAWY PO METROPOLII

**NOC TEATRÓW METROPOLII (NTM).** W Metropolii funkcjonuje kilkadziesiąt teatrów – małych, dużych, repertuarowych, impresaryjnych, z własnymi siedzibami i „wędrownych”, dla dorosłych i dla małych widzów, z repertuarem klasycznym i offowym, muzycznym i tanecznym dramatycznym i komediowym. Noc Teatrów Metropolii jest wydarzeniem, które całe to bogactwo i różnorodność prezentuje w jednym czasie, na wielką skalę i wietysięcznej publiczności. Powstała, aby przedstawiać i promować zasoby kultury Metropolii. Łącząc potencjały poszczególnych teatrów, stwarzając możliwość unikalnej współpracy pomiędzy nimi, wreszcie umożliwiając licznej grupie odbiorców kontakt z żywą sztuką teatru, wpisuje się wprost w idee metropolitalności, mówiące o łączeniu, współpracy, synergii, kreowaniu nowej jakości i udostępnianiu jej mieszkańcom.

Noc Teatrów Metropolii z założenia jest imprezą masową, mającą za zadanie przybliżyć teatr osobom, dla których nie jest on pierwszym wyborem podczas planowania rozrywki. Jednak spośród tysięcy uczestników każdej edycji, co roku wyłania się choćby garstka takich, którzy wracają do teatru już nie tylko z okazji NTM. Samo wydarzenie, przez lata, doczekało się też wiernej rzeszy fanów, którzy czekają na nie z niecierpliwością.

W Nocy Teatrów Metropolii co roku biorą udział wszystkie teatry z terenu GZM, posiadające swoje siedziby i stały repertuar. Każdy z nich przygotowuje unikalny program artystyczny, wpisujący się w założenia NTM. Oprócz spektakli – hitów minionego sezonu, a także premier – widzowie mogą wziąć udział w różnorodnych warsztatach, spotkaniach, happeningach, grach, fabularyzowanym, tematycznym oprowadzaniu po teatrach i wielu innych atrakcjach, przygotowujących z myślą o tej jednej, wyjątkowej, teatralnej nocy.

Od swojej pierwszej edycji NTM święci frekwencyjne sukcesy – co roku bierze w niej udział od 8 do 11 tysięcy widzów.

W 2021 roku wydarzenie po raz pierwszy odbyło się w poszerzonej formule – plenerowe przedstawienie „Skazanego na Bluesa”, zaprezentowane w Tychach, zapoczątkowało realizację Prologu Nocy Teatrów Metropolii, który co roku będzie się odbywał w innym podregionie GZM. Z założenia będzie też efektem kooperatywy co najmniej dwóch teatrów.

Bilety na spektakle prezentowane podczas Nocy Teatrów Metropolii są zawsze w cenach promocyjnych – co najmniej o 20 procent niższych od regularnych! Atrakcje specjalne są darmowe lub za symboliczną złotówkę. Dopelnieniem całości jest bezpłatny transport publiczny dla uczestników Nocy Teatrów Metropolii, którzy podczas trwania wydarzenia mogą przemieszczać się pomiędzy teatrami z elektronicznym bądź papierowym biletem specjalnym, pobranym ze strony NTM. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia zapewnia koordynację i promocję całego wydarzenia, jest także fundatorem bezpłatnej komunikacji.

#### KIERUNEK GZM, MIKROWYPRAWY PO METROPOLII

Poznajmy się! – już w lipcu święto Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Idea przyświecająca pierwszej edycji święta GZM zawiera się w prostym zdaniu „Poznajmy się!”. 2 lipca ruszy prawdziwy festiwal metropolitalnych mikrowypaw. Planując ten dzień, będzie można wybierać spośród kilkudziesięciu propozycji lokalnych wycieczek, prezentujących to, co najlepsze, najpiękniejsze i najciekawsze w gminach GZM. Sąsiedzi zapraszają sąsiadów, aby lepiej się poznać i wspólnie spędzić czas. Nadrzędnym celem wszystkich wycieczek, realizowanych w ramach święta GZM, będzie promocja zasobów obszaru Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, poprzez jej walory kulturowe, krajozobowo-przyrodnicze, rekreacyjne. Wycieczki powinny realizować działania



wpisujące się w promocję obszaru metropolitalnego, budować świadomość na temat istnienia i funkcjonowania marki GZM, łączyć potencjały Metropolii i integrować cały jej obszar. Zaproponowany charakter wydarzenia ściśle wpisuje się w rosnące trendy turystyki lokalnej oraz nauki poprzez zabawę (edutainment).

Zabytki i przyroda, sztuka i rozrywka, w ciszy i z muzyką, dla dorosłych, dla dzieci, dla całych rodzin – mikrowyprawy skrojone na miarę – dla każdego, kto chce lepiej poznać bliską okolicę i jej mieszkańców. Chorzów zaprosi na szlak miejskich witraży, Knurów na nostalgiczną wycieczkę po lokalnych kinach, Piekary Śląskie zaprezentują swoje tradycje drukarskie, smakosze będą mogli poznać tajemnice radzionkowskich restauracji, miłośnicy bluesa przejechać się tyskim „Trolejbusem z bluesem”, a zwolennicy aktywnego wypoczynku – przepłynąć kajakami Czarną Przemszą w Będzinie. To zaledwie garstka propozycji, aby rozbudzić apetyt na poznawanie Metropolii – i poznawanie się w Metropolii – w sposób niesztampowy, swojski, zachęcający do niespiesznego odkrywania bogactwa i różnorodności naszego otoczenia.

Święto GZM jest jednym z zadań ujętych w „Strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 roku”. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia, jako organizator święta, zaprosiła miasta i gminy członkowskie do składania wniosków o dofinansowanie działań organizowanych z tej okazji.

Gminy zgłosiły łącznie blisko 100 projektów mikro-wypraw i wydarzeń towarzyszących.





# 06

## Pracujemy zespołowo, bo wspólnie możemy więcej



WSPÓLNA PRACA	77
METROPOLIA W MEDIACH	84
MIASTA METROPOLII W MEDIACH	85



partnerskie relacje • nastawienie na współpracę •  
atrakcyjne warsztaty • aktywne szkolenia •  
konstruktywne debaty • wspólne eventy •

## GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKA

### METROPOLIA TO:

- Symbioza kultur i tożsamości
- Kooperacja w imię rozwoju
- Synergia lokalności i globalności

integrujemy • planujemy • inspirujemy • sieciujemy •  
projektujemy • dajemy impuls • koordynujemy •  
organizujemy • standaryzujemy • uczymy się •

#### WSPÓLNA PRACA

#### METROPOLIA W MEDIACH

#### MIASTA METROPOLII W MEDIACH

#### WPROWADZENIE

GZM to synergia potencjałów 41 miast i gmin wchodzących w jej skład. Aby uzyskać jak najlepsze efekty tej synergii i konsekwentnie realizować metropolitalne cele, potrzebna jest dobra współpraca w zespole. Metropolia powstała dla mieszkańców, którym chce oferować wygodną przestrzeń do życia, stwarzać warunki do osobistego i zawodowego rozwoju, dawać poczucie dumy z zamieszkiwanego miejsca. Może wywiązać się z tego zobowiązania tylko w jeden sposób – poprzez działanie razem, pielęgnowanie dobrych relacji i budowanie wspólnotowości. Dotyczy to współpracy zarówno pomiędzy samorządami i urzędem metropolitalnym, jak i pomiędzy tymi pierwszymi a mieszkańcami i użytkownikami metropolii. Reakcja na potrzeby mieszkańców, transparentność działania, jasno zdefiniowane cele i standardy ich wdrażania, inicjowanie i budowanie sieci współpracy czy wreszcie odwaga i umiejętność stosowania innowacyjnych rozwiązań – to podstawowe narzędzia, których użycie świadczy o wysokiej kulturze organizacyjnej nowoczesnej instytucji.

Nowej wspólnotowości i tak zdefiniowanej współpracy muszą uczyć się każdego dnia wszyscy uczestnicy przedsięwzięcia zwanego Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią. Służą temu setki szkoleń, warsztatów, debat, aktywnych konferencji. Oto kilka wybranych przykładów z różnych dziedzin.

#### WSPÓLNA PRACA

#### BUDOWA PLATFORMY DOBRZYCH PRAKTYK

Warsztaty z dobrych praktyk prezentują doświadczenia i działania gmin, które warto upowszechnić dla poprawy funkcjonowania i efektywności samorządów lokalnych. Są one realizowane w ramach projektu pn. Budowa Platformy Dobrych Praktyk.

Warsztaty adresowane są do wszystkich gmin GZM, a także departamentów Urzędu Metropolitalnego, merytorycznie związanych z omawianym tematem, odbywają się w siedzibie urzędu GZM. Dotyczą zagadnień ważnych, aktualnych lub innowacyjnych dla gmin, których tematy zwykle są proponowane przez Departament Strategii i Polityki Przestrzennej, ale też zgłaszane przez gminy.

Podstawową ideą spotkań jest dzielenie się sprawdzonymi, ciekawymi rozwiązaniami, stosowanymi już w niektórych gminach, lecz nie w pełni jeszcze powszechnymi. Formuła spotkań jest interaktywna. Podstawę stanowią przykłady 2 – 3 dobrych praktyk, prezentowane przez przedstawicieli gmin, a następnie wspólna dyskusja, wymiana doświadczeń i zadawanie pytań. Ważnym walorem takich spotkań jest budowanie kontaktów i wzajemne poznawanie się urzędników, zajmujących się tymi samymi zagadnieniami w różnych gminach. Często zapraszani są też eksperci zewnętrzni, dzięki którym można poznać temat z innej, nowej perspektywy.

Spotkania organizowane są 3–4 razy do roku, poniżej przykłady takich spotkań.

- **Spotkanie dotyczące ochrony środowiska**, w szczególności gospodarki odpadami, włączenia mieszkańców w działania na rzecz ochrony środowiska i budowania świadomości ekologicznej oraz poprawy jakości powietrza (2020 r.). Uczestniczyli w nim przedstawiciele 23 gmin GZM. Trzy gminy zaprezentowały swoje doświadczenia:
  - Dąbrowa Górnicza: Od segregacji nie ma wakacji. Odwiedzić PSZOK – to dobry krok. Rozwiązania gminy mogące stanowić dobre praktyki z zakresu gospodarki odpadami;
  - Siemianowice Śląskie EKO-ALARM: formularz



internetowych interwencji środowiskowych mieszkańców;

- Katowice: Miejskie Centrum Energii, AWAIR i Pikniki Ekologiczne.

- **Spotkanie dotyczące partnerstwa publiczno-prywatnego**, które odbyło się w 2021 r. i uczestniczyli w nim przedstawiciele 10 gmin GZM (Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Knurów, Mierzęcice, Mysłowice, Psary, Pyskowice, Ruda Śląska, Tychy, Wojkowice) oraz pracownicy departamentów urzędu metropolitalnego. Spotkanie prowadzili eksperci zewnętrzni z Fundacji Centrum PPP z Warszawy. W ramach dobrej praktyki zaprezentowano projekt Miejskiego Zakładu Zasobów Lokalowych w Sosnowcu.

#### **DRONOWA SZKOŁA PROTOTYPOWANIA**

**„Drony Nad Metropolią”, dobre praktyki w zakresie wdrożenia usług Bezzałogowych Statków Powietrznych w gminach i miastach Metropolii. Partnerem projektu jest Urząd Lotnictwa Cywilnego.**

Za realizację projektu odpowiada Departament Rozwoju Społeczno-Gospodarczego i Współpracy. W projekcie biorą udział przedstawiciele gmin metropolii, przedstawiciele instytucji: ULC, PAŻP, ILOT oraz jednostek akademickich. Realizacja koncepcji U-Space zakłada zmiany w postrzeganiu i wykorzystaniu przestrzeni powietrznej znajdującej się bezpośrednio nad miastami. Wymagać to będzie w niedalekiej przyszłości większego zaangażowania urzędników miejskich oraz zmiany ich sposobu zarządzania informacjami i danymi. Program szkoleń pozwoli na zapewnienie odpowiedniego poziomu wiedzy i świadomości zaangażowanych urzędników, którzy mogą pełnić rolę „ambasadorów” obszaru dronowego w swoich macierzystych urzędach, ma się to przełożyć na odpowiednie przygotowanie miasta dla wykorzystania szans tej nowej technologii.

Teoretyczny program szkolenia przekłada się na powstanie konkretnych produktów takich jak:

- praktyczne wdrożenie poznanych wiadomości teoretycznych; wdrożenie pilotażowe narzędzia wspierającego zidentyfikowane zadania miast w zakresie Bezzałogowych Statków Powietrznych; powstanie zbioru dobrych praktyk dla wdrożeń usług BSP w mieście; wykorzystanie narzędzia do

wizualizacji lotów BSP; opracowanie zasady przyznania tytułu „Miasto Przyjazne Dronom” i jego przyznanie zgodnie z procesem; Uprawnienia pilota BSP dla urzędników (uzyskanie uprawnień pilota w kategorii otwartej A1/A3 – samodzielne; uzyskanie umiejętności teoretycznych i praktycznych dopuszczających do uzyskania uprawnień pilota w kategorii szczególnej A2/NSTS-01)

Dlaczego powstaje szkoła dronowa? Liczymy na zwiększenie świadomości wykorzystania dronów w przestrzeni miejskiej. Musimy zidentyfikować szanse i zagrożenia dla usług BSP w regionie oraz poznać ograniczenia. Pomóc gminom GZM w zdobyciu kompetencji w obszarze tworzenia, gospodarowania i zarządzania przestrzenią powietrzną nad nimi – czyli w przygotowaniu do koncepcji U-Space. Zwiększyć kompetencje urzędników w obszarze wykorzystania BSP. Ułatwić wymianę doświadczeń oraz dystrybucji wyników i dobrych praktyk. (2022 r.)

#### **GRUPA ZAKUPOWA SAMOCHODÓW ELEKTRYCZNYCH NA POTRZEBY FLOTY GMIN GZM**

Warsztaty online, których uczestnikami są gminy członkowskie GZM (powyżej 50 000 mieszkańców) oraz Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych. Warsztaty dedykowane głównym założeniom powołanej Grupy Zakupowej, w szczególności możliwościom otrzymania dofinansowania, przedstawieniu limitów dopłat i omówieniu form pozyskiwania floty. (2020 r.)

#### **DEBATY EKSPERCKIE W RAMACH OPRACOWANIA „KONCEPCJI METROPOLITALNYCH POWIĄZAŃ DROGOWYCH NA OBSZARZE GZM”**

Realizowane były w ramach opracowania „Koncepcji metropolitalnych powiązań drogowych na obszarze GZM” i były częścią projektu nr 8 z PDS, pn. Przepustowość komunikacyjna – współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego. Odbyły się we wrześniu 2019 r. w siedzibie GZM, odrębnie dla każdego z 5. podregionów. Łącznie przeprowadzono 5 spotkań, adresowanych do wszystkich gmin członkowskich GZM. Przeprowadzane debaty eksperckie były jednym

z finalnych elementów prac nad identyfikacją odcinków dróg (istniejących i projektowanych), które uznaje się za priorytetowe dla sprawnego przemieszania się w GZM. Ich celem było przede wszystkim uzyskanie wspólnej akceptacji dla 10. odcinków drogowych, wybranych wg wcześniej przyjętych kryteriów ich oceny. Ponadto omówiono dotychczas wykonane prace analityczne i dyskutowano nad definicją dróg o charakterze metropolitalnym (gdyż takie pojęcie nie występuje dotąd w przepisach). Debaty adresowane były do władz samorządowych oraz przedstawicieli gmin zajmujących się transportem drogowym. W efekcie tych spotkań wypracowany został wspólnie przyjęty bazowy wsad merytoryczny (w formie mapowej), do dalszych prac, które ostatecznie zakończyły się w grudniu 2019 r. (cały proces wyboru ww. dróg priorytetowych dla GZM odbywał się jednak etapowo i trwał kilka miesięcy). Opracowana Koncepcja wyznacza podstawowy układ drogowy GZM i stanowi podstawę do kolejnych działań, jak np. udzielanie dotacji gminom na budowę poszczególnych odcinków dróg. (Departament Projektów i Inwestycji)

#### **PORTAL GZM**

Warsztaty online, 2021 r. Uczestnicy warsztatów: Akademia Miast Przyszłości, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, GZM, PwC, gminy. Tematem warsztatów była wymiana dobrych praktyk w zakresie otwartości danych, współpraca pomiędzy lokalnymi portalami otwartych danych a portalem dane.gov.pl. (Departament Projektów i Inwestycji)

#### **JAK OSWOIĆ DRONA. SPOTKANIE OTWARTE Z MIESZKAŃCAMI**

Spotkanie poświęcone wykorzystaniu nowych technologii w przestrzeni miejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem technologii bezzałogowych statków powietrznych (dronów). Prezentacja „Jak oswoić drona”, omawiająca kwestie wykorzystania dronów w przestrzeni miejskiej oraz założeń projektu „Automatyzacja transportu pilnych ładunków medycznych z zastosowaniem dronów” (cel pilotażu, lokalizacja platform dla dronów i korytarza powietrznego). Kwestie pozytywne i negatywne związane z bezpieczeństwem i cyberbezpieczeństwem lotów dronem oraz kwestie

związane z wpływem na środowisko omawiane w formie miniwykładów i rozmów moderowanych. (2021 r., Departament Rozwoju Społeczno-Gospodarczego i Współpracy)

#### **ROZWÓJ TRANSPORTU TRAMWAJOWEGO POPRZEZ OPTIMALIZACJĘ CZASU PRZEJAZDU**

Wspólne cykliczne spotkania oraz warsztaty mające na celu diagnozę pojawiających się błędów w centralnej aplikacji systemu ITS w Chorzowie, m.in. lokalizacji pojazdów oraz ich opóźnień. Ponadto, przeprowadzenie testów oraz wspólne opracowanie rozwiązań, które w efekcie mają ograniczyć opóźnienia pojazdów do minimalnych wartości. Uczestnikami spotkań są: przedstawiciele GZM i ZTM, Przedstawiciele MZUiM Chorzów, Firma ZIR, Firma Sprint, Firma Asseco. Formuła: warsztaty online, 2022 r. (Departament Projektów i Inwestycji)

#### **ROWEROWY MAJ**

Największa kampania w Polsce, promująca zdrowy tryb życia i zrównoważoną mobilność wśród dzieci przedszkolnych, uczniów szkół podstawowych oraz grona nauczycielskiego, połączona ze zdrową rywalizacją. (2019 r., Departament Projektów i Inwestycji)

#### **SPOŁECZEŃSTWO. WARSZTATY „ORGANIZOWANIE SPOŁECZNOŚCIOWE JAKO METODA WSPARCIA ZADAŃ Z ZAKRESU POMOCY SPOŁECZNEJ”**

Jeden z warsztatów, zrealizowany w ramach projektu Międzypokoleniowa Metropolia.

W ramach warsztatu uczestnicy poznali praktyczne przykłady pracy z opiekunami osób starszych i zależnych, sposoby docierania do osób potrzebujących pomocy oraz przykłady problemów, jakie te osoby zgłaszają. Punktem wyjścia był projekt realizowany przez osoby prowadzące warsztaty z Rudy Śląskiej.

W warsztacie udział wzięli pracownicy jednostek organizacyjnych gmin GZM, w kompetencjach których znajdują się zadania z zakresu ochrony zdrowia, pomocy społecznej, wsparcia seniorów oraz integracji społecznej, a także społecznicy i przedstawiciele organizacji realizujących zadania z tego zakresu. Grupa uczestników warsztatów związana jest z działaniami

merytorycznymi w projekcie Międzypokoleniowa Metropolia, skupionymi na opracowaniu rekomendacji i rozwiązań dla miast i gmin w zakresie radzenia sobie z wyzwaniami demograficznymi i budowania miast przyjaznych seniorom. (Departament Rozwoju Społeczno-Gospodarczego i Współpracy)

#### WARSZTATY NA TEMAT TWORZENIA SPÓŁDZIELNI I KLASTRÓW ENERGETYCZNYCH W GMINACH

Warsztaty organizowane w ramach projektu pn. „Koncepcja rozwoju OZE w gminach GZM jako jedno z narzędzi osiągnięcia celu Metropolii samowystarczalnej energetycznie do 2050 roku.” (2021 r.) Uczestniczyli w nich przedstawiciele 17 gmin: Pyskowice, Dąbrowa Górnicza, Gierałtowice, Piekary Śląskie, Bytom, Mysłowice, Knurów, Gliwice, Sośnicowice, Tarnowskie Góry, Wry, Siemianowice Śląskie, Katowice, Ruda Śląska, Łaziska Górne, Chorzów, Sosnowiec. Warsztaty były częścią szerszej koncepcji rozwoju odnawialnych źródeł energii na obszarze Metropolii przy wykorzystaniu, jako bazy, lokalnego potencjału energetycznego w oparciu o budowę klastrów energii i spółdzielni energetycznych. Przedstawione zostały informacje i wytyczne zawarte w opracowaniu, które ma na celu budowę samowystarczalności energetycznej w wymiarze lokalnym. Opracowanie jest swoistym drogowskazem skierowanym do władz samorządowych i mówi o tym, jak tworzyć modele biznesowe klastrów energii, modele techniczne i decyzyjne. W ramach dobrych praktyk zaprezentowano wybrane, już istniejące klastry energii i pokazano aspekty praktyczne ich funkcjonowania. (Departament Infrastruktury i Środowiska)

#### WARSZTATY „ZARZADZANIE WODAMI OPADOWYMI WOBEC ADAPTACJI MIAST DO ZMIAN KLIMATU” DLA PRZEDSTAWICIELI GMIN W RAMACH STORMWATER POLAND 2021.

Warsztaty miały na celu podniesienie świadomości przedstawicieli gmin członkowskich w zakresie gospodarowania wodami opadowymi na obszarze metropolii. W ich trakcie przedstawiono m.in. wnioski z przeprowadzonej ankietyzacji w ramach „Diagnozy stanu istniejącego i potrzeb miast i gmin członkowskich w zakresie wód opadowych na podstawie wywiadów

bezpośrednich”. Ponadto zostały poruszone następujące tematy: współczesne podejście do gospodarowania wodami opadowymi w miastach i planowania inwestycji wobec zmian klimatycznych, bieżące zarządzanie deszczówką, opłaty za wody opadowe i współpraca z interesariuszami. W ramach dobrych praktyk pokazano przykłady projektów z zakresu zielono-niebieskiej infrastruktury. Prowadzący warsztaty: prof. Paweł Licznar, Karol Mikołajewski, Renata Woźniak-Vecchie, Jacek Zalewski, Adam Stępkowski, dr Stephan Treuke. (Departament Infrastruktury i Środowiska)

#### METROPOLITALNE DNI ENERGII. KONFERENCJA, DEBATA, WARSZTATY

Efektywność energetyczna i ochrona powietrza. Dla dzieci i młodzieży: *efektywność energetyczna w domu i w szkole*, spotkanie z przedstawicielami Politechniki Śląskiej oraz Uniwersytetu Śląskiego oraz z przedstawicielami Miejskiego Inkubatora Przedsiębiorczości Rawa.Ink, którzy zaznajomili uczestników z myśleniem projektowym i światem start-upów. Dodatkowo dla uczniów spotkanie z twórcą wyróżnionego w ramach Climate Accelerator start-up projektu. Dla samorządów: *efektywność energetyczna w gminach* – wyzwania a możliwości, Centralna Ewidencja Emisyjności Budynków (CEEB), białe certyfikaty, Program Stop Smog oraz Czyste Powietrze. Konferencja połączona z otwartym posiedzeniem Komisji ds. Lokalnej Polityki Energetycznej działającej przy Śląskim Związku Gmin i Powiatów, poświęcona zadaniom i roli samorządów w transformacji energetycznej województwa śląskiego. (Departament Infrastruktury i Środowiska)

#### W SKRÓCIE

- METROPOLITALNY SYSTEM IDENTYFIKACJI – Akademia Sztuk Pięknych w Katowicach**, 5 spotkań-warsztatów dla 5. podregionów Metropolii. Jak powinien wyglądać system informacji stosowany w miastach i gminach GZM;
- Warsztaty z gminami i ich jednostkami kultury w ramach prac nad **świętem GZM „KIERUNEK GZM. MIKROWYPRAWY PO METROPOLII”**. Poznajmy się, odkryjmy siebie nawzajem, pokażmy swoje atrakcje. Szlak zaskakujących atrakcji naszych gmin;
- Warsztaty w ramach **prac PROGRAMU DZIAŁAŃ STRATEGICZNYCH** Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (PDS) do roku 2022. Definiowanie działań strategicznych, omówienie założeń, przedstawiciele gmin i organizacji pozarządowych;
- W ramach prac nad **STRATEGIĄ ROZWOJU GZM** (2021–2022): wywiady pogłębione z przedstawicielami jednostek i instytucji z trzech grup tematycznych: nauka, społeczeństwo i gospodarka (pozyskiwanie opinii interesariuszy) oraz warsztaty diagnostyczne i strategiczne z udziałem władz samorządowych i przedstawicieli wszystkich gmin GZM (prace badawcze i formułowanie ustaleń strategicznych);
- Okresowe spotkania z **Metropolitalną Radą Rozwoju**, stanowiącą interdyscyplinarny doradczy zespół ekspertów zewnętrznych, o kwalifikacjach i doświadczeniach zawodowych związanych z problematyką obszarów miejskich, reprezentujący zarówno władzę samorządową i rządową, jak i środowiska społeczno-gospodarcze i naukowo-badawcze;
- Warsztaty dla **uczestników CLIMATHONU**;
- Warsztaty **wysiewania Łąk Kwietnych**;
- Współorganizacja, objęcie patronatem lub inną formą partnerstwa przedsięwzięć odbywających się na obszarze metropolii i w pozostałej części kraju. Tematyka większości przedsięwzięć, którym towarzyszy logotyp metropolii, związana jest z rozwojem gospodarki, transportem, innowacjami, smart city oraz z cyklicznymi wydarzeniami kulturalnymi.
  - Europejski Kongres Gospodarczy
  - Impact CEE
  - Europejski Kongres Małych i Średnich Przedsiębiorstw
  - Konkurs i wystawa Design 32
  - Property Forum Katowice & 4 Design Days
  - Noc Teatrów Metropolii
  - Noc Naukowców Politechniki Śląskiej
  - Samorządowe Forum Kapitału i Finansów
  - Śląski Festiwal Nauki
  - Silesia Marathon
  - Smart Metropolia
  - Międzynarodowy Festiwal im. G.G. Gorczyckiego
  - Międzynarodowy Konkurs Muzyczny im. Michała Spisaka
  - Metropolitalne Obchody 100. rocznicy Powstań Śląskich
  - Miastolab. Festiwal Miejskich Innowacji
  - Metropolitalne Śniadania Wielkanocne dla Samotnych
  - Metropolitalne Wigilie dla Samotnych
  - Metropolitalne Święto Rodziny
- Kontynuacja realizacji wieloletnich projektów partnerskich, finansowanych z funduszy unijnych:
  - Śląski System Informacji Turystycznej
  - Mobilne Śląskie







## METROPOLIA W MEDIACH

W 2021 roku o Metropolii pojawiło się w mediach ponad **23,6** tys. publikacji. Średnio każdego dnia było to ok. **64** wzmianek. W latach 2018-2020 było to łącznie prawie **70** tys. publikacji

Ekwiwalent reklamowy w 2021 roku wyniósł prawie **61 mln zł**. W latach 2018-2020 było to łącznie ponad **143 mln zł**.

Ekwiwalent reklamowy (AVE – Advertising Value Equivalency), to szacowana kwota, którą trzeba by zapłacić za opublikowanie informacji w formie reklamy.

### W PORÓWNANIU DO 2020 ROKU:

EKWIWALENT REKLAMOWY W 2021 ROKU WZRÓSŁ NIEMAL O 20 PROC. (PONAD 10 MLN ZŁ) W PORÓWNANIU DO 2020 ROKU, POMIMO NIEZNACZNEGO SPADKU DOTARCIA (O OK. 2 PROC.) ORAZ NIEZNACZNEGO WZROSTU LICZBY PUBLIKACJI (O OK. 1 PROC.). SZCZEGÓŁY PRZEDSTAWIA PONIŻSZA TABELA:

KWARTAŁ	2020			2021		
	PUBLIKACJE	AVE [ZŁ]	DOTARCIE	PUBLIKACJE	AVE [ZŁ]	DOTARCIE
I	6 764	12 164 954	52 870 639	5314	14 876 212	41 121 393
II	5 355	11 153 648	57 548 657	5182	12 951 998	37 401 678
III	6 261	14 699 219	60 588 019	6950	19 385 552	84 623 089
IV	5 045	12 598 873	55 418 987	6203	13 697 201	59 208 612
SUMA	23 425	50 616 694	226 426 302	23 649	60 910 963	222 354 772

KWARTAŁ	PORÓWNANIE W %		
	PUBLIKACJE	AVE	DOTARCIE
I	-21%	22%	-22%
II	-3%	16%	-35%
III	11%	32%	40%
IV	23%	9%	7%
SUMA	1%	20%	-2%

## MIASTA METROPOLII W MEDIACH

Dzięki wspólnie podejmowanym działaniom, wzmacniany jest również przekaz medialny dotyczący poszczególnych miast i gmin, występujących w kontekście ich funkcjonowania w ramach GZM.

Poniżej zaprezentowana jest szacowana liczba publikacji oraz wartość ekwiwalentu reklamowego w latach 2018-2021 dla pięciu stolic poszczególnych podregionów GZM.

Liczba wzmianek o miastach jest częścią ogólnej liczby publikacji, dotyczących aktywności podejmowanych przez metropolię.

	BYTOM			GLIWICE		
	PUBLIKACJE	AVE [ZŁ]	DOTARCIE	PUBLIKACJE	AVE [ZŁ]	DOTARCIE
2018	1 857	5 474 121	19 731 395	2 538	7 921 423	28 004 337
2019	2 208	7 318 398	22 486 429	4 271	11 614 566	45 960 326
2020	2 455	6 216 182	16 172 903	3 362	9 626 007	20 938 106
2021	3 504	8 636 239	21 339 656	4 402	12 987 552	25 615 158
RAZEM	10 024	27 644 940	79 730 383	14 573	42 149 548	120 517 927

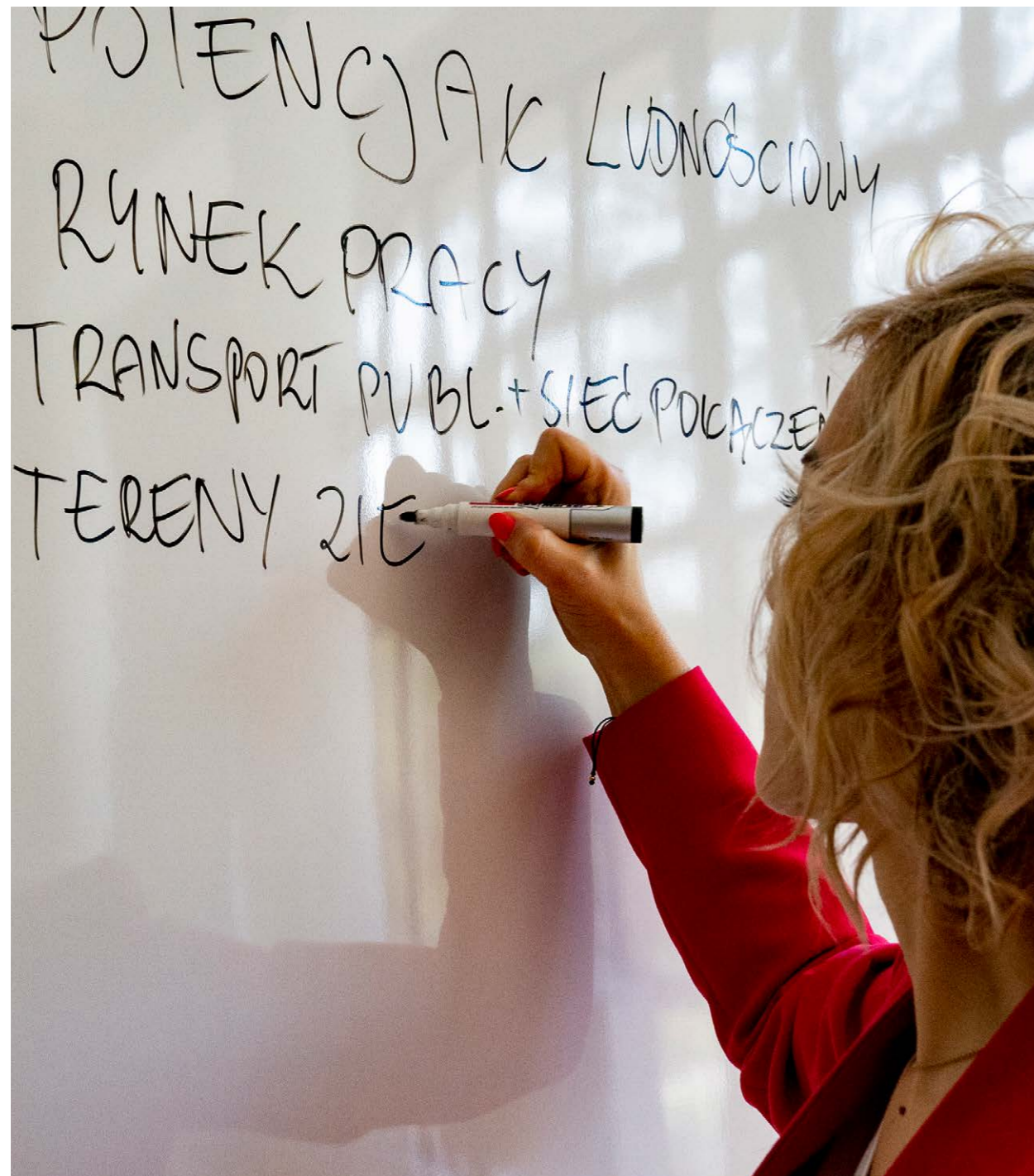
	KATOWICE			SOSNOWIEC		
	PUBLIKACJE	AVE [ZŁ]	DOTARCIE	PUBLIKACJE	AVE [ZŁ]	DOTARCIE
2018	8 853	27 307 226	121 113 431	2 224	6 633 702	20 754 132
2019	11 197	32 728 928	147 052 543	3 719	11 903 352	39 431 534
2020	8 632	23 697 227	98 375 645	2 598	8 701 067	26 318 788
2021	11 544	36 164 931	129 907 446	4 220	13 350 623	39 928 257
RAZEM	40 226	119 898 312	496 449 065	12 761	40 588 744	126 432 711

	TYCHY		
	PUBLIKACJE	AVE [ZŁ]	DOTARCIE
2018	6 092	22 248 492	71 119 594
2019	6 807	23 854 050	77 094 227
2020	6 506	23 568 672	63 588 306
2021	6 878	28 372 895	65 324 962
RAZEM	26 283	98 044 109	277 127 089



# 07

## Rozwój instytucjonalny. Strategia



PROGRAM DZIAŁAŃ STRATEGICZNYCH  
DO ROKU 2022. PODSUMOWANIE

STRATEGIA ROZWOJU 2022-2027,  
Z PERSPEKTYWĄ DO 2035 r. 88

---

## Program działań strategicznych do roku 2022. Podsumowanie

### Strategia rozwoju 2022–2027, z perspektywą do 2035 r.

GZM jest w trakcie opracowania podstawowego dokumentu strategicznego dla metropolii, określającego priorytety, cele i działania do 2027 r., z perspektywą do 2035 r. Strategia rozwoju będzie wspierać proces zarządzania obszarem metropolitalnym na rzecz jego rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego oraz poprawy jakości życia. W ramach prac analityczno-diagnostycznych rozpoznane będą kluczowe uwarunkowania i potrzeby rozwojowe GZM, z uwzględnieniem opinii mieszkańców. Pozwoli to określić m.in. wizję GZM i cele jej rozwoju na najbliższe kilkanaście lat. Dokument odnosić się będzie również do kwestii polityki przestrzennej, zawierając model struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru związku metropolitalnego. Jest on tworzony przy współudziale szerokiego grona interesariuszy. Zostanie też poddany konsultacjom społecznym. Zakończenie prac – uchwalenie Strategii Rozwoju GZM planowane jest na IV kwartał 2022 r.

**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.

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). **Metropolia aktywnie uczestniczyła w procesie konsultowania i wypracowywania projektowanych przepisów prawa dotyczących prowadzenia polityki rozwoju**, w tym także wnoszenia propozycji zapisów ustawowych doprecyzujących przepisy dotyczące opracowania strategii rozwoju oraz zapisów ustawowych wprost związanych ze związkiem metropolitalnym.

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).

Do czasu zakończenia prac nad Strategią Rozwoju GZM i rozpoczęcia jej wdrażania, obowiązuje *Program działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022*. Jest to pierwszy dokument operacyjny, który określa działania rozwojowe dla całego obszaru metropolitalnego, opracowany w 2018 r., czyli zaraz na początku powstania metropolii, który zainicjował proces stopniowych zmian w GZM. Ma on charakter quasi-strategicznego, przez co potocznie nazywany jest „małą strategią”. Odwołuje się do zadań publicznych określonych w ustawie o związku metropolitalnym w województwie śląskim, które w dokumencie zostały ujęte w następujących pięciu priorytetach:

1. kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona metropolia;
2. rozwój publicznego transportu zbiorowego i zrównoważona mobilność miejska;
3. rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego;
4. promocja związku metropolitalnego i jego obszaru;
5. rozwój instytucjonalny.

Każdemu priorytetowi zostały przypisane konkretne działania, które mają służyć integrowaniu indywidualnych potencjałów 41. gmin członkowskich, inicjowaniu działań rozwojowych oraz inspirowaniu rozwiązań innowacyjnych na rzecz stopniowego wzmocnienia funkcji metropolitalnych i poprawy jakości życia.

Dokument doczekał się już trzech aktualizacji. Dotyczą one jednak jedynie części operacyjnej – zawierającej wykaz działań, natomiast sam rdzeń dokumentu, tj. diagnoza oraz przyjęte priorytety i cele – pozostały bez zmian.

W pierwszej uchwalonej wersji *Programu* znalazło się 30 działań, których budżet oszacowano na ok. 1,3 mld zł. Najwięcej – aż 11 – było przypisanych do priorytetu 2, związanego z transportem – *Rozwój*

*publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska*. W pierwszym roku w ramach tego priorytetu udało się zrealizować dwa działania:

- integracja organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego;
- rozwój obsługi linii autobusowej między centrum metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach.

Oba te projekty miały ogromne znaczenie dla GZM, były jednymi z pierwszych działań metropolii, które widocznie wpłynęły na poprawę transportu publicznego dla jej mieszkańców.

W kolejnych latach, działania wyznaczone w ramach PDS były (i nadal są) sukcesywnie realizowane. Każdego roku *Program działań strategicznych* podlega okresowej aktualizacji w zakresie wyznaczonych działań – wymagają one doprecyzowania zakresu merytorycznego, dostosowania do zmieniającej się sytuacji oraz przepisów prawa, korekty budżetu czy też lat realizacji. Ponadto, ze względu na pojawiające się nowe trendy, potrzeby i wyzwania, do PDS dodawane były nowe zadania. W kolejnych latach zrealizowano kolejne działania:

- opracowanie Strategii promocji oraz marki wraz ze strategią komunikacji marketingowej Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do 2023 r.;
- integracja systemu ŚKUP z infrastrukturą tuską;
- solarne automaty biletowe.

Obecnie w realizacji pozostaje 31 działań, o łącznym szacunkowym budżecie w wysokości ok. 3,7 mld zł. W ramach każdego z priorytetów w trakcie realizacji jest:

- kształtowanie ładu przestrzennego, zrównoważona zielona Metropolia: 5 działań o wartości ok. 137 mln zł;
- rozwój publicznego transportu zbiorowego, zrównoważona mobilność miejska: 12 działań o wartości ok. 3,3 mld zł;
- rozwój społeczny i gospodarczy obszaru związku metropolitalnego: 9 działań o wartości ok. 233 mln zł;



- promocja związku metropolitalnego i jego obszaru: 1 działanie o wartości ok. 8 mln zł;
- rozwój instytucjonalny: 4 działania o wartości ok. 4,5 mln zł.

Do końca 2022 roku planowane jest zrealizowanie 6 działań. Pozostałe – ze względu na ich złożoność, zakres czy też ciągły charakter – swój horyzont czasowy mają znacznie dłuższy niż horyzont Programu, czyli rok 2022. Najdalszą perspektywę czasową oraz największy budżet mają zadania: *Budowa Kolei Metropolitalnej oraz Rozwój obsługi linii autobusowych łączących główne miasta należące do GZM* – z realizacją do 2031, ich łączny szacunkowy budżet to prawie 2,9 mld zł, czyli ok. 80% wartości wszystkich zadań w PDS. Ze względu na ich znaczenie dla rozwoju Metropolii będą one kontynuowane zgodnie z obecnie powstającą *Strategią Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2022–2027 z perspektywą do 2035 r.*

Uchwalenie PDS wyrażało potrzebę spójnego myślenia o rozwoju całej Metropolii. Dotychczasowe doświadczenie z jego realizacją pokazało, że nie tylko zainicjowany został proces zmian w GZM, ale również to, że wspólne działania mają realne przełożenie na efekty.

Nowa Strategia Rozwoju GZM będzie kontynuować to podejście, akcentując korzyści ze współpracy na różnych płaszczyznach w porównaniu z działaniem indywidualnym oraz przyczyni się do budowy nowej jakości życia w Metropolii.



# 08

## Podziękowania



## Podziękowania

Dziękujemy wszystkim zaangażowanym w sprawę związku metropolitalnego.

Metropolia potrzebuje przyjaciół – instytucji i ludzi – którzy wierzą w jej dobrą przyszłość i nieskrępowany rozwój. Każdego dnia doświadczamy życzliwości i miłych gestów ze strony różnych środowisk, potrzebujemy ich tak samo jak szczerzej i konstruktywnej krytyki. Wtedy wiemy, że nasze plany i działania nie tylko wzbudzają zainteresowanie, ale są przychylnie oceniane i często też bezinteresownie wspierane.

Dzięki Waszej pomocy, sympatii i wyrozumiałości dla potknięć młodego urzędu metropolitalnego, nie tracimy zapału – wierzymy, że bierzemy udział w budowie wyjątkowego miejsca – metropolii, w której dobrze się żyje, uczy, pracuje i realizuje zawodowe i osobiste marzenia.

Nie liczymy na niekończący się „okres ochronny”. Właśnie mija 5 lat od momentu naszego powstania,

to zobowiązuje do zwiększonego wysiłku i wykorzystania zdobytych doświadczeń w codziennej pracy na rzecz wspólnych projektów. Mamy nadzieję, że solidna roleta doprowadzi nas do punktu, w którym śląsko-zagłębiowska metropolitalna idea ( bigidea) znajdzie swoje ucieleśnienie.

Dziękujemy mieszkańcom gmin i miast współtworzących Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię, ich organizacjom społecznym i pozarządowym, dziękujemy wszystkim samorządowcom, parlamentarzystom, politykom, którzy towarzyszą metropolii od dnia powstania pierwszej koncepcji jej utworzenia. Przedstawicielom Instytucji kultury i organizacji gospodarczych, pracownikom i studentom uczelni wyższych z naszego regionu.

**Przyjmijcie nasze szczerze podziękowania:**

### Gminy członkowskie GZM

Urząd Miejski w Będzinie  
Urząd Miejski w Bieruniu  
Urząd Gminy w Bobrownikach  
Urząd Gminy Bojszowy  
Urząd Miejski w Bytomiu  
Urząd Gminy Chełm Śląski  
Urząd Miasta Chorzów  
Urząd Miasta Czeladź  
Urząd Miejski w Dąbrowie Górniczej  
Urząd Gminy Gierałtowiec  
Urząd Miejski w Gliwicach  
Urząd Miasta Imielin  
Urząd Miasta Katowice  
Urząd Miasta Knurów  
Urząd Gminy Kobiór  
Urząd Miasta Łędziny  
Urząd Miejski w Łaziskach Górnych  
Urząd Gminy Mierzęcice  
Urząd Miasta Mikołów  
Urząd Miasta Mysłowice  
Urząd Gminy Ożarówce

Urząd Miasta Piekary Śląskie  
Urząd Gminy Pilchowice  
Urząd Gminy Psary  
Urząd Miejski w Pyskowicach  
Urząd Miasta Radzionków  
Urząd Miasta Ruda Śląska  
Urząd Gminy Rudziniec  
Urząd Miasta Siemianowice Śląskie  
Urząd Miasta i Gminy Siewierz  
Urząd Miasta Sławkowa  
Urząd Miejski w Sosnowcu  
Urząd Miejski w Sośnicowicach  
Urząd Gminy Świerklaniec  
Urząd Miejski w Świętochłowicach  
Urząd Miejski w Tarnowskich Górach  
Urząd Miasta Tychy  
Urząd Miasta Wojkowice  
Urząd Gminy Wiry  
Urząd Miejski w Zabrze  
Urząd Gminy Zbrostawice

### Powiaty z obszaru GZM

Starostwo Powiatowe w Będzinie  
Starostwo Powiatowe powiatu bieruńsko-łódzkiego  
Starostwo Powiatowe w Gliwicach  
Starostwo Powiatowe w Mikołowie  
Starostwo Powiatowe w Pszczynie  
Starostwo Powiatowe w Tarnowskich Górach

### Gminy sąsiedzkie GZM

Urząd Gminy i Miasta Czerwionka-Leszczyny	Urząd Miasta Orzesze
Urząd Miejski w Jaworznie	Urząd Miasta Poręba
Urząd Gminy i Miasta Kozięglowy	Urząd Miejski w Pszczynie
Urząd Miejski w Kuźni Raciborskiej	Urząd Miasta Rybnik
Urząd Miejski w Łazach	Urząd Gminy Suszec
Urząd Miejski w Miasteczku Śląskim	Urząd Miejski w Toszku
Urząd Gminy Miedźna	Urząd Gminy Tworóg
Urząd Miasta Myszków	Urząd Gminy Wielowieś
Urząd Gminy Ornontowice	Urząd Miejski w Woźnikach

### Związki skupiające gminy z obszaru GZM

Związek Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego  
Śląski Związek Gmin i Powiatów

### Instytucje wspierające rozwój miast

Związek Miast Polskich,  
Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza  
Metropolia Gdańsk Gdynia Sopot  
Fundacja Rozwoju Demokracji Lokalnej im. W. Pańki.  
Instytut Rozwoju Miast i Regionów



**Przyjmijcie nasze szczerze podziękowania:**

---

**Administracja regionalna i rządowa**

Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego  
Wojewoda Śląski  
Komenda Wojewódzka Policji w Katowicach  
Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego  
Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach  
Wyższy Urząd Górniczy  
Okręgowy Urząd Górniczy w Katowicach  
Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Katowicach  
Wojewódzka Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Katowicach  
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Katowicach  
Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Katowicach  
Wojewódzki Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Katowicach  
Urząd Statystyczny w Katowicach  
Archiwum Państwowe w Katowicach  
Urząd Lotnictwa Cywilnego  
Polska Agencja Żeglugi Powietrznej

---

**Instytucje otoczenia biznesu, klastry gospodarcze**

Klaster Silesia Automotive & Advanced Manufacturing  
Polski Klaster Aluminium  
Polski Klaster IoT&AI  
Bytomski Klaster Rewitalizacji  
Śląski Klaster Internetu Rzeczy SINOTAIC  
Euro-Centrum Klaster Technologii Energooszczędnych  
Śląski Klaster Wodny  
Śląski Klaster Gospodarki Odpadami  
Hub Club – Śląski Klaster ICT i Multimediiów  
Południowy Klaster Kolejowy  
Klaster Kultury i Turystyki Przemysłowej  
Klaster 3x20  
Klaster Budownictwa Pasywnego i Energooszczędnego  
Śląska Sieć Wyrobów Medycznych MedSilesia  
Klaster E-południe  
Śląski Klaster ICT i Multimediiów  
Silesia Logistics – Śląski Klaster Logistyki  
Śląski Klaster Lotniczy  
Śląski Klaster IT  
Śląski Klaster Nanotechnologiczny NANO

---

**Izby gospodarcze**

Śląska Okręgowa Izba Architektów RP	Okręgowa Izba Przemysłowo-Handlowa w Tychach
Regionalna Izba Gospodarcza w Katowicach	Regionalna Izba Przemysłowo-Handlowa w Gliwicach
Polska Izba Ekologii	Izba Przemysłowo-Handlowa w Tarnowskich Górach
Krajowa Izba Gospodarki Nieruchomościami	Śląska Izba Budownictwa w Katowicach
Górnicza Izba Przemysłowo-Handlowa w Katowicach	Śląska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa
Zagłębiowska Izba Gospodarcza	Polsko-Ukraińska Izba Gospodarcza
Katowicka Izba Rzemieślnicza	

---

**Parki technologiczne i przemysłowe, inkubatory przedsiębiorczości**

Górnośląski Park Przemysłowy w Katowicach  
Park Naukowo-Technologiczny Euro-Centrum  
Bytomski Park Przemysłowy  
GZUT Park Przemysłowy („Stara Huta”)  
Śląski Park Przemysłowo-Technologiczny  
Sosnowiecki Park Naukowo-Technologiczny  
Park Naukowo-Technologiczny „Technopark” Gliwice  
GPP Business Park  
Park Przemysłowo-Technologiczny „EkoPark” w Piekarach Śląskich  
Park Przemysłowo-Technologiczny REVITA PARK  
Park Technologii Medycznych Kardio-Med Silesia w Zabrze  
Park Nowoczesnych Technologii IT Loft Park  
Park Technologiczny EkoEnergia-Woda-Bezpieczeństwo  
Park Przemysłowo – Technologiczny EkoEnergia – Efektywność  
Śląski Inkubator Przedsiębiorczości  
Eko-Bryza Sp. z o.o.  
Będziński Inkubator Przedsiębiorczości  
Dąbrowski Inkubator Przedsiębiorczości  
Miejski Inkubator Przedsiębiorczości Rawa.Ink  
Inkubator Przedsiębiorczości (Tarnowskie Góry)  
Inkubator Przedsiębiorczości (Knurów)  
Nowy Inkubator Nowych Gliwic GAPR  
Polskie Towarzystwo Wspierania Przedsiębiorczości

**Przyjmijcie nasze szczerze podziękowania:**

---

**Towarzystwa i fundacje**

Fundusz Górnośląski S.A.  
Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna  
Górnośląski Akcelerator Przedsiębiorczości Rynkowej Sp. z o.o. w Gliwicach  
Regionalne Centrum Innowacji i Transferu Technologii w Katowicach  
Stowarzyszenie Biznes – Nauka – Samorząd „Pro Silesia”  
Towarzystwo Urbanistów Polskich – oddział w Katowicach  
Stowarzyszenie Architektów Polskich Oddział Katowice  
Związek Liderów Sektora Usług Biznesowych (ABSL) – chapter w Katowicach  
Fundacja MikroMakro  
Fundacja Impact  
UN Global Compact Network  
Co.Brick  
Polski Alarm Smogowy  
Fundacja Fortis Pro Nobis  
Organizacja Climate – KIC  
Fundacja dla Edukacji Ekologicznej  
Fundacja Efektywnego Wykorzystania Energii  
Centrum Edukacji dla Klimatu Politechniki Śląskiej  
Krajowa Agencja Poszanowania Energii

---

**Organizacje pracodawców**

Konfederacja Pracodawców Polskich  
Śląski Związek Pracodawców Lewiatan  
Związek Przedsiębiorców i Pracodawców Śląsk  
Business Centre Club

---

**Organizacje społeczne i pozarządowe oraz przedstawiciele społeczności lokalnych z obszaru GZM**

Fundacja Napraw Sobie Miasto  
Stowarzyszenie BoMiasto w Katowicach  
Miasta dla Rowerów  
Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych  
Fundacja Rozwoju Ekonomii Społecznej w Katowicach  
Stowarzyszenie „Ziemia i My” Centrum Edukacji Ekologicznej – Dąbrowa Górnicza  
Śląski Ruch Klimatyczny  
Stowarzyszenie Zielony Imielin

Stowarzyszenie Nasza Ziemia w Mysłowicach  
EMOBI – Instytut Rozwoju Elektromobilności i Zrównoważonego Transportu w Katowicach  
Fundacja Ekologiczna „Silesia” w Katowicach  
Regionalne Centrum Wolontariatu w Katowicach  
Stowarzyszenie Centrum Społecznego Rozwoju w Łaziskach Górnych  
Stowarzyszenie Cztery Pory Roku w Knurowie  
Centrum 3.0 – Gliwicki Ośrodek Działań Społecznych  
Katowickie Centrum Organizacji Pozarządowych  
Stowarzyszenie Wspierania Organizacji Pozarządowych MOST  
Rada Działalności Pożytku Publicznego Województwa Śląskiego

---

**Instytucje i organizacje związane z kulturą i turystyką**

Śląska Organizacja Turystyczna  
Śląska Izba Turystyki  
Polska Organizacja Turystyczna  
Katowicka Fundacja Kultury  
Fundacja Animacji Kultury w Katowicach  
Teatr Śląski im. Stanisława Wyspiańskiego w Katowicach  
Teatr Rozrywki w Chorzowie  
Narodowa Orkiestra Symfoniczna Polskiego Radia w Katowicach  
Filharmonia Śląska im. Henryka Mikołaja Góreckiego w Katowicach  
Opera Śląska w Bytomiu  
Katowice Miasto Ogrodów – Instytucja Kultury im. Krystyny Bochenek  
Instytut Regionalny w Katowicach  
Instytut Myśli Polskiej im. Wojciecha Korfańskiego  
Biblioteka Śląska w Katowicach  
Śląskie Centrum Wolności i Solidarności w Katowicach  
Instytucja Filmowa Silesia-Film w Katowicach  
Muzeum Śląskie w Katowicach  
Muzeum Górnośląskie w Bytomiu  
Muzeum „Górnośląski Park Etnograficzny w Chorzowie  
Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrze  
Śląski Ogród Botaniczny  
Teatr Korez w Katowicach  
Teatr Zagłębia w Sosnowcu  
Pałac Kultury Zagłębia w Dąbrowie Górniczej  
Pałac Młodzieży w Katowicach



**Przyjmijcie nasze szczerze podziękowania:**

---

**Organizacje reprezentujące seniorów**

Polski Związek Emerytów, Rencistów i Inwalidów  
Lab 60+  
Uniwersytet Trzeciego Wieku Fundacji Komunikacji Międzykulturowej The Link w Katowicach  
Uniwersytet Trzeciego Wieku przy Wydziale Zamiejscowym w Tychach Krakowskiej Akademii im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego w Krakowie  
Stowarzyszenie Emerytów, Rencistów i Niepełnosprawnych „AKTYWNI RAZEM” w Mysłowicach  
Śląska Rada ds. Seniorów  
Będzińska Rada Seniorów  
Gminna Rada Seniorów w Bobrownikach  
Bytomska Rada Seniorów  
Chorzowska Rada Seniorów  
Rada Seniorów Miasta Dąbrowa Górnicza  
Rada Seniorów Miasta Gliwice  
Rada Seniorów Miasta Katowice  
Rada Seniorów w Mikołowie  
Mysłowicka Rada Seniorów  
Rada Seniorów w Piekarach Śląskich  
Rada Seniorów Miasta Pyskowice  
Rada Seniorów Miasta Ruda Śląska  
Siemianowicka Rada Seniorów  
Gminna Rada Seniorów w Siewierzu  
Rada Seniorów Miasta Sosnowca  
Miejska Rada Seniorów w Świętochłowicach  
Rada Seniorów Miasta Tarnowskie Góry  
Tyska Rada Seniorów  
Wojkowicka Rada Seniorek i Seniorów

---

**Organizacje reprezentujące dzieci i młodzież**

Fundacja Nasze Dzieci z Dąbrowy Górniczej  
Fundacja Prawa Dzieci z Rudy Śląskiej  
Towarzystwo Przyjaciół Dzieci – Śląski Oddział Regionalny  
Fundacja „Sfinks” – z Pasją Do Dzieci w Mysłowicach  
Stowarzyszenie na Rzecz Rozwoju Dzieci i Młodzieży „Małolat” w Dąbrowie Górniczej  
Stowarzyszenie na Rzecz Dzieci z Porażeniem Mózgowym w Tychach  
Forum Młodzieży Samorządowej  
Młodzieżowy Sejmik Województwa Śląskiego  
Ogólnopolska Federacja Młodzieżowych Samorządów Lokalnych  
Klub młodzieżowy Wysoki Zamek

Młodzieżowa Rada Miasta Bytom  
Młodzieżowa Rada Miasta Chorzów  
Młodzieżowa Rada Miasta Dąbrowa Górnicza  
Młodzieżowa Rada Miasta Gliwice  
Młodzieżowa Rada Miasta Katowice  
Młodzieżowa Rada Miejska Mikołowa  
Młodzieżowa Rada Miasta Mysłowice  
Młodzieżowa Rada Miasta Piekary Śląskie  
Młodzieżowa Rada Gminy Psary  
Młodzieżowa Rada Miasta Ruda Śląska  
Młodzieżowa Rada Miasta Siemianowice Śląskie  
Młodzieżowa Rada Miasta Sosnowca  
Młodzieżowa Rada Miejska w Świętochłowicach  
Młodzieżowa Rada Miasta Tychy

---

**Organizacje reprezentujące osoby z niepełnosprawnościami  
i niosące pomoc wykluczonym społecznie**

Polskie Forum Osób z Niepełnosprawnościami  
Polski Związek Niewidomych  
Polski Związek Głuchych  
Ogólnopolski Związek Pracodawców Zakładów Aktywności Zawodowej  
Polska Organizacja Pracodawców Osób Niepełnosprawnych (POPON)  
Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej Województwa Śląskiego  
Stowarzyszenie „Aktywne Życie” w Katowicach  
Fundacja Iskierka w Chorzowie  
Stowarzyszenie Krokus w Dąbrowie Górniczej  
Fundacja Tacy Sami  
Polski Komitet Pomocy Społecznej Zarząd Okręgowy  
Katowickie Stowarzyszenie na Rzecz Osób Starszych, Niepełnosprawnych i Oczekujących Wsparcia „Opoka”  
Stowarzyszenie „Szansa dla każdego” w Katowicach  
Stowarzyszenie Pomocy Rodzinom Osób Niepełnosprawnych oraz Im Samym „Convivere” w Katowicach  
Fundacja dla Ludzi Potrzebujących Pomocy „Gniazdo”  
FAJNA Spółdzielnia Socjalna w Katowicach  
Ośrodek Wsparcia Ekonomii Społecznej w Katowicach

**Przyjmijcie nasze szczerze podziękowania:**

---

**Uczelnie wyższe, jednostki naukowo-badawcze, instytuty naukowe**

Akademia Muzyczna im. Karola Szymanowskiego w Katowicach  
Akademia Sztuk Pięknych w Katowicach  
Akademia Wychowania Fizycznego im. Jerzego Kukuczki w Katowicach  
Politechnika Śląska  
Śląski Uniwersytet Medyczny w Katowicach  
Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach  
Uniwersytet Śląski w Katowicach  
Akademia WSB w Dąbrowie Górniczej  
Górnośląska Wyższa Szkoła Handlowa im. Wojciecha Korfantego w Katowicach  
Górnośląska Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości im. Karola Goduli w Chorzowie  
Śląska Wyższa Szkoła Medyczna w Katowicach  
Wyższa Szkoła Humanitas w Sosnowcu  
Wyższa Szkoła Inżynierii Bezpieczeństwa i Ekologii w Sosnowcu  
Wyższa Szkoła Medyczna w Sosnowcu  
Wyższa Szkoła Nauk Stosowanych w Rudzie Śląskiej  
Wyższa Szkoła Planowania Strategicznego w Dąbrowie Górniczej  
Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach  
Wyższa Szkoła Technologii Informatycznych w Katowicach  
Wyższa Szkoła Zarządzania Ochroną Pracy w Katowicach  
Dolnośląska Szkoła Wyższa z siedzibą we Wrocławiu – filia w Chorzowie  
SWPS Uniwersytet Humanistycznospołeczny z siedzibą w Warszawie – filia w Katowicach  
Kujawska Szkoła Wyższa we Włocławku – filia w Siemianowicach Śląskich  
Uczelnia Korczaka – Wydział Nauk Społeczno-Pedagogicznych w Katowicach  
Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa w Poznaniu – Wydział Studiów Społecznych w Gliwicach  
Akademia Sztuk Teatralnych im. Stanisława Wyspiańskiego w Krakowie – Wydział Teatru Tańca w Bytomiu  
Wyższa Szkoła Bankowa w Poznaniu – Wydział Zamiejscowy w Chorzowie  
Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego „Apeiron” w Krakowie – filia w Katowicach  
Główny Instytut Górnictwa  
Instytut Badań Strukturalnych  
Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych  
Centralnoeuropejski Demonstrator Dronów (CEDD, w ramach GZM)  
Sieć Badawcza Łukasiewicz  
Fundacja Rozwoju Kardiochirurgii im. prof. Zbigniewa Religi  
Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL Sp. z o.o.  
Instytut Informatyki Teoretycznej i Stosowanej Polskiej Akademii Nauk  
Instytut Inżynierii Chemicznej Polskiej Akademii Nauk  
Instytut Medycyny Pracy i Zdrowia Środowiskowego  
Instytut Podstaw Inżynierii Środowiska Polskiej Akademii Nauk  
Instytut Techniki Górniczej KOMAG  
Instytut Chemicznej Obróbki Węgla w Zabrze  
Instytut Lotnictwa

---

**Instytucje mające wpływ na funkcjonowanie transportu publicznego w regionie**

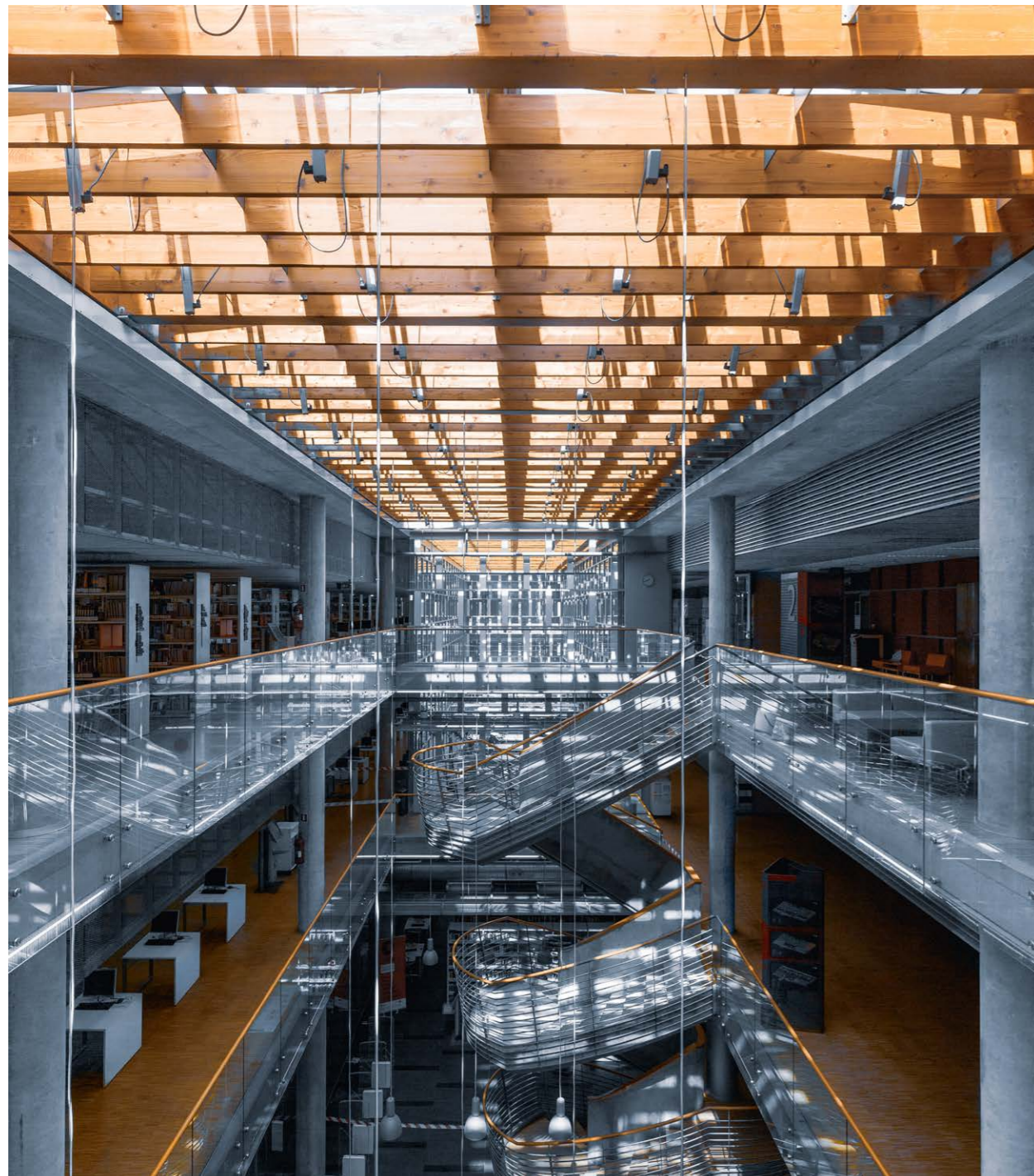
Koleje Śląskie  
Tramwaje Śląskie S.A.  
Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach  
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział Katowice  
Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. w Katowicach  
Przedsiębiorstwo Komunikacji Metropolitalnej Sp. z o.o. z siedzibą w Świerkłańcu  
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Katowice Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach  
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Tychach  
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Sosnowcu  
Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Gliwicach

**Dziękujemy!**  
**Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia**



# 09

## Biblioteka



---

**INFO GZM**  
**DANE STATYSTYCZNE**



---

**OTWARTE DANE**  
**DATA STORE**



---

**PUBLIKACJE**  
**GZM**

**RAPORT: NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI, DELEGATURA W KATOWICACH**

Informacja o wynikach kontroli UTWORZENIE I FUNKCJONOWANIE  
GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII, Warszawa, 2022  
430.006.2021 Nr ewid. 162/2021/P/21/068/LKA

„Podsumowanie 3 lat działalności Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.  
2018–2020”



RAPORT ABSL: SEKTOR NOWOCZESNYCH USŁUG BIZNESOWYCH  
W KATOWICACH, str. 39. Prognoza rozwoju sektora usług biznesowych  
w Katowicach i GZM do roku 2031

**TRANSPORT I MOBILNOŚĆ MIEJSKA**

DOBRA MOBILNOŚĆ, OD PRZESZKÓD DO ROZWIĄZAŃ, Marcin Domański,  
Bogusław Molecki, Paweł Jaworski, Filip Schmidt, Magdalena Foltyniak,  
Jakub Stęchły, Joanna Mękal

NIE TRĄĆ CZASU NA DOJAZDY. JAK NAPRAWIĆ SWOJĄ MOBILNOŚĆ.  
NARZĘDZIOWNIK DLA MIESZKAŃCÓW, Bogusław Molecki

KONCEPCJA KOLEI METROPOLITALNEJ – synteza, Ryszard Janecki,  
Grzegorz Karoń, Aleksander Sobota, Renata Żochowska, Marcin Kłos,  
Piotr Soczówka, Katowice, Tom 1–7, grudzień 2018 r.

REKOMENDACJE DLA ROZWOJU NOWOCZESNEJ MOBILNOŚCI GZM,  
Adam Jędrzejewski

STANDARDY I WYTYCZNE KSZTAŁTOWANIA INFRASTRUKTURY  
ROWEROWEJ, Katowice 2018, Katarzyna Chojnacka

Standardy dostępności ruchu pieszych dla miast i gmin Górnośląsko-  
Zagłębiowskiej Metropolii



METROPOLIA PRZYJAZNA ROWEROM. Studium tras rowerowych

PLAN DZIAŁAŃ GZM W ZAKRESIE PRZYGOTOWANIA REALIZACJI  
METROPOLITALNEJ SIECI TRAS ROWEROWYCH

PLAN TRANSPORTOWY GZM. Przyjęty przez Zgromadzenie 17 marca 2021 r.



WYTYCZNE DOTYCZĄCE INFRASTRUKTURY PUBLICZNEGO  
TRANSPORTU ZBIOROWEGO. Załącznik do Uchwały nr 30/2022 Zarządu  
Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z dnia 8 lutego 2022 r.

RAPORT Z DZIAŁALNOŚCI ZARZĄDU TRANSPORTU METROPOLITALNEGO  
ZA ROK 2021 (system transportowy, taryfa, obsługa pasażera, kontrola jakości,  
działania operacyjne).

RAPORT Z DZIAŁALNOŚCI ZARZĄDU TRANSPORTU METROPOLITALNEGO  
ZA ROK 2020



Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów  
zeroemisyjnych w publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez  
Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię

**STRATEGIE**

PROGRAM DZIAŁAŃ STRATEGICZNYCH GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ  
METROPOLII DO ROKU 2022

Program działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku  
2022. Aneks nr 1

Program działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku  
2022. Aneks nr 2

Program działań strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku  
2022. Aneks nr 3

STRATEGIA PROMOCJI ORAZ MARKI WRAZ ZE STRATEGIĄ KOMUNIKACJI  
MARKETINGOWEJ GZM DO 2023 ROKU

STRATEGIA ROZWOJU GZM NA LATA 2022-2027, Z PERSPEKTYWĄ DO 2035  
Szczegółowe informacje na temat opracowania Strategii dostępne są na  
stronie: [strategia.metropoliagzm.pl](http://strategia.metropoliagzm.pl)

**GOSPODARKA**

POTENCJAŁ GOSPODARCZY I SPOŁECZNY GÓRNOŚLĄSKO-  
ZAGŁĘBIOWSKIEJ METROPOLII, Raport GZM, czerwiec 2021



OCHRONA POWIETRZA W JST Z WYKORZYSTANIEM BSP.  
Rekomendacje dotyczące celu zastosowania i specyfikacji Istotnych  
Warunków Zamówienia (SIWZ) dla usługi pomiaru niskiej emisji.



JAK REALIZOWAĆ ZADANIA SAMORZĄDOWE W ZAKRESIE OCHRONY  
ŚRODOWISKA Z WYKORZYSTANIEM DRONÓW



SUMP-UAM PRACTITIONER Briefing w ramach inicjatywy międzynarodowej  
miast Urban Air Mobility Initiative Cities Community UIC2 na zlecenie Dyrekcji  
Generalnej ds. Mobilności i Transportu KE (DG Move).

**EDUKACJA I ROZWÓJ**

PORADNIK DLA INSTYTUCJI, ORGANIZACJI I GMIN.  
METROPOLIA PRZYJAZNA SENIOROM.  
UM GZM



### **OCHRONA ŚRODOWISKA**

DROGA DO SAMOWYSTARCZALOŚCI ENERGETYCZNEJ DO 2050 ROKU DLA METROPOLII GZM, Barbara Grzebułska, Barbara Massalska, Piotr Ostanek, Karolina Zubel, Patrycja Romaniuk, Pioneers into Practice 2020

KONCEPCJA ROZWOJU ODNAWIALNYCH ŹRÓDEŁ ENERGII (OZE) W GMINACH GZM JAKO JEDNO Z NARZĘDZI OSIĄGNIĘCIA CELU METROPOLII SAMOWYSTARCZALNEJ ENERGETYCZNIE. GZM, Instytut Projektów i Analiz, listopad 2021 r.

PORADNIK Jak skutecznie ogrzewać dom

### **DOKUMENTY BAZOWE**

USTAWA z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW z dnia 26 czerwca 2017 r. w sprawie utworzenia w województwie śląskim związku metropolitalnego pod nazwą „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia”

STATUT Związku Metropolitalnego „Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia”, załącznik do Uchwały Zgromadzenia GZM nr V/1?2018 z dnia 16 lutego 2018 r.

Magazyn „W Metropolii”  
Biuletyn „W Metropolii. Biznes”

Urząd Metropolitalny  
Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

ul. Barbary 21A,  
40-053 Katowice  
tel. +48 32 718 07 42  
fax +48 32 718 07 99  
e-mail: kancelaria@metropoliagzm.pl  
www.metropoliagzm.pl

Zarząd Transportu Metropolitalnego  
ul. Barbary 21A,  
40-053 Katowice  
Bezpłatna infolinia 800 16 30 30  
www.metropoliaztm.pl

Kontakt dla mediów  
Kamila Roźnowska, rzecznik prasowy  
tel. +48 32 718 07 62  
tel. +48 506 134 537  
e-mail: k.roznowska@metropoliagzm.pl