



PODSUMOWANIE
2 LAT DZIAŁALNOŚCI
GÓRNOŚLĄSKO-ZAGŁĘBIOWSKIEJ
METROPOLII

2018 – 2019

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

Opracowanie graficzne:
Departament Strategii i Polityki Przestrzennej





Spis treści

1. Komunikacja i Transport	6-22
2. Projekty i Inwestycje	26-31
3. Rozwój Społeczny i Gospodarczy	34-40
4. Planowanie Strategiczne i Rozwój Przestrzenny	45-50
5. Dodatkowe informacje	54-56



Autobusem na LOTNISKO
i dalej w świat

ZTM

168

BI 081AM

Autobusem na LOTNISKO
i dalej w świat



Komunikacja i Transport

1. Kolej Metropolitalna
2. Zarząd Transportu Metropolitalnego
3. Wspólne bilety
4. Nowa siatka połączeń
5. Autobus na lotnisko
6. Projekty informatyczne wspierające transport
7. Skoordynowane zarządzanie przystankami
8. Automaty biletowe
9. Nowy system zliczania pasażerów
10. Rada Metropolitalnego Transportu Publicznego



Kolej Metropolitalna (KM)

Województwo śląskie jest obszarem silnie zurbanizowanym, ale charakteryzuje je niski wskaźnik wykorzystania kolei. Przeciętny mieszkaniec korzysta z tego środka transportu zaledwie 4-5 razy w ciągu roku (średnia dla Polski w 2017 r. to 7-9; a rekord w województwie pomorskim wynosi 24) – tak wynika z danych Urzędu Transportu Kolejowego. Rozwiązaniem problemów komunikacyjnych konurbacji ma być Kolej Metropolitalna. Gotowa jest już koncepcja kolei, która zawiera cztery warianty rozwoju - od najbardziej podstawowego, uwzględniającego zakup nowych pociągów oraz zwiększenie częstotliwości ich kursowania, po najbardziej zaawansowany, który zakłada inwestycje, m.in. w rozbudowę alternatywnych rodzajów kolei (lekka kolej szynowa, monorail).

2018: 260 000 zł
2019: 1 266 000 zł
2020: 27 300 000 zł
+: 16 200 000 000 zł

384 km
długości sieci KM

15-minutowa
częstotliwość kursowania pociągów po zbudowaniu KM

129
przystanków i stacji KM

Co zastaliśmy

- ◆ Spadek znaczenia kolei. Mieszkańcy województwa korzystają z niej rzadziej niż w innych częściach Polski.
- ◆ Stagnacja inwestycyjna. Brak budowy nowych, alternatywnych torowisk usprawniający ruch dla komunikacji aglomeracyjnej.
- ◆ Ograniczona przepustowość istniejących szlaków komunikacyjnych.
- ◆ Brak wspólnego biletu dla komunikacji miejskiej i kolei.
- ◆ Brak wizji i planu rozwoju transportu kolejowego.

Ciekawostki

- ◆ W ramach Suplementu do Koncepcji KM powstały trzy zmodyfikowane warianty, w których przewidziano dodatkową dobudowę linii kolejowych oraz budowę nowych przystanków osobowych.
- ◆ W Dąbrowie Górniczej zmodernizowane zostaną stacje w dzielnicy Gołonóg i w centrum miasta oraz infrastruktura kolejowa. Inwestycja wpisuje się w rozwój KM. GZM dofinansuje ten projekt kwotą 26 mln zł.
- ◆ Opracowane i odebrane zostało Studium dla komunikacji tramwajowej. To dokument określający proponowane kierunki rozwoju sieci połączeń tramwajowych, a także projektów likwidacji tzw. wąskich gardeł. Zostanie wykorzystany przy analizie wariantów dla KM.
- ◆ Metropolia już realizuje wariant początkowy (W0), zwiększając co roku swoje dofinansowanie do połączeń uruchamianych przez Koleje Śląskie. W 2019 roku przekazała na ten cel 1,2 mln zł, w 2020 roku to 6 mln zł, a na 2021 rok zaplanowano 30 mln zł.

Co zrobiliśmy

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

Cele do osiągnięcia

- ◆ Przywrócenie znaczenia transportu szynowego na obszarze GZM.
- ◆ Stworzenie alternatywy dla indywidualnego transportu samochodowego.
- ◆ Budowa nowych torów i dodatkowych przystanków.
- ◆ Zakup nowoczesnych pociągów.
- ◆ Utworzenie szybkiego i ekologicznego systemu transportu.
- ◆ Skrócenie czasu przejazdu pomiędzy miastami i gminami.
- ◆ Rozładowanie ruchu kołowego, minimalizowanie korków.
- ◆ Skuteczne skomunikowanie miast i gmin GZM z Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach.
- ◆ Zwiększenie dostępności i konkurencyjności transportu kolejowego.

Jak to zrobimy

- ◆ Utworzenie sprawnie działającej Kolei Metropolitalnej.
- ◆ Wykorzystanie różnych rodzajów kolei, adekwatnych do potrzeb i warunków: kolej tradycyjna, lekka kolej miejska, tramwaje, a w przyszłości może i monorail.
- ◆ Wyznaczenie obszarów priorytetowych dla prowadzenia inwestycji.
- ◆ Etapowe realizowanie priorytetowych inwestycji.
- ◆ Poszukiwanie i pozyskiwanie źródeł finansowania.
- ◆ Współpraca z rządem RP, Województwem Śląskim i PKP PLK S.A. w zakresie wsparcia inwestycji, których celem jest rozwój kolei w GZM.





Zarząd Transportu Metropolitalnego

Integracja organizatorów transportu

Integracja organizatorów transportu publicznego ma na celu usprawnienie zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego. Lata realizacji: 2018-2022.

2018: 260 000 zł
2019: 1 266 000 zł
2020: 27 300 000 zł
+: 16 200 000 000 zł

22,5 mln zł
mniej będzie kosztować organizacja i administracja, dzięki powstaniu ZTM.

100 mln km
pokonują rocznie autobusy, tramwaje, trolejbusy.

Co zastaliśmy

- ◆ Rozproszone zarządzanie komunikacją miejską.
- ◆ Funkcjonowanie trzech odrębnych organizatorów: KZK GOP, MZKP Tarnowskie Góry, MZK Tychy.
- ◆ Różne systemy obliczania składek na utrzymanie komunikacji miejskiej.
- ◆ Tylko częściowa integracja taryfowo-biletowa, problematyczna dla pasażerów.
- ◆ „Analogowy” system zarządzania – brak możliwości weryfikacji danych online.

Ciekawostki

- ◆ Ponad 1000 autobusów, tramwajów i trolejbusów pod szyldem ZTM wyjeżdża codziennie na ulice 52 miast i gmin. Obsługują łącznie około 6,5 tys. przystanków.
- ◆ Metropolia organizuje transport w 40 miastach i gminach do niej należących oraz 12, które z nią sąsiadują.
- ◆ Metropolia współpracuje z PKN Orlen na rzecz rozwoju wodoru jako paliwa przyszłości, które mogłyby napędzać autobusy komunikacji miejskiej.

Co zrobiliśmy

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

styczeń 2018
Powstanie ZTM.

styczeń – październik 2018
Analiza due dilligance KZK GOP, MZKP, MZK Tychy.

kwiecień 2018
Wprowadzenie wspólnych biletów okresowych.

styczeń 2018
Wprowadzenie wspólnych biletów jednorazowych i ujednoliconego katalogu uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

luty 2018 - sierpień 2019
Prace nad rozszerzeniem systemu ŚKUP.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Usprawnienie zarządzania komunikacją miejską.
- ◆ Wsparcie dla budżetów gmin w przypadku nieplanowanych wydatków.
- ◆ Obniżenie kosztów organizacyjno-administracyjnych.
- ◆ Unowocześnienie systemów płatniczych w komunikacji miejskiej.
- ◆ Poprawa jakości świadczonych usług.
- ◆ Wychodzenie naprzeciw oczekiwaniom pasażerów.

Jak to zrobimy

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





Wspólne bilety

Celem wprowadzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego jest zahamowanie spadku liczby pasażerów korzystających z transportu publicznego oraz zmniejszenie liczby samochodów wjeżdżających do centrum Metropolii. Projekt ma być realizowany w latach 2018-2022.

2018: 9 235 552 zł
2019: 1 459 775 zł
2020: 620 000 zł

159 autobusów i trolejbusów

zostało wyposażonych w nowe kasowniki.

12 tysięcy Metrobiletów

zostało sprzedanych od czerwca 2019 roku.

Od 1 marca 2020 roku

bilet wieloprzejazdowy będzie ważny 180 dni.

Co zastaliśmy

- ◆ Różne taryfy, które utrudniały pasażerom korzystanie ze wszystkich dostępnych środków transportu.
- ◆ Brak możliwości dokonywania płatności kartami zbliżenowymi w pojazdach.
- ◆ Wysokie ceny biletów w taryfie odległościowej, które nie zachęcały do korzystania z niej.

Ciekawostki

- ◆ Najważniejsze zmiany w nowej taryfie: obniżenie ceny w taryfie odległościowej; podwyższenie cen biletów papierowych; wprowadzenie biletu grupowego (do 5 osób); wprowadzenie biletu dziennego; wprowadzenie biletu długookresowego, ważnego 120 dni; wprowadzenie biletów wieloprzejazdowych (20, 40, 80 przejazdów); wycofanie biletu 30-dniowego, wyłącznie na autobus/trolejbus lub tramwaj; opracowanie oferty dla organizatorów imprez masowych.
- ◆ Bilety wieloprzejazdowe to niejako abonament na komunikację miejską. Ważne przez pół roku, pozwalają pasażerom korzystać z komunikacji miejskiej w dowolnym momencie. Są dużo tańsze niż gdyby kupować pakiet papierowych lub elektronicznych biletów jednorazowych.

Co zrobiliśmy

- ◆ Dwumiesięczny proces przygotowania założeń wspólnego systemu taryfowo-biletowego, integrującego taryfy dotychczasowych trzech organizatorów.
- ◆ Wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego w zakresie biletów jednorazowych i katalogu uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów.
- ◆ Wprowadzenie bezpłatnych przejazdów dla dzieci i młodzieży, w tym wprowadzenie modyfikacji w systemie ŚKUP, umożliwiających kodowanie nowej ulgi na karcie ŚKUP.
- ◆ Wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego w zakresie biletów okresowych, w tym wprowadzenie wymaganych modyfikacji w systemie ŚKUP.
- ◆ Ustalenie, wspólnie z Kolejami Śląskimi i KZK GOP, zasad ogłaszania bezpłatnych przejazdów w tzw. „dni smogowe” w 2018 r. oraz pokrywania przez GZM ówczesnym organizatorem transportu (KZK GOP, MZKP Tarnowskie Góry i MZK Tychy) strat z tego tytułu.
- ◆ Zawarcie porozumienia pomiędzy GZM, KZK GOP, Województwem Śląskim i Kolejami Śląskimi, obejmującego wprowadzenie wspólnego biletu z Kolejami Śląskimi oraz sfinansowanie przez GZM uruchomienia dodatkowych przewozów kolejowych, kończącego ponad roczny okres wielostronnych ustaleń możliwości i szczegółów wprowadzenia oferty.

listopad 2017 –
grudzień 2017
Prace nad
założeniami
zintegrowanej
taryfy.

styczeń 2018
„Dni smogowe”. Rozpoczęcie
współpracy z Kolejami Śląskimi
ws. wspólnego ogłaszania
bezpłatnych przejazdów.

kwiecień 2018
Wprowadzenie wspólnych biletów
okresowych.

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

styczeń 2018
Wspólne bilety jednorazowe,
ujednolicony katalog uprawnień
do przejazdów ulgowych
i bezpłatnych, w tym bezpłatne
przejazdy dla dzieci i młodzieży.

luty – październik 2018
Metrobilet. Prace nad porozu-
mieniem z Urzędem
Marszałkowskim i Kolejami
Śląskimi.

październik 2018
Metrobilet. Zawarcie
porozumienia.

Co zrobiliśmy

- ◆ Wprowadzenie Metrobiletu, czyli wspólnej oferty komunikacji miejskiej ZTM i Kolei Śląskich. Przygotowanie dedykowanej aplikacji kontrolerskiej, zainstalowanej na nowych urządzeniach Kolei Śląskich, wraz z integracją systemu łączności tych urządzeń z Systemem ŚKUP.
- ◆ Opracowanie taryfy przewozu osób i bagażu w komunikacji zbiorowej, organizowanej przez ZTM, uwzględniającej uruchomienie systemu ŚKUP oraz przyjmowania opłat kartą płatniczą w pojazdach obszaru południowego (PKM Tychy i TLT Tychy). Projekt taryfy został poddany konsultacjom ze związkami zawodowymi, jak również był przedmiotem obrad Rady Metropolitalnego Transportu Publicznego
- ◆ Wdrożenie nowej taryfy przewozu osób i bagażu w komunikacji zbiorowej organizowanej przez ZTM.
- ◆ Ustalenie z Urzędem Marszałkowskim i Kolejami Śląskimi planu działań oraz horyzontu czasowego kolejnych kroków zmierzających do rozszerzenia aktualnej oferty Metrobiletu.
- ◆ Udzielenie ówczesnym organizatorom: KZK GOP, MZKP Tarnowskie Góry i MZK Tychy (miastu Tychy) dotacji celowej na pokrycie kosztów utraconych przychodów z tytułu wprowadzenia bezpłatnych przejazdów dla dzieci i młodzieży.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Utworzenie zintegrowanej i elastycznej oferty biletowej dla mieszkańców Metropolii.
- ◆ Możliwość łatwiejszego podróżowania wszystkimi środkami transportu publicznego po obszarze GZM.
- ◆ Zacieśnienie współpracy z Kolejami Śląskimi.
- ◆ Zwiększanie roli transportu kolejowego, w kontekście tworzenia Kolei Metropolitalnej.

Jak to zrobimy

- ◆ Dostosowywanie taryfy do aktualnych potrzeb pasażerów, aby zapewnić im elastyczne formy korzystania z komunikacji miejskiej.
- ◆ Zachęcanie pasażerów do korzystania z biletów elektronicznych.
- ◆ Udostępnianie nowoczesnych form zakupu biletów – aplikacje mobilne, płatność kartą.
- ◆ Wprowadzenie nowych wariantów i rodzajów Metrobiletu.





Nowa siatka połączeń

Komunikacja miejska nigdy nie wygra z samochodami, jeśli nie będzie zapewniała możliwości szybkiego przemieszczania się pomiędzy kluczowymi ośrodkami i zatrzymywania tam, skąd łatwo dojechać w miejsce docelowe. Dlatego też Zarząd Transportu Metropolitalnego rozpoczął prace nad optymalizacją siatki połączeń, aby dostosować ją do potrzeb pasażerów i maksymalnie skrócić czas dojazdu pomiędzy poszczególnymi miastami poprzez uruchomienie metrolinii, czyli szybkich połączeń autobusowych. Nie chodzi tylko o to, żeby takie autobusy zatrzymywały się na kilku przystankach, ale również, aby w miarę możliwości zjeżdżały na autostradę i omijały zakorkowane centra miast. Uzupełnieniem systemu będą linie dowozowo-odwozowe, które zapewnią dojazd w miejsce przesiadek na metrolinie. Optymalizacja siatki połączeń to sposób na usprawnienie komunikacji miejskiej do czasu budowy Kolei Metropolitalnej. Kolej wciąż pozostaje priorytetem dla GZM. Metrolinie i linie dowozowo-odwozowe mają być w całości finansowane przez Metropolie.

Co zastaliśmy

- ◆ Siatka połączeń projektowana wiele lat temu, która nie jest adekwatna do aktualnych potrzeb pasażerów.
- ◆ Bardzo długie czasy przejazdów, nawet pomiędzy sąsiadującymi ze sobą miastami.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Uruchomienie szybkich połączeń autobusowych, które pozwolą, w dużo krótszym czasie niż dzisiaj, przemieszczać się pomiędzy miastami.
- ◆ Wprowadzenie nowej jakości w projektowaniu zmian funkcjonowania komunikacji miejskiej.
- ◆ Dostosowanie zmian do rzetelnych wyników badań m.in. studium transportowego.

14 szybkich linii autobusowych ma usprawnić komunikację pomiędzy miastami w Metropolii.

25 ośrodków miejskich zostałyby połączone szybkimi liniami autobusowymi.

14 linii dowozowo-odwozowych to integralny element nowej siatki połączeń.

Co zrobiliśmy

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

Jak to zrobimy

- ◆ Globalna optymalizacja całej siatki połączeń na terenie GZM; projekt metrolinii to tylko jeden z elementów projektowanych zmian.
- ◆ Usprawnienie funkcjonowania komunikacji miejskiej, która mogłaby konkurować z samochodami prywatnymi. Stworzenie intuicyjnego dla pasażerów systemu komunikacyjnego.
- ◆ Dostosowanie komunikacji miejskiej do aktualnych potrzeb pasażerów, ich stylu życia i spędzania wolnego czasu.
- ◆ Odbudowanie zaufania pasażerów.

Ciekawostki

- ◆ Szybkie linie autobusowe łączyłyby od dwóch do siedmiu miast, zapewniając maksymalnie krótki czas przejazdu pomiędzy nimi.
- ◆ Projektując globalne zmiany dla Zagłębia, wskazano konieczność reorganizacji sieci połączeń w trzech głównych ciągach: Katowice – Sosnowiec, Katowice – Będzin, Katowice – Dąbrowa Górnicza.

marzec – kwiecień 2019

Pierwsze prace nad koncepcją nowej sieci połączeń publicznego transportu zbiorowego na obszarze GZM, cykl wstępnych spotkań w gronie ekspertów.

czerwiec – lipiec 2019

Zatrudnienie menadżera ze środowiska akademickiego (Politechnika Śląska, Wydział Transportu), w celu rozszerzenia wsparcia merytorycznego. Opracowanie koncepcji tras linii metropolitalnej oraz uzgodnienia z Dyrekcją ZTM i władzami GZM.

wrzesień 2019

Spotkanie z pasjonatami komunikacji miejskiej i działaczami społecznymi, dyskusje dotyczące raportu optymalizacji siatki połączeń, wyznaczenie celu i prace nad projektem linii metropolitalnych.

listopad – grudzień 2019

Cykl spotkań z gminami, dyskusje dotyczące raportu, analiza przekazanych uwag i wprowadzenie zasadnych zmian w raporcie.

maj 2019

Rozpoczęcie prac nad koncepcją metropolitalnych linii autobusowych, które w jak najkrótszym czasie zapewniłyby połączenia pomiędzy gminami Metropolii w relacjach, w których przemieszcza się największa liczba mieszkańców.

sierpień 2019

Prezentacja założeń linii metropolitalnych dla publiczności i mediów.

październik 2019

Przekazanie gminom do zaopiniowania raportu opisującego prace nad przygotowaniem koncepcji linii metropolitalnych oraz przedstawienie proponowanych tras i charakterystyki poszczególnych linii.

od stycznia 2020

· Weryfikacja zasadności koncepcji linii metropolitalnych z pomocą programu Visum.

· Zakończenie procesu projektowania założeń linii metropolitalnych, opracowywanie rozkładów jazdy i przygotowanie do ich wdrożenia.

· Utworzenie suplementu do raportu linii metropolitalnych, zawierającego uwagi i problemy zgłaszane przez władze gmin.



Autobusy na lotnisko

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

Co zastaliśmy

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

Cele do osiągnięcia

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

Co zrobiliśmy

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

Jak to zrobimy

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

4
linie lotniskowe

8
miast

16
przystanków



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



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



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

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

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

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

listopad 2018 r.
Uruchomienie linii lotniskowych.

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



Projekty informatyczne wspierające rozwój i transport

Intuicyjne i przyjazne dla pasażerów rozwiązania to główne efekty projektów informatycznych, wspierających rozwój komunikacji publicznej w Metropolii. W pierwszych dwóch latach działalności GZM pracowano również nad tym, aby informacje, które trafiają do pasażerów były precyzyjne i łatwo pozwalały planować podróż.

7 kluczowych projektów o wartości ponad 45,8 mln zł

Co zastaliśmy

- ◆ Różne taryfy, różne rozwiązania informatyczne, różne systemy zamawiania biletów i płatania za nie.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Przejrzysty i przyjazny system zarządzania kartą ŚKUP, bez konieczności odwiedzania punktów sprzedaży.
- ◆ Priorytet przejazdu dla komunikacji publicznej na skrzyżowaniach.

Co zrobiliśmy

- ◆ Integracja i rozbudowa istniejących systemów o nowe, intuicyjne rozwiązania dla pasażerów.
- ◆ Rozszerzenie systemu Śląskiej Karty Usług Publicznych (ŚKUP) o infrastrukturę tuską (wprowadzono nowe kasowniki, z dużym, dotykowym ekranem, umożliwiające płatność EMV).
- ◆ Wdrożenie Metrobiletu – w ramach biletu miesięcznego, łączącego autobus, tramwaj, trolejbus z pociągami Kolei Śląskich.
- ◆ Uruchomienie aplikacji mobilnej, pozwalającej na zarządzanie kontem i kartą ŚKUP.
- ◆ Rozszerzenie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej o dodatkowe 462 tablice.
- ◆ Zbudowanie platformy umożliwiającej priorytetyzację pojazdów komunikacji publicznej w systemach ITS.

Jak to zrobimy

- ◆ Zbudowanie w pełni przejrzystych, łatwych i intuicyjnych rozwiązań informatycznych dla pasażerów korzystających z komunikacji publicznej.



Szybsze i lepsze przekazywanie informacji o utrudnieniach w ruchu, to efekt integracji narzędzi informatycznych, wykorzystywanych w Centrum Zarządzania Ruchem Zarządu Transportu Metropolitalnego.



Średnia miesięczna sprzedaż metrobiletu wynosi 1800 sztuk.



Projektowany system ŚKUP 2.0 będzie zbliżony do „tyskiego” system ŚKUP.



Skoordynowane zarządzanie przystankami

Przejęcie infrastruktury przystankowej ma na celu wypracowanie modelu zarządzania nią, co pozytywnie wpłynie na wizerunek Metropolii oraz zapewni pasażerom jednolite standardy jakości.

4 gminy

Sławków, Świerklaniec, Tychy i Sośnicowice – przekażą Metropolii zarząd nad wiatami przystankowymi.

279 wiat przystankowych

znajduje się w tych gminach.

Około 6,5 tysiąca przystanków

znajduje się łącznie we wszystkich gminach GZM.

Co zastaliśmy

- ◆ Rozproszony system zarządzania wiatami przystankowymi.
- ◆ Brak wspólnych standardów ich budowy i modernizacji.
- ◆ Słupek przystankowy był jedynym elementem, który należał do organizatora transportu publicznego.
- ◆ Wysokie koszty utrzymania.

Co zrobiliśmy

- ◆ Zwrócenie się do 41 gmin Metropolii o przygotowanie danych w zakresie infrastruktury przystankowej.
- ◆ Przygotowanie analizy przesłanych przez gminy materiałów.
- ◆ Przygotowanie wstępnej koncepcji wzoru wyglądu wiat przystankowych.
- ◆ Zwrócenie się do gmin o zajęcie stanowiska ws. przekazania infrastruktury przystankowej oraz sporządzenie analizy kosztów jej utrzymania po przekazaniu zadania na rzecz GZM.
- ◆ Spotkanie z gminami GZM dot. zarządzania i wyznaczenia standardów infrastruktury przystankowej oraz ponowne wysłanie do gmin pisma w sprawie informacji o zamiarze przekazania do GZM infrastruktury przystankowej.
- ◆ Przygotowanie i wysłanie do gmin Metropolii wyjaśnień dotyczących prawnych aspektów przejścia infrastruktury przystankowej.
- ◆ Wystąpienie do firm zewnętrznych o kalkulację kosztów obsługi wiat przystankowych.
- ◆ Inwentaryzacja infrastruktury przystankowej na terenie gmin, które zdecydowały się na przekazanie zadania na rzecz GZM.
- ◆ Obliczenie składek zmiennych w rozbiciu na nowe zadania dla miast i gmin, które zdecydowały się na przekazanie infrastruktury przystankowej.



Co zrobiliśmy

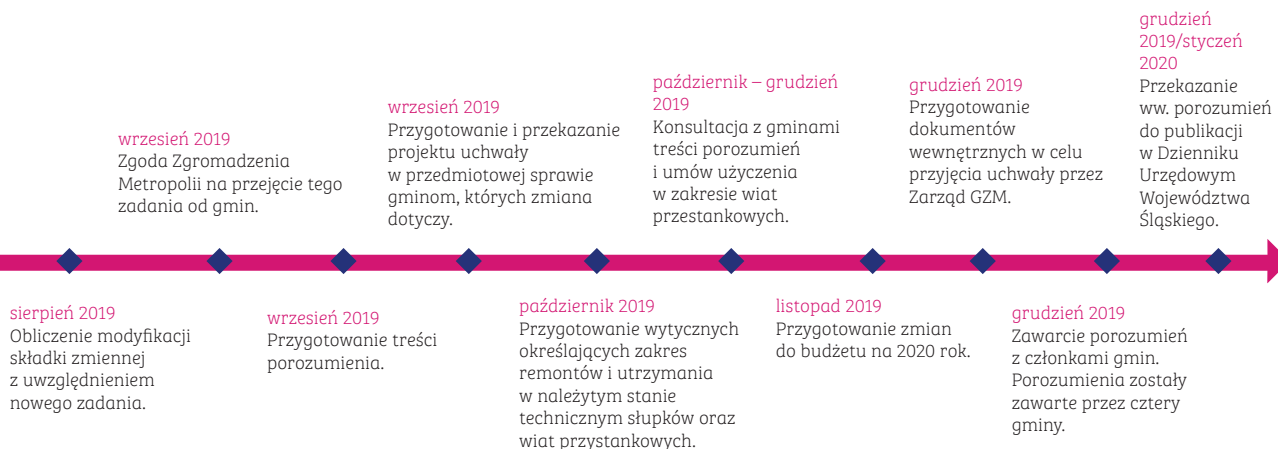
- ◆ Przyjęcie uchwały Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w sprawie zawarcia porozumienia z gminami.
- ◆ Przesłanie do gmin, które zdecydowały się na przekazanie zadania, projektu uchwały rady gminy, której podjęcie jest konieczne do zawarcia z GZM porozumienia.
- ◆ Przygotowanie wytycznych określających zakres remontów i utrzymania w należytym stanie technicznym słupków oraz wiat przystankowych.
- ◆ Konsultacja z gminami treści porozumień i umów użyczenia w zakresie wiat przystankowych.
- ◆ Przygotowanie zmian do budżetu na 2020 rok.
- ◆ Przygotowanie kart sprawy oraz podjęcie przez Zarząd GZM uchwały w sprawie przyjęcia porozumień.
- ◆ Zawarcie porozumień z gminami. Na ten moment Metropolia porozumiała się w sprawie przejęcia 279 wiat z czterech gmin (Sławków, Sośnicowice, Tychy, Świerklaniec).
- ◆ Przekazanie ww. porozumień do publikacji w Dzienniku Urzędowym Województwa Śląskiego.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Skoordynowane zarządzanie budową, przebudową oraz remontami wiat przystankowych.
- ◆ Zmierzanie do ujednolicenia wyglądu wiat i pełnego wykorzystania ich potencjału, m.in. reklamowego.
- ◆ Obniżenie kosztów utrzymania wiat przystankowych.

Jak to zrobimy

- ◆ Wprowadzenie wspólnych standardów dot. wyglądu wiat przystankowych; dbałość o ich estetykę.
- ◆ Skoordynowanie zarządzania 6,5 tys. przystanków. Stworzenie przestrzeni odpowiadającej potrzebom różnych grup pasażerów.
- ◆ Pełne wykorzystanie potencjału wiat.
- ◆ Obniżanie kosztów zarządzania nimi poprzez uzyskanie efektu skali.





Automaty biletowe

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

10 automatów solarnych zostanie zainstalowanych na terenie gmin GZM.

12 miesięcy potrwa weryfikacja, czy w wybranych lokalizacjach zasadne jest lokowanie automatu stacjonarnego.

86 nowych stacjonarnych automatów biletowych ma zostać zakupionych i zainstalowanych w gminach GZM.

W latach 2020-2023 na dzierżawę automatów solarnych i zakup automatów stacjonarnych zabezpieczono kwotę 15 777 000 zł (270 000 solarne + 15 507 000 stacjonarne).

Co zastaliśmy

- ◆ Spadająca liczba stacjonarnych punktów, w których pasażerowie mogą kupić bilety.
- ◆ „Białe plamy” – gminy GZM, w których nie ma automatów biletowych.
- ◆ Malejące wpływy ze sprzedaży biletów.

Co zrobiliśmy

- ◆ Analiza kanałów dystrybucji – wielkość sprzedaży, przewidywane tendencje.
- ◆ Określenie wymogów i standardów dla centrów przesiadkowych na terenie GZM, w tym w zakresie lokalizowania na nich automatu biletowego.
- ◆ Przygotowanie interfejsów, umożliwiających przyłączenie nowych urządzeń, w tym automatów biletowych, do systemu ŚKUP.
- ◆ Określenie potrzeb GZM w zakresie zakupu tego typu urządzeń.
- ◆ Weryfikacja dostępnych na rynku rozwiązań.
- ◆ Analiza i określenie wymogów funkcjonalnych i technicznych planowanych do zakupu automatów.
- ◆ Oszacowanie wartości zamówienia.
- ◆ Wyznaczenie wstępnej lokalizacji automatów, finansowanych przez GZM.

Co zrobiliśmy

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

grudzień 2018 – luty 2019
Określenie wymogów i standardów dla centrów przesiadkowych.

kwiecień – czerwiec 2019
Analiza kanałów dystrybucji.

czerwiec 2018 – grudzień 2019
Przygotowanie interfejsu umożliwiającego przyłączenie nowych automatów do systemu ŚKUP.

kwiecień 2019 – styczeń 2020
Weryfikacja dostępnych na rynku rozwiązań, określenie wymogów funkcjonalnych i technicznych automatów wraz z ich planowaną lokalizacją. Szacunek wartości zamówienia.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Zwiększenie dostępności sieci sprzedaży w gminach GZM poprzez zapewnienie w każdej gminie GZM automatu biletowego.
- ◆ Ograniczenie różnorodności modeli urządzeń, która ma miejsce w przypadku odrębnego zamawiania urządzeń przez gminy.
- ◆ Stosowanie jednolitych wymogów jakościowych i funkcjonalnych w przypadku wszystkich urządzeń tego typu, funkcjonujących na terenie GZM.
- ◆ Skupienie zarządzania urządzeniami u jednego podmiotu – ZTM.
- ◆ Niższa cena zakupowanych urządzeń dzięki efektowi skali.
- ◆ Weryfikacja nowej technologii (automaty solarne) w warunkach klimatycznych i atmosferycznych GZM.
- ◆ Weryfikacja zainteresowania pasażerów zakupem biletów w tego typu urządzeniach.
- ◆ Weryfikacja popytu i sprzedaży biletów w określonej lokalizacji przed podjęciem kosztownych inwestycji związanych z budową przyłączy energetycznych na potrzeby automatów stacjonarnych.
- ◆ Rozszerzenie sieci automatów obsługujących system ŚKUP o nowe gminy, w których dotychczas nie występowały.

Jak to zrobimy

- ◆ Zakup nowych automatów, umożliwiających pasażerom dokonywanie płatności zarówno gotówką, jak i kartami płatniczymi, blikiem.
- ◆ Instalacja automatów w miejscach, gdzie ich aktualnie brakuje.
- ◆ Przed podjęciem decyzji o kosztowanej instalacji stacjonarnego automatu, weryfikacja zainteresowania pasażerów za pomocą urządzeń bardziej mobilnych.
- ◆ Zaspokojenie potrzeb pasażerów w zakresie dostępności punktów, w których mogą kupić bilet komunikacji miejskiej.

czerwiec 2019 – styczeń 2020

Określenie potrzeb GZM w zakresie zakupu nowych automatów.

marzec 2019 – marzec 2020

Przygotowanie dokumentacji do postępowania na zakup automatów biletowych.

sierpień 2019

Podjęcie decyzji dotyczącej pilotażowego uruchomienia solarnych automatów biletowych do sprzedaży biletów jednorazowych/krótkookresowych.

październik 2019

Wystąpienie do firm produkujących automaty biletowe z zapytaniem o zainteresowanie zamówieniem oraz o wstępną wycenę zamówienia.

styczeń 2020

Rozstrzygnięcie postępowania i wybranie wykonawcy.

styczeń – luty 2020

Przygotowanie porozumienia z gminami.

maj – sierpień 2019

Kontakty z organizatorami transportu w kraju, testującymi lub eksploatującymi automaty solarne.

wrzesień 2019

Przygotowanie opisu przedmiotu zamówienia na dzierżawę 10 sztuk solarnych automatów biletowych.

listopad – grudzień 2019

Wystąpienie z zapytaniem o cenę do potencjalnych wykonawców.



Nowy system zliczania pasażerów

Nowy system zliczania pasażerów pozwoli na dokładne określenie liczby podróżnych w poszczególnych miastach, a także pomiędzy danymi przystankami. Dostęp do wszystkich informacji będzie możliwy na bieżąco w trybie online.

1500 pojazdów

każdego dnia wyjeżdża na ulice Metropolii.

200 autobusów

ma zostać objętych pilotażowym programem.

99 proc.

dokładności pomiarów gwarantują urządzenia dostępne na rynku.

Co zastaliśmy

- ◆ Ze względu na zobligowanie KZK GOP do zniesienia obowiązku odbijania karty ŚKUP podczas odbywanych przez pasażerów podróży z użyciem biletów okresowych, jak i przy przejazdach bezpłatnych, brak zbiorczych i rzetelnych danych dotyczących liczby pasażerów, korzystających z komunikacji miejskiej.
- ◆ Różne systemy zliczania stosowane przez poszczególnych operatorów, realizujących przewozy na zlecenie ZTM.

Co zrobiliśmy

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

Cele do osiągnięcia

- ◆ Zapewnienie większej transparentności obsługi komunikacji miejskiej i projektowanych zmian.
- ◆ Zapewnienie transparentności rzeczywistej liczby osób korzystających z komunikacji miejskiej i na tej podstawie projektowanie zmian w siatce połączeń.

Jak to zrobimy

- ◆ Pozyskanie oprogramowania do analizy danych, integracja systemu w pojazdach już posiadających bramki liczące oraz wyposażenie pozostałych pojazdów.
- ◆ Zapewnienie szybkiego dostępu do danych dotyczących liczby podróżnych w trybie online oraz możliwości przekazywania informacji współpracującym interesariuszom.
- ◆ Zapewnienie dostępu do dokładnych informacji o potokach podróżnych na poszczególnych przystankach.
- ◆ Zapewnienie możliwości bardziej precyzyjnego wyliczenia składek zmiennych dla miast i gmin.
- ◆ Obniżenie kosztów transportu publicznego poprzez optymalizację liczby i wielkości pojazdów, godzin kursów oraz dostosowanie do rzeczywistego popytu zgłaszanego przez pasażerów na danych liniach czy odcinkach.

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

listopad 2019
 Analiza rozwiązań stosowanych
 u innych operatorów.

grudzień 2019 – styczeń 2020
 Analiza systemów dostępnych
 na rynku.

październik 2019
 Zapoznanie się z systemem
 stosowanym w ZTM Warszawa.

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

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



Rada Metropolitalnego Transportu Publicznego

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

Rada ds. transportu może liczyć od 20 do 30 członków.

To przedstawiciele przedsiębiorstw komunikacji publicznej, naukowcy, organizacje pozarządowe, związki zawodowe, samorządy lokalne, środowiska niepełnosprawnych.

Rada zajmie się analizą głównych problemów komunikacyjnych na obszarze GZM, a także będzie rekomendować sposoby ich rozwiązania. Ma także monitorować działania Metropolii związane z komunikacją publiczną i rozpoznawać bariery, które ograniczają jej efektywność.

Co zastaliśmy

- ◆ Podejmowanie decyzji i działań w oparciu o zasoby instytucjonalne Metropolii GZM oraz Zarządu Transportu Metropolitalnego bez partycypacji strony społecznej.

Cele do osiągnięcia

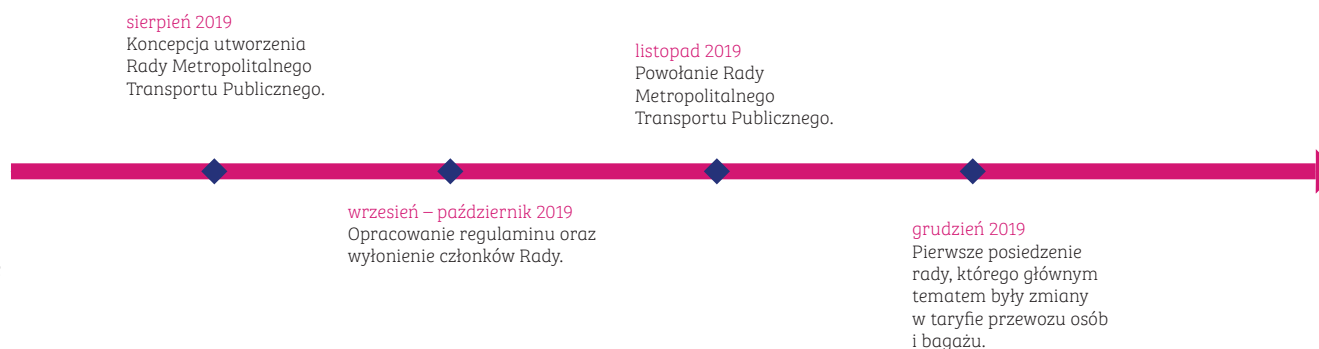
- ◆ Uzyskanie merytorycznego wsparcia ze strony organu reprezentującego środowiska naukowe, organizacje społeczne, związki zawodowe, środowiska osób niepełnosprawnych.
- ◆ Uzyskanie opinii na temat skutków planowanych działań w dziedzinie transportu publicznego.
- ◆ Możliwość uwzględnienia różnych punktów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

Co zrobiliśmy

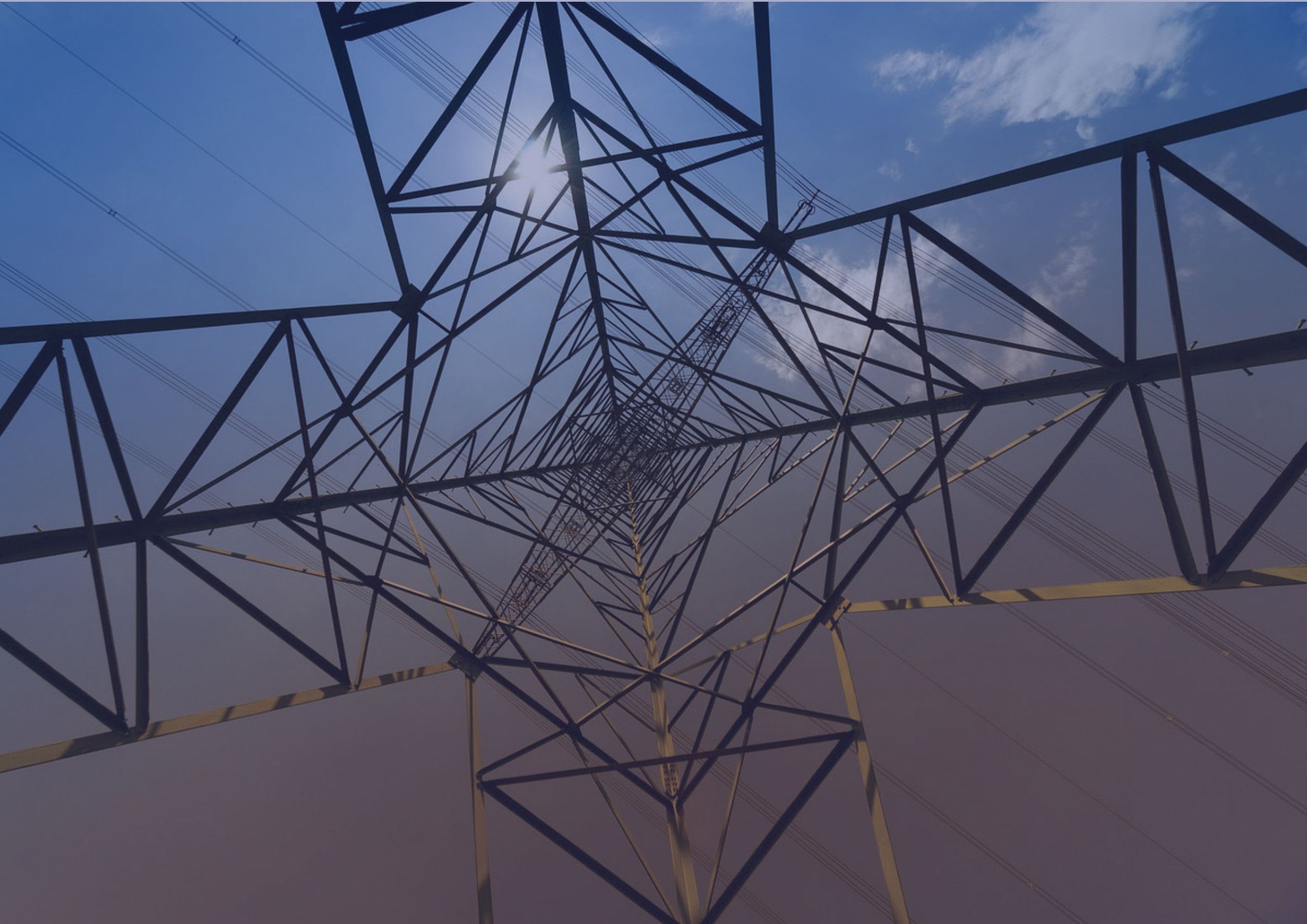
- ◆ Powstała Rada Metropolitalnego Transportu Publicznego.

Jak to zrobimy

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









Projekty i Inwestycje

1. Fundusz Solidarności
2. Grupy zakupowe energii elektrycznej i gazu
3. Metropolia przyjazna rowerom – dokumenty planistyczne
4. Metropolia przyjazna rowerom – system wypożyczalni
5. Velostrada – szybka droga rowerowa
6. GZM Data Store



Fundusz Solidarności

Jego celem jest niwelowanie różnic w rozwoju społeczno-gospodarczym miast i gmin Metropolii poprzez finansowe wsparcie projektów inwestycyjnych, mających na celu poprawę jakości i komfortu życia mieszkańców.

W pierwszej edycji Funduszu realizowano projekty o szerokim zakresie, związane m.in. z modernizacją i przebudową infrastruktury drogowej, modernizacją oświetlenia, rewitalizacją przestrzeni publicznych z rekultywacją terenów zielonych, a także inwestycje związane z termomodernizacją czy gospodarką wodno-kanalizacyjną. Druga edycja Funduszu była poświęcona głównie projektom ukierunkowanym na przeciwdziałanie niskiej emisji. W przyszłości projekty realizowane przez pojedyncze gminy w ramach Funduszu będą zastępowane dużymi projektami o charakterze metropolitalnym.

Co zastaliśmy

- ◆ Zróżnicowana wielkość i potencjał miast i gmin, które utworzyły Metropolię GZM.
- ◆ Konieczność finansowego wsparcia rozwoju najbardziej potrzebujących gmin.

Cele do osiągnięcia

- ◆ W trakcie dwóch edycji funduszu dofinansowano projekty o dużym znaczeniu dla rozwoju obszaru związku metropolitalnego.
- ◆ Fundusz służy integracji wspólnych przedsięwzięć gmin członkowskich GZM.

Co zrobiliśmy

- ◆ W trakcie dwóch edycji zgłoszono 229 projektów inwestycyjnych, które dofinansowano kwotą 160 mln złotych.
- ◆ Wsparcie otrzymały wszystkie gminy Metropolii.

Jak to zrobimy

- ◆ Dążenie do dalszego niwelowania różnic społeczno-gospodarczych miast i gmin członkowskich GZM.
- ◆ Realizowanie projektów poprawiających jakość życia mieszkańców, m.in. antysmogowych.
- ◆ Ukierunkowanie na realizację projektów o charakterze metropolitalnym.

Przykładowe projekty:



Gliwice - kompleksowa termomodernizacja budynków komunalnych wraz ze zmianą sposobu ich ogrzewania (dofinansowanie 3,2 mln zł).



Tychy - budowa połączenia pieszo-rowerowego Tychów z Kobiórem (dofinansowanie 0,2 mln zł).



Imielin - budowa ścieżki rowerowej wraz z elementami drogi ul. Kolejowej w Imielinie (dofinansowanie 1,2 mln zł).

2018

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

2019

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

2020

W budżecie GZM uwzględniono 10 mln zł, które zostaną przekazane w ramach Metropolitalnego Funduszu Solidarności w 2020 roku. Kwota ta będzie dodatkowo powiększona o 4,8 mln zł, które nie zostały wykorzystane przez gminy w roku 2019.

E•G

Grupa zakupowa energii elektrycznej i gazu

Pierwsza, utworzona przez GZM, grupa zakupowa dotyczyła wspólnego zakupu energii elektrycznej na 2019 rok. Jedno postępowanie przetargowe dla wielu podmiotów ma na celu obniżenie kosztów związanych z procesem zakupu energii elektrycznej oraz uzyskanie korzystniejszych cen dzięki efektowi skali. Druga grupa zakupowa, na lata 2020-2021, została poszerzona o nowych członków, wzrósł także wolumen zamówienia. Sukces tego przedsięwzięcia doprowadził także do powstania grupy zakupowej gazu na lata 2020-2021.

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

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

W skład grup zakupowych wchodzi nie tylko podmioty z obszaru Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, ale też spoza niego, np. Rydułtowy oraz powiat zawierciański.

Co zastaliśmy

- ◆ Wspólny zakup energii elektrycznej praktykowano w mniejszym zakresie w ramach Górnośląskiego Związku Metropolitalnego, który zrzeszał 14 miast centralnej części woj. śląskiego.
- ◆ Wzrost cen na rynku energii elektrycznej: ceny za MWh na 2019 r. były wyższe o ponad 60 proc. od stawek w 2016 r.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Obniżenie kosztów związanych z procesem zakupu energii elektrycznej i gazu.
- ◆ Jedno postępowanie przetargowe, obejmujące wiele podmiotów.
- ◆ Utworzenie centrum informacyjno-organizacyjnego, zapewniającego stałą konsultację i wsparcie merytoryczne.
- ◆ Wzrost wiedzy członków grupy zakupowej w obszarze efektywności energetycznej.
- ◆ Zapewnienie stałego poziomu cen na okres obowiązywania umów.
- ◆ Przykład współpracy pomiędzy samorządami (GZM i Urząd Marszałkowski).

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

Co zrobiliśmy

- ◆ Utworzenie największych grup zakupowych w Polsce, co pozwoliło na racjonalne wykorzystanie zasobów i efektu skali.
- ◆ Osiągnięcie, dzięki grupowemu zakupowi, możliwie najkorzystniejszych cen energii elektrycznej i gazu. Szacuje się, że dzięki wspólnemu zakupowi gazu, członkowie grupy zaoszczędzili łącznie 3 mln zł.

Jak to zrobimy

- ◆ Rozszerzenie grupy energii elektrycznej i gazu o nowych członków.
- ◆ Umocnienie wizerunku silnego podmiotu, mającego ważny głos w ogólnopolskiej dyskusji na temat rosnących cen energii.
- ◆ Prowadzenie działalności lobbingowej na rzecz zrównoważonych cen energii na rynku krajowym.

~ 0,5 TWh energii elektrycznej w 2019 r.

Budżet: 162,6 mln zł

~ 1 TWh energii elektrycznej na lata 2020-2021

Budżet: 398,1 mln zł

~ 225 GWh gazu na lata 2020-2021

Budżet: 38,6 mln zł

czerwiec 2018 r.

Podpisanie porozumienia o utworzeniu grupy na zakup 1 TWh energii elektrycznej na lata 2019-2020.

październik-listopad 2018 r.

Zawiązanie nowej grupy zakupowej, w której skład weszło 73 zamawiających oraz 289 instytucji. Tym razem zakup dotyczył 0,5 TWh energii na 2019 r. Przetarg rozstrzygnięto w listopadzie. Wartość zamówienia wyniosła 162,6 mln zł. Przetarg wygrał Tauron Sprzedaż GZE.

maj 2019 r.

Utworzenie grupy zakupowej gazu. W jej skład weszło 25 gmin z 66 podmiotami, zamawiającymi łącznie 225 GWh tego paliwa. W listopadzie wyłoniono dostawcę, firmę PGNIG. Wartość zamówienia wyniosła 38,6 mln zł.

październik 2018 r.

Grupa została rozwiązana ze względu na zbyt wysokie ceny prądu. Najtańsza oferta w przetargu przekraczała o 20 proc. zakładany budżet.

lipiec 2019 r.

Ogłoszenie kolejnego przetargu na zakup prądu, tym razem na lata 2020-2021. Grupę utworzyło 113 zamawiających, wśród których znalazło się 326 instytucji. Zakupiono 1 TWh energii w cenie 398 mln zł. Przetarg wygrał Tauron Sprzedaż GZE.



Metropolia przyjazna rowerom – dokumenty planistyczne

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

Co zastaliśmy

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

Cele do osiągnięcia

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

Studium Systemu Tras Rowerowych dla GZM

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

Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej

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

2018 r.
Studium Systemu
Tras Rowerowych.

Cykl konsultacji społecznych.

Co zrobiliśmy

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

Jak to zrobimy

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

Standardy rowerowe przyjęły:

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

Standardy jako zalecenia stosują:

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

2019 r.
Standardy i wytyczne kształtowania
infrastruktury rowerowej.

grudzień 2019
podpisanie listów intencyjnych.



Metropolia przyjazna rowerom – system wypożyczalni

W ramach tego projektu Metropolia prowadzi szereg działań. Najbardziej spektakularnym było jak do tej pory zintegrowanie wypożyczalni rowerów miejskich firmy Nextbike, które funkcjonują w poszczególnych miastach GZM. Metropolia zawarła umowę z operatorem, dzięki której mieszkańcy nie muszą oddawać rowerów w tym samym mieście, z którego je wypożyczyli. Koszty relokacji rowerów między miastami w pełni pokrywa Metropolia. Ponadto GZM planuje uruchomienie Systemu Roweru Metropolitalnego, czyli wypożyczalni miejskich rowerów. W ramach działania „Rowerem lub na kole” związek metropolitalny zakupił także elektryczne jednoślady, które trafiły do 41 miast i gmin członkowskich.

Co zastaliśmy

- ◆ Rosnąca popularność transportu rowerowego wymusza rozbudowę oferty – zarówno pod względem infrastruktury, jak i dostępności samych jednośladów.
- ◆ W niektórych miastach GZM funkcjonowały wypożyczalnie Nextbike, ale relokowanie rowerów między miastami wiązało się z karami dla użytkowników.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Zmiana nawyków transportowych.
- ◆ Promowanie nowoczesnej mobilności.
- ◆ Promowanie zdrowego trybu życia.

7

miast znajduje się w zintegrowanym systemie Nextbike: Chorzów, Katowice, Sosnowiec, Gliwice, Zabrze, Tychy, Siemianowice Śl.

230

elektrycznych rowerów dla 41 urzędów miast i gmin. Około 80 dla Policji i Straży Miejskiej.

730

tysięcy wypożyczeń rowerów Nextbike odnotowano od połowy marca do końca 2019 r. Rekordowym miesiącem był czerwiec – 149 tys. wypożyczeń.

1

System Roweru Metropolitalnego na terenie GZM. Docelowo jeden z największych na terenie UE.

kwiecień-maj 2018 r.

Uruchomienie zintegrowanego systemu rowerów miejskich.

kwiecień 2019 r.

Ogłoszenie pierwszego przetargu na opracowanie koncepcji Roweru Metropolitalnego. Przetarg został unieważniony z powodów formalnych.

grudzień 2019 r.

Ogłoszenie drugiego przetargu na koncepcję Roweru Metropolitalnego.

Co zrobiliśmy

- ◆ Wyjątkowy w skali kraju, zintegrowany system roweru miejskiego, w którym koszty relokacji pokrywa Metropolia.
- ◆ Zapewnienie pojazdów służbom mundurowym, dla których rowery, w niektórych interwencjach, mogą być skuteczniejsze od samochodów.
- ◆ Zachęcenie urzędników do podróży służbowych za pomocą roweru.

Jak to zrobimy

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

Ciekawostki

- ◆ Najdłuższa trasa, jaką można pokonać na zintegrowanym systemie Nextbike, to odcinek od Gliwic do Sosnowca. Wynosi blisko 40 km. Odnotowano 7 takich przejazdów w 2019 r.
- ◆ Kwota jednej relokacji w systemie Nextbike wynosi 179 zł netto, przy czym suma za miesiąc nie może przekroczyć 15 tys. zł netto.
- ◆ Koszt zakupu 230 rowerów elektrycznych to 2,2 mln zł.
- ◆ Projekt zakupu i przekazania 230 elektrycznych rowerów otrzymał nagrodę na X Międzynarodowych Targach Rowerowych Bike EXPO w Kielcach.
- ◆ W ramach wypożyczalni Nexbike najchętniej podróżowano między Katowicami a Chorzowem – łącznie 33 tys. przejazdów.

lipiec 2019 r.

Metropolia kupiła 230 rowerów ze wspomaganie elektrycznym, do przekazania urzędom miast i gmin GZM oraz Policji i Straży Miejskiej.



Velostrada - szybka droga rowerowa

Velostrada ma połączyć miasta GZM. Do realizacji tej inwestycji mogą zostać wykorzystane dawne tereny przemysłowe i nieczynne trasy kolejowe. Rowerzyści będą mogli wygodnie przemieszczać się szeroką trasą z systemem wjazdów i zjazdów, oddzieloną od ruchu samochodów i pieszych. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia ogłosiła przetarg na przygotowanie koncepcji przebiegu szybkiej drogi dla rowerów. Rozpatrywane są trzy warianty przebiegu velostrady

Budowa velostrady wynika m.in. z założeń powstałego w 2018 r. Studium Metropolitalnych Tras Rowerowych.

Przy realizacji przyszłej inwestycji będą miały zastosowanie przyjęte przez Metropolię „**Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej**”.

Według technicznych założeń będzie można osiągnąć na niej prędkość **ok. 30-40 km/h**.

Rowerzyści będą przemieszczać się dwupasmową drogą o **minimum 4 m szerokości**, z wyznaczonymi pasami ruchu.

Co zastaliśmy

- ◆ Dawne tereny przemysłowe i nieczynne trasy kolejowe, które dziś nie są wykorzystywane, mogą się przysłużyć do budowy trasy rowerowej, oddzielonej od ruchu samochodowego i pieszego.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Poprzez rozwój bezpiecznej infrastruktury Metropolia chce popularyzować ekologiczny środek transportu jakim jest rower.
- ◆ Velostrada będzie skuteczną alternatywą dla samochodów do odbywania podróży między miastami GZM na długich dystansach.
- ◆ Rozwój idei nowoczesnej mobilności.
- ◆ Velostrada ma być kręgosłupem transportu rowerowego w Metropolii.

Co zrobiliśmy

- ◆ Przeprowadzenie konsultacji z zainteresowanymi gminami.
- ◆ Podpisanie listów intencyjnych z zarządcami terenów, przez które może przebiegać velostrada - firmą PRAGBUD i CTL Maczki-Bór.
- ◆ Ogłoszenie przetargu na wykonanie koncepcji velostrady – ETAP I.

Jak to zrobimy

- ◆ Miasta i gminy otrzymają możliwość doprowadzania swoich łączników do velostrady, co pozwoli utworzyć atrakcyjną siatkę dróg rowerowych w GZM.
- ◆ ETAP I, niezależnie od wybranego wariantu, ma się zaczynać w Katowicach Zawodziu, a kończyć w Dąbrowie Górniczej koło zbiornika Pogoria.
- ◆ Planowane są kolejne velostrady.



Wariant 1 - ponad 20 km, łączących Katowice, Sosnowiec oraz Dąbrowę Górniczą. Możliwe jest w tej sytuacji sprawdzenie dodatkowo możliwości przebiegu trasy przez Będzin lub Czeladź.



Wariant 2 - przygotowanie koncepcji przebiegu po śladzie nieczynnej linii kolejowej, liczącej ok. 30 km, przebiegającej przez Dąbrowę Górniczą, Będzin, Czeladź, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Katowice i Mysłówice.



Wariant 3 - dotyczy wykorzystania nieczynnych linii kolejowych o długości 32 km, które przechodzą przez Dąbrowę Górniczą, Sosnowiec, Mysłówice oraz Katowice.

sierpień-październik 2019 r.
Cykl spotkań dotyczących velostrady z przedstawicielami gmin.

listopad 2019 r.
Ogłoszenie przetargu na przygotowanie koncepcji przebiegu velostrady.

grudzień 2019 r.
Podpisanie listów intencyjnych o współpracy z firmą PRAGBUD i CTL Maczki-Bór, właścicielami odcinków nieczynnych linii kolejowych, przez które może przebiegać przyszła velostrada.

grudzień 2019 r.
Otwarcie oferty w przetargu na wykonanie koncepcji Velostrady. Wybrany wykonawca będzie miał 7 miesięcy na realizację zadania.



GZM Data Store

Administracja samorządowa każdego dnia wytwarza ogromne ilości danych, które mogą stanowić prawdziwą skarbnicę wiedzy dla mieszkańców, studentów, przedsiębiorców czy inwestorów. Aby tak się jednak stało, dane te muszą zostać odpowiednio przetworzone, a później udostępnione. Taki cel ma Metropolia, która pracuje nad platformą Otwartych Danych (GZM Data Store). Platforma, dzięki udostępnieniu, uporządkowaniu i opracowaniu różnego rodzaju danych, stanie się swoistym „pilotem po Metropolii”, który w jednym miejscu pozwoli znaleźć wiele ciekawych informacji o GZM.

Przykładowe obszary, których mogą dotyczyć zebrane dane:

- ◆ transport,
- ◆ ruch drogowy,
- ◆ edukacja,
- ◆ kultura,
- ◆ turystyka,
- ◆ ochrona środowiska.

Co zastaliśmy

- ◆ Setki gigabajtów danych, wytwarzanych przez urzędy miast i spółki komunalne, których tylko niewielka część jest przetwarzana i udostępniana publicznie.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Szerokie udostępnianie danych wytwarzanych i zbieranych przez GZM, gminy i przedsiębiorstwa komunalne.
- ◆ Wsparcie „zarządzania opartego na faktach” poprzez udostępnienie narzędzi analitycznych.
- ◆ Włączenie mieszkańców GZM w proces podejmowania decyzji, poprzez udostępnienie przetworzonych i nieprzetworzonych danych, dotyczących funkcjonowania usług publicznych.
- ◆ Integracja rozwiązań „smart city” dzięki danym.
- ◆ Inspiracja przedsiębiorców do wykorzystania danych, które przyczynią się do powstania ciekawych produktów, tj. aplikacji.

Co zrobiliśmy

- ◆ Przygotowanie koncepcji i harmonogramu projektu.
- ◆ Uruchomienie portalu GZM.
- ◆ Opracowanie i wdrożenie automatycznego mechanizmu udostępniania aktualnych danych dot. transportu.
- ◆ Organizacja pierwszego metropolitalnego hackathonu.
- ◆ Przygotowanie dokumentacji oraz ogłoszenie postępowania przetargowego na wybór wykonawcy, który przeprowadzi inwentaryzację danych w gminach GZM.

Jak to zrobimy

- ◆ Zinwentaryzowanie zbiorów danych w gminach GZM na najwyższym poziomie otwartości.
- ◆ Stworzenie platformy otwartych danych Metropolii, gromadzącej w jednym miejscu informacje pomagające mieszkańcom, turystom, przedsiębiorcom, pracownikom, studentom, podróżnym, m.in. „poruszać się po GZM”.

czerwiec 2018
Przygotowanie koncepcji i harmonogramu projektu.

sierpień 2019
Ogłoszenie postępowania przetargowego.

grudzień 2020
Realizacja zapisów umowy i wybór 150 najciekawszych (na najwyższym poziomie otwartości) zbiorów danych.

maj 2019
Opracowanie i wdrożenie automatycznego mechanizmu udostępniania aktualnych danych dot. transportu.

luty 2020
Wybór wykonawcy inwentaryzacji.

Do 31 grudnia 2020 r.
Prace projektowe.





Rozwój Społeczny i Gospodarczy

1. Centralnoeuropejski Demonstrator Dronów
2. Gospodarka odpadami komunalnymi
3. Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki
4. Mobilna Metropolia
5. Budowa międzynarodowej sieci współpracy
6. Metropolia przyjazna seniorom



Centralno-europejski Demonstrator Dronów

To program oparty na założeniu, że w niedalekiej przyszłości drony będą świadczyć wszelkiego rodzaju usługi w przestrzeni powietrznej, zarówno dla sektora publicznego jak i komercyjnego. Loty bezzałogowych statków powietrznych będą się odbywać w trybie automatycznym, a docelowo – autonomicznym. CEDD dostrzega potencjał dronów, m.in. przy patrolowaniu dróg i autostrad, koordynacji i wspieraniu akcji ratunkowych, dokumentowaniu strat po klęskach żywiołowych, badaniu poziomu zanieczyszczenia powietrza, a także w transporcie przesyłek.



Instytucje tworzące CEDD:

- Metropolia GZM
- Urząd Lotnictwa Cywilnego
- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
- Ministerstwo Infrastruktury



Korzyści pośrednie, jakie przyniesie integracja dronów i gospodarki, mogą wynieść nawet 576 mld zł. Taka kwota pozwoliłaby zredukować dług publiczny nawet o 60 proc.



73,5 mld USD to wartość globalnego rynku dronów cywilnych w latach 2017-2026. To ekwiwalent rocznego PKB Litwy i Łotwy.



3,26 mld zł - wartość polskiego rynku dronów cywilnych (bez militarnych) w latach 2017-2026. To 6-krotność rocznych wydatków B+R sektora rządowego.

październik 2018

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

marzec 2019

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

lipiec 2019

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

wrzesień 2019

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

listopad 2019

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

wrzesień 2018

Zawarcie porozumienia ws. utworzenia CEDD

luty 2019

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

czerwiec 2019

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

sierpień 2019

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

październik 2019

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

listopada 2019

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

Co zastaliśmy

- ◆ Trwające prace nad europejską koncepcją U-Space, która pozwoli przenieść część ruchu drogowego do przestrzeni powietrznej.
- ◆ Przed utworzeniem CEDD w Polsce nie było podmiotu, który koordynowałby tego rodzaju działania i prowadził testy w warunkach rzeczywistych, przy wsparciu najważniejszych instytucji rządowych.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Rozwój społeczno-gospodarczy związany z zagospodarowaniem nowej dziedziny technologicznej.
- ◆ Rozwój kierunków edukacji związanych z technologiami bezzałogowymi.
- ◆ Uruchamianie pilotaży usług autonomicznych w Metropolii.
- ◆ Integracja środowiska naukowego, biznesowego i sektora publicznego w obszarze BSP.
- ◆ Wsparcie w inkubacji, rozwoju i wdrożeniu innowacyjnych usług z użyciem BSP w JST.
- ◆ Działania wspierające przygotowania JST dla zarządzania ruchem BSP w przestrzeni miejskiej.
- ◆ Wsparcie samorządów we wdrażaniu usług z wykorzystaniem BSP.

Co zrobiliśmy

- ◆ Nawiązanie współpracy między samorządami, instytucjami zajmującymi się lotnictwem i prawem lotniczym, a także stroną rządową.
- ◆ Uruchomienie obszarów testowych na terenie GZM, służących do testów lotów dronów w warunkach rzeczywistych.
- ◆ Opracowanie dokumentu dla JST, dotyczącego wykorzystania dronów do pomiarów niskiej emisji.
- ◆ Nawiązanie współpracy z Portem Gdynia i Politechniką Śląską w obszarze bezzałogowych statków powietrznych.
- ◆ Współorganizacja Droniady – największego tego typu konkursu dla zespołów akademickich.
- ◆ Przeprowadzanie testów dotyczących m.in. transportu przesyłek i kontrolowania składowisk odpadów przy użyciu dronów.
- ◆ Uczestnictwo w konsultacjach z przedstawicielami strony rządowej, samorządowej, branży BSP i służb mundurowych, dotyczących nowych sposobów wykorzystania dronów.
- ◆ Organizacja i udział w konferencjach branżowych, m.in. Building Bridges in V4 Aviation Community, Amsterdam DroneWeek, Drony – Prawo, Technologia, Usługi.

Jak to zrobimy

- ◆ Dążenie do bycia europejskim liderem we wdrażaniu koncepcji U-Space, która zrewolucjonizuje przestrzeń powietrzną w miastach.
- ◆ Umożliwienie konkurencyjnego i opłacalnego świadczenia usług BSP, niezależnie od godziny i pory roku.
- ◆ Stworzenie nowej gałęzi rozwoju dla nauki i biznesu.
- ◆ Budowa pozytywnego wizerunku Metropolii, jako centrum rozwoju nowoczesnych technologii.



Gospodarka odpadami komunalnymi

Podjęliśmy działania na rzecz utworzenia zintegrowanej gospodarki odpadami komunalnymi, w tym ograniczenia negatywnego oddziaływania odpadów na środowisko.

Zintegrowana gospodarka odpadami na obszarze GZM, której celem jest rozwijanie zrównoważonej „zielonej Metropolii”, to jeden z obszarów ujętych w Programie Działań Strategicznych.

Co zastaliśmy

- ◆ Zróżnicowane problemy gmin GZM w zakresie gospodarki odpadami komunalnymi.
- ◆ Konieczność podwyższenia stawek opłaty za gospodarowanie odpadami komunalnymi ze względu na drastycznie rosnące koszty, głównie zagospodarowania odpadów.
- ◆ Konieczność osiągnięcia przez każdą z gmin GZM następujących celów w zakresie gospodarki odpadami:
 - ◆ zwiększenie poziomu odzysku i recyklingu surowców wtórnych,
 - ◆ likwidacja składowania oraz ograniczenie magazynowania odpadów wysokokalorycznych,
 - ◆ wdrożenie i ulepszenie zbiórki i przetwarzania odpadów biodegradowalnych.

Cele do osiągnięcia

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

Co zrobiliśmy

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

Jak to zrobimy

- ◆ Zainicjowanie procesu budowy Instalacji Termicznego Przekształcania Odpadów dla GZM.
- ◆ Tworzenie warunków do wymiany kontaktów i współpracy pomiędzy poszczególnymi pracownikami urzędów gmin, odpowiedzialnymi za gospodarkę odpadami komunalnymi.
- ◆ Przeprowadzenie kampanii społecznej podnoszącej świadomość mieszkańców.



Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki

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

Co zastaliśmy

- ◆ Brak zintegrowanego programu wsparcia rozwoju oferty edukacyjnej uczelni dla potrzeb rozwoju Metropolii.

Cele do osiągnięcia

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

Co zrobiliśmy

- ◆ Utworzono Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki.
- ◆ Ogłoszono I nabór wniosków.

Jak to zrobimy

- ◆ Zaproszenie na uczelnie wyższe wybitnych naukowców z najlepszych ośrodków akademickich na świecie.
- ◆ Podniesienie atrakcyjności oferty edukacyjnej uczelni wyższych.
- ◆ Transfer wiedzy.

- ◆ Fundusz Wspierania Nauki preferuje naukowców z międzynarodowymi nagrodami: np. Nobel, Medal Fields, Nagroda Templetona, Nagroda Kioto, Oscar, Nagroda Miesa van der Rohe.

Przyznanie dotacji zależy od miejsca uczelni w rankingu (poniżej), z której pochodzi zaproszony naukowiec:



- CWUR The Center for World University Rankings;
- QS World University Rankings
- ARWU Academic Ranking of World Universities (Lista shanghajska);
- The Times Higher Education World University Rankings.

maj - sierpień 2019
Konsultacje ze środowiskiem akademickim.

wrzesień 2019
Przyjęcie Regulaminu udzielania dotacji w ramach Programu "Metropolitalny Fundusz Wspierania Nauki"

grudzień 2019
Ogłoszenie naboru wniosków o przyznanie dotacji na realizację projektów.



Mobilna Metropolia

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

Budżet

2018: 100 000 zł
2019: 100 000 zł
2020: 2 000 000 zł
+: 2 000 000 zł

Co zastaliśmy

- ◆ Duży udział ruchu samochodowego w całości transportu.
- ◆ Brak zrozumienia zmieniającego się stylu życia i pracy mieszkańców, mającego znaczny wpływ na wybory sposobu przemieszczania się.
- ◆ Dezintegracja i brak spójności różnych usług mobilnościowych (taksówki, samochody na minuty, skutery i hulajnogi elektryczne, rowery miejskie, komunikacja miejska, kolej).
- ◆ Niekontrolowany i skoncentrowany w kilku miejscach przyrost usług nowoczesnej mobilności (taksówki, samochody na minuty, skutery i hulajnogi elektryczne, rowery miejskie).

Cele do osiągnięcia

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

Co zrobiliśmy

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

Jak to zrobimy

- ◆ Stworzenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej, rozwiązującego również kwestie związane ze zmianą zachowań mobilnościowych.
- ◆ Stworzenie ekosystemu do powstawania nowych i sprawiedliwych usług mobilnościowych.
- ◆ Zbadanie zachowań mobilnościowych mieszkańców Metropolii.
- ◆ Zsynchronizowanie budowy sieci kontaktów oraz wzajemne wyrównywanie poziomu wiedzy dotyczącej mobilności w różnych instytucjach zajmujących się mobilnością.
- ◆ Prowadzenie dialogu z mieszkańcami oraz promowanie zrównoważonych zachowań mobilnościowych.



Coraz więcej firm pracujących projektowo decyduje się na elastyczne godziny pracy i możliwość pracy z domu.



Najwięcej usług nowoczesnej mobilności znajduje się w Katowicach (kilku operatorów hulajnóg, skuterów i samochodów na minuty).



W Gliwicach funkcjonuje popularny, prywatny system autobusu na żądanie, zamawianego aplikacją mobilną.



Budowa międzynarodowej sieci współpracy

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

Co zastaliśmy

- ◆ Brak znajomości marki i potencjału Metropolii GZM na arenie międzynarodowej.
- ◆ Brak konsolidacji współpracy międzynarodowej gmin członkowskich na poziomie ponadlokalnym oraz metropolitalnym.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Większa rozpoznawalność marki i potencjału Metropolii GZM na arenie międzynarodowej.
- ◆ Wykorzystywanie nawiązanych kontaktów, m.in. z obszarami metropolitalnymi miast Wiedeń, Barcelona, Oslo, Helsinki, Kopenhaga, Linz, Amsterdam, Tampere, do pozyskiwania dobrych praktyk oraz realizacji wizyt studyjnych.
- ◆ Wykorzystywanie nawiązanych kontaktów międzynarodowych do udziału w konsorcjach realizujących wspólne projekty o charakterze międzynarodowym.
- ◆ Możliwość zaprezentowania potencjału obszaru GZM oraz terenów inwestycyjnych wszystkich gmin członkowskich na arenie międzynarodowej.
- ◆ Pozyskiwanie kontaktów międzynarodowych także dla innych interesariuszy z terenu GZM, np. jednostek naukowo-badawczych.

Co zrobiliśmy

- ◆ Nawiązanie kontaktów z Metropolią Ruhry i utworzenie podstaw do instytucjonalnej współpracy.
- ◆ Udział w projekcie HARMONY, realizowanym z programu Horyzont 2020.
- ◆ Tematyczne wizyty studyjne dla pracowników miast i gmin tworzących GZM.
- ◆ Udział w międzynarodowych targach, konferencjach i wydarzeniach.

Jak to zrobimy

- ◆ Stworzenie sieci instytucjonalnej współpracy z metropoliami oraz organizacjami na poziomie międzynarodowym.
- ◆ Wzrost poziomu inwestycji zagranicznych w Metropolii oraz inwestycji firm z obszaru GZM na rynkach zagranicznych.
- ◆ Realizacja wspólnych międzynarodowych projektów rozwojowych.



Udział, wspólnie z gminami i partnerami, w 6 cyklicznych wydarzeniach międzynarodowych.



Udział w 3 międzynarodowych konsorcjach, w ramach programu Horyzont 2020.



3 wizyty studyjne dla pracowników GZM oraz gmin członkowskich, w tematach mobilności, gospodarki odpadami i zarządzania terenami zielonymi.

sierpień 2018

Podpisanie listu intencyjnego w sprawie współpracy Metropolii GZM i Metropolii Ruhry.

październik 2018

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

czerwiec 2019

Podpisanie Deklaracji Lyońskiej, w ramach corocznego forum Europejskich Władz Metropolitalnych.

sierpień 2019

Podpisanie porozumienia o współpracy między Metropolią GZM a Metropolią Ruhry.



Metropolia przyjazna seniorom

Zjawisko starzenia się ludności jest zjawiskiem demograficznym na wielką skalę. Wzrost udziału osób starszych w populacji oznacza konieczność prowadzenia polityki społecznej nakierowanej na uwzględnianie potrzeb w przestrzeni publicznej tej grupy społecznej.

Metropolia przyjazna seniorom to projekt mający na celu realizację spójnej polityki społecznej wobec osób starszych, z uwzględnieniem specyfiki Metropolii.

W ramach projektu powstał Metropolitalny zespół ds. polityki senioralnej, złożony z przedstawicieli rad seniorów, przedstawicieli organizacji pozarządowych, uczelni wyższych oraz miast i gmin GZM.

- ◆ Opracowano standardy organizacji wolontariatu oraz zwiększenia partycypacji społecznej wśród seniorów.
- ◆ Metropolia była partnerem I Wojewódzkiej Konferencji Senioralnej oraz Targów „Silver Silesia” (10.2019)

Co zastaliśmy

- ◆ Gminy realizujące własne cele polityki społecznej.
- ◆ Brak modelu spójnej polityki społecznej w skali Metropolii.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Uzgodnienie wspólnych zasad wsparcia osób starszych 60+ na terenie GZM, poprzez wypracowanie ujednoliconych standardów w wybranych obszarach.
- ◆ Zebranie i analiza od miast i gmin członkowskich GZM dobrych praktyk, świadczonych dla osób starszych.
- ◆ Opracowanie standardów ruchu pieszego.

Co zrobiliśmy

- ◆ Powstał Metropolitalny zespół do spraw polityki senioralnej.
- ◆ Zainicjowano prace nad opracowaniem standardów ruchu pieszego z uwzględnieniem potrzeb seniorów.

Jak to zrobimy

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



Transport i przestrzeń, wolontariat, zatrudnienie i doradztwo, obywatelskość i decydowanie – to główne obszary prac Metropolitalnego zespołu do spraw polityki senioralnej.

maj 2019 r.
Powstanie Metropolitalnego zespołu do spraw polityki senioralnej.

wrzesień 2019 r.
Początek prac nad standardami ruchu pieszego.







Planowanie Strategiczne i Rozwój Przestrzenny

1. Program działań strategicznych
2. Opracowanie dokumentu strategicznego i planistycznego wraz z obszarami funkcjonalnymi
3. Przepustowość komunikacyjna, współdziałanie w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego
4. Metropolitalne Obserwatorium Społeczno-Ekonomiczne
5. Budowa platformy dobrych praktyk





Program działań strategicznych

W 2018 r. przyjęty został „Program Działań Strategicznych Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii do roku 2022” (PDS). Jest to pierwszy dokument strategiczny dla obszaru GZM, który wyznaczył priorytetowe obszary pracy w pierwszych latach działania. W grudniu 2019 r. został on zaktualizowany. Dodano 6 nowych działań, a 2 zakończono. Rozpoczęto również prace nad przygotowaniem do opracowania Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2021-2027, z perspektywą do 2035 r.

2 mld zł
wartość projektów ujętych w PDS

36 działań
(z czego 2 zakończone)

5 priorytetów

Co zastaliśmy

- ◆ Brak dokumentu wyznaczającego strategiczne kierunki rozwoju GZM.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Wyznaczenie głównych priorytetów, celów i działań strategicznych dla GZM, do realizacji w najbliższych latach.
- ◆ Sukcesywne uruchamianie i wdrażanie działań służących intensyfikacji rozwoju społeczno-gospodarczego i poprawie jakości życia w GZM, zgodnie z przyjętymi założeniami strategicznymi.
- ◆ Wsparcie procesów decyzyjnych i zarządczych poprzez regularny monitoring i sprawozdawczość z realizacji działań.

Co zrobiliśmy

- ◆ Pierwszy dokument strategiczny, przyjęty dla obszaru GZM, tzw. „mała strategia”.
- ◆ Początek procesów zmian i realizacji zadań publicznych, określonych w uchwalonej w 2017 r. ustawie o związku metropolitalnym w województwie śląskim.

Jak to zrobimy

- ◆ Opracowanie Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2021-2027, z perspektywą do 2035 roku.
- ◆ Jak najlepsze wykorzystanie potencjału społecznego i gospodarczego obszaru GZM.

Program działań strategicznych to 36 działań w ramach 5 priorytetów:

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

Zrealizowano 2 zadania:

- Integracja organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego.
- Rozwój obsługi linii autobusowej między centrum Metropolii a Międzynarodowym Portem Lotniczym Katowice w Pyrzowicach.

styczeń 2018
Opracowanie zakresu merytorycznego oraz harmonogramu prac nad dokumentem.

luty 2018
Wybór wykonawcy na opracowanie PDS oraz powołanie struktury zarządzania projektem.

marzec-kwiecień 2018
Spotkania w ramach podregionów, służące zaprezentowaniu założeń dokumentu. Rozmowy z różnymi grupami społecznymi i środowiskami: młodzieżą, seniorami, uczelniami wyższymi, instytucjami otoczenia biznesu, organizacjami pozarządowymi.

sierpień-wrzesień 2018
Konsultacje społeczne.

wrzesień 2018
Konsultacje projektu PDS wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko.

październik - listopad 2018
Uzyskanie opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach oraz Śląskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

30 listopada 2018
Uchwalenie dokumentu przez Zgromadzenie GZM.

październik-grudzień 2019
Aktualizacja PDS.

19 grudnia 2019
Aktualizacja PDS, uchwalona przez Zgromadzenie GZM.



Opracowanie dokumentu strategicznego i planistycznego wraz z obszarami funkcjonalnymi (komponenty integralnie powiązane)

Poprawa jakości życia, rozwój funkcji metropolitalnych, wzmacnianie spójności przestrzennej i społeczno-gospodarczej oraz wspieranie zarządzania obszarem GZM – tym celom ma służyć wypracowanie dokumentów z zakresu planowania strategicznego i przestrzennego. Projekt ten obejmuje trzy powiązane ze sobą elementy: opracowanie Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii na lata 2021-2027 z perspektywą do 2035 r., sporządzenie Ramowego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego (tzw. Studium Metropolitalnego) oraz wyznaczenie obszarów funkcjonalnych. Biorąc pod uwagę komplementarny charakter projektów oraz toczące się prace legislacyjne nad zmianą ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, planuje się opracowanie ww. dokumentów w ramach jednego procesu. Dynamika tych prac jest zależna od ostatecznego kształtu rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw (zmieniającego m.in. przepisy dotyczące dokumentów strategicznych i planistycznych). Zintensyfikowanie prac nad dokumentem będzie możliwe po zakończeniu procesu legislacyjnego.

Co zastaliśmy

- ◆ Brak długookresowego dokumentu strategicznego GZM.
- ◆ Brak dokumentu planistycznego dla obszaru GZM.
- ◆ Toczący się proces legislacyjny, dotyczący zmiany ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw, który może wpłynąć na zakres i sposób prowadzenia polityki rozwoju przez GZM (zmierający do integrowania dokumentu strategicznego z planistycznym).

Cele do osiągnięcia

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

kwiecień 2018

Wykonanie mapy z zagregowanymi kierunkami zagospodarowania przestrzennego na obszarze GZM.

listopad - grudzień 2018

Podjęcie uchwał w sprawie przystąpienia do opracowania strategii rozwoju GZM oraz studium metropolitalnego.

marzec - sierpień 2019

Aktywne uczestnictwo w procesie konsultacji i wypracowania zmian w ustawie o prowadzenia polityki rozwoju.

sierpień 2018

Złożenie wniosku do MliR o przyznanie dotacji na opracowanie Strategii w ramach pilotażu.

grudzień 2018 - marzec 2019

Zbieranie i analiza wniosków złożonych do studium metropolitalnego.

II połowa 2019

Rozpoczęcie prac przygotowawczych na wybór wykonawcy dla dokumentu strategicznego i planistycznego wraz z obszarami funkcjonalnymi.

Co zrobiliśmy

- ◆ Złożenie wniosku do Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju o przyznanie dotacji na realizację projektu pilotażowego pn. Koncepcja projektu pilotażowego w zakresie opracowania Strategii Rozwoju Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii - w ramach Działania 3.1 Skuteczni beneficjenci z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna na lata 2014-2020 (połowa 2018 r.) oraz uzyskanie odmownej odpowiedzi dla udzielenia wsparcia finansowego (początek 2019 r.).
- ◆ Wstępny przegląd dostępnych informacji nt. delimitacji i wyznaczania obszarów funkcjonalnych, zwłaszcza w ramach gmin członkowskich GZM, oraz określenie zakresu prac z tym związanych.
- ◆ Przeprowadzenie dialogu technicznego z trzema podmiotami w celu pozyskania merytorycznego wsadu do opracowania opisu przedmiotu zamówienia w zakresie sporządzenia studium metropolitalnego, będącego nowo wprowadzonym dokumentem planistycznym.
- ◆ Wykonanie mapy z uproszczonymi/zagregowanymi kierunkami zagospodarowania przestrzennego na obszarze GZM, na podstawie syntezy i scalenia studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wszystkich 41 gmin.
- ◆ Podjęcie uchwał w sprawie przystąpienia do opracowania strategii GZM i Studium Metropolitalnego.
- ◆ Aktywne uczestnictwo w procesie konsultowania i wypracowania projektowanych przepisów prawa, dotyczących prowadzenia polityki rozwoju.
- ◆ Prace przygotowawcze do przeprowadzenia zamówienia publicznego w różnych wersjach, w zależności od ostatecznego przebiegu prac legislacyjnych nad ustawą o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

Jak to zrobimy

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



Zebrano i przeanalizowano ponad 100 wniosków z procesu ogłoszenia obwieszczenia i zawiadomienia o przystąpieniu do sporządzenia studium metropolitalnego.



Ponad 140 podmiotów otrzymało powiadomienia o przystąpieniu do sporządzania studium metropolitalnego.



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

Realizacja działania ma na celu zapewnienie efektywnych powiązań komunikacyjnych wewnątrz GZM oraz na zewnątrz, w relacjach krajowych i międzynarodowych. Działanie to obejmuje dwa projekty:

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

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

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

27 spotkań konsultacyjnych.

Co zastaliśmy

- ◆ Brak jednolitych i usystematyzowanych danych, które pozwoliłyby optymalnie zaplanować kierunki rozwoju układu drogowego na obszarze GZM.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Wypracowanie narzędzia wyznaczającego układ metropolitalnych powiązań drogowych, jako wsad do sporządzenia metropolitalnego dokumentu planistycznego.
- ◆ Wypracowanie narzędzia wspomagającego planowanie i optymalizację kierunków rozwoju układu drogowego w GZM – szczególnie dla obsługi obciążenia o charakterze ponadregionalnym (np. przy realizacji dróg krajowych - głównie w miastach na prawach powiatu).
- ◆ Wypracowanie narzędzia wyznaczającego kluczowe kierunki rozwoju układu metropolitalnych powiązań drogowych, ułatwiającego lobbowanie na rzecz realizacji wyznaczonych inwestycji drogowych krajowych i wojewódzkich.
- ◆ Wypracowanie narzędzia dla potrzeb modelowania podróży i planowania rozwoju transportu na obszarze GZM. Będzie ono komplementarne z metropolitalnym modelem ruchu dla GZM, który jest opracowywany na podstawie danych wyjściowych, zgromadzonych w ramach Studium Transportowego dla Subregionu Centralnego Woj. Śląskiego.



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

październik – grudzień 2018
Zainicjowanie prac, analiza dostępnych opracowań drogowych.

kwiecień - maj 2019
Rozpoczęcie prac nad projektem nr 1 pn.: Koncepcja metropolitalnych powiązań drogowych (...) – faza przygotowawcza, w tym pozyskiwanie materiałów ze wszystkich gmin GZM i zarządców dróg.

styczeń – marzec 2019
Opracowanie OPZ przez Departament Strategii i Polityki Przestrzennej i wybór wykonawcy.

czerwiec – wrzesień 2019
Opracowywanie kolejnych wersji roboczych Koncepcji (...), w tym spotkania konsultacyjne z gminami w ramach podregionów, okresowe informowanie Zarządu o wykonanych pracach.

Co zrobiliśmy

- ◆ Pozyskanie materiałów wejściowych, dotyczących istniejących i planowanych/projektowanych układów drogowych oraz struktury zarządzania drogami w GZM.
- ◆ Opracowanie Koncepcji powiązań drogowych o znaczeniu metropolitalnym.
- ◆ Przeprowadzenie badań ruchu w terenie (łącznie 19 punktów pomiarowych) wraz z przetworzeniem danych i opracowaniem wyników, w tym:
 - ◆ w obszarze północnym, w relacji GZM a Aglomeracja Poznańska, na drogach S11/DK11 (11 punktów pomiarowych);
 - ◆ w obszarze południowym, w relacji GZM a Bielsko-Biała (Podbeskidzie – granica państwa), na drogach S1/DK1 (8 punktów pomiarowych).
- ◆ Sporządzenie 3 koreferatów przez ekspertów zewnętrznych.

Jak to zrobimy

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



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

wrzesień 2019
Decyzja o realizacji projektu nr 2 dot. badania dobowych przepływów ruchu tranzytowego wraz z pomiarem natężenia (...), opracowanie OPZ przez Departament Strategii i Polityki Przestrzennej i wybór wykonawcy.

październik – grudzień 2019
Realizacja projektu nr 2 oraz wypracowanie ostatecznej wersji Koncepcji (wybór 10 dróg o znaczeniu metropolitalnym wg 7 kryteriów), sporządzenie koreferatów do obu projektów przez ekspertów zewnętrznych.



Metropolitalne Obserwatorium Społeczno- -Ekonomiczne

Celem Obserwatorium jest gromadzenie, przetwarzanie i analiza danych publicznych, dotyczących GZM oraz monitorowanie zmian i procesów w niej zachodzących. Pozyskane dane mają wspierać proces programowania rozwoju społeczno-gospodarczego GZM, a także służyć merytorycznemu wsparciu poszczególnych Departamentów Urzędu Metropolitalnego. Zakres tematyczny zbieranych danych pozwala na podstawową charakterystykę poszczególnych gmin i całego obszaru GZM.

◆ infoGZM

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

Obecnie 5 kategorii tematycznych:

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

Co zastaliśmy

- ◆ Brak jednego źródła danych o gminach GZM oraz potencjale społecznym i gospodarczym GZM.
- ◆ Brak danych dotyczących GZM jako całości.

Cele do osiągnięcia

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

Co zrobiliśmy

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

Jak to zrobimy

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

Przykładowe opracowania upublicznione na InfoGZM:

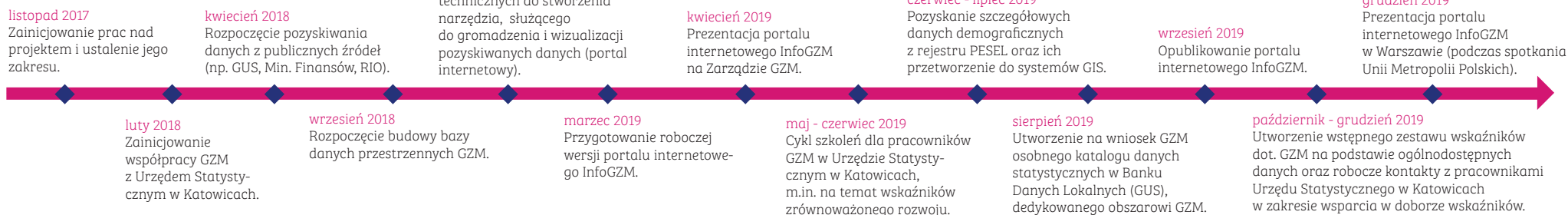


Mapy sytuacji demograficznej każdej z gmin GZM, na podstawie zgeokodowania danych PESEL (stan na początek 2019 r.) – opracowanie własne.



Mapy przejazdów pomiędzy gminami, ilustrujące przepływy ludności związane z zatrudnieniem na terenie GZM w 2016 roku – opracowanie własne.

<http://infogzm.metropoliagzm.pl>





Budowa platformy dobrych praktyk

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

Przykłady projektów

prezentowanych w ramach warsztatów:

- ◆ **Bytom** - odpracowanie należności na rzecz gminy Bytom,
- ◆ **Sosnowiec** - mieszkanie dla absolwenta,
- ◆ **Katowice** - Miejskie Centrum Energii,
- ◆ **Radzionków** - modernizacja infrastruktury oświetlenia ulicznego na terenie Miasta Radzionków przy zastosowaniu PPP,
- ◆ **Piekary Śląskie** - parkanizer czyli system udostępniania informacji o dostępności miejsc parkingowych w czasie rzeczywistym,
- ◆ **Siemianowice Śląskie** - EKO-ALARM.

Co zastaliśmy

- ◆ Brak wiedzy gmin na temat interesujących rozwiązań na terenie GZM, które mogłyby zostać z sukcesem zaimplementowane w innych gminach członkowskich, przyczyniając się do poprawy jakości świadczonych usług oraz poprawy funkcjonowania samorządu.
- ◆ Brak rozwiniętej współpracy w zakresie wymiany doświadczeń między pracownikami urzędów.

Cele do osiągnięcia

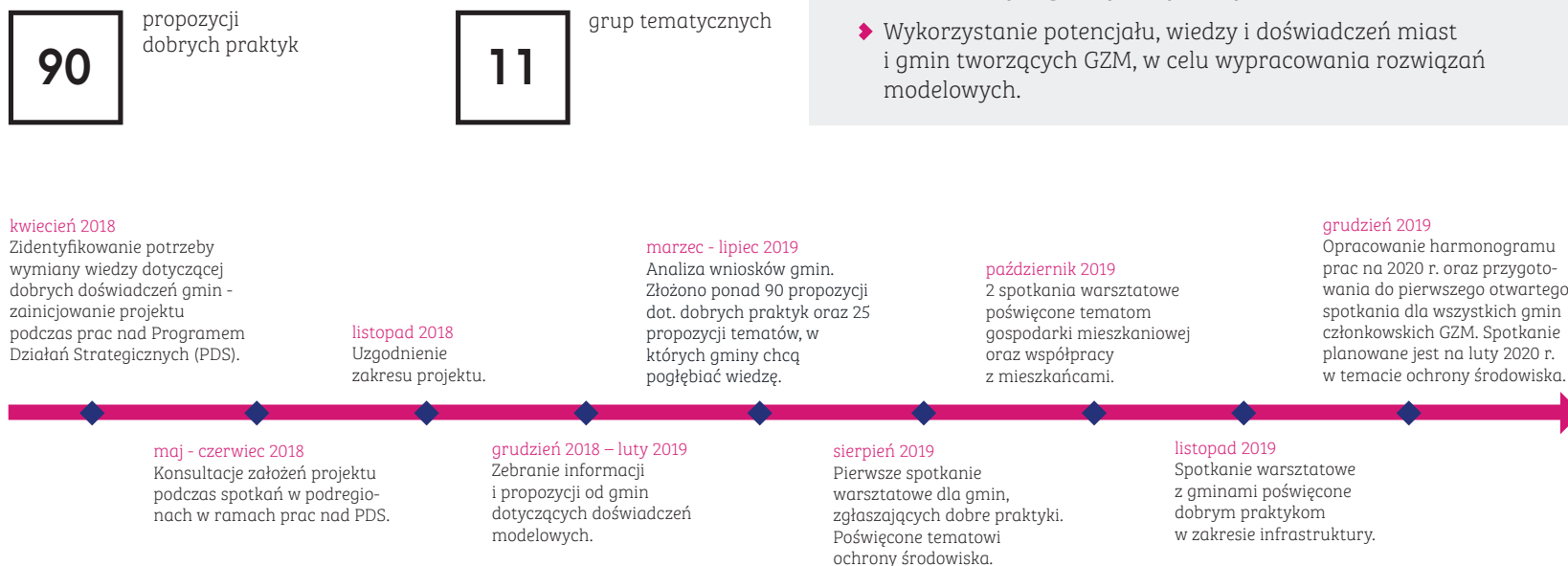
- ◆ Zainicjowanie procesu upowszechniania pozytywnych doświadczeń w wybranej dziedzinie pomiędzy gminami (możliwość uczenia się na doświadczeniach innych).
- ◆ Tworzenie warunków do wymiany kontaktów i współpracy pomiędzy poszczególnymi pracownikami urzędów gmin, odpowiedzialnymi za dany obszar funkcjonowania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

Co zrobiliśmy

- ◆ Zebranie od gmin GZM propozycji dobrych praktyk, łącznie 90 projektów, które zostały podzielone na 11 grup tematycznych.
- ◆ Zorganizowanie warsztatów z gminami, zgłaszającymi dobre praktyki. Dotychczas odbyły się warsztaty poświęcone następującym tematom:
 - ◆ ochrona środowiska – 3 gminy: Dąbrowa Górnicza, Katowice, Siemianowice Śląskie;
 - ◆ gospodarka mieszkaniowa – 5 gmin: Bytom, Katowice, Ruda, Śląska, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec;
 - ◆ współpraca z mieszkańcami i partycypacja społeczna – 3 gminy: Dąbrowa Górnicza, Katowice, Piekary Śląskie;
 - ◆ infrastruktura – 3 gminy: Radzionków, Gliwice, Piekary Śląskie.

Jak to zrobimy

- ◆ Organizacja cyklu spotkań dla wszystkich gmin członkowskich, poświęconych promowaniu wyselekcjonowanych dobrych praktyk. Start - I kwartał 2020 r.
- ◆ Przygotowanie strony internetowej, służącej do upowszechniania dobrych praktyk i wymiany doświadczeń.
- ◆ Wykorzystanie potencjału, wiedzy i doświadczeń miast i gmin tworzących GZM, w celu wypracowania rozwiązań modelowych.





GZM METROPOLIS - ON THE ROAD TO MODERN MOBILITY

METROPOLIS
GZM On the road to intelligent mobility —

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

GZM METROPOLIS - ON THE ROAD TO MODERN MOBILITY

IN MOBILITY EUROPEAN LEADER SINCE 1947





Dodatkowe informacje

1. Promocja
2. Zarząd Metropolii GZM



Promocja

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



Osiem tysięcy osób odwiedziło dawną siedzibę Muzeum Śląskiego w Katowicach, gdzie w czasie Szczytu klimatycznego odbywały się Drzwi Otwarte Metropolii. W ramach wydarzenia ok. 1700 najmłodszych mieszkańców Metropolii wzięło udział w warsztatach, ok. 1000 osób odetchnęło pełną piersią w barze tlenowym, a ok. 600 uczestników wysłuchało organizowanych w budynku koncertów.

Co zastaliśmy

- ◆ Nie było instytucji która integrowałaby potencjał promocyjny miast i gmin.

Cele do osiągnięcia

- ◆ Łączenie potencjału komunikacyjnego i promocyjnego wszystkich 41 miast i gmin GZM.
- ◆ Koordynowanie wspólnych przedsięwzięć promocyjnych i komunikacyjnych.
- ◆ Wspieranie miast i gmin w organizacji wydarzeń o zasięgu metropolitalnym.
- ◆ Wzmocnienie przekazu, informującego o działaniach podejmowanych przez poszczególne gminy.

Co zrobiliśmy

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

Jak to zrobimy

- ◆ Ukierunkowanie działań promocyjnych zgodnie z założeniami powstającej strategii promocji.
- ◆ Zbudowanie marki Metropolii rozpoznawalnej w kraju i za granicą.
- ◆ Zwiększenie świadomości mieszkańców dotyczącej celów i zadań funkcjonowania GZM.
- ◆ Komunikowanie korzyści, wynikających z działania Metropolii.
- ◆ Efektywne wykorzystywanie różnych kanałów komunikacji, aby zapewnić skuteczny przepływ informacji.



Metropolia w mediach



W ciągu dwóch lat istnienia Metropolii GZM w mediach pojawiło się prawie 45 tys. publikacji na jej temat.



Ekwiwalent reklamowy* w tym okresie wyniósł ponad 93 mln zł.



Liczba publikacji w 2019 roku wzrosła o ponad 3,2 tys.



Ekwiwalent reklamowy w 2019 roku wzrósł o prawie 5 mln zł.



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

Szczegóły przedstawia poniższa tabela

	2018			2019			Porównanie		
	Publikacje	AVE (zł)	Dotarcie	Publikacje	AVE (zł)	Dotarcie	Publikacje	AVE (zł)	Dotarcie
I kwartał	6 051	10 993 995	65 031 822	6 693	12 021 616	69 322 073	642	1 027 621	4 290 251
II kwartał	5 118	9 728 537	38 499 932	5 791	11 892 934	70 872 651	673	2 164 064	32 372 719
III kwartał	3 746	9 728 870	48 588 610	4 794	9 535 199	43 669 843	1048	- 193 671	- 4 918 767
IV kwartał	5 614	13 910 784	80 520 869	6 472	15 774 527	68 572 362	858	1 863 743	- 11 948 507
Suma	20 529	44 362 186	232 641 233	23 750	49 224 276	252 436 929	3221	4 862 090	19 795 696

Dane pochodzą z raportów Instytutu Monitorowania Mediów

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



Zarząd Metropolii GZM

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



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



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



Grzegorz Podlewski – od sierpnia 2018 roku pełni funkcję wice-przewodniczącego zarządu. Koordynuje sprawy związane z rozwojem społeczno-gospodarczym oraz współpracą międzynarodową.



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



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

Statystyki pracy Zarządu i Zgromadzenia GZM w latach 2018-2019

		2018	2019	Łącznie
ZARZĄD	Posiedzenia	63	55	118
	Podjęte uchwały	283	304	587
	Zawarte porozumienia	40	20	60
	Honorowe Patronaty	56	46	102
ZGROMADZENIE GZM	Sesje	9	8	17
	Podjęte uchwały	85	78	163
RADA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA	Posiedzenia	4	3	7



