

# DOBRÉ ENVIRONMENTÁLNÍ POSTUPY

## UDRŽITELNÁ DOPRAVA JE KLÍČEM K ČISTÉMU OVZDUŠÍ



Zdroj: webové stránky Městského úřadu Zabrze

### Udržitelná doprava ve Slezském vojvodství

Doprava má významný dopad na znečištění ovzduší. Každý den se miliony lidí rozhodnou cestovat soukromými dopravními prostředky, což přispívá k dopravním zácpám ve městech. Rostoucí počet automobilů má přímý dopad na znečištění ovzduší a v důsledku toho i na veřejné zdraví.

Dopravní prostředky, jako jsou osobní automobily a nákladní automobily, patří mezi hlavní zdroje znečištění ovzduší, včetně oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>), oxidů dusíku (NO<sub>2</sub>) a pevných částic (PM<sub>2,5</sub>; PM<sub>10</sub>). Tento problém postihuje zejména velká města, kde je silniční provoz intenzivní a často dochází k dopravním zácpám v dopravní špičce, což nutí k rozsáhlým emisím výfukových plynů v bezprostředním okolí.

**Řešení tohoto problému může spočívat v myšlence udržitelné dopravy, která hraje klíčovou roli v minimalizaci negativního dopadu dopravy na zdraví a životní prostředí.**

Slezské vojvodství je nejvíce urbanizovaným vojvodstvím v Polsku, což se promítá do zvýšeného silničního provozu a množství výfukových plynů vypouštěných do naší atmosféry. V takových místech se iniciativy v oblasti udržitelné dopravy zaměřují na snížení dopravní zácpy, zvýšení dostupnosti veřejné dopravy a zlepšení kvality ovzduší, což má pozitivní dopad na veřejné zdraví.

Podpora dopravních prostředků, které významně snižují emise skleníkových plynů, jako je veřejná doprava, elektromobily, jízdní kola a elektrické koloběžky, které v posledních letech získávají na popularitě, významně přispívá ke snižování znečištění ovzduší.

Veřejná doprava již hraje významnou roli a výrazně snižuje počet aut na silnicích. Podpora cyklistiky a chůze nejen přispívá ke snižování emisí CO<sub>2</sub>, ale také zlepšuje fyzickou zdatnost a zdraví lidí. Elektromobily a hybridní automobily získávají na popularitě díky nízkým emisím ve srovnání s tradičními spalovacími automobily.

Velmi důležitým prvkem udržitelné znečištění ovzduší a snížení emisí skleníkových plynů. Za druhé, zvyšuje mobilitu lidí, kteří si nemohou dovolit placené dopravní prostředky, a zlepšuje jejich přístup k práci, vzdělání a službám. Za třetí, bezplatná veřejná doprava může pomoci snížit dopravní zácpy a zlepšit kvalitu života ve městech.



Zdroj: webové stránky Metropolitního dopravního úřadu

dopravy jsou investice do infrastruktury, jako jsou cyklostezky a nabíjecí stanice pro vozidla. Městská mobilita zahrnuje také rozvoj infrastruktury, která podporuje různé formy dopravy.

Udržitelná doprava prospívá nejen životnímu prostředí, ale i společnosti a ekonomice jako celku. Podpora a implementace ekologických řešení je klíčová pro budoucnost naší planety a pro boj s environmentálními výzvami, kterým lidé dnes čelí.

**Městská mobilita – pohodlí a ekologie v jednom**

**Městská mobilita** je přístup, jehož cílem je vytvořit města přátelská k občanům, kde je pohyb snadný, rychlý, a ekologický. Klíčovým prvkem je **koncept 15minutového města**, kde jsou všechny základní služby dostupné v okruhu 15 minut pěšky nebo na kole. Tento model snižuje závislost na automobilech, snižuje emise CO<sub>2</sub> a zlepšuje kvalitu života obyvatel. Městská mobilita se týká způsobů, jakými se obyvatelé pohybují po městě pomocí různých druhů dopravy, jako jsou autobusy, tramvaje, jízdní kola, auta a chůze.

**Bezplatná veřejná doprava neboli veřejná doprava pro všechny**

**Bezplatná veřejná doprava** je iniciativa, jejímž cílem je zvýšit dostupnost veřejné dopravy pro všechny obyvatele bez ohledu na jejich finanční situaci. Zavedení bezplatné veřejné dopravy může přinést mnoho výhod. Zaprvé, snižuje počet aut na silnicích, což vede k menšímu vyloučení cyklistů a zajišťuje bezpečné a pohodlné podmínky pro pohyb po městě. Významnou iniciativou v oblasti cyklistiky jsou **systémy sdílení městských kol**, které umožňují obyvatelům

### Udržitelná doprava ve zkratce

- ❖ **UDRŽITELNÁ MOBILITA VOZIDLA S NULOVÝMI A NÍZKÝMI EMISEMI**
- ❖ **MYŠLENKA ZELENÝCH MĚST**
- ❖ **ZELENÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA**
- ❖ **PERSPEKTIVY EU**
- ❖ **PŘÍKLADY UDRŽITELNÉ MOBILITY ZE ZAHRANIČÍ**
- ❖ **PODPORA UDRŽITELNÉ DOPRAVY**
- ❖ **OBCE SLEZSKÉHO VOJVODSTVÍ A UDRŽITELNÁ DOPRAVA**



Zdroj: Obec Pilchowice

vozidel, ale také minimalizuje negativní dopad dopravy na životní prostředí.

# DOBŘE ENVIRONMENTÁLNÍ POSTUPY

## Zóny čistého ovzduší

Další iniciativou vedoucí k udržitelné dopravě jsou tzv. **Zóny čistého ovzduší (ZČO)**. Jedná se o městské oblasti, kde je vjezd omezen na vozidla, která splňují specifické emisní normy. Cílem je snížit znečištění ovzduší a zlepšit zdraví obyvatel omezením vjezdu na vozidla, která produkují nejvíce znečišťujících látek. Mezi výhody zavedení ZČO patří zlepšení kvality ovzduší, ochrana zdraví a podpora používání ekologických dopravních prostředků. Zavedení ZČO podporuje používání elektromobilů, jízdních kol a veřejné dopravy. Zavedení ZČO může být kontroverzní, zejména mezi majiteli starších vozidel, kteří se mohou cítit vyloučení z centra města. Dlouhodobé přínosy pro veřejné zdraví a životní prostředí jsou však významné. Zavedení ZČO je součástí širší strategie pro udržitelný rozvoj a boj proti znečištění ovzduší.

## Městská kola a koloběžky

**Cyklostezky** jsou klíčovým prvkem udržitelné dopravy. Umožňují bezpečnou a pohodlnou jízdu na kole po městě a povzbuzují obyvatele k opuštění aut ve prospěch ekologičtějších druhů dopravy.

Cyklostezky jsou vyhrazené silnice určené pro

snadný přístup ke kolům na krátké vzdálenosti. Mobilní aplikace umožňují uživatelům rychle si pronajmout kolo a vrátit ho na jakékoli stanici. Tyto systémy jsou nedílnou součástí veřejné dopravy a usnadňují každodenní cestování. **Elektrické koloběžky** se zase stávají stále populárnějšími jako rychlý a pohodlný dopravní prostředek na krátké vzdálenosti. Jsou obzvláště užitečné v přeplněných městech, kde se s nimi lze snadno vyhnout dopravním zácpám. V Polsku jsou k dispozici různé modely koloběžek, které si lze pronajmout prostřednictvím mobilních aplikací. Rozvoj cyklistické infrastruktury, systémů sdílení kol ve městech a elektrických koloběžek je klíčový pro udržitelný rozvoj měst. Díky těmto řešením mají obyvatelé ekologičtější a pohodlnější možnosti dopravy.

## Minimalizace kamionové dopravy ve městech

Za zmínku stojí také role **objízdných tras**, které umožňují odvést těžkou tranzitní dopravu mimo centra měst. To významně přispívá ke snížení znečištění ovzduší, hluku a škodlivých emisí, a tím zlepšuje kvalitu života obyvatel a přírodního prostředí. Snížení dopravy v centrech měst podporuje lepší proudění vzduchu, což je klíčové pro snižování hladiny smogu a ochranu lidského zdraví a ekosystémů. **Inteligentní dopravní systémy** jsou moderním nástrojem pro udržitelné řízení silniční dopravy, který nejen zlepšuje pohyb

Systémy ITS využívají data ze senzorů, kamer a meteorologických stanic k monitorování stavu silnic a informování řidičů o potenciálních nebezpečích a optimálních trasách, čímž snižují dopravní zácpy, spotřebu paliva a emise CO<sub>2</sub>. Systémy ITS zahrnují řešení, jako je monitorování dopravy, správa semaforů, informace o stavu silnic a správa vozového parku, díky čemuž je tok dopravy plynulejší, předvídatelnější, a šetrný k životnímu prostředí. Zavedení objízdných tras a pokročilých systémů ITS přináší řadu environmentálních výhod, včetně snížení emisí skleníkových plynů, nižší hladiny hluku a ochrany zelených ploch snížením dopravní zátěže ve městech.



Zdroj: MÚ Bytom

## Vozidla s nulovými a nízkými emisemi – jaké jsou jejich výhody a nevýhody?

### Elektrický nebo hybridní vůz – který je lepší pro životní prostředí?

V posledních letech se stále více lidí rozhoduje pro koupi elektromobilu nebo hybridního vozu. To není způsobeno jen obavami o životní prostředí, ale také snahou ušetřit peníze za provoz vozidla.

Elektrický i hybridní vůz má své výhody a nevýhody; vyvstává tedy otázka: **který vůz si vybrat – elektrický nebo hybridní?**

Zásadní rozdíl mezi hybridním a elektrickým vozem spočívá ve zdroji energie. Hybridní vůz využívá spalovací motor i elektromotor. Toto řešení je sice ekonomické, ale s sebou nese náklady na údržbu spalovacího motoru (např. výměnu motorového oleje, výměnu rozvodového řemene atd.). Elektromobily, které mají pouze elektromotor, tyto náklady nenesou. Oba typy automobilů jsou však náchylné k degradaci baterie, což může vyžadovat nákladnou výměnu baterie, i když pravděpodobnost, že taková výměna bude nutná, je nízká.

Dalším důležitým rozdílem jsou náklady na palivo. Hybridní automobily kromě elektřiny vyžadují také benzín a v některých případech i naftu. Elektromobily toto palivo nevyžadují a jsou poháněny pouze elektřinou, která je ve srovnání s tradičními palivy výrazně levnější.

Mezi další výhody automobilů na vodíkový pohon patří relativně krátká doba tankování, srovnatelná s tradičními automobily se spalovacím motorem, což je významná výhoda oproti elektromobilům, jejichž nabíjení může trvat od několika desítek minut do několika hodin.

Největší překážkou při koupi elektromobilu je často jeho dojezd. V současné době neexistují žádné elektromotory, které by zaručovaly dlouhé vzdálenosti bez nutnosti dobíjení. „Hybridy“ však takovou jízdu mohou zajistit a vždy mohou používat spalovací motor.

Pobídkou pro ty, kteří se nerozhodli, by mohl být program „NaszEauto“, který v únoru 2025 spustil Národní fond pro ochranu životního prostředí a vodní hospodářství a Ministerstvo klimatu a životního prostředí. Tento program poskytuje podporu až do výše 40 000 PLN na nové elektromobily v ceně do 225 000 PLN. Elektromobily jsou navíc osvobozeny od poplatků v placených parkovacích zónách.

Volba mezi hybridem a elektromobilem je proto individuální záležitostí, v závislosti na potřebách uživatele. Hybridy budou mít lepší výkon při překonávání



Vodíková čerpací stanice v Rybníku, zdroj: rybnik.eu

delších vzdáleností, zatímco elektromobily budou efektivnější při jízdě ve městě. Elektromobily navíc mají mnoho výhod v podobě dotací na nákup nebo osvobození od parkovacích poplatků.

## Vodík, palivo budoucnosti

Vodíkové automobily mají velký potenciál hrát významnou roli na budoucím automobilovém trhu, protože představují efektivní a ekologickou alternativu k vozidlům se spalovacím motorem.

Již v 19. století byl vodík považován za palivo budoucnosti a tehdy byly vyvinuty první návrhy vozidel poháněných vodíkem. Ve 20. století NASA vyvinula technologii, která by umožnila použití vodíkových palivových článků ve vesmírných misích, a v 90. letech 20. století byly postaveny první prototypy vodíkových automobilů.

Vývoj vodíkových vozidel však nabral na obrátkách teprve v posledních 15 letech a mnoho odborníků dnes prosazuje tvrzení podobná těm z 19. století, že vodík je budoucností dopravy.

Vodíkové automobily jsou v podstatě elektrická vozidla, ve kterých se elektřina vyrábí reakcí mezi vodíkem a kyslíkem, čímž vzniká energie, teplo a voda. Takové automobily mají nulové emise CO<sub>2</sub> a do ovzduší se uvolňuje pouze vodní pára. Jedná se tedy o ekologicky prospěšné řešení.

Vodíkové automobily se navíc mohou pochlubit relativně dlouhým dojezdem, který může stačit na ujet až 600 km, což dokazuje potenciál těchto vozidel.

Navzdory mnoha výhodám se vodíkové vozy stále potýkají s problémy. V první řadě je dostupnost vodíkových čerpacích stanic velmi omezená. Polsko v současné době provozuje osm takových stanic, z nichž dvě se nacházejí v slezském vojvodství (v **Katovicích** a **Rybníku**). Dále jsou faktorem i vysoké náklady na skladování vodíku.

Proces výroby vodíku stále využívá uhlí, což snižuje environmentální přínosy používání vodíkových vozů. V stále větší míře se však využívá výroba **zeleného vodíku**, která negeneruje emise CO2.

Nabíjecí stanice pro vozidla

S rostoucím počtem elektromobilů na polských silnicích roste potřeba rozšiřovat nabíjecí infrastrukturu na vhodných místech, a to jak ve městech, tak i na silnicích.

Vyhlídky v Polsku jsou velmi slibné. Na konci března 2025 bylo v provozu již přes 9 300 nabíjecích stanic pro vozidla a do roku 2030 se očekává, že toto číslo vzroste na více než 50 000.

Nabíjecí infrastruktura se nejrychleji rozvíjí ve velkých městech, jako je Varšava, Krakov a Gdaňsk.

Woonerf – Harmonie vozidel a chodců

V 70. letech 20. století zaznamenalo Nizozemsko náhlý nárůst počtu aut v blízkosti škol a obytných oblastí. Z bezpečnostních důvodů bylo nutné vytvořit ulici, která by dokázala bezpečně kombinovat automobilovou a pěší dopravu, čímž by se vytvořila

Jsou požáry elektromobilů častější než požáry automobilů se spalovacím motorem?

**To je mýtus!** V roce 2024 zaznamenal Státní hasičský sbor 30 případů požárů elektromobilů, což představuje pouze 0,31 % všech požárů vozidel. Vozidla se spalovacím motorem se na těchto incidentech podílela méně než 99 % v Polsku.

Samozřejmě je v Polsku výrazně více vozidel se spalovacím motorem než elektrických, což se také promítá do výsledků, ale nic nenasvědčuje tomu, že by požáry elektromobilů byly pravděpodobnější. Ve většině případů k takovým incidentům dochází v důsledku nepozornosti nebo úmyslného lidského jednání.

místo pro společenská setkání.

Tehdy byl vytvořen *woonerf* (vyslovuje se wonerf), což v holandštině znamená *ulice k životu*. Jedná se o městský prostor, který kombinuje komunikační a rekreační funkce. Ve woonerfech neexistuje jasné rozdělení mezi chodníkem a ulicí; Chodci a vozidla využívají celou šířku ulice, přičemž chodci mají přednost.

Woonerfy zajišťují bezpečnost především zklidňováním dopravy pomocí řešení, jako jsou zpomalovací prahy, zúžení ulic a zelené pásy.

Woonerfy jsou často vizuálně přitažlivé, vyznačují se vysokou estetikou a bohatou zelení.

Ve Slezském vojvodství již působí několik woonerfů, například na ulici Siemińskiego v **Gliwicích**

Zelené zastávky a parkoviště

Zelené zastávky jsou iniciativou zaměřenou na zavedení více zeleně do městské krajiny, zlepšení mikroklimatu a zadržování dešťové vody.

Zelené zastávky jsou jednoduše tradiční přístřešky pro autobusy a tramvaje, ale se zelenými střechami a zdmi, které zadržují dešťovou vodu a produkují kyslík. Snižují také efekt městského tepelného ostrova, čímž zlepšují komfort čekání na autobus nebo tramvaj.

Dalším řešením pro zlepšení zadržování vody a snížení efektu tepelného ostrova je zavedení zelených parkovišť. Zelená parkoviště mají propustné povrchy a dešťové zahrady, které účinně pomáhají zadržovat vodu a snižovat teploty.

Dopad znečištění z dopravy na chodce

Chodci pohybující se v blízkosti rušných ulic jsou vystaveni negativním účinkům znečištění ovzduší způsobeného spalovacími motory. Látky obsažené ve výfukových plynech, jako jsou pevné částice, oxidy dusíku, oxidy uhlíku a těžké kovy, mohou způsobovat zdravotní problémy.

V důsledku znečištění způsobeného spalovacími motory mohou někteří lidé pociťovat bolesti hlavy a nevolnost. Je také důležité pamatovat na vzájemnou závislost karcinogenních znečišťujících látek.

Výfukové potrubí se nejčastěji nachází ve spodní části vozidla, takže



Ul. Siemińskiego v Gliwicích, zdroj: gliwice.eu



Zelená zastávka v Chorzowě, zdroj: Městský úřad Chorz

děti jsou nejvíce zranitelné vůči znečišťujícím látkám z výfukových plynů.

Největší riziko hrozí v blízkosti rušných ulic v centrech měst, parkovišť a tunelů, kde je špatná cirkulace vzduchu a vysoký počet aut.

### Dešťové zahrady – Zelená podpora měst

Moderní města jsou téměř kompletně pokryta nepropustnými povrchy, jako je beton, asfalt a dlažební kostky. Prostřednictvím těchto povrchů dešťová voda místo vsakování do země stéká po střechách, ulicích a chodnících přímo do kanalizace a cestou shromažďuje znečišťující látky.

Dešťové zahrady představují inovativní a zároveň jednoduché řešení tohoto problému. Tyto zahrady jsou vyplněny vhodnými vrstvami půdy a osázeny rostlinami, které jsou odolné vůči pravidelným záplavám. Jejich funkcí je zadržovat a čistit dešťovou vodu – jak tu, která padá přímo z nebe, tak tu, která stéká ze střech, chodníků a ulic.

Díky dešťovým zahradám má voda možnost proniknout do půdy, přirozené biologické a filtrační procesy zlepšují její kvalitu dřívě, než se dostane do životního prostředí, a rostliny vytvářejí příznivé prostředí pro hmyz, ptáky a další malá zvířata.

Dešťové zahrady navíc obohacují městskou krajinu – místo betonových prostor město získává zelené, vizuálně atraktivní zákoutí. To není jen ekologický prvek, ale i estetický.

### Perspektiva Evropské unie do roku 2035

Evropská unie již mnoho let hovoří o cíli dosáhnout klimatické neutrality do roku 2050. Perspektiva do roku 2035 je dalším krokem k dosažení tohoto ambiciózního plánu.

Kromě ekologické transformace se perspektiva do roku 2035 zaměřuje také na rozvoj digitalizace a prohloubení hospodářské a měnové unie. Nejkontroverznější otázkou je však zákaz prodeje nových automobilů s benzínovými a naftovými motory, který má vstoupit v platnost v roce 2035.

Vzhledem k tomu, že silniční doprava v EU je zodpovědná za významnou část emisí CO<sub>2</sub>, chce EU do roku 2030 snížit emise z osobních automobilů o 55 % a z dodávek o 50 % ve srovnání s rokem 2021. To bude významný krok k nulovým emisím oxidu uhličitého z nových osobních automobilů a dodávek do roku 2035.

Zákaz má zajistit, aby se dopravní sektor Evropské unie do roku 2050 stal uhlíkově neutrálním. To však neznamená, že spalovací automobily z evropských silnic zmizí. Automobily zakoupené před rokem 2035 budou stále povoleny k provozu.

Skutečnost, že si dnes mnoho lidí nemůže dovolit koupit elektromobil, je kontroverzní. EU však nabízí ujištění vysvětlením, že provozní náklady elektromobilů jsou výrazně nižší než u automobilů se spalovacím motorem. Nová nařízení mají podpořit hospodářskou soutěž a povzbudit výrobce elektromobilů k investicím do inovací, což by mělo snížit cenu elektromobilů.

### Mobilita na poslední míli

Pojem *poslední míle* v dopravě označuje konečnou fázi cesty cestujícího, například trasu z autobusové zastávky domů nebo z vlakového nádraží do práce. Chůze je nejjednodušší způsob, jak urazit poslední míli, ale někdy vzdálenost z autobusové zastávky nebo nádraží do cíle není dostatečně krátká, aby umožňovala chůzi. Velmi často je nedostatek mobility na poslední míli důvodem, proč se lidé rozhodnou jet autem místo veřejné dopravy, a to i přes potenciální dopravní zácpy, hledání parkovacího místa a samozřejmě znečištění ovzduší.

Řešením tohoto problému by mohlo být zvýšení dostupnosti městských kol a elektrických koloběžek v blízkosti dopravních uzlů. Dobrým řešením by mohla být také možnost přepravy jízdních kol veřejnou dopravou nebo vytvoření parkovišť typu *Park and Ride*.

### Biopaliva

Biopaliva jsou paliva vyrobená z rostlinných nebo organických surovin, jako je řepka, kukuřice nebo biomasa.

Na rozdíl od fosilních paliv jsou biopaliva obnovitelná a mohou výrazně snížit emise skleníkových plynů. Biopaliva jsou jedním z nástrojů podporujících udržitelnou dopravu. I když nemají nulové emise, představují důležitý krok k ekologické mobilitě.



Dešťová zahrada na ulici Krawczyka v Mikołowě, zdroj: mikołowdla klimatu.mikołow.eu



Dešťová zahrada v Žorách, zdroj: webové stránky Nadace Sendzimir



Workshopy „Dešťové zahrady GZM“ ve Školním komplexu č. 7 v Rudě Śląské, zdroj: webové stránky Školního komplexu č. 7 v Rudě Śląské

Takzvaná biopaliva první generace, vyráběná z rostlin, které by se mohly prodávat na trhu s potravinami, vyvolávají mnoho kontroverzí. Konkurence o ornou půdu se zvyšuje a mohou růst i ceny potravin. Z tohoto důvodu roste význam biopaliv druhé a třetí generace. První z nich se vyrábějí ze zemědělského odpadu, dřeva nebo použitých olejů, zatímco biopaliva třetí generace se vyrábějí z řas. Biopaliva druhé a třetí generace nekonkurují potravinám a mají výrazně menší dopad na životní prostředí.

Udržitelná doprava v zahraničí

**Nizozemsko** je považováno za ráj cyklistů. Cyklistická infrastruktura patří k nejrozvinutějším a nejrozsáhlejším na světě. Celková délka všech cyklostezek v Nizozemsku přesahuje **35 000 kilometrů**. Cyklostezky jsou jasně odděleny od silnice a pro cyklisty jsou zde speciální semaforey, velké parkoviště pro jízdní kola a čerpací stanice. Systém veřejné dopravy je také přátelský k cyklistům a umožňuje pohodlnou přepravu dvou kol. V mnoha nizozemských městech mají cyklisté přednost před ostatními vozidly.

V **Německu** si můžete zakoupit levné měsíční jízdenky, které vám umožní jezdit prakticky veškerou veřejnou dopravou. Elektrické autobusy jsou ve městech velmi běžné. Rychle se rozvíjí systém **MaaS** (Mobility as a Service), aplikace, která uživatelům umožňuje plánovat a platit za cestování různými dopravními prostředky, jako je autobus, městské kolo a vlak.

Ve **Francii** byl s cílem minimalizovat uhlíkovou stopu zaveden zákaz krátkých letů, které nelze nahradit cestou vlakem do 2,5 hodiny. Ve velkých francouzských městech existují nízkoemisní zóny a koncept zelených ulic se rychle rozvíjí, stejně jako revitalizace pěších a cyklistických prostor.

Dánská **Kodaň** je dokonalým příkladem konceptu *15minutového města*. Pro obyvatele města stačí 15minutová chůze k dosažení většiny služeb a rekreačních možností. Veřejná doprava je navíc rozsáhlá a umožňuje uživatelům dostat se z centra města do jakéhokoli koutu dánského hlavního města přibližně za 15 minut. Kodaň je také rájem pro cyklisty, kteří se po městě mohou pohybovat po téměř 400 km cyklostezek. Za zmínku stojí, že to vše ve městě srovnatelném s Katovicemi.

V **Číně** probíhá elektrifikace městské dopravy

ve velkém měřítku. **Šen-čen** je toho důkazem; bylo to první město na světě, které se zcela zbavilo autobusů se spalovacími motory a má 100% **elektrický vozový park**. Čína také zavádí velmi přísné předpisy. např. pro omezení počtu automobilů se spalovacím motorem byla zavedena omezení registrace vozidel. Funguje tam systém aukcí nebo loterií registračních značek.



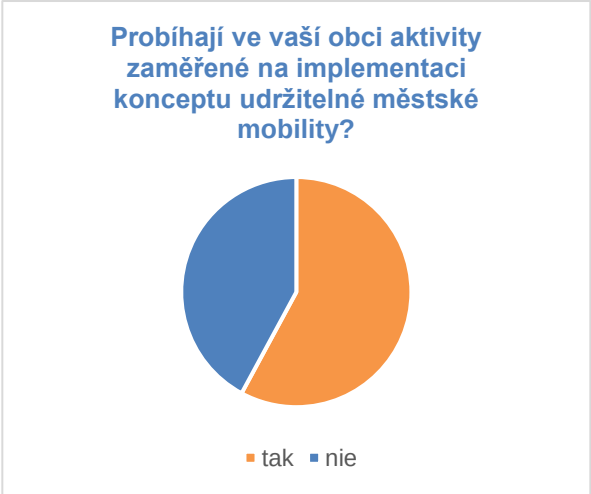
Podzemní parkování kol v Nizozemsku, zdroj: Dutch Cycling Embassy

Udržitelná doprava v obcích Slezského vojvodství

Průzkum a propagace aktivit v oblasti udržitelné dopravy

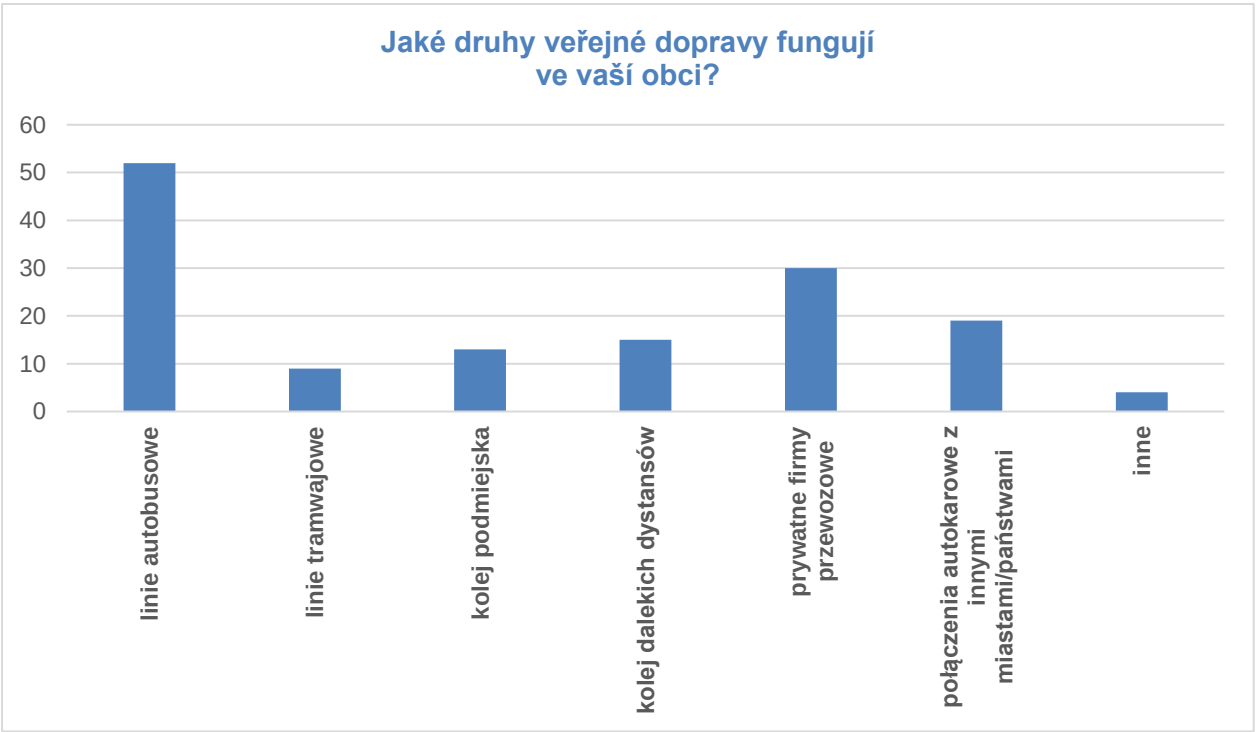
Na podporu propagátorů environmentálních témat souvisejících s environmentálními otázkami probíhala práce na projektu „Silesia. Blue Sky Restored“. Data byla následně shromážděna a analyzována za účelem přípravy této publikace.

Ve 33 z 57 obcí, které odpověděly na průzkum, probíhají aktivity zaměřené na implementaci konceptu udržitelné městské mobility.



V partnerských obcích projektu fungují různé formy veřejné dopravy. Dominantní roli hrají autobusové linky, které jsou přítomny téměř v každé obci Slezského vojvodství. Ve více než polovině obcí, které odpověděly na průzkum, působí také soukromé dopravní společnosti a často i autobusové spojení do jiných měst nebo zemí. Dálková železniční a příměstská železniční doprava, stejně jako tramvajové linky, jsou méně oblíbené. Autobusy jsou proto primárním prostředkem veřejné dopravy v obcích Slezského vojvodství, ale potenciál dalších forem dopravy, které splňují požadavky udržitelné městské mobility, je patrný.

navštěvující základní a střední školy využívat těšínskou veřejnou dopravu zdarma. Nařízení, které opravňuje děti a mládež do 20 let k bezplatnému



Bezplatná veřejná doprava

Bezplatná veřejná doprava byla zavedena v šestnácti obcích, což představuje významný krok ke zlepšení dostupnosti veřejné dopravy pro obyvatele Slezského vojvodství. Tato iniciativa se však realizuje pouze lokálně. Zavedení bezplatné veřejné dopravy nejen pomáhá snižovat výdaje obyvatel, ale také je povzbuzuje k přechodu z automobilů na veřejnou dopravu, což má pozitivní dopad na životní prostředí snížením emisí výfukových plynů a dopravní zácpy ve městech.

Bezplatná veřejná doprava funguje ve městě **Łaziska Górne** od roku 2016, kterou organizuje město Łaziska Górne. Obyvatelé Zawiercie také využívají veřejnou dopravu zcela zdarma. Bezplatné autobusy ZKM v Zawierci jezdí v obcích: Zawiercie, Poręba a Siewierz. V Kaletech mohou od listopadu 2021 všichni uživatelé využívat bezplatného

a také jízdní kola v rámci jednotlivých městských čtvrtí.

cestování po celém městě, bez ohledu na to, zda ve městě žijí, nebo přijeli jako turisté.

V obci **Kochanowice** bylo toto opatření zavedeno v roce 2021 a vztahuje se na všechna města v obci Kochanowice.

V obci **Poręba** je bezplatná veřejná doprava v provozu od 1. ledna 2024 a vztahuje se na všechny linky veřejné dopravy organizované obcí Zawiercie prostřednictvím Městského dopravního podniku Zawiercie.

Bezplatná veřejná doprava (BKM) v **Žorách** byla zavedena 1. května 2014 a zpočátku se skládala ze sedmi linek. V současné době síť BKM sestává z osmi linek, jejichž trasy pokrývají především město Žory a občas zasahují i za hranice města, aby obsluhovaly sousední města. Jízda autobusy BKM je pro všechny cestující zdarma.

Od 1. března 2024 mohou obvatelé **Raciborze** také využívat veřejnou dopravu zdarma. Kromě toho byly zakoupeny nové autobusy.

V **Těšíně** mohou od 1. července do 31. srpna 2024 děti a mládež do 20 let

cestování veřejnou dopravou v Těšíně, bylo přijato na žádost Rady mládeže města Těšína.

Bezplatná veřejná doprava v obci **Ornontowice** funguje od roku 2019, autobusy jezdí i ve školní dny.

Obec a město **Koziegłowy** provozují dvě linky bezplatné veřejné dopravy. V obci **Świerklany** je od roku 2016 zavedeno bezplatné cestování na jedné lince.

V obci **Pilchowice** mohou děti a školní mládež mohou v rámci ZTM zdarma využívat veřejné dopravy. Bezplatná veřejná doprava je k dispozici i seniorům v **Będzinu**.

V **Bytomi** mají nárok na bezplatné cestování osoby se zdravotním postižením, které navštěvují mateřskou školu, školu nebo vzdělávací centrum či zařízení.

Cyklistická infrastruktura

Až 50 z 57 obcí v našem regionu, které odpověděly na průzkum, se pyšní dobře rozvinutou cyklistickou infrastrukturou, která nabízí obyvatelům i turistům přístup k moderním cyklostezkám. Jedná se o významný krok k udržitelnému rozvoji a podpoře ekologické dopravy, která podporuje ochranu životního prostředí.



V **Rybniku** je až **300 km** cyklostezek (včetně protiproudů). V obci **Krzyżanowice** probíhají investice do cyklostezek v hodnotě přes 2,1 milionu zlotých.

V **Radlinu** byla v roce 2023 v rámci prací v Jordanowském parku vybudována betonová stezka pro pěší a cyklisty o rozloze 9 400 m². Součástí investice jsou i odpočívadla pro cyklisty, vybavená lavičkami a stoly.

K 31. prosinci 2023 činila celková délka cyklostezek ve městě **Gliwice** 127,85 km. V roce 2023 město vyčlenilo celkem 186 511,50 PLN na údržbu cyklostezek a pěších tras mimo vozovku.

V obci **Racibórz** je celkem 47 681 km cyklostezek. Pěší a cyklistické stezky udržované Primátorem Raciborze – 27,921 km.

**Zabrzská** cyklostezka je cyklistickým obchvatem města. Je dlouhá 57 km, značená modře a vede většinou městských částí Zabrze – převážně zelenými plochami.

Investice do cyklistické dopravy byly provedeny po celém městě **Katovice** – přes 197 km. **Sosnowiec** má celkem přibližně 52 km stezek.

V obci **Ruda Śląska** vzniklo 36 km stezek v rámci výstavby a modernizace silnic po celém městě, stejně jako v rekreačních oblastech, jako je například

Rudzká trasa. V **Chorzowě** je celková délka cyklostezek 34 km (bez cyklostezek ve Slezském parku). **Tarnowskie Góry** nabízejí 28,2 km cyklostezek a stezek pro pěší a cyklisty. V **Czeladzi** se po celém městě nachází 15,3 km cyklostezek. V **Piekarách Śląskich** se investovalo a nadále se investuje do zavádění stezek v obci. Současná délka stezek je 15 kilometrů. V obci **Kochanowice** se nachází 9,7 km cyklostezek podél tras Kochanowice, Jawornica a Lubecko. Železná cyklostezka o délce 5 km se nachází v **Godowě**. V **Kaletech** vede celkem 4,6 km z Kalety do Drutarnie, z Kalety do Kuczowa a z Kalety do Mokrusu. Ve **Wisle** se cyklostezka nachází v koridoru Vislaské cyklostezky a měří 3,189 km – od přestupního centra ve Wisle až po hranici s městem Ustroń. V **Rydułtowách** se v rekreační oblasti Machnikowiec nacházejí 3 km cyklostezek.

Městská kola a elektrické koloběžky

Ve 22 partnerských obcích, které odpověděly na průzkum, mají obyvatelé i turisté přístup k městským nebo velkoměstským systémům půjčoven kol. Toto praktické řešení podporuje ekologickou dopravu a přispívá k udržitelnému rozvoji.

18 obcí zase nabízí možnost

Snaha obcí o implementaci udržitelné dopravy je důležitá z několika klíčových důvodů:

1. Boj proti znečištění ovzduší a hluku

Silniční doprava je jedním z hlavních zdrojů znečištění ovzduší. Zaváděním čistých dopravních zón, rozvojem veřejné dopravy a cyklistické infrastruktury obce zlepšují kvalitu ovzduší a kvalitu života svých obyvatel.

2. Snižování emisí skleníkových plynů

Obce reálně přispívají k dosažení klimatických cílů snižováním automobilové dopravy, podporou elektromobility a vytvářením zelených ploch.

3. Znalost místních problémů

Obecní úřady nejlépe znají místní problémy, jako jsou dopravní zácpy, problémy s přístupem k veřejné dopravě a bezpečnost chodců, což jim umožňuje implementovat účinná a na míru šitá řešení.

4. Zvyšování dostupnosti veřejné dopravy

Udržitelná doprava znamená také lepší mobilitu pro osoby bez auta (děti, seniory, osoby se zdravotním postižením a méně majetné osoby).

5. Rozvíjení pozitivních návyků a vzdělávání obyvatel

Místní aktivity, jako jsou cyklistické kampaně, dny bezplatné veřejné dopravy a rozšiřování zelených zastávek, mají významný dopad na environmentální povědomí obyvatel.

6. Zlepšení estetiky měst

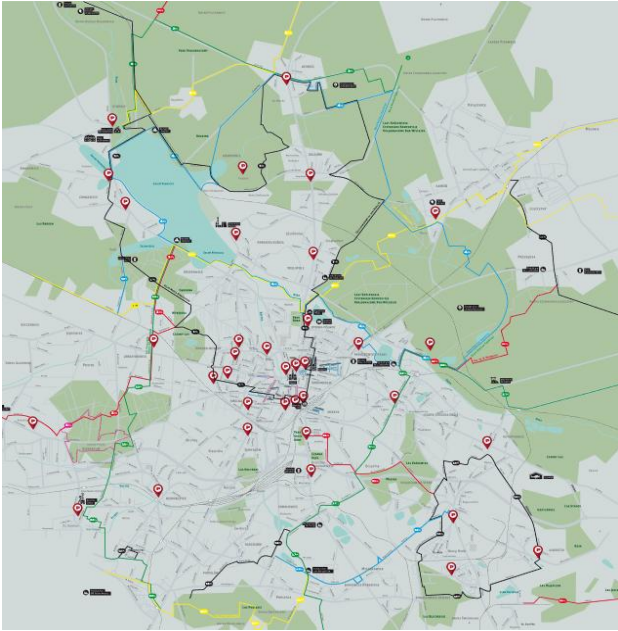
Zelené stezky, zelená parkoviště a woonerfy nejsou jen ekologická, ale také vizuálně atraktivní řešení, která zvyšují hodnotu prostoru a spokojenost obyvatel.



Zdroj: webové stránky Městského úřadu v Raciborzi



Zdroj: webové stránky Městského úřadu Żory



Mapa rybnických cyklotras, zdroj: Rybník – městské webové stránky



Zdroj: Město Zabrze

pronájmu elektrických koloběžek, což je moderní řešení podporující rozvoj mikromobility, nabízející pohodlnou a ekologickou alternativu k tradičním dopravním prostředkům a zároveň přispívající ke snižování znečištění ovzduší.

Odstranění těžké nákladní dopravy z center měst

V 15 obcích byly realizovány investice zaměřené na odstranění těžké nákladní dopravy z center měst, například výstavbou obchvatu.

V **Rudě Śląské** probíhá výstavba trasy S-J. Tato trasa propojí cestu Drogowa Trasa Średnicowa (okresní silnici) a dálnici A4 a odlehčí dopravu na krajské silnici č. 925 procházející městem. V září 2023 byl otevřen úsek trasy N-S. Většina stavebních nákladů byla financována z fondů Evropské unie. Kromě toho byly v předchozích letech postaveny tři úseky trasy N-S. Jejich délka je přibližně 3,4 km.

V obci **Pyskowice** byla v roce 2020 otevřena ulice Lokalna. Tato ulice tvoří nové spojení mezi krajskou silnicí č. 901 (ulice Poznańska) a okresní silnicí č. 2905S (ulice Wyzwolenia). Ulice Lokalna nabízí alternativní trasu do Brynku a v opačném směru do Gliwic a krajskou silnici spojující Pyskowice s obcí Wielowieś.

dále se Zawadzkiem v Opolském vojvodství. Díky tomuto projektu byly obytné oblasti dobře propojeny s investiční zónou na ulici Poznańska. Projekt také vedl k odklonění dopravy z centra města, což vedlo ke zvýšení bezpečnosti.

V **Těšíně** byla v rámci rekonstrukce a rekonstrukce ulice Kossak-Szatkowska vybudována cyklostezka. Tato silnice spojuje dvě okresní silnice – Bielsku a Halleru – a prochází bytovým komplexem. Práce zahrnovaly výstavbu nového spodního pláště, nového povrchu, standardizaci šířky vozovky a rozšíření zatáček. Byly vybudovány dvě jednosměrné cyklostezky, každá o šířce 1,5 m, s celkovou délkou 2 340 m, a chodníky o šířce 2 m a 1,5 m. Ulice Zofii Kossak-Szatkowskiej je důležitá komunikace z hlediska dopravy. Hlavním cílem projektu je zlepšení technických a provozních parametrů komunikace a bezpečnosti jejich uživatelů.

V Raciborzi byla provedena investice zahrnující výstavbu obchvatu, který se nachází výhradně v okrese Racibórz. Jedná se o delší úsek dopravního systému vedoucí ve směru východ-západ. Silniční systém začíná na křižovatce se státní silnicí č. 1 v Pszczyně a končí v Raciborzi na křižovatce se státní silnicí č. 45 v Rudniku. Zahrnuje části obce Rudnik a města Racibórz, stejně jako městské čtvrti Miedonia a Ostróg. Projekt byl realizován od 1. ledna 2018 do 30. dubna 2022.

V Radzionkowě probíhala výstavba obchvatu (silnice spojující ulici Długa s ulicí Knosały), která byla dokončena v roce 2020. Financování bylo získáno z Regionálního operačního programu Slezského vojvodství na období 2014–2020. V **Žorách** proběhla výstavba obchvatu v rámci realizace Projektu s názvem Zlepšení tranzitní dopravy v Západním subregionu – výstavba obchvatů v Rybniku a Žorách, modernizace státní silnice č. 935 a také výstavba severního obchvatu města Žory podél státní silnice č. 935.

Výstavba obchvatu **Krzepic** byla dokončena v období od července 2008 do října 2009. Celkové investiční náklady činily 66,7 milionu PLN. Obchvat **Sośnicowic** je v současné době ve výstavbě. První fáze investice, kterou spravuje Katowický silniční úřad, v současné době probíhá. Obec **Poręba** také buduje obchvat Poręby a Zawiercie podél státní silnice č. 78, úsek Siewierz – Poręba – Zawiercie (Kromolów).

V **Gliwicích** byla dokončena výstavba úseku silnice od ulice Daszyńskiego k ulici Rybnicka – západní část městského obchvatu 2019–2020, jižní část městského obchvatu, rekonstrukce a rozšíření silniční sítě mezi ulicemi Bojkowska a Pszczyńska spolu s doprovodnou infrastrukturou a výstavba západního obchvatu 2019–2024.

V Rybniku probíhala výstavba regionální silnice Racibórz-Pszczyna na úseku procházejícím městem Rybnik. Byla realizována v rámci Regionálního operačního programu Slezského vojvodství 2014–2020. Implementace byla dokončena 31. prosince 2019.

**Kromě toho sedm obcí zvažuje implementaci ITS.**



Místní ulice v Pyskowicích, zdroj: Pyskowice – domovská stránka



ul. Zofii Kossak-Szatkowskiej v Těšíně, zdroj: Cieszyn.pl – informační webové stránky

## Intelligentní dopravní systém

Intelligentní dopravní systémy (ITS) jsou v provozu v sedmi obcích ve Slezském vojvodství, které odpověděly na průzkum. Umožňují efektivní řízení dopravy a zlepšují tok dopravy. Rozvoj ITS stále vyžaduje větší pozornost a investice. Rozšíření těchto řešení by mohlo výrazně zlepšit efektivitu dopravy a snížit její negativní dopad na životní prostředí. Toto je jistě oblast, kterou stojí za to rozvíjet v rámci proenvironmentálních iniciativ.

V **Gliwicích** byly systémy ITS zavedeny v celém městě v roce 2013. V **Chorzově** je systém ITS v provozu od listopadu 2019. V **Radlinu** je systém ITS zaveden v celém městě prostřednictvím mobilních aplikací, Google Maps a elektronických informačních tabulí. Systém byl zaveden v roce 2014.

ITS byl zaveden také ve městě **Katovice** (112 křižovatek se semaforey bylo upraveno pro práci v systému ITS, zbývající semaforey

Od roku 2019 je za organizaci veřejné dopravy v obci **Pyskowice** zodpovědný Metropolitní dopravní úřad v Katovicích. Obce platí roční zálohové dotace na sdílenou dopravu. V listopadu 2023 bylo přidáno připojení linky č. 209. Tato nová linka, spuštěná konkrétně na žádost obyvatel a radních, byla navržena tak, aby propojila Dzieržno se zbytkem města pro dopravu dětí do školy. Dále byly

byly vybaveny nástrojem umožňujícím sledování jejich provozu) - uveden do provozu v 2023.

V **Radzionkowě** pokrývá oblast pokrytí ITS křižovatku ulic: Szymały, Unii Europejskiej a Schwallenberga, křižovatku ulic: Męczenników Oświęcimia, Kużaja a Schwallenberga, ulici Kużaja poblíž centra přestupu, ulici Szymały poblíž SP2, Ulice Śródmiejska, Pl. Letochów, křižovatka ulic Norwida a Knosały, realizované v rámci projektu s názvem: „Výstavba semaforů pro potřeby systému ITS ve městě Radzionków v roce 2019. Kromě toho v roce 2024 v rámci úkolu s názvem: „Modernizace silniční infrastruktury ve vybraných lokalitách

v Radzionkowě pro potřeby veřejné dopravy za účelem snížení nízkých emisí“. ITS byl zaveden na ulicích Długa, Knosały, ul. Kużaja a na křižovatce ulic Kużaja s ul. Nieznanego Żołnierza.

Dynamický informační systém pro cestující ITS, který funguje v přestupním centru, je v provozu od roku 2022 v **Sośnicowicích**.

Financování investic souvisejících s udržitelnou dopravou

Z obcí, které odpověděly na průzkum, 36 získává finanční prostředky na investice související s udržitelnou dopravou nebo na rekonstrukci stávající pěší, cyklistické a silniční infrastruktury.

Získává obec finanční prostředky na investice související s udržitelnou dopravou nebo na rekonstrukci stávající pěší, cyklistické a silniční infrastruktury?



**Katovice** realizovaly investice, jako například: Integrovaný systém přestupních uzlů Katovice – křižovatka „Zawodzie“, křižovatka „Brynów Pętla“, křižovatka „Ligota“, křižovatka „Sądowa“ a inteligentní systém řízení dopravy Katovice. Celková hodnota financování z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) a Fondu soudržnosti (křižovatka „Sądowa“) na tyto investice činí 231 134 948,47 PLN.

Primárním cílem těchto projektů byl rozvoj ekologických a nízkoemisních systémů městské dopravy a podpora městské mobility v souladu s principy udržitelné dopravy.

V obci **Psary** v současné době probíhají práce na přestupním centru, které spočívá ve výstavbě městské silnice se smyčkou obsluhující vozidla veřejné dopravy a podpůrnou infrastrukturou, na což obec získala finanční prostředky z Polské dohody.

V **Bieruni** se uskutečnil projekt s názvem „Komplexní nízkoemisní strategie pro boj se změnou klimatu v obci Bieruń, včetně výstavby dvou integrovaných dopravních uzlů v městských čtvrtích Bieruń Nowy a Bieruń Stary – fáze II“, spolufinancovaný Evropským fondem pro regionální rozvoj v rámci Regionálního operačního programu Slezského vojvodství na období 2014–2020. Celková hodnota projektu je: 3 603 054,14 PLN, včetně financování z EU: 3 062 596,02 PLN. V rámci projektu bylo postaveno přestupní centrum v oblasti autobusového nádraží v Bieruni Starém, dále cyklostezky/stezky pro pěší, které doplňují stávající síť dopravních spojení spojujících obytné oblasti se servisními a průmyslovými oblastmi, s přestupními centry jako hlavními spojovacími body dopravního systému (v rámci projektu bylo vytvořeno celkem 3 430 m cyklistických stezek), propojení přestupního centra v Bieruni Nowém (I. etapa investice) s přestupním centrem v Bieruni Starém prostřednictvím cyklostezek a 9 monitorovacích bodů.

V obci **Rydułtowy** byl v rámci projektu „Ve stínu Szarloty – Jak uvolnit potenciál města Rydułtowy“ financován následující projekt: „Výstavba uzlu veřejné dopravy na ulici Ofiar Terroru 91 – stavební práce související s demolicí budovy bývalého vlakového nádraží a novou výstavbou oblasti uzlu veřejné dopravy (vnější část)“ – hodnota financování v rámci programu „Místní rozvoj“ – 3 512 441,77 PLN

změněny trasy autobusových linek 208 a 707. Obyvatelé Pyskowic mohou využít portál Dynamické informace pro cestující k ověření času příjezdu vybraného autobusu. Ve městě je 55 autobusových zastávek, z nichž 41 spravuje obec. Pravidelně se renovují nebo vyměňují. V roce 2023 byla na zastávce na ulici kardinála Stefana Wyszyńskiego instalována nová autobusová zastávka: Pyskowice – Korty Tenisowe. Kromě toho bylo vyměněno poškozené sklo v autobusové zastávce na ulici Mickiewicza.

V dubnu 2023 byla dokončena výstavba Přestupního centra v **Świerklanci** na ulici Parkowa. Skládá se z hlavního autobusového nástupiště s přístřeškem pro cestující, nástupiště s přístřešky pro kola a parkovacích míst pro osobní automobily. Byly instalovány přístřešky pro kola vybavené opravnými sadami pro cyklisty. V parkovacích plochách pro cestující byly instalovány nabíječky pro elektromobily.

Bylo instalováno venkovní osvětlení s LED svítidly, vizuální informační prvky (značky SDIP), monitorovací systém a drobné architektonické prvky. V rámci projektu byly instalovány informační tabule. Zařízení nabízí řešení pro osoby se zdravotním postižením a dalšími speciálními potřebami. Stavební práce probíhaly pod dohledem stavebního inspektora. Projekt byl dokončen a vypořádán. Výdaje vynaložené v roce 2023 činily 3 088 347,59 PLN. Více než 99 % této investice pocházelo z externích zdrojů. Obec Świerklaniec přispěla na její výstavbu pouze částkou 58 000 PLN, což představuje pouze 0,97 %. Financování projektu a výstavby Přestupního centra v Świerklanci na ulici Parkowa pochází z: Polského vládního fondu pro veřejnou dopravu: Strategický investiční program ve výši 4 250 000 PLN, finanční prostředky Evropské unie z Regionálního operačního programu na období 2014–2020 v rámci Evropského fondu pro regionální rozvoj ve výši 1 531 938 PLN, finanční prostředky z Hornoslezské metropole ve výši 125 460 PLN a rozpočet obce Świerklaniec ve výši 58 007 PLN. Celkové náklady na projektování a výstavbu činily 5 965 405 PLN.

V obci **Pilchowice**, v obcích Stanica, Żernica a Wilcza, byla vybudována tři přestupní centra. Tento projekt byl financován z prostředků Obce, přičemž finanční prostředky byly získány od GZMA Evropské unie. **Czeladź** realizovala přestupní centra, integrované přestupní body A-T-R/A-R a cyklostezky. Investice byly spolufinancovány z fondů EU, městského úřadu a vlastních zdrojů města. V **Piekarách Śląskich** se uskutečnil projekt s názvem „Výstavba integrovaného dopravního uzlu s cyklostezkami v Piekarách Śląskich“ v rámci RPO WSL na období 2014–2020 – Evropský fond pro regionální rozvoj. **Wisła** realizuje investici Rowerem przez Beskidy – I. etapa, a také výstavbu přestupního uzlu v oblasti vlakového nádraží ve Wisła Centrum – I. a II. etapa. Finanční prostředky byly získány z Regionálního programu Slezského vojvodství na období 2014–2020. V Tarnowských Górach bylo rozšířeno přestupní centrum a zároveň byla ve městě vybudována cyklistická infrastruktura. Financování bylo získáno z fondů RPO WSL na období 2014–2020.



Přestupní centrum Bieruń Nowy, zdroj: webové stránky Městského úřadu Bieruń



Přestupní centrum na ulici Parkowa ve Świerklanci, zdroj: transport-publiczny.pl



Zdroj: Portál místní samosprávy



Přestupní centrum Sądowa v Katovicích, zdroj: webové stránky metropole GZM



Přestupní centrum ve Wilcze, zdroj: webové stránky metropole GZM



Výstavba přestupního centra v obci Psary, zdroj: Obec Psary

Město **Těšín** zakoupilo nové elektrické autobusy. V květnu 2023 obdrželo Oddělení městských služeb v Těšíně Sp. z o.o. první ze čtyř dvanáctimetrových autobusů Solaris Urbino 12 electric, které město Těšín zakoupilo v květnu 2023. Projekt byl spolufinancován Národním fondem pro ochranu životního prostředí a vodní hospodářství. Celkem šest nových elektrických autobusů (čtyři dvanáctimetrové a dva osmimetrové) rozšířilo vozový park těšínského provozovatele veřejné dopravy, Oddělení městských služeb. Čtyři větší vozidla v hodnotě 10,7 milionu zlotých dodala společnost Solaris a dvě v hodnotě 3,02 milionu zlotých společnost Automet Group. Na nákup získalo město od Národního fondu ochrany životního prostředí a vodního hospodářství granty a půjčky ve výši 12,86 milionu zlotých.

V Rybniku bylo zakoupeno dvacet elektrických autobusů na vodíkový pohon. Celková hodnota úkolu činila 66 149 680,00 PLN. Projekt byl financován z rozpočtu města Rybnik (31 192 532,03 zlotých) a dotace z Národního fondu ochrany životního prostředí a vodního hospodářství (34 957 147,97 zlotých). V **Sosnowci** byly zakoupeny elektrické a hybridní autobusy.

V obci **Krzyżanowice**, v rámci projektu: V jízdním pruhu státní silnice č. 78 byl vybudován úsek o délce přibližně 833,6 m, který zajišťuje přístup k řece Odře a Olze – úsek Chałupki-Zabełków. Dále v obci Zabełków probíhaly práce na úseku o délce přibližně 232,5 metrů podél státní silnice č. 45, podél ulice Nowa, mezi ulicí Dolna a hřbitovem v Zabełkowě. Celkové investiční náklady činily 922 478,24 PLN, z čehož spolufinancování z Evropského fondu pro regionální rozvoj v rámci programu Interreg V-A Česká republika – Polsko 2014–2020 činilo 698 636,51 PLN.

V obci **Krzanowice** byly finanční prostředky z programu Polská dohoda použity na rekonstrukci obecních komunikací na ulicích Sikorskiego a Zawadzkiego v Krzanowicích. Obec následně obdržela finanční prostředky z Vládního fondu rozvoje silnic na rekonstrukci obecních komunikací na ulicích Morawska (671020S), Kościelna (671012S) a Rynek (671011S), rovněž v Krzanowicích.

Obec Kroczyce realizovala projekt s názvem „Výstavba vodovodní, kanalizační a silniční infrastruktury v obci Kroczyce“, který byl spolufinancován z Fondu polské vlády: Strategický investiční program. Výše závazku uděleného obci Kroczyce činila 5 842 500,00 PLN. Předmětem smlouvy byla výstavba hlavního kanalizačního potrubí v Podlesicích o délce přibližně 900 m, kanalizační přípojky (cca 150 m), vodovodní síť (cca 900 m), přípojky vody s vodoměry (cca 200 m) a výstavba úseku silnice o délce přibližně 900 m, jakož i výstavba silnice s cyklostezkou z Podlesic do Morska o celkové délce přibližně 1 200 m.

V **Gliwicích** bylo realizováno několik investic. Detekční systém byl rozšířen po celém městě spolu s modernizací vybraných semaforů v rámci II. fáze Regionálního operačního programu Slezského vojvodství na období 2014–2020. V rámci Operačního programu Infrastruktura a životní prostředí 2014–2020 byl rovněž vybudován úsek silnice od ulice Daszyńskiego po ulici Rybnicka, který tvoří západní část městského obchvatu. Díky financování z Vládního fondu pro místní investice byly přestavěny následující ulice: Daszyńskiego, Miarki, Rodzinna a Tuwima. Byla realizovaná ulice Kozłowska (úsek od stávající asfaltové ulice Kozłowska k vodnímu toku), financována z Vládního fondu pro místní investice a Fondu místních silnic. Ulice Kozielecka byla rozšířena výstavbou chodníku a cyklostezky podél jejího úseku od sídliště Stare Gliwice k hranici se sídlištěm Brzezinka, financovanou z Vládního fondu pro místní investice. V jižní části městského obchvatu byla v rámci II. fáze, financované z Vládního fondu pro místní investice a Fondu pro místní silnice, přestavěna a



Přestupní centrum v Gliwicích, zdroj: gliwice.eu



Vodíkové autobusy Rybnik, zdroj: rybnik.eu



Zdroj: gliwice.eu



Přestupní centrum v Chorzově, zdroj: chorzowski.pl

V Gliwicích byl také rozšířen úsek ulice Ziemięcicka, včetně demolice a výstavby viaduktu přes železniční trať, a to díky finančním prostředkům z Vládního fondu pro rozvoj silnic. V rámci Operačního programu Infrastruktura a životní prostředí na období 2014–2020 bylo na ulicích Gliwic vybudováno 10 vyvýšených přechodů pro chodce s cílem zlepšit bezpečnost chodců (Bezpečný chodec v Gliwicích). Západní obchvat, který zahrnuje úsek od ulice Sowińskiego po ulici Daszyńskiego, byl vybudován díky cílené dotaci z Fondu odolnosti z roku 2024. Ulice Portowa byla přestavěna díky financování z rezervy na všeobecné dotace pro rok 2023. Byla postavena Západní brána Slezské metropole – Přestupní centrum v Gliwicích. Tento projekt byl spolufinancován Evropským fondem pro regionální rozvoj v rámci Regionálního operačního programu Slezského vojvodství 2014–2020, v rámci opatření 4.5 Nízkoemisní městská doprava a efektivní osvětlení.

Obec **Racibórz** také realizovala investice do udržitelné dopravy. Město Racibórz získalo finanční prostředky z Vládního fondu pro rozvoj silnic, včetně rekonstrukce ulice Czarnieckiego na úseku plánované vozovky v délce 189 metrů, rekonstrukce spojovací komunikace mezi ulicemi Anny a Starowiejska na úseku plánované vozovky v délce 303 metrů, rekonstrukce ulice Bojanowska – veřejné komunikace č. 290 013S – na úseku v délce 0,79 kilometru a výstavby městské komunikace – ulice Chorwacka – I. fáze s plánovanou délkou vozovky 0,53 km. Kromě toho byly tyto finanční prostředky použity také na rekonstrukci ulic Bema, Bolesława Prusa, Słoneczna a ulic Cecylie a Marii Rodziewiczówny v Ratiboři. Přechody pro chodce byly také přestavěny na křižovatce ulic: Ogrodowa, J. Słowackiego a K. Miarki za částku 642 675,00 PLN. Byly také opraveny městské komunikace ve městě Racibórz, čímž se zlepšila bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu, a rekonstruována byla ulice Babicka a příjezdová cesta včetně kruhového objezdu k investičním oblastem nacházejícím se na ulici Mikołowska (rozvoj investičních oblastí na ulici Mikołowska).

Z Vládního fondu pro místní investice byly také získány finanční prostředky na rekonstrukci silnice spojující ulice Anny a Starowiejska a také na rekonstrukci ulic: Bojanowska, Sempołowska, Cecylia, M. Rodziewiczówny a Bema. Vládní fond pro Polskou dohodu: Strategický investiční program umožnil obci rekonstruovat ulice Bosacka a Starowiejska a Rybnicka v úseku od ulice Jana po křižovatku s ulicí Piaskowa.

V rámci programu „Bezpečněji společně“ Władysława Stasiaka na období 2018–2020 bylo v roce 2020 zavedeno bezpečnostní a doplňkové osvětlení na 12 přechodech pro chodce v rámci následujících ulic: Opawska, Podwale, Wojska Polskiego, Ogrodowa a Słowackiego. V roce 2022 byl zajištěno a dodatečně osvětleno 8 přechodů pro chodce v následujících ulicích: Katowicka, Mariańska, Reymonta, Słowackiego a Wojska Polskiego. V roce 2023 bylo zavedeno bezpečnostní a doplňkové osvětlení na 9 přechodech pro chodce v následujících ulicích: Stalmacha, Opawska, Słowackiego, Rudzka, Wczasowa a Warszawska.

Díky podpoře z Vládního fondu pro rozvoj silnic bylo ve **Skoczově** realizováno mnoho investic do udržitelné dopravy. Byly přestavěny ulice Podkėpie a Łęgowa a také ulice Powstańców Śląskich. Úseky městských komunikací v Pogórze a Kowale byly zrekonstruovány. V rámci rozvoje silniční infrastruktury byla také přestavěna boční ulice na ulici Górecka, od křižovatky s ulicí Górecka až po hranici s Pogórze. Přestavěn byl také úsek městských komunikací na ulici Wiślańska ve Skoczově a ulici Stara Droga v Harbutowicích, včetně výstavby chodníku, dešťové kanalizace a pouličního osvětlení. Ve Skoczově byly přestavěny ulice Polna a Szkolna na úseku od ulice Mennicza po ulici Ustrońska a také městská silnice – ulice Zofii Kossak-Szatkowskiej. Rekonstruována byla také obecní silnice na ulici Żebroka.

V **Chorzově** byly dokončeny následující investice: Bylo vybudováno přestupní centrum na náměstí v Chorzově spolu s doprovodnou infrastrukturou (projekt financovaný Integrovanými územními investicemi - ZIT) a součástí projektu byla i výstavba pěší a cyklistické stezky podél ulice Maciejkowicka od křižovatky ulic Bożogrobców-Legnicka k ulici Michałkowicka, modernizace osvětlení, výstavba pěší a cyklistické stezky podél ulice Michałkowicka v úseku od ulice Maciejkowicka k hranici

rozšířena silniční síť mezi ulicemi Bojkowska a Pszczyńska spolu s doprovodnou infrastrukturou.

Hutników. Dále byla dokončena výstavba cyklostezky v areálu teplárny a elektrárny ČEZ – ZIT, výstavba cyklostezky na ulici Legnicka – ZIT a výstavba cyklostezek v parku Redena – ZIT; Mezi ulicemi Kasprowicza a Siemianowicka byla s využitím finančních prostředků ZIT vybudována cyklostezka. Ulice 3. Maja byla přestavěna díky finančním prostředkům z Vládního fondu pro rozvoj silnic a Vládního fondu pro místní investice. Byla vybudována pěší a cyklistická stezka spojující rekreační komplex Amelung se sídlištěm Pnioki - GZM v rámci programu Nízké emise, byla přestavěna okresní silnice S 9401 - ulice Kościuszki, ulice Mazurska v úseku od ulice Parkowa k ulici Siemianowicka – III. a IV. etapa - GZM v rámci Metropolitního fondu pro spravedlivou transformaci, podél ulice GZM byla vybudována cyklostezka a chodník. Parkowa - GZM v rámci programu Nízké emise a byly zrekonstruovány lávky DTŚ.

V **Radlinu** bylo realizováno několik důležitých investic do pěší a cyklistické infrastruktury, které přispěly ke zlepšení udržitelného sportu a rekreace. V Jordanowském parku byla vytvořena nová stezka, jejíž náklady činily: 5 000 000 PLN, z toho město získalo až 3 900 000 PLN z externích zdrojů, z Polského vládního fondu Polská dohoda–Polského strategického investičního programu Polská dohoda. Byla také vybudována cyklostezka spojující ulici Napierskiego s ulicí kard. Kominka. Investiční náklady činily 3 209 942,65 PLN, z čehož 2 700 000 PLN pocházelo z externích zdrojů v rámci téhož programu. Další iniciativou byla pěší a cyklistická stezka spojující Wodzisław Śląski s Radlinem. Tato investice stála: 820 000 PLN a město získalo 354 000,00 PLN z Regionálního operačního programu Slezského vojvodství na období 2014–2020.

V **Zabrze** byla realizována řada investic zaměřených na výstavbu a modernizaci silnic a také na zlepšení bezpečnosti a kvality dopravy. V roce 2021 byla postavena silnice podél ulice Wosia. V roce 2022 byla podél ulice Maksymiliana Hubera vybudována silnice, odvodňovací systém a pouliční osvětlení. Parkovací místa byla vybudována také v blízkosti ulice Władysława Reymonta. Ve stejném roce byl navíc postaven úsek ulice Familijna a úsek ulice Rodzinna. Tyto investice byly financovány z Vládního fondu pro místní investice: Fond protipatření proti Covid-19. S podporou Vládního fondu rozvoje silnic byla v roce 2022 vybudována silnice podél ulice Marii Skłodowskiej-Curie od ulice Franciszkańska po ulici W. Tatarkiewicza, spolu s odvodněním a pouličním osvětlením. Bezpečnost chodců v okrese Biskupice byla také zlepšena rekonstrukcí přechodu pro chodce na ulici Bytomska poblíž křižovatky s ulicí Trębacka.

Díky cílenému grantu od Městského úřadu silnic (GZM) z Fondu odolnosti byla v roce 2023 vybudována silnice podél ulice Obrońców Westerplatte, spolu s odvodněním a pouličním osvětlením. V letech 2022–2023 pokračovala výstavba prodloužení třídy Korfanteo od křižovatky s ulicí Heweliusza po ulici Brygadziistów v Zabrze. Tento projekt byl financován z Vládního fondu pro Polskou dohodu: Fond odolnosti – Zvláštní účelová rezerva GZM ze státního rozpočtu. V roce 2023 byla zrekonstruována ulice Listopada 11 v Zabrze díky finančním prostředkům získaným z Vládního fondu pro rozvoj silnic. Z tohoto fondu byla v roce 2023 také přestavěna ulice Chłopska v Zabrze.

V letech 2022–2023 byl s využitím finančních prostředků ze zvláštní účelové rezervy státního rozpočtu přestavěn viadukt podél třídy Korfanteo nad státní silnicí č. 88 a železniční tratě PKP. V roce 2024 Vládní fond pro rozvoj silnic financoval výstavbu a rekonstrukci místních komunikací v Biskupicích.



Kruhový objezd na ulici Wodzisławska v Żorech, zdroj: Městský úřad Żory



Viadukt přes DK 88 v Zabrze, zdroj: web Městského úřadu Zabrze



Al. Korfanteo v Zabrzu, zdroj: webové stránky Městského úřadu Zabrze



Cyklostezka podél řeky Czarna Przemsza v Będzinu, zdroj: slaskie.travel



Jordanowski Park v Radlinu, zdroj: Město Radlin

s městem Siemianowice Śląskie a výstavba cyklistické stezky s osvětlením na náměstí

Díky cílené dotaci z GZM (Fond odolnosti) probíhá v letech 2024–2025 rekonstrukce inženýrských staveb ve městě Zabrze – většinou podél ulice Jagiellońska na řece Bytomka.

V **Żorách** byly z Vládního fondu rozvoje silnic realizovány následující investice: projekt s názvem „Rekonstrukce silnice třída Jana Pawły II spolu s rekonstrukcí elektrické sítě (osvětlení)“, projekt s názvem „Rekonstrukce silnice na ulici Boczna v Żorech“. Polský vládní fond Deal spolufinancoval: projekt s názvem: „Zlepšení kvality místních komunikací v obci Żory“, projekt s názvem „Rekonstrukce a výstavba místních komunikací pro udržitelný rozvoj městské obce Żory“, projekt s názvem „Zlepšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu v centrální části obce Żory“, projekt s názvem „Zlepšení dostupnosti investičních oblastí ve městě Żory“ a projekt s názvem „Výstavba a rekonstrukce místních komunikací v městské části Rogoźna v obci Żory“. Projekt s názvem „Mobilní obyvatelé Żor – systémová řešení v oblasti městské mobility“ byl spolufinancován Evropským fondem pro regionální rozvoj.

V **Ornontowicích** byl dokončen projekt modernizace městských komunikací financovaný z polského vládního fondu rozvoje silnic. Ulice Spokojna a Klonowa byly navíc zrekonstruovány díky finančním prostředkům z vládního fondu rozvoje silnic. Městské komunikace byly modernizovány také z vlastních prostředků obce. V **Zawierci** byla dokončena 1. dílčí etapa projektu s názvem Rozšíření obecní komunikace na ulici Podmiejska – I. etapa“ v rámci projektu s názvem Rekonstrukce, obnova a rozšíření ulice Podmiejska, včetně vodovodní a kanalizační infrastruktury – stavební práce“. Investice byla financována z Norských grantů s názvem Místní rozvojový plán Zawiercie na období 2021–2030. V **Dąbrowě Górniczé** byl realizován projekt s názvem „Výstavba kanalizačního systému v ulici Strzemieszycka – od ulice Narutowicza po křižovatku s ulicí Szklanych Domów, včetně školního a mateřského komplexu č. 5. Projekt byl spolufinancován z Fondu polské vlády: Strategický investiční program. Hodnota dotace činila 6 500 000,00 PLN.

V **Koszčcině** bylo z polské dohody vyčleněno 4,5 milionu PLN na výstavbu cyklostezky Koszęcín-Wierzbie. V **Będzinu** byly vytvořeny cyklostezky podél řeky Czarna Przemsza a podél silnice Sznajdera-Śmigielskiego. Obec **Wielowieś** rekultivuje neznepevněné cesty jako cyklostezky. V **Bytomi** byly investice realizovány díky finančním prostředkům získaným z programu Evropské fondy pro Slezsko 2021–2027. V **Radzionkowě** byly investice realizovány díky finančním prostředkům z Regionálního programu Slezského vojvodství na období 2014–2020. V **Bobrownicích** byly investice realizovány díky fondům EU a Vládnímu fondu pro rozvoj silnic. V obci **Koziegłowy** byly finanční prostředky na veřejnou dopravu v obci a městě Koziegłowy získány z Fondu pro rozvoj autobusové dopravy. z Fondu rozvoje autobusové dopravy.

Co je SUMP a proč se vyplatí ho zavést?

SUMP (anglicky **Sustainable Urban Mobility Plan**) je **Plán udržitelné městské mobility** – strategický dokument zaměřený na vytvoření **efektivního, přístupného a ekologického dopravního systému** ve městech.

Je založen na dlouhodobém plánování mobility, které zohledňuje potřeby všech uživatelů (chodců, cyklistů, osob se zdravotním postižením, řidičů, veřejné dopravy atd.) a principy udržitelného rozvoje.

Čím sa vyznačuje SUMP?

- **Zaměření na lidi**, nejen na automobilovou dopravu.
- **Udržitelný přístup** – podpora veřejné dopravy, cyklistiky, chůze a elektromobility.
- **Data a analýza** – rozhodnutí jsou založena na reálných datech o mobilitě.
- **Sociální participace** – do procesu jsou zapojeni obyvatelé, organizace a zúčastněné strany.
- **Integrace s městskými politikami** – plán je v souladu s územní, klimatickou a sociální politikou.

Proč se vyplatí implementovat SUMP ve městě?

1. **Zlepšení kvality života obyvatel**
  - Méně dopravních zácp, hluku a znečištění.
  - Lepší přístup k veřejné dopravě a bezpečnější ulice.
2. **Přístup k fondům EU**
  - EU podporuje plány SUMP jako podmínku pro žádost o finanční prostředky z fondů na dopravu a klima.
3. **Efektivní řízení dopravy**
  - Zlepšené plánování infrastruktury, snížené náklady na dopravu.
4. **Ochrana životního prostředí**
  - Snížení emisí CO<sub>2</sub>, zlepšení kvality ovzduší, boj proti změně klimatu.
5. **Podpora místní ekonomiky**
  - Zlepšená mobilita = větší dostupnost služeb a pracovních míst.
6. **Dlouhodobé plánování**
  - Plány SUMP jsou nástrojem pro předvídání změn a reakci na budoucí potřeby (např. rozvoj elektromobility, stárnoucí populace).

Fungují plány SUMP skutečně?

Plány SUMP byly zavedeny a rozvíjeny především v Evropě, ale jejich koncept se stále více přijímá po celém světě. Většina příkladů a osvědčených postupů pochází ze zemí Evropské unie, kde jsou plány SUMP silně propagovány a podporovány Evropskou komisí.

Brémy (Německo)

- Jeden z nejznámějších příkladů efektivního plánu SUMP.
- Zaměřeno na snížení automobilové dopravy v centru města, rozvoj cyklistické infrastruktury a sdílení automobilů.
- Výsledky: zvýšené využívání jízdních kol ve městech, snížení emisí CO<sub>2</sub>.

Umeå (Švédsko)

- Modelový příklad zohledňování sociálních otázek v oblasti mobility.
- Intenzivní vzdělávací kampaň a zapojení veřejnosti.
- Cena EU za SUMP

Grenoble (Francie)

- Ambiciózní politika mobility: rozšíření tramvajové sítě, omezení automobilů v centru města.
- Integrace dopravního plánování s klimatickými cíli města.

Vitoria-Gasteiz (Španělsko)

- Transformace centra města z automobilové dopravy na pěší zónu.
- Výrazné zvýšení podílu pěší a cyklistické dopravy.

Utrecht (Nizozemsko)

- SUMP jako součást strategie rozvoje města.
- Silná vazba mezi urbanistickým plánováním a mobilitou.

Gdyně

- Jedno z prvních polských měst s formálním SUMP (2016).
- Aktivita: podpora veřejné dopravy, rozvoj infrastruktury pro chodce a cyklisty a systémy ITS.

Krakov, Lublin, Vratislav, Białystok

- Tato města mají dokumenty nebo strategie založené na přístupu SUMP.
- Často jsou podporovány projekty EU (např. CIVITAS, SUMPs-Up).

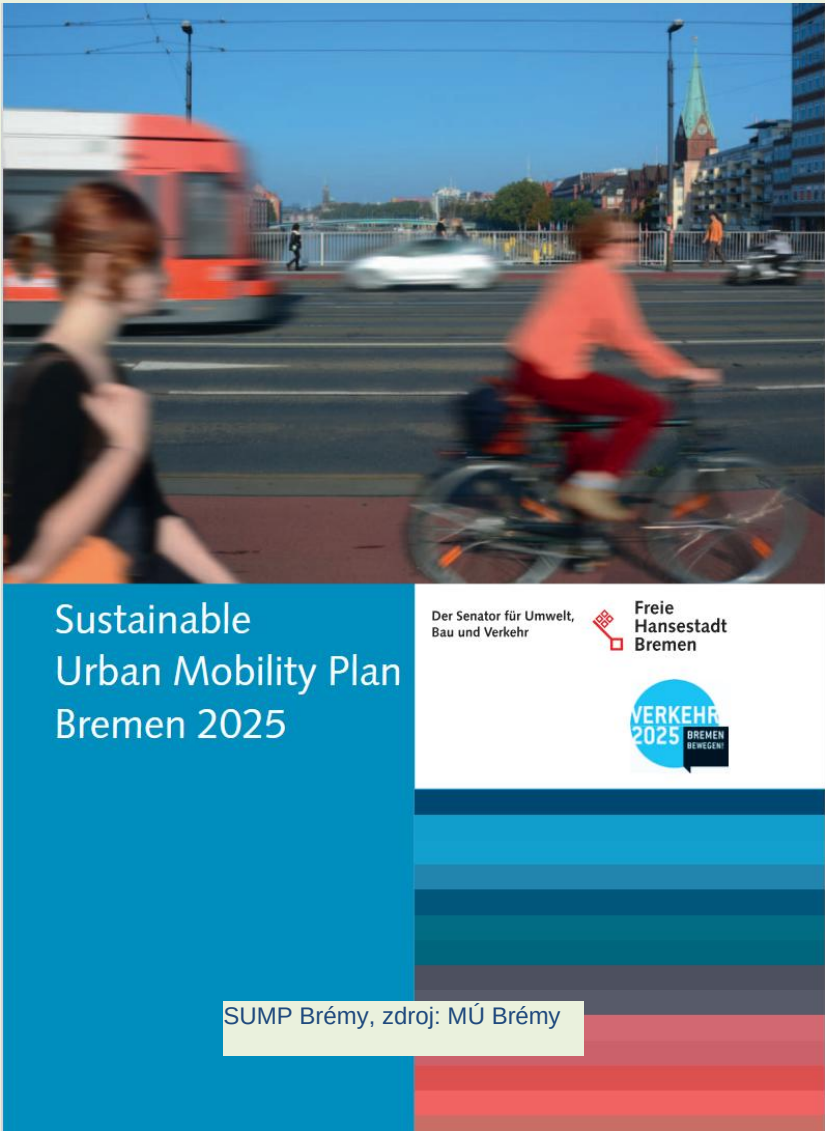
Hornoslezská metropole

- dokument byl vytvořen na základě teoretických zkušeností úředníků, specialistů, praktických zkušeností a rozhovorů s obyvateli
- s cílem dosáhnout dopravy s nulovými emisemi, snížení počtu obětí dopravních nehod a omezení používání automobilů v každodenním životě.

INFORMACJA

Wszystkie gminy i jednostki zainteresowane wprowadzeniem SUMP na swoich obszarach zapraszamy do kontaktu pod adresem e-mail:

helenajadwiszczok-molencka@slaskie.pl



SUMP Brémy, zdroj: MÚ Brémy



Projekt zintegrowany LIFE „Śląskie. Przywracamy błękit”. Kompleksowa realizacja Programu ochrony powietrza dla województwa śląskiego.

OCHRONA JAKOŚCI POWIETRZA

- ✓ System ekodoradczy
- ✓ Zrównoważone budownictwo
- ✓ Tereny zielone
- ✓ Miejskie systemy transportowe
- ✓ Edukacja i informacja



Odwiedź naszą stronę  
[przywracamyblekit.slaskie.pl](http://przywracamyblekit.slaskie.pl)

