

DOBRE PRAKTYKI PROŚRODOWISKOWE

ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT KLUCZEM DO CZYSTEGO POWIETRZA



Źródło: strona internetowa Urzędu Miejskiego w Zabrzu

Zrównoważony transport w województwie śląskim

Transport ma znaczący wpływ na zanieczyszczenie powietrza. Codziennie miliony osób decydują się na podróż indywidualnymi środkami transportu, wpływając tym samym na natężenie ruchu i zatłoczenie miast. Rosnąca liczba samochodów ma bezpośredni wpływ na zanieczyszczenie powietrza, a co za tym idzie, również na stan zdrowia społeczeństwa.

Środki transportu, takie jak samochody osobowe, czy ciężarowe są jednymi z głównych źródeł zanieczyszczenia powietrza, w tym dwutlenku węgla (CO₂), tlenków azotu (NO₂) oraz pyłów zawieszonych (PM_{2,5}; PM₁₀). Problem ten dotyka szczególnie duże miasta, w których natężenie ruchu drogowego jest ogromne, a w godzinach szczytu często pojawiają się korki, które wymuszają emisję spalin na dużą skalę w najbliższej okolicy.

Rozwiązaniem tego problemu może być idea zrównoważonego transportu, która odgrywa kluczową rolę w minimalizacji negatywnego wpływu transportu na zdrowie i środowisko.

Województwo śląskie jest najbardziej zurbanizowanym województwem w Polsce, co przekłada się na natężenie ruchu drogowego oraz ilość spalin jaka przedostaje się do naszej atmosfery. Właśnie w takich miejscach, działania takie jak zrównoważony transport mają na celu zmniejszenie ilości korków na drogach, zwiększenie dostępności komunikacji miejskiej oraz poprawienie jakości powietrza, co pozytywnie oddziałuje na stan zdrowia publicznego.

Promowanie środków lokomocji, które w znacznym stopniu ograniczają emisję gazów cieplarnianych, np. komunikacji miejskiej, samochodów elektrycznych, rowerów, czy zyskujących w ostatnich latach popularność hulajnóg elektrycznych, w znacznym stopniu przyczynia się do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza.

Transport publiczny już odgrywa istotną rolę, znacząco zmniejszając liczbę samochodów na drogach. Natomiast promowanie jazdy rowerem, czy też chodzenie pieszo, nie tylko przyczynia się do zmniejszenia emisji CO₂, ale także poprawia kondycję fizyczną oraz zdrowie ludzi. Samochody elektryczne oraz hybrydowe zyskują na popularności dzięki niskiej emisji zanieczyszczeń w porównaniu do tradycyjnych samochodów spalinowych.

Bardzo ważnym elementem zrównoważonego



Źródło: strona internetowa Zarządu Transportu Metropolitalnego

transportu są inwestycje w infrastrukturę, np. ścieżki rowerowe, czy stacje ładowania pojazdów. Mobilność miejska również obejmuje rozwój infrastruktury, która wspiera różnorodne formy transportu.

Zrównoważony transport to nie tylko korzyści dla środowiska, ale także dla całego społeczeństwa oraz gospodarki. Promowanie i wprowadzanie ekologicznych rozwiązań jest kluczowe dla przyszłości naszej planety oraz walki z wyzwaniami środowiskowymi, z jakimi mierzą się obecnie ludzie.

Mobilność miejska – komfort i ekologia w jednym

Mobilność miejska jest podejściem, które zakłada tworzenie miast przyjaznych dla mieszkańców, gdzie przemieszczanie się jest łatwe, szybkie i ekologiczne. Kluczowym elementem jest **konceptcja 15-minutowego miasta**, w którym wszystkie niezbędne usługi są dostępne w promieniu 15 minut pieszo lub rowerem. Taki model zmniejsza zależność od samochodów, redukuje emisję CO₂ i poprawia jakość życia mieszkańców. Mobilność miejska odnosi się do sposobów, w jakie mieszkańcy poruszają się po mieście, korzystając z różnych środków transportu, takich jak autobusy, tramwaje, rowery, samochody i piesze wędrówki.

Bezpłatna komunikacja miejska, czyli transport publiczny dla wszystkich

Bezpłatna komunikacja miejska to inicjatywa, która ma na celu zwiększenie dostępności transportu publicznego dla wszystkich mieszkańców, niezależnie od ich sytuacji finansowej. Wprowadzenie bezpłatnej komunikacji miejskiej może przynieść wiele korzyści. Po pierwsze, zmniejsza to liczbę samochodów na drogach, co prowadzi do mniejszego

Zrównoważony transport w skrócie

- ❖ ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ
- ❖ POJAZDY ZERO-
- ❖ I NISKOEMISYJNE
- ❖ IDEA ZIELONYCH MIAST
- ❖ ZIELONA INFRASTRUKTURA
- ❖ TRANSPORTOWA
- ❖ UNIJNE PERSPEKTYWY
- ❖ PRZYKŁADY ZRÓWNOWAŻONEJ
- ❖ MOBILNOŚCI ZZA GRANICY
- ❖ PROMOWANIE
- ❖ ZRÓWNOWAŻONEGO
- ❖ TRANSPORTU
- ❖ GMINY WOJEWÓDZTWA
- ❖ ŚLĄSKIEGO A ZRÓWNOWAŻONY
- ❖ TRANSPORT



Źródło: Gmina Pilchowice

zanieczyszczenia powietrza i redukcji emisji gazów cieplarnianych. Po drugie, zwiększa mobilność osób, które nie mogą sobie pozwolić na korzystanie z płatnych środków transportu, co poprawia ich dostęp do pracy, edukacji i usług. Po trzecie, bezpłatna komunikacja miejska może przyczynić się do zmniejszenia zatłoczenia ulic i poprawy jakości życia w miastach.

Strefy czystego powietrza

Inną inicjatywą prowadzącą do zrównoważonego transportu są tzw. **Strefy Czystego Powietrza (SCT)**. Są to obszary miejskie, do których wjazd mają tylko pojazdy spełniające określone normy emisji spalin. Celem takiego działania jest redukcja zanieczyszczeń powietrza i poprawa zdrowia mieszkańców, poprzez ograniczenie wjazdu pojazdów emitujących najwięcej zanieczyszczeń. Korzyści z wprowadzenia SCT obejmują poprawę jakości powietrza, ochronę zdrowia oraz zachętę do korzystania z ekologicznych środków transportu. Wprowadzenie SCT promuje korzystanie z pojazdów elektrycznych, rowerów oraz transportu publicznego. Wprowadzenie SCT może budzić kontrowersje, szczególnie wśród właścicieli starszych pojazdów, którzy mogą czuć się wykluczeni z centrum miasta. Jednak długoterminowe korzyści dla zdrowia publicznego i środowiska są znaczące. Wprowadzenie SCT jest częścią szerszej strategii na rzecz zrównoważonego rozwoju i walki z zanieczyszczeniem powietrza.

Rowery i hulajnogi miejskie

Ścieżki rowerowe są kluczowym elementem zrównoważonego transportu. Umożliwiają bezpieczne i wygodne poruszanie się rowerem po mieście, co zachęca mieszkańców do rezygnacji z samochodów na rzecz bardziej ekologicznych środków transportu.

Ścieżki rowerowe to wydzielone drogi przeznaczone

wyłącznie dla rowerzystów, które zapewniają bezpieczne i wygodne warunki do poruszania się po mieście. Ważną inicjatywą w zakresie poruszania się rowerem są **systemy rowerów miejskich**, które umożliwiają mieszkańcom łatwy dostęp do rowerów na krótkie dystanse. Dzięki aplikacjom mobilnym użytkownicy mogą szybko wypożyczyć rower i zwrócić go w dowolnej stacji. Systemy te są integralną częścią transportu publicznego, ułatwiając codzienne podróże. Z kolei **hulajnogi elektryczne** stają się coraz bardziej popularne jako szybki i wygodny środek transportu na krótkie dystanse. Są one szczególnie przydatne w zatłoczonych miastach, gdzie mogą łatwo omijać korki. W Polsce dostępne są różne modele hulajnóg, które można wypożyczyć za pomocą aplikacji mobilnych. Rozwój infrastruktury rowerowej, systemów rowerów miejskich i hulajnóg elektrycznych jest kluczowy dla zrównoważonego rozwoju miast. Dzięki tym rozwiązaniom mieszkańcy mają więcej ekologicznych i wygodnych opcji transportu.

Minimalizacja ruchu ciężarowego w miastach

Warto również wspomnieć o roli **obwodnic**, które pozwalają na wyprowadzenie ciężkiego ruchu tranzytowego poza centra miast, co znacząco przyczynia się do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza, ograniczenia hałasu oraz emisji szkodliwych substancji, poprawiając tym samym jakość życia mieszkańców i stan środowiska naturalnego. Ograniczenie ruchu w centrach miast sprzyja lepszemu przepływowi powietrza, co ma istotne znaczenie dla obniżenia poziomu smogu oraz ochrony zdrowia ludzi i ekosystemów. **Inteligentne Systemy Transportowe** stanowią z kolei nowoczesne narzędzie do zrównoważonego zarządzania ruchem drogowym, które nie tylko usprawnia przemieszczanie się

pojazdów, ale również minimalizuje negatywny wpływ transportu na środowisko.

ITS wykorzystuje dane z czujników, kamer i stacji meteorologicznych do monitorowania warunków na drogach oraz informowania kierowców o ewentualnych zagrożeniach czy optymalnych trasach, co pozwala na redukcję korków, ograniczenie zużycia paliwa i emisji CO₂. Systemy ITS obejmują rozwiązania takie jak: monitoring ruchu, zarządzanie sygnalizacją świetlną, informowanie o warunkach drogowych czy zarządzanie flotą pojazdów, dzięki czemu ruch staje się płynniejszy, bardziej przewidywalny, i przyjazny dla środowiska. Wprowadzenie obwodnic oraz zaawansowanych systemów ITS przynosi liczne korzyści prośrodowiskowe, w tym zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, obniżenie poziomu hałasu, a także ochronę terenów zielonych poprzez ograniczenie presji transportowej w miastach.



Źródło: UM Bytom

Zero- i niskoemisyjne pojazdy – jakie mają zalety, a jakie wady?

Samochód elektryczny, czy hybrydowy – który jest korzystniejszy dla środowiska?

W ostatnich latach coraz więcej osób decyduje się na zakup samochodu elektrycznego lub hybrydowego. Dzieje się tak nie tylko przez troskę o środowisko, ale także przez chęć oszczędności na eksploatacji samochodu.

Zarówno samochody elektryczne, jak i hybrydowe mają swoje plusy i minusy; pojawia się wtedy pytanie: **który samochód wybrać – elektryczny, czy hybrydowy?**

Podstawowa różnica pomiędzy „hybrydą” a „elektrykiem” to źródło napędu. Samochód hybrydowy korzysta zarówno z silnika spalinowego, jak i elektrycznego. Takie rozwiązanie, mimo że jest oszczędne, wiąże się z kosztami konserwacji silnika spalinowego (np. wymiana oleju silnikowego, wymiana paska rozrządu itp.). Takich kosztów pozbawione są samochody elektryczne, które posiadają wyłącznie silnik elektryczny. Natomiast obydwa rodzaje samochodów narażone są na degradację baterii, co może wiązać się z jej kosztowną wymianą, jednak prawdopodobieństwo, że takie działania będą konieczne, jest niewielkie.

Kolejną ważną różnicą są koszty paliwa. Samochody hybrydowe, oprócz energii elektrycznej, potrzebują także benzyny, a w niektórych przypadkach oleju napędowego. „Elektryki” są pozbawione takiej konieczności i do jazdy wystarczy im energia elektryczna, która jest zdecydowanie tańsza w porównaniu do tradycyjnych paliw.

Często największą przeszkodą w zakupie auta elektrycznego jest jego zasięg. Na ten moment nie ma jeszcze silników elektrycznych, które gwarantowałyby przejechanie długiej trasy bez konieczności ładowania. Taką jazdę umożliwiają za to „hybrydy”, które zawsze mogą wspomóc się silnikiem spalinowym.

Zachętą dla niezdecydowanych może być uruchomiony przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Ministerstwo Klimatu i Środowiska w lutym 2025 roku program „NaszEauto”, dzięki któremu można uzyskać wsparcie maksymalnie 40 tys. zł na nowe samochody elektryczne, których cena nie przekracza 225 tys. zł. Dodatkowo auta elektryczne są zwolnione z opłat w strefach płatnego parkowania.

Wybór pomiędzy samochodem hybrydowym a elektrycznym jest zatem kwestią indywidualną, zależną od potrzeb użytkownika. „Hybrydy” będą sprawdzać się lepiej podczas pokonywania



Stacja tankowania wodoru w Rybniku, źródło: rybnik.eu

większych dystansów, a „elektryki” efektywniejsze będą podczas jazdy w mieście. Dodatkowo samochody elektryczne mają sporo benefitów w postaci dopłat do zakupu, czy zwolnienia z opłat parkingowych.

Wodór, jako paliwo przyszłości

Bardzo duży potencjał, by w przyszłości odgrywać istotną rolę na rynku motoryzacyjnym mają samochody wodorowe, które są efektywną i ekologiczną alternatywą dla pojazdów spalinowych.

Już w XIX wieku wodór był uważany za paliwo przyszłości i to właśnie wtedy powstały pierwsze projekty pojazdów napędzanych paliwem wodorowym. W XX wieku NASA opracowywała technologię, która pozwoliłaby na wykorzystanie paliwowych ogniw wodorowych w misjach kosmicznych, a w latach 90 powstały pierwsze prototypy samochodów wodorowych.

Jednak to dopiero w ciągu ostatnich 15 lat rozwój pojazdów wodorowych nabrał wysokich obrotów, a wielu dzisiejszych ekspertów głosi tezy podobne do tych z XIX wieku, że to właśnie wodór jest przyszłością transportu.

Samochody wodorowe to w rzeczywistości pojazdy elektryczne, w których energia elektryczna jest pozyskiwana dzięki reakcji zachodzącej pomiędzy wodorem oraz tlenem, której efektem jest energia, ciepło oraz woda. Takie samochody mają zerową emisję CO₂, a do powietrza przedostaje się jedynie para wodna. Jest to zatem korzystne dla środowiska rozwiązanie.

Dodatkowymi zaletami samochodów na paliwa wodorowe jest stosunkowo krótki czas tankowania porównywalny do tradycyjnych aut spalinowych, co w zestawieniu z samochodami elektrycznymi, których ładowanie potrafi trwać od kilkudziesięciu minut do kilku godzin, jest dużym plusem.

Ponadto samochody wodorowe mogą pochwalić się stosunkowo dalekim zasięgiem, który może wystarczyć na przejechanie nawet 600 km, co pokazuje potencjał tych pojazdów.

Pomimo wielu zalet, samochody wodorowe wciąż borykają się także z problemami. Przede wszystkim dostępność stacji tankowania wodoru jest bardzo ograniczona. W Polsce obecnie funkcjonuje 8 takich stacji, z czego 2 znajdują się w województwie śląskim (w [Katowicach](#) oraz [Rybniku](#)). Do tego dochodzą wysokie koszty magazynowania wodoru.

Proces wytwarzania wodoru w dalszym ciągu wykorzystuje węgiel, co obniża korzyści środowiskowe wynikające z użytkowania samochodów wodorowych. Coraz częściej jednak stosuje się produkcję **zielonego wodoru**, która nie generuje emisji CO₂.

Stacje ładowania pojazdów

Wraz ze zwiększającą się ilością samochodów elektrycznych na polskich drogach, potrzeba rozbudowy infrastruktury ładowania w dogodnych miejscach, zarówno w mieście, jak i na trasie drogi.

W Polsce perspektywy są bardzo obiecujące. Pod koniec marca 2025 roku funkcjonowało już ponad 9300 stacji ładowania pojazdów, a do 2030 roku ich liczba ma wzrosnąć do ponad 50 tysięcy.

Infrastruktura ładowania najlepiej rozwija się w dużych miastach, takich jak Warszawa, Kraków, czy Gdańsk.

Woonerf – harmonia pojazdów i pieszych

W latach 70 XX wieku w Holandii nastąpił nagły wzrost liczby samochodów w rejonach szkół, czy stref zamieszkania. Ze względów bezpieczeństwa pojawiła się potrzeba stworzenia ulicy, która będzie w bezpieczny sposób potrafiła połączyć ruch samochodów oraz pieszych, tworząc przy tym

Czy pożary samochodów elektrycznych są częstsze niż aut spalinowych?

To mit! W 2024 roku Państwowa Straż Pożarna odnotowała 30 przypadków pożaru samochodu elektrycznego co stanowi zaledwie 0,31% wszystkich pożarów pojazdów. Pojazdy spalinowe odpowiadały za niecałe 99% takich zdarzeń w Polsce.

Oczywiście pojazdów spalinowych w Polsce jest znacznie więcej niż elektrycznych, co również przekłada się na wyniki, jednak nie ma żadnych wskazań, aby uważać, że jest większe prawdopodobieństwo pożaru samochodu elektrycznego. W większości przypadków do takich zdarzeń dochodzi przez nieuwagę bądź celowe działanie człowieka.

miejsce do spotkań towarzyskich.

Stworzono wtedy *woonerf* (czyt. wonerf), co po holendersku oznacza *ulicę do życia*. Jest to przestrzeń miejska, która łączy ze sobą funkcje komunikacyjne z funkcjami rekreacyjnymi. W woonerfach nie ma wyraźnego podziału na chodnik i ulicę; piesi oraz pojazdy poruszają się całą szerokością ulicy, przy czym piesi mają pierwszeństwo.

Woonerfy zapewniają bezpieczeństwo głównie poprzez uspokojenie ruchu pojazdów, stosując takie rozwiązania jak: progi zwalniające, zwężenia ulic, czy pasy zieleni.

Często *woonerfy* cieszą oko, charakteryzując się wysoką estetyką, z dużą ilością zieleni.

W województwie śląskim na tę chwilę funkcjonuje już kilka *woonerfów*, np. przy ul. Siemińskiego w [Gliwicach](#)

Zielone przystanki i parkingi

Zielone przystanki to inicjatywa, która ma wprowadzić więcej zieleni do miejskiego krajobrazu, poprawić mikroklimat oraz retencje wody deszczowej.

Zielone przystanki to nic innego, jak tradycyjne wiaty przystanków autobusowych i tramwajowych, jednak z zielonymi dachami oraz ścianami, które zatrzymują wodę opadową i produkują tlen. Zmniejszają jednocześnie efekt miejskiej wyspy ciepła, poprawiając komfort oczekiwania na przyjazd autobusu, czy tramwaju.

Innym rozwiązaniem poprawiającym retencję wody oraz zmniejszenie efektu wyspy ciepła jest wprowadzenie zielonych parkingów. Zielone parkingi posiadają nawierzchnię przepuszczalną oraz ogrody deszczowe, które skutecznie pomagają w retencji wody i obniżeniu temperatury.

Wpływ zanieczyszczeń transportowych na pieszych

Piesi poruszający się w pobliżu ruchliwych ulic są narażeni na negatywne skutki zanieczyszczenia powietrza, jakie wytwarzają pojazdy spalinowe. Substancje zawarte w spalinach, takie jak: pyły zawieszone, tlenki azotu, węgla, czy metale ciężkie, mogą powodować problemy zdrowotne.

W związku z zanieczyszczeniami, jakie generują samochody spalinowe, niektóre osoby, mogą odczuwać bóle głowy, nudności. Pamiętać należy także o zależnościach kancerogennych zanieczyszczeń.

Rury wydechowe najczęściej znajdują się w dolnej części pojazdu, powodując, że na



Ul. Siemińskiego w Gliwicach, źródło: gliwice.eu



Zielony przystanek w Chorzowie, źródło: Urząd Miasta Chorzów

zanieczyszczenia znajdujące się w spalinach najbardziej narażone są dzieci.

Największe zagrożenie powstaje w pobliżu ruchliwych ulic w centrach miast, parkingach czy tunelach, gdzie cyrkulacja powietrza jest mała, a ilość samochodów duża.

Ogrody deszczowe – zielone wsparcie dla miast

Współczesne miasta są niemal szczelnie pokryte nieprzepuszczalnymi powierzchniami, takimi jak beton, asfalt, czy kostka brukowa. Przez takie powierzchnie, woda deszczowa zamiast wsiąkać do gruntu, spływa po dachach, ulicach i chodnikach prosto do kanalizacji, zbierając po drodze zanieczyszczenia.

Ogrody deszczowe to innowacyjne, a zarazem proste rozwiązanie tego problemu. Takie ogrody są wypełnione odpowiednimi warstwami podłoża i obsadzone roślinami odpornymi na okresowe zalewanie. Ich zadaniem jest zatrzymywanie i oczyszczanie wody opadowej – zarówno tej spadającej bezpośrednio z nieba, jak i tej spływającej z dachów, chodników czy ulic.

Dzięki ogrodom deszczowym woda ma szansę wsiąkać do gleby, naturalne procesy biologiczne i filtracyjne poprawiają jej jakość zanim trafi do środowiska, a rośliny tworzą przyjazny kąt dla owadów, ptaków i innych drobnych zwierząt.

Co więcej, ogrody deszczowe wzbogacają krajobraz miejski – zamiast kolejnych betonowych przestrzeni, miasto zyskuje zielone, atrakcyjne wizualnie zakątki. To nie tylko element ekologiczny, ale też estetyczny.

Perspektywa 2035 Unii Europejskiej

Unia Europejska od wielu lat mówi o celu osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 roku. Perspektywa 2035 jest kolejnym krokiem do zrealizowania tego ambitnego planu.

Oprócz transformacji ekologicznej, Perspektywa 2035 koncentruje się także na rozwoju cyfryzacji oraz dążeniu do pogłębienia unii gospodarczej i walutowej. Jednak największe kontrowersje wzbudza zakaz sprzedaży nowych samochodów z silnikami benzynowymi oraz Diesla, który ma wejść w życie w 2035 roku.

W związku z faktem, że transport drogowy w UE odpowiada za znaczną część emisji CO₂, UE chce ograniczyć emisję z samochodów osobowych o 55% i z samochodów dostawczych o 50% do 2030 roku, w porównaniu z 2021 rokiem. Będzie to duży krok w stronę zerowej emisji dwutlenku węgla z nowych pojazdów osobowych i dostawczych do 2035 roku.

Wprowadzenie zakazu ma zapewnić, że do 2050 r. sektor transportu w Unii Europejskiej stanie się neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla. Nie oznacza to jednak, że samochody spalinowe znikną z europejskich dróg. Samochody zakupione przed rokiem 2035 wciąż będą mogły być eksploatowane.

Kontrowersje wzbudza fakt, iż dzisiaj wielu osób nie stać na zakup samochodu elektrycznego. UE jednak uspokaja, tłumacząc, że koszty eksploatacji samochodów elektrycznych są znacznie niższe niż samochodów spalinowych. Nowe przepisy mają wspierać konkurencję i zachęcać producentów samochodów elektrycznych do inwestowania w innowacje, co powinno obniżyć ceny „elektryków”.

Mobilność ostatniej mili

Termin *ostatnia mila* w transporcie odnosi się do ostatniego etapu podróży pasażerów, np. trasa z przystanku autobusowego do domu lub z dworca kolejowego do pracy. Ostatnią milę najprościej pokonać pieszo, jednak zdarza się, że odległość z przystanku lub stacji do celu podróży nie jest na tyle mała, by wybrać się na spacer. Bardzo często właśnie brak komunikacji na dystansie ostatniej mili jest powodem, dla którego ludzie nie decydują się na skorzystanie z transportu publicznego, lecz na jazdę samochodem, mimo że może się to wiązać z korkami, poszukiwaniem miejsca parkingowego i oczywiście zanieczyszczeniem powietrza.

Rozwiązaniem tego problemu może być zwiększenie dostępu do rowerów miejskich oraz hulajnóg elektrycznych w pobliżu węzłów komunikacyjnych. Również możliwość przewozu rowerów w komunikacji miejskiej, może być dobrym rozwiązaniem problemu, lub tworzenie parkingów typu *Park and Ride*.

Biopaliwa

Biopaliwa to paliwa produkowane z surowców roślinnych lub organicznych, takich jak rzepak, kukurydza, czy biomasa.

W przeciwieństwie do paliw kopalnych, biopaliwa są odnawialne i mogą znacząco ograniczać emisję gazów cieplarnianych. Biopaliwa są jednym z narzędzi wspierających zrównoważony transport. Co prawda nie są zeroemisyjne, ale stanowią ważny krok w kierunku ekologicznej mobilności.



Ogród deszczowy przy ul. Krawczyka w Mikołowie, źródło: mikolowdlaklimatu.mikolow.eu



Ogród deszczowy w Żorach, źródło: strona internetowa Fundacji Sendzimir



Warsztaty „Ogrody deszczowe GZM” w Zespole Szkół nr 7 w Rudzie Śląskiej, źródło: strona internetowa ZS7 w Rudzie Śląskiej

Tzw. biopaliwa I generacji, które produkowane są z roślin, które mogłyby trafić na rynek spożywczy wzbudzają wiele kontrowersji. Zwiększa się konkurencja o ziemię uprawną, a także ceny żywności mogą wzrosnąć. Z tego powodu rośnie znaczenie biopaliw II oraz III generacji. Te pierwsze powstają z odpadów rolniczych, drewna lub zużytych olejów, natomiast biopaliwa III generacji wytwarzane są z alg i glonów. Biopaliwa II i III generacji nie konkurują z żywnością i mają zdecydowanie mniejszy wpływ na środowisko.

Zrównoważony transport za granicą

Holandia jest uznawana za raj dla rowerzystów. Infrastruktura rowerowa jest jedną z najbardziej rozwiniętych i rozbudowanych na świecie. Łączna długość wszystkich ścieżek rowerowych w Holandii przekracza **35 tysięcy kilometrów**. Ścieżki rowerowe są widocznie oddzielone od ulicy, istnieje specjalna sygnalizacja świetlna dla rowerzystów, ogromne parkingi rowerowe oraz stacje serwisowe. System komunikacji miejskiej również jest przyjazny rowerzystom, umożliwiając wygodny przewóz "dwóch kółek". W wielu holenderskich miastach rowerzyści mają pierwszeństwo przed innymi pojazdami.

W **Niemczech** można zakupić tanie bilety miesięczne, które upoważniają do jazdy praktycznie wszystkimi środkami komunikacji miejskiej. W miastach autobusy elektryczne są bardzo powszechne. Dynamicznie rozwija się system **MaaS** (Mobility as a Service), czyli aplikacja, dzięki której można planować i opłacać podróż różnymi środkami transportu, np. autobusem, rowerem miejskim, pociągiem.

We **Francji** w celu minimalizacji śladu węglowego wprowadzono zakaz lotów samolotem na krótkich trasach, których nie da się zastąpić podróżą pociągiem do 2,5 godziny. W największych francuskich miastach działają strefy niskiej emisji oraz prężnie rozwija się koncepcja zielonych ulic, a także rewitalizacja przestrzeni dla pieszych i rowerzystów.

Duńska **Kopenhaga** jest idealnym przykładem idei *miasta 15-minutowego*. Dla mieszkańców miasta, 15-minutowy spacer wystarczy, żeby dotrzeć do większości usług, czy miejsc rekreacji. Dodatkowo komunikacja miejska jest bardzo rozbudowana i również umożliwia dotarcie z centrum do każdego zakątka duńskiej stolicy w ok. 15 minut. Kopenhaga to również królestwo rowerzystów, którzy mogą przemieszczać się po mieście po prawie 400 km ścieżek rowerowych. Warto wspomnieć, że to wszystko w mieście, które wielkością jest porównywalne do Katowic.

W **Chinach** elektryfikacja transportu miejskiego

dzieje się na masową skalę. Dowodem na to jest **Shenzhen**, które jako pierwsze miasto na świecie pozbyło się całkowicie autobusów spalinowych i posiada w **100% elektryczną flotę**. Chiny wprowadzają również bardzo rygorystyczne przepisy, np. by ograniczyć liczbę samochodów spalinowych, wprowadzono ograniczenia odnośnie rejestracji pojazdów. Obowiązuje tam system aukcji, bądź loterii tablic rejestracyjnych.



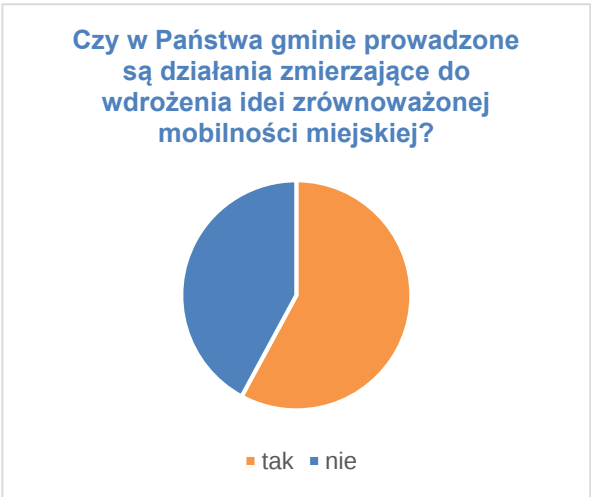
Podwodny parking dla rowerów w Holandii, źródło: Dutch Cycling Embassy

Zrównoważony transport w gminach województwa śląskiego

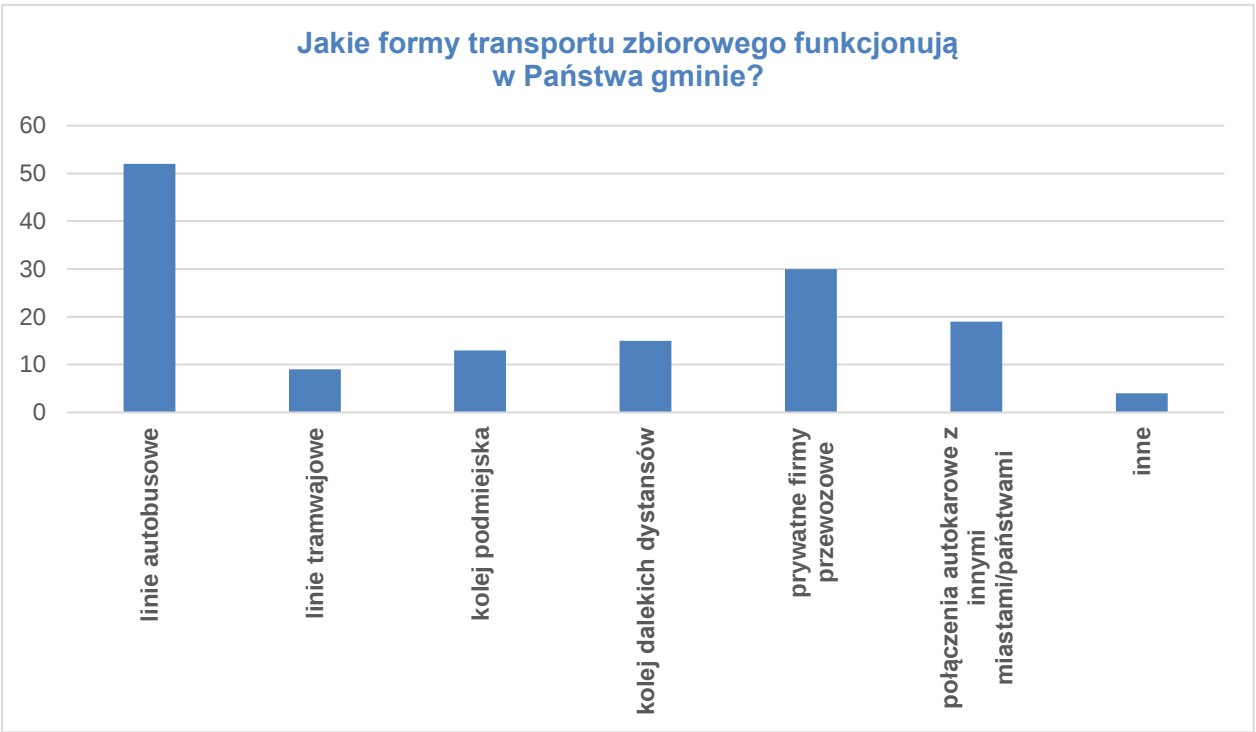
Ankieta i propagowanie działań zrównoważonego transportu

W celu wsparcia działań zrównoważonego transportu w gminach województwa śląskiego, przygotowano ankietę oraz rozesłano ją do wszystkich 74 gmin, które są współbeneficjentami projektu „Śląskie. Przywracamy błękit”. Następnie zebrano dane oraz przeanalizowano je w celu przygotowania niniejszej publikacji.

W 33 spośród 57 gmin, które odesłały odpowiedzi do ankiety, prowadzone są działania zmierzające do wdrożenia idei zrównoważonej mobilności miejskiej.



W gminach partnerskich projektu funkcjonują różne formy transportu zbiorowego. Dominującą rolę odgrywają linie autobusowe, które występują niemalże w każdej z gmin województwa śląskiego. W ponad połowie gmin, które odesłały odpowiedzi do ankiety, działają również prywatne firmy przewozowe, a często także połączenia autokarowe z innymi miastami lub państwami. Mniejszą popularnością cieszą się formy takie jak kolej dalekich dystansów oraz kolej podmiejska, a także linie tramwajowe. Autobusy stanowią więc podstawowy środek transportu zbiorowego w gminach województwa śląskiego, jednak zauważalny jest potencjał innych form komunikacji, które wpisują się w ideę zrównoważonej mobilności miejskiej.



Bezpłatna komunikacja miejska

W szesnastu gminach wprowadzono bezpłatną komunikację miejską, co stanowi istotny krok w stronę poprawy dostępności transportu publicznego dla mieszkańców województwa śląskiego. Inicjatywa ta jest jednak realizowana jedynie lokalnie. Wprowadzenie bezpłatnej komunikacji miejskiej sprzyja nie tylko ograniczeniu wydatków mieszkańców, ale także zachęca do rezygnacji z samochodów na rzecz transportu zbiorowego, co pozytywnie wpływa na środowisko poprzez redukcję emisji spalin oraz zmniejszenie korków w miastach.

Na terenie miasta **Łaziska Górne** od 2016 roku funkcjonuje bezpłatna komunikacja miejska, której organizatorem jest Miasto Łaziska Górne. Mieszkańcy **Zawiercia** również jeżdżą komunikacją miejską całkowicie za darmo. Darmowe autobusy ZKM w Zawierciu kursują w gminach: Zawiercie, Poreba i Siewierz. W **Kaletach** od listopada 2021 r. z darmowych przejazdów na terenie całego miasta mogą

korzystać wszyscy użytkownicy, niezależnie od tego czy mieszkają w mieście, czy przyjechali jako turyści.

W gminie **Kochanowice** takie działanie zostało wprowadzone od 2021 r. i obejmuje obszar wszystkich miejscowości w gminie Kochanowice.

W gminie **Poreba** darmowy transport działa od 1 stycznia 2024 r. i dotyczy wszystkich linii publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Zawiercie za pośrednictwem spółki Zakład Komunikacji Miejskiej w Zawierciu.

Bezpłatna Komunikacja Miejska (BKM) w **Żorach** została wdrożona 1 maja 2014 r., składając się początkowo z 7 linii. Obecnie sieć komunikacyjna BKM składa się z 8 linii, których trasy obejmują głównie obszar Miasta Żory, miejscami wykraczając także poza granice miasta, celem obsługi sąsiednich miejscowości. Przejazdy autobusami BKM są nieodpłatne dla wszystkich pasażerów.

Od 1 marca 2024 r. także mieszkańcy **Raciborza** mogą bezpłatnie poruszać się miejską komunikacją. Poza tym, zakupione zostały nowe autobusy.

W **Cieszynie**, od 1 lipca do 31 sierpnia 2024 r., dzieci i młodzież do 20 roku życia, uczęszczające do szkół

podstawowych i ponadpodstawowych, mogą korzystać z bezpłatnych przejazdów cieszyńską komunikacją miejską. Zarządzenie uprawniające dzieci i młodzież do 20 r. ż. do bezpłatnych przejazdów cieszyńską komunikacją miejską zostało podjęte na wniosek Młodzieżowej Rady Miejskiej Cieszyna.

Bezpłatna komunikacja na terenie Gminy **Ornontowice** działa od 2019 roku, a autobusy kursują w dniach nauki szkolnej.

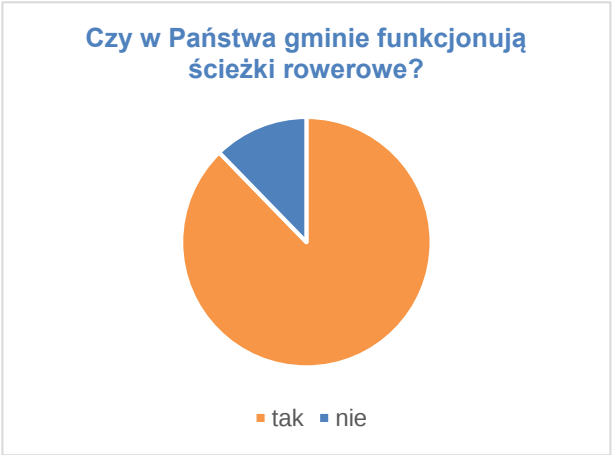
Gmina i Miasto **Koziegłowy** obsługuje 2 bezpłatne linie transportowe. W gminie **Świerklany**, bezpłatne przejazdy wdrożone zostały w zakresie jednej linii od 2016 r.

W gminie **Pilchowice** dzieci i młodzież szkolna w ramach ZTM mogą nieodpłatnie korzystać z komunikacji miejskiej. Darmowe przejazdy komunikacją miejską są także dostępne dla seniorów w **Będzinie**.

Z kolei w **Bytomiu** do przejazdów bezpłatnych uprawnione są osoby z niepełnosprawnościami uczęszczające do przedszkola, szkoły albo do ośrodka lub placówki o charakterze oświatowym.

Infrastruktura rowerowa

Aż 50 spośród 57 gmin w naszym regionie, które odesłały ankietę, może za to pochwalić się rozwiniętą infrastrukturą rowerową, oferując mieszkańcom i turystom dostęp do nowoczesnych ścieżek rowerowych. Jest to istotny krok w kierunku zrównoważonego rozwoju i promocji ekologicznego transportu, który sprzyja ochronie środowiska.



W **Rybniku** jest aż **300 km** ścieżek rowerowych (w tym kontrapasów). W gminie **Krzyżanowice** w zakresie ścieżek rowerowych, realizowane są inwestycje o wartości przekraczającej 2,1 mln zł.

W **Radlinie**, w ramach prac nad Parkiem Jordanowskim, w 2023 roku wykonano także ścieżkę pieszorowerową z kostki betonowej, o pow. 9400 m². W ramach inwestycji zaplanowano także miejsca odpoczynku dla cyklistów, wyposażone w ławki i stoły parkowe.

Na dzień 31.12.2023 r. łączna długość ścieżek rowerowych w mieście **Gliwice** wynosiła 127,85 km. Na utrzymanie tras rowerowych i ciągów pieszych poza pasem drogowym miasto przeznaczyło w 2023 roku łącznie 186 511,50 zł.

Łącznie w Gminie **Racibórz** jest 47,681 km ścieżek rowerowych. Drogi dla pieszych i rowerów w utrzymaniu Prezydenta Miasta Racibórz – 27,921 km.

Zabrzański Szlak Rowerowy jest rowerową obwodnicą miasta. Ma 57 km długości, oznaczony jest kolorem niebieskim i prowadzi przez większość dzielnic Zabrze - głównie przez tereny zielone.

Na terenie całego Miasta **Katowice** poprowadzono inwestycje rowerowe - ponad 197 km. W **Sosnowcu** znajduje się łącznie około 52 km ścieżek

rowerowych na terenie poszczególnych dzielnic. W **Rudzie Śląskiej** powstało 36 km ścieżek przy budowie i modernizacji dróg na terenie całego miasta, a także na terenach rekreacyjnych, np. w ramach Traktu Rudzkiego. W **Chorzowie** łączna długość dróg rowerowych wynosi 34 km (bez dróg na terenie Parku Śląskiego). **Tarnowskie Góry** oferują 28,2 km dróg rowerowych i ciągów pieszorowerowych. W **Czeladzi** ścieżki rowerowe o łącznej długości 15,3 km sytuowane są na terenie całego miasta. W **Piekarach Śląskich** były i dalej są prowadzone inwestycje w zakresie wprowadzenia ścieżek na terenie gminy. Aktualna długość ścieżek wynosi łącznie 15 kilometrów. W gminie **Kochanowice** na trasie Kochanowice, Jawornica i Lubecko znajduje się 9,7 km ścieżek rowerowych. W **Godowie** mieści się Żelazny Szlak Rowerowy o długości 5 km. W **Kaletach** łącznie 4,6 km wiodą z Kalet do Drutarni, z Kalet do Kuczowa, oraz z Kalet do Mokrusa. W **Wiśle**, ścieżka rowerowa znajduje się w korytarzu Wiślanej Trasy Rowerowej na odcinku 3,189 km - od centrum przesiadkowego w Wiśle do granicy z miastem Ustroń. W **Rydułtowach** 3 km ścieżek rowerowych usytuowane są na terenie rekreacyjnym Machnikowiec.

Rowery miejskie i hulajnogi elektryczne

W 22 gminach partnerskich, które odpowiedziały na pytania zawarte w ankiecie, mieszkańcy i turyści mają dostęp do systemów wypożyczania rowerów miejskich lub metropolitalnych. To praktyczne rozwiązanie wspiera ekologiczny transport, wpisując się na rzecz zrównoważonego rozwoju.

Z kolei w 18 gminach dostępna jest możliwość

Działanie gmin w celu wdrożenia zrównoważonego transportu jest istotne z kilku kluczowych powodów:

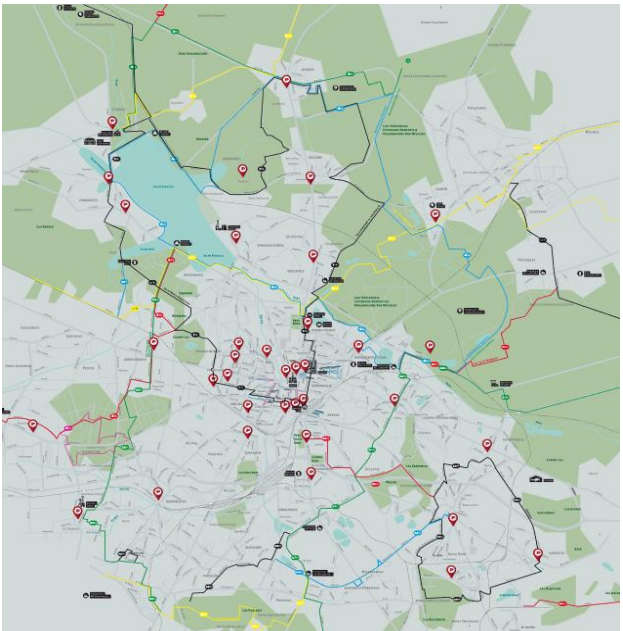
- 1. Walka z zanieczyszczeniem powietrza i hałasem**
Jednym z głównych źródeł zanieczyszczeń powietrza jest transport drogowy. Wprowadzając strefy czystego transportu, rozwijając komunikację zbiorową, czy infrastrukturę rowerową, gminy poprawiają jakość powietrza i komfort życia mieszkańców.
- 2. Redukcja emisji gazów cieplarnianych**
Gminy mają realny wkład w osiąganie celów klimatycznych, poprzez ograniczenie ruchu samochodowego, wspieranie elektromobilności, czy tworzenie zielonych przestrzeni.
- 3. Znajomość lokalnych problemów**
Władze gminy znają najlepiej lokalne problemy, takie jak: korki, problemy z dostępem do komunikacji miejskiej, czy bezpieczeństwo pieszych, przez co mogą wdrażać skuteczne, dostosowane rozwiązania.
- 4. Zwiększenie dostępności transportu publicznego**
Zrównoważony transport to także lepsza mobilność dla osób bez samochodu (dzieci, seniorów, osób z niepełnosprawnościami, mniej zamożnych).
- 5. Kształtowanie pozytywnych nawyków i edukacja mieszkańców**
Działania lokalne, takie jak: kampanie rowerowe, dni darmowej komunikacji miejskiej, czy rozbudowa zielonych przystanków, mają duży wpływ na świadomość ekologiczną mieszkańców.
- 6. Poprawa estetyki miast**
Zielone torowiska, zielone parkingi, czy woonerfy, to nie tylko ekologiczne, ale też atrakcyjne wizualnie rozwiązania, które zwiększają wartość przestrzeni i zadowolenie mieszkańców.



Źródło: strona internetowa Urzędu Miasta w Raciborzu



Źródło: strona internetowa Urzędu Miasta Żory



Mapa rybnickich tras rowerowych, źródło: Rybnik – serwis miejski



Źródło: Miasto Zabrze

wypożyczenia hulajnóg elektrycznych, co stanowi nowoczesne rozwiązanie wspierające rozwój mikromobilności, oferując wygodną i ekologiczną alternatywę dla tradycyjnych środków transportu, jednocześnie przyczyniając się do redukcji zanieczyszczeń powietrza.

Usunięcie transportu ciężarowego z centrów miast

W 15 gminach prowadzone były inwestycje mające na celu usunięcie transportu ciężarowego z centrum miast, np. poprzez wprowadzenie obwodnicy.

W **Rudzie Śląskiej** trwa budowa trasy N-S. Trasa ta połączy Drogową Trasę Średnicową i Autostradę A4 i odciąży przebiegającą przez miasto drogę wojewódzką nr 925. We wrześniu 2023 roku otwarty został odcinek trasy N-S. Większość kosztów budowy została sfinansowana ze środków Unii Europejskiej. Ponadto w poprzednich latach powstały trzy odcinki trasy N-S. Mają one długość ok. 3,4 km.

W gminie **Pyskowice**, w 2020 do użytku została oddana ulica Lokalna. Ulica stanowi nowe połączenie między drogą wojewódzką nr 901 (ul. Poznańska) i drogą powiatową nr 2905S (ul. Wyzwolenia). Ulica Lokalna stanowi alternatywne połączenie drogi na Brynek i w przeciwnym kierunku, do Gliwic, a drogą wojewódzką, łączącą Pyskowice z Wielosią i dalej – z Zawadzkim w województwie opolskim. Dzięki tej realizacji tereny mieszkalne zostały dobrze skomunikowane ze strefą inwestycyjną przy ul. Poznańskiej. Realizacja wpłynęła również na wyprowadzenie ruchu z centrum, co przełożyło się na podniesienie bezpieczeństwa.

W **Cieszynie** miała miejsce budowa ścieżki rowerowej w ramach remontu i przebudowy ul. Kossak-Szatkovskiej. Jest to droga łącząca dwie drogi powiatowe – Bielską i Hallera, przebiega przez teren wielorodzinnego osiedla mieszkaniowego. Prace polegały na wykonaniu nowej konstrukcji podbudowy, nowej nawierzchni, ujednoliceniu szerokości jezdni i poszerzeniu na łukach. Wykonane zostały dwie jednokierunkowe drogi rowerowe o szerokości 1,5 m o łącznej długości 2340 m, a także chodniki o szerokości 2 m i 1,5 m. Ulica Zofii Kossak-Szatkovskiej to ważna droga pod względem komunikacyjnym. Głównym celem przedsięwzięcia jest podwyższenie parametrów techniczno-eksploatacyjnych drogi, a także poprawa warunków bezpieczeństwa jej użytkowników.

W **Raciborzu** miała miejsce inwestycja polegająca na budowie obwodnicy, zlokalizowana w całości w powiecie raciborskim. Jest to dłuższy odcinek układu komunikacyjnego o przebiegu na kierunku wschód-zachód. Układ drogowy rozpoczyna się na węźle z DK1 w Pszczynie i docelowo kończy się w Raciborzu na połączeniu z DK 45 w Rudniku. Obejmuje w części teren gminy Rudnik oraz tereny miasta Racibórz, dzielnice Miedonia oraz Ostróg. Realizacja projektu trwała od 1 stycznia 2018 roku do 30 kwietnia 2022 roku.

W **Radzionkowie** odbyła się budowa obwodnicy (droga łącząca ul. Długą z ul. Knosały) zakończona w roku 2020. Dofinansowanie otrzymano z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. W **Żorach** miała miejsce budowa obwodnicy w ramach realizacji Projektu pn. Usprawnienie ruchu tranzytowego w Subregionie Zachodnim – budowa obwodnic w Rybniku i Żorach wraz z modernizacją DW 935, a także budowa północnej obwodnicy miasta Żory w ciągu DW 935.

Budowa obwodnicy **Krzepic** została zrealizowana w okresie od lipca 2008 roku do października 2009 roku. Całkowity koszt inwestycji wyniósł 66,7 mln zł. Z kolei obwodnica **Sośnicowic** jest w trakcie budowy. Aktualnie trwa realizacja pierwszego etapu inwestycji, którą prowadzi Zarząd Dróg w Katowicach. Gmina **Poręba** również jest w trakcie budowy obwodnicy Poręby i Zawiercia w ciągu drogi krajowej nr 78 odc. Siewierz – Poręba – Zawiercie (Kromolów).

W **Gliwicach** nastąpiła budowa odcinka drogi od ul. Daszyńskiego do ul. Rybnickiej – zachodnia część obwodnicy miasta 2019 - 2020, południowa część obwodnicy miasta, przebudowa i rozbudowa układu drogowego pomiędzy ul. Bojkowską i ul. Pszczyńską wraz z infrastrukturą towarzyszącą, a także budowa obwodnicy zachodniej 2019 – 2024.

Z kolei w **Rybniku** odbyła się budowa Regionalnej Drogi Racibórz-Pszczyna na odcinku przebiegającym przez Miasto Rybnik. Zrealizowana została w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego 2014-2020. Realizacja zakończyła się 31 grudnia 2019 r.

Poza tym, siedem gmin rozważa wprowadzenie ITS.



Ulica Lokalna w Pyskowicach, źródło: Pyskowice – strona główna



ul. Zofii Kossak-Szatkovskiej w Cieszynie, źródło: Cieszyn.pl – serwis informacyjny

Inteligentny System Transportowy

W siedmiu gminach województwa śląskiego, które odesłały ankietę, funkcjonują Inteligentne Systemy Transportowe (ITS). Dzięki nim możliwe jest efektywne zarządzanie ruchem drogowym i poprawa płynności transportu. Rozwój ITS wciąż wymaga większej uwagi i inwestycji. Rozszerzenie takich rozwiązań mogłoby znacząco przyczynić się do poprawy efektywności transportu i zmniejszenia jego negatywnego wpływu na środowisko. To z pewnością obszar, który warto rozwijać w ramach działań prośrodowiskowych.

W **Gliwicach** systemy ITS wprowadzono na terenie całego miasta w roku 2013. W **Chorzowie** system ITS funkcjonuje od listopada 2019 roku. W **Radlinie** system ITS realizowany jest na terenie całego miasta poprzez: aplikacje mobilne, Google Maps, oraz elektroniczne tablice informacyjne. System wprowadzono w roku 2014.

ITS wprowadzono także na terenie Miasta **Katowice** (112 skrzyżowań z sygnalizacją dostosowano do pracy w systemie ITS, pozostałe sygnalizacje

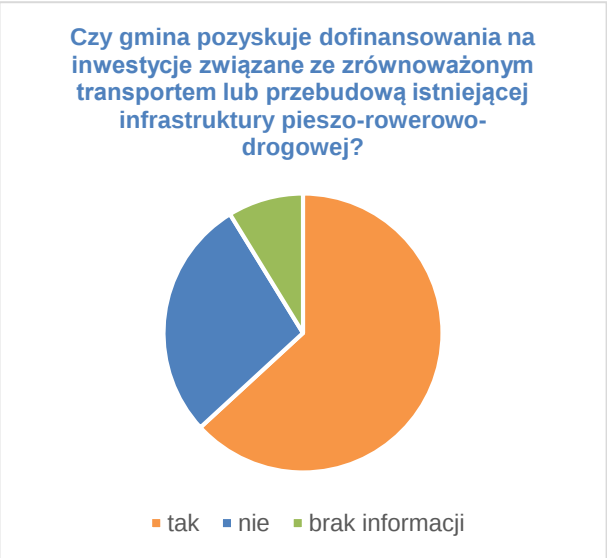
wyposażono w narzędzie umożliwiające monitorowanie ich pracy) - oddany do użytku w 2023 r.

W **Radzionkowie**, zasięg ITS obejmuje skrzyżowanie ulic: Szymały, Unii Europejskiej, Schwallenberga, skrzyżowanie ulic: Męczenników, Oświęcimia, Kużaja, Schwallenberga, ul. Kużaja przy Centrum Przesiadkowych, ul. Szymały przy SP2, ul. Śródmiejska, Pl. Letochów, skrzyżowanie ulic Norwida i Knosały, zrealizowany w ramach zadania pn.: „Budowa sygnalizacji świetlnej dla potrzeb systemu ITS na terenie miasta Radzionków w roku 2019. Poza tym, w 2024 roku w ramach zadania pn.: „Modernizacja infrastruktury drogowej wybranych miejsc w Radzionkowie na potrzeby transportu zbiorowego celem zmniejszenia niskiej emisji” ITS wprowadzono na ul. Długiej, ul. Knosały, ul. Kużaja, oraz na skrzyżowaniu ul. Kużaja z ul. Nieznanego Żołnierza.

Z kolei ITS w zakresie systemu dynamicznej informacji pasażerów działający na centrum przesiadkowym działa od 2022 roku w **Sośnicowicach**.

Dofinansowania na inwestycje związane ze zrównoważonym transportem

Spośród gmin, które odpowiadały na ankietę, 36 pozyskuje dofinansowania na inwestycje związane ze zrównoważonym transportem lub przebudową istniejącej infrastruktury pieszo-rowerowo-drogowej.



W **Katowicach** poczyniono takie inwestycje jak: Katowicki System Zintegrowanych Węzłów Przesiadkowych – węzeł „Zawodzie”, węzeł „Brynów Pętla”, węzeł „Ligota”, węzeł „Sądowa” oraz Katowicki Inteligentny System Zarządzania Transportem. Łączna wartość dofinansowania z EFRR oraz Funduszu Spójności (węzeł „Sądowa”) uzyskana na realizację powyższych inwestycji wynosi 231 134 948,47 zł.

Celem powyższych projektów był przede wszystkim rozwój przyjaznych dla środowiska i niskoemisyjnych systemów transportu miejskiego oraz promowanie mobilności miejskiej zgodnej z zasadami zrównoważonego transportu.

W gminie **Psary** aktualnie trwają prace nad centrum przesiadkowym, polegające na budowie drogi gminnej wraz z pętlą obsługującą pojazdy komunikacji zbiorowej oraz infrastrukturą towarzyszącą, na które pozyskała dofinansowanie z Polskiego Ładu.

W **Bieruniu** miał miejsce projekt pn. „Kompleksowa strategia niskoemisyjna przeciwdziałająca zmianom klimatu na terenie gminy Bieruń obejmująca budowę dwóch zintegrowanych centrów przesiadkowych w dzielnicy Bieruń Nowy i Bieruń Stary - etap II”, współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. Całkowita wartość projektu wynosi: 3 603 054,14 zł, w tym dofinansowanie UE: 3 062 596,02 zł. W ramach projektu wybudowano Centrum Przesiadkowe w obrębie dworca autobusowego w Bieruniu Starym oraz trasy rowerowe/pieszo-rowerowe uzupełniające istniejącą sieć połączeń komunikacyjnych łączących tereny mieszkalne z terenami usługowymi, przemysłowymi z Centrami Przesiadkowymi jako głównymi punktami spinającymi układ komunikacyjny (łącznie w ramach projektu powstało 3,430 m tras rowerowych), połączenie trasami rowerowymi Centrum Przesiadkowego w Bieruniu Nowym (etap I inwestycji) z Centrum Przesiadkowym w Bieruniu Starym, oraz 9 punktów monitoringu.

W gminie **Rydułtowy** w ramach projektu „W cieniu Szarloty – jak wydobyć potencjał miasta Rydułtowy” sfinansowano zadanie: „Budowę centrum przesiadkowego przy ul. Ofiar Terroru 91 -roboty budowlane związane z rozbiórką byłego obiektu dworca PKP oraz wykonaniem nowego zagospodarowania terenu centrum przesiadkowego (część zewnętrzna)” - wartość dofinansowania w ramach programu „Rozwój Lokalny” – 3 512 441,77 zł

Za organizację transportu zbiorowego w gminie **Pyskowice** od 2019 r. odpowiada Zarząd Transportu Metropolitalnego w Katowicach. Na rzecz wspólnego transportu rocznie gminy wpłacają zaliczkowe dotacje. W listopadzie 2023 r. zostało dodane połączenie linii nr 209. To nowa linia, uruchomiona specjalnie na wniosek mieszkańców i radnych do skomunikowania Dzierżna z resztą miasta pod kątem dojazdu dzieci do szkoły. Dodatkowo zmianie uległy kursy autobusów linii 208 i 707. Mieszkańcy Pyskowic na portalu Dynamiczna Informacja Pasażerska mogą sprawdzić informację o tym, za ile minut przyjedzie wybrany przez nich autobus. Na terenie miasta znajduje się 55 punktów przystanków autobusowych z czego w zarządzie Gminy jest 41 obiektów. Na bieżąco są one odnawiane lub wymieniane. W roku 2023 postawiono nową wiatę na przystanku przy ul. kard. Stefana Wyszyńskiego: Pyskowice – Korty Tenisowe. Dodatkowo wymieniono uszkodzoną szybę w wiacie przystankowej na ul. Mickiewicza.

W kwietniu 2023 r. zakończono budowę Centrum Przesiadkowego w **Świerkłańcu** przy ul. Parkowej składającego się z głównego peronu autobusowego z wiatą dla pasażerów i peronu z wiatami dla rowerów oraz parkingów dla samochodów osobowych. Zainstalowano wiaty rowerowe wyposażone w zestawy naprawcze dla rowerzystów. W obrębie parkingów osobowych zainstalowano ładowarki dla samochodów osobowych elektrycznych.

Zamontowano oświetlenie zewnętrzne z oprawami LED oraz elementy informacji wizualnej (tablice SDIP), system monitoringu a także elementy małej architektury. Zamontowano tablice informacyjne w ramach projektu. W obiekcie zastosowano rozwiązania dla osób z niepełnosprawnościami i innymi szczególnymi potrzebami. Roboty budowlane prowadzono pod okiem inspektora nadzoru. Zdanie zakończono i rozliczono. Poniesiono w roku 2023 wydatek w wysokości 3 088 347,59 zł. Ponad 99% tej inwestycji pochodziło z zewnętrznych środków. Gmina Świerklaniec dołożyła do jego budowy zaledwie 58 tysięcy złotych, co stanowiło tylko 0,97%. Finansowanie projektu i budowy Centrum Przesiadkowego w Świerkłańcu przy ulicy Parkowej pochodzi z: środków Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych w kwocie 4.250.000 zł, środków Unii Europejskiej z RPO na lata 2014-2020 w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w kwocie 1.531.938 zł, środków Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w kwocie 125 460 zł oraz budżetu Gminy Świerklaniec w kwocie 58.007 zł. Łączny koszt projektu i budowy wyniósł 5 965 405 zł.

Na terenie Gminy **Pilchowice**, w miejscowościach Stanica, Żernica, Wilcza realizowano budowę 3 centrów przesiadkowych. Projekt ten był finansowany ze środków Gminy, dofinansowanie otrzymano z GZM i z Unii Europejskiej. **Czeladź** realizowała centra przesiadkowe, zintegrowane punkty przesiadkowe A-T-R/A-R, oraz ścieżki rowerowe. Inwestycje dofinansowane były przez środki unijne, GZM oraz środki własne. W **Piekarach Śląskich** miał miejsce projekt pn. „Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz ze ścieżkami rowerowymi w Piekarach Śląskich” w ramach RPO WSL na lata 2014-2020 -Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego. **Wiśla** realizuje inwestycję Rowerem przez Beskidy - etap I, a także budowę węzła przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego w Wiśle Centrum - etap I i II. Środki pozyskano z Regionalnego Programu Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. W Tarnowskich Górach miała miejsce rozbudowa centrum przesiadkowego wraz z budową infrastruktury rowerowej w mieście. Dofinansowanie pozyskano ze środków RPO WSL 2014-2020.



Centrum przesiadkowe Bieruń Nowy, źródło: strona internetowa Urzędu Miasta Bierunia



Centrum przesiadkowe przy ul. Parkowej w Świerkłańcu, źródło: transport-publiczny.pl



Źródło: Portal Samorządowy



Centrum przesiadkowe Sądowa w Katowicach, źródło: strona internetowa Metropolii GZM



Centrum przesiadkowe w Wilczy, źródło: strona internetowa Metropolii GZM



Budowa centrum przesiadkowego w gminie Psary, źródło: Gmina Psary

Miasto **Cieszyn** zakupiło nowe autobusy elektryczne. W maju 2023 roku Zakład Gospodarki Komunalnej w Cieszynie Sp. z o.o. otrzymał pierwszy z czterech zakupionych w maju 2023 r. przez Miasto Cieszyn 12-sto metrowych autobusów Solaris Urbino 12 electric. Zakup został dofinansowany ze środków NFOŚiGW. W sumie sześć nowych autobusów elektrycznych (cztery 12-metrowe i dwa 8-metrowe) zasililo flotę cieszyńskiego przewoźnika - Zakładu Gospodarki Komunalnej. Cztery większe pojazdy, które kosztowały 10,7 mln zł, dostarczył Solaris, a dwa za 3,02 mln zł - Automet Group. Miasto na zakup otrzymało 12,86 mln zł w formie dotacji i pożyczki z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

W **Rybniku** zostało zakupionych 20 sztuk autobusów elektrycznych zasilanych wodorem. Całkowita wartość zadania wyniosła 66 149 680,00 zł. Realizacja zadania finansowana była z: budżetu Miasta Rybnika (31 192 532,03 zł) oraz dotacji z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (34 957 147,97 zł). W **Sosnowcu** zakupiono autobusy elektryczne i hybrydowe.

W gminie **Krzyżanowice**, w ramach projektu: Udostępnienie Odry i Olzy - Odcinek Chałupki-Zabełków wykonano odcinek o długości około 833,6 m w pasie drogi krajowej nr 78. Dodatkowo, w miejscowości Zabełków zrealizowano prace realizowano na odcinku o długości około 232,5 m w pasie drogi krajowej nr 45 w ciągu ul. Nowej, między ul. Dolną a cmentarzem w Zabełkowie. Całkowity koszt inwestycji wyniósł 922 478,24 zł, z czego dofinansowanie ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Interreg V-A Republika Czeska – Polska 2014-2020 wyniosło 698 636,51 zł.

W gminie **Krzanowice**, ze środków programu Polski Ład została zrealizowana przebudowa dróg gminnych ul. Sikorskiego i Zawadzkiego w miejscowości Krzanowice. Z kolei dofinansowanie z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg gmina otrzymała na remont dróg gminnych ul. Morawska (671020S), Kościelna (671012S), Rynek (671011S) również w miejscowości Krzanowice.

W gminie **Kroczyce** realizowane było zadanie pn. „Budowa infrastruktury wodno-kanalizacyjnej oraz infrastruktury drogowej w Gminie Kroczyce”, które dofinansowano ze środków Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych. Wysokość promesy przyznanej dla Gminy Kroczyce wynosiła 5 842 500,00 PLN. Zakres zamówienia objął budowę w miejscowości Podlesice ciągu kanalizacji głównej o długości ok. 900 m, przyłączy kanalizacyjnych (ok. 150 m), sieci wodociągowej (ok. 900 m), przyłączy wodociągowych ze studniomierzami (ok. 200 m) oraz budowę drogi na odcinku ok. 900 m oraz budowę drogi wraz z ścieżką rowerową od Podlesic do Morska o łącznej długości ok. 1200 m.

W **Gliwicach** przeprowadzono szereg inwestycji. Rozbudowano system detekcji na terenie miasta wraz z modernizacją wybranych sygnalizacji świetlnych w ramach II etapu, Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. Wybudowano także odcinek drogi od ul. Daszyńskiego do ul. Rybnickiej, stanowiący zachodnią część obwodnicy miasta, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Przebudowano ulice: Daszyńskiego, Miarki, Rodzinnej oraz Tuwima dzięki środkom z Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych. Zrealizowano budowę ul. Kozłowskiej (odcinek od istniejącej ul. Kozłowskiej o nawierzchni asfaltowej do cieków wodnych), finansowaną z Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych oraz Funduszu Dróg Samorządowych. Rozbudowano ul. Kozielskiej poprzez budowę chodnika i drogi rowerowej wzdłuż jej odcinka od osiedla Stare Gliwice do granicy z osiedlem Brzezinka, z środków Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych. W południowej części obwodnicy miasta przebudowano i rozbudowano układ drogowy pomiędzy ul. Bojkowską i ul. Pszczyńską wraz z infrastrukturą towarzyszącą w ramach II etapu, ze środków Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych oraz Funduszu Dróg Samorządowych.



Centrum przesiadkowe w Gliwicach, źródło: gliwice.eu



Rybnickie autobusy wodorowe, źródło: rybnik.eu



Zdroło: gliwice.eu



Centrum przesiadkowe w Chorzowie, źródło: chorzowski.pl

W Gliwicach rozbudowano także odcinek ul. Ziemieckiej wraz z rozbiórką i budową wiaduktu nad terenem kolejowym dzięki środkom z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 wybudowano 10 wzniesień na przejściach dla pieszych na gliwickich ulicach w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych (Bezpieczny Pieszy w Gliwicach). Zbudowano obwodnicę zachodnią, obejmując odcinek od ul. Sowińskiego do ul. Daszyńskiego, dzięki dotacji celowej w ramach Funduszu Odporności 2024. Przebudowano ul. Portową dzięki dofinansowaniu z rezerwy subwencji ogólnej na rok 2023. Wybudowano Zachodnią Bramę Metropolii Silesia - Centrum Przesiadkowego w Gliwicach. Projekt ten dofinansowano z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego 2014-2020, w ramach Działania 4.5 Niskoemisyjny transport miejski oraz efektywne oświetlenie.

Inwestycje z zakresu zrównoważonego transportu realizowała także gmina **Racibórz**. Z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg Miasto Racibórz otrzymało dofinansowanie m.in. na przebudowę ul. Czarnieckiego na odcinku projektowanej jezdni o długości 189 mb oraz przebudowę drogi – łącznik ul. Anny i Starowiejskiej na odcinku projektowanej jezdni o długości 303 mb, a także przebudowę ul. Bojanowskiej – drogi publicznej nr 290 013S na odcinku o długości 0,79 km oraz budowa nawierzchni drogi gminnej – ul. Chorzowska – etap I o długości projektowanej jezdni 0,53 km. Poza tym, z tych środków przebudowano także ul. Bema, ul. Bolesława Prusa, ul. Słoneczną oraz ul. Cecylii i Marii Rodziewiczówny w Raciborzu. Przebudowano także przejścia dla pieszych w obrębie skrzyżowania ulic: Ogrodowej, J. Słowackiego, K. Miarki na kwotę w wysokości 642 675,00 zł. Przeprowadzono także remont dróg gminnych na terenie Miasta Racibórz, poprawiono bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu, przebudowano ul. Babicką oraz drogę dojazdową wraz z rondem do terenów inwestycyjnych położonych przy ul. Mikołowskiej (uzbrojenie terenów inwestycyjnych przy ul. Mikołowskiej).

Z kolei z Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych pozyskano środki na przebudowę drogi - łącznik ulic Anny i Starowiejskiej, a także przebudowę ulic: Bojanowskiej, Sempołowskiej, Cecylii, M. Rodziewiczówny oraz Bema. Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych pozwolił gminie na przebudowę ul. Bosackiej i ul. Rybnickiej na odcinku od ul. Jana do skrzyżowania z ul. Piaskową.

W ramach Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań - Razem bezpieczniej im. Władysława Stasiaka na lata 2018-2020, w roku 2020 wprowadzono zabezpieczenie i dodatkowe doświetlenie 12 przejść dla pieszych w obrębie ulic: Opawskiej, Podwale, Wojska Polskiego, Ogrodowej i Słowackiego. W roku 2022 zabezpieczono i dodatkowo doświetlono 8 przejść dla pieszych w obrębie ulic: Katowickiej, Mariańskiej, Reymonta, Słowackiego, oraz Wojska Polskiego, a w roku 2023 rok nastąpiło zabezpieczenie i dodatkowe doświetlenie 9 przejść dla pieszych w obrębie ulic: Stalmacha, Opawskiej, Słowackiego, Rudzkiej, Wczasowej, Warszawskiej.

W **Skoczowie** zrealizowano i dalej realizuje się liczne inwestycje w ramach zrównoważonego transportu, dzięki wsparciu z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Przebudowano ulice Podkępę i Łęgowej, a także ul. Powstańców Śląskich. Przeprowadzono remont odcinków dróg gminnych w miejscowościach Pogórze i Kowale. W ramach rozwoju infrastruktury drogowej przebudowano również ulicy bocznej od ul. Góreckiej na odcinku od skrzyżowania z ul. Górecką do granicy z Pogórzem. Zrealizowano także przebudowę fragmentu dróg gminnych ul. Wiślańskiej w Skoczowie i ul. Stara Droga w Harbutowicach wraz z budową chodnika, kanalizacji deszczowej oraz oświetlenia ulicznego. Przebudowano ul. Polną i Szkolną w Skoczowie na odcinku od ul. Menniczej do ul. Ustrońskiej, a także drogę gminną – ul. Zofii Kossak-Szatkowski. Wyremontowana została również droga gminna ul. Żebroka.

W **Chorzowie** zrealizowano następujące inwestycje: Wybudowano centrum przesiadkowe chorzowskiego Rynku wraz z infrastrukturą towarzyszącą (projekt finansowany z środków Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych - ZIT), a w ramach zadania zrealizowano również budowę ciągu pieszo- rowerowego ul. Bożogrobców-Legnicka do ulicy Michałkowickiej wraz z modernizacją oświetlenia, budowę ciągu pieszo-rowerowego ul. Michałkowicka na odcinku od ul. Maciejkowickiej do granicy z miastem Siemianowice Śląskie, oraz budowę ścieżki rowerowej wraz z oświetleniem na Placu

Hutników. Poza tym, zrealizowano także budowę drogi dla rowerów w rejonie elektrociepłowni CEZ – ZIT, budowę drogi rowerowej na ul. Legnickiej – ZIT oraz budowę dróg rowerowych w Parku Redena – ZIT; Wybudowano drogę rowerową pomiędzy ul. Kasprowicza a ul. Siemianowicką, ze środków ZIT, Przebudowano ul. 3 Maja, dzięki środkom z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg oraz Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych, Wybudowano ciąg pieszo-rowerowy łączący Kompleks Wypoczynkowy Amelung z Osiedlem Pnioki - GZM w ramach Programu działań na rzecz niskiej emisji, Przebudowano drogę powiatową S 9401- ul. Kościuszki, ul. Mazurska na odcinku od ul. Parkowej do ul. Siemianowickiej – Etap III i Etap IV - GZM w ramach Metropolitalnego Funduszu na Rzecz Sprawiedliwej Transformacji wybudowano ścieżkę rowerową i chodnik w ciągu ul. Parkowej - GZM w ramach Programu działań na rzecz niskiej emisji oraz Wyremontowano kładki DTŚ.

W **Radlinie** zrealizowano kilka ważnych inwestycji w zakresie infrastruktury pieszo-rowerowej, przyczyniając się do poprawy zrównoważonego sportu i rekreacji. W Parku Jordanowskim powstała nowa ścieżka, której koszt wyniósł: 5 000 000 zł, z czego aż 3 900 000 zł miasto pozyskało ze środków zewnętrznych, z Rządowego Funduszu Polski Ład – Programu Inwestycji Strategicznych Polski Ład. Zrealizowano także budowę trasy rowerowej łączącej ul. Napierskiego z ul. kard. Kominka. Koszt inwestycji wyniósł: 3 209 942,65 zł, z czego aż 2 700 000 zł pochodziło ze środków zewnętrznych w ramach tego samego programu. Kolejną inicjatywą był ciąg pieszo-rowerowy łączący Wodzisław Śląski z Radlinem. Koszt tej inwestycji wyniósł: 820 000 zł, a miasto pozyskało 354 000,00 zł z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020.

W **Zabrzu** zrealizowano liczne inwestycje koncentrujące się na budowie i modernizacji dróg oraz poprawie bezpieczeństwa i jakości transportu. W 2021 roku została wybudowana droga w ciągu ul. Wosia. Z kolei w 2022 roku wybudowano drogę wraz z odwodnieniem i oświetleniem ulicznym w ciągu ul. Maksymiliana Hubera. Wybudowane zostały także miejsca postojowe w rejonie ulicy Władysława Reymonta. Poza tym, w tym samym roku miejsce miała budowa odcinka ulicy Familijnej oraz budowa odcinka ulicy Rodzinnej. Powyższe inwestycje zostały sfinansowane z Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych: Fundusz Przeciwdziałania Covid-19. Przy wsparciu Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w roku 2022 wybudowano drogę w ciągu ul. Marii Skłodowskiej - Curie, na odcinku od ul. Franciszkańskiej do ul. W. Tatarkiewicza wraz z odwodnieniem i oświetleniem ulicznym, a także poprawiono bezpieczeństwo pieszych w dzielnicy Biskupice poprzez przebudowę przejścia dla pieszych przez ul. Bytomską w sąsiedztwie skrzyżowania z ul. Trębacką.

Dzięki dotacji celowej GZM z Funduszu Odporności w 2023 roku została wybudowana droga wraz z odwodnieniem i oświetleniem ulicznym w ciągu ul. Obrońców Westerplatte. Z kolei w latach 2022-2023 trwała budowa przedłużenia Al. Korfantego na odcinku od skrzyżowania z ulicą Heweliusza do ulicy Brygadystów w Zabrzu. Projekt ten sfinansowany został z środków Rządowego Funduszu Polski Ład: Fundusz Odporności - dotacja celowa GZM Rezerwa Celowa Budżetu Państwa. W 2023 roku nastąpił remont ulicy 11 Listopada w Zabrzu, dzięki środkom pozyskanym z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Z tego też funduszu, w roku 2023 przebudowana została ul. Chłopska w Zabrzu.

W latach 2022-2023 realizowano przebudowę wiaduktu w ciągu al. Korfantego nad DK 88 oraz torami PKP z środków Rezerwy Celowej Budżetu Państwa. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg sfinansował w roku 2024 budowę i przebudowę dróg lokalnych w Biskupicach.



Rondo na ul. Wodzisławskiej w Żorach, źródło: Urząd Miasta Żory



Wiadukt nad DK 88 w Zabrzu, źródło: strona internetowa Urzędu Miejskiego w Zabrzu



Al. Korfantego w Zabrzu, źródło: strona internetowa Urzędu Miejskiego w Zabrzu



Szlak rowerowy wzdłuż Czarnej Przemszy w Będzinie, źródło: slaskie.travel



Park jordanowski w Radlinie, źródło: Miasto Radlin

Dzięki dotacji celowej GZM (Fundusz Odporności), w latach 2024-2025 przebudowywane są obiekty inżynierskie na terenie Miasta Zabrze - Most w ciągu ul. Jagiellońskiej nad rzeką Bytomką.

W **Żorach** zrealizowano następujące inwestycje z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg: projekt pn. „Przebudowa drogi Al. Jana Pawła II wraz z przebudową sieci elektroenergetycznej (oświetlenie)”, projekt pn. „Remont drogi ul. Bocznej w Żorach”. Z Rządowego Funduszu Polski Ład dofinansowano: projekt pn. „Poprawa jakości dróg lokalnych na terenie Gminy Miejskiej Żory”, projekt pn. „Przebudowa i budowa dróg lokalnych na rzecz zrównoważonego rozwoju Gminy Miejskiej Żory”, projekt pn. „Poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego w centralnej części miasta Żory”, projekt pn. „Poprawa dostępności terenów inwestycyjnych w mieście Żory”, projekt pn. „Budowa i przebudowa dróg lokalnych w dzielnicy Rogoźna w mieście Żory”. Z kolei projekt pn. „Mobilni Żorzanie – systemowe rozwiązania w zakresie mobilności miejskiej”, dofinansowano z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

W **Ornontowicach** przeprowadzono Modernizację Dróg Gminnych, która została sfinansowana z Rządowego Funduszu Polski Ład. Dodatkowo wyremontowano ulicę Spokojną i Klonową dzięki środkom z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Przeprowadzono również modernizację dróg gminnych z środków własnych gminy. W **Zawierciu** zrealizowano podetap 1 inwestycji pn. Rozbudowa drogi gminnej ul. Podmiejskiej – Etap I, w ramach zadania pn. Przebudowa, remont i rozbudowa ul. Podmiejskiej wraz z infrastrukturą wodną i kanalizacyjną – roboty budowlane”. Inwestycję sfinansowano z funduszy norweskich pn. Plan rozwoju lokalnego Zawiercia na lata 2021-2030. W **Dąbrowie Górniczej** realizowano zadanie pn. „Budowa kanalizacji sanitarnej w ul. Strzemieszyckiej – od ul. Narutowicza do skrzyżowania z ul. Szklanych Domów, z uwzględnieniem obiektu Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 5. Zadanie zostało dofinansowane z Rządowego Funduszu Polski Ład: Programu Inwestycji Strategicznych. Wartość dofinansowania wynosiła 6 500 000,00 zł.

W **Koszęcinie** przeznaczono 4,5 mln zł z Polskiego Ładu na budowę ścieżki rowerowej Koszęcin – Wierzbie. W **Będzinie** powstały ścieżki rowerowe – wzdłuż Czarnej Przemszy oraz w ciągu drogi Sznajdera-Śmigielskiego. Gmina **Wielowieś** prowadzi rekultywację dróg polnych jako drogi rowerowej. W **Bytomiu** realizowano inwestycje dzięki środkom pozyskanym z programu Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027. W **Radzionkowie** inwestycje realizowano dzięki funduszom pochodzącym z Regionalnego Programu Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. W **Bobrownikach** zrealizowano inwestycje dzięki środkom unijnym oraz Rządowemu Funduszowi Rozwoju Dróg. W gminie **Koziegłowy** pozyskano środki na transport zbiorowy na terenie Gminy i Miasta Koziegłowy z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Co to jest SUMP i dlaczego warto go wprowadzić?

SUMP (z ang. **Sustainable Urban Mobility Plan**) to **Zrównoważony Plan Mobilności Miejskiej** – dokument strategiczny, którego celem jest tworzenie **efektywnego, dostępnego i przyjaznego środowisku systemu transportowego** w miastach.

Opiera się on na długoterminowym planowaniu mobilności z uwzględnieniem potrzeb wszystkich użytkowników przestrzeni (pieszych, rowerzystów, osób z niepełnosprawnościami, kierowców, transportu publicznego itd.) i zasad zrównoważonego rozwoju.

Czym się charakteryzuje SUMP?

- **Skupienie na ludziach**, a nie tylko na ruchu pojazdów.
- **Zrównoważone podejście** – promowanie transportu publicznego, rowerowego, pieszego, elektromobilności.
- **Dane i analiza** – decyzje opierają się na rzeczywistych danych o mobilności.
- **Partycypacja społeczna** – mieszkańcy, organizacje i interesariusze są angażowani w proces.
- **Integracja z politykami miejskimi** – plan spójny z polityką przestrzenną, klimatyczną i społeczną.

Dlaczego warto wprowadzić SUMP w mieście?

1. **Poprawa jakości życia mieszkańców**
 - Mniej korków, hałasu i zanieczyszczeń.
 - Lepszy dostęp do transportu publicznego i bezpieczniejsze ulice.
2. **Dostęp do środków unijnych**
 - UE promuje SUMP-y jako warunek ubiegania się o środki z funduszy transportowych i klimatycznych.
3. **Efektywne zarządzanie ruchem**
 - Lepsze planowanie infrastruktury, redukcja kosztów transportowych.
4. **Ochrona środowiska**
 - Ograniczenie emisji CO₂, poprawa jakości powietrza, przeciwdziałanie zmianom klimatu.
5. **Wsparcie lokalnej gospodarki**
 - Lepsza mobilność = większa dostępność usług i miejsc pracy.
6. **Długofalowe planowanie**
 - SUMP to narzędzie umożliwiające przewidywanie zmian i reagowanie na potrzeby przyszłości (np. rozwój elektromobilności, starzenie się społeczeństwa).

Czy SUMP rzeczywiście działa?

SUMPy zostały wprowadzone i rozwijane głównie w Europie, ale ich koncepcja jest coraz częściej adaptowana na całym świecie. Najwięcej przykładów i najlepsze praktyki pochodzą z krajów Unii Europejskiej, gdzie SUMP-y są silnie promowane i wspierane przez Komisję Europejską.

Brema (Niemcy)

- Jeden z najbardziej znanych przykładów skutecznego SUMP.
- Skupienie na ograniczeniu ruchu samochodowego w centrum, rozwój infrastruktury rowerowej i car-sharingu.
- Efekt: wzrost udziału rowerów w podróżach miejskich, spadek emisji CO₂.

Umeå (Szwecja)

- Modelowy przykład uwzględniania kwestii społecznych w mobilności.
- Intensywna kampania edukacyjna i partycypacja społeczna.
- Nagroda EU SUMP Award

Grenoble (Francja)

- Ambitna polityka mobilności: rozbudowa sieci tramwajowej, ograniczenie aut w centrum.
- Integracja planowania transportu z celami klimatycznymi miasta

Vitoria-Gasteiz (Hiszpania)

- Transformacja śródmieścia z ruchu samochodowego na pieszego.
- Znaczący wzrost udziału transportu pieszego i rowerowego.

Utrecht (Holandia)

- SUMP jako część strategii rozwoju miasta.
- Silne powiązanie urbanistyki z mobilnością.

Gdynia

- Jedno z pierwszych polskich miast z formalnym SUMP (2016).
- Działania: promowanie transportu zbiorowego, rozwój infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, systemy ITS.

Kraków, Lublin, Wrocław, Białystok

- Miasta te posiadają dokumenty lub strategie oparte na podejściu SUMP.
- Często wspierane w ramach projektów unijnych (np. CIVITAS, SUMPs-Up).

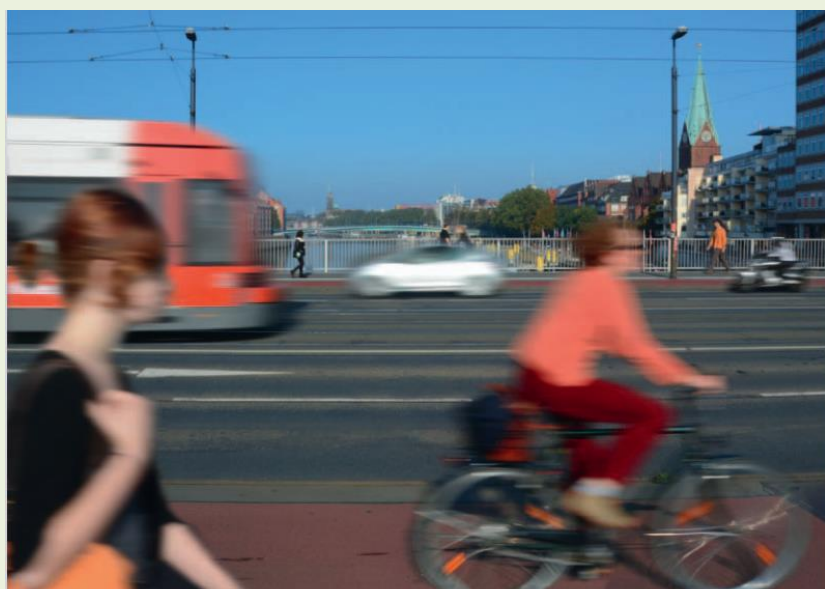
Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia

- dokument powstał w oparciu o teoretyczne doświadczenie urzędników, specjalistów, doświadczenia praktyczne oraz rozmowy z mieszkańcami
- dążenie do zeroemisyjności transportu, zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych oraz mniejszego użycia samochodów w życiu codziennym

INFORMACJA

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

helenajadwiszczok-molencka@slaskie.pl



Sustainable
Urban Mobility Plan
Bremen 2025

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr

Freie
Hansestadt
Bremen



SUMP Brema, źródło: UM Brema



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

