

DOBRÁ ENVIRONMENTÁLNA PRAX

UDRŽATEĽNÁ DOPRAVA KĹÚČOM K ČISTÉMU OVZDUŠIU



Zdroj: webstránka Mestského úradu v Zabrze

Udržateľná doprava v Sliezskeho vojvodstve

Doprava má výrazný podiel na znečistení ovzdušia. Každý deň sa milióny ľudí rozhodujú cestovať svojím vlastným autom, čím zvyšujú intenzitu dopravy a prehustenie miest. Rastúci počet áut priamo zvyšuje znečistenie ovzdušia a tým aj negatívne ovplyvňuje zdravie obyvateľov.

Dopravné prostriedky, ako osobné a nákladné autá, patria medzi hlavné zdroje znečistenia ovzdušia, najmä emisí oxidu uhličitého (CO₂), oxidov dusíka (NO₂) a prachových častíc (PM_{2,5}; PM₁₀). Tento problém najviac postihuje veľké mestá, kde je doprava mimoriadne hustá a počas dopravnej špičky vznikajú zápchy, ktoré výrazne zvyšujú lokálne emisie výfukových plynov.

Riešením tohto problému je myšlienka udržateľnej dopravy, ktorá zohráva kľúčovú úlohu pri znižovaní negatívnych vplyvov dopravy na zdravie ľudí aj na životné prostredie.

Sliezske vojvodstvo je najviac urbanizovaným regiónom v Poľsku, čo sa prejavuje mimoriadne hustou dopravou a zvýšeným množstvom emisií uvoľňovaných do ovzdušia. Práve v takýchto miestach sú opatrenia založené na udržateľnej doprave kľúčové, pomáhajú zmierňovať dopravné zápchy, zvyšovať dostupnosť verejnej dopravy a zlepšovať kvalitu ovzdušia, čo má priaznivý vplyv na zdravie obyvateľstva.

Podpora spôsobov dopravy, ktoré výrazne obmedzujú emisie skleníkových plynov, ako je verejná doprava, elektromobily, bicykle alebo v posledných rokoch čoraz populárnejšie elektrické kolobežky, významne prispieva k znižovaniu znečistenia ovzdušia.

Verejná doprava už dnes zohráva významnú úlohu, pretože výrazne znižuje počet áut na cestách. Podpora cyklistiky a pešej chôdže nielen prispieva k znižovaniu emisií CO₂, ale zároveň posilňuje fyzickú kondíciu a celkové zdravie ľudí. Elektrické a hybridné vozidlá si získavajú čoraz väčšiu obľubu, keďže v porovnaní s tradičnými spaľovacími autami produkujú podstatne menej znečisťujúcich látok.

Mimoriadne dôležitou súčasťou udržateľnej dopravy sú investície do infraštruktúry, napr. do cyklistických trás či nabíjajacích staníc pre vozidlá. Súčasťou mestskej mobility je aj rozvoj infraštruktúry, ktorá vytvára podmienky pre rôzne formy dopravy.

Udržateľná doprava je prospešná nielen pre životné prostredie, ale aj pre spoločnosť a hospodárstvo ako

také. Podpora a zavádzanie ekologických riešení je kľúčové pre budúcnosť našej planéty aj pri riešení environmentálnych výziev, ktorým dnes ľudia čelia.

zdravie obyvateľov obmedzením vjazdu vozidiel, ktoré produkujú najviac škodlivín. Medzi prínosy zavedenia nízkoemisných zón patrí zlepšenie kvality ovzdušia, ochrana zdravia obyvateľov a podpora



Zdroj: webová stránka Metropolitného dopravného úradu

Mestská mobilita – pohodlie a ekológia v jednom

Mestská mobilita predstavuje prístup zameraný na zmenu mestských aglomerácií, ktoré sú priateľské k obyvateľom, v ktorých je presun jednoduchý, rýchly a ekologický. Kľúčovým prvkom je **koncepcia 15-minútového mesta**, v ktorom sú všetky základné služby dostupné v dosahu 15 minút pešo alebo na bicykli. Takýto model znižuje závislosť na autách, obmedzuje emisie CO₂ a zlepšuje kvalitu života obyvateľov. Mestská mobilita opisuje spôsoby, akými sa obyvatelia pohybujú po meste, pričom využívajú rôzne formy dopravy, od autobusov a električiek až po bicykle, automobily a pešiu chôdzu.

Bezplatná mestská doprava, čiže verejný transport pre všetkých

Bezplatná mestská doprava je iniciatíva, ktorej cieľom je zvýšiť dostupnosť verejnej hromadnej dopravy pre všetkých obyvateľov bez ohľadu na ich finančnú situáciu. Zavedenie bezplatnej mestskej hromadnej dopravy môže priniesť mnoho výhod. Po prvé, znižuje počet áut na cestách, čo vedie k menšiemu znečisteniu ovzdušia a k obmedzeniu emisií skleníkových plynov. Po druhé, zvyšuje mobilitu ľudí, ktorí si nemôžu dovoliť platenú dopravu, a tým im uľahčuje prístup k práci, k vzdelaniu aj k službám. Po tretie, bezplatná mestská doprava môže prispieť k zníženiu preťaženia ulíc a k celkovému zlepšeniu kvality života v mestách.

Nízkoemisné zóny

Ďalšou iniciatívou podporujúcou udržateľnú dopravu sú takzvané **nízkoemisné zóny**. Ide o mestské oblasti, do ktorých môžu vchádzať len vozidlá spĺňajúce stanovené emisné normy. Cieľom tohto opatrenia je znížiť znečistenie ovzdušia a zlepšiť

využívania ekologických foriem dopravy. Zavedenie nízkoemisných zón podporuje používanie elektrických vozidiel, bicyklov a verejnej osobnej dopravy. Zavedenie nízkoemisných zón môže byť predmetom diskusie, najmä medzi vlastníckmi starších vozidiel, ktorí môžu mať pocit, že sú z centra

Udržateľná doprava v skratke

- ❖ **UDRŽATEĽNÁ MOBILITA**
- ❖ **VOZIDLÁ S NULOVÝMI A NÍZKÝMI EMISIAMI**
- ❖ **IDEA ZELENÝCH MIEST**
- ❖ **ZELENÁ DOPRAVNÁ INFRAŠTRUKTÚRA**
- ❖ **PERSPEKTÍVY EÚ**
- ❖ **PRÍKLADY INTELIGENTNEJ ZELENEJ MOBILITY ZO ZAHRANIČIA**
- ❖ **PODPORA UDRŽATEĽNEJ DOPRAVY**
- ❖ **OBCE SLIEZSKEHO VOJVODSTVA A UDRŽATEĽNÁ DOPRAVA**



Zdroj: Obec Pilchowice

mesta vytlačaní. Lenže dlhodobé prínosy pre zdravie ľudí aj životné prostredie sú značné. Zavedenie

nízkoemisných zón je súčasťou širšej stratégie zameranej na udržateľný rozvoj a znižovanie znečistenia ovzdušia.

Mestské bicykle a kolobežky

Cyklistické trasy sú kľúčovým prvkom udržateľnej dopravy. Umožňujú bezpečný a pohodlný pohyb na bicykli po meste, čo motivuje obyvateľov aby obmedzili používanie áut a uprednostnili ekologickejšie formy dopravy.

Cyklistické trasy sú vyhradené komunikácie určené výhradne pre cyklistov, ktoré poskytujú bezpečné a pohodlné podmienky na pohyb po meste. Dôležitou súčasťou podpory cyklistickej dopravy sú **systémy mestských bicyklov**, ktoré obyvateľom poskytujú jednoduchý prístup k týmto prostriedkom dopravy na krátke vzdialenosti. Vďaka mobilným aplikáciám si môžu používatelia bicykel rýchlo požičať a vrátiť ho na ktorejkoľvek stanici. Tieto systémy tvoria prirodzenú súčasť verejnej osobnej dopravy a výrazne zjednodušujú každodenné presuny. **Elektrické kolobežky** sa zároveň stávajú čoraz populárnejším rýchlym a pohodlným prostriedkom dopravy na krátke vzdialenosti. Sú mimoriadne užitočné v preťažených mestách, kde dokážu ľahko obchádzať dopravné zápchy. V Poľsku je dostupných viacero typov elektrických kolobežiek, ktoré si možno požičať prostredníctvom mobilných aplikácií. Rozvoj cyklistickej infraštruktúry, mestských bicyklov a

elektrických kolobežiek predstavuje jeden z rozhodujúcich predpokladov udržateľného rozvoja miest. Vďaka týmto riešeniam majú obyvatelia k dispozícii viac ekologických a pohodlných možností dopravy.

Minimalizácia nákladnej dopravy v mestách

Za zmienku stojí aj úloha **obchvatov**, ktoré odkláňajú ťažkú tranzitnú dopravu z centier miest, čím výrazne prispievajú k znižovaniu znečistenia ovzdušia, k obmedzeniu hluku a emisií škodlivých látok a zároveň zlepšujú kvalitu života obyvateľov aj stav životného prostredia. Obmedzenie dopravy v centrách miest podporuje lepšie prúdenie vzduchu, čo má zásadný význam pre znižovanie smogu aj ochranu zdravia obyvateľov a mestských ekosystémov. **Inteligentné dopravné systémy** predstavujú moderný nástroj udržateľného riadenia cestnej dopravy, ktorý nielen zefektívňuje pohyb vozidiel, ale zároveň výrazne obmedzuje negatívne vplyvy dopravy na životné prostredie.

Inteligentné dopravné systémy (ITS) využívajú údaje zo senzorov, kamier a meteorologických staníc na monitorovanie podmienok na cestách a poskytovanie informácií o rizikách či optimálnych trasách, čo prispieva k znižovaniu dopravných zápch, spotreby paliva aj emisií CO₂. Inteligentné dopravné systémy (ITS) obsahujú riešenia, ako je monitorovanie dopravy, riadenie svetelnej signalizácie,

poskytovanie informácií o aktuálnych podmienkach na cestách či riadenie vozového parku, vďaka čomu je doprava plynulejšia, predvídateľnejšia a šetrnejšia k životnému prostrediu. Zavádzanie obchvatov a pokročilých inteligentných dopravných systémov (ITS) prináša množstvo environmentálnych prínosov, vrátane znižovania emisií skleníkových plynov, obmedzovania hluku ako aj ochranu zelených plôch tým, že znižuje dopravný tlak v mestách.



Zdroj: Mestský úrad v Bytome

Vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami – aké majú výhody a aké nevýhody

Elektrické alebo hybridné auto – ktoré je šetrnejšie k životnému prostrediu?

V posledných rokoch sa čoraz viac ľudí rozhoduje pre kúpu elektrického alebo hybridného auta. Je to spôsobené nielen starostlivosťou o životné prostredie, ale aj snahou znižovať náklady na prevádzku vozidla.

Elektrické aj hybridné vozidlá majú svoje silné aj slabé stránky, a preto je prirodzené sa opýtať, **ktorý typ vozidla si vybrať - elektrické alebo hybridné?**

Základný rozdiel medzi „hybridným“ a „elektrickým“ autom spočíva v type pohonu. Hybridné vozidlo využíva súčasne spaľovací aj elektrický motor. Hoci je takýto systém úsporný, aj tak si vyžaduje náklady spojené na údržbu spaľovacieho motora, (napr. výmenu motorového oleja či rozvodového remeňa. atď.). Elektrické vozidlá tieto náklady nemajú, keďže sú poháňané výhradne elektrickým motorom. V oboch typoch vozidiel dochádza k prirodzenému opotrebovaniu batérie, ktorá môže v krajnom prípade viesť k jej nákladnej výmene, hoci pravdepodobnosť potreby takéhoto zásahu je dosť nízka.

Ďalším dôležitým rozdielom sú náklady na palivo. Hybridné vozidlá okrem elektrickej energie využívajú aj benzín, v niektorých prípadoch aj naftu. "Elektromobily" takúto potrebu nemajú a na jazdu im postačí elektrická energia, ktorá je v porovnaní s tradičnými palivami výrazne lacnejšia.

Pri kúpe elektromobilu býva často najväčšou prekážkou jeho dojazd. V súčasnosti ešte neexistujú elektromotory, ktoré by umožnili absolvovať dlhú trasu bez potreby dobitia batérie. Takúto jazdu umožňujú „hybridy“, ktoré sa môžu v prípade potreby spoľahnúť na spaľovací motor.

Pre nerozhodnutých môže byť motiváciou program „NašEauto“, ktorý vo februári 2025 spustil Národný fond ochrany životného prostredia a vodného hospodárstva spolu s Ministerstvom klímy a životného prostredia, a ktorý umožňuje získať dotáciu až do výšky 40 000 PLN na nové elektromobily, ktorých cena nepresahuje

225 000 PLN. Elektromobily sú navyše oslobodené od poplatkov v zónach plateného parkovania.

Voľba medzi hybridným a elektrickým vozidlom je teda individuálna a závisí od potrieb konkrétneho používateľa. "Hybridy" sa osvedčia pri prekonávaní dlhších vzdialeností, zatiaľ čo „elektromobily“ sú efektívnejšie pri jazde v meste. Okrem toho majú elektrické automobily viacero výhod, napríklad dotácie na ich kúpu či oslobodenie od poplatkov za parkovanie.

Vodík palivo budúcnosti

Významný potenciál môžu v budúcnosti zohrávať aj vodíkové automobily, ktoré predstavujú účinnú a ekologickú alternatívu k spaľovacím vozidlám.

19. storočí bol vodík považovaný za palivo budúcnosti a práve v tom období vznikli prvé návrhy vozidiel poháňaných vodíkovým palivom. V 20. storočí NASA vyvinula technológie umožňujúce využitie vodíkových palivových článkov v kozmických misiách a v 90. rokoch vznikli prvé prototypy vodíkových automobilov.

Ale až v posledných pätnástich rokoch sa vývoj vodíkových vozidiel výrazne zrýchlil a mnohí súčasní odborníci opäť zdôrazňujú, podobne ako v 19. storočí, že práve vodík môže byť budúcnosťou dopravy.



Vodíková čerpacia stanica v Rybníku, zdroj: rybnik.eu

Vodíkové automobily sú v skutočnosti elektrické vozidlá, v ktorých sa elektrická energia vyrába reakciou medzi vodíkom a kyslíkom, pričom jej výsledkom je energia, teplo a voda. Takéto vozidlá majú nulové emisie CO₂ a do ovzdušia uniká len vodná para. Ide teda o riešenie priaznivé pre životné prostredie.

Ďalšou výhodou vodíkových automobilov je pomerne krátky čas tankovania, porovnateľný so spaľovacími vozidlami, čo je v kontraste s elektromobilmi, ktorých nabíjanie môže trvať od niekoľkých desiatok minút až po niekoľko hodín, výrazným plusom.

Dodatočne sa vodíkové automobily môžu pochváliť aj pomerne dlhým dojazdom, ktorý môže dosiahnuť až 600 km, čo jasne ukazuje možnosti týchto áut.

Napriek mnohým výhodám sa vodíkové automobily stále potýkajú aj s viacerými problémami. Predovšetkým dostupnosť vodíkových čerpacích staníc je veľmi obmedzená. V Poľsku v súčasnosti funguje 8 takýchto staníc, z toho 2 sa nachádzajú v Sliezskom vojvodstve (v **Katoviciach** a **Rybníku**). K tomu sa pridávajú aj vysoké náklady na skladovanie vodíka.

Proces výroby vodíka stále vo veľkej miere využíva uhlie, čo znižuje environmentálne prínosy spojené s používaním vodíkových automobilov. Čoraz častejšie sa však presadzuje výroba **zeleného vodíka**, ktorá neprodukuje emisie CO₂.

Nabíjacie stanice pre elektromobily

S rastúcim počtom elektromobilov na poľských cestách rastie aj potreba rozšírenia nabíjacej infraštruktúry na vhodných miestach, v mestách aj na hlavných trasách.

V Poľsku sú perspektívy veľmi sľubné. Koncom marca 2025 už v Poľsku fungovalo viac ako 9300 nabíjacích staníc a do roku 2030 by ich počet mal vzrásť na viac ako 50 tisíc.

Nabíjacia infraštruktúra sa najdynamickejšie rozvíja vo veľkých mestách, ako sú Varšava, Krakov alebo Gdansk.

Woonerf – harmónia áut a chodcov

V 70. rokoch 20. storočia došlo v Holandsku k prudkému rastu počtu áut v okolí škôl a obytných zón.

Zelené autobusové zastávky a parkoviská

Zelené zastávky sú iniciatíva, ktorej cieľom je vniesť do mestského prostredia viac zelene, zlepšiť mikroklimu a podporiť retenciu zrážkovej vody.

Zelené zastávky nie sú ničím iným než tradičnými prístreškami autobusových a električkových zastávok, ale so zelenými strechami a stenami, ktoré zadržiavajú zrážkovú vodu a produkujú kyslík. Zároveň znižujú efekt mestského tepelného ostrova a zlepšujú komfort čakania na príchod autobusu alebo električky.

Z bezpečnostných dôvodov vznikla potreba vytvoriť ulicu, ktorá by vedela skíbiť pohyb áut a chodcov a zároveň poskytovala priestor na spoločenské stretávanie.

V tom období vznikol koncept *woonerfu* (vysl. wonerf), čo v holandčine znamená „obytnú ulicu“. Je to mestský priestor, ktorý spája dopravnú funkciu s rekreačnou funkciou. Vo woonerfoch neexistuje výrazné členenie na chodník a vozovku; chodci aj vozidlá zdieľajú priestor a pohybujú sa po celej šírke ulice, pričom chodci majú prednosť.

Woonerfy zvyšujú bezpečnosť najmä spomalením dopravy, využívajú riešenia ako spomaľovacie prahy, zúženia ulice či pásy zelene.

Woonerfy často pôsobia veľmi esteticky – vyznačujú sa príjemným vizuálnym riešením a množstvom zelene.

V Sliezskej vojvodstve v súčasnosti funguje už niekoľko *woonerfov*, napríklad na ulici Siemińskiego

Sú požiare elektromobilov častejšie než požiare spaľovacích áut?

Je to mýtus! V roku 2024 zaznamenal Štátny hasičský zbor 30 požiarov elektromobilov, čo predstavuje len 0,31 % všetkých požiarov vozidiel. Vozidlá so spaľovacím motorom boli v Poľsku zodpovedné za takmer 99 % takýchto prípadov.

Samozrejme, vozidiel so spaľovacími motormi je v Poľsku výrazne viac než elektrických, čo sa prirodzene odráža aj na štatistikách, no nič nenasvedčuje tomu, že riziko požiaru by bolo pri elektromobiloch vyššie. Vo väčšine prípadov k takýmto udalostiam dochádza z nepozornosti alebo v dôsledku úmyselného konania človeka.

v **Gliwiciach**.

Ďalším spôsobom na zlepšenie retencie vody a zníženie efektu tepelného ostrova je zavedenie zelených parkovísk. Zelené parkoviská majú priepustný povrch a dažďové záhrady efektívne zadržiavajú vodu a znižujú teplotu.

Vplyv emisií z dopravy na chodcov

Chodci pohybujúci sa v blízkosti frekventovaných ulíc sú vystavení negatívnym účinkom znečistenia ovzdušia, ktoré produkujú vozidlá so spaľovacím motorom. Látky vo výfukových plynoch, ako pevné častice, oxidy dusíka, uhlíka alebo ťažké kovy, môžu spôsobovať zdravotné problémy.

V súvislosti so znečistením, ktoré produkujú vozidlá so spaľovacím motorom, môžu niektorí ľudia pociťovať bolesti hlavy a nevoľnosť. Treba tiež pamätať na karcinogénne účinky znečisťujúcich látok.

Výfuky áut sú najčastejšie umiestnené v dolnej časti vozidla, v dôsledku čoho sú na znečisťujúce látky obsiahnuté vo výfukových plynoch najviac vystavené deti.

Najväčšie riziko vzniká v blízkosti rušných ulíc v centrách miest, na parkoviskách alebo v tuneloch, kde je slabá cirkulácia vzduchu a vysoká intenzita premávky.

Dažďové záhrady - zelená podpora miest

Súčasnú mestá sú takmer úplne pokryté nepriepustnými povrchmi, ako sú betón, asfalt či dlažbové kocky. Cez takéto povrchy dažďová voda namiesto vsakovania do pôdy odteká po strechách, uliciach a chodníkoch priamo do kanalizácie, pričom po ceste zbiera špinu a prach.

Dažďové záhrady sú inovatívnym a zároveň jednoduchým riešením tohto problému. Takéto záhrady sú vyplnené vhodnými vrstvami substrátu a vysadené rastlinami, ktoré dobre znášajú občasné zaplavenie. Ich úlohou je zadržiavať a čistiť zrážkovú vodu, ktorá padá priamo z neba, ale aj tú, ktorá steká zo striech, chodníkov či ulíc.

Vďaka dažďovým záhradám má voda možnosť vsakovať sa do pôdy, pričom prirodzené biologické a filtračné procesy zlepšujú jej kvalitu ešte predtým, než vsiakne do pôdy, a rastliny vytvárajú príjemné útočisko pre hmyz, vtáky a ďalšie drobné živočíchy.

Dažďové záhrady navyše obohacujú mestskú krajinu – namiesto ďalších betónových plôch získava mesto zelené, vizuálne atraktívne zákutia. Ide nielen o environmentálny, ale aj o estetický prvok.



Ul. Siemińskiego v Gliwiciach, zdroj: gliwice.eu



Zelená zastávka v Chorzówe, zdroj: Mestský úrad v Chorzówe

Perspektíva Európskej únie do roku 2035

Európska únia už mnoho rokov hovorí o ciele dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050. Perspektíva roku 2035 predstavuje ďalší krok k naplneniu tohto ambiciózneho plánu.

Okrem ekologickej transformácie sa Perspektíva roku 2035 zameriava aj na rozvoj digitalizácie a na snahu o prehĺbenie hospodárskej a menovej únie. Najväčšie kontroverzie však vyvoláva zákaz predaja nových automobilov s benzínovými a naftovými motormi, ktorý má vstúpiť do platnosti v roku 2035.

Keďže cestná doprava v EÚ zodpovedá za významnú časť emisií CO₂, Európska únia chce do roku 2030 znížiť emisie z osobných automobilov o 55 % a z nákladných vozidiel o 50 % v porovnaní s rokom 2021. Bude to významný krok smerom k nulovým emisiám oxidu uhličitého z nových osobných a nákladných vozidiel do roku 2035.

Zavedenie zákazu má zabezpečiť, aby sa do roku 2050 stal sektor dopravy v Európskej únii klimaticky neutrálnym. Neznamená to však, že sa spaľovacie autá stratia z európskych ciest. Automobily kúpené pred rokom 2035 bude možné naďalej prevádzkovať.

Kontroverzie vyvoláva skutočnosť, že dnes si mnoho ľudí nemôže dovoliť kúpu elektrického automobilu. EÚ však upokojuje a vysvetľuje, že prevádzkové náklady elektrických automobilov sú výrazne nižšie ako pri vozidlách so spaľovacím motorom. Nové predpisy majú podporiť konkurenciu a motivovať výrobcov elektrických automobilov, aby investovali do inovácií, čo by malo znížiť ceny „elektromobilov“

Mobilita poslednej míle

Termín *posledná míľa* v doprave znamená posledný úsek cesty, napr. cestu z autobusovej zastávky domov alebo zo železničnej stanice do práce. Poslednú míľu je najlepšie prejsť pešo, no stáva sa, že vzdialenosť zo zastávky alebo zo stanice do cieľa nie je taká malá, aby sa dala pohodlne prejsť. Veľmi často práve zlé spoje na tzv. poslednom kilometri spôsobujú, že ľudia nevyužívajú verejnú hromadnú dopravu, ale uprednostnia jazdu autom, aj napriek tomu, že to môže znamenať zápchy, hľadanie parkovacieho miesta a, samozrejme, znečistenie ovzdušia.

Riešením tohto problému môže byť rozšírenie dostupnosti mestských bicyklov a elektrických kolobežiek v bezprostrednej blízkosti dopravných uzlov. Dobrým riešením môže byť aj možnosť prepravy bicyklov vo verejnej doprave alebo budovanie záchytných parkovísk *Park and Ride*.

Biopalivá

Biopalivá sú palivá vyrábané z rastlinných alebo organických surovín, ako je repka, kukurica či biomasa.

Na rozdiel od fosílnych palív sú biopalivá obnoviteľné a môžu výrazne znižovať emisie skleníkových plynov. Biopalivá sú jedným z nástrojov podporujúcich udržateľnú dopravu. Hoci nie sú bezemisné, predstavujú dôležitý krok smerom k ekologickej mobilite.

Takzvané biopalivá 1. generácie, ktoré sa vyrábajú z plodín vhodných aj pre potravinársky trh, vyvolávajú množstvo kontroverzií. Zvyšujú konkurenciu o poľnohospodársku pôdu a zároveň môžu rásť aj ceny potravín. Preto rastie význam biopalív 2. a 3. generácie. Biopalivá 2. generácie vznikajú z poľnohospodárskych odpadov, dreva alebo použitých olejov, zatiaľ čo biopalivá 3. generácie sa vyrábajú z morských rias a siníc. Biopalivá II. a III. generácie nekonkurujú s potravinami a majú výrazne menší vplyv na životné prostredie.



Dažďová záhrada na ulici Krawczyka v Mikołowe, zdroj: mikolowdlaklimatu.mikolow.eu



Dažďová záhrada v Žorách, zdroj: webová stránka Nadácie Sendzimir



Workshop „Dažďové záhrady GZM“ v školskom komplexe č. 7 v Rude Sliezskej, zdroj: webová stránka ZŠ 7 v Rude Sliezskej

Udržateľná doprava v zahraničí

Holandsko je považované za raj pre cyklistov. Cyklodoprava patrí medzi najrozvinutejšie a najrozsiahlejšie na svete. Celková dĺžka všetkých cyklotrás v Holandsku presahuje **35-tisíc kilometrov**. Cyklistické trasy sú viditeľne oddelené od vozovky, majú vlastnú svetelnú signalizáciu, veľkokapacitné parkoviská pre bicykle aj servisné stanice. Systém mestskej hromadnej dopravy je takisto priateľský k cyklistom, keďže umožňuje pohodlný prevoz bicyklov. V mnohých holandských mestách majú cyklisti prednosť pred ostatnými vozidlami.

V **Nemecku** sa dajú kúpiť cenovo dostupné mesačné lístky, ktoré oprávňujú na cestovanie prakticky všetkými prostriedkami mestskej hromadnej dopravy. V mestách sú elektrické autobusy bežnou súčasťou dopravy. Dynamicky sa rozvíja aj **systém MaaS** (Mobility as a Service), aplikácia, ktorá umožňuje plánovať a platiť za cestu rôznymi druhmi dopravy, napríklad autobusom, mestským bicyklom či vlakom.

Francúzsku bol, za účelom zníženia uhlíkovej stopy, zavedený zákaz krátkych vnútroštátnych letov, ktoré možno nahradiť cestou vlakom do 2,5 hodiny. V najväčších francúzskych mestách fungujú nízkoemisné zóny a dynamicky sa rozvíja systém zelených ulíc, ako aj revitalizácia priestorov pre peších a cyklistov.

Dánska **Kodaň** je ukázkovým príkladom **15-minútového mesta**. Obyvateľom mesta stačí 15-minútová prechádzka, aby sa dostali k väčšine služieb aj k priestorom na voľnočasové aktivity. Okrem toho má mestská hromadná doprava kvalitnú a efektívnu sieť, ktorá umožňuje dostať sa z centra do ktoréhokoľvek kúta dánskej metropoly približne za 15 minút. Kodaň je zároveň skutočným kráľovstvom cyklistov, ktorí sa po meste môžu pohybovať po takmer 400 kilometroch cyklistických trás. Stojí za zmienku, že toto všetko sa odohráva v meste, ktoré je veľkosťou porovnateľné s Katovicami.

V **Číne** prebieha elektrifikácia mestskej dopravy vo veľkom. Dôkazom je **Šen-čen**, ktorý sa ako prvé mesto na svete úplne zbavil dieselových autobusov a dnes má stopercentne **elektrickú flotilu**. Čína zároveň zavádza mimoriadne prísne pravidlá, napr. na obmedzenie počtu áut so spaľovacím motorom sprísnila podmienky ich registrácie. Platí tam systém aukcií alebo lotérie evidenčných čísiel.



Cykloparkovisko pod vodnou hladinou v Holandsku, zdroj: Dutch Cycling Embassy

Udržateľná doprava v obciach Sliezskeho vojvodstva

Prieskum a podpora opatrení udržateľnej dopravy

Na podporu opatrení udržateľnej dopravy v obciach Sliezskeho vojvodstva bol pripravený prieskum a zaslaný všetkým 74 pridruženým príjemcom projektu „Sliezsko“ Obnovujeme modrú“. Následne sa zozbierané údaje analyzovali a pripravila sa z nich táto publikácia.

V 33 z 57 obcí, ktoré udelili odpovede v prieskume, prebiehajú aktivity smerujúce k zavedeniu princípov mestskej udržateľnej mobility.

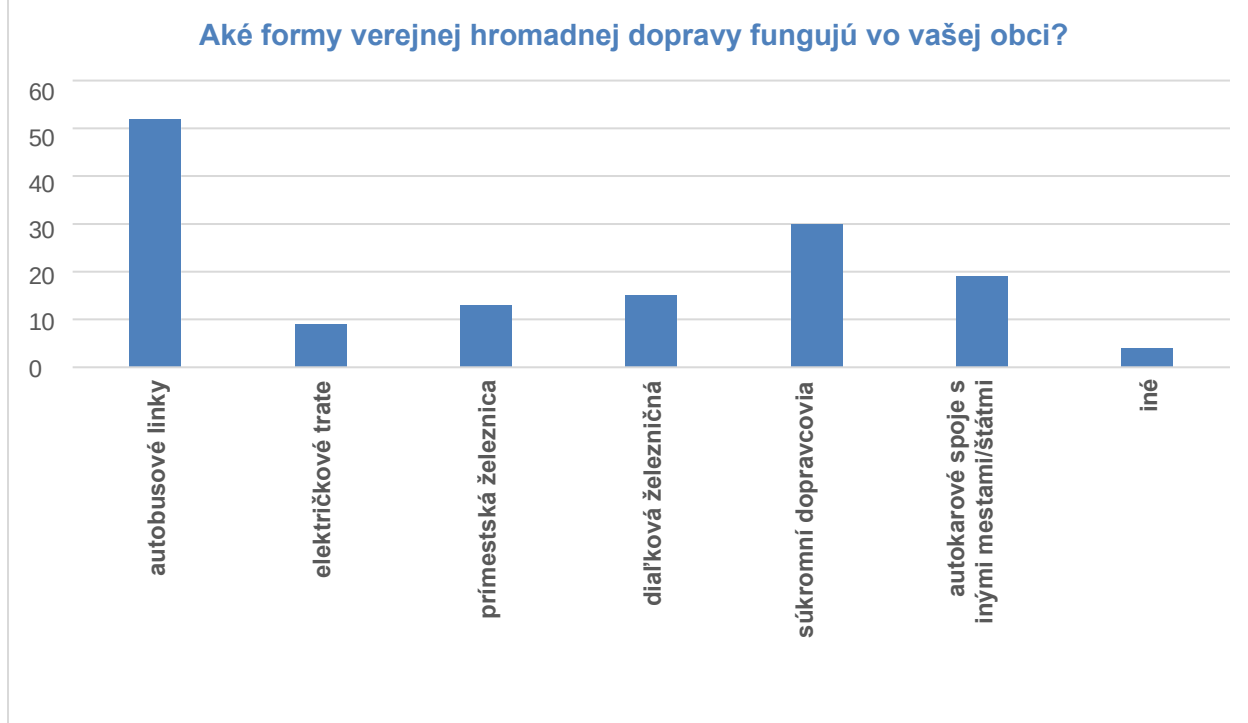


V partnerských obciach projektu existujú rôzne formy verejnej dopravy. Dominantnú úlohu zohrávajú autobusové linky, ktoré fungujú takmer v každej obci Sliezskeho vojvodstva. Vo viac než polovici obcí, ktoré zaslali odpovede z prieskumu, pôsobia aj súkromné dopravné spoločnosti a často sú k dispozícii aj diaľkové autobusové spoje s inými mestami alebo štátmi. Menej populárna je diaľková železničná doprava, prímestská železnica či električky. Autobusy sú teda základným prostriedkom verejnej dopravy v obciach Sliezskeho vojvodstva, no zároveň je viditeľná aj možnosť ďalších foriem dopravy, ktoré sú v súlade s princípmi mestskej udržateľnej mobility.

Bezplatná mestská hromadná doprava

V šesnástich obciach bola zavedená bezplatná mestská hromadná doprava, čo predstavuje významný krok k zlepšeniu dostupnosti verejnej osobnej dopravy pre obyvateľov Sliezskeho vojvodstva. Táto iniciatíva sa však realizuje iba lokálne. Zavedenie bezplatnej mestskej hromadnej dopravy znižuje výdavky obyvateľov a zároveň ich motivuje k tomu, aby obmedzovali používanie áut v

prospech verejnej hromadnej dopravy, čo sa čiastočne zasahujú aj za jeho hranice, aby



pozitívne odráža na životnom prostredí v podobe nižších emisií a menších dopravných zápch v mestách.

Na území mesta **Łaziska Górne**, od roku 2016 funguje bezplatná mestská hromadná doprava, ktorej organizátorom je mesto Łaziska Górne. Občania **Zawiercia** takisto využívajú mestskú hromadnú dopravu úplne bezplatne. Bezplatné autobusy MDH v Zawierciu premávajú v obciach: Zawiercie, Poręba a Siewierz. V **Kaletách** od novembra 2021 môžu bezplatnú dopravu na území celého mesta využívať všetci cestujúci, bez ohľadu na to, či v meste bývajú, alebo prišli ako turisti.

V obci **Kochanowice** bolo takéto opatrenie zavedené od roku 2021 a zahŕňa územie všetkých obcí v rámci administratívnej jednotky Kochanowice.

V obci **Poręba** funguje bezplatná doprava od 1. januára 2024 a vzťahuje sa na všetky linky verejnej hromadnej dopravy organizovanej administratívnou jednotkou Zawiercie prostredníctvom spoločnosti MHD v Zawierciu.

Bezplatná mestská hromadná doprava (BKM) v **Żorách** začala fungovať 1. mája 2014 a spočiatku pozostávala zo 7 liniek. V súčasnosti tvorí sieť bezplatnej mestskej hromadnej dopravy 8 liniek, ktoré pokrývajú najmä územie mesta Żory a

zabezpečili obsluhu okolitých dedín. Cestovanie autobusmi je bezplatné pre všetkých cestujúcich.

Od 1. marca 2024 môžu obyvatelia **Ratibora** bezplatne využívať mestskú hromadnú dopravu. Okrem toho boli zakúpené nové autobusy.

V poľskom **Tešíne**, môžu od 1. júla do 31. augusta 2024 deti a mládež do 20 rokov, ktoré navštevujú základné a stredné školy, využívať bezplatnú mestskú hromadnú dopravu. Nariadenie, ktoré oprávňuje deti a mládež do 20 rokov bezplatne cestovať tešínskou mestskou hromadnou dopravou, bolo prijaté na návrh Mládežníckej mestskej rady poľského Tešína.

Bezplatná doprava na území obce **Ornontowice** premáva od roku 2019 a autobusy chodia počas školských dní.

Obec a mesto **Koziegłowy** obsluhuje 2 bezplatné dopravné linky. V obci **Świerklany** boli bezplatné cesty zavedené v rámci jednej linky v roku 2016.

V obci **Pilchowice** môžu deti a školská mládež využívať bezplatnú mestskú hromadnú dopravu. Bezplatná mestská hromadná doprava je dostupná aj pre seniorov v **Będzine**.

V **Bytome** sú na bezplatnú prepravu oprávnené osoby so zdravotným znevýhodnením, ktoré navštevujú materskú škôlku, školu alebo zariadenie či inštitúciu s výchovno-vzdelávacím charakterom.

Cykloinfraštruktúra

Až 50 z 57 obcí nášho regiónu, ktoré vrátili vyplnený prieskum, sa môže pochváliť rozvinutou cyklistickou infraštruktúrou, ktorá obyvateľom aj návštevníkom ponúka prístup k moderným cyklistickým trasám. Predstavuje to dôležitý krok smerom k udržateľnému rozvoju a podpore ekologickej dopravy, ktorá prispieva k ochrane životného prostredia.



V **Rybniku** je až **300 km** cyklistických trás (vrátane pruhov pre cyklistov vedených aj v protismere). V obci **Krzyżanowice** sa v oblasti cyklistických trás realizujú investície v hodnote presahujúcej 2,1 milióna PLN.

V **Radline** v rámci prác nad Parkom Jordana sa v roku 2023 vybudovala aj spoločná pešo-cyklistická trasa z betónovej dlažby s plochou 9400 m². Súčasťou investície sú aj oddychové miesta pre cyklistov, vybavené lavičkami a parkovým sedením.

K 31. 12. 2023 dosahovala celková dĺžka cyklotrás v meste **Gliwice** 127,85 km. Mesto v roku 2023 vyčlenilo 186 511,50 PLN na údržbu cyklotrás a peších komunikácií, ktoré sa nachádzajú mimo ciest.

Celková dĺžka cyklotrás v obci **Ratibor** dosahuje 47,681 km. Pešie a cyklistické komunikácie v správe primátora mesta Ratibor majú dĺžku 27,921 km.

Zabrzańská cyklotrasa slúži ako cyklistický obchvat mesta Zabrze. Je dlhá 57 km, značená modrou farbou a vedie cez väčšinu mestských častí Zabrze – najmä cez zelené časti mesta.

Na území **Katovic** boli realizované cyklistické investície – spolu viac než 197 km V meste**Sosnowiec** sa nachádza približne 52 km cyklistických trás

na území jednotlivých mestských častí. V **Rude Sliezskej** vzniklo 36 km cyklistických trás pri výstavbe a modernizácii ciest na území celého mesta, ako aj v rekreačných lokalitách, napr. v rámci Rudzkého traktu. V **Chorzówe** má cyklistická infraštruktúra celkovú dĺžku 34 km (bez trás na území Sliezskeho parku). **Tarnovské Hory** ponúkajú 28,2 km cyklotrás a chodníkov. V **Czeladzi** sú cyklotrasy s celkovou dĺžkou 15,3 km rozmiestnené na území celého mesta. V meste**Piekary Śląskie** sa realizovali a naďalej realizujú investície do cyklotrás na území obce. Aktuálna dĺžka cyklistických trás je spolu 15 kilometrov. V obci **Kochanowice** sa na trase Kochanowice, Jawornica, Lubecko nachádza 9,7 km cyklistických trás. V **Godowe** sa nachádza Železná cyklistická trasa s dĺžkou 5 km. V **Kaletach** vedie spolu 4,6 km trás z Kaliet do Drutarni, z Kaliet do Kuczowa a z Kaliet do Mokrusu. Vo **Wisle** sa cyklistická trasa nachádza v koridore Wiselskej cyklistickej trasy je dlhá 3,189 km – od prestupného centra vo Wisle po hranicu s mestom Ustroń. V **Rydułtowach** sa 10,3 km cyklistických trás nachádza v rekreačnej oblasti Machnikowca.

Mestské bicykle a elektrické kolobežky

V 22 partnerských obciach, ktoré odpovedali na otázky v prieskume, majú obyvatelia aj turisti k dispozícii systémy mestských alebo metropolitných bicyklov. Toto praktické riešenie podporuje ekologickú dopravu a prispieva k udržateľnému rozvoju.

V 18 obciach je zároveň dostupná možnosť požičania elektrických kolobežiek, čo predstavuje moderné riešenie podporujúce rozvoj mikromobility, ponúka pohodlnú a ekologickú alternatívu k tradičným druhom dopravy a zároveň prispieva k znižovaniu znečistenia ovzdušia.

Vylúčenie nákladnej dopravy z centier miest

V 15 obciach sa realizovali investície zamerané na vylúčenie nákladnej dopravy z centier miest, napríklad pomocou stavby obchvatov.

V **Rude Sliezskej** prebieha výstavba trasy N–S. Táto trasa prepojí rýchlostnú cestu (DTŚ - mestská viacprúdová komunikácia) a diaľnicu A4 a odľahčí vojvodskú cestu č. 925, ktorá prechádza mestom. V septembri 2023 bol otvorený úsek trasy N–S. Väčšinu nákladov na jeho výstavbu pokryli finančné prostriedky Európskej únie. V predchádzajúcich rokoch vznikli tri úseky trasy N–S. Ich celková dĺžka je približne 3,4 km.

V obci **Pyskowice** bola v roku 2020 daná do užívania ulica Lokálna. Ulica predstavuje nové prepojenie

Aktívny prístup obcí k zavádzaniu udržateľnej dopravy je dôležitý z viacerých zásadných dôvodov:

1. Znižovanie znečistenia ovzdušia a hluku

Jedným z hlavných zdrojov znečistenia ovzdušia je cestná doprava. Zavádzaním nízkoemisných zón, rozvojom verejnej hromadnej dopravy a cyklistickej infraštruktúry obce zlepšujú kvalitu ovzdušia aj celkový komfort života obyvateľov.

2. Redukcia emisií skleníkových plynov

Obce majú reálny podiel na dosahovaní klimatických cieľov prostredníctvom obmedzovania automobilovej dopravy, podpory elektromobility alebo tvorbou zelených plôch.

3. Poznanie miestnych problémov

Samosprávy najlepšie poznajú miestne problémy, ako: dopravné zápchy, obmedzený prístup

k verejnej doprave či otázky bezpečnosti chodcov, vďaka čomu môžu zavádzať účinné riešenia šité na mieru.

4. Lepšia dostupnosť verejnej osobnej dopravy

Udržateľná doprava zároveň zlepšuje možnosti mobility pre ľudí, ktorí nemajú auto (deti, seniorov, osoby so zdravotným znevýhodnením aj obyvateľov s nižšími príjmami).

5. Formovanie pozitívnych návykov a vzdelávanie obyvateľov

Lokálne aktivity, ako sú cyklistické kampane, dni bezplatnej verejnej hromadnej dopravy či rozširovanie zelených zastávok, výrazne ovplyvňujú environmentálne povedomie obyvateľov.

6. Zlepšenie mestskej estetiky

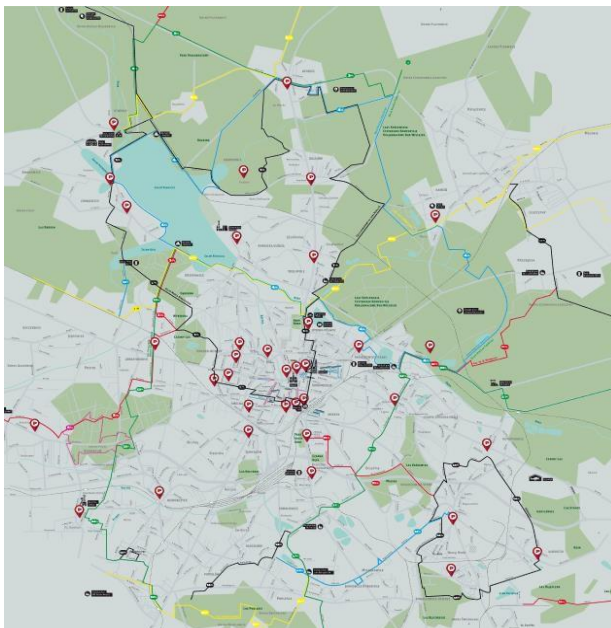
Zelené električkové trate, zelené parkoviská či woonerfy nie sú len ekologické, ale aj vizuálne atraktívne riešenia, ktoré zvyšujú hodnotu verejného priestoru a spokojnosť obyvateľov.



Zdroj: webstránka Mestského úradu v Ratibore



Zdroj: webstránka Mestského úradu v Żorách



Mapa rybnických cyklotrás, zdroj: Rybnik – mestský portál



Zdroj: Mesto Zabrze

medzi vojvodskou cestou č. 901 (ul. Poznańská) a okresnou cestou č. 2905S (ul. Wyzwolenia). Ulica Lokálna predstavuje alternatívne spojenie medzi cestou na Brynek a v opačnom smere do Gliwic a vojvodskou cestou, ktorá spája Pyskowice s Wielowsiou a ďalej – so Zawadzkým v Opolskom vojvodstve. Vďaka tejto investícii sa obytné časti mesta napojili na investičnú zónu na ulici Poznańská. Realizácia odklonila dopravu z centra mesta, čo sa premietlo vo zvýšení bezpečnosti.

V poľskom **Tešíne** prebehla výstavba cyklistickej trasy v rámci rekonštrukcie a prestavby ulice Kossak-Szatkowskej. Je to komunikácia, ktorá spája dve okresné cesty – Bielskú a Hallera – a prechádza cez územie jednopodlažnej bytovej zástavby rodinných domov. Práce spočívali vo vyhotovení novej konštrukcie podkladových vrstiev, novej vozovky, v zjednotení šírky jazdného pruhu a jeho rozšírenie v oblúkoch. Zrealizovali sa dve jednosmerné cyklistické komunikácie široké 1,5 m a celkovou dĺžkou 2340 m, ako aj chodníky široké 2 m

a 1,5 m. Ulica Zofii Kossak-Szatkowskej predstavuje z hľadiska dopravného významu dôležitú mestskú komunikáciu. Hlavným cieľom projektu je zvýšiť technicko-prevádzkové parametre komunikácie a zároveň zlepšiť bezpečnostné podmienky jej používateľov.

V **Ratibore** sa realizovala investícia spočívajúca vo výstavbe obchvatu, ktorý je celý situovaný na území okresu Ratibor. Ide o dlhší úsek dopravného ťahu vedený v smere východ – západ. Cestná sieť sa začína na križovatke cesty DK1 v Pszczyne a končí v Ratibore napojením na cestu DK45 v Rudníku. Patrí k nej časť územia obce Rudnik a územia mesta Ratibor, konkrétne mestské časti Miedonia a Ostróg. Realizácia projektu prebiehala od 1. januára 2018 do 30. apríla 2022.

V **Radzionkove** sa realizovala výstavba obchvatu (cesty spájajúcej ul. Długu s ul. Knosały), ktorá bola dokončená v roku 2020. Dotáciu poskytol Regionálny operačný program Sliezskeho vojvodstva na roky 2014 – 2020. V **Žorách** prebiehala výstavba obchvatu realizovaná v rámci Projektu Zlepšenie tranzitnej dopravy v Západnom subregióne – výstavba obchvatov v Rybníku a Žorách spolu s modernizáciou cesty DW 935, ako aj výstavba severného obchvatu mesta Żory na komunikácii DW 935.

Výstavba obchvatu v **Krzepiciach** bola realizovaná od júla 2008 do októbra 2009. Investičné náklady dosiahli 66,7 milióna PLN. Na druhej strane obchvat v **Sośnicowiciach** je vo výstavbe. V súčasnosti prebieha realizácia prvej etapy investície, ktorú vedie Správa ciest v Katoviciach. Obec **Poręba** je takisto v procese výstavby obchvatu Poręby a Zawiercia na trase cesty I/78 (úsek). Siewierz - Poręba - Zawiercie (Kromolów).

V **Gliwiciach** prebehla výstavba úseku cesty od ul. Daszyńskiego po ul. Rybnickú – západná časť mestského obchvatu (2019 – 2020), južná časť mestského obchvatu, prestavba a rozšírenie cestnej siete medzi ul. Bojkowskú a ul. Pszczyńską vrátane sprievodnej infraštruktúry, ako aj výstavba západného obchvatu v rokoch 2019 – 2024.

V **Rybníku** sa realizovala výstavba regionálnej cesty Ratibor–Pszczyzna na úseku prechádzajúcom cez mesto Rybnik. Realizovala sa v rámci Regionálneho operačného programu Sliezskeho vojvodstva 2014 – 2020. Realizácia sa skončila 31. decembra 2019.

Okrem toho sedem obcí zvažuje o zavedení inteligentných dopravných systémov (ITS).

Inteligentný dopravný systém

V siedmich obciach Sliezskeho vojvodstva, ktoré sa zúčastnili prieskumu, už fungujú inteligentné dopravné systémy (ITS). Vďaka nim je možné efektívne riadiť cestnú premávku a zlepšovať plynulosť dopravy. Rozvoj inteligentných dopravných systémov (ITS) si vyžaduje väčšiu pozornosť a investície. Rozšírenie takýchto systémov by mohlo výrazne prispieť k zvýšeniu efektívnosti dopravy a k zníženiu jej negatívneho vplyvu na životné prostredie. Ide o oblasť, ktorú sa určite oplatí rozvíjať v rámci environmentálnych opatrení.

V **Gliwiciach** boli inteligentné dopravné systémy (ITS) zavedené na území celého mesta v roku 2013. V **Chorzówe** funguje inteligentný dopravný systém (ITS) od novembra 2019. V **Radline** sa inteligentný dopravný systém (ITS) realizuje na území celého mesta prostredníctvom mobilných aplikácií, služby Google Maps a elektronických informačných tabúl. Systém bol zavedený v roku 2014.

V **Katoviciach** bol zavedený inteligentný dopravný systém (ITS) v roku 2023; (do systému bolo



Ulica Lokálna v Pyskowiciach, zdroj: Pyskowice – hlavná stránka



ul. Zofii Kossak-Szatkowskej v poľskom Tešíne, zdroj: Cieszyn.pl – informačný servis

zapojených 112 križovatiek so svetelnou signalizáciou, pričom zvyšné signalizácie boli vybavené nástrojmi na monitorovanie ich prevádzky).

V **Radzionkove** rozsah inteligentného dopravného systému (ITS) pokrýva križovatku ulíc: Szymały, Európskej únie a Schwallenberga križovatka ulíc: Męczenników Oświęcimia, Kużaja, Schwallenberga, ul. Kużaja pri prestupnom centre, ul. Szymały pri ZŠ č. 2, ul. Śródmiejska, námestie Letochów, križovatka ulíc Norwida a Knosały, zrealizovaný v rámci úlohy: "Výstavba svetelnej signalizácie inteligentných dopravných systémov (ITS) na území mesta Radzionków v roku 2019". Okrem toho v roku 2024 v rámci úlohy: „Modernizácia cestnej infraštruktúry vybraných miest v Radzionkove na potreby verejnej dopravy s cieľom znížiť emisie z malých zdrojov znečisťovania ovzdušia“, inteligentné dopravné systémy (ITS) boli zavedené na ul. Długiej, ul. Knosały, ul. Kużaja a na križovatke ul. Kużaja s ul. Nieznanego Żołnierza.

Na druhej strane inteligentné dopravné systémy (ITS) v rozsahu dynamického informačného systému cestujúcich, ktorý funguje v prestupnom uzle, sú v prevádzke od roku 2022 v **Sośnicowiciach**.

Dofinancovanie investícií udržiateľnej dopravy

Z obcí, ktoré odpovedali na prieskum, až 36 získava dotácie na investície súvisiace s udržiateľnou dopravou alebo s rekonštrukciou existujúcej pešo-cyklisticko-cestnej infraštruktúry.



V **Katoviciach** boli realizované také investície, ako: Katovický systém integrovaných prestupných uzlov – uzol „Zawodzie“, uzol „Brynów – konečná“, uzol „Ligota“, uzol „Śądowa“ a Katovický inteligentný systém riadenia dopravy. Celková výška dotácií z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (EFRR) a z Fondu súdržnosti (uzol „Śądowa“) získaného na realizáciu uvedených investícií predstavuje 231 134 948,47 PLN.

Hlavným cieľom uvedených projektov bol predovšetkým rozvoj environmentálne priaznivých a nízkoemisných systémov mestskej hromadnej dopravy a podpora mestskej mobility v súlade so zásadami udržiateľnej dopravy.

V obci **Psary** v súčasnosti prebiehajú práce na prestupnom uzle, ktoré spočívajú vo výstavbe obecnej cesty spolu s konečnou zastávkou pre vozidlá verejnej hromadnej dopravy a sprievodnou infraštruktúrou. Obec na projekt získala dotáciu z programu Polski Ład.

V **Bieruni** bol realizovaný projekt: „Komplexná nízkoemisná stratégia zameraná na zmiernenie dôsledkov zmeny klímy na území obce Bieruń, vrátane výstavby dvoch integrovaných prestupných uzlov v Bieruń Nowy a Bieruń Starý – etapa II“, spolufinancovaná z Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci Regionálneho operačného programu Sliezskeho vojvodstva na roky 2014 – 2020. Celková hodnota projektu predstavuje: 3 603 054,14 PLN, z toho financovanie z EÚ: 3 062 596,02 PLN. V rámci projektu bol vybudovaný prestupný uzol v priestore autobusovej stanice v časti Bieruń Starý a cyklistické a pešo-cyklistické trasy dopĺňajúce existujúcu sieť dopravných prepojení, ktoré spájajú obytné územia a územia občianskej vybavenosti s priemyselnými zónami, z prestupnými uzlami, pričom prestupné uzly predstavujú hlavné body spájajúce celý dopravný systém (v rámci projektu vzniklo spolu 3 430 m cyklistických trás), súčasťou projektu bolo aj prepojenie cyklistickými trasami prestupného uzla v Bieruni Novom (I. etapa investície) s prestupným uzlom v Bieruni Starom, a 9 monitorovacích staníc.

V obci **Rydułtowy** bol v rámci projektu „V tieni Szarloty – ako využiť potenciál mesta Rydułtowy“ financovaný projekt: „Výstavba prestupného uzla na ulici Ofiar Terroru 91 – stavebné práce spojené s demoláciou bývalého objektu železničnej stanice PKP a realizáciou nového vonkajšieho usporiadania areálu prestupného uzla (vonkajšia časť)“ – výška financovania v rámci programu „Lokálny rozvoj“: 3 512 441,77 PLN.

Za organizáciu verejnej dopravy v obci **Pyskowice** od roku 2019 zodpovedá Metropolitný úrad pre dopravu (Zarząd Transportu Metropolitalnego) v

Katoviciach. Na spoločnú dopravu obce každoročne poskytujú zálohové dotácie. V novembri 2023 pribudlo nové spojenie linky č. 209. Ide o novú linku, zriadenú na podnet obyvateľov a poslancov, ktorá zabezpečila spojenie Dzierżna so zvyškom mesta, najmä kvôli dochádzke detí do školy. Okrem toho došlo aj k úprave spojov liniek 208 a 707. Obyvatelia Pyskowíc si na portáli Dynamická informácia pre cestujúcich môžu pozrieť, o koľko minút príde autobus na ktorý čakajú. Na území mesta sa nachádza 55 autobusových zastávok, z ktorých 41 je v správe obce. Priebežne sa obnovujú alebo nahrádzajú novými. V roku 2023 bol na zastávke na ul. kardinála Stefana Wyszyńskiego osadený nový prístrešok. Pyskowice - tenisové kurty. Navyše bola vymenená poškodená sklenená tabuľa na zastávke na ul. Mickiewiczovej.

V apríli 2023 bola dokončená výstavba prestupného uzla v **Świerklanci** na ul. Parkowej, tvorí ho hlavné autobusové nástupište s prístreškom pre cestujúcich, nástupište s prístreškami pre bicykle a parkoviská pre osobné automobily. Boli osadené prístrešky pre bicykle vybavené súpravami, na opravu bicyklov. V rámci parkovísk pre osobné automobily boli nainštalované nabíjačky pre elektrické vozidlá.

Nainštalované bolo vonkajšie LED osvetlenie, osadené informačné tabule systému dynamickej informácie cestujúcich, zriadený monitorovací systém a doplnené prvky drobnej architektúry. V rámci projektu boli osadené informačné tabule. V objekte boli použité riešenia pre osoby so zdravotným znevýhodnením a inými špecifickými potrebami. Stavebné práce sa realizovali pod dohľadom stavebného dozoru. Stavba bola ukončená a vyúčtovaná. V roku 2023 boli vynaložené náklady vo výške 3 088 347,59 PLN. Viac ako 99 % financií tejto investície pochádzalo z externých zdrojov. Obec Świerklaniec prispela na jeho výstavbu len 58 tisícami PLN, čo predstavovalo iba 0,97 %. Financovanie projektu a výstavby prestupného uzla v Świerklanci na Parkovej ulici zabezpečili z prostriedkov vládneho fondu Polski Ład (Poľský poriadok). Z programu strategických investícií vo výške 4 250 000 PLN, z prostriedkov Európskej únie z RPO 2014–2020 v rámci Európskeho fondu regionálneho rozvoja vo výške 1 531 938 PLN, z prostriedkov Hornosliezskej-Závojskej metropoly vo výške 125 460 PLN a z rozpočtu obce Świerklaniec vo výške 58 007 PLN. Celkové náklady na projekt a výstavbu dosiahli 5 965 405 PLN.

Na území obce **Pilchowice** v miestnych častiach Stanica, Żernica a Wilcza, realizovali výstavbu troch prestupných uzlov. Tento projekt bol financovaný z prostriedkov obce, pričom dotáciu bola získaná z Metropole Horného Sliezska a Zagłębia a z Európskej únie. **Czeladź** realizovala výstavbu prestupných uzlov, integrovaných prestupných uzlov pre autobusovú, trolejbusovú a cyklistickú dopravu a prestupných uzlov pre autobusovú a cyklistickú dopravu, ako aj cyklotrás. Investície boli spolufinancované z prostriedkov Európskej únie, z Metropole Horného Sliezska a Zagłębia a z vlastných zdrojov. V meste**Piekary Śląskie** sa realizoval projekt „Výstavba integrovaného prestupného uzla spolu s cyklotrasami v Piekarach Śląskich“ v rámci Regionálneho operačného programu Sliezskeho vojvodstva 2014–2020, financovaného z Európskeho fondu regionálneho rozvoja. **Wisła** realizuje investíciu „Na bicykli cez Beskydy – etapa I“ a zároveň výstavbu prestupného uzla v okolí železničnej stanice Wisła Centrum – etapa I a II. Finančné prostriedky boli získané z Regionálneho operačného programu Sliezskeho vojvodstva na roky 2014 – 2020. V Tarnovských Horách došlo k rozšíreniu výmenného centra s vybudovaním cyklistickej infraštruktúry v meste. Dotácia bola získaná z Regionálneho operačného programu Sliezskeho vojvodstva na roky 2014 – 2020.



Prestupný uzol Bieruń Nowy, zdroj: webová stránka Mestského úradu v Bieruni



Prestupný uzol na ulici Parkowa v Świerklanci, zdroj: transport-publiczny.pl



Zdroj: Portál miestnej samosprávy



Prestupný uzol Śądowa v Katowiciach, zdroj: webová stránka Metropoly GZM (Horného Sliezska a Zagłębia)



Prestupný uzol vo Wilczy, zdroj: webová stránka Metropoly GZM (Horného Sliezska a Zagłębia)



Výstavba prestupného uzla v obci Psary, zdroj: Obec Psary

Mesto **Tešín** kúpilo nové elektrické autobusy. V máji 2023 získal Mestský podnik služieb v poľskom Tešíne prvý zo štyroch dvanásťmetrových elektrických autobusov Solaris Urbino 12, ktoré mesto Tešín kúpilo v tom istom mesiaci. Nákup bol dotovaný z prostriedkov Národného fondu pre ochranu životného prostredia a vodné hospodárstvo. Do flotily tešínskeho dopravcu – Mestského podniku služieb – pribudlo spolu šesť nových elektrických autobusov (štyri dvanásťmetrové a dva osemmetrové). Štyri väčšie vozidlá v hodnote 10,7 milióna zlotých dodala spoločnosť Solaris a dve menšie vozidlá v hodnote 3,02 milióna zlotých dodala spoločnosť Automet Group. Mesto získalo na nákup 12,86 milióna zlotých vo forme dotácie a pôžičky z Národného fondu pre ochranu životného prostredia a vodné hospodárstvo.

Mesto **Rybník** kúpilo 20 kusov elektrických autobusov poháňaných vodíkom Celková hodnota investície bola 66 149 680,00 PLN. Investícia bola financovaná z rozpočtu mesta Rybník (31 192 532,03 PLN) a z dotácie Národného fondu ochrany životného prostredia a vodného hospodárstva (34 957 147,97 PLN). Mesto **Sosnowiec** kúpilo elektrické a hybridné autobusy.

V obci **Krzyżanowice** v rámci projektu: Sprístupnenie Odry a Olzy – na úseku Chałupki – Zabełków bol zrealizovaný približne 833,6-metrový úsek v koridore cesty I/78. V Zabełkowie boli zrealizované práce na približne 232,5-metrovom úseku vedenom v koridore cesty I/45 na ul. Nowej, medzi ul. Dolnou a cintorínom v Zabełkowie. Celkové náklady investície dosiahli 922 478,24 PLN, z čoho príspevok z Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci programu Interreg V-A Česká republika – Poľsko 2014–2020 predstavoval 698 636,51 PLN.

V obci **Krzanowice** bola z prostriedkov programu Polski Ład zrealizovaná rekonštrukcia obecných ciest – ulíc Sikorského a Zawadzkeho v Krzanowiciach. Z prostriedkov Vládného fondu rozvoja ciest získala administratívna jednotka dotáciu na opravu obecných ciest – ulíc Morawska (671020S), Kościelná (671012S) a Rynek (671011S), takisto v obci Krzanowice.

V obci **Kroczyce** bola realizovaná investícia „Výstavba vodovodnej a kanalizačnej infraštruktúry a cestnej infraštruktúry v obci Kroczyce“, ktorá bola spolufinancovaná z prostriedkov vládneho fondu Polski Ład: Program strategických investícií Výška schváleného finančného prísľubu pre obec Kroczyce predstavovala 5 842 500,00 PLN. Rozsah prác pozostával v obci Podlesice z výstavby hlavnej kanalizačnej vetvy dĺžky približne 900 m, kanalizačných prípojok (cca 150 m), vodovodnej siete (cca 900 m), vodovodných prípojok s vodomernými šachtami (cca 200 m), ako aj z výstavby cesty na úseku približne 900 m a z výstavby cesty spolu s cyklistickým chodníkom z Podlesic do Morska v celkovej dĺžke približne 1200 m.

V **Gliwiciach** sa realizoval rad investícií. V meste Gliwice sa rozšíril detekčný systém a modernizovali sa vybrané svetelné signalizácie v rámci II. etapy Regionálneho operačného programu Sliezskeho vojvodstva na roky 2014 – 2020. V rámci Operačného programu Infraštruktúra a životné prostredie 2014 – 2020 sa vybudoval aj úsek cesty od ulice Daszyńského po Rybnickú, ktorý tvorí západnú časť mestského obchvatu, Zrekonštruované ulice sú: Daszyńského, Miarki, Rodinnej a Tuwima vďaka prostriedkom z Vládného fondu miestnych investícií. Realizovala sa výstavba Kozłowskej ulice (úsek od existujúcej asfaltovej časti Kozłowskej ulice po vodný tok), financovaná z Vládného fondu miestnych investícií a z Fondu samosprávnych ciest. Rozšírila sa Kozielská ulica vybudovaním chodníka a cyklistickej trasy pozdĺž jej úseku od sídliska Staré Gliwice po hranicu so



Prestupný uzol v Gliwiciach, zdroj: gliwice.eu



Vodíkové autobusy v Rybniku, zdroj: rybnik.eu



Zdroj: gliwice.eu



Prestupný uzol v Chorzówe, zdroj: chorzowski.pl

sídliskom Brzezinka, z prostriedkov Vládného fondu miestnych investícií. V južnej časti mestského obchvatu mesto zrekonštruovalo a rozšírilo cestný systém medzi Bojkowskou ulicou a Pszczyńskou ulicou spolu so sprievodnou infraštruktúrou v rámci II. etapy, financovanou z prostriedkov Vládného fondu miestnych investícií a Fondu samosprávnych ciest.

V Gliwiciach mesto rozšírilo Ziemieckú ulicu a zároveň zbúralo a postavilo nový most nad železnicou, financovaný z Vládného fondu rozvoja ciest. V rámci Operačného programu Infraštruktúra a životné prostredie 2014 – 2020 mesto vybudovalo desať vyvýšených prechodov pre chodcov na gliwických uliciach s cieľom zvýšiť bezpečnosť chodcov (projekt Bezpečný chodec v Gliwiciach). Mesto vybudovalo západný obchvat, do ktorého patrí úsek od Sowińskiego ulice po Daszyńského ulicu, vďaka účelovej dotácii z Fondu odolnosti 2024. Zrekonštruovala sa ja ulica Portowá vďaka spolufinancovaniu z rezervy všeobecnej dotácie na rok 2023. Vybudovaná bola Západná brána Metropole Silesia – prestupný uzol v Gliwiciach. Tento projekt mesto spolufinancovalo z Európskeho

fondu regionálneho rozvoja v rámci Regionálneho operačného programu Sliezskeho vojvodstva 2014 – 2020, v rámci opatrenia 4.5 Nízkoemisná mestská doprava a efektívne osvetlenie.

Obec **Ratibor** realizovala aj investície v oblasti udržateľnej dopravy. Mesto Ratibor získalo z Vládného fondu rozvoja ciest dotáciu okrem iného na rekonštrukciu ulice Czarnieckiego na úseku dlhom 189 m, na rekonštrukciu prepojenia ulice Anny a Starowiejskej na úseku dlhom 303 m, ďalej na rekonštrukciu Bojanowskej ulice – verejnej cesty č. 290 013S na úseku dlhom 0,79 km a na obnovu povrchu vozovky obecnej cesty – Chorvátskej ulice – I. etapy dlhá 0,53 km. Okrem toho mesto Ratibor z týchto prostriedkov zrekonštruovalo aj ulicu Bema, Bolesława Prusa, Słoneczną a Cecílie a Márie Rodziewiczówny. Zrekonštruovali aj prechody pre chodcov v priestore križovatky ulíc: Ogrodowej, J. Słowackého a K. Miarki v hodnote 642 675,00 PLN. Zrealizovali aj opravu obecných ciest na území mesta Ratibor, zvýšili bezpečnosť zraniteľných účastníkov cestnej premávky, zrekonštruovali Babickú ulicu a prístupovú cestu spolu s kruhovým objazdom k investičným územiám pri Mikołowskej ulici (technická infraštruktúra investičných území pri Mikołowskej ulici).

Z Vládného fondu miestnych investícií získali prostriedky na rekonštrukciu prepojenia ulice Anny a Starowiejskej, ako aj na rekonštrukciu ulíc: Bojanowskej, Sempołowskej, Cecílie, Márie Rodziewiczówny a Bema. Vládny fond Polski Ład: Program strategických investícií umožnil obci zrekonštruovať Bosackú ulicu a Rybnicku na úseku dlhom od ulice Jána po križovatku s Piaskovou ulicou.

V rámci Programu na znižovanie kriminality a nežiaducich správanií – Spolu bezpečnejšie pomenovaného po Władysławovi Stasiakovi na roky 2018 – 2020 mesto v roku 2020 zabezpečilo ochranu a dodatočné osvetlenie 12 priechodov pre chodcov v priestore ulíc: Opawskiej, Podwale, Wojska Polského, Ogrodowej a Słowackého. V roku 2022 bolo zabezpečených a dodatočne osvetlených 8 prechodov pre chodcov v priestore ulíc: Katowickiej, Mariańskiej, Reymonta, Słowackého a Wojska Polského, a v roku 2023 bolo zabezpečených a dodatočne osvetlených 9 prechodov pre chodcov v priestore ulíc: Stalmacha, Opawskiej, Słowackého, Rudskiej, Wczasowej a Varšavskej ulice.

V **Skoczowe** dokončili a ďalej realizujú viaceré investície v rámci udržateľnej dopravy, a to vďaka podpore z Vládného fondu rozvoja ciest. Zrekonštruovali ulicu Podkępie a Łęgowú, ako aj Powstańców Sliezkych. V obciach Pogórze a Kowale opravili úseky obecných ciest. V rámci rozvoja cestnej infraštruktúry zrekonštruovali aj vedľajšiu ulicu od Góreckej ulice na úseku od križovatky s Góreckou ulicou po hranicu s Pogórzom. Dokončili aj prestavbu úseku obecných ciest na Wiślańskiej ulici v Skoczowe a na ulici Stará Droga v Harbutowiciach, spolu s výstavbou chodníka, dažďovej kanalizácie a verejného osvetlenia. Zrekonštruovali ulicu Polną a Szkolną v Skoczowe na úseku od Menniczej ulice po Ustrońskú ulicu, ako aj obecnú cestu – Zofii Kossak-Szatkovskej. Opravená bola aj obecná cesta na ulici Żebroka.

V **Chorzowe** mesto realizovalo nasledujúce investície: Mesto vybudovalo prestupné centrum chorzowského trhu spolu so sprievodnou infraštruktúrou (projekt financovaný zo zdrojov Integrovaných územných investícií – ZIT). V rámci tohto projektu mesto zrealizovalo aj výstavbu pešo-cyklistického ťahu na Maciejkowieckej ulici od križovatky ulíc Bożogrobców–Legnická po Michałkowickú ulicu spolu s modernizáciou osvetlenia, výstavbu pešo-cyklistického ťahu na Michałkowickiej ulici na úseku od Maciejkowieckej po

hranicu s mestom Siemianowice Śląskie a tiež výstavbu cyklistickej trasy s osvetlením na Námestí Hutników. Okrem toho sa zrealizovala aj výstavba cyklistickej trasy v okolí teplárne CEZ – ZIT (Integrované územné investície), výstavba cyklistickej trasy na Legnickej ulici – ZIT a výstavba cyklistických trás v Parku Redena – ZIT; mesto vybudovalo cyklistickú trasu medzi ulicou Kasproviczovou a Siemianowickou zo zdrojov ZIT, zrekonštruovala sa ulica 3 Mája vďaka prostriedkom z Vládného fondu rozvoja ciest a Vládného fondu miestnych investícií, vybudoval sa pešo-cyklistický ťah, ktorý spája rekreačný areál Amelung so sídliskom Pnioki – GZM v rámci programu na znižovanie emisií z malých zdrojov znečisťovania ovzdušia, ďalej bola zrekonštruovaná okresná cesta S 9401 – Kościuszki a Mazurská na úseku od Parkovej ulice po Siemianowickú (etapa III a etapa IV) – GZM v rámci Metropolitného fondu pre spravodlivú transformáciu vybudovalo cyklistickú trasu a chodník v Parkovej ulici – GZM v rámci programu na znižovanie emisií z malých zdrojov znečisťovania ovzdušia opravilo mosty pre peších DTŚ (mestská viacprúdová komunikácia).

V **Radline** sa zrealizovalo niekoľko dôležitých investícií do pešo-cyklistickej infraštruktúry, ktoré prispeli k rozvoju udržateľnej mobility a rekreácie. V Parku Jordana vznikla nová trasa, ktorej náklady predstavovali: 5 000 000 PLN, z čoho až 3 900 000 PLN mesto získalo z externých zdrojov – z vládneho fondu Polski Ład – Program strategických investícií Polski Ład. Realizovala sa aj výstavba cyklistickej trasy, ktorá spája Napierského ulicu s ulicou kardinála Kominka. Náklady na investíciu predstavovali: 3 209 942,65 PLN, z čoho až 2 700 000 PLN pochádzalo z externých zdrojov v rámci toho istého programu. Ďalšou iniciatívou bol pešo-cyklistický ťah spájajúci Wodzisław Śląski s Radlinom. Náklady tejto investície boli vo výške: 820 000 PLN, pričom mesto získalo 354 000 PLN z Regionálneho operačného programu Sliezskeho vojvodstva 2014–2020.

V **Zabrzi** sa zrealizovalo množstvo investícií zameraných na výstavbu a modernizáciu ciest a na zlepšenie bezpečnosti a kvality dopravy. V roku 2021 bola vybudovaná cesta nadväzujúca na Wosiovu ulicu V roku 2022 bola vybudovaná cesta s odvodnením a verejným osvetlením ako pokračovanie ulice Maksymiliana Hubera. Vybudovali sa aj parkovacie miesta v okolí ulice Władysława Reymonta. Okrem toho v tom istom roku prebehla výstavba úseku Familijnej a úseku Rodzinnej ulice. Uvedené investície boli financované z Vládného fondu miestnych investícií. Fond na zmiernenie dopadov pandémie Covid-19. S podporou Vládného fondu rozvoja ciest vybudovali v roku 2022 cestu ako pokračovanie ulice Márie Skłodowskej-Curie na úseku od Franciszkańskej ulice po ulicu W. Tatarkiewicza, vrátane odvodnenia a verejného osvetlenia, zároveň zvýšili bezpečnosť chodcov v mestskej časti Biskupice prestavbou prechodu pre chodcov cez Bytomskú ulicu v blízkosti križovatky s Trębackou ulicou.

Vďaka účelovej dotácii GZM z Fondu odolnosti bola v roku 2023 vybudovaná cesta ako pokračovanie ulice Obrońców Westerplatte, vrátane odvodnenia a verejného osvetlenia. V rokoch 2022 – 2023 prebiehala výstavba predĺženia Aleje Korfanteho na úseku od križovatky s Heweliusza ulicou po ulicu Brygadzystów v Zabrzi. Tento projekt bol financovaný z prostriedkov vládneho fondu Polski Ład: Fond odolnosti – účelová dotácia GZM Účelová rezerva štátneho rozpočtu. V roku 2023 prebehla rekonštrukcia ulice 11 Listopada v Zabrzi, financovaná z prostriedkov Vládného fondu rozvoja ciest. Z tohto fondu bola v roku 2023 zrekonštruovaná aj ulica Chłopská v Zabrzi.



Kruhový objazd na ulici Wodzisławska v Żorách, zdroj: Mestský úrad v Żorách



Nadjazd nad cestou DK 88 v Zabrzi, zdroj: webstránka Mestského úradu v Zabrze



Korfanteho v Zabrzi, zdroj: webstránka Mestského úradu v Zabrze



Cyklotrasa pozdĺž rieky Čierna Przemsza v Będzine, zdroj: slaskie.travel



Park Jordana v Radline, zdroj: Mesto Radlin

V rokoch 2022 – 2023 sa realizovala prestavba mostného nadjazdu na ulici Korfanteho nad cestu DK 88 a nad železničnou traťou PKP, financovaná z prostriedkov Účelovej rezervy štátneho rozpočtu. Vládný fond rozvoja ciest v roku 2024 financoval

výstavbu a rekonštrukciu miestnych komunikácií v Biskupiciach.

Vďaka účelovej dotácii GZM (Fond odolnosti) sa v rokoch 2024 – 2025 realizuje prestavba inžinierskych objektov na území mesta Zabrze – mosta na ulici Jagiellońskiej nad riekou Bytomkou.

V **Żorách** sa zrealizovali tieto investície z Vládného fondu rozvoja ciest: projekt „Rekonštrukcia cesty Aleja Jána Pawła II spolu s prestavbou elektroenergetickej siete (osvetlenie)“, projekt „Oprava cesty na ulici Bocznaj v Żorách“. Z vládneho fondu Polski Ład bol spolufinancovaný: projekt „Zlepšenie kvality miestnych komunikácií na území administratívnej jednotky Żory“, projekt „Rekonštrukcia a výstavba miestnych komunikácií pre udržateľný rozvoj administratívnej jednotky Żory“, projekt „Zlepšenie bezpečnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky v centrálnej časti mesta Żory“, projekt „Zlepšenie dostupnosti investičných území v meste Żory“, projekt „Výstavba a rekonštrukcia miestnych komunikácií v mestskej časti Rogoźna v meste Żory.“ Naopak projekt „Mobilni Żorzania - systémové riešenia v oblasti mestskej mobility“, bol spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja.

V **Ornontoviciach** sa realizovala modernizácia obecných ciest, ktorá bola financovaná z vládneho fondu Polski Ład. Navyše boli z prostriedkov Vládného fondu rozvoja ciest zrekonštruované ulice Spokojná a Klonowá. Z prostriedkov vlastného rozpočtu obce sa zrealizovala aj modernizácia obecných ciest. V meste **Zawiercie** sa zrealizovala čiastková etapa 1 investície s názvom Rozšírenie obecnej cesty na ulici Podmiejskiej – etapa I, v rámci úlohy Rekonštrukcia, oprava a rozšírenie ulice Podmiejska spolu s vodohospodárskou a kanalizačnou infraštruktúrou – stavebné práce.“ Investícia bola financovaná z nórskeho fondu Plán lokálneho rozvoja Zawiercia na roky 2021 – 2030. V **Dąbrowie Górniczej** sa realizovala úloha „Výstavba splaškovej kanalizácie na ulici Strzemieszyckej – od ulice Narutowicza po križovatku s ulicou Szklanych Domów, so zohľadnením objektu Základnej a materskej školy č. 5.“ Úloha bola spolufinancovaná z vládneho fondu Polski Ład: Programu strategických investícií. Výška dotácií predstavovala 6 500 000,00 PLN.

V **Koszęcine** bolo z programu Polski Ład vyčlenených 4,5 milióna PLN na výstavbu cyklistickej trasy Koszęcin – Wierzbie. V **Będzine** vznikli nové cyklotrasy pozdĺž rieky Čierna Przemsza a pozdĺž cesty Sznajdera-Śmigielského. Obec **Wielowieś** realizuje rekultiváciu poľných ciest na účely cyklistických trás. Investície v **Bytome** sa realizovali investície vďaka prostriedkom získaným z programu Európske fondy pre Sliezske vojvodstvo 2021 – 2027. V **Radzionkowie** sa investície realizovali vďaka prostriedkom pochádzajúcim z Regionálneho programu Sliezskeho vojvodstva na roky 2014 – 2020. V **Bobrownikoch** sa realizovali investície vďaka prostriedkom z európskych fondov a z Vládného fondu rozvoja ciest. V obci **Koziegłowy** boli získané prostriedky na verejnú dopravu na území administratívnej jednotky Koziegłowy z Fondu rozvoja autobusovej dopravy.

Čo je PUM a prečo má zmysel ho zaviesť?

PUM (po ang. **SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan**) je **Plán udržateľnej mobility** – strategický dokument, ktorého cieľom je vytvoriť **efektívny, dostupný a environmentálne priaznivý dopravný systém v mestách**.

Opiera sa o dlhodobé plánovanie mobility so zohľadnením potrieb všetkých užívateľov ciest – chodcov, cyklistov, osôb so zdravotným znevýhodnením, vodičov aj vodičov verejnej osobnej dopravy – a princípov udržateľného rozvoja.

Čo charakterizuje PUM?

- ☐ **Zameranie na potreby ľudí**, nie na pohyb vozidiel.
- ☐ **Udržateľný prístup** – podpora verejnej osobnej dopravy, cyklodopravy, pešej mobility a elektromobility.
- ☐ **Dáta a analýza** – rozhodnutia sa opierajú o reálne údaje o mobilite.
- ☐ **Participácia verejnosti** – obyvatelia, organizácie a zainteresované subjekty sú zapájaní do procesu.
- ☐ **Integrácia s mestskými politikami** – plán je zosúladený s priestorovou, klimatickou a sociálnou politikou.

Prečo sa oplatí zaviesť PUM v meste?

- Zlepšenie kvality života obyvateľov**
 - o Menej zápch, hluku a znečistenia.
 - o Lepší prístup k verejnej osobnej doprave a bezpečnejšie ulice.
- Prístup k finančným prostriedkom Európskej únie**
 - o EÚ podporuje PUM ako podmienku na uchádzanie sa o financie z dopravných a klimatických fondov.
- Efektívne riadenie dopravy**
 - o Lepšie plánovanie infraštruktúry a znižovanie dopravných nákladov.
- Ochrana životného prostredia**
 - o Zníženie emisií CO₂, zlepšenie kvality ovzdušia a zmierňovanie dôsledkov klimatických zmien.
- Podpora lokálnej ekonomiky**
 - o Lepšia mobilita = vyššia dostupnosť služieb a pracovných miest.
- Dlhodobé plánovanie**
 - o PUM je nástroj, ktorý umožňuje predvídať zmeny a reagovať na potreby budúcnosti (napr. rozvoj elektromobility, starnutie populácie).

Prináša PUM v praxi reálne výsledky?

PUM-y boli zavedené a rozvíjané najmä v Európe, no ich koncepcia sa čoraz častejšie uplatňuje vo svete. Najviac príkladov a najlepšia prax pochádza z krajín Európskej únie, kde sú PUM-y obzvlášť podporované a presadzované Európskou komisiou.

Brémy (Nemecko)

- ☐ Jeden z najznámejších príkladov úspešného PUM-u.
- ☐ Dôraz na obmedzenie automobilovej dopravy v centre, rozvoj cyklistickej infraštruktúry a car-sharingu.
- ☐ Výsledok: vyšší podiel bicyklov v mestskej doprave a zníženie emisií CO₂.

Umeå (Švédsko)

- ☐ Modelový príklad zohľadňovania sociálnych otázok v mobilite
- ☐ Intenzívna vzdelávacia kampaň a aktívna účasť verejnosti.
- ☐ Cena Európskej únie za PUM

Grenoble (Francúzsko)

- ☐ Ambiciózna politika mobility: rozširovanie električkovej siete a obmedzovanie áut v centre.
- ☐ Integrácia plánovania dopravy s klimatickými cieľmi mesta.

Vitoria-Gasteiz (Španielsko)

- ☐ Transformácia centra mesta z automobilovej dopravy na pešiu dopravu.
- ☐ Výrazný nárast podielu pešej a cyklistickej dopravy.

Utrecht (Holandsko)

- ☐ PUM ako súčasť stratégie rozvoja mesta.
- ☐ Silné prepojenie urbanizmu s mobilitou.

Gdyňa (Poľsko)

- ☐ Jedno z prvých poľských miest, ktoré malo formálne schválený PUM (2016).
- ☐ Aktivity: podpora verejnej dopravy, rozvoj infraštruktúry pre chodcov a cyklistov, inteligentné dopravné systémy (ITS).

Krakov, Lublin, Vroclav, Bialystok (Poľsko)

- ☐ Tieto mestá majú vypracované dokumenty alebo stratégie založené na prístupe PUM
- ☐ Často podporované projektami EÚ (napr. CIVITAS, SUMPs-Up).

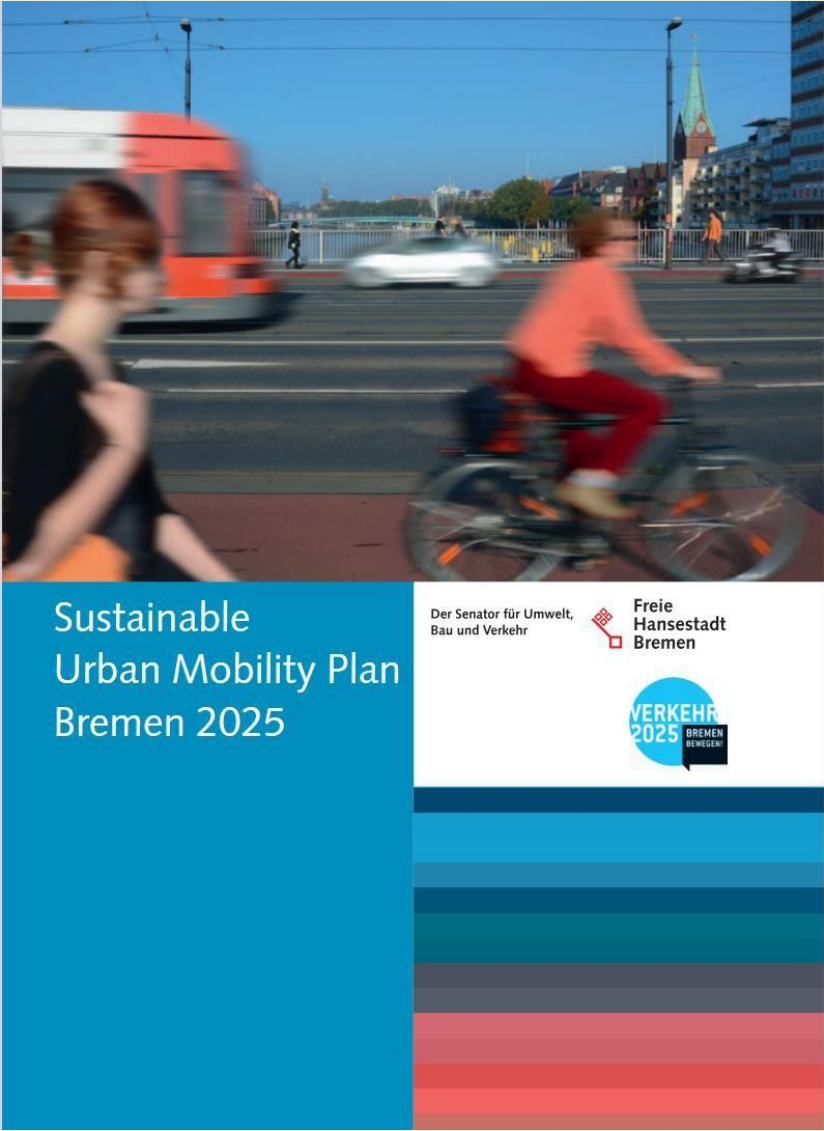
Metropola Horného Sliezska a Zagłębia

- ☐ dokument vznikol na základe teoretických poznatkov úradníkov a odborníkov, praktických skúseností a rozhovorov s obyvateľmi
- ☐ snaha o bezemisnú dopravu, zníženie počtu obetí dopravných nehôd a obmedzenie každodenného používania áut

INFORMÁCIA

Všetky obce a jednotky, ktoré majú záujem zaviesť PUM na svojom území, sa môžu obrátiť na e-mailovú adresu:

helena.jadwiszczok-molencka@slaskie.pl



SUMP Brémy, zdroj: Mestský úrad Brémy

SLIEZSKO OBNOVUJEME MODRÚ

Integrovaný projekt LIFE "Sliezsko. Obnovujeme modrú". Komplexná realizácia Programu ochrany ovzdušia pre Sliezske vojvodstvo.

OCHRANA KVALITY OVZDUŠIA

- ✓ Eko poradenstvo
- ✓ Udržateľné stavebníctvo
- ✓ Zelené plochy
- ✓ Mestské dopravné systémy
- ✓ Vzdelávanie a informovanie



Navštívte našu webovú stránku
przywracamyblekit.slaskie.pl



Pridajte sa k nám:



Integrovaný projekt LIFE "Sliezsko. Obnovujeme modrú". Komplexná realizácia Programu ochrany ovzdušia pre Sliezske vojvodstvo je realizovaná s podporou programu LIFE Európskej únie a Národného fondu ochrany životného prostredia a vodného hospodárstva. LIFE20 IPE/PL/000007 - LIFE-IP AQP-SILESIA-SKY