



Úvodní slovo

Milí kolegové a přátelé, pracovníci městských úřadů, dopravní odborníci, zájemci o udržitelnou mobilitu,

Možná najdete o prázdninách chvíli na pročetí 4. čísla Zpravodaje CIVINET. Na cestách do zahraničí i v Čechách a na Moravě se jistě setkáte se zajímavými příklady řešení udržitelné dopravy. Až budete uvažovat, jak by se daly přenést do Vašeho města, mohou Vás inspirovat příklady a zkušenosti popsané v tomto čísle. Jako hlavní téma jsme totiž tentokrát zvolili finance. K tématu finanční podpory udržitelné dopravy se v březnu konala konference CIVINETu Česká a Slovenská republika, na níž referovali odborníci jednotlivých rezortů. Výstupy shrnuje ve svém příspěvku Mgr. Radomíra Jordová z CDV.

Přehled zdrojů možného financování není možná kompletní a budeme rádi, pokud jej doplníte, případně napíšete o svých zkušenostech. Z jakých zdrojů jste čerpali? V jaké oblasti udržitelné dopravy jste narazili na největší problémy?

Financování je také hlavním tématem příspěvků slovenských odborníků, kteří se do spolupráce v síti CIVINET zapojili. O systému využívání zdrojů financování udržitelné dopravy píše Michal Dekánek z Institutu strategie Ministerstva dopravy, výstavby a regionálního rozvoje SR.

Efektivní využívání finančních zdrojů popisuje na příkladu využití studie dopravního chování Mgr. Dana Sitányiová, PhD., z katedry geotechniky (Stavební fakulta Žilinské univerzity). Podle výsledků dopravních průzkumů potřeb studentů a zaměstnanců univerzity se o 8,5 km prodloužila autobusová linka, která propojuje univerzitní areál s železniční a autobusovou zastávkou.

Druhým příkladem dobré praxe je spolupráce automobilky Kia Motors Slovakia s žilinským regionem. V zahraničí je celkem běžné, že místní podnikatelé spolupracují s obcemi a kraji na přípravě plánů mobility, dopravních strategií i při samotném financování jednotlivých opatření. V oblasti bývalého Československa je to zatím spíš výjimkou. Společnost Kia poskytovala granty na různá opatření. Od roku 2011 se více zaměřuje na řešení problémů mobility – například podpořila mobilitu znevýhodněných

osob, řešení bezpečnosti silničního provozu, budování cyklistické infrastruktury nebo revitalizace veřejných prostranství.

Příklad, jak mohou být využity evropské prostředky na projekty CIVITAS, přináší zkušenost statutárního města Brna z pera Mgr. Ivy Machalové a Ing. Miluše Pokorné. Evropská iniciativa CIVITAS podporuje zejména inovativní a inspirativní opatření k udržitelné mobilitě, která budou v rámci projektu ve městech testována. Významnou částí těchto projektů je tedy monitorování a vyhodnocování zkušeností. Síť CIVINET slouží k předávání zkušeností z těchto projektů dalším městům, která mají zájem, a to v národních jazycích.

Síť CIVINET ČR a SR se rozrostla: V našich řadách vítáme Statutární město Hradec Králové a město Košice, které je prvním řádným členem ze Slovenska. Od loňského roku máme již dva slovenské přidružené členy - košický dopravní podnik a Žilinskou univerzitu.

Členům CIVINETu i dalším zájemcům o udržitelnou mobilitu jsme nabídli na jaře řadu aktivit. Ve Zpravodaji si můžete přečíst o dvou z nich. Ing. Zbyněk Sperat, PhD., popisuje ve svém příspěvku první mezinárodní exkurzi zástupců měst tří CIVINETů do Curychu. Další zpráva ze sítě CIVINET shrnuje červnový seminář věnovaný situaci v přípravě Plánů udržitelné městské mobility v ČR, který se konal na Ministerstvu dopravy.

Snažíme se stále více využívat k informování o naší činnosti webové stránky. CIVINET má dvě: základní informace o tomto sdružení, přehled členů a aktuality a chystané akce najdete na těchto stránkách: <http://www.civitas.eu/civinet/civinet-czech-and-slovak-republics>. Prezentace z již ukončených akcí, registrační formuláře a informační materiály ke stažení jsou dostupné zde: <http://www.cdv.cz/civinet-sit-k-udrzitelne-mobilite-ve-mestech/>.

Na závěr Zpravodaje najdete přehled událostí, které se chystají v létě a na podzim, a nabídku akcí sítě CIVINET do konce roku.

Pěkné prázdniny a hodně inspirace přeje

Váš sekretariát CIVINET

OBSAH

- Str. 1. - Úvodní slovo
- Str. 2. - **Téma čísla: Financování udržitelné dopravy**
 - Financovanie udržateľnej dopravy na Slovensku (M. Dekánek)
 - Finanční podpora udržitelné mobility – probíhající a připravované programy (R. Jordová)
- Str. 5. - Efektívne využívanie finančných zdrojov alebo – za málo peňazí veľa muziky (D. Sitányiová)
- Str. 6. - Financovanie mobilityných projektov zo súkromných zdrojov: Príklad dobrej praxe: grantové programy Kia Motors Slovakia (D. Sitányiová)
- Str. 7. - **Z událostí iniciativy CIVITAS a sítě CIVINET Česká a Slovenská republika**
 - Iniciativa CIVITAS v Brně (I. Machalová, M. Pokorná)
- Str. 9. - První mezinárodní exkurze tří CIVINETů: Reportáž o exkurzi do Curychu (Z. Sperat)
- Str. 10. - Seminář k tématu Plánů udržitelné městské mobility (PUMM)
- Str. 12. - **Z projektů k udržitelné mobilitě**
 - Dopravní hra Oblékáme hada Edu se připravuje i na školní rok 2015/2016 (D. Smutková)
- Str. 13. - 19. ročník ECOMMu a Utrechtská deklarace o řízení mobility
- Str. 14. - Město Vitoria-Gasteiz se podařilo za tři roky zdvojnásobit podíl cyklistů
 - První solární silnice vyrábí víc energie, než se očekávalo
- Str. 15. - Dopravu za 10 let ovládnou taxi bez řidičů
- Str. 16. - **Kalendárium: Události v roce 2015**
- Str. 18. - **Jak se stát členem CIVINETU**

Téma čísla: Financování udržitelné dopravy

Financovanie udržateľnej dopravy na Slovensku

Slovenská republika, podobne ako aj iné krajiny strednej a východnej Európy, pociťuje negatívne dôsledky rozmachu individuálnej automobilovej dopravy za uplynulých 25 rokov. Situácia sa najmä vo veľkých mestách stáva neúnosnou, a preto sa do popredia dostali otázky zmeny prístupu k mobilite a zabezpečenia trvalo udržateľnej dopravy.

Po decentralizácii štátnej správy sú v súčasnosti kompetencie v oblasti dopravy rozdelené medzi mestá a obce, vyššie územné celky (kraje) a štát. Mestá a obce majú zodpovednosť za mestskú hromadnú dopravu a miestne komunikácie vrátane cyklistických komunikácií a hlavné mesto aj za cesty I., II. a III. triedy. Samosprávne kraje objednávajú regionálnu autobusovú dopravu a starajú sa o cesty II. a III. triedy. Štát zabezpečuje železničnú dopravu vrátane regionálnej, diaľnice, rýchlostné cesty a cesty I. triedy. Štát tiež dotačnými schémami podporuje prípravu projektov cyklistickej infraštruktúry, rozvoj cykloturistiky a financuje zmenu technických predpisov a noriem aj pre nemotorovú dopravu. Jednotlivé zodpovedné subjekty disponujú rozpočtovými prostriedkami vyčlenenými na dopravu.

Ak pod udržateľnou dopravou rozumieme dopravu, ktorá má udržateľné sociálne, environmentálne, klimatické, energetické a ekonomické vplyvy, potom je otázka jej financovania aj otázkou primeranosti výšky rozpočtových kapitol pre sektor dopravy a tiež otázkou podielu určeného pre jednotlivé druhy dopravy. Situácia je u jednotlivých subjektov, resp. samospráv rôzna. Vo všeobecnosti je však možné konštatovať, že najudržateľnejšia – nemotorová – doprava nemá v rozpočtoch zabezpečený primeraný objem. Ako príklad je možné uviesť rozpočet hlavného mesta SR Bratislavy na rok 2015, kde má cyklistická a pešia doprava podiel na celkových výdavkoch na dopravu iba 0,18 %.

Keďže existujúce možnosti rozpočtov len s ťažkosťami postačujú na zabezpečenie prevádzky a údržby na existujúcej infraštruktúre, významným zdrojom financovania rozvoja udržateľnej dopravy je a bude využitie eurofondov. Už v predchádzajúcich programových obdobiach boli podporené aj udržateľné druhy dopravy, najmä železničná, električková a trolejbusová, podporená bola aj ekologizácia autobusovej dopravy a budovanie cyklotrás. Celkovo bola problematika udržateľnej mobility podporená buď priamo alebo nepriamo cez Operačný program Doprava, Regionálny operačný program, Operačný program Bratislavský kraj, Operačný program Životné prostredie, Program rozvoja vidieka a programy cezhraničnej spolupráce.

V rámci prípravy nového programového obdobia 2014 – 2020 Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky spracovalo nové stratégie pre dopravu, v ktorých sa kladie dôraz na podporu udržateľných spôsobov dopravy. Dokumenty Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike a Stratégia rozvoja verejnej osobnej a nemotorovej dopravy SR do roku 2020 boli zohľadnené pri príprave nových operačných programov.

Nový Operačný program Integrovaná infraštruktúra (OPII) podporí dráhovú dopravu vrátane dráhovej verejnej osobnej dopravy. Na podporu samotnej verejnej osobnej dopravy v mestách bude

vyčlenených viac ako 320 mil. €. Integrovaný regionálny operačný program (IROP) podporí autobusovú dopravu, integrovanú dopravu, nemotorovú dopravu a tzv. mäkké opatrenia. Jeho súčasťou je aj podpora cestnej infraštruktúry, avšak tá má definované viacero podmienok tak, aby modernizácia ciest priniesla zlepšenia aj pre verejnú osobnú dopravu a nemotorovú dopravu. Z celkového objemu 421 mil. € podpory z fondov EÚ bude smerovať na verejnú dopravu 99 mil. € a na nemotorovú dopravu 24 mil. €. V oboch operačných programoch je kladený dôraz na splnenie podmienky existencie komplexných strategických dokumentov, ktorých uplatňovanie zabezpečí udržateľnosť dopravy. Financovanie týchto dokumentov bude možné cez IROP. Cieľom je zmena prístupu k doprave a realizáciou intervencií tiež prinášanie príkladov dobrej praxe riešenia dopravy udržateľným spôsobom.

Existencia finančného rámca podpory udržateľnej mobility je jednou zo základných podmienok na to, aby sa podarilo zvrátiť súčasný negatívny trend v oblasti dopravy, keď ešte stále narastá objem individuálnej automobilovej dopravy. Nevyhnutné sú však aj systémové zmeny a iné finančne menej náročné mäkké opatrenia. Ďalšie potenciálne zdroje financovania udržateľnej mobility majú možnosť si zabezpečiť samotné samosprávy realizáciou vhodnej dopravnej politiky. Môže íť napríklad o využitie parkovného aj na podporu MHD a cyklo dopravy alebo stanovenie zásad pri schvaľovaní developerských projektov (napr. požiadavky na rozšírenie prevádzky MHD či budovanie cyklo dopravných komunikácií ako súčasť projektu). Úlohou ministerstva bude upriamovať pozornosť samospráv aj na tieto možnosti financovania a vytvárať im vhodné legislatívne podmienky na realizáciu politiky udržateľnej mobility.

Michal Dekánek

*Inštitút stratégie, Ministerstvo dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja SR*

Finanční podpora udržitelné mobility – probíhající a připravované programy

První česká, moravská i slovenská města zpracovávají plány udržitelné městské mobility (zkráceně PUMM nebo z angličtiny SUMP), které jsou založené na tzv. „multimodálním“ plánování a mají různými způsoby podpořit dopravu udržitelnými druhy dopravy. Financování realizace těchto plánů by však nemělo zůstat jen na městech samotných. Proto jsme na březnovou konferenci Civinetu Česká a Slovenská republika přizvali odborníky z příslušných rezortů, aby představili možnosti financování z veřejného či evropského rozpočtu.

Udržitelnou mobilitu lze nově podpořit mnoha způsoby. Patří sem budování a zkvalitnění infrastruktury pro veřejnou dopravu (Ministerstvo dopravy ČR, fond OPD2), mix opatření ve prospěch veřejné, cyklistické a intermodální dopravy (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, fond IROP), podpora dopravních opatření vedoucích ke snížení emisí a hluku (Ministerstvo životního prostředí ČR, národní programy financované přes SFŽP) nebo i podpora nákupu čistých vozidel (Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, Národní akční plán čisté mobility a Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost). Významným zdrojem mohou být také přímé evropské programy.

Abyste se v záplavě programů neztratili, připravili jsme pro vás souhrn možností, kde žádat o podporu opatření pro udržitelnou mobilitu.

Ministerstvo dopravy – Operační program Doprava 2014–2020

Náš přehled začínáme Operačním programem Doprava 2014–2020, který je pro podání žádostí tím nejbližším, jenž můžete využít. Tzv. OPD2 oproti dřívějším obdobím přináší vedle dálničních a železničních projektů i větší možnosti financování městské hromadné dopravy (tramvaje, trolejbusy, metro), a to včetně inteligentních dopravních systémů (ITS). Podle Mgr. Michala Ulricha z odboru fondů EU Ministerstva dopravy ČR umožní tento program České republice čerpat celkově až 4,7 miliard eur (asi 125 miliard korun) alokovaných z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) a z Fondu soudržnosti (FS).

Program obsahuje jednu prioritní osu pro technickou pomoc a tři věcné prioritní osy (konkretizované do specifických cílů, které vymezují, jaké typy projektů mohou být v rámci příslušné prioritní osy podpořeny):

1. Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu (Fond soudržnosti, 51 % celkové alokace – tj. cca 2,45 mld. eur): V rámci této prioritní osy budou podpořeny investice do železniční infrastruktury, vodních cest sítě TEN-T (po r. 2016), multimodální nákladní dopravy (terminály), do drážních systémů městské a příměstské dopravy, dopravního parku železniční dopravy a nákladní vodní dopravy.

Specifické cíle:

- Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy.
- Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití vnitrozemské vodní dopravy v hlavní síti TEN-T.
- Vytvoření podmínek pro větší využití multimodální dopravy.
- Vytvoření podmínek pro zvýšení využívání veřejné hromadné dopravy ve městech v elektrické trakci (metro, tramvajové systémy, tram-train systémy, trolejbusové systémy).
- Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu ve městech.
- Vytvoření podmínek pro širší využití železniční a vodní dopravy prostřednictvím modernizace dopravního parku.

2. Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu (Fond soudržnosti, 28,3 % celkové alokace – tj. cca 1,55 mld. eur): Tato prioritní osa zahrnuje investice do výstavby a modernizace dálnic a rychlostních silnic na síti TEN-T, zavádění ITS na silnicích a v městském silničním provozu a do rozvoje sítě napájecích stanic alternativních energií na silniční síti.

Specifické cíle:

- Zlepšení propojení center a regionů a zvýšení bezpečnosti a efektivnosti silniční dopravy prostřednictvím výstavby, obnovy a modernizace dálnic, rychlostních silnic a silnic sítě TEN-T včetně rozvoje systémů ITS.
- Vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti.

3. Silniční infrastruktura mimo síť TEN-T (Evropský fond regionálního rozvoje, 19,2 % celkové alokace – tj. cca 0,63 mld. eur). Tato prioritní osa se zaměřuje na investice do výstavby a modernizace silnic I. třídy.

Specifický cíl:

- Zlepšení dostupnosti regionů, zvýšení bezpečnosti a plynulosti a snížení dopadů dopravy na veřejné zdraví prostřednictvím výstavby, obnovy a zlepšení parametrů dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy mimo síť TEN-T.

Čtvrtá prioritní osa je zaměřena na technickou pomoc, s alokací cca 0,07 mld. EUR, tj. 1,5 % celkové alokace z Fondu soudržnosti. Oproti předchozímu programovému období 2007–2013 byl tedy počet věcných os snížen z šesti na tři, což by mělo usnadnit čerpání a dát větší flexibilitu a provázanost při naplňování specifických cílů.

OPD2 počítá s využitím Integrovaných územních investic (ITI) i Integrovaných plánů rozvoje území (IPRÚ). Příjemci podpory se mohou stát vlastníci/správci dotčené infrastruktury a dopravních prostředků, případně další relevantní subjekty. Prostředky tedy půjdou prioritně do měst, kde budou realizovány Integrované územní investice v rámci příslušných ITI a IPRÚ a kde projekty pomohou vyřešit dopravní přetížení a emise. Města si tak budou moci zbudovat nové tratě či zrekonstruovat nebo zmodernizovat stávající tratě.

Oproti předchozímu programovému období jsou zde také změny u věcného hodnocení projektů. Bude zavedena expertní hodnotící komise, a protože se konkrétní potřeby jednotlivých měst mohou navzájem velmi odlišovat, bude zapotřebí vzít v úvahu jejich strategie. Oprávněnost projektů tak bude třeba doložit dokumenty, které budou respektovat principy plánů udržitelné městské mobility. Program OPD2 ukládá jako podmínku čerpání městům nad 50 tis. obyvatel vypracovat nové nebo rozšířit stávající strategické dokumenty za účelem zajištění strategických rámců mobility, které budou vypracovány podle analogických principů jako PUMM.

Podrobnosti jako hodnotící kritéria, termíny pro podání žádostí a další naleznete na www.opd.cz.

Ministerstvo pro místní rozvoj – Program IROP

Podpora udržitelné mobility je zařazena také do programu IROP, který řídí Ministerstvo pro místní rozvoj (MMR). Jak uvedl RNDr. Alois Kopecký z odboru řízení operačních programů MMR, tento program klade důraz na dlouhodobé strategické plánování a požaduje soulad s principy udržitelné mobility. Počítá také s integrovanými nástroji – Integrované územní investice (ITI), Integrované plány rozvoje území (IPRÚ) a Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD).

Program je sestaven do čtyř věcných prioritních os s pátou osou technické pomoci. Celková alokace je 4,64 mld. eur. Osy jsou dále členěny do jedenácti věcně orientovaných specifických cílů, z toho dva cíle se týkají dopravy – podpora rekonstrukcí a modernizací silnic II. a III. třídy (více než 900 mil. eur) a podpora veřejné dopravy (473 mil. eur). IROP chce prioritně podpořit rekonstrukci/modernizaci 729 km silnic a 225 km nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras.

Pro městskou mobilitu je klíčová první prioritní osa – Infrastruktura, jejímž cílem je vytváření konkurenceschopných, dostupných a bezpečných regionů. Vedle rekonstrukce, modernizace, popř. výstavby silnic a budování obchvatů sídel na vybrané regionální silniční síti si klade za cíl také snižování nezaměstnanosti, umožnění efektivní dojížděky za prací, snížení expozice obyvatelstva emisím a

hluku ze silniční dopravy, odstraňování překážek mobility v dopravně nejhůře dostupných regionech, zvyšování bezpečnosti, omezování kongescí, zkracování jízdních dob a zlepšování dostupnosti služeb a cílů veřejnou dopravou.

Udržitelná mobilita je podpořena ze specifického cíle SC 1.2. Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy, kde je alokováno přibližně 477 milionů eur a který je zaměřen na:

- podporu veřejné dopravy a multimodality (přestupní terminály pro veřejnou dopravu, P+R, K+R, B+R);
- aplikace moderních technologií v dopravě (telematika, informační a platební systémy);
- zmírnění negativních dopadů v dopravě, např. nákup nízkoemisních a bezemisních vozidel (vozidla pro veřejnou dopravu musí splnit Euro VI) a výstavba plnicích a dobíjecích stanic pro ně;
- zvýšení bezpečnosti železniční, silniční, cyklistické a pěší dopravy;
- rozvoj cyklo dopravy;
- rozvoj zelené infrastruktury (doplňková aktivita k aktivitám viz výše).

Příjemci se mohou stát kraje, obce, dobrovolné svazky obcí, organizace, organizace zřizované nebo zakládáné obcemi, organizace zřizované nebo zakládáné dobrovolnými svazky obcí, provozovatelé dráhy nebo drážní dopravy, dopravci ve veřejné linkové dopravě, Ministerstvo dopravy ČR a subjekty zajišťující dopravní obslužnost.

Každopádně projekty ve městech nad 150 tis. obyvatel musí prokázat, že naplní Kartou souladu projektu s principy udržitelné mobility, resp. že jsou v souladu s Plánem udržitelné městské mobility (SUMP). Projekty v obcích do 150 tis. obyvatel pak musí být v souladu s principy udržitelné mobility.

Obsah Karty souladu projektu s principy udržitelné mobility:

1. Soulad projektu s principy udržitelné mobility

- dostupnost výstupů projektu všem skupinám obyvatel, s ohledem na osoby s omezenou schopností pohybu (hendikepovaní, seniři, děti)
- zvýšení bezpečnosti dopravy
- snížení znečištění ovzduší
- snížení znečištění hlukem
- snížení emisí skleníkových plynů
- snížení spotřeby energie
- příspěvek projektu k udržitelnému využití území v propojení s dopravním plánováním (dopravní infrastruktura a funkce v území) s cílem neprodukovat vzdálenosti mezi nejméně frekventovanějšími funkcemi
- zlepšení účinnosti a hospodárnosti přepravy osob a zboží
- zlepšení atraktivnosti a kvality městského prostředí a městského designu

2. Integrovanost řešení – synergické efekty

- uveďte své realizované nebo připravované projekty na další aktivity SC 1.2

3. Participativní přístup

- popište a doložte, jakým způsobem byl projekt projednán či připravován se zapojením veřejnosti a klíčových partnerů

Podrobnější informace naleznete na www.dotaceEU.cz/IROP.

Ministerstvo životního prostředí

Mgr. Jaroslav Kepka z oddělení politiky a strategií životního prostředí MŽP ČR na konferenci prezentoval čistou mobilitu v pojetí MŽP, které ji pojímá v širším kontextu, než jsou jen čistá vozidla, paliva a pohony.

Program zlepšování kvality ovzduší (2012) MŽP s opatřeními na krajské úrovni počítá s minimalizací negativních dopadů z dopravy – s podporou většího využití veřejné dopravy, integrovaných dopravních systémů, cyklistické dopravy, podporou Park&Ride, bike a car-sharingu, ale i zpřísnění podmínek pro STK. Podrobnější informace obsahují jednotlivé krajské programy na zlepšování kvality ovzduší, které jsou aktualizovány každé dva roky.

Do gesce MŽP spadá ve vztahu k financování udržitelné mobility Operační program životní prostředí. V předchozím programovém období OPŽP 2007–2013 podpořil nákup 303 CNG autobusů a čtyř plnicích stanic, současné programové období OPŽP 2014–2020 však s tématem udržitelné mobility nepočítá. Z tohoto programu ale lze využít prostředky pro měkké vzdělávací projekty a v řešení je také možná podpora nákupu vozidel s alternativním pohonem pro státní správu, podnikatele či fyzické osoby.

Podporu je možné získat ze stávajících národních programů ŽP. Ty jsou zaměřeny na nízkoemisní zóny tzv. NEZ a měkké projekty. Patří sem Program na podporu při zavádění NEZ a Program na podporu komunikačních a propagačních aktivit – program je zaměřen na podporu osvěty témat v oblasti čisté mobility. Je určený pro 26 statutárních měst (soutěž projektů) a slouží k zavádění a komunikaci v procesu přípravy a realizace plánů udržitelné městské mobility, pro e-mobilitu, CNG, veřejnou dopravu, nemotorovou dopravu, car-sharing, bike-sharing, propojení aktivit s Evropským týdnem mobility a podobně. Příjemci se mohou stát nevládní neziskové organizace, města nebo kraje. Více o programech na <https://www.sfzp.cz/clanek/193/2377/ministerstvo-zivotniho-prostredi-pripravuje-program-na-podporu-nizkoemisnich-zon/> a <https://www.sfzp.cz/clanek/801/2593/vyzva-c-2-2015---cista-mobilita/>.

V přípravě je další Národní program ŽP, který bude obsahovat sedm prioritních os, z nichž pátá osa bude zaměřena na životní prostředí ve městech a obcích. Cílem je zlepšit kvalitu života, podpořit udržitelný rozvoj měst, naplnit klimaticko-energetické cíle. Program je rozdělený do těchto dvou podoblastí.

- Podoblast 1 – implementace systémových nástrojů – inteligentní města a obce v ČR (Smart Cities).
- Podoblast 2 – Udržitelná městská doprava a mobilita (čistá mobilita, hluk).

O budoucí výzvě Národního programu ŽP vás budeme informovat v podzimním čísle Zpravodaje. Více o programech životního prostředí na odkazu: <https://www.sfzp.cz/sekce/274/aktualni-nabidka-podpory/>.

Ministerstvo průmyslu a obchodu

Novinky z rezortu průmyslu a obchodu souvisí s připraveným dokumentem – Národním akčním plánem čisté mobility, který má ambice přispět ke snížení emisí a řešení problémů ve městech snížením závislosti na kapalných palivech, diverzifikací zdrojového mixu a zajištěním vyšší energetické účinnosti v dopravě. Tento dokument má naplnit požadavky směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, má vytvořit koncepci rozvoje

čisté mobility s vazbou na energetické a environmentální cíle a dopravní strategii ČR. Z požadavků na zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, mj. vyplývá, že je nutno zajistit vybudování veřejných dobíjecích stanic pro vozidla na elektrický pohon (do r. 2020), plnicí stanice pro vozidla na CNG (do r. 2020 města/do r. 2025 hlavní síť TEN-T), plnicí stanice pro vozidla na LNG (do r. 2025). Národní akční plán čisté mobility (NA PCM) na tyto požadavky reaguje a strategicky nastavuje dotační rámec pro vozidla s čistým pohonem. Čistou mobilitu vnímá jako technologie, přístupy a trendy v silniční automobilové dopravě, jejichž cílem je snižování emisí a závislosti na klasických kapalných palivech (elektromobilita, vozidla poháněná plynem apod.). Po schválení NA PCM vládou ČR bude už v tomto roce možné realizovat první opatření.

Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost

Tento program bude financovat naplňování Národního akčního plánu čisté mobility. Zde je pro udržitelnou mobilitu ve městech důležitá Investiční priorita 4, prioritní osa 3 určená mj. k podpoře zavádění inovativních nízkouhlíkových technologií v oblasti dopravy (elektromobilita silničních vozidel).

Z opatření na podporu čisté mobility lze očekávat komplexní pojetí – od legislativních a vzdělávacích až po finanční na podporu infrastruktury a vozidel. V současnosti jsou zpracovávány karty opatření.

Financování z EU

Přímé půjčky

Vedle nově nastavených operačních programů pokračují také možnosti financování z EU. Kromě alokací do strukturálních fondů jsou nabízeny také další nástroje, jako jsou přímé půjčky z Evropské investiční banky (EIB) pro projekty většího měřítka (> 25 milionů eur). Pro střední a malé projekty jsou připraveny možnosti přes národní a regionální zprostředkující banky, které také samy projekty schvalují. Téměř čtvrtina půjček je zaměřena na zmírňování dopadů klimatických změn, včetně zaměření na městskou hromadnou dopravu, a mohou zafinancovat až 75 % projektových nákladů. Stejně jako u operačních programů je i zde vyžadován soulad s vhodným strategickým rámcem.

Program LIFE 2014–2020

Za zmínku stojí také program LIFE 2014–2020 (<http://ec.europa.eu/environment/life/>), který má podprogramy pro životní prostředí a klimatické změny. V obou je možné žádat na projekty udržitelné mobility ve městech. Více na <http://ec.europa.eu/environment/life/funding/life2015/index.htm>.

INTERREG a URBACT

Z dalších možných evropských fondů, z nichž je možno čerpat na realizaci konkrétních projektů, uvádíme program INTERREG se speciálním zaměřením na snižování emisí a nízkouhlíkové ekonomiky (více na <http://www.central2020.eu/>) a program URBACT III na výměnu zkušeností a vzdělávací aktivity (více na <http://urbact.eu/urban-mobility>).

Horizon 2020

Projekty zaměřené na výzkum a inovace lze financovat z programu Horizon 2020, který zahrnuje také iniciativu CIVITAS 2020 (na projekty podané 2014/2015 je alokováno 100 mil. eur). O iniciativě CIVITAS vás informujeme průběžně na našich akcích i členských setkáních. CIVINET

Česká a Slovenská republika je s ní propojen a využívá partnerství s ostatními CIVINETY a odbornými institucemi v Evropě k otevření projektových možností v dalších obdobích. Horizon 2020 vyčlenil 35 mil. eur na dopravní infrastrukturu pro udržitelnou mobilitu a pro oblast čistých vozidel dokonce 160 mil. eur. Více informací je na <http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/>.

-rj-

Financování udržitelné dopravy v ČR z národních zdrojů a operačních programů:

Ministerstvo dopravy

- Operační program Doprava 2014 – 2020
 - Zaměření: veřejná doprava

Ministerstvo pro místní rozvoj

- Integrovaný regionální operační program
 - Zaměření: podpora veřejné, cyklistické a intermodální dopravy

Ministerstvo životního prostředí

- Program zlepšování kvality ovzduší
- Program na podporu při zavádění nízkemisních zón
- Program na podporu komunikačních a propagačních aktivit
- Národní program životního prostředí

Ministerstvo průmyslu a obchodu

- Národní akční plán čisté mobility
- Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost

Efektívne využívanie finančných zdrojov alebo – za málo peňazí veľa muziky

Nedostatok zdrojov na perspektívne riešenia v oblasti mobility vyvoláva stav, že slovenské mestá obvykle hasia požiar tam, kde vzniká nejaký akútny dopravný problém. Takéto riešenia sú často prijímané na rýchlo, bez akejkolvek hlbšej analýzy problému, čo má často za následok, že sa míňajú účinkom alebo nie sú dlhodobo udržateľné. Mesto tak prichádza aj o obmedzené finančné zdroje, ktoré minie na nesystémové riešenia. Úspech každého opatrenia v značnej miere závisí od správnej analýzy a interpretácie problému až po výber optimálneho riešenia. Príkladom dobrej praxe pre riešenie šité na mieru pre cieľovú oblasť alebo skupinu, pri obmedzených rozpočtových možnostiach, je zavedenie novej autobusovej linky verejnej dopravy do areálu Žilinskej univerzity v Žiline (ďalej ŽU).

V rámci projektu BENEFIT (<http://www.eu-benefit.eu/>) sa počas 3 mesiacov zimného semestra akademického roka 2010/2011 realizoval podrobný prieskum mobilitného správania študentov a zamestnancov Žilinskej univerzity s cieľom zistiť ich návyky a odhaliť príčiny nízkeho využívania verejnej dopravy pri dochádzaní na univerzitu. Súčasťou komplexného prieskumu bol aj on-line dotazníkový prieskum. Zúčastnilo sa ho 726 osôb, pričom 280 bolo zamestnancov a 446 študentov. Respondenti odpovedali na 13 otázok, ktoré sa týkali nasledujúcich aspektov:

- status respondenta na univerzite (študent/zamestnanec);
- spôsob dochádzania na univerzitu;

- dôvody využívania/nevyužívania mestskej hromadnej dopravy (MHD);
- mesačné náklady na dopravu na ŽU;
- trasovanie liniek;
- cestovný poriadok;
- možnosť využitia priamej linky v smere železničná stanica – ŽU;
- návrhy na zlepšenie.

Z výsledkov prieskumu vyplynulo, že študenti najviac využívajú pešiu dopravu – 34 %, nasleduje využívanie MHD – 32 %, 14 % patrilo individuálnej automobilovej doprave. Na cestu do zamestnania využíva osobný automobil až 37 % zamestnancov, MHD bolo zastúpené 27 % a pešia doprava 14 %. Ako najčastejší dôvod prečo nevyužívajú MHD respondenti uviedli prídlhý prepravný čas strávený v trolejbuse. Najviac si na tento fakt sťažovali respondenti dochádzajúci do Žiliny vlakom alebo autobusom, ktorí využívajú kombinovanú cestu verejnou dopravou. V prípade študentov by možnosť zavedenia priamej linky zo železničnej stanice privítalo 56 % respondentov. Zo skupiny zamestnancov to bolo 42 %.

Na základe tohto dopytu sa stretli zástupcovia Dopravného podniku mesta Žilina (DPMŽ), univerzity a magistrátu, aby spoločne hľadali vhodné riešenie. Pri diskusii sa riešilo viacero problémov. Nedostatok financií na novú linku, nedostatok priestoru na umiestnenie zastávok v areáli univerzity, tak aby vyhovovali štandardom, problémy s vlastníctvom pozemkov, nízka kvalita cesty v areáli a pod. Spoločne sa tieto problémy podarilo vyriešiť.

Výsledkom bol konsenzus a kompromisné riešenie, s ktorým súhlasili všetky zainteresované strany. DPMŽ predĺžil už existujúcu linku č. 30, ktorá pôvodne privádzala obyvateľov mestskej časti Vranie na železničnú stanicu, až do areálu univerzity. Linka spája priamo, rýchlym spojením, železničnú a autobusovú stanicu a univerzitu. Celkovo sa linka predĺžila o 8,5 km.

Na trase sa vybudovali tri nové zastávky. Predĺžená linka je v prevádzke od novembra 2012. Od tohto času sa počet prepravených osôb na linke neustále zvyšuje. V marci 2012 to bolo 4033, v marci 2015 už 18882 osôb, čo predstavuje nárast o 368 %. Linka má taký úspech i preto, že cestovný poriadok bol nastavený podľa potrieb cieľovej skupiny, na základe rozvrhu hodín na univerzite.

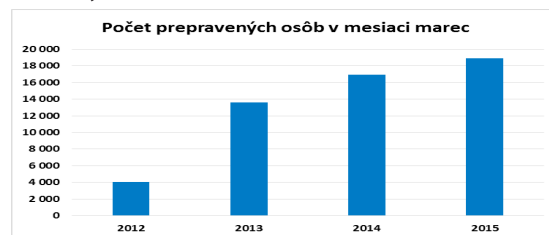


Nová zastávka v areáli univerzity
Zdroj: Archiv autorky

V prieskume ako jednu z príčin nevyužívania verejnej dopravy respondenti uviedli aj nesúlad medzi cestovným poriadkom a rozvrhom, ako aj zlú nadväznosť spojov na vlakové spojenia. Harmonogram linky bol preto nastavený v súlade s ich potrebami. Linka v súčasnosti premáva len raz za hodinu v pracovných dňoch od 5:00 do 18:00. Toto riešenie však dostatočne uspokojuje potreby študentov a zamestnancov. Týmto spôsobom sa efektívne využívajú

aj náklady na linku, ktoré nie sú vysoké. Prevádzkové náklady okolo 6000 EUR mesačne hradí mesto Žilina a DPMŽ. Počiatkové náklady predstavovali najmä náklady na vybudovanie troch autobusových zastávok v hodnote 5 667 EUR.

Na základe podnetov z prieskumu pribudol na zastávke aj automat na vydávanie lístkov a informačné tabule o cestovných poriadkoch na viacerých miestach na univerzite. Tento príklad poukazuje na to, aké dôležité je prijímať opatrenia, ktoré vychádzajú z relevantných dát a skutočných mobilityných potrieb obyvateľov mesta alebo dochádzajúcich. Zároveň je dobrou ukážkou vysoko efektívneho riešenia s nízkymi nákladmi.



Počet prepravených osôb v referenčnom období v mesiaci marec | Zdroj: Archiv autorky

Mgr. Dana Sitányiová, PhD., Katedra geotechniky, Stavebná fakulta Žilinskej univerzity

Financovanie mobilityných projektov zo súkromných zdrojov

Príklad dobrej praxe: grantové programy Kia Motors Slovakia

V mestských oblastiach žije viac ako 60 % obyvateľov Európy. Väčšina týchto oblastí čelí problémom, ktoré spôsobuje cestná doprava. Výsledkom je preťaženie ciest, narušenie životného prostredia, znečisťovanie ovzdušia, hluk, dopravné nehody, zdravotné problémy, zhustenie logistického reťazca a pod. Napriek tomu, že politická vôľa dosiahnuť trvalo udržateľnú mestskú mobilitu nechýba, treba ju aj premietnuť do konkrétnych riešení. Riešení, ktoré vyžadujú prepojenie rôznych zdrojov financovania na európskej, národnej i regionálnej úrovni. Treba zmobilizovať všetky potenciálne zdroje a aktérov s cieľom podporiť opatrenia na miestnej a regionálnej úrovni, aby sa dosiahla podpora kultúry trvalo udržateľnej mobility. Vo vyspelých krajinách je bežnou praxou vzájomná spolupráca regionálnych orgánov a miestnych podnikateľských subjektov pri príprave mobilityných plánov a stratégií ako aj pri financovaní jednotlivých opatrení. Na Slovensku tento systém funguje len vo veľmi obmedzenej miere.

Príkladom dobrej praxe je podpora mobilityných projektov zo strany dôležitého podnikateľského subjektu zo žilinského regiónu, Kia Motors Slovakia spol. s r. o. Napriek tomu, že ide o výrobcu osobných automobilov, spoločnosť podporuje opatrenia, ktoré smerujú k používaniu alternatívnych spôsobov dopravy. Spoločnosť zamestnáva vo svojom výrobnom závode pri Žiline okolo 3 800 ľudí a ďalších 10 000 pracuje na subdodávkach. Je to jeden z najvýznamnejších zamestnávateľov v regióne severného Slovenska. Množstvo zamestnancov dochádza za prácou verejnou dopravou. Niektorí z nich aj z oblastí vzdialených až 90 km. Zamestnávateľ im zabezpečuje firemnú autobusovú dopravu, na ktorú im finančne prispieva. Pravidelná linka hromadnej dopravy spája aj závod s mestom Žilina. Týmto spôsobom sa eliminuje používanie

individuální automobilové dopravy na cestu do práce. Použivatelé bicyklů mají v závodech k dispozici cyklostojany.



Cyklotrasa projektu BikeKIA | Zdroj: Archiv autorky

Aktivity společnosti ne jsou zaměřené jen na vlastních zaměstnancův. Kia Motors Slovakia podporila mnoho projektů směřujících do rozvoje žilinského regionu. Financování projektů funguje na principu poskytování grantů, o které se mohou ucházet různé subjekty. Největší zájem o poskytnutí grantu je ze strany neziskových organizací, škol a samospráv. Od roku 2011 společnost více orientovala aj na řešení problematiky mobility v Žilinském regionu. Podpořené aktivity žadatelův byli zaměřené na různé mobilní problémy, např. na mobilitu znevýhodněných lidí a mladých, řešení bezpečnější premávky, budování cyklistické infrastruktury nebo revitalizaci městských prostorův.

V roce 2012 poskytla společnost na mobilní projekty celkově 166 805 €. Prostředky byly použity na vyznačování cyklociest v městě Žilina, označování turistických cyklotrás v regionu a na projekt BikeKIA. Na tomto projektu spolupracuje společnost a Žilinský samosprávný kraj od septembra 2012. Jeho cílem je propojení hradních dominant Horného Považia v blízkosti města bezpečnou a kvalitní cyklotrasou. Cílem je vytvořit lepší podmínky pro cyklistickou dopravu obyvatelův okolí Žiliny, turistův a návštěvníkův města. Preprava na bicyklu po nové cykloceste nie je len príjemnou formou aktívneho oddychu, ale i spôsobom alternatívnej dopravy.

Na podobné aktivity poskytla společnost v letech 2013 až 2015 spolu 330.000 €. Okrem budovania cyklistických chodníkov podporila i projekty zaměřené na bezpečnost. V spolupráci s Městem Žilina a Okresním dopravním inspektorátem přispěla k zlepšení podmínek pro chodcov přecházejících cez přechody. Projekt vznikol v roce 2011 v zájmu zvýšení bezpečnosti chodcův na cestách v městě Žilina najmä tam, kde je veľký podiel pohybu detí a starších ľudí, prípadne znevýhodnených osôb. Celkovo bolo zrekonštruovaných 11 priechodov v meste a okolitých obciach v celkovej hodnote viac ako 90 000 EUR. Úpravy existujúcich priechodov boli realizované obnovením vodorovného dopravného značenia, doplnením vodiacich pásov pre nevidiacich, zvýraznením priechodu červeným náterom, nastriekaním psychologické brzdy, ktorá opticky a zvukovo vedie vodičov k zníženiu rýchlosti v jazde. Upravené bolo aj zvislé dopravné značenie a osvetlenie.

Mgr. Dana Sitányiová, PhD., Katedra geotechniky, Stavebná fakulta Žilinskej univerzity

Z událostí iniciativy CIVITAS a sítě CIVINET Česká a Slovenská republika

Iniciativa CIVITAS v Brně

Iniciativa CIVITAS (City-VITALity-Sustainability) je demonstrační program koordinovaný Evropskou komisí, Generálním ředitelstvím pro mobilitu a dopravu (DG MOVE). Tento program byl financován ze 7. rámcového programu pro vědu a výzkum, nyní Horizont 2020.

V rámci iniciativy CIVITAS proběhly čtyři výzvy, ve kterých bylo rozděleno více než 200 milionů €. Díky nim bylo realizováno přes 800 opatření, která přispěla ke zlepšení mobility ve městech.

Statutární město Brno se zapojilo do dvou z těchto výzev. V roce 2008 bylo součástí konsorcia ELAN (2008 – 2012), v roce 2012 se pak připojilo do konsorcia projektu 2MOVE2 (2012 – 2016).

Projekt CIVITAS ELAN ve městě Brně

Města zapojená do projektu CIVITAS ELAN – Brno, Gent (Belgie), Lublaň (Slovinsko), Porto (Portugalsko) a Záhřeb (Chorvatsko) - se mimo realizace jednotlivých opatření zaměřila také na podporu zapojení občanů do procesu plánování a realizace dopravních řešení ve všech jeho stádiích.

V rámci projektu CIVITAS ELAN bylo připraveno 69 opatření, na jejichž realizaci se podílelo téměř 40 partnerů. Celkový rozpočet projektu CIVITAS ELAN byl 28,6 mil. €, příspěvek EU činil 17,8 mil. €.

Samotná doba realizace projektu, tedy období, v němž byly náklady uznatelným výdajem, trvala čtyři roky (2008 – 2012). Příprava projektu

však byla zahájena již v roce 2007, kdy byla připravena výzva, a v roce 2013 byly ještě dokončovány monitorovací zprávy.

Projekty iniciativy CIVITAS jsou výzkumnými projekty, jejich cílem je testovat nové technologie či postupy. Proto je kladen velký důraz na evaluaci výsledků. Můžeme tedy říci, že první dva roky byly věnovány výzkumu, během třetího roku byla opatření implementována a poslední rok projektu byl věnován hodnocení výsledků.

Statutární město Brno se projektu CIVITAS ELAN účastnilo společně s partnerem - Dopravním podnikem města Brna, a.s (DPMB, a.s.). Každý z partnerů měl na starosti 3 opatření.

Celkový rozpočet projektu ELAN v Brně činil více než 1,9 mil. €, maximální příspěvek EU pak téměř 1 mil. €. Většina opatření, která byla díky projektu ELAN ve městě realizována, pokračuje i po skončení projektu.

Např. DPMB, a.s., snížil, díky systému optimalizace, spotřebu elektrické energie ve svých vozidlech, aniž by to mělo negativní dopad na cestující. Investiční náklady tohoto opatření se pohybovaly kolem 1,5 mil. Kč, přitom se dosahuje roční úspory ve výši 1,75 mil. Kč. Dalším z opatření byla instalace systému, který dispečinku automaticky hlásí poruchu jízdenkového automatu. Průměrná doba nefunkčnosti jízdenkového automatu se snížila z 27 hodin (2007) na 12 hodin (2012).

Statutární město Brno, díky projektu ELAN, spolufinancovalo výstavbu a provoz Integrovaného centra mobility. V tomto infostánku, nyní

provozovaném DPMB, mohou obyvatelé i návštěvníci města získat informace o dopravě, plánovat trasy a také nakupovat jízdenky.

Kromě těchto opatření byl ve městě Brně realizován tzv. dialog s cestujícími, série marketingových průzkumů, jejichž cílem bylo zjistit názory a chování cestujících ve veřejné dopravě. Byly také zakoupeny nízkopodlažní minibusy, které díky speciálně upravenému interiéru umožňovaly přepravu až 6 vozíčků. Kromě těchto tzv. tvrdých opatření byl velkým přínosem účastí města Brna také přenos znalostí a příkladů dobré praxe, které byly použity např. v několika informačních kampaních, které probíhaly v rámci Evropských týdnů mobility.

Protože účast v projektu CIVITAS ELAN byla ve městě Brně vnímána pozitivně, zapojilo se město v rámci konsorcia 2MOVE2 do následující výzvy, vyhlášené v roce 2012.

Mgr. Iva Machalová, Odbor dopravy Magistrátu města Brna

Projekt CIVITAS 2MOVE2 v Brně

Statutární město Brno je, spolu se Stuttgartem (hlavní partner projektu), Malagou a Tel Avivem-Jaffa součástí konsorcia 2MOVE2, které usiluje o vytvoření udržitelných a energeticky efektivních systémů městské dopravy, jež vylepší městskou mobilitu a budou přínosem všem občanům participujících měst.

Na projektu 2MOVE2 se spolu se statutárním městem Brnem podílejí DPMB, a.s. a Brněnské komunikace, a.s. (BKOM). Hlavními tématy jsou rozvoj elektromobility a zavedení elektrobusů do městského centra, snížení energetické náročnosti vozidel veřejné dopravy, logistika zásobování centra města, chytré pouliční parkování, parkoviště P&R (zaparkuj a jed), centrální dispečink řízení dopravy, rozšíření přepravy jízdních kol ve veřejné hromadné dopravě a udržitelné plány městské mobility.

Jednotlivá opatření jsou v různých stádiích realizace. Například od 13. 6. 2015 jezdí každý víkend na lince č. 55 až čtyři autobusy s rozšířenou přepravou jízdních kol a na podzim r. 2015 se otevře historicky první P&R parkoviště ve městě Brně.

Celkové náklady statutárního města Brna se pohybují ve výši 1,2 mil. €, příspěvek z EU bude činit 1,15 mil. €. Celkové náklady DPMB, a.s. se pohybují ve výši 850 tis. €, příspěvek z EU bude činit 560 tis. €. Celkové náklady BKOM, a.s. se pohybují ve výši 144 tis. €, příspěvek z EU bude činit 96,5 tis. €.

Ing. Miluše Pokorná, koordinátorka projektu 2MOVE2



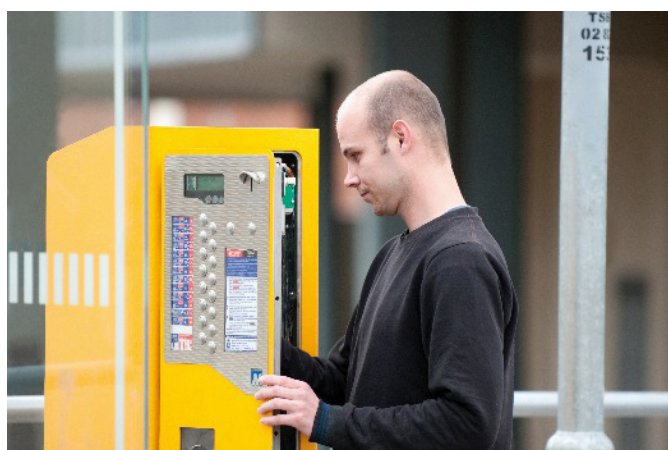
Nízkopodlažní spoje umožňují přepravu jízdních kol



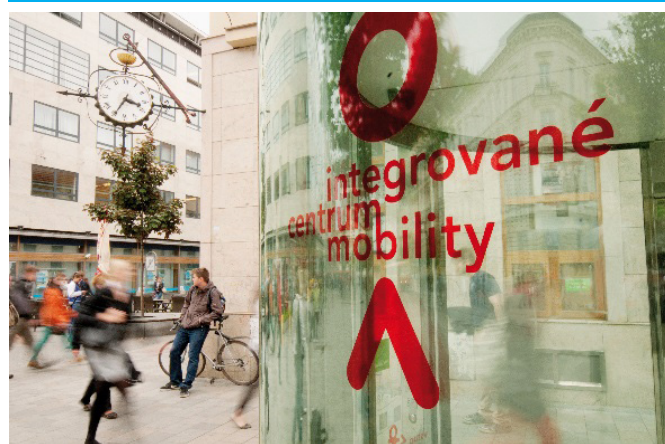
System informací v reálném čase



Nízkopodlažní minibusy



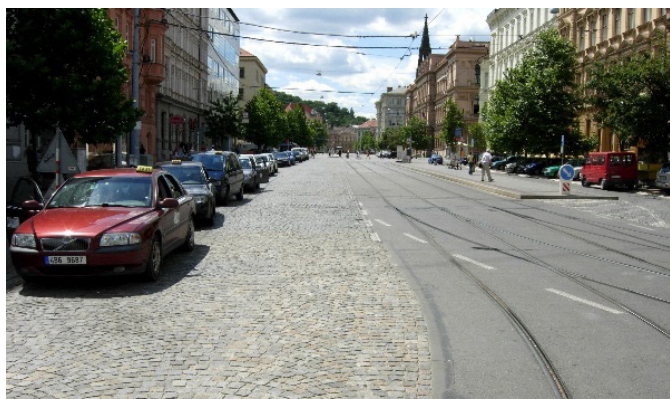
V rámci projektu CIVITAS se podařilo snížit průměrnou dobu nefunkčnosti jízdenkových automatů



Nově vybudované Integrované centrum mobility v Brně



Integrované centrum mobility umožňuje cestujícím zakoupit jízdenky a získat informace



Ulice Joštova v Brně – stav před úpravami, rekonstrukce veřejného prostoru byla spolufinancována z Regionálního operačního programu NUTS 2 Jihovýchod



Ulice Joštova v Brně – stav po úpravách – na rekonstruované tramvajové zastávky byly umístěny panely s informacemi o reálném čase příjezdu a odjezdu vozidel



Přeprava jízdních kol v Brně
Zdroj obrázků: Archiv autorek

První mezinárodní exkurze tří CIVINETů: Reportáž o exkurzi do Curychu

Zástupci CIVINETu Česká a Slovenská republika se ve dnech 12. - 13. května 2015 zúčastnili exkurze do švýcarského Curychu. Exkurzi organizoval slovinsko-chorvatský CIVINET, česko-slovenská síť dostala možnost se k exkurzi připojit. Curych je město slavné nejen jako jedno z celosvětově nejlepších měst pro život, jako centrum bankovníctví a jako jedno z nejdražších měst, ale i pro svou úspěšnou dopravní politiku a úspěšná dopravní řešení ve prospěch nemotorové a hromadné dopravy, proto český sekretariát CIVINETu uvítal možnost se k připravované exkurzi připojit.

Účast na exkurzi byla nabídnuta členům CIVINETu, využila ji města



Zařízení na detekci cyklistů před křižovatkou, tzv. Traffic Eye Zürich

Jihlava, Olomouc, Zlín, České Budějovice, Třinec a přidružený člen koordinátor Pražské integrované dopravy ROPID, doprovod tvořil jeden zástupce sekretariátu. Cesta do Curychu byla naplánovaná společně, a to z vídeňského letiště, odkud jsme v pondělí 11. května odletěli do Švýcarska. Odpoledne a večer bylo vyhrazeno pro ubytování a prohlídku města, následující den ráno jsme si prohlédli cyklistické opatření nazvané Traffic Eye Zürich, které detekuje cyklisty přijíždějící ke světelně řízené křižovatce a zároveň ji dynamicky řídí. Opatření je od

roku 2011 nainstalováno v ulici Seefeldstrasse v blízkosti zastávky tramvaje Opernhaus. Tato ulice tvoří hlavní spojku pro MHD a cyklisty mezi centrem a jihovýchodní částí města, cyklistický provoz je zde řešen společně s tramvajovou dopravou. Po šestiměsíčním testovacím provozu bylo opatření vyhodnoceno jako úspěšné s možností dalšího rozšíření na ostatní místa.

Exkurze dále pokračovala přesunem na hlavní nádraží, kde jsme se setkali s našimi slovinskými a chorvatskými kolegy. Následovala souhrnná přednáška o principu řešení vlakové dopravy na území Švýcarska, ze které mj. vyplynulo, že cílem nejsou vysokorychlostní železniční tratě, ale pravidelné rychlé spojení do všech okolních měst tak, aby se páteřní spoje potkaly na nádražích v jeden okamžik a cestující měl tak možnost přestoupit do jiných vlaků. Smyslem je vysoká frekvence spojů a vysoká cestovní rychlost při průměrné jízdě rychlosti vlaků. Následovaly informace o železničním nádraží jako takovém, které je jedno z nejvíce vytížených nádraží na světě. Ve 2 úrovních se zde kříží dálkové národní a mezinárodní vlaky (nejvyšší úroveň) a S-bahny a regionální vlaky (první podzemí). V přípravě je další podzemí patro pro nejvýznamnější mezinárodní expresy, které by mělo umožnit přímý průjezd pod nádražím bez nutnosti obracení (nádraží v Curychu je hlavové). Odpolední program byl v režii místních průvodců ze společnosti Synergo, která se primárně zabývá managementem mobility. Navštívili jsme slavné obchodní centrum SihlCity, kde nám byla představena dopravní politika tohoto centra a metody, jak motivuje své zákazníky, aby do centra přijížděli jinak než auty. Návštěvníci přijíždějící do obchodu auty musí za parkování platit, první hodina je za 3,50 CHF, tarif je progresivní. Zajímavá je i možnost rozvážky nákupů elektrokoly s přívěsnými vozíky. Tato služba pro nákupy do 40 kg stojí 8 CHF

pro celé území města, zaměstnáno je pro tento účel 35 osob. Další zajímavosti jsou uvedeny v bodech níže:

- 22.000 návštěvníků navštíví denně obchodní centrum SihlCity;
- k dispozici je 850 parkovacích míst pro auta, 650 míst pro kola;
- vzdálenost od S-Bahnu je 300 m, 150 m od tramvajové zastávky (zastávku vybudoval majitel obchodního centra);
- pro majitele obchodního centra byl stanoven limit generované dopravy max. 8.000 cest autem za období 8 – 20h, 1.300 cest od 20 do 8 h a maximální hodinový objem 800 cest;
- při překročení těchto limitů musí majitel investovat do opatření, aby těchto hodnot dosáhl, nebo se může tzv. vykoupit, tj. uhradit finanční penále za nedodržení dohody;
- zaměstnanci nemají vyhrazená parkovací místa pro auta;
- výsledkem je 70 % cest jinými způsoby než autem.

Návštěvu tohoto obchodního centra hodnotili účastníci exkurze jako nejlepší bod programu exkurze.



Parkovací stojany pro jízdní kola před SihlCity. Stojany jsou navrženy s opěrkou řídicí, která je ve dvou výškových úrovních, aby byla zajištěna maximální kapacita parkování na daném prostoru. Stojany jsou vybaveny ocelovým lankem, ke kterému se kolo zamyká



Elektrokola s vozíky originální konstrukce na rozvážení nákupů zákazníků centra SihlCity | Zdroj obrázků : Archiv autora

Další zajímavostí Curychu je sídlo evropské pobočky společnosti Google, resp. dopravní řešení její obsluhy. Počet zaměstnanců Google Zürich trvale roste, a proto buduje nové centrum v blízkosti hlavního nádraží. To by mělo nabídnout 4.000 pracovních míst, pro ně 40 parkovacích míst pro auta (samozřejmě zpoplatněných) a 1.700 parkovacích míst pro kola. Již dnešní sídlo firmy pro 2.000 zaměstnanců, které není v samém středu města, neumožňuje zaměstnancům parkovat auta zdarma. Hodina parkování v areálu

dnes stojí 3 CHF, případně si mohou koupit měsíční parkovací povolení v ceně cca 250 – 350 CHF.

Program pokračoval následující den prezentacemi a diskuzí v sídle společnosti Synergo. Představen nám byl vývoj dopravy ve městě, způsob zapojení obyvatel do dalšího směřování města v oblasti dopravy, strategické dopravní cíle a jejich dosavadní plnění a prognózy vývoje dopravy v budoucnosti. Informací, kterých se účastníkům exkurze dostalo, bylo značné množství a zpřístupněno je ve formě prezentací na následujících seminářích a konferencích pořádaných CIVINETem Česká a Slovenská republika.

-25-

Seminář k tématu Plánů udržitelné městské mobility (PUMM)

Evropská platforma SUMP (European platform on Sustainable mobility plans) ve spolupráci se sítí CIVINET Česká a Slovenská republika uspořádaly první červnový den setkání k tématu plánů udržitelné městské mobility. V zasedacím sále Ministerstva dopravy se sešlo asi 50 představitelů měst a obcí s dopravními odborníky. Hojná účast signalizuje, že plánování udržitelné mobility města zajímá a jejich zpracování pro ně může znamenat významný přínos.

„Většinu měst trápí v současnosti dopravní kongesce, velké zatížení životního prostředí, vysoká nehodovost,“ shrnula na úvod Hana Brůhová-Foltýnová z Centra dopravního výzkumu, v. v. i. Proto se EU vyjadřuje k politice městské mobility a předkládá balíček opatření, jejichž jádrem je dokument „Společně ke konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje.“ Příloha dokumentu navrhuje, jak má udržitelná městská mobilita vypadat a co mají zpracované plány městské mobility obsahovat. Portál plánů mobility bude integrován do stránek ELTIS (<http://www.eltis.org/mobility-plans>), tedy portálu zaměřujícího se na udržitelnou mobilitu evropských měst, který je financován z programu Intelligent Energy Europe.

Z příspěvku jasně vyplynulo, že Evropská komise bude dále pokračovat v podpoře rozvoje a zavádění plánů udržitelné městské dopravy, a že jejich vznik bude i finančně podporovat. Připravená metodika bude dále testována v ČR, kde ji bude certifikovat Ministerstvo dopravy. Strategické plány udržitelné mobility měst jsou také hlavním letošním tématem CIVINETu Česká a Slovenská republika, neziskové organizace sdružující města a dopravní instituce, které se tématem udržitelné mobility zabývají.

Mgr. Snopek z odboru veřejné dopravy MD představil zkušenosti s novou legislativou. Nařízení EP a Rady (ES) č. 1370/2007 vyvolalo potřebu aktualizovat i český zákon o veřejných službách a o přepravě cestujících (Zákon 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících). Jaká je dnes situace?

Nařízení ES 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici stanovuje jako obecné pravidlo pořádku výběrového řízení. Přímé zadání je možné pouze ve 4 taxativně uvedených případech.

Na úrovni státu je momentálně uzavřena 10letá smlouva s ČD. Protože má již cca polovinu za sebou, mělo by se brzy zahájit další vypisování. Kromě této velké smlouvy byly uzavřeny jen dvě další – pro trati Plzeň-Most a Pardubice-Liberec. Kraje kromě železniční dopravy objednávají i dopravu autobusovou, a i ty uzavřely dlouhodobé smlouvy. Obec se většinou stará jen o dopravu na svém

území, objednáva tedy trolejbusy, tramvaje, autobusy, metro. Nad rámec toho může objednávat i příměstskou dopravu. Ministerstvo dopravy také zajišťuje linky expresního segmentu. To se zatím daří - na hlavních tazích je zajištěn interval 60 minut. Ministerstvo dopravy dnes postupuje podle připraveného harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb.

Dalším řečníkem byl **Paul Riley z Ruprecht Consult, pracující pro vídeňskou pobočku JASPERS** (Joint Assistance to Support Projects in European Regions - součást Evropské investiční banky, zajišťuje expertní technickou pomoc při přípravě projektů). Přibližně 30 lidí se věnuje sektoru dopravy, zejména velkým projektům OPD a přípravě programů a strategií. V rámci podpory poskytují metodické rady, ale radí i v případech konkrétních projektů a pomáhají i s přípravou plánů v konkrétních městech. Fungují ve všech státech, ale zejména rozsáhlá pomoc je jejich pomoc v nových členských zemích.

Podle něj má být Dopravní plán města (Transport Master Plan) strategickým dokumentem integrace plánu dopravy s ostatními plány, nástrojem, který je stabilní a získal si širokou politickou podporu a bude platný více než jedno volební období. Dobrý dopravní plán je schopen navrhnout a posoudit jednotlivá opatření a stanovit priority. Nemá se zaměřovat jen na infrastrukturu, ale nabídnout celou škálu opatření zaměřených na dopravu, včetně její organizace a provozu. Není to jen seznam přání, ale realistický návrh kroků potřebných k naplňování vize.

Nezbytné je samozřejmě stanovit si vize a cíle na vysoké úrovni, ale důležité je promítnout je i na nižší úrovni. Paul Riley ilustroval postup na příkladu Velké Británie. Tam jsou stanoveny národní cíle, které jsou povinné, ale v rámci krajů se domluví i cíle regionální na základě toho, jak jsou národní cíle pro ně důležité. Města mívají často problém vytvořit opatření a hlavně rozumně zúžit jejich spektrum.

Příklad Velké Británie ukazuje 73 opatření, jejichž zúžený seznam popisuje 23 možností. V dalším kole probíhalo hodnocení vlivu strategie na životní prostředí SEA a multikriteriální analýza rozdělila navržená opatření do tematických skupin. Scénáře se zpracovávají pro každou skupinu ve třech variantách: radikální, střední, konzervativní.

V diskusi padla otázka, kdy bude metodika k dispozici pro ČR a zda se bude vztahovat na projekty nad 50 mil. €. Metodika nebude povinná, bude spíše jenom poradním dokumentem. Jakmile projde připomínkovým řízením na ministerstvu, ministerstvo tento pomocný návod tvorby dopravních plánů vydá. Materiál nebude povinný, jen jeho prostřednictvím bude snazší posoudit, zda jsou navrhovaná opatření součástí celkového plánu. Důležité je mít transparentní plánovací proces a přiměřenou rozvahu.

Další připomínka se týkala politické podpory plánů udržitelné mobility. Místní regionální generely dopravy se nacházejí v různé fázi a jsou projednány na širší úrovni. Každé 4 roky se ale mění politická reprezentace, která pak přináší změny. Přitom plány bez politické podpory nefungují. Bylo by dobré, kdyby jejich platnost byla 10 – 15 let. Například Brno má zpracovanou analytickou část SUMP. Ale 14 dní před předložením do Rady města dodali politici připomínky a proces se musel zastavit, aby bylo možné jejich připomínky zpracovat.

Dalším problémem bývá, že plány jdou často do zbytečných detailů.

O zkušenostech z Litoměřic se zapojováním veřejnosti do strategického plánování zaměřeného na mobilitu mluvil **Antonín Tým**. Město Litoměřice se soustřeďuje na energetickou udržitelnost, ale zapojování veřejnosti si vyzkoušeli již při procesu schvalování opatření Akčního plánu. Začali sběrem podnětů od veřejnosti a přitom museli řešit výběr projektů - které projekty realizovat a které vyřadit. Strategický tým postupuje podle CBA – analýzy nákladů a přínosů, při němž hodnotil projekty popsané na tzv. kartách projektů. Ze zkušeností Litoměřic vyplývá, že není potřeba stotisícová analýza. Postačují odhady expertního týmu, ale do procesu hodnocení se zapojují i výsledky projednání s veřejností. Město po pěti letech práce dospělo do fáze, kdy projekt nejde realizovat, dokud není projednán s veřejností.

Zapojování veřejnosti se osvědčuje i při sběru dat. Výstupy z veřejných fór se promítají do Akčního plánu. Daří se tak vytipovat problémové lokality v dopravě. Analýza míst probíhá nejen ve spolupráci s policií, ale i s veřejností. Jejich vstupy se často liší a teprve po této fázi sběru dat nastupuje expertní část. Město vytipuje desítku nejnaléhavějších problémů, tzv. TOP 10, které ověří anketou. Například se tak mezi problémy objevila nutnost řešit nedostatek parkovacích míst na sídlištích. Od letošního roku se vytipování nejdůležitějších priorit ověřuje i sociologickým průzkumem. Vždy je však třeba mít dopředu rozmyšleno, jak se s výsledky bude dál pracovat.

Typickou oblastí, kterou nejde řešit bez cílové skupiny, jsou bezbariérové trasy a chodníky. Jejich vytipování je provázáno s komunitním plánem sociálních služeb. Možnosti parkování je zase třeba řešit v diskuzi s podnikateli.

Město také každé 3 roky hodnotí sadu Evropských indikátorů a chce být leaderem inovací. Zapojování veřejnosti posiluje kvalitu strategického řízení.

Dotazy směřovaly na rozdělení kompetencí – Kdo má v Litoměřicích na starosti komunikaci s veřejností? Litoměřice vyčlenily koordinátora pro místní agendu, který pracuje na odboru projektů a strategií. Město si zadává standardní sociologický průzkum: Pro populaci města odpovídá vzorek 500 – 550 obyvatel, kdy cena studie se pohybuje kolem 40 000 Kč. Také je možné využít služeb Demokracie 21, které jsou zatím zdarma.

O společných evropských indikátorech mluvil pan Ing. Luděk Dostál z Hradce Králové.

Společné evropské indikátory jsou ukazatele, jejichž prostřednictvím je možné hodnotit rozvoj města a kvalitu života obyvatel. Jsou užitečné jak pro vedení města, tak zlepšují informovanost občanů. Jejich prostřednictvím je také možné porovnávat města navzájem a poslouží i jako jeden z podkladů pro přípravu kvalitních rozvojových projektů. Sada 10 indikátorů udržitelného rozvoje byla navržena Evropskou komisí a odráží hlavní oblasti rozvoje měst. Využívá je více než 150 měst EU a více jak 10 měst v ČR.

Obvykle se nevyužívají všechny indikátory, město má možnost rozhodnout se jen pro některé.

Hradec Králové tak pracuje s indikátorem A1, jehož prostřednictvím se zjišťuje spokojenost občanů. Hradec Králové sleduje již řadu let a s výjimkou roku 2011 má ucelenou řadu, na ní lze sledovat, zda spokojenost občanů roste či klesá. Dalším indikátorem, který se ve

východočeské metropoli sleduje, je indikátor A3: mobilita a přeprava cestujících. Ukazuje vzestup individuální automobilové dopravy a pokles využívání městské hromadné. Letos proběhne zjišťování ještě před prázdninami. Výběr firmy, která tyto dva indikátory hodnotí, se soutěží společně s A1 jako jedna zakázka.

Jednou za tři roky se v Hradci Králové vrací k indikátoru A4: Ten zjišťuje, jak daleko mají občané k místům, které potřebují. Obvykle se dostupnost měří jako vzdálenost cíle do 300 metrů od bydliště. Hradec Králové ale zjišťuje skutečnou dostupnost – tedy zda se obyvatel do cíle dostane do 15 minut chůze. Indikátor také poukazuje na slabiny projektů nové výstavby, které často mají s dostupností problém.

Výstupy těchto indikátorů včetně indexu kvality bydlení zveřejňuje město na webu. Některé indikátory – např. B6 – jsou nenáročné na zpracování a analýzu a město je sleduje už 12 let. Zjištěné výstupy

mají i praktický dopad: Na základě dat z mapování indikátorů byly zpracovány úpravy a investiční projekty před školami. Vycházelo se z dotazníků 6000 žáků a město získalo podněty pro výstavbu ostrůvků u škol a na frekventovaných přechodech umístilo hlídky policie.

V odpoledním bloku probíhala diskuse o hlavních tématech: zapojování veřejnosti, tvorba vizí, cílů, indikátorů a zejména výměna zkušeností z praxe. Řadu dobrých tipů je možné najít na stránkách sítě měst CIVINET, na stránkách Národní sítě zdravých měst, TIMURU a mnoha dalších – především připomeňme znovu stránky ELTIS.

Všechny příspěvky jsou přístupné na stránkách <http://cdv.cz/civinet-sit-k-udrzitelne-mobilite-ve-mestech/>.

-mva-

Z projektů k udržitelné mobilitě

Dopravní hra Oblékáme hada Edu se připravuje i na školní rok 2015/2016



Jak jsme psali v minulém čísle Zpravodaje, v loňském roce začala na českých školách dopravní kampaň s názvem „Oblékáme hada Edu“. Motivuje děti od 4 do 12 let, jejich rodiče i učitele k cestování do školy aktivním a udržitelným způsobem. Zapojilo se již 17 českých škol. Kampaň podporuje chůzi, jízdu na kole, využití veřejné dopravy a spolujízdy (děti ze dvou a více rodin cestují do školy ve stejném autě).



Začátek kampaně v jedné z brněnských ZŠ

Na jaře 2015 se do kampaně zapojilo 5 českých škol ze 4 měst (Orlová-Lutyně, Ostrava-Hrabová, Brno, Zlín). Podíl udržitelných cest do těchto škol vzrostl v průběhu kampaně o 14 až 20 % (podrobněji na <http://www.trafficssnakegame.eu/czechrepublic/hra/vysledky>). Kromě samotné hry na školách proběhlo i několik doprovodných akcí:

- Připojili jsme se k oslavám Dne Země, a to 22. dubna v Ostravě a 25. dubna v Brně. Na našem infostánku

získali návštěvníci informace o hře s hadem Edou, děti si vyzkoušely správně vybarvit dopravní značky, projít poslepu „hadí“ slalom a v Brně také jak správně poskynout první pomoc. Ze Dne Země v Brně vzniklo video, které je dostupné na webu <http://www.trafficssnakegame.eu/czechrepublic/?news=video-ze-dne-zeme-v-dubnu-2015;>

- 30. dubna 2015 jsme kampaň představili na konferenci «Města s dobrou adresou» v Olomouci, kterou pořádala Univerzita Palackého v Olomouci spolu s Asociací měst pro cyklisty a na níž se sešli zástupci českých měst, univerzit i státních institucí.

Další kolo kampaně s hadem Edou proběhne na podzim 2015, zejména v období kolem Evropského týdne mobility (ETM, 16. – 22. září 2015). Do podzimního běhu kampaně se prozatím zaregistrovalo 9 nově hrajících škol (např. z Jihlavy nebo z Drahanovic a Příkazu na Olomoucku). Na období ETM opět připravujeme několik doprovodných akcí. Bližší informace budeme postupně zveřejňovat na webu kampaně, kde se také můžete zaregistrovat k odebrání zpravodaje kampaně.



Ukončení kampaně

Oficiální web kampaně: <http://www.trafficssnakegame.eu/czechrepublic> – najdete zde veškeré informace o kampani „Oblékáme hada Edu“ v ČR, o aktuálním dění i plánovaných doprovodných

akcích. Školy, které mají zájem se do kampaně zapojit, se zde mohou zaregistrovat online. Vítejte i zájemce z řad měst, regionů a dalších organizací, které chtějí kampaň realizovat ve svých školách. Fotogalerie ze zapojených škol: <http://www.trafficsnakegame.eu/pictures> (Filtr: Česká republika).

Maskotem celoevropské dopravní hry je plyšový had Travis, který navštěvuje školy i města zapojené do kampaně. Reportáže z jeho cest po ČR i dalších zemích naleznete na mezinárodním blogu (v angličtině): <https://thetravellingsnake.wordpress.com>.

Kontaktním místem kampaně je Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (snake@cdv.cz, tel. 724 898 358). Záštitu nad kampaní „Oblékáme hada Edu“ převzal BESIP.



Takhle by do školy chtěl jezdit asi každý...
Zdroj obrázků: archiv autorky

**OBLÉKÁME
HADA
EDU**

CDV
CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU

Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

BESIP

-mva-

-ds-

19. ročník ECOMMu a Utrechtská deklarace o řízení mobility

V pořadí 19. ročník ECOMMu (Evropské konference k mobility managementu) se konal v nizozemském Utrechtu. Tři stovky účastníků tak dostaly možnost inspirovat se chodem města orientovaného na cyklistiku, seznámit se s jeho ambiciózními plány na přestavbu centra oblasti v okolí nádraží a čerpat ze zkušeností ze zavádění nástrojů managementu mobility, jež představilo více než 60 přednášejících z měst i akademických institucí.

Jubilejní 20. setkání se bude konat příští rok v kolébce evropské civilizace v Aténách od 1. do 3. června 2016. Jaký bude obsah? Ještě se bude upřesňovat, ale první představy navrhují získat příspěvky od všech 19 měst, která již tuto konferenci hostila, reagovat na problémy vyplývající z Aténské charty (*Dokument o městském plánování, který zavedl pojem funkčního města. Vychází z toho, že forma města je určována jeho základními funkcemi: bydlením, prací, rekreací a je svazována dopravou.*) a propojit je s výzvami a příležitostmi, které přinesla hospodářská krize.

V rámci konference se v Utrechtu sešli evropští politici na speciálním workshopu, aby diskutovali o budoucích možnostech řízení mobility. Výsledkem je Deklarace, která obsahuje pět následujících hlavních politických vzkazů:

1. Svět se mění rychleji než kdykoli v minulosti a politik musí tyto změny předvídat a být schopen se jim přizpůsobit.

Při přípravě podkladů pro tvorbu strategických dopravních dokumentů, jako jsou odhady budoucího vývoje, stanovení vize a stanovení kroků, které je k jejich realizaci potřeba, je třeba brát v úvahu management mobility.

2. Dopravní management ovlivňuje mnoho dalších oblastí politiky, a naopak. Potřebujeme evropskou strategii v oblasti řízení mobility jako holistický přístup, který zahrnuje všechna témata, zapracovává společná stanoviska i společné akce.
3. Zavádění a další rozvoj mechanismů managementu mobility je třeba podpořit důkazy o jeho dopadech. Je třeba shromáždit důkazy o dopadech politiky řízení mobility, včetně modelových příkladů. Je třeba zlepšit sběr dat.
4. Řízení mobility umožňuje vyvážený přístup v plánování dopravy. Je potřeba, aby se zlepšilo obecné povědomí a pochopení, jak řízení mobility může přispět k dosažení cílů EU.
5. Chceme-li zavádět management mobility, je třeba využít spolupráce všech relevantních aktérů ze všech institucionálních úrovní, např. pracovat s plány udržitelné městské mobility (SUMP). Ty jsou prvním důležitým nástrojem spolupráce na úrovni města. Zpracování Evropského plánu řízení mobility se může stát důležitým odrazovým můstkem k udržitelné mobilitě, protože předává a vysvětluje management mobility na místní, regionální, národní a evropské úrovni.

EPOMM (Evropská platforma managementu mobility, organizátor ECOMM) by chtěl těchto pět hlavních politických vzkazů představit veřejnosti. Schůze rady EPOMMu, která se konala hned po hlavním setkání, se domluvila na dalším pokračování prací se závěry Utrechtské deklarace.

Management mobility (MM) se zaměřuje na poptávku po osobní a nákladní dopravě, přičemž využívá soubor nástrojů, které mají podpořit a povzbudit změnu postoje a chování k trvale udržitelným druhům dopravy. Jednotlivé nástroje managementu dopravy mohou být aplikovány na různých úrovních (firem, institucí, obce, regionu či státu). Základním nástrojem MM je tzv. plán mobility. Ten stanoví postup a vybere vhodné nástroje MM tak, aby podpořil environmentálně příznivé druhy dopravy.

Management mobility se u osobní dopravy zaměřuje na snížení počtu, délky a vůbec potřeby cest osobními automobily. Podporuje plánování cest a hledá způsoby, jak sjednotit použití neautomobilových dopravních prostředků, jako je veřejná hromadná doprava, cyklistika a chůze. U nákladní dopravy management mobility podporuje lepší koordinaci jednotlivých cest a zaměřuje se na snížení negativních dopadů provozu nákladních automobilů v městském prostředí. Používání služeb a nástrojů mobility managementu je zcela dobrovolné. Mobility management podněcuje zavádění podpůrných opatření, ale obvykle nevytváří novou infrastrukturu nebo nevylepší stávající dopravní síť jako takové. Velký důraz je kladen na informování a vytváření lepších podmínek pro použití nemotorové dopravy, hromadné dopravy či car-sharingu / car-poolingu.

V Evropské unii funguje Evropská platforma mobility managementu (EPOMM), která se zabývá tímto tématem a pořádá každoroční konference.

Zdroj: Hana Brůhová-Foltýnová: *Doprava a společnost. Ekonomické aspekty udržitelné dopravy.* Karolinum, 2009

Městu Vitoria-Gasteiz se podařilo za tři roky zdvojnásobit podíl cyklistů

Vitoria-Gasteiz (Gasteiz je baskický název) je město v severním Španělsku, hlavní město provincie Álava a Baskického autonomního společenství. V historickém kompaktním městě žije skoro 240 tisíc obyvatel. Díky velkému nasazení vedení města se za pouhé tři roky podařilo zdvojnásobit podíl cyklistické dopravy z 6,8 % na 12,3 %, což je ve Španělsku patrně největší doložený růst. Ukazuje to studie "2014 Vitoria-Gasteiz Mobility Survey – analysis of the results."

Jaké jsou klíčové parametry úspěchu? Po zveřejnění výsledků průzkumů mobility za rok 2014 blahopřál městu poslanec Evropského parlamentu Michael Cramer, předseda výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch: "Výsledky města Vitoria-Gasteiz ukazují, že pokud je na začátku politické rozhodnutí, cyklistikou se začne vážně zabývat veřejná správa města a zapojí se i veřejnost, může se rychle a významně zvýšit podíl cyklistů i ve městech, která neleží v tradičních oblastech evropské cyklistiky."

Město v roce 2008 zpracovalo a schválilo Plán udržitelné mobility a veřejných prostranství. V roce 2010 jej doplnilo o Generel cyklistické mobility (Master Plan for Cyclist Mobility) a výsledky se dostavily: Jak uvádějí v předmluvě k uvedené studii autoři z Environmentálního Centra města a řešitelé projektu LIFE+ Clean Air (Čistý vzduch pro Evropu): "V souladu s Bruselskou chartou (<http://www.ecf.com/about-us/manifesto/charter-of-brussels/>), kterou město Vitoria-Gasteiz podepsalo v roce 2010, přineslo zpracování Generelu rozvoje cyklistiky podporu a propagaci využívání jízdních kol a z cyklistiky udělalo nedílnou součást městské dopravní politiky."

Generel si přitom stanovil ambiciózní cíl: Do roku 2020 má podíl cyklistiky dosáhnout 15 % dopravního výkonu a město si má přitom uchovat vysoký podíl pěších cest, který dnes tvoří téměř 55 %. Průzkum mobility za rok 2014 ukazuje silný nárůst podílu cyklistiky, zatímco podíl automobilové dopravy se oproti roku 2011 podstatně snížil – z 28,4 % na 24,7 %."



Město Vitoria-Gasteiz | Zdroj : web města

V rámci projektu Clean Air Project byla zorganizována exkurze, na kterou byli pozváni novináři, aby měli možnost setkat se s politickým vedením radnice, dopravními plánovači a propagátory cyklistiky a vyzkoušet si cyklistickou infrastrukturu města. Články z této akce a podrobnější informace najdete na odkazu <http://www.cleanair-europe.org/en/news/news-detail/new-spanish-cycling-champion-vitoria-gasteiz-mobility-survey-shows-doubling-of-cycling-share/vom/13/5/2015/> a studii na odkazu <http://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http://contenidosEstaticos/adjuntos/es/04/47/60447.pdf>.

Studie stojí za prohlédnutí: zabývá se motivací pro využívání jednotlivých druhů dopravy a jízdních kol, sleduje, pro jaké cíle jsou

různé druhy dopravy využívány, uvádí demografické charakteristiky cyklistů a další zajímavé údaje. Kromě toho konstatuje například pokles doby dojíždění, nárůst dostupnosti kol – z 53 % v roce 2006 na téměř 70 % v roce 2014. Ukázalo se také, že díky regulačním opatřením, jež město zavedlo, jezdili cyklisté méně po chodnících a pěších zónách a více využívali nejen cyklostezky, ale i dopravně zklidněné ulice a vyznačené jízdní pruhy. Vybudování cyklistických stojanů přineslo menší počet kol připevněných k městskému mobiliáři. Je jenom škoda, že v publikaci nejsou blíže popsána opatření, která město přijalo.

-mva-

První solární silnice vyrábí víc energie, než se očekávalo

V dubnovém čísle Zpravodaje jsme psali o otevření první solární cyklostezky v Nizozemí. Nyní přinášíme informace o nejnovějších zkušenostech s jejím provozem. Za prvních šest měsíců své existence podává testovaný úsek solární cyklostezky větší výkon, než investoři čekali. Provoz na nově vybudované nizozemské silnici byl zahájen v listopadu minulého roku a od té doby dodala 3000 kilowatthodin.

„Pokud to přepočítáme na roční výnos, vychází nám více než 70 kWh,“ říká Sten de Wit, mluvčí projektu přezdívaného SolaRoad. „Při laboratorních pokusech jsme tento výkon odhadovali jako horní limit, takže první půlrok můžeme hodnotit jako úspěšný.“

Fotovoltaické články, chráněné dvěma vrstvami bezpečnostního skla, pokrývají cca 70 metrů dlouhý úsek silnice, který slouží cyklistické dopravě. Podle projektu by vozovka v případě potřeby mohla snášet větší zatížení. Podle Ariana de Bondt, ředitele Ooms Civiel, jedné ze společností, jež na projektu pracovaly, je povrch konstruován tak, aby po něm mohly jezdit i velké autobusy. Zatím po silnici projelo 150 000 cyklistů.

SolaRoad spojuje Amsterdam s předměstím Krommenie a Wormerveer a byla plánována jako test technologie. Pokud se na cyklostezce osvědčí, mohla by být nová technologie využita na dalších místech. Vědci chtějí testovat silnici dva a půl roku a zjistit, kolik energie silnice vyrábí a jak cyklistům vyhovuje. Do roku 2016 by měl být testovací úsek silnice prodloužen až na 328 stop, tedy přibližně 100 m.

Zdá se, že nizozemská solární silnice funguje podle plánů, ale je nutné přiznat, že solární panely na komunikacích nejsou obvykle tak účinné, jako fotovoltaické panely na domech nebo v polích. Je to zejména tím, že není možné nastavovat je do optimálního úhlu vůči slunečním paprskům. Zase ale nezabírají obrovské plochy země, a mohou být instalovány v silně obydlených oblastech.

Scott a Julie Brusaw zahájili vloni ve Spojených státech kampaň Indiegogo, která má pomoci financovat jejich projekt Solar Roadways – tedy instalaci fotovoltaických panelů ve vozovkách. Zatím se jim podařilo vybrat více než 2,2 milionů dolarů. Ale nejspíš si USA budou muset na instalaci solárních silnic počkat. Jak minulý rok upozornil časopis Vox, hlavní překážkou pro výstavbu solárních silnic v USA mohou být vysoké náklady a podle loňského článku Greentech Media jsou velkou překážkou i nejistoty týkající se bezpečnosti takto vybavených komunikací. Je třeba ještě ověřit, zda silnice vydrží i silný provoz a zda se provozem nepoškodí sklo chránící solární panely.

Ještě nemůžeme tyto silnice prohlásit za bezpečné pro silniční automobilovou dopravu, uvedl pro Greentech Media Eric Weaver, inženýr správy silnic a dálnic z oddělení výzkumu a technologií. „Technologii je třeba dále testovat a vyhodnotit zkušenosti s bezpečností provozu a stabilitou výkonu.“

SolaRoad se vyvíjí po etapách. Po studii technicko-ekonomické uskutečnitelnosti byl první prototyp vyvinut v roce 2010 a testován v laboratorních podmínkách. Výsledky sice vyvolaly otázky, ale zároveň ukázaly možnosti pro další zlepšení. Přitom byly tak slibné, že v roce 2011 bylo rozhodnuto o dalším testování SolaRoad.

Zdroj: <http://www.engadget.com/2015/05/11/solar-bike-path-results/> nebo <http://thinkprogress.org/climate/2015/05/11/3657220/solaroad-producing-energy/>.

Další informace k SolarRoad můžete získat na odkazu <http://www.solaroad.nl/en/>.

-mva-



Dopravu do práce nebo za nákupy budou zajišťovat bezobslužná vozítka. Obrázek se svolením CityMobil2

Zdroj web solaroad.nl

SolaRoad se skládá z prefabrikovaných betonových desek o velikosti modulu 2,5 x 3,5 m. Panely jsou kryty průsvitnou vrchní vrstvou z tvrzeného skla o tloušťce cca 1 cm. Pod sklem se nacházejí krystalické křemíkové solární články. Vrchní vrstva se tak výrazně liší od tradičního povrchu vozovky. Musí být prostupná pro sluneční světlo a co nejvíce zabraňovat usazování nečistot. Zároveň musí být odolná vůči smyku a dostatečně silná, aby povrch mohl být bezpečně upraven, což je jeden z technických problémů, které momentálně SolaRoad musí řešit.

Dopravu za 10 let ovládnou taxi bez řidičů

Podle evropských výzkumů zaměřujících se na budoucnost automatické dopravy nebudou obyvatelé měst jezdit soukromými auty, ale začnou využívat nové služby: vozidla bezobslužné veřejné taxislužby, sdílení vozidel a nízkorychlostní elektrická vozidla.



Ukázka modulu silnice SolaRoad

Naopak ve venkovských oblastech a pro dlouhé cesty se budou i nadále používat osobní především automobily, které však se zvyšováním bezpečnosti a pohodlí budou stále více automatizované.

Roboti na kolech

Expert na silniční dopravu Francouzského institutu pro výzkum v informatice a automatizaci (INRIA) Dr. Michel Parent pracuje od 90. let na různých projektech financovaných EU, které se zaměřují na bezobslužná auta určená pro centra měst. Podle něj by do deseti let mohly být funkční flotily bezobslužných vozidel, která lidi vyzvednou doma a umožní jim přepravu k sítím veřejné hromadné dopravy.

„Řekl bych, že za 5 až 10 let bude vidět aspoň posun od soukromé mobility k veřejně provozovaným vozidlům,“ říká odborník. „Technologie je k dispozici; už jsme také prokázali proveditelnost a bezpečnost těchto systémů. Teď už záleží jen na městech a evropské legislativě, jak se nastaví pravidla pro jejich využívání.“

Zatím životaschopnost rozšiřování plně automatizované dopravy na území celých měst prokazuje projekt CityMobil2, který již ověřuje vozidla bez řidiče ve městě La Rochelle ve Francii, a nyní nově také ve švýcarském Lausanne.

CITÁT: „Všichni výrobci automobilů se teď starají o to, jaké mohou nabídnout služby, místo aby prodávali jen kus kovu.“ Dr. Michel Parent, INRIA, Paříž, Francie

V průběhu testování získávají výzkumníci zpětnou vazbu pro výrobce a veřejnou správu měst. Jako jeden z problémů se ukázalo, že vozy jsou příliš tiché, takže si chodci často neuvědomí, že se blíží. „Identifikovali jsme to jako riziko,“ říká Dr. Parent. „Požádali jsme výrobce, aby vozy bylo víc vidět a slyšet.“

Podle něj by nejvíc věci pomohlo, kdyby EU stanovila pravidla provozu bezobslužných vozidel. Města mohou začít okamžitě, musí ale na sebe vzít odpovědnost za jejich provoz. Je proto třeba najít nějaké odvážné úředníky, kteří provoz zahájí, aniž by byly hotovy právní předpisy upravující provoz automatických vozidel.

Čisté a bezpečné

Automatická vozidla se pohybují rychlostí až 30 km za hodinu, jsou poháněna elektrickou energií z obnovitelných zdrojů, a mohou mít vliv na silniční infrastrukturu a samozřejmě komunikovat navzájem. Podle vize by jejich rozsáhlé přijetí znamenalo pro města nejen čistší a bezpečnější dopravu, ale zbavilo by je i dopravních kongescí, protože by plynulost provozu mohla být řízena centrálně, trochu jako řízení letového provozu.

I když může nějakou dobu trvat, než se města zbaví soukromých vozidel, Dr. Parent věří, že se služby automatických vozidel uchytlí. „Lidé nejsou hloupí. Pokud to bude výhodnější a levnější, nebudou váhat. Umím si představit, že v budoucnu nebudou ve městech téměř žádná soukromá auta.“

Odborníci se domnívají, že s vývojem nových možností, které automobilový průmysl nalézá, se i mimo městskou zástavbu projeví trend využívat stále více automatizovaných osobních automobilů.

Dr. Maxime Flament je koordinátorem projektu VRA, financovaného z prostředků EU. Ten se snaží o provázání všech výzkumů, které se zaměřují na automatizovanou dopravu v Evropě.

„Nemluvíme ve skutečnosti o revoluci, hovoříme o evoluci technologií, jimiž jsou vozidla vybavena,“ říká. „Na začátku jsme jen

chtěli poskytovat informace nebo upozorňovat řidiče, ale technologie jsou stále více aktivní a zasahují i do procesu řízení.“ Nicméně otázka odpovědnosti znamená, že k plné automatizaci provozu osobních automobilů je ještě dlouhá cesta a někteří lidé si myslí, že to nikdy nemůže nastat.

„Nápad využívat autopilota na dálnicích je podle mne na dosah realizace, tipoval bych méně než pět let,“ říká Dr. Flament. „Ale nebude to typ vozidla, kde se můžete zcela zbavit řízení: stále budete muset sledovat řízení stejným způsobem, jako se to dnes děje, s normálním tempomatem. Řidič by měl mít vždy možnost v případě potřeby zasáhnout.“

Software a digitální infrastruktura

Jak se automobilky vyrovnávají s výzvou vyrábět vozy, které jsou řízeny autopilotem, stává se software stejně důležitou součástí vozidla jako hardware. Software musí být nejen naprosto spolehlivý a aktuální, ale potřebuje také dostatek informací, aby mohl ve správný čas správně rozhodnout, a to i v případě, když se vyskytnou mimořádné události.

Shromažďovat informace o mimořádných událostech vyžaduje testovat vozidla v běžném provozu, vypracovat systém a zaručovat, že nová vozidla, která přicházejí na trh, mohou pracovat a reagovat bezpečně.

Očekává se, že zvýšená automatizace povede ke snížení počtu nehod na silnicích, ale teprve další testování poskytne výzkumným pracovníkům více dat o tom, jaké zvýšení bezpečnosti silničního provozu můžeme očekávat, když při řízení bude postupně mizet lidský faktor rozhodování.

Podle Dr. Flamenta je jednou z velkých výzev pro výzkumníky vybudování jakéhosi „dopravního cloudu,“ na němž by vozidla a infrastruktura mohly sdílet informace o událostech a podmínkách tak, aby vozidla mohla předvídat jakoukoli zvýšenou úroveň rizika a zařídit se podle toho.

Je to něco jako elektronický obzor, virtuálním způsobem uvidí, co je před nimi. Předpokládáme, že digitálně dostupné informace o silniční infrastruktuře budou v budoucnu stejně důležité jako dnes dopravní značky.

To bude mít zásadní dopad na provozovatele silnic, kteří se v budoucnu budou muset starat nejen o údržbu fyzického povrchu silnice, ale rovněž o informační toky, například informovat o stavu každé silnice, změnách rychlostních limitů nebo o poloze konce dopravních kongescí.

Evropa je sice v současné době světová jednička v oblasti automatizovaného dopravního výzkumu, přesto je pro jeho využívání třeba vyřešit ještě celou řadu otázek. Jak říká Dr. Flament, definovat role a odpovědnosti různých účastníků, jako jsou provozovatelé silnic, urbanisté a orgány veřejné správy, bude pro politiky jedním z nejnáročnějších úkolů.

Rovněž automobilový průmysl podle obou odborníků prodělá velkou změnu, a to nejen v typech vozidel, jaká se budou v budoucnu vyrábět, ale i v modelu prodeje – jak budou zákazníci přecházet od individuálního vlastnictví automobilu k většímu využívání sdílených aut.

-mva-

Kalendárium: Události v roce 2015

Události organizované CIVINETem ČR a SR:

15. – 18. 9. 2015, Rakousko: Exkurze pro členská města CIVINETu do Rakouska.

Exkurze určená především pro členská města CIVINETu Vás zavede do rakouských měst Klagenfurt a Grazu (Štýrský Hradec). Zaměří se na téma elektromobility a managementu mobility. Součástí exkurze bude účast na konferenci „SMART Urban Mobility“, na které si účastníci vymění jaké mají zkušenosti s elektromobilitou, která jejich města získala v rámci Iniciativy CIVITAS. Bude možnost seznámit se s projektem Cemobil, který umožnil otestovat v Klagenfurtu různé dopravní prostředky na elektrický pohon v různém režimu používání. V Grazu budou představena opatření z oblasti dopravního plánování, managementu mobility a cyklistiky. Více informací obdrží členové CIVINETu v nejbližší době emailem.

30. 9. 2015, Brno: Setkání řídicí rady CIVINETu.

2. řádné setkání řídicí rady CIVINETu ČR a SR v roce 2015.

1. 10. 2015, Brno: Seminář k metodice tvorby plánů udržitelné mobility pro města ČR a 3. národní mítink Endurance.

Pracovní seminář věnovaný tvorbě návrhové části plánů udržitelné městské mobility. Bližší informace budou zveřejněny na stránkách: <http://www.cdv.cz/civinet-sit-k-udrzitelne-mobilite-ve-mestech/>.

24. 11. 2015, Praha: Seminář CIVINETu k problematice parkování.

Seminář se uskuteční v režii zahraničních partnerů a představí úspěšné strategie a opatření v řešení managementu parkování ve vybraných

evropských městech. Bližší informace budou zveřejněny na stránkách: <http://www.cdv.cz/civinet-sit-k-udrzitelne-mobilite-ve-mestech/>.

25. 11. 2015, Praha: Národní konference k metodice tvorby plánů udržitelné městské mobility ve městech ČR.

Na semináři bude prezentována finální verze metodiky pro zpracovávání plánů udržitelné městské mobility. Více informací a registrace najdete na stránkách CIVINETu: <http://www.cdv.cz/civinet-sit-k-udrzitelne-mobilite-ve-mestech/>.

Události CIVITAS v Evropě:

7. – 9. 10. 2015, Ljubljana: CIVITAS Fórum.

13. výroční konference organizovaná jako součást evropské iniciativy CIVITAS. Jejím cílem je umožnit setkání členských měst CIVITAS Fóra a CIVINETů, městských plánovačů, odborníků na městskou mobilitu a politiků, aby představili své postupy a diskutovali o dopravních opatřeních a politikách vedoucích k udržitelné městské mobilitě. Pro účast zájemců z členských měst CIVINET ČR a SR se budeme snažit získat finanční podporu. Více informací obdrží členové CIVINETu emailem. Více informací k CIVITAS Fórumu je možné získat na odkazu: <http://www.civitas.eu/content/civitas-forum-conference-2015>.

Ostatní události v ČR a SR:

15. - 16. 9. 2015, Domažlice: Konference „Česko jede“.

Konference „Česko jede“ s exkurzí po cyklotrase č. 3. Více informací najdete zde: <http://www.cyklokonference.cz/termíny-seminaru/konference-cesko-jede/58/>.

22. - 23. 9. 2015, Nymburk: Konference „Labská cyklotrasa od pramene k moři bez bariér“.

Více informací najdete zde: <http://www.labskastezka.cz/cz/konference/zari-2015/>.

Ostatní události v Evropě:

2. 7. 2015, Brusel: Seminář „Ridesharing“.

Seminář věnovaný systémům sdílení jízdních kol v Evropě. Tato akce je určená všem zájemcům o organizaci veřejného sdílení kol. Účast na semináři je zdarma. Více informací a registrace jsou k dispozici zde: <http://www.nweride.eu/ridesharing-seminar/>.

6. 7. 2015, Berlín: Konference „Clean air for European cities“.

Znečištěné ovzduší představuje v Evropě stále vážný environmentální problém. Přibližně 400 tisíc úmrtí ročně jsou v Evropě spojena se znečištěným ovzduším. Cílem konference je diskutovat o vhodných nástrojích pro snížení tohoto znečištění a jeho dopadů na zdraví a životní prostředí. Účast na konferenci je zdarma. Více informací a registrační formulář najdete zde: <http://www.cleanair-europe.org/en/news/conference-clean-air-for-european-cities-6-july-2015-berlin/>.

6. - 8. 7. 2015, Londýn: „1st International Conference on Transport & Health“.

Třídenní konference o dopravě a zdraví je určena pro politiky, praktiky a akademiky z různých oborů, kteří se zabývají dopravním inženýrstvím a plánováním, ochranou veřejného zdraví, územním plánováním, urbanismem a architekturou měst, plánováním v oblasti životního prostředí, ekonomiky a dalšími souvisejícími tématy.

V rámci zastřešujícího tématu dopravy a zdraví budou na konferenci zahrnuta témata:

- Posouzení vlivů na životní prostředí a zdraví
- Globální téma bezpečnosti silničního provozu a prevence zranění
- Zapojení veřejnosti (veřejná setkání a sociální média)
- Aktivní cestování (pěšky a na kole)
- Přizpůsobování míst potřebám všech věkových skupin
- Kvalita ovzduší a kumulativní expozice
- Plánování pro město a venkov (Multimodální vzájemné propojení)
- Environmentální spravedlnost a sociální rovnost
- Ekonomika a dlouhodobá udržitelnost
- Zdraví ve všech politikách

Konference se koná v kampusu University College London.

Více informací najdete na: <http://www.tphlink.com/2015-transport-health-conference.html>.

Program si přečtete na: <http://www.tphlink.com/conference-programme.html>.

28. - 31. 7. 2015, Lisabon: Konference TRANSED „Elderly and disabled persons“.

Konference věnovaná problematice mobility starších osob a osob s omezenou mobilitou se bude zabývat rozvojem dopravních služeb a systémů, které naplňují potřeby osob s různým omezením. Účastnický poplatek je 750 EUR. Více informací a registrační formulář najdete zde: <http://www.transed2015.com/>.

16. - 17. 9. 2015, Klagenfurt: Kongres „Smart(er) Urban Mobility – Today and Tomorrow“.

Mezinárodní kongres poskytne aktuální informace o e-mobilitě v Evropě a v USA. Představí příklady dobré praxe z měst a regionů, nejnovější

studie, i technické a marketingové know-how. Multidisciplinární diskuse o úloze «zelených» forem dopravy ve městech zítřka a World Café nabídne jistě zajímavé informace. Program doplní výstava a školení CIVITAS. Kongres také usiluje o získání ekologického ocenění - ekoznačku «Green Meeting». Určen je pro odborníky z oblasti životního prostředí, dopravy a elektromobility, státní úředníky, vědce, příslušná odvětví průmyslu, ale i pro politiky a obyvatele Klagenfurtu.

www.cemobil.eu

23. - 25. 9. 2015, Berlín: Mezinárodní kongres „17th European Parking Association Congress“.

Evropská asociace parkování pořádá každé dva roky mezinárodní kongres, který se zabývá perspektivami a výzvami stacionární dopravy, kterým čelí v souvislosti s rozvojem dopravy ve městech Evropy. Hostitelem 17. kongresu EPA se stal německý svaz German Parking Association Bundesverband parken, e.V., který kongres provázal s obchodní výstavou Parken v Estrel Convention Center.

Více informací získáte zde: <http://www.europeanparking.eu/congress?s17940=800000>.

28. - 30. 9. 2015, Frankfurt nad Mohanem: „European Transport Conference“ (Evropská dopravní konference).

Asociace pro evropskou dopravu oznámila, že 43. evropská konference o dopravě se bude konat ve Frankfurtu nad Mohanem. Evropská dopravní konference (ETC) propojuje oblasti výzkumu, poradenství, politiky a praxe. Účast na ETC umožňuje různým skupinám sdílet zkušenosti s kolegy profesionály a zjistit, co je v současné době na trhu dostupné.

Více na: <http://etcproceedings.org/>.

5. - 9. 10. 2015, Bordeaux: „22nd ITS World Congress 2015“.

Kongres ITS a jeho doprovodná výstava jsou největší světovou událostí v oblasti inteligentních dopravních systémů a služeb. Hlavní téma 22. světového kongresu ITS v Bordeaux «Na cestě k inteligentní mobilitě - lepší využívání vesmíru» se zaměří nejen na to, jak inteligentní mobilita změní naše životy, ale také na přínosy, které výzkum může přinést do aplikací ITS. Více informací je k dispozici na: <http://www.civitas.eu/content/22nd-its-world-congress-2015#sthash.v3Z4xGq.dpuf> nebo na stránce <http://itsworldcongress.com/>.

7. - 8. 10. 2015, Varšava: „Transport Ticketing Central & Eastern Europe“.

Loňská dvoudenní konference Transport Ticketing střední a východní Evropy přilákala 300 dopravních manažerů z celé Evropy. Delegáti tam přijeli diskutovat a zkoumat inovace týkající se vytváření jízdenek a odbavovacího sektoru veřejné dopravy.

Připojte se letos k setkání provozovatelů dopravy se starosty a dalšími zástupci měst a obcí z Estonska, Lotyšska, Litvy, Polska, Německa, České republiky, Slovenska, Maďarska, Rumunska, Bulharska, Slovinska, Chorvatska, Albánie, Srbska, Bosny a Hercegoviny, Černé Hory, Makedonie, Běloruska, Moldavska, Ukrajiny, Ruska a mnoho dalších. Konference se bude zabývat následujícími tématy:

- Jízdenky a informace pro cestující v reálném čase a jejich zapojení do vize inteligentního města
- Investice a vytváření udržitelného komerčního podnikatelského plánu, který zaručuje jejich vysokou návratnost
- Přechod ze stavu „váš cestující“ do pozice „váš zákazník“

Provozovatelé dopravy a zástupci obcí jsou zváni k účasti na akci zdarma. Více na: <http://www.tt-cee.com/>.

7. - 9. 10. 2015, Johannesburg, Jižní Afrika: „EcoMobility Dialogues“.

Dialogy o ekomobilitě budou zajímat politiky, odborníky, praktiky, akademiky i reprezentanty obcí, kteří zde budou diskutovat o výzvách

současnosti, překážkách řešení a východiscích z krize, které dnes čelí města po celém světě. Dialogy EcoMobility jsou součástí Světového festivalu EcoMobility, kdy po celý měsíc probíhají různé demonstrace stylu života měst bez aut. Hostitelské město umožňuje účastníkům představit své iniciativy v oblasti mobility a získat zpětnou vazbu od odborníků z praxe a vedení měst, která pracují na zavádění průlomových řešení mobility. Pozornost se přitom zaměří především na diskusi o dopravě a změnách klimatu. Akce podporují expertní skupiny Partnership on Sustainable Low Carbon Transport (SLoCaT - Partnerství v oblasti udržitelné nízkouhlíkové dopravy) a iniciativa Bridging the Gap (BTG – Překlenout propast). Výstupy z dialogů se stanou základem pro další diskuse na 21. konferenci Organizace spojených národů o změně klimatu stran (COP21), která se bude konat od 30. listopadu do 11. prosince v Paříži. Více informací na: <http://ecomobility2013.iclei.org>, <http://www.iclei.org/index.php?id=ecomobility> nebo na <http://www.ecomobilityfestival.org/>.

20. - 23. 10. 2015, Vídeň: „Konference Walk21“

Město Vídeň bude hostitelem konference Walk21, která se připravuje na 20. - 23. října 2015. Letošní motto „Kroky vpřed“ představí aktivity a inovace pro budoucnost našich měst a jejich zdravého životního prostředí.

Konference Walk21 umožní setkání odborníků z oblasti propagace pěší dopravy, výzkumu, oblasti politického rozhodování a dodavatelů. Setkání je příležitostí poučit se z mezinárodních zkušeností a poukázat na místní problémy a jejich řešení.

Více informací získáte na webové stránce: <http://walk21vienna.com/>.

Listopad 2015, Brusel: Seminář k problematice výzkumu v oblasti městské mobility.

Na semináři budou představeny výstupy nejzajímavějších evropských výzkumných projektů v oblasti městské mobility a evropský portál vědy a výzkumu v dopravě TRIP (Transport Research and Innovation Portal). Informace najdete v nejbližší době na portálu TRIP: <http://www.transport-research.info/web/>.

18. 11. 2015, Brusel: „PTP-Cycle Training Workshop“ (Dílna o osobním plánování cyklistických cest).

Projekt Cyklus PTP (Personalised Travel Planning)- nabízí bezplatné školení o tom, jak nastavit osobní plánování cyklistických cest a zapojit se do přímých rozhovorů s občany a podpořit tak změny dopravního chování.

Dílna nabízí zdarma školení PTP pro zástupce z 50 měst, která mají zájem skutečně začít budovat kapacity a umožnit investice po celé Evropě. Účast na školení je zdarma a je otevřená pro místní a regionální úřady, podniky a nevládní organizace.

Školení probíhá v angličtině. Registrace bude otevřena na webové stránce: www.ptpcycle-europe.eu.

18. 11. 2015, Brusel: „PASTA Workshop“: Maximising the health benefits of active mobility through sustainable land use planning and transport policies (Maximalizace zdravotních přínosů aktivních druhů mobility prostřednictvím udržitelného územního plánování a dopravních politik).

Evropský projekt PASTA (Promoting Physical Activity through Sustainable Transport Approaches – Podpora fyzické aktivity prostřednictvím trvale udržitelných řešení dopravy) připravuje pracovní setkání, při němž ukáže příklady dobré praxe aktivního cestování. Při workshopu budou také představeny aktualizované nástroje hodnocení dopadů na zdraví a ekonomiku, které vyvinula Světová zdravotnická organizace.

PASTA Workshop si klade za cíl vypracovat zhodnocení, které by vycházelo z přehledu aktivní mobility sedmi evropských měst (Antverpy, Barcelona, Řím, Londýn, Oerebro, Vídeň a Curych) a představit první závěry expertům.

Pracovní setkání se zaměří na témata:

- Úspěšná opatření ve městech na podporu aktivní dopravy;
- Maximalizace zdravotních přínosů aktivních druhů mobility prostřednictvím udržitelného územního plánování a dopravních politik;
- Aktualizovaný nástroj ekonomické posouzení dopadů na zdraví (HEAT) s konkrétními příklady z měst, která tento nástroj použila při zpracování plánů aktivních druhů dopravy.

Akce je určena pro obecní, regionální i národní veřejnou správu, pro pracovníky výzkumu, praktiky z oblasti dopravního a územního plánování, občanské spolky a další aktivní skupiny občanské společnosti. Registrace bude zahájena v druhé polovině června na stránkách projektu: www.pastaproject.eu, kde také získáte další informace.

Jak se stát členem CIVINETu

Žádost o členství je podmíněna zasláním:

- vyplněné přihlášky,
- deklarace zájmu stát se členem CIVINET na hlavičkovém papíru subjektu žádajícího o členství,
- dalších dokladů prokazujících rozhodnutí a oprávněnost rozhodnutí příslušného orgánu žadatele stát se členem CIVINET (v případě obcí/měst výpis usnesení rady nebo zastupitelstva o pověření osoby zastupovat město/obci a výpis usnesení zastupitelstva o schválení podání žádosti o členství)

na sekretariát CIVINET (Sekretariát CIVINET, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno)

a elektronicky na e-mailové adresy: radomira.jordova@cdv.cz a hana.bruhova@cdv.cz.

Rozlišujeme dva typy členství:

Řádné členství

s právem hlasování mohou získat místní samosprávné authority z České a Slovenské republiky, které mají zájem a jsou schopny se zapojit do Iniciativy CIVITAS.

Přidružené členství

je otevřeno asociacím, výzkumným centrům, univerzitám a dalším organizacím, které mají odborný zájem o udržitelnou městskou dopravu.





CIVINET
CIVITAS City Networks

ČESKÁ A SLOVENSKÁ
REPUBLIKA

Kontakty

Sekretariát CIVINET

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Líšeňská 33a
636 00 Brno
e-mail: radomira.jordova@cdv.cz
hana.bruhova@cdv.cz

Více informací o CIVINET vč. přihlášky do CIVINET a deklarace zájmu o členství je k dispozici na internetových stránkách www.cdv.cz nebo <http://www.civitas.eu/civinet/civinet-czech-and-slovak-republics>.

O CIVINET Česká a Slovenská republika

Spolek CIVINET Česká a Slovenská republika byl zapsán do spolkového rejstříku 15. listopadu 2014, IČO 03519996. Jedná se o síť měst a obcí se zájmem o udržitelnou mobilitu a inovativní řešení v dopravě. Jde o jednu z deseti sítí CIVINET, které působí na území EU.

O zpravodaji CIVINET Česká a Slovenská republika

Tento elektronický čtvrtletník slouží k informování všech zájemců o udržitelnou městskou mobilitu. Nabízí informace o vývoji v oblasti udržitelné mobility, o iniciativě CIVITAS a politikách Evropské komise. Příspěvky pochází od členů a sekretariátu CIVINET Česká a Slovenská republika a dalších evropských sítí CIVINET.

Redakce: Ing. Mgr. Hana Brůhová-Foltýnová, PhD.
Mgr. Radomíra Jordová
Ing. Zbyněk Sperat, PhD.
Michaela Valentová

Poděkování:

Tato publikace vznikla v rámci evropského projektu CAPITAL, který je financovaný ze 7. Rámcového programu EU pro výzkum a technologický rozvoj.

Názory zde prezentované jsou názory autorů a nemusí nutně odrážet pohledy Evropské komise nebo projektu CAPITAL.

Uzávěrka tohoto čísla: 15. 06. 2015



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION



Supported by
INTELLIGENT ENERGY
EUROPE

Zpravodaj - červen 2015