

Úvodní slovo

Milí kolegové a přátelé, představitelé měst a krajů, pracovníci úřadů, dopravní odborníci, zájemci o udržitelnou mobilitu,

po třetí v tomto roce vám přinášíme trochu inspirativního čtení k tématu udržitelné mobility.

Podzimní číslo věnujeme hned dvěma konferencím. Jednak přinášíme report z říjnového *CIVITAS Fora 2019* v rakouském Grazu, na němž samozřejmě nemohl chybět ani náš CIVINET Česká a Slovenská republika. Přečtěte si, jaké dojmy v nás zanechalo toto setkání i samotné město.

Druhá konference s názvem *Od Plánů udržitelné městské mobility 1. generace k SUMP 2.0* je z naší vlastní dílny a rádi bychom vás na ni pozvali. Těšíme se, že se 12. listopadu společně potkáme na Ministerstvu dopravy ČR a probereme budoucnost Plánů udržitelné mobility. Podrobnější informace včetně odkazu na registraci najdete uvnitř Zpravodaje.

A nabídneme také malé nahlédnutí do udržitelné mobility v Berlíně, kde se přes velký zájem o cyklistiku stále potýkají s řadou problémů. Ne každé západní město je v tomto ohledu

už dokonalé a tamní témata mohou v mnohém zrcadlit i českou a slovenskou realitu.



Obr. 1: Lávka pro pěší spojující oba břehy města Graz,
autor: Denisa Morongová

Přejeme vám příjemné čtení.

Váš sekretariát CIVINET

OBSAH

Str. 1. - Úvodní slovo

Str. 2. - **Téma čísla: Doprava ve městech – zpátky do budoucnosti**

CIVITAS Forum 2019, 2. – 4. 10. 2019, Graz, Rakousko

Str. 3. - **Z událostí sítě CIVINET Česká a Slovenská republika**

Pozvánka na Konferenci „Od Plánů udržitelné městské mobility 1. generace k SUMP 2. generace, 12. 11. 2019, Praha

Z prostředí měst k udržitelné mobilitě

Berlín – západní praxe v jiném světě

Str. 5. - **Jak se stát členem CIVINETu**

Kontakty

Téma čísla: Doprava ve městech – zpátky do budoucnosti

CIVITAS Forum 2019, 2. – 4. 10. 2019, Graz, Rakousko

Zpátky do budoucnosti, tak znělo motto letošní konference CIVITAS Fórum 2019, na níž se už po sedmnácté setkali lidé z celého světa, a především z Evropy, jejichž profesním tématem se stala udržitelná městská mobilita. Sekretariát CIVINETu České a Slovenské republiky si tuto velkolepou akci v rakouském Grazu nemohl nechat ujít.



Obr. 2: Pohled na Graz od symbolu města - Hodinové věže,
autor: Denisa Morongová

Zmíněné motto se vztahovalo hned ke dvěma významům. Jednak odkazovalo na vůbec první konferenci pod hlavičkou CIVITASu, která se v roce 2003 konala právě v Grazu. Některým zúčastněným se tak vybavovaly nostalgické vzpomínky a, jak přiznal také sám starosta Grazu ve svém úvodním proslovu, ani se nechce věřit, jak rychle čas letí.

Onen návrat do budoucnosti však poukazoval také na současnou situaci v oblasti městské mobility – díky propojení nových technologií, promyšleného plánování orientovaného na lidské měřítko a tradičních forem dopravy, jakými jsou chůze a jízda na kole, mohou ulice a další veřejné prostory měst znovu patřit především svým obyvatelům, a nikoli automobilům.

Předvečer oficiálního zahájení CIVITAS Fóra 2019 patřil jako v loňském roce setkání zástupců ze sekretariátů aktivních CIVINETů, a my jsme tak měli jedinečnou možnost setkat se s kolegy z ostatních unijních zemí. První půle večera se nesla v duchu vyjasňování finančních otázek, což bývá do jisté míry ožehavé téma. Nicméně později nastala uvolněná atmosféra, která nahrávala vzájemnému sdílení zkušeností, výměně kontaktů a snad i příslibům nějaké formy spolupráce s jinými CIVINETy.

A jak na nás zapůsobily Graz a konference? Byly to čtyři dny plné setkávání, přednášek a čerpání inspirace v univerzitním a druhém největším městě Rakouska. Graz nám svojí malebností, zákoutími a úzkými uličkami připomínal mnohá místa u nás, a tak jsme se tam cítili takřka jako doma. Historické centrum, kde hrají prim chodci, lidé na kolech a tramvaje, i širší centrum, jež je také střízlivé co do počtu aut, budily dojem

přívětivého místa, které tepe bohatým městským životem. Smíšené zóny pro pěší a cyklistickou dopravu zde fungovaly bezpečně a se vzájemným respektem všech zúčastněných. Stejně tak cykloobousměrky v přilehlých ulicích, které byly v některých případech pro lepší přehlednost vyznačeny odděleným červeným pruhem.



Obr. 3: Cyklodoprava v ulicích města,
autor: Denisa Morongová



Obr. 4: Ulice města slouží chodcům a cyklistům,
autor: Denisa Morongová

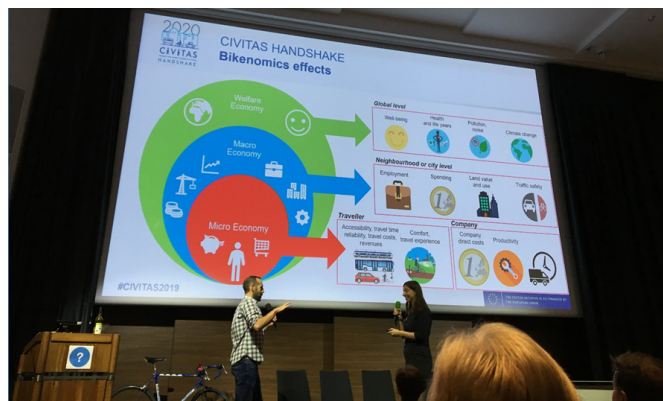
Jedno z velkých lákadel samotné konference pro nás bylo také představení nové generace evropské příručky k tvorbě plánů udržitelné městské mobility – SUMP 2.0 – týmem zpracovatelů z německého Rupprecht Consult. O podrobné informace k této problematice se s vámi však chceme podělit osobně na naší listopadové konferenci ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR, na kterou vás srdečně zveme i v samotné pozvánce v tomto čísle Zpravodaje.

Témata přednášek na CIVITAS Fóru byla skutečně rozličná, stejně jako jejich kvalita, a tak jsme se setkali s informacemi dobře známými, ale také s představením pro nás nových platforem, projektů a konceptů, které by stálo za to přenést

i do našich podmínek. A mnohdy se nejednalo o nákladné změny (jako třeba vyznačení málo známých pěších zkratk ve Vídni).

Není asi žádné překvapení, že ve velké části prezentací byl důraz kladen na sběr a využití dat o pohybu lidí a o jejich dopravním chování (data dnes představují důležitou komoditu opravdu v každém odvětví). Data se skloňovala v kontextu všech módů dopravy, stejně jako v otázce, jež stojí o úroveň výš, a to, jak napomoci ke změně dopravního chování lidí k udržitelnosti. Bohužel konkrétních odpovědí se nám tak často nedostávalo, ale inspirace jsme plní.

- Denisa Morongová -



Obr. 5: Prezentace z oblasti cyklodopravy, autor: Denisa Morongová

Z událostí sítě CIVINET Česká a Slovenská republika

Pozvánka na Konferenci „Od Plánů udržitelné městské mobility 1. generace k SUMP 2. generace, 12. 11. 2019, Praha

CIVINET Česká a Slovenská republika, z. s. a Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., si Vás ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky dovoluují srdečně pozvat na listopadovou konferenci k příležitosti představení nové generace plánů udržitelné mobility – SUMP 2.0 za účasti Roberta Pressla z rakouské Výzkumné společnosti pro mobilitu FGM-AMOR.

Šest let uplynulo od prvního vydání příručky pro tvorbu plánů udržitelné městské mobility (SUMP Guidelines, 2013), podle níž vznikly strategické dokumenty řady evropských měst včetně českých a slovenských. Nicméně svět i oblast mobility se za tuto dobu v některých ohledech proměnily. Evropská komise se tedy rozhodla reagovat revizí této návodné publikace, která kromě zohlednění nových trendů v městské mobilitě slibuje také aktualizaci nedostatků z prvního vydání, které se v praxi ukázaly jako mylné či nefunkční.

SUMP 2.0 vznikl během posledního roku za přispění tří stovek odborníků a byl slavnostně představen na začátku října na konferenci CIVITAS Forum 2019 v Grazu. Přijďte se 12. listopadu seznámit s jeho obsahem také vy. Součástí konference bude i shrnutí poznatků k první generaci SUMP od zástupců měst, které zazněly na dubnovém workshopu v Bratislavě a říjnovém workshopu v Brně.

Po skončení konference bude následovat komentovaná vycházka po vybraných lokalitách s ukázkou okamžitých, testovacích, přechodných a nízkorozpočtových dopravních opatření v ulicích Prahy. Provádět zájemce bude dopravní urbanista Tomáš Cach.

INFO

Kdy: úterý 12. 11. 2019, od 9:30.

Kde: Ministerstvo dopravy ČR, Konferenční místnost, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

On-line registrace na adrese: <https://www.cdv.cz/od-planu-udrzitelne-mestske-mobility-1-generace-k-sump-2-0/>.

Z prostředí měst k udržitelné mobilitě

Berlín – západní praxe v jiném světě

Ukázky dobré zahraniční praxe v oblasti udržitelné mobility nevedou vždy ke kýženému výsledku (aplikování stejných postupů i v našich městech), ale spíše k poznámkám o tom, že nežijeme v Dánsku ani Nizozemí. To je pravda a jen obtížně zde ihned vybudujeme síť cyklostezek stejné úrovně, která se v těchto zemích tvoří od 60. let minulého století. Avšak ani všechna západní města včetně metropolí nejsou zdaleka příkladem dokonalé a jednoduché cesty k udržitelnosti. Příkladem budiž německý Berlín, s nímž má autorka textu delší osobní zkušenost.

Přestože marketingové články cílící na dvoudenní turisty vychvalují Berlín jako ráj cyklistiky, realita a ideál se při větším vhledu do problematiky v mnoha ohledech rozcházejí. Ano,

zaparkovaná kola potkáte skutečně ve vnitrobloku každého domu a jsou jimi také obsypané stojany i dopravní značky po celém městě. Zároveň je také fakt, že počet lidí využívajících pro přepravu po Berlíně jízdní kolo se v loňském roce zvýšil k ročnímu průměru deset tisíc cyklistů denně, a za slunného počasí dokonce dvakrát tolik. Od roku 2006 je zaznamenán 36procentní nárůst vykonaných cest na kole. To jsou bezesporu skvělá čísla a sama mohu potvrdit, že Berlín je na kole to nejlepší, co se vám může stát. Přesto se i tady stále sní o srovnatelných podmínkách jako v Kodani či Utrechtu.

Nedá se totiž tvrdit, že by k nárůstu cyklistů a cyklistek vedla vyšší bezpečnost na silnicích či vznik nových nebo rekonstrukce dosavadních cyklostezek. Pro celistvější představu stojí jistě za zmínku i smutná čísla. Jedenáct lidí (jedna žena, jedna dívka, jeden chlapec a osm mužů) zemřelo loni při jízdě na kole po

střetu s automobilem. V mnoha případech se jednalo o kolizi s nákladním vozidlem, které odbočovalo vpravo a nedalo cyklistovi/cyklistce přednost v přímé jízdě. Několik zmařených lidských životů a těžce zraněných osob každý rok poukazuje na systémový problém, nikoli náhodu a o nějaké nadstandardní bezpečnosti na křižovatkách se tak zatím stále nedá hovořit.

Sice se již nějakou dobu diskutuje o povinné výbavě nákladních vozidel kamerovým systémem, který by řidičům rozšířil zorné pole při odbočování doprava. Nicméně do nákupu zařízení za zhruba 60 tisíc korun (2 300 euro) se dobrovolně mnoha firmám zatím nechce.



Obr. 6: Cyklistická infrastruktura města, autor: Denisa Morongová

Záblesk naděje představovalo loňské přijetí tzv. Mobilitätsgesetz, prvního zákona o mobilitě v rámci celé SRN. Cílem je podpora udržitelné formy dopravy (v čele s cyklistikou) a především vypořádání se s kritickými místy z hlediska bezpečnosti. Berlínská červeno-červeno-zelená koalice (sociální demokraté, levice a zelení), vládoucí od podzimu 2016, tak dosáhla jednoho ze svých programových cílů. Rok a půl po jeho schválení však téma optimistické budoucnosti poněkud zhořklo i poslancům z koalice. Ukazuje se, že jen málo věcí jde podle plánu a vytyčené cíle a horizonty byly v realitě dnešního Berlína a za aktuálně nastavených procesů až moc ambiciózní.

Realizaci opatření pro cyklistickou infrastrukturu si mnohdy rozhodují samosprávy jednotlivých městských částí, jejichž politika se od té magistrátní může lišit podle tamní vládnoucí strany či koalice. A tak prosazování změn ve smyslu zákona o mobilitě je kolísavé od přebudování prvních stovek metrů stezek na široké a chráněné (MČ Friedrichshain-Kreuzberg) po ignoranci (MČ Reinickendorf).

Přitom na úzké uliční profily nebo kopcovitý terén si místní nemohou stěžovat. Berlín se rozprostírá na geomorfologicky rovinatém terénu a nejvyšším převýšením bývají mosty nad železnicí. A co se šíře ulic týká, některé jako např. Kaiserdamm/Bismarckstraße mají až čtyři jízdní pruhy v každém směru a čtyři pruhy využívané jako parkovací stání. Cyklostezka nevyhovující šířky a na mnoha místech prorostlá kořeny stromů se nachází na úrovni chodníku, což nahrává spíše kolizím mezi chodci a lidmi na kolech nežli svižné jízdě.

Nechci ale zůstat jen u škarohlídství. Pozvolným tempem se některé věci mění k lepšímu a svou roli v tom sehrává i silná občanská společnost reprezentovaná množstvím cyklistických

neziskových organizací, občanských sdružení, menších či větších cyklistických demonstrací. Za všechny jmenujme např. neziskovku ADFC Berlin (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) s více než 16 tisíci členy a každoroční největší cyklodemonstraci na světě „Sternfahrt“ (hvězdicová jízda) se stotisícovou účastí.



Obr. 7: Hromadná demonstrativní cyklojízda, autor: Denisa Morongová

Za zmínku stojí také realizace pilotní fáze projektu „Radbahn“ spolku Paper Planes, který uspěl v dotačním programu Spolkového institutu pro výzkum města a veřejného prostoru. Jedná se o využití prostoru pod viaduktem linky metra U1 (která je tedy z části vedena nikoli pod povrchem, ale na pilířích) pro oddělenou, a dokonce zastřešenou cyklostezku napříč městem ze západu na východ.

Zveřejněné vizualizace působí tak samozřejmě, až člověka napadá, proč se pod „U jedničkou“ na kolech nejedzí už dávno. Do věci vstupuje několik faktorů. Jedním z nich jsou zájmy občanů, kteří na některých místech parkují své automobily a jen těžko si představují, jak by se s úbytkem parkovacích stání vypořádali. Finanční podpora od výše zmíněného institutu dává však minimálně naději na získání dalších argumentů, nyní z praxe, pro vznik západovýchodní cyklostezky v celé její délce.

Vstřícným krokem z radnice je zase možnost oznámit na patřičném odboru konkrétní lokalitu ve městě, kde postrádáte stojany. Pokud je to z hlediska parametrů místa proveditelné, nová parkovací plocha pro bicykly v co nejkratší možné době skutečně přibude. Doprovodná infrastruktura je pro opravdu praktické cestování po městě na kole neméně důležitá. Navíc úbytek jednoho parkovacího místa pro osobní automobil poskytne až deset míst pro kola.



Obr. 8: Cargobikes v Berlíně, autor: Denisa Morongová

Úsporu místa a času si pochvalují i doručovací firmy, které pro své služby začali využívat e-cargo bikes neboli nákladní kola. Oproti autům jsou totiž v mnoha ohledech flexibilnější. Jednak mohou využívat průjezdu cykloobousměrkami, jednodušší je i parkování. V porovnání s transportery se zaměstnancům na e-cargo kolech líbí, že mohou zastavit přímo před domem zákazníka namísto zdoluhavého hledání volného místa. Navíc se rozšířilo portfolio možných zaměstnanců o osoby bez řidičského průkazu. Nejčastěji

v ulicích Berlína potkáte poštačky a pošťáky na žlutých kolech s košíky plnými psaní, ale výjimkou nejsou ani nákladní kola, která zvládají rozvézt objednávky se zbožím z e-shopů.

Berlínská situace v oblasti udržitelné mobility zdaleka není perfektní. Pro všechny, kdo chtějí jezdit na kole, je však minimálně povzbuzující, že se i malými kroky mění věci k lepšímu.

- Denisa Morongová -

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-mailovou adresu civinet@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.

Kontakty



Sekretariát CIVINET Česká a Slovenská republika, z.s.

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

Kontaktní osoba v ČR:

Mgr. Michal Bajgart, email: michal.bajgart@cdv.cz

Kontaktní osoba na Slovensku:

doc. Ing. Dana Sitányiová, PhD., email: dana.sitanyiova@fstav.uniza.sk

Více informací o CIVINETu vč. přihlášky do CIVINETu a deklarace zájmu o členství jsou k dispozici na internetových stránkách <http://www.civinet.cz>.

O CIVINETu Česká a Slovenská republika, z.s.

Spolek CIVINET Česká a Slovenská republika, z. s., 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 CIVINETu 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 pocházejí od členů a sekretariátu CIVINET Česká a Slovenská republika a dalších evropských sítí CIVINET.

Redakce: Mgr. Denisa Morongová, Mgr. Alena Klímová, Mgr. Michal Bajgart (Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.)

Sdělení: Názory zde prezentované jsou názory autorů a nemusí nutně odrážet pohledy Evropské komise.

Uzávěrka tohoto čísla: 31. 10. 2019