

Úvodní slovo

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

tématem dalšího čísla zpravodaje je udržitelná mobilita v praxi, kde nám informace a zkušenosti z praxe poskytla paní Machalová z oddělení koncepce dopravy města Brna. Věříme, že máte také informace, které můžete předat svým kolegům z jiných měst. Vaše tematické příspěvky a doporučení na konané akce můžete zasílat na civinet@cdv.cz.

V tomto čísle se můžete dozvědět, jaké poznatky přinesla účastníkům exkurze do Drážďan a o další aktivitě CIVINETu pro rok 2018. Informujeme Vás také o výzvách z Národního programu Životní prostředí, kde jsou otevřeny výzvy na podporu bikesharingu, nákup vozidel s alternativním pohonem a na podporu osvětových projektů v oblasti čisté mobility.

Vznikla nová metodika pro tvorbu a hodnocení dopravních modelů, které se využívají v dopravním plánování. Co tato metodika obsahuje, se můžete dočíst na dalších stránkách zpravodaje. Přinášíme také zajímavosti z dění v zahraničních městech, které řeší udržitelnou mobilitu v praxi, a můžeme se zde inspirovat. Pokud se chcete zúčastnit konference o autonomních vozidlech v Bruselu nebo konference

o inovativních změnách ve městech ve Vídni, podívejte se na pozvánku v kalendáriu.

Přejeme Vám poklidné prožití vánočních svátků a šťastné vkročení do roku 2018.

Váš sekretariát CIVINET



Obr.1. Zamyšlení nad modelem města Drážďany a udržitelnou městskou mobilitou, autor: Michal Bajgart

OBSAH

- | | |
|---|---|
| <p>Str. 1. - Úvodní slovo</p> <p>Str. 2. - Téma čísla: Udržitelná mobilita v praxi
Zkušenosti z realizace PUMM města Brna - Interview s paní Machalovou z oddělení koncepce dopravy města Brna</p> <p>Str. 3. - Z událostí sítě CIVINET Česká a Slovenská republika
Drážďanský tah na bránu aneb pořádná lekce z NDR</p> <p>Str. 4. - Řídící rada CIVINETu a připravované akce CIVINETu na rok 2018</p> <p>Str. 5. - Z prostředí měst/informace pro města
Oborná stáž k udržitelné dopravě v rámci projektu CIVITAS „Satelite“</p> <p>Str. 6. - Výzvy Národního programu Životní prostředí</p> | <p>Str. 7. - Profil našich členů – statutární město Přerov
Informace a zajímavosti z dění v oblasti udržitelné mobility
Databáze projektů výzkumu v dopravě EU
Metodika pro tvorbu a hodnocení makroskopických dopravních modelů</p> <p>Str. 8. - Cirkulační dopravní plán v Ghentu
Aktualizace SUMP města Las Palmas
Slovenské město „malého měřítka“ Ljutomer a SUMP</p> <p>Str. 9. - Systém bike sharingu v bulharském Burgasu</p> <p>Str. 10. - Plán udržitelné mobility Utrecht: posun od teorie k praxi</p> <p>Kalendárium: Události v roce 2018</p> |
|---|---|

Téma čísla: Udržitelná mobilita v praxi

Zkušenosti z realizace Plánu udržitelné městské mobility města Brna – Interview s paní Machalovou z Oddělení koncepce dopravy města Brna

Úvod do aktuálního stavu Plánu udržitelné městské mobility pro město Brno (dále SUMP Brno) pro orientaci čtenáře:

- Rozhodnutí o pořízení SUMP padlo v době, kdy ještě neexistovala Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky a MD ČR nevyžadovalo SUMP pro financování projektů z OPD a IROP
- SUMP se začal připravovat koncem roku 2013 – příprava zadávací dokumentace
- Práce byly zahájeny v srpnu 2014, analytická část byla odevzdána v říjnu 2014
- Předpokládané dokončení plánu mobility bylo plánované na přelom roku 2015/2016, ale posunulo se a dle aktuálního harmonogramu má SUMP Brno finalizovat začátkem roku 2018
- Tento týden byla zveřejněna SEA k SUMP Brno
- Brno připravuje Strategický plán (Brno 2050), aktuálně byla schválena vize

Jaký byl důvod pořízení SUMP? Co Vás k tomu motivovalo a jak probíhalo rozhodování o jeho zpracování?

Brno bylo a je součástí různých evropských projektů v Horizont 2020, předtím 7. rámcový program. Prostřednictvím těchto projektů jsme se dostali k tvorbě různých koncepcí, které se týkaly udržitelné mobility. Uvědomili jsme si, že je potřeba mobilitu plánovat jinak. Proto jsme se rozhodli, že bychom chtěli nechat zpracovat plán mobility pro Brno. Prioritou tedy nebylo mít SUMP proto, aby mohlo Brno čerpat z dotačních programů. I když o té možnosti se mluvilo už v době, kdy jsme s tím začínali. Iniciativa tedy vyšla od úředníků, kteří se projektů účastnili, ale na potřebě řešit mobilitu ve městě byla celkem shoda i s politiky a bylo to samozřejmě s jejich podporou.

V té době sice neexistovala metodika v ČR, ale v zadání jsme postupovali podle Urban mobility package a metodiky od Rupprecht Consult, takže postup by měl odpovídat i české metodice, která z nich vychází. Zajímavostí je, že původní brožuru Příprava plánů udržitelné mobility od Rupprecht Consult jsme si pro vlastní potřeby nechali přeložit a když jsme se o tom zmínili Rupprecht Consult, nabídli nám, že texty vloží do jejich grafického stylu a vydají českou verzi brožury.

Jak s odstupem času hodnotíte toto rozhodnutí? Změnil se nějak za tu dobu pohled na význam a účel SUMP Brno?

Zpětně to hodnotím jako dobré rozhodnutí, začít tak brzy, protože jsme si mohli dopřát víc času na některé fáze jako Analytickou část a Víze a více je komunikovat s veřejností, uvnitř města a s dalšími zúčastněnými stranami. Někdy je však trochu frustrující, že Brno ještě dokument nemá schválený na rozdíl od některých měst, které začali později. Doufám, že se to naše poměrně rozsáhlé projednávání vrátí v budoucnu, kdy bude realizace opatření lépe akceptována.

SUMP Brno v současnosti nabírá na významu tím, že jej bude potřeba pro čerpání financí z dotačních programů. Tato skutečnost znamená mimo jiné, že se o dokument začínají zajímat skupiny lidí, které by to jinak nezajímalo.

Co bylo největší komplikací/výzvou během řešení?

Já bych radši řekla spíš výzva. Tou bylo zapojení veřejnosti, práce s veřejností a nejenom s veřejností, ale se všemi stakeholdery

i v rámci města. To si myslím, že se ještě pořád učíme – jakým způsobem komunikovat to, co děláme, ten proces a zároveň výsledky a důvody proč to děláme. Zakázku na komunikaci jsme realizovali v rámci evropského projektu CH4ALLENGE a výhodou bylo i to, že jsme měli příležitost probírat postup v širším fóru.

Brno má na pomoc s komunikací mediální agenturu. Vnímáte to jako potřebné?

Ano. Ukázalo se, že pro takové velké témata je důležité mít někoho, kdo se zabývá moderováním a facilitací profesionálně. Bohužel tento poslední půlrok je složitější v tom, že řešíme SEA, která by měla být zveřejněna tento týden. A dostali jsme se do takového „vákua“, kdy máme připomínky k Návrhové části a zároveň se zpracovávala SEA. Takže teď je období pár měsíců, kdy komunikace z naší strany byla trochu slabší.

Jak se dařilo a daří skloubit požadavky různých zájmových skupin (automobilisté, cyklisté)? Máte k těmto participativním procesům nějaké doporučení?

Doporučila bych městům, aby všechny zájmové skupiny na projednávání a diskuzi zvali. Aby nečekali na to, až objeví tyto skupiny sami, že se připravuje strategický dokument k dopravě. Pokud vědí, že to někoho zajímá, neměli by váhat s pozváním, zapojit ho a dát mu prostor vyjádřit se. Aby byli od začátku součástí procesu tvorby SUMP.

Jak Brno řeší vztah a vazbu SUMP ve vztahu k ostatním strategickým dokumentům – územnímu plánu – ÚPN, Strategickému plánu města, připravovaným Zásadám územního rozvoje Jihomoravského kraje – ZÚR JMK, krajským rozvojovým koncepcím apod.?

SUMP z Územního plánu (ÚPN) vychází, hodnotí návrhy řešení dopravy v ÚPN. Dále návrhy ÚPN doplňuje, jako třeba R43, která není v ÚPN, ale z hlediska dopravy je potřeba aby byla nějak trasovaná. Naše Oddělení koncepce dopravy připravuje koncepční studie jako podklad pro ÚPN, takže s kolegy z Územního plánování komunikujeme a jsme zvyklí takové dokumenty připravovat, projednávat je s dopravním podnikem, KORDISem¹, krajem atd. SUMP mluví zejména o směřování města v oblasti dopravy, ale stavby neřeší do podrobnosti.

Co se týče Strategie města, pracovali jsme s tou, která v té době platila. Aktuálně Brno připravuje novou Strategii a našim úkolem je, aby to co je v SUMP odpovídalo Strategii a naopak, aby Strategie převzala to, co je relevantní z plánu mobility. Proces se snažíme brát jako oboustranně obohacující, protože poznatky se mění a před pár lety se nám některé věci jeví při přípravě SUMPu jinak, než teď při přípravě Strategie. Pokud v průběhu zpracování Strategie narazíme na něco, co by mělo být v plánu mobility, tak se to snažíme zapracovat, protože Návrhová část je ještě otevřený dokument v přípravě.

SUMP Brno je zpracováván pro širší území, i pro Brněnskou metropolitní oblast, takže jsme pracovali s verzí ZÚR JMK, která byla platná v té době. Procesu přípravy ZÚR jsme se účastnili jako dotčený orgán, ale spolupráce se Strategickým plánem města je mnohem užší. Odbory Jihomoravského kraje (JMK) jsou jedním z partnerů při přípravě SUMP Brno a v každé fázi projednávání s veřejností jsme SUMP projednávali i s JMK. Byli také součástí pracovních skupin při formulaci vize.

¹ KORDIS JMK, spol. s r. o. - koordinátor integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje.

Jak vnímáte zařazení SUMP v rámci legislativy? S kterými dokumenty je provázán, se kterými je více či méně spjat? Kterým je podřízen?

To, že metodika na začátku nebyla a SUMP není legislativně zakotven, způsobuje, že se objevují postupy a požadavky, které by měly být známy již před začátkem prací na dokumentu. Například proces schválení SUMP a SUMF Komisi pro posuzování dokumentů městské mobility, který byl popsán až v tomto roce. Beru to ale tak, že připravujeme první generaci plánů mobility, všichni se s tím učíme pracovat a vychytáváme chyby pro další generaci. Zakotvení v legislativě asi není nutné, ale je potřeba mít metodiku, předem znát pravidla a body, které je potřeba splnit, aby byl SUMP akceptován MD a použitelný pro rozvoj města. Aby bylo zřejmé, které kroky musí v rámci procesu proběhnout. Například, když jsme měli teď zjišťovací řízení v rámci SEA, tak jeden z dotazů byl na to, jestli se dokument projednával s veřejností. Projednání sice bylo několik a rozsáhlých, teď ale musíme popsat, jestli a jak splňují požadavky projednání podle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

Domníváte ze z Vaší zkušenosti se zpracováním SUMP Brno, že má smysl podobný dokument zpracovat i pro menší města?

Myslím si, že to má smysl. V Brně chceme zpracovávat institucionální plány pro firmy a úřady, což jsou ještě menší jednotky než malá města a má smysl se nad mobilitou jejich zaměstnanců a návštěvníků zamýšlet. Velké infrastrukturní stavby jsou samozřejmě důležité, ale ovlivnění dopravního chování je často o měkčích opatřeních. Plány mobility pomáhají k tomu, že dávají dohromady informace

z různých odborů a proto jsou důležité i na malých městech. Jejich příprava vytvoří prostor pro komunikaci mezi odbory např. územního plánování, dopravy, životního prostředí, investic apod. Například velká průmyslová zóna s více firmami, kde vznikají zácpy při začátku a konci pracovní doby. Jak to vyřešíte? Nepůjde to tak, že uděláte větší silnici. Musíte se s nimi domluvit. Můžete jako město hrát roli prostředníka, aby si například firmy posunuli a rozložili začátek a konec pracovní doby. To jsou věci, které je potřeba dělat i na malém městě. Jako velké města disponujeme jinými možnostmi – personálními i finančními a i zapojení do Evropských projektů je pro nás mnohem jednodušší. Na druhou stranu takový dokument pomůže i malým městům k tomu, že si udělají analýzu a mohou zjistit, že problémy, které mají, nevyřeší třeba nové parkování, ale úprava, která možná ani nebude souviset s novou infrastrukturou.

Které součást SUMP a jeho přípravy byste doporučila věnovat maximální pozornost od zadavatele (města)?

Základem je analytická část, tedy zjištění stavu a definice problémů. Z toho potom vyplyne směřování SUMP a formulace vize. Nejdřív je potřeba zjistit jaký je současný stav, jak doprava ve městě funguje, jaké jsou problémy, nebo naopak, co je dobré a pak by si měli říct, jaké to město chtějí mít. Jak by město mělo vypadat by nemělo znít pouze ze strany úředníků a politiků daného města, ale také ze strany veřejnosti a těch, kdo se na jeho rozvoji podílejí. Návrhová část by potom už jen měla naplňovat to, jaké město chceme.

- Michal Lazor -

Z událostí sítě CIVINET Česká a Slovenská republika

Drážďanský tah na bránu aneb pořádná lekce z NDR

Civinet ČR a SR upřesnil na konci října ve spolupráci s magistrátem města Drážďany dvoudenní dopravní exkurzi. Zúčastnilo se jí 26 zástupců českých a slovenských měst a institucí.

Exkurze začala procházkou v okolí drážďanského World Trade Center, kde jsme si ukázali např. stromy vysazené do bývalé cyklistické stezky, což byla názorná ukázka toho, že při vytvoření zóny 30 není oddělení cyklistů od motorové dopravy smysluplné. Diskutovali jsme také o místech pro přecházení na řízených křižovatkách nebo vracení cyklistů do vozovky v místech, kde se dříve pletli chodcům (nebo byli jimi pleteni). Hlavní zjištění – drážďanský cyklista patří do vozovky!



Obr.2. Stromy v místě zrušené cyklostezky aneb Zóna 30, autor: Zbyněk Sperat



Obr.3. Zrušený přejezd pro cyklisty, který ústí do přidruženého prostoru. Nově je infrastruktura pro cyklisty řešena v hlavním dopravním prostoru, autor: Zbyněk Sperat

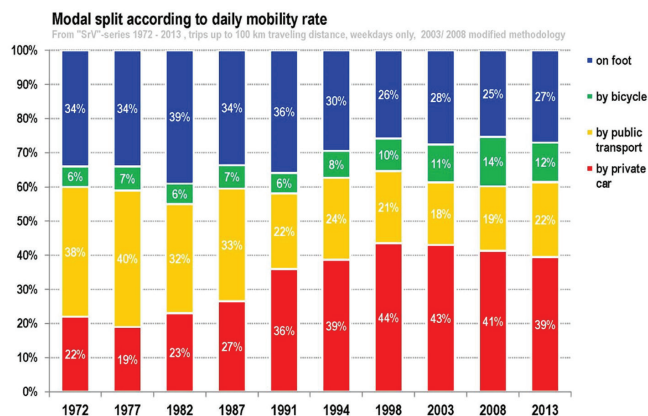
Odpoledne následovala teoretická část s informacemi o aktuálním stavu drážďanského SUMPu a jeho implementační fáze v podání naší dlouholeté spřízněné duše na magistrátu, Kerstin Burggraf, která nám již v minulých letech připravila zajímavé prezentace na toto téma (plán se zpracovává od r. 2009). Její kolegyně Margit Haase nám ve svém příspěvku představila město a jeho vývoj z pohledu dopravy a mobility, vč. demografických změn. Poté nás Margit provedla městem a komentovala některé realizace a záměry. Následovala společná večeře a diskuze u piva spojená s výměnou poznatků, úspěchů i neúspěchů z měst ČR.

Druhý den jsme začali hned od rána zostra, a to prezentací managementu mobility, opět v podání Kerstin Burggraf. Velmi

zajímavé a inspirující, téma se v Drážďanech řeší od r. 1996, první strategie ovlivňování poptávky po dopravě vznikla již v r. 2000. Dobrých výsledků Drážďany dosahují u zavedení zaměstnaneckých jízdenek a tarifů v MHD, na které zaměstnavatel přispívá. Dalším úspěšným opatřením je kombinované jízdné, kdy např. vstupenka do divadla zahrnuje jízdenku MHD. Vtipným počinem pro podporu pěší dopravy je poukaz na nákup nezbytného „dopravního prostředku“ - bot. Dozvěděli jsme se, že hlavním motivem k ovlivňování poptávky po dopravě je znečištění ovzduší z dopravy. Pokud by město nepracovalo s tématem mobility managementu, muselo by být výrazněji restriktivní v individuální automobilové dopravě. Touto relací město aktivity M&M obhájí. Následovala poměrně náročná a odborná prezentace k dopravnímu modelu města v podání Joachima Rietschela. Město Drážďany má vlastní síly, které dokáží model v omezené míře spravovat a používat. Joachim, jako jeden z nich, přiblížil, co vše dopravní model města zvládne.



Obr.4. Prohlídka modelu města Drážďany, autor fotografie: Michal Bajgart



Obr.5. Vývoj dělby přepravní práce (podíl cest různými druhy dopravy) v Drážďanech, zdroj: billiger-autofahren24.de

Následoval oběd v jídelně v místě konání akce a poté velmi očekávaný bod programu – komentovaná vyjížďka na kolech po městě s ukázkami zajímavých realizací. Průvodci nám byli Kerstin i Joachim. Viděli jsme dopravní zklidňování v praxi, vídeňské zastávky a další prvky nejen cyklistické infrastruktury. Jako bonus jsme zahlédli modrou nákladní tramvaj, která obsluhuje továrnu VW situovanou nedaleko centra města. Působivé, ekologické a originální, pro účastníky exkurze tedy atraktivní objekt zájmu.



Obr.6. CarGo Tram v areálu VW, zdroj: http://www.billiger-autofahren24.de/wp-content/uploads/ampnet_photo_20101112_015827.jpg



Obr.7. Komentovaná vyjížďka po Drážďanech – výklad v blízkosti rušné křižovatky, autor: Zbyněk Sperat

Exkurze byla zakončena v 16h velkým poděkováním německým partnerům, kteří nám věnovali nemálo svého času. Odjezd byl hromadný, většina z účastníků se sešla v jednom vlaku, byla tedy možnost diskutovat nabyté poznatky ještě živa.

Náklady na ubytování, stravu a zapůjčení kol byly hrazeny z rozpočtu CIVINETu. Exkurze byla zdarma pro jeho členy, ostatní města se mohla zúčastnit za poplatek.

Další exkurze je již v přípravě!

- Zbyněk Sperat -

Řídící rada CIVINETu a připravované akce CIVINETu na rok 2018

Dne 27.11.2017 se sešla Řídící rada CIVINETu v Olomouci, na programu jednání byly hlavním bodem exkurze a další aktivity v roce 2018. Bylo zde představeno hodnocení exkurze v Drážďanech účastníky a požadovaná témata dalších exkurzí (jak je sdělili účastníci a členové sítě CIVINET na valné hromadě v květnu 2017).

Nejvíce atraktivní jsou témata cyklo dopravy, pěší dopravy, parkování a managementu mobility ve velikostně srovnatelných městech členům CIVINETu ČR a SR. Opomíjeným tématem je citylogistika, přestože její dopady na život ve městech jsou značné.

K plánovaným aktivitám CIVINETu na rok 2018 patří:

- Setkání Valné hromady a konference CIVINETu v Žilině v dubnu 2018,
- 11. – 15. června 2018 - trénink v Hradci Králové pro zástupce 20 měst ČR (prioritně pro zástupce měst sítě CIVINET, ostatní zástupci nečlenských měst za poplatek) za účasti zahraničních lektorů,

témata:

- Komunikace a zapojení stakeholderů do SUMP a opatření v SUMP
- Přínosy SUMPu pro politiky a města
- Aplikace Urban Transport Roadmaps
- Využívání uličního prostoru

školitelé:

Celkem 3 zahraniční lektori a také radní pro dopravu z belgického města Sint Niklaas (75.000 obyv.), který se účastní pouze v termínu 11. - 12. 6. 2018.

Dalšími aktivitami jsou jednání Řídící rady, zahraniční exkurze do vybraného města v září, koučing pro vybraná města.

O všech připravovaných akcích Vám dáme s předstihem vědět.

- Michal Bajgart -



Z prostředí měst / informace pro města

Odborná stáž k udržitelné dopravě v rámci programu CIVITAS – „Satellite“

Druhý listopadový týden jsem se zúčastnil třídenní odborné stáže na Madeiře. Tato stáž se uskutečnila na základě programu CIVITAS – „Satellite“.

První den, kterým bylo úterý 14.11., jsme byli pány Claudiem Manterem a André Freitasem přivítáni na půdě dopravního podniku „Horário de Funchal“. Vedle mě se účastnili i zástupci měst Terassa, Rijeka a Varšava. Nejprve nám byly odprezentovány projekty k udržitelné mobilitě ve městě Funchal (112 000 obyvatel) a poté jsme se odebrali k prohlídce garáží a zázemí uvedeného podniku. Největším překvapením pro mě bylo stáří autobusů, které v některých případech činilo až 25 let a také velká variabilita těchto vozidel, která souvisí jak horským terénem v oblasti, tak s turistickým ruchem.

Pak jsme se vydali na exkurzi přímo do ulic. Nejprve jsme dorazili k turistické vyhlídce, kde nám byl představený systém pozemních komunikací ve městě, který mj. zahrnuje i novou rychlostní komunikaci ve výšce 700 m.n.m., která však není dostavěná a vede „odnikud nikam“.

Dále nás kolegové z města Funchal odvezli až k úpatí hor, kde podélný spád komunikací činí až 25% a kde jsou používány speciální horské autobusy na podvozku nákladních automobilů.



Obr.8. Speciální horský autobus v akci, autor: Aleš Kratina

Večer se uskutečnila společná večeře s množstvím diskusí o zkušenostech s udržitelnou dopravou v jednotlivých zemích.

Druhý den, ve středu 15.11., jsme byli pozváni k prohlídce a prezentaci na Magistrát města Funchal. Dozvěděli jsme se spoustu zajímavých informací z historie města i celého ostrova a byla nám představena politická agenda k jednotlivým projektům i další souvislosti.

Nejvíce mě zaujala informace o parkovací politice, která se snaží čelit vysokému podílu individuální automobilové dopravy ve městě a problémy související s dodržováním pravidel (např. na parkovištích „Kiss and ride“ u škol) a určitá laxnost místní policie při vynucování těchto pravidel.

Několik zjištěných poznatků:

- Ve Funchal žije 112000 obyvatel, což je 42% celkového osídlení ostrova
- 53% obyvatel používá osobní automobil jako řidič
- Hodnota motorizace je 430 osobních automobilů/1000 obyvatel
- 22,16% obyvatel používá veřejnou dopravu
- 11,1% obyvatel chodí po městě pěšky
- Zaznamenávají strmý nárůst počtu motocyklů
- Více jak 50 tis. automobilů vjíždí denně do centra Funchal

Odpoledne nás přivítali představitelé místní univerzity a technologického centra, kde nám byla představena koncepce elektromobility na Madeiře. Nejvíce akcentovaným argumentem této části byla energetická bezpečnost, protože noční dobíjení elektromobilů (současný počet lehce přes 100 ks) pomáhá řešit přebytek energie, která z větší části pochází z obnovitelných zdrojů (např. větrné turbíny).

Poslední den, ve čtvrtek 16.11, byl volný program, který mnozí účastníci využili k průzkumu systému veřejné dopravy včetně lanovky, která vede vysoko nad Funchal k areálu botanické zahrady.

V závěrečné prezentaci jsme byli informováni o snahách k lepšímu dopravnímu propojení ostrova s pevninou, mj. včetně pravidelné trajektové dopravy z přístavu Porto (pravidelné spojení je v současnosti možné pouze letecky).

Mohu konstatovat, že návštěva byla velmi pracovní a dozvěděl jsem se spoustu informací k mé další práci. Budu se v rámci Kraje Vysočina snažit prosadit např. turistický pas na veřejnou dopravu, což je vlastně jednorázová papírová čipová karta, která na Madeiře funguje velmi dobře.

- Aleš Kratina -

*vedoucí odboru dopravy a komunálních služeb MěÚ Třebíč,
předseda Dopravní komise rady Kraje Vysočina -*

Výzvy Národního programu Životní prostředí

Výzva č. 11/2017 pro předkládání žádostí o poskytnutí podpory v rámci Národního programu Životní prostředí na téma: „Osvětové projekty z oblasti čisté mobility“.

Cílem Výzvy je zvýšit povědomí obyvatel o problematice čisté mobility a rozvíjet jejich postoje potřebné pro environmentálně odpovědné jednání a chování v souladu s udržitelným rozvojem.

Předmětem podpory jsou v souladu s podporovanou aktivitou Programu 6. 1. H – Osvětové projekty z oblasti čisté mobility osvětové projekty a kampaně pro veřejnost. V rámci těchto projektů jsou podporovány:

- projektová příprava - analýza a průzkum aktuálního stavu, případně aktualizace stávajících průzkumů a analýz (míra informovanosti obyvatel o problematice dopadů automobilové dopravy a možnostech řešení, ochota využívat ekologicky šetrné způsoby přepravy ve městě);
- příprava samotné osvětové činnosti;
- realizace osvětové činnosti a související propagace (tištěná média, rozhlas, interaktivní či obrazovkové tabule, bannery), PR, online, webové stránky, microsite, sociální sítě a komunikace na nich), tvorba a distribuce krátkého bulletinu. V rámci osvětové činnosti a propagace bude využito jednotné logo MŽP pro čistou mobilitu (Ekomob - čistá mobilita) s možnou kombinací s již zavedeným logotypem žadatele.

O finanční podporu z prostředků Fondu mohou žádat následující subjekty:

- vyšší územní samosprávné celky (kraje);
- statutární města.

Pro Výzvu je alokováno celkem 20 mil. Kč.

Znění výzvy a přílohy naleznete na: https://www.mzp.cz/cz/npzp_vyzva_1117.

Výzva č. 14/2017 pro předkládání žádostí o poskytnutí podpory v rámci Národního programu Životní prostředí na téma: „Podpora alternativních způsobů dopravy - Bikeshring“.

Cílem výzvy je zvýšení využívání cyklistické dopravy ve městech doprovázené snížením znečištění ovzduší pomocí zavádění komplexních systémů sdílení jízdních kol. Sledovanými indikátory jsou počet využitelných jízdních kol a počet míst ve stojanech ve městě. Doplnkově se sleduje podíl cyklistické dopravy na přepravních výkonech města a počet přeprav, obrát jízdních kol a ujetá vzdálenost na kolech pořízených v rámci projektu.

Oprávněnými příjemci podpory jsou:

- statutární města;
- dopravní podniky a příspěvkové organizace vlastněné alespoň z 50 % městy;

- právnické osoby s výjimkou organizačních složek státu a politických stran a hnutí dle zákona č. 424/1991 Sb., o sdružování v politických stranách a v politických hnutích, v aktuálním znění.

Projekty se realizují na území statutárních měst a v odůvodněných případech též v přílehlých obcích.

Minimální výše podpory na jeden projekt činí 250 tisíc Kč, maximální výše pak 5 mil. Kč. Podporu lze poskytnout až do výše 85 % celkových způsobilých výdajů. Celková alokace je 20 mil. Kč.

Příjem žádostí bude probíhat do konce ledna 2018, projekty budou realizovány nejpozději do 20. 12. 2020.

Znění výzvy a přílohy naleznete na: https://www.mzp.cz/cz/vyzva_ctrnact_2017.

Výzva č. 21/2017 pro předkládání žádostí o poskytnutí podpory v rámci Národního programu Životní prostředí na téma: „Eko - mobilita“.

Cílem Výzvy je snížení negativních vlivů dopravy na zdraví obyvatel a životní prostředí, tj. zejména snížení emisí z dopravy a případné snížení hlukové zátěže, a to prostřednictvím podpory využívání vozidel s alternativním pohonem.

Předmětem podpory předkládané Výzvy je nákup nových vozidel či pronájem vozidel formou operativního leasingu na tyto alternativní pohony:

- CNG;
- Plug-in hybrid;
- Hybrid;
- Elektromobil.

Oprávnění příjemci jsou následující subjekty:

- územní samosprávné celky (obce a kraje) a městské části hlavního města Prahy (dále jen „ÚSC“),
- svazky obcí (dle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, v platném znění),
- příspěvkové organizace územních samosprávných celků dle zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, v platném znění,
- společnosti a ostatní subjekty vlastněné z více než 50 % ÚSC.

Alokace pro předloženou Výzvu je navrhována ve výši 100 mil. Kč (20 mil. Kč pro vozidla s pohonem CNG a hybrid, 80 mil. Kč pro vozidla s pohonem plug-in hybrid a elektromobil).

Podpora je poskytována formou:

- dotace z prostředků Fondu na základě Směrnice MŽP č. 4/2015 určené na pořízení vozidla do majetku žadatele či k úhradě nákladů operativního leasingu nebo
- kombinace dotace se zvýhodněnou půjčkou poskytnutou Státním fondem životního prostředí ČR na základě Směrnice MŽP č. 8/2017, kterou lze poskytnout pouze v případě pořízení vozidla do majetku žadatele.

Příjem žádostí: od 1. 11. 2017 do 27. 9. 2019. Výzva je vyhlášena jako jednokolová nesoutěžní.

Znění výzvy a přílohy naleznete na: https://www.mzp.cz/cz/vliv_dopravy_snizeni_dvacet_jedna.

Profil našich členů - Statutární město Přerov

Pozice v CIVINETu	člen kontrolního výboru
Počet obyvatel	43 641
Rozloha	5 845 ha
MHD	autobusy
Druhy dopravy:	
- MHD bus (počet linek/zastávek/km)	9 linek (od 1.1.2018 11), zastávek 87 (počítány v každém směru)/délka tras 94,5 km
- MHD tramvají (počet linek/zastávek/km)	-
- MHD trolejbus (počet linek/zastávek/km)	-
- MHD vlak (počet linek/zastávek/km)	(jedno nádraží)
Generel cyklistické dopravy:	Součást SUMP
- cyklostezky ve městě (km)	25 km
- cyklotrasy ve městě (km)	-
- rekreační cyklostezky a cyklotrasy (km)	-
Pěší zóny (km)	0,2 km
Obytné zóny	ANO
Zóny 30	ANO
Generel pěší dopravy (ano/ne)	Součást SUMP
Regulace parkování? (ano, ne, jak - v centru, všude, zpoplatnění odstupňované)	Regulace v centru, zpoplatnění, pouze na vyhrazených místech. Zpoplatnění ještě na vybraných parkovištích.
Největší problém v oblasti dopravy	Chybějící propojení dvou úseků D1.
Největší úspěch v oblasti dopravy	Rychlá a levná opatření pro cyklisty (propojky, zpřístupnění pěší zóny apod.).
Cíl v oblasti dopravy pro nejbližší 2 roky	Velké dopravní stavby státu (část dálnice, mimoúrovňové křížení s tratí ...). Úprava vybraných ulic.
Nejlevnější dopravní opatření, které se vám osvědčilo	Zprůjezdnění pěší zóny pro cyklisty.
Co vám dalo členství v síti CIVINET?	Rozhled a příklady kvalitních řešení v zahraničí, české reference a kontakty, vzdělání v oblasti SUMP.
Co čekáte do budoucna od sítě CIVINET?	Podporu v prosazování nových a neobvyklých řešení v oblasti dopravy a vzdělávání v soudobých trendech.

Informace a zajímavosti z dění v oblasti udržitelné mobility

Databáze projektů výzkumu v dopravě v EU

Databázi projektů výzkumu v dopravě v Evropské unii (národní, evropské i institucionální financování) TRIP, která fungovala na webové stránce transport-research.info najdete od září 2017 na doméně trimis.ec.europa.eu. Její název se změnil na TRIMIS - The Transport Research and Innovation Monitoring and Information System a změnil se také vizuál a způsob vyhledávání, který by měl být uživatelsky přívětivější a efektivnější. Záznamy z původní databáze TRIP byli přeneseny a až do listopadu 2017 se dále rozšiřují.

- Michal Lazor -

Metodika pro tvorbu a hodnocení makroskopických dopravních modelů

Na konci letošního roku vznikla v rámci projektu Minimální standardy návrhu modelů pro dopravní plánování certifikovaná Metodika pro tvorbu a hodnocení makroskopických dopravních modelů. Účelem metodiky je sjednocení rozsahu, struktury a postupů při tvorbě dopravních modelů, které se využívají pro dopravní plánování. Její uplatnění vidí autoři především u odborné veřejnosti zabývající se dopravně plánovací praxí.

Metodika obsahuje tři hlavní části. **První část** se týká projektového řízení tvorby dopravních modelů. Popisuje projekt od přípravné fáze, přes realizační a aplikační fázi až po údržbu a budoucí možnosti

modifikace dopravního modelu. Klade důraz zejména na správné sestavení projektového a řešitelského týmu, volbu manažerského přístupu, vlastnictví modelu a dat a finanční a časový rámec projektu. Také určuje role v projektu, kdo vstupuje do celého procesu tvorby a pro koho jsou výstupy modelu vytvářeny. **Druhá část** metodiky se zabývá teoretickým základem a využitím dopravních modelů. Slouží pro ujasnění hlavních pojmů, se kterými se lze setkat při modelování dopravy (např. jaké jsou rozdíly mezi modely multimodálními a unimodálními, makroskopickými a mikroskopickými). Nejobsáhlejší, **třetí část** metodiky se věnuje celému postupu tvorby dopravního modelu z pohledu dopravního modeláře. Je zaměřena především na čtyřstupňové dopravní modely, které jsou v současné době nejvíce využívány.

Popsaná metodika je ke stažení na webových stránkách www.dopravni-modely.cz.

Tato metodika vznikla díky projektu Minimální standardy návrhu modelů pro dopravní plánování, č. TA04031189, financovaného Technologickou agenturou ČR v rámci programu ALFA, 4. veřejná soutěž na výzkumné infrastruktuře pořízené z Operačního programu Výzkum a vývoj pro inovace (CZ.1.05/2.1.00/03.0064).

- Jitka Ondráčková -

Cirkulační dopravní plán v Ghentu (Belgie)



Obr.9. Cirkulační dopravní plán města Ghent – situace v ulicích, Zdroj: <http://www.eltis.org/discover/case-studies/gents-traffic-circulation-plan-belgium>.

Plán je součástí většího plánu mobility navrhnutého v roce 2012 v reakci na množství automobilové dopravy ve vnitřním městě. Jeho cílem je zabránit zbytečnému projíždění centrem města, a to prostřednictvím rozdělení města na šest oddělených obvodů (včetně centra města) a jednu velkou pěší zónu. V případě, že by auta potřebovala přejet z jednoho sektoru zóny do druhého, musejí využít vnějšího městského okruhu (přímé cesty nejsou povoleny). K dodržení tohoto příkazu bylo nutné změnit v 77 ulicích směr jízdy a zakázat průjezd některými ulicemi (s výjimkami aut se speciálním povolením, autobusů a taxi). Na třech klíkových místech byly k tomuto účelu instalovány kamery s licencovanou technologií na rozpoznávání poznávacích značek. Dále byly tyto kamery instalovány také v ulicích, skrze které je možný vjezd do pěší zóny.

Hlavním přínosem plánu je to, že městské centrum zůstane všem dostupné a zároveň živoucí, protože cyklisté, chodci, tramvaje a autobusy zabírají méně veřejného prostoru než automobily.

Celý článek naleznete na: <http://www.eltis.org/discover/case-studies/gents-traffic-circulation-plan-belgium>. Více informací o cirkulačním dopravním plánu Ghentu: <https://stad.gent/ghent-international/mobility-ghent/circulation-plan>.

Aktualizace Plánu udržitelné městské mobility (SUMP) města Las Palmas

Hlavní město Kanárských ostrovů Las Palmas vytvořilo svůj Plán udržitelné městské mobility v letech 2009-2012. Jeho aktualizace by měla více splňovat turistické požadavky města. Turisté by měli být podpořeni jednak k většímu využívání cyklistické dopravy, a to prostřednictvím atraktivnějších cyklostezek a zavedení služeb sdílení kol, jednak autobusové dopravy, prostřednictvím zlepšení efektivity veřejné dopravy. Dalším opatřením je nový vysoce kapacitní systém rychlé autobusové dopravy nazvaný „MetroGuagua“, který spojí dva opačné konce města zahrnující 75 % cest MHD a zahrnující většinu zájmových bodů turistů a rezidentů. K integraci turismu a mobility bude vytvořen Městský plán mobility pro turistické atraktivity a prostřednictvím komunikační a informační kampaně budou turisté a rezidenti podpořeni ve využívání udržitelných dopravních módů. Dále bude vytvořen Plán udržitelné městské logistiky (SULP), jehož opatření budou přizpůsobena rozdílným zájmům zahrnutých stakeholderů. Logistické operace budou zahrnuty do celkového systému městské mobility.

Většina opatření SUMP je stále v přípravě a měla by být implementována mezi lety 2017 a 2020. Zatím je zajištěno jejich financování, a to prostřednictvím Evropské komise a účasti města v projektu CIVITAS DESTINATIONS.

Celý článek naleznete na: <http://www.eltis.org/discover/case-studies/updating-las-palmas-de-gran-canarias-sump-spain>.

Slovinské město „malého měřítka“ Ljutomer a SUMP

Město Ljutomer se 3 300 obyvateli je prvním městem ve Slovinsku, které připravilo pilotní SUMP na «malé» úrovni. Celá územně-správní oblast, do které město náleží má 11 400 obyvatel. Ljutomer se nachází v rovinatém terénu. Malá rozloha města, nenáročná topografie a mírné klima znamenají, že pěší a cyklistickou dopravu lze provozovat téměř po celý rok. Celé město je možné pěšky přejít z jednoho konce na druhý za méně než půl hodiny, přičemž ostatní větší obce jsou v okolí dostupné do 15 minut na kole.



Obr.10. Z prostředí města Ljutomer, Zdroj: <http://www.eltis.org/discover/case-studies/slovenias-first-sump-small-scale-ljutomer>.

Navzdory tomu jsou současné cestovní návyky v obci velmi orientované na auto, přičemž 82 % obyvatel cestuje autem. To je částečně způsobeno rostoucí úrovní motorizace, které Slovinsko zažilo v posledních letech.

Ljutomerský pilotní SUMP byl schválen v roce 2012. Po dokončení akčního plánu SUMP zavedl Ljutomer řadu opatření. Některé z nich se zaměřily na «přátelský provoz». Byla vybudována dřevěná lávka pro pěší, která značně zlepšila spojení mezi střední školou a železniční stanicí. Změnou a přepracováním dopravních pravidel se zlepšil přístup ke základní škole. Dále byly připraveny dva strategické dokumenty: „Pokyny pro návrh cyklistické infrastruktury“ a „Návrh dopravních ploch ve městě Ljutomer“.

Implementaci SUMP monitoruje „místní podpůrná skupina pro udržitelnou mobilitu“, která se skládá z místních zainteresovaných stran.

Po úspěšném zavedení opatření se město rozhodlo více zaměřit na udržitelnou mobilitu a v roce 2017 přijalo již druhou generaci SUMP. Nový dokument stanovuje ještě ambicióznější plány pro budoucí rozvoj městské mobility. Příprava druhého SUMPu bude v letech 2017-2022.

Starosta města Ljutomer uvedl, že obec je hrdá na své úspěchy a vedoucí úlohu v oblasti udržitelné mobility ve Slovinsku a v širším regionu. Město chce zavést nová inovační opatření a vzít si ponaučení od zavedených opatření pro navrhovaná opatření v budoucnu.

Zkušenosti získané od Ljutomeru byly integrovány do několika SUMP ve Slovinsku a prezentovány zájemcům ze Slovinska a i ze zahraničí.

Celý článek naleznete na: <http://www.eltis.org/discover/case-studies/slovenias-first-sump-small-scale-ljutomer>.

Systém bike sharingu v bulharském Burgasu

Město Burgas zavedlo v roce 2012 službu pro sdílení kol a bylo prvním bulharským městem, které tento systém zavedlo jako součást integrované politiky městské mobility. Původní projekt „Cyklistické město - model moderní městské mobility“ byl financován z Globálního fondu životního prostředí (GEF) a jeho cílem bylo rozvíjet infrastrukturu a přístup k nemotorovým formám dopravy. Od svého zavedení byl systém rozšířen a je neustále zlepšován; v blízké budoucnosti se počítá i s jízdními elektrokolami.

Burgas se nachází na pobřeží Černého moře a má přes 200 000 obyvatel. Vzhledem ke geografické poloze mezi mořem a třemi velkými jezery tak město nemá městský silniční okruh a tranzitní dopravní tahy ústí poblíž obytných oblastí a centra města.

Zvýšený podíl přepravy osobními automobily znamená tvorbu dopravních kolon, zábor veřejného prostoru pro parkování automobilů a znečištění ovzduší a hluk. Prioritou je tedy snížení provozu motorové dopravy a vzniku emisí, zlepšení bezpečnosti silničního provozu, to vše podporou využívání alternativních druhů dopravy.

Jedním ze způsobů, kterými se město rozhodlo řešit tyto problémy, bylo zavedení systému sdílení kol. A to i přes to, že město nemělo žádné zkušenosti s užíváním sdíleného systému jízdních kol, ani cyklistickou infrastrukturu. Tomu pomohla dvoufázová implementační metoda. V prvním kroku byl zaveden systém půjčovného pro jízdní kola; v druhé fázi byl vyvinut elektronický

systém na sdílení kol s cílem jeho začlenění do městského dopravního systému.

Propagační kampaň trvala po dobu pěti měsíců: tvorba a distribuce letáků a zveřejnění na oficiálních stránkách města s informacemi o projektu. Ve spolupráci s místní nevládní organizací byla v červnu roku 2013 uspořádána jízda na kolech, které se zúčastnilo více než 400 lidí.

Brzy poté byl zaveden elektronický systém na sdílení jízdních kol. Lidé si mohou pronajmout jízdní kolo s předplacenými kartami na základě smlouvy. Studenti, senioři a znevýhodněné osoby mají sníženou cenu pro zapůjčení jízdního kola.

Analýza provedená na konci prvního roku projektu ukázala, že používání jízdních kol obyvateli pro jejich denní dojíždění bylo nízké. Nejvyšší počet pronájmů byl zaznamenán v létě, přičemž většina uživatelů byli turisté. Proto bylo rozhodnuto dočasně přerušit systém na dobu 4 měsíců během první zimní sezóny.

V červnu 2015 přibyla další místa pro zapůjčení kol a pořízena nová jízdní kola. Ty je možné pronajmout pomocí předplacených karet, kreditních a debetních karet a prostřednictvím SMS na devíti místech. K dispozici je celkem 120 jízdních kol. Dostupnost jízdních kol na jednotlivých místech je k dispozici na webových stránkách města.



Obr.11. Systém sdílení jízdních kol v Burgasu, Zdroj: <http://www.eltis.org/discover/case-studies/bike-sharing-system-burgas-bulgaria>.

Oblibu si získala jízdní kola vybavená dětskými sedadly a přívěsy. Lidé je často využívali pro výlety se svými dětmi do parku, což posílilo zájem u místních obyvatel a mohli se tak více seznámit a zapojit se do systému sdílení jízdních kol.

V rámci města bylo zřízeno provozní a řídicí oddělení. Během počáteční fáze projektu byli zaměstnaní lidé ze znevýhodněného prostředí. To bylo v průběhu projektu nahrazeno elektronickým systémem a počet zaměstnanců byl trvale snížen.

Největší výzvou je i nadále nízký modální podíl cyklodopravy. V roce 2016 byl podíl na modal splitu 2 %, což představuje nárůst pouze o 1 % oproti zahájení projektu. Topoukazuje na fakt, jak je nezbytné vytvoření cyklistické infrastruktury pro změnu dopravního chování v rámci mobility, ale nemůže to samotnou změnu přinést. Dlouhodobé kampaně (včetně Bike2Work) jsou v plánu do budoucna v rámci podpory změny dopravních návyků obyvatel.

Celý článek naleznete na: <http://www.eltis.org/discover/case-studies/bike-sharing-system-burgas-bulgaria>.

Plán udržitelné mobility Utrecht (Nizozemsko): posun od teorie k praxi

Vzhledem k populačnímu vývoji a nedostatečné stávající kapacitě dopravního systému změnilo město Utrecht přístup v dopravním plánování a přijalo rámec plánování udržitelné městské mobility. Mezi implementovaná opatření nového plánu mobility patří:

- Přeměna veřejného prostoru a vytvoření většího prostoru pro chodce.
- Vytvoření nové sítě cyklostezek, které se vyhýbají přeplněným místům a propojují ekonomicky a dopravně významná místa a zlepšení regionálního cyklistického napojení.
- Vytvoření nové sítě multimodální veřejné dopravy.
- V rámci dopravního managementu došlo k nasměrování transitzí dopravy na městský okruh a k synchronizaci světelných zařízení.
- Za účelem zvýšení bezpečnosti byl zaveden rychlostní limit 30 km/h na všech silnicích mimo některé dopravní tepny.

Tímto opatřením zároveň dochází ke zvýšení atraktivity pěší a cyklistické dopravy.

- Město Utrecht podporuje experimentování s novými elektronickými a mobilními zařízeními a využívá výhod spojených s rozvojem nových technologií.
- Plán udržitelné městské mobility vyžaduje nový přístup k práci, jelikož každá situace vyžaduje jedinečné řešení.
- Utrecht změnil způsob formulace opatření mobility, přičemž hlavním kritériem je naplnění potřeb uživatelů a veřejnosti a zlepšení jejich kvality života.

Zatímco dříve převládal přístup řešící vzniklé problémy, nové plánování se snaží být proaktivní a od začátku zapracovat řešení možných problémů, identifikovaných na základě širšího, interdisciplinárního přístupu.

Celý článek naleznete na: <http://www.eltis.org/discover/case-studies/utrechts-sump-moving-theory-practice-netherlands>.

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 autority 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.

Kalendárium

Události CIVITAS v Evropě:

22. 1. 2018, Technické školení GDC pro města GDPR, Brusel, Belgie

Technické školení GDC pro města o „výzvách k ochraně osobních údajů a o tom, jak splnit evropské obecné nařízení o ochraně osobních údajů (GDPR)“.

Od května 2018 vstoupí v platnost nové obecné nařízení EU o ochraně údajů („GDPR“). V přímém důsledku jsou všechny města EU požádány o jmenování úředníka pro ochranu údajů a zavedení řady nových pravidel a postupů.

Cílem tohoto školení je pomoci členům sítě EUROCITIES a signatářům GDC pochopit koncepci a procesy potřebné pro

řízení celého řetězce správy dat v rámci městské správy s cílem řešit zabezpečení soukromí občanů při poskytování údajů pomocí inteligentních systémů a služeb. Účastníci školení se naučí, jak provádět hodnocení dopadů na soukromí na základě konkrétních případů využití (soubor dat, aplikace, služby), které mají z vlastní praxe ve svých městech.

Účast je bezplatná a vhodná pro úředníky měst z oblasti ochrany údajů a osobám odpovědným za správu dat místních orgánů veřejné správy.

Kontaktní email pro Vaše dotazy je: rebecca.portail@eurocities.eu, registrovat se na akci můžete zde: <http://bit.ly/2BHJnkM>.

25. 1. 2018, Konference o „Autonomních vozidlech: jaký dopad mohou mít na evropská města?“, Brusel, Belgie

Cílem akce je diskutovat nad otázkami týkajícími se efektu, který autonomní silniční vozidla budou mít na města a na veřejnou dopravu. Evropská komise již nyní masivně podporuje vývoj a testování autonomních vozidel.

Podrobnější informace naleznete na: <http://www.uitp.org/events/autonomous-vehicles-what-impact-european-cities>.

28. 2. - 2. 3. 2018, Konference „Urban Futures“, Vídeň

Staňte se součástí globální konference Urban Futures (UFGC) a dozvíte se více o inovativních městských změnách na největší evropské události zaměřené na udržitelný rozvoj měst. UFGC vytváří jedinečnou platformu pro propojení se s ostatními zainteresovanými stranami při vytváření budoucnosti měst.

Co spojuje ambasadory změn ve městech, je to jejich silná angažovanost, inovace a vášně pro realizaci nápadů v tvorbě udržitelného a životaschopného města? Tato akce se 3 000 účastníky

ze 400 měst představí inovativní řešení a bude sdílet povědomí o výhodách udržitelnosti. Konference je jedinečnou příležitostí ke shromáždění a sdílení osvědčených postupů. K dispozici bude 200 inspirujících řečníků, včetně několika účastníků ze sítě EUROCIITIES.

Pro více informací zasílejte emailové dotazy na: nicola.vatthauer@eurocities.eu a navštivte webové stránky: <https://www.urban-future.org>.



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 pochází od členů a sekretariátu CIVINET Česká a Slovenská republika a dalších evropských sítí CIVINET.

Redakce: Ing. Michal Lazor, Mgr. Michal Bajgart, Ing. Zbyněk Sperat, PhD.
(Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.),

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. 12. 2017

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: Ing. Zbyněk Sperat, Ph.D., e-mail: zbynek.sperat@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>.

