

Úvodní slovo

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

v únoru letošního roku byl přijat Evropskou komisí Energy Union Package, strategie, která povede ke vzniku jednotného energetického trhu EU a zajistí, že Unie bude mít dostatek bezpečné a dostupné energie získávané z environmentálně šetrných zdrojů. Balíček ukazuje cestu pro zvyšování energetické efektivity a lepší využívání udržitelných zdrojů energie, diverzifikaci zdrojů energie a podporu soukromých investic do nové infrastruktury a technologií.

Energetická efektivita a snižování emisí se velmi úzce dotýká i sektoru dopravy. Podle cílů Bílé knihy o dopravě EU by do roku 2030 měla být ve městech nahrazena polovina vozidel na konvenční paliva palivy a pohony alternativními, do roku 2050 by pak měla vozidla na konvenční paliva z městských oblastí vymizet úplně.

Využili jsme tedy partnerství s dalšími CIVINETy a chopili se možnosti zúčastnit se semináře k elektromobilitě, který uspořádal CIVINET německy mluvících zemí. Seminář se konal v Klagenfurtu (česky už není běžné říkat Celovec), jehož návštěvu jsme doplnili exkurzí do Štýrského Hradce. 15 zástupců CIVINETu Česká a Slovenská republika bylo vřele přivítáno představiteli měst Štýrský Hradec a sekretariátu německojazyčného CIVINETu. Alespoň část bohatých zážitků a informací shrnuje reportáž v tomto čísle Zpravodaje. Tématu tohoto čísla se věnuje několik článků, za pozornost určitě stojí zkušenosti města Litoměřic s podporou udržitelné energetiky a jeho plány na rozvoj elektromobility.

Jsm rádi, že i v podzimním Zpravodaji můžeme informovat o tom, že se naše řady rozrostly – členem Civinetu se stala města Třebíč a Žilina – a další zájemci se na členství v CIVINETu připravují. Rádi přivítáme v našich řadách i další města, která zajímá téma udržitelné mobility. Připomínáme, že členství je stále zdarma, přičemž svým členům poskytujeme řadu výhod (aktivitu pouze pro členy, finanční zvýhodnění na akcích, přednost při registraci na různé námi organizované domácí i zahraniční akce, konzultaci a podporu sekretariátu CIVINETu, abychom jmenovali alespoň některé). CIVINETy s úspěchem nabízejí prostor pro výměnu zkušeností měst v rámci jedné jazykové rodiny, ale stále více se stávají i hlavním partnerem

Evropské komise při jednání v oblastech týkajících se udržitelné mobility ve městech. Aktuální seznam členů a aktivity CIVINETu ČR a SR najdete na našich webových stránkách <http://www.civitas.eu/civinet/civinet-czech-and-slovak-republics>.

Všech 10 stávajících CIVINETů se i v letošním roce spojilo a sepsalo Politické stanovisko CIVINET za rok 2015. Politické stanovisko bylo zasláno zástupcům Evropské komise. Příslušná ministerstva v České republice a na Slovensku obdrželi na vědomí český překlad. Politické stanovisko apeluje na EK, aby dále podporovala CIVINETy v jednotlivých jazykových oblastech, finančně podpořila zpracovávání SUMPů (ti, kdo si ještě neoblíbili newspeak udržitelné dopravy, si mohou místo SUMP dosadit „plánů udržitelné městské mobility“), koordinaci v oblasti ITS (tedy „intelligent transport systems, čili inteligentních dopravních systémů), městské logistiky a měkkých nástrojů managementu mobility a další. Plné znění Politického stanoviska za rok 2015 najdete v tomto čísle Zpravodaje.

Ve dnech 7. – 9. 10. 2015 se v hlavním městě Slovinska konalo Civitas Forum – pravidelná výroční konference iniciativy CIVITAS s účastí více než 500 dopravních odborníků z měst, která se již do této evropské iniciativy zapojila, i dalších zájemců o udržitelnou mobilitu. CIVINET ČR a SR letos v Lublani zastupovali kromě členů sekretariátu i zástupci dvou členských měst CIVINET – Přerova a Zlína.

Na závěr uvádíme jednu výzvu. Rádi bychom vybudovali kvalitní databázi domácích příkladů podpory udržitelné mobility – dobré praxe z České republiky a Slovenska. Věříme, že nejen v ostatních evropských státech, ale i u nás vzniká řada inspirativních počínů a projektů. Chtěli bychom Vás tímto vyzvat, abyste nám posílali své návrhy na opatření / projekty, které by byly pro tuto databázi vhodné. Databáze bude volně k dispozici pro všechny zájemce na webu CIVINETU a vybrané příklady budou přeloženy do angličtiny pro evropský web k udržitelné mobilitě Eltis.org. Své tipy nám prosím posílejte na email civinet@cdv.cz. Předem děkujeme za vaše návrhy.

Příjemné čtení a hodně inspirace přeje

Váš sekretariát CIVINET

OBSAH

Str. 1. - Úvodní slovo

Str. 2. - Téma čísla: Elektromobilita a alternativní paliva a pohony
- Strategie EU v oblasti energetiky a alternativních paliv a pohonů
- Současný stav dopravních systémů na alternativní paliva v Evropské unii

Str. 3. - Balíček městské mobility
- Litoměřice: udržitelná energetika a šetrná doprava jsou tím správným přístupem

Str. 4. - Na Šumavě začal fungovat projekt čisté elektromobility
- Elektromobilita v Klagenfurtu – zapojení všech druhů dopravy

Str. 5. - Z událostí iniciativy CIVITAS a sítě CIVINET Česká a Slovenská republika
- Politické stanovisko všech evropských CIVINETů za rok 2015

Str. 6. - Seminář a training sítě CIVINET na Slovensku

Str. 7. - Parkování – problém každého města

Str. 7. - Reportáž z exkurze do Rakouska – Štýrského Hradce a Celovce

Str. 9. - Výzva k posílání návrhů projektů do databáze inspirativních dopravních řešení z ČR a SR

- Fond aktivit projektu CAPITAL – první úspěch člena CIVINETu a nová výzva

Str. 10. - Z projektů k udržitelné mobilitě

- Ružomberok na ceste k udržitelné mobilitě

- Dopravní hra Oblékáme hada Edu úspěšně snižuje emise skleníkových plynů

Str. 11. - Cyklistické dálnice by se mohly dostat i do Mnichova

- Cyklistické kampaně v Dánsku – katalog inspirací

- Studie: Elektrické automobily v zásuvce; poslední míle

- Účty mobility ukazují skutečné náklady na osobní mobilitu

- Veřejná doprava je dobrá pro veřejné zdraví

- Jak se přepravuje generace dnešních třicátníků, když nejedou autem?

Str. 12. - Kalendář: Události v roce 2015

Téma čísla: Elektromobilita a alternativní paliva a pohony

Strategie EU v oblasti energetiky a alternativních paliv a pohonů

Země EU se dohodly na nové rámcové směrnici pro rok 2030 v oblasti klimatu a energetiky, která navrhuje další celoevropské směřování a politické cíle pro období mezi lety 2020 a 2030. Cílem je konkurenceschopnější, bezpečný a udržitelný energetický systém a splnění dlouhodobého snížení emisí skleníkových plynů do roku 2050.

Strategie podporuje soukromé investice do nových plynovodů, elektrických sítí a nízkouhlíkových technologií. Stanovené cíle jsou založeny na důkladné ekonomické analýze, která měří, jak hospodárně dosáhnout dekarbonizace do roku 2030 a 2050. Do roku 2030 je plánováno:

- 40% snížení emisí skleníkových plynů ve srovnání s úrovní roku 1990,
- alespoň 27% podíl spotřeby energie z obnovitelných zdrojů,
- alespoň 27% úspory energie ve srovnání se scénářem business-as-usual.

Náklady na dosažení těchto cílů se přitom výrazně neliší od ceny, kterou je stejně třeba zaplatit při nahrazování stárnoucího energetického systému, snižování emisí uhlíku je však dosaženo díky přesunu z palivových zdrojů na nízkouhlíkové technologie.

Pro splnění cílů navrhla Evropská komise následující nástroje:

- reformovat systém obchodování s emisemi (ETS),
- stanovit nové ukazatele pro konkurenceschopnost a bezpečnost energetického systému, jako jsou rozdíly v cenách mezi hlavními obchodními partnery, diverzifikaci dodávek a zvyšování kapacity propojení mezi zeměmi EU,
- vytvořit nový systém řízení na základě národních plánů pro zajištění konkurenceschopných, zabezpečených a udržitelných dodávek energie. Tyto plány zajistí větší jistotu investorů, větší transparentnost, zvýšenou soudržnost politiky a lepší koordinaci v rámci celé EU.

Bílá kniha o dopravě stanovila cíl snížit emise skleníkových plynů v odvětví dopravy do roku 2050 o 60 % oproti roku 1990 a přibližně o 20 % do roku 2030 oproti emisím v roce 2008. Emise skleníkových plynů se zvýšily o 33 % v období let 1990 až 2007, ale následně klesly v důsledku vysokých cen ropy, vyšší účinnosti osobních automobilů a pomalejšímu růstu v oblasti mobility. Očekává se, že tento trend bude pokračovat až do roku 2020, ale má-li se dosáhnout cílů bílé knihy, po roce 2020 bude třeba podstatně většího úsilí.

Konkrétně půjde o postupnou transformaci celého dopravního systému směrem k lepší integraci mezi obory dopravy, většímu využívání nesilničních alternativ, zlepšenému řízení dopravních toků prostřednictvím inteligentních dopravních systémů a rozsáhlým inovacím a zavádění nových pohonných a navigačních technologií a alternativních paliv. To bude třeba podpořit moderně a soudržně koncipovanou infrastrukturou a inteligentnější tvorbou cen za používání infrastruktury. Členské státy by rovněž měly zvážit, jak lze využít zdanění paliv a vozidel k podpoře snížení emisí skleníkových plynů v odvětví dopravy v souladu s návrhem Komise na zdanění energetických produktů.

Více informací najdete na: <http://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-strategy/2030-energy-strategy>

-mv-

Evropské politiky a směrnice věnující se energetické efektivně dopravy a alternativním palivům a pohonům

- Climate and energy policy Framework 2030 (Rámcová směrnice o klimatu a energetické politice <http://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-strategy/2030-energy-strategy>)
- Energy union package (Balíček energetické unie), únor 2015, 2015/80 https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/publication/FOR%20WEB%20energyunion_with%20annex_en.pdf)
- Renewable energy directive (Směrnice o obnovitelných zdrojích energie), 2009/28
- Fuel quality directive (Směrnice o kvalitě paliv), 2009/30 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0088:0113:CS:PDF>)
- Clean vehicles directive (Směrnice o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel), 2009/33 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:CS:PDF>)
- Regulation of CO₂ emissions (Směrnice 93/76/EHS Rady Evropského společenství - o omezování emisí CO₂ prostřednictvím zvyšování energetické účinnosti) <http://www.eurlex.cz/dokument.aspx?celex=31993L0076>)
- Directive on deployment of infrastructure of alternatively fuelled vehicles and ships (Směrnice Evropského parlamentu a Rady Evropského společenství 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva). Směrnice je v účinnosti od listopadu 2014, do dvou let má být implementována na národní úrovni. Do konce roku 2020 je např. třeba vybudovat odpovídající počet dobíjecích stanic přístupných veřejnosti (1 dobíjecí místo na 10 aut) http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.307.01.0001.01.CES)
- State-of-the-art report (Zpráva o využívání alternativních paliv a stavu potřebné infrastruktury z roku 2015) <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/doc/2015-07-alter-fuels-transport-syst-in-eu.pdf>
- Sdělení Evropské komise 2013/913 Společně ke konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com\(2013\)913_cs.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com(2013)913_cs.pdf)

Současný stav dopravních systémů na alternativní paliva v Evropské unii

V červenci 2015 byla zveřejněna závěrečná zpráva projektu COWI, která přináší přehled využívání alternativních pohonných látek v EU a odhady, jak se budou vyvíjet v budoucnosti.

Očekává se, že paliva z obnovitelných zdrojů budou v budoucnu hrát stále větší roli a v souladu s cíli EU budou postupně nahrazovat fosilní pohonné hmoty. Alternativní paliva zatím nejsou pro spotřebitele příliš atraktivní – v roce 2012 je využívala pouhá 3,4 % evropského vozového parku a u nákladních vozidel, letecké a námořní dopravy byl jejich podíl téměř zanedbatelný.

Evropská komise proto ustavila v březnu 2010 expertní skupinu zaměřenou na pohonné hmoty budoucnosti (Expert Group on Future Transport Fuels – EG FTF). Odborníci mají Evropské komisi poskytnout rady, jak vypracovat strategie a připravit aktivity, které by nahrazování fosilních paliv, snižování emisí uhlíku v dopravě a další

cíle v dlouhodobém horizontu podpořily a přitom podporovaly ekonomický růst. První zpráva „Pohonné látky v dopravě budoucnosti“ konstatovala, že potřeby snižování skleníkových plynů a dekarbonizace nemůže splnit jeden zdroj, ale je třeba využívat různé typy paliv z různých zdrojů (LPG, CNG, vodík, elektrická energie, biopaliva druhé generace a další). Více najdete na: <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/doc/2015-07-alter-fuels-transport-syst-in-eu.pdf>

-mv-

Balíček městské mobility

Balíček městské mobility představuje několik dokumentů Evropské komise věnujících se podpoře udržitelné mobility ve městech. V Evropské unii bydlí ve městech 70 % populace a ve městech vzniká 85 % HDP. Většina cest začíná a končí ve městech. Přitom v městských aglomeracích stále rostoucí doprava vytváří neudržitelné situace: dopravní zácpy, špatnou kvalitu ovzduší, emise hluku a vysokou úroveň emisí CO₂. Proto se Evropská komise obrátila na Evropský parlament s Urban Mobility package, tedy „Balíčkem městské mobility“. Nejedná se o závazný materiál, jeho smyslem je nabídnout městům podporu pro tvorbu plánů udržitelné mobility a členským státům a EU dobré podmínky pro místní akce.

Materiál zdůrazňuje, že problémy městské mobility není možné řešit pouze izolovaným přístupem. Je třeba se zaměřit na dopravní politiku určenou pro město a provázet ji s územním plánováním. Jen tak je pak možné nejen zlepšovat městskou dopravu a infrastrukturu, ale také bránit živelnému rozrůstání měst (urban sprawl) a řešit vazby mezi městem a jeho okolím. Důležité je i konstatování, že plány udržitelné městské mobility jsou vhodným strategickým nástrojem pro rozvoj integrovaného přístupu k městské mobilitě.

Ke zlepšování městské mobility může přispět závazek Komise podporovat rozvoj a šíření koncepce plánů udržitelné městské mobility, zejména návrh na vytvoření Evropské platformy plánů udržitelné městské mobility, a dále závazek podporovat i finančně tvorbu a provádění těchto plánů. Představitelé místních a regionálních orgánů mají spolupracovat na úrovni evropské platformy a zapojit se do práce expertní skupiny členských států pro městskou mobilitu a dopravu.

Jako další téma řeší balíček bezpečnost silničního provozu ve městech, městskou logistiku a inteligentní dopravní systémy. Pro další vývoj bude komise poskytovat pokyny a shromažďovat a šířit příklady osvědčených postupů v těchto oblastech.

Nedostatečně jsou zde zpracovány otázky kvality ovzduší a klimatu. Je potřeba, aby se obavy ze znečištění ovzduší a z hluku konkretizovaly a stanovily se potřebné kroky, a to jak na úrovni EU, tak na úrovni členských států.

Významná doporučení se týkají regulace vjezdu do měst a placeného užívání vozovek, protože to mohou být efektivní nástroje řídicí využívání ulic a řešení problémů, jako jsou dopravní zácpy, znečištění a živelné rozpínání měst (urban sprawl). Zásada subsidiarity ale samozřejmě předpokládá, aby o jejich zavedení rozhodovaly místní orgány.

Komise také navrhuje vypracování srovnávacího přehledu městské mobility, jenž by poskytoval jednotné ukazatele k měření a srovnávání pokroku městských oblastí v různých částech Evropské unie.

-mv-

Litoměřice: udržitelná energetika a šetrná doprava jsou tím správným přístupem

Pro rozvoj elektromobility je určitě nezbytné zajistit bezpečný zdroj čisté energie. Město Litoměřice dlouhodobě prosazuje energetickou soběstačnost a začíná i s prvními systémovými kroky v šetrné dopravě. Ukazuje tak v praxi, že ekologie, úspory a hospodárnost mohou jít spolu ruku v ruce a městu přinášet i nezanedbatelné finanční přínosy.

Základem je systematický přístup

„Energetice se chceme věnovat systematicky a dlouhodobě. Koncept udržitelné/nízkoemisní energetiky prosazujeme jako jednu z prioritních oblastí strategického plánu města do roku 2030. Na stejné časové období máme zpracován i Energetický plán města, kde konkrétní opatření v oblasti energetiky (úspory, obnovitelné zdroje a vzdělávání) konkretizujeme,“ uvádí starosta města Ladislav Chlupáč. Od roku 2012 sleduje město týdenní spotřeby tepla a měsíční spotřebu elektřiny, plynu a vody, tedy vše, za co příspěvkové organizace města a město samo platí. Litoměřice se snaží výdaje a spotřebu prostřednictvím energetického managementu co nejlépe řídit a dlouhodobě snižovat. Platí zde staré známé pravidlo „kdo neměří, neřídí“. Město také obchoduje a pořizuje energii na burze. Tento proces je jednou z důležitých náplní práce energetického manažera. „Díky systematickému postupu jsme od roku 2011 dosáhli celkových úspor ve výši 7,5 milionu korun, přičemž za rok 2014 činily úspory bezmála 3,5 milionu korun,“ připomíná energetický manažer města Jaroslav Klusák.

Město Litoměřice investovalo a pořídilo fotovoltaické elektrárny (FVE), které byly v roce 2014 zprovozněny na střeších dvou budov základních škol a jedné mateřské školy. Instalovaný výkon dosáhl téměř 80 kW (79,25 kW), střešní fotovoltaické elektrárny jsou provozovány v režimu zeleného bonusu. Město si od daného kroku slibuje jednak úspory za účty za elektřinu, jednak zisk z výkupu zelené elektřiny. A také je to další příspěvek ke zlepšení životního prostředí ve městě i k dosažení cíle být energeticky soběstačným městem. „Za každou vyrobenou jednotku elektrické energie se bude vyplácet tzv. zelený bonus v minimální výši 1,88 Kč/kWh po dobu dvaceti let. Výkon elektráren je nastaven podle skutečných energetických potřeb školských zařízení, nikoliv s ohledem na maximální výkon a z něj plynoucí dotace a příjmy, jak to běžně bývá,“ tvrdí místostarosta města Karel Krejza. Fotovoltaické elektrárny vyrobí elektřinu levněji, její cena by se podle propočtu měla pohybovat v rozmezí 2,20 až 2,30 Kč za kilowatthodinu, což je ve srovnání s běžnou cenou 4 až 4,50 Kč/kWh evidentně výhodnější. Počítá se s tím, že čisté přínosy po odečtení veškerých nákladů na investici se za dobu životnosti (minimálně 20 let) dostanou ke 3,5 mil. Kč.

Uspořené prostředky investujeme zpět do dalších úspor

Motivací k dosahování úspor energie a využití obnovitelných zdrojů je i snižování provozních výdajů. Je však nezbytné, aby se tyto ušetřené provozní prostředky v určité míře vracely zpět do organizace, kde byly díky projektům úspor energie a obnovitelným zdrojům uspořeny. K tomu slouží v Litoměřicích tzv. Fond úspor, jenž takto uspořené prostředky po odečtení veškerých nákladů shromáždí jako zvláštní položku, která se pak rozděluje z části do rozpočtu města, z části do nových projektů úspor energie (především přípravné fáze projektů) a z části, po ověření, že škola dosáhla plánovaných úspor, do jejího rozpočtu. Na úsporách pak vydělávají nejen město, ale i příspěvkové

organizace. Zároveň se mohou připravovat nové projekty. Je to značné zlepšení oproti dřívějšímu stavu, kdy příspěvkové organizace neměly motivaci k dlouhodobému dosahování úspor, protože uspořené peníze vracely zpět do rozpočtu města v plné výši a nebyly tak motivovány k dosahování úspor energie.

Zateplujeme pořádně

Běžná reakce na revitalizaci budov v lepším standardu než ukládá norma je taková, že se jedná o zbytečně investičně nákladné opatření, a tudíž nemá opodstatnění zateplovat objekty (a především veřejné) širší tloušťkou izolace, požadovat po dodavatelské firmě v oknech a otvorových výplních trojsklo či žádat z hlediska kvality vnitřního prostředí rekuperaci (nucené větrání). Praxe je však taková, že v rámci celkové dodávky veškerých prací např. na revitalizaci školy či školky tvoří náklady na izolant pouze minimum celkových nákladů (cca 2 % - 5 %) a cenový rozdíl mezi izolantem v běžně používané tloušťce 12-14 cm a izolantem pro nízkoenergetickou rekonstrukci v tloušťce 25-28 cm (včetně relevantního kotvení) činí v praxi jednotky korun na 1 m². Stejně tak rozdíly v ceně na 1 m² okna s dvojsklem s celkovým součinitelem prostupu tepla $U_w = 1,1 \text{ W/m}^2/\text{K}$ a okna s trojsklem s poměrně lepšími tepelně technickými parametry ($U_w = 0,85 \text{ W/m}^2/\text{K}$) jsou ve výši do stovek korun. Pokud se tedy jedná o rekonstrukci větší základní školy s plochou otvorových výplní cca 1500 m², jsou vícenásobky na kvalitní okna ve výši 400 – 600 tis. Kč, tedy cca 1,5 % - 2,5 % z celkové investice. Investice do dodatečné izolace či kvalitnějších oken a jejich správné provedení tak zajistí v případě daného objektu dodatečné úspory ve výši 20 % až 30 % ve spotřebě tepla.

Ověřené výsledky revitalizace obecních budov v nízkoenergetickém standardu jsou v ČR známy a dostatečně publikovány. V městské části Brna Novém Lískovci jsou díky revitalizaci budov v nízkoenergetickém standardu a díky následně provedenému energetickému managementu v dlouhém časovém horizontu prokazatelně dosahovány úspory energie na vytápění ve výši 65 % - 75 %. Podobně jsou navrhovány revitalizace objektů vybraných základních a mateřských škol města Litoměřice, kdy dochází ke snížení spotřeby energie na vytápění v obdobném rozsahu, tedy i o více než 70 %. S finanční podporou celkových investičních nákladů (včetně neuznatelné rekuperace v rámci výzev z OPŽP 2007-2013) ve výši 50 % je celková doba návratnosti prostředků vložených do investice ze strany města 15 – 19 let při předpokladu nulového nárůstu cen energie a 11 – 15 let při předpokladu růstu cen tepla ve výši 3 % ročně.

Geotermální teplárna

Kromě fotovoltaické elektrárny na střechách mají Litoměřice v plánu i výstavbu geotermální teplárny. Nápad využívat zemské teplo vznikl v roce 2004 a již v letech 2006-2007 byl realizován vůbec nejhlubší geotermální průzkumný vrt v České republice PVGT-LT1, který má hloubku 2 111 m. Ten byl důležitým předpokladem pro přípravu vlastního geotermálního projektu, který bude v první fázi vědecko-výzkumný, zahrnující dva vrty do cca 5 km. Pokud se potvrdí všechny klíčové předpoklady (teplota, vhodná geologická struktura atd.), projekt bude pokračovat s cílem vyrábět teplo pro centrální zásobování. „Již v roce 2014 vzniklo konsorcium univerzitních a vědeckých institucí a pod vedením Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy byl připraven návrh nové výzkumné infrastruktury (VI) RINGEN (Research INFrastructure for Geothermal ENergy). Tato VI úspěšně prošla náročným hodnocením a byla zařazena na tzv. Cestovní mapu ČR velkých VI, což považujeme za obrovský úspěch,“ konstatoval Karel Krejza, místostarosta Litoměřic, jež

vznik VI významně podporují a poskytují pro ni zázemí v opuštěných kasárnách Dukelských hrdinů. Partneri RINGEN také tvoří základ týmu, který usiluje o získání finanční podpory z nového Operačního programu „Výzkum, vývoj a vzdělávání“. Tento projekt by mohl odstartovat již na konci roku 2016 a potrvá přibližně 5 let. Město však připravuje i další žádosti o financování přímo z programů Evropské komise, na kterých spolupracuje také se zahraničními partnery, což je jednou z podmínek pro získání financování.

Šetná doprava

Na poli šetné dopravy jsou ale Litoměřice spíše nováčkem. O to rychleji však pracují na přípravě důležitých analytických a strategických dokumentů a rozjíždějí nový projekt elektromobility, který odstartuje na konci roku 2015. „Jeho cílem je postupně zavádět elektromobily do vozového parku městského úřadu a snižovat emise škodlivých látek, ale také ověřit provozní vlastnosti těchto vozidel,“ uvedl Ladislav Chlupáč, starosta města. První elektromobily budou také sloužit pro osvětlu jak na úřadě, tak ve školách a při kampaních, které město každoročně pořádá v hojném počtu. Cílem je pokrýt spotřebu těchto vozidel z obnovitelných zdrojů energie. Jako nejdostupnější se v současnosti jeví fotovoltaické elektrárny, které nyní zásobují například základní školy. V roce 2016 bude dokončena základní analýza dopravy pomocí metody QUEST a na ni bude navazovat zpracování průzkumu dopravního chování, včetně systému dopravy v klidu, tedy parkování, a vznikne tak plnohodnotný Plán udržitelné mobility. Z návrhové části pak mají vyplynout konkrétní opatření, která bude město postupně zavádět. „Jde nám o systémový přístup, kdy se propojí dvě významné oblasti, a to energetika a doprava. Je ale důležité vše zasadit do kontextu města a jeho okolí, Litoměřice jsou totiž přirozeným dopravním uzlem pro okolní města a obce. Klíčovým předpokladem pro úspěch zavádění těchto inovací bude také podpora a spolupráce obyvatel města, ale také místních firem a dalších institucí,“ je si vědom starosta Chlupáč.

Antonín Tým a Jaroslav Klusák, město Litoměřice

Na Šumavě začal fungovat projekt čisté elektromobility

Čtyři elektromobily, čtyři elektrokola a dva skútry jsou k dispozici v síti pěti šumavských půjčoven. Baterie vozidel jsou dobíjeny pouze z obnovitelných zdrojů energie. Více na:

<http://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/projekt-zcela-ciste-eklektromobility-zacal-fungovat-na-sumave/r~c5e45992129811e5bfa2002590604f2e/>

Elektromobilita v Klagenfurtu - zapojení všech druhů dopravy



Skupina patnácti zástupců CVIVINETu České a Slovenské republiky navštívila v září letošního roku rakouské město Klagenfurt, kde se zúčastnila závěrečné konference projektu na podporu elektromobility

CEMOBIL. Následující článek shrnuje hlavní informace o tomto zajímavém počínu.

Město Klagenfurt (Celovec) zahájilo projekt elektrické mobility CEMOBIL v září 2010. Tento projekt má demonstrovat, že elektrická

mobilita v evropských městech, jako je Klagenfurt u jezera Wörthersee, může fungovat, a že je díky využívání elektrických vozidel možné účinně a udržitelně zlepšovat životní prostředí, aniž by bylo nutné významně omezovat individuální mobilitu. Projekt zároveň dokazuje, že využívání elektrických vozů může významně přispět k ochraně klimatu a k dosažení cílů z Kjóta týkajících se emisí skleníkových plynů, neboť elektřina potřebná pro dobíjení elektrovozů pochází výhradně z obnovitelných zdrojů energie.

Pro účely testování bylo zakoupeno celkem 69 elektrických vozidel: 35 osobních automobilů, 10 mikroaut – lehkých čtyřkolek (microcars), 2 užitková vozidla, 10 elektrických kol, 10 elektrických skútrů, 1 elektrobus a 1 loď na solární pohon pro Lendský kanál. (Lendský kanál je dlouhý 4 km a vede od jezera Wörthersee do města Klagenfurtu.) K tomu byla vybudována potřebná infrastruktura: Partner projektu – země Korutany – vybudoval v okolí jezera Wörthersee 50 elektrických dobíjecích stanic. Další 50 elektrických dobíjecích stanic má vzniknout prostřednictvím soukromých iniciativ (např. rezidenční bydlení, nákupní centra, atd.). Kromě toho bude vybudována autonomní čerpací stanice. Elektromobily měly možnost testovat jak soukromý sektor, tak veřejné instituce, autoškoly a taxislužba.



V Klagenfurtu byla testována různá vozidla na elektrickou energii
Zdroj: Projekt CEMOBIL

Hlavní cíle projektu CEMOBIL za rok 2015 jsou:

- roční snížení emisí o 1 900 tun CO₂, 6 tun NO_x a 0,25 t prachových částic,
- dodržení limitů znečištění NO₂ v centru města (40 µg/m³ průměrná roční hodnota),
- 10% podíl elektrických vozidel mezi nově registrovanými vozidly,
- nejméně 1 500 elektrických vozidel celkem,
- 100 % elektřiny pro pohon z obnovitelných zdrojů (tzv. zelená elektřina): minimálně 3 800 MWh,
- Klagenfurt se stane testovací oblastí pro nová elektrovozidla.

Město má pro oblast e-mobility čtyři strategické cíle, ke kterým elektromobilita významně přispívá – zlepšování kvality ovzduší, ochranu klimatu, snižování hluku a podporu inovací.

Základní údaje o projektu

Financování: programy LIFE+ a klima:aktiv mobil

Doba trvání projektu: 1. 9. 2010 – 31. 12. 2015

Doprovodná opatření projektu:

- Zpracování koncepce mobility
- Doporučení pro bezpečnost silničního provozu
- Nízkoemisní zóny
- Opatření pro parkování elektrických vozidel
- Monitorování životního prostředí (kvalita ovzduší, hluk, měření provozu)
- Zpracování marketingové koncepce, mediální kampaň, informační dny, informační materiály, předváděcí akce – roadshow
- Analýza životního cyklu elektrických vozidel

-mv-

Z událostí iniciativy CIVITAS a sítě CIVINET Česká a Slovenská republika

Politické stanovisko všech evropských CIVINETů za rok 2015

Všech deset sítí CIVINET sepsalo v červnu letošního roku toto politické stanovisko. To bylo předáno zástupcům Evropské komise, náš CIVINET s ním seznámí také ministerstva dopravy v ČR a SR.

My, manažeři národních sítí CIVITAS, jsme připravili toto prohlášení, které předkládáme k projednání politickému poradnímu výboru CIVITAS (Political Advisory Committee – PAC). Žádáme PAC, aby toto prohlášení podpořil a předložil Evropské komisi příslušná doporučení.

1. Šířením příkladů dobré praxe zprostředkovávají národní a regionální sítě CIVINET osvědčené postupy z oblasti udržitelné dopravy širšímu okruhu zájemců, než by bylo jinak možné, a při zavádění koncepcí a nástrojů vypracovaných na evropské úrovni působí na národní a regionální úrovni.
2. V dubnu 2015 jsme představili práci sítí CIVINET skupině poslanců Evropského parlamentu za přítomnosti členů Evropské komise a členů sítě ze čtrnácti členských států. Povzbudilo nás, do jaké míry

jsme se shodli na potřebě dalších aktivit na evropské úrovni a potřebě řešit v dialogu s členskými státy pokračující problémy dopravních kongescí a špatné kvality ovzduší v našich městech prostřednictvím zavádění integrovaných balíčků opatření udržitelné mobility. Proto se chceme ve skupině odborníků na městskou mobilitu zapojit do diskuzí s příslušnými politickými reprezentanty z členských států a přispět tak k zavádění balíčků opatření městské mobility. Naléhavě žádáme Evropskou komisi, aby tuto iniciativu podpořila.

3. Práce CIVINETů je finančně zajištěna pouze do srpna 2016. Z tohoto důvodu žádáme PAC, aby vyzval Evropskou komisi, aby uspil jednání o dalším financování činnosti a modernizace práce stávajících sítí a aby co nejdříve podpořil rozšiřování sítí do všech 28 členských států Evropské unie.

4. Pokud jde o balíčky městské mobility:

- Největším a nejkomplexnějším krokem, kterým mohou města přispět k rozvoji vysoce kvalitní udržitelné městské mobility, je kvalitní zpracování Plánů udržitelné mobility. Platí to zejména v nových členských státech, které udržitelný přístup využívají

zatím krátkou dobu. Proto je zajištění přiměřených finančních prostředků pro přípravu Plánů udržitelné městské mobility (SUMP) pro přípravu naprosto zásadní.

- Vzhledem k tomu, že hlavní silnice jsou zpravidla ve vlastnictví státu, nikoli měst, je řešení otázek regulace přístupnosti (Access Regulations <http://urbanaccessregulations.eu/>) možné jen v případě, pokud se bude postupovat shodně přinejmenším na úrovni států.
- S Evropskou komisí souhlasíme rovněž v pohledu na řešení otázek ITS, inteligentních dopravních systémů. Problémem zůstává fragmentace, a proto je nezbytné využívat interoperabilní řešení a standardy a široce spolupracovat se všemi zúčastněnými stranami.
- Souhlasíme s konstatováním, že řešení otázek městské logistiky je zanedbáváno a je třeba, aby se řešila na národní a evropské úrovni.
- Jsme přesvědčeni, že Balíček městské mobility EU se dosud nezabýval dostatečně přínosy chůze, jízdy na kole a dalších měkkých opatření, jako je např. car-sharing. Některá města a země měkká opatření do svých strategií již zahrnula, jiná se jimi zabývají jen v malé míře. Výměna informací o měkkých opatřeních může opravdu pomoci jak pokročilým městům, tak i těm, která zatím měkkým opatřením nevěnovala dostatečnou pozornost. Proto žádáme Evropskou komisi, aby v připravovaných politikách a programech financování v této oblasti přikládala tzv. měkkým opatřením dostatečnou váhu. Evropský přístup a směrnice EU jsou velmi užitečné nástroje, jimiž je možné přesvědčit váhající národní vlády zejména v nových členských státech, a ještě více v zemích, které o vstupu do EU v současné době jednájí.

5. I když dlouhodobě jsou velmi dobrou investicí všechna opatření směřující k udržitelné mobilitě, drtivá většina měst nemá dostatečné prostředky na to, aby je zaváděla ve velkém rozsahu. Města hrají při zajišťování udržitelného rozvoje klíčovou roli, a přesto úroveň evropských finančních prostředků, kterou města mohou využít pro výzkum, demonstrace a realizace, je velmi malá v porovnání s prostředky, které má k dispozici průmysl. Lze pochybovat o tom, zda lze cíle EU pro roky 2030 a 2050 v oblasti městské mobility dosáhnout při současné úrovni financování na národní a evropské úrovni. Proto naléhavě žádáme Evropskou komisi, aby tuto nerovnováhu jako naléhavou záležitost řešila.

Poznámka

Národní / regionální síť Iniciativy CIVITAS (souhrnně označované jako CIVINETs) sdružují města a další zainteresované strany k šíření zkušenosti CIVITAS v jejich vlastním jazyce.

V současné době existuje 10 sítí, které zahrnují 17 členských států EU a 5 zemí, které nejsou členy EU:

- Španělsko a Portugalsko
- Velká Británie & Irsko
- Frankofonní země a regiony (BE, CH, FR, LU)
- Itálie
- Nizozemsko a Flandry
- Slovinsko a Chorvatsko se zeměmi Bosna a Hercegovina, Makedonie, Černá Hora a Srbsko, které nejsou členskými státy EU
- Německy mluvící země a region (Rakousko, Švýcarsko, Německo)
- Česká republika a Slovenská republika
- Maďarsko
- Polsko

Sítě spoléhají na financování Evropské komise, i když pokud je to možné, využívají i další zdroje. Pokud budou dostupné další zdroje, budou vytvořeny další sítě.

Sítě CIVINET, červen 2015

Seminár a tréning siete CIVINET na Slovensku

Na pôde Žilinskej univerzity sa v dňoch 2. – 3. júna 2015 uskutočnil seminár a praktický tréning v oblasti udržateľnej mestskej mobility. Túto aktivitu spolu pripravili viacerí partneri: Európska platforma pre plány udržateľnej mestskej mobility, projekt ENDURANCE, sieť miest CIVINET Česká a Slovenská republika a agentúra JASPERS. Záštitu prebralo Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky.

Európska komisia podporuje koncept plánov udržateľnej mestskej mobility (PUMM) aby pomohla európskym mestám účinnejšie riešiť ich dopravné problémy. Na túto koncepciu nadväzuje na Slovensku nový Integrovaný regionálny operačný program – IROP pre programové obdobie 2014 – 2020. Základnou podmienkou financovania aktivít pre účely rozvoja regionálnej a mestskej verejnej osobnej dopravy v IROP bude vypracovanie plánov udržateľnej mestskej mobility. Zároveň v rámci Investičnej priority č. 1.2, Špecifického cieľa č. 1.2.1: Zvyšovanie atraktivity a konkurencieschopnosti verejnej osobnej dopravy, bude možné čerpať finančné prostriedky aj na spracovanie, resp. aktualizáciu strategických dokumentov a územnoplánovacích podkladov ako sú plány mobility, generely dopravy a plány dopravnej obsluhy.

Seminár bol určený pre zástupcov miest a regiónov, ktorí pracujú v oblasti dopravného alebo územného plánovania a mobility. Zúčastnili sa ho zástupcovia z dvadsiatich miest. Jeho cieľom bolo poskytnúť mestám najnovšie informácie o legislatíve a možnostiach financovania na národnej úrovni; zoznámiť účastníkov s konceptom plánov udržateľnej mestskej mobility; informovať o zdrojoch a spôsoboch podpory pre mestá pri príprave plánov a opatrení; diskutovať o bariérach a problémoch pri zavádzaní plánov v slovenských mestách. Na seminár nadväzoval tréning, ktorý pripravila Žilinská univerzita v Žiline ako partner v projekte ENDURANCE. Cieľom interaktívneho tréningu bolo lepšie pripraviť pracovníkov mestských samospráv na vypracovanie plánu PUMM pre ich mesto a zmeniť ich tradičný prístup k tejto problematike.



Seminár a tréning siete CIVINET na Slovensku | D. Sitányiová

Problémom mnohých slovenských miest ostáva nedostatok kvalifikovaného personálu na mestských úradoch. Oddelenia pre mobilitu úplne absentujú a odbory dopravy často krát riešia agendu, ktorá nemá s udržateľnou mobilitou v meste žiadnu spojitosť. Chýba základná vízia a stratégia, koncepcia, systematická práca v tejto oblasti, interná spolupráca aj integrované riešenia. PUMM prináša do tradičného plánovania nové prvky. Účinne rieši dopravné problémy a rôznorodé požiadavky aktérov prostredníctvom systematického procesu, ktorý predpokladá analýzu súčasného stavu, tvorbu vízie, určenie cieľov a zámerov, výber vhodných opatrení, aktívnu komunikáciu s obyvateľmi, monitoring a hodnotenie. Systematické a riadne koordinované kroky stanovené plánom udržateľnej mobility

vedú k zvýšeniu atraktivity verejných priestorov, vyššej bezpečnosti premávky, pozitívnemu vplyvu na zdravie obyvateľov, menej znečistenému životnému prostrediu a redukcii hluku ako významného stresového faktoru. Plány podporujú aktívne druhy dopravy (chôdza, cyklistická doprava), ktoré sú prospešné pre fyzické zdravie obyvateľov, ktorí v súčasnosti v slovenských mestách často nemajú vytvorené vhodné podmienky na ich bezpečné využívanie.

Sieť CIVINET Česká a Slovenská republika, v ktorej sú v súčasnosti len dve slovenské mestá (Žilina a Košice) ponúka členstvo aj ostatným slovenským mestám. Vďaka členstvu môžu mestá zdieľať svoje skúsenosti, získať prístup k materiálom z celej EÚ, hľadať vhodné riešenia pre svoje problémy, dozvedieť sa novinky z oblasti udržateľnej mobility. Sieť im dokáže sprostredkovať potrebné informácie, vyhľadať príklady dobrej praxe pre mobilitné opatrenia s úspechom realizované v iných európskych mestách, pripraviť na mieru tréning v požadovanej oblasti, zorganizovať exkurzie do miest, ktoré sú lídrami v udržateľnej mobilite a podobne. Pripojte sa k nám a posuňte Vaše mesto do lepšej budúcnosti!

Dana Sitányiová, kontaktný bod siete CIVINET na Slovensku

Parkování – problém každého města

Seminář k managementu parkování se uskuteční 24. 11. 2015 v Praze na Ministerstvu dopravy ČR.

Soukromé automobily se používají v průměru jen asi jednu hodinu denně, je proto snadno pochopitelné, že doprava v klidu vyžaduje zvláštní pozornost. Výstavba velkých parkovišť v cílových místech je však nákladná a často problematická z hlediska životního prostředí. Chytřejší přístup spočívá v účinnějším řešení parkování, tj. managementu parkování. V rozvoji měst a dopravy existuje jen velmi málo oblastí, které by mohly znamenat tak velký přínos pro kvalitu života, změny chování a dopravních prostředků, jako management parkování. Ve veřejné debatě se ale o parkování diskutuje racionálně jen zřídka. Mnohem častěji se jedná o čistě emocionální úvahy občanů a novinářů, které odpovědným osobám s rozhodovací pravomocí brání v realizaci politiky inteligentní a udržitelné městské dopravy.

Nejen v podmínkách ČR řešení parkování ve městech vyžaduje mnoho kompromisů a sloučení protichůdných zájmů. Je třeba zohlednit ekonomické možnosti města při návrhu nových ploch, jejich finanční návratnost, tarifní politiku, kvalitu veřejného prostoru a požadavky obyvatel = voličů. Parkování je v každém městě silným politickým tématem. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV) dostalo od zahraničních kolegů nabídku na uspořádání semináře k tomuto tématu v rámci projektu Push and Pull. Seminář bude v režii německého institutu pro urbanismus - Deutsches Institut für Urbanistik (DIFU), který připravuje spolkové dopravně-plánovací normy.

Seminář se uskuteční 24. listopadu 2015 na Ministerstvu dopravy v Praze. Zájemci budou informováni prostřednictvím Zpravodaje CIVINETU a jeho webových stránek. Členové CIVINETu budou mít přednostní registraci v případě vyčerpané kapacity prostor a mohou se zúčastnit této akce zdarma.

Registrace na seminář je možná přes tento odkaz:

<http://www.cdv.cz/management-parkovani-a-pobidky-jako-uspesna-a-osvedcena-strategie-energeticky-ucinne-mestske-dopravy-registrace/>

Reportáž z exkurze do Rakouska – Štýrského Hradce a Celovce

Zážitky z exkurze do Rakouska, kterou zorganizoval CIVINET v polovině září, jak je popisuje jeden z účastníků této akce.

V polovině září 2015 se skupina členů a sympatizantů organizace Civinet vydala na exkurzi do rakouských měst Graz a Klagenfurt, kterou pomáhal zorganizovat i sekretariát německy mluvícího CIVINETu.

Vyrazili jsme v úterý 15. 9. v ranních hodinách vlakem RJ 71 Gustav Mahler. Cesta probíhala bez komplikací a do Grazu jsme dorazili dle plánu.

Po nezbytném ubytování a zakoupení 24hodinové jízdenky na veřejnou dopravu jsme se vydali tramvají do centra města k návštěvě společnosti FGM-Amor, kde nás přivítali pánové Gerhard Ablasser z Městského úřadu a Karl-Heinz Posch z FGM a seznámili nás s dopravní strategií města Štýrský Hradec.

Prezentace obou hostitelů byly velmi zajímavé. Dozvěděli jsme se mimo jiné o úskalích procesů vedoucích k cílům udržitelné mobility. Zajímavé byly informace o zóně omezení rychlosti „30 km/h“, která platí na většině místních komunikací Grazu – pouze na páteřních komunikacích platí rychlost „50 km/h“. Bylo nám řečeno, že někteří politici i občané projektu zpočátku nevěřili, posléze se však ukázalo, že snížení rychlosti vedlo k výrazně nižšímu počtu dopravních nehod a celkově ke zklidnění dopravní situace ve městě. Byla nám taktéž představena myšlenka omezování počtu parkovacích míst a rozdělení centra města na modrou a zelenou zónu s tím, že parkování v modré zóně je dražší a je striktně omezeno limitem stání „do 3 hodin“. Pan Ablasser nám představil srovnání fotografií, jak vypadaly ulice v Grazu v 90. letech, kdy byl automobil hlavním znakem společenské prestiže, a jak vypadají nyní po výrazném úbytku parkovišť. Bavili jsme se také dále o tom, že změny je nutné fázovat, aby si uživatelé postupně zvykali. Nezbytné je také pro tyto myšlenky získat politické představitele obcí. Osobně pro mě byly velmi poučné grafy „modal split“ (dělba přepravní práce) s porovnáním různých měst, které se v prezentacích také objevily.

Poté jsme se přesunuli do centra mobility „MobilZentral“, které zajišťuje komplexní služby ve veřejné dopravě včetně prodeje jízdenek pro všechny druhy veřejné dopravy ve spolkové zemi Štýrsko.



Foto: Ať vás ani nenapadne tady parkovat ! Don't even think about parking here!

První den jsme zakončili procházkou ulicemi s konkrétními ukázkami inovativních dopravních řešení a návštěvou vrchu „Schlossberg“, na který jsme vyjeli veřejnou lanovkou.

Druhý den ráno jsme se opět potkali s panem Ablasserem a nejprve si prohlédli komplexní řešení přednádražního prostoru i samotného nádraží v Grazu. Před nádražím byl vybudován terminál hromadné dopravy s podzemní zastávkou tramvaje, stanovištěm taxi a parkovištěm jízdních kol. Na nádraží si lze objednat taxi, přestoupit do příměstských i dálkových autobusových spojů, nebo půjčit kolo. Pod kolejíštěm je vybudován podchod, který ústí do oblasti za nádražím, kde má vzniknout nová rezidenční čtvrť se zelenou (výhodnější) parkovací zónou. V prostoru nádraží je vybudovaná komerční zóna s obchody a restauracemi. Na realizaci projektu se podíleli celkem tři investoři.

Poté jsme pokračovali ulicemi Grazu, kde jsme sledovali provoz cyklo dopravy na zklidněných ulicích, a to i do protisměru jízdy automobilů v jednosměrných ulicích. Dle zkušeností z Grazu je to všeobecně bezpečné řešení. Exkurze pokračovala na Sonnenfelsplatz, kde nám paní Heike Falk z Městského úřadu a pan Ablasser představili revoluční koncept tzv. „shared space“, který tu byl testován v rámci výjimky. V takovém prostoru nemá žádný z účastníků přednost. Aby podmínky odpovídaly legislativě, je tu nově zavedena „zóna setkávání“ (encounter zone) – tedy oblast, v níž mají chodci přednost a ostatní účastníci je musejí respektovat. V takové oblasti je rychlost snížena na 20 km/h. Přitom jde o náměstí, do kterého ústí 5 ulic s poměrně výraznou intenzitou dopravy. Se zájmem jsme sledovali, jak se v dopravním prostoru bezpečně střetávají a vyhýbají všechny druhy dopravy – od pěší až po autobusovou. Dle sdělení kolegů z Grazu nebyla za celou dobu testovacího provozu v místě žádná vážnější nehoda. Po zhruba půlhodinovém pozorování dopravy v místě bylo zřejmé, že kromě nízké rychlosti je základem úspěchu myšlenky také vzájemná ohleduplnost.

Na závěr druhého dne – před odjezdem do Klagenfurtu – jsme otestovali elektrokola a dopravní řešení pro cyklisty přímo v provozu v centru Grazu.

Třetí den jsme se na výstavišti v Klagenfurtu přidali k účastníkům kongresu o udržitelné mobilitě organizovaném CIVINETem německy mluvícím, kde zaznělo mnoho podnětných příspěvků. Z větší části se tyto příspěvky týkaly rozvoje konceptu e-mobility v Evropě, která má i dle strategie Evropské komise v blízké budoucnosti nahradit v pohonu dopravních prostředků fosilní paliva. Vedle tohoto tématu byl akcentován koncept bike-sharingu a car-sharingu. Zvláště car-sharing může ze zkušeností z některých měst nahradit až 13 privátních osobních automobilů na jedno sdílené vozidlo.

Po obědě jsme nastoupili do elektrobusu „Solaris“ a navštívili dobíjecí stanice pro elektrické automobily a svezli se elektroloď po Lendském kanálu až k jezeru Wörthersee, kde byla k vidění další dobíjecí stanice. Elektrobus nás odvezl zpátky do areálu výstaviště. Večer jsme se vydali na komentovanou prohlídku centra Klagenfurtu.

Čtvrtý den ráno se skupina rozdělila. Jedna část odjela brzy ráno na cyklovýšlap s místním průvodcem a druhá se vydala zpět do České republiky.

Celkově považují exkurzi za zdařilou, snad si většina účastníků odváží poznatky, které využije ve své další práci.

Bc. Aleš Kratina, Městský úřad Třebíč



Foto: Označení pěší zóny s výjimkou cyklistů a taxi a zásobování do 7,5 t v časech 5,00 – 10,00 hod.
Zdroj: Sylva Švihelová



Foto: Omezení prostoru pro parkování – vyznačení místa na průjezd/průchod chodců, cyklistů, vozíčkářů



Foto: Výklad v informačním centru hlavního vlakového nádraží ve Štýrském Hradci k infrastrukturním úpravám přednádražního prostoru

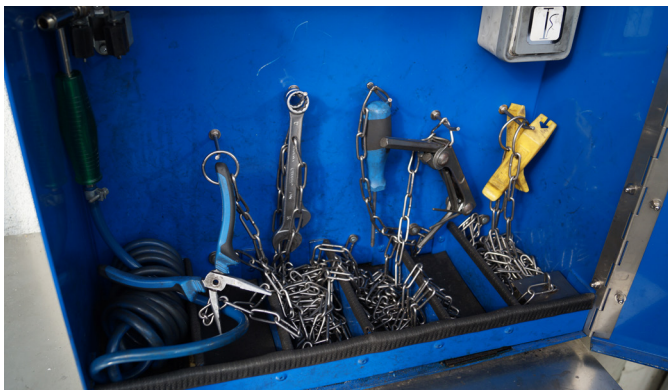


Foto: Sada nářadí volně k dispozici pro cyklisty u hlavního nádraží v Grazu



Foto: Parkování jízdních kol v přednádražním prostoru v Grazu



Foto: Místo setkávání – křižovatka na Sonnensfeldsplatz, 20 km/hod.



Foto: Řešení křižovatky v Grazu | Zdroj: HBF

Výzva k posílání návrhů projektů do databáze inspirativních dopravních řešení z ČR a SR

CIVINET ČR a SR připravuje databázi inspirativních příkladů z měst z České a Slovenské republiky. Dobré příklady by se měly týkat dopravního plánování, nástrojů mobility managementu, podpory udržitelné dopravy (hromadné, pěší, cyklistické), tvorby kvalitních veřejných prostorů, zapojování veřejnosti v dopravním plánování atd. Dobré příklady budou umístěny na internetové stránky CIVINETu a na evropské stránky k udržitelné dopravě Eltis.org.

Vyzýváme proto všechny k zasílání návrhů opatření vhodných pro tuto databázi (jak z členských měst CIVINETu, tak nečlenských měst), a to sekretariátu CIVINET na email civinet@cdv.cz. Můžete tak zviditelnit své město a projekty, které jste uskutečnili, předat svoje zkušenosti dál – a přispět tak k realizaci a rozšiřování opatření k udržitelné mobilitě i v dalších městech.

-hbf-

Fond aktivit projektu CAPITAL – první úspěch člena CIVINETu a nová výzva

V poslední výzvě z Fondu aktivit byl podpořen projekt našeho člena, statutárního města Přerova. Městu Přerovu tímto gratulujeme a přejeme hodně úspěchů a získaných zkušeností díky tomuto projektu.

Podpořený projekt je zaměřen na přenos poznatků z měst CIVITAS se zapojováním veřejnosti při přípravě projektů na tvorbu veřejných prostranství s důrazem na dopravu. Výstupem bude metodika pro zaměstnance úřadu, jak vést konzultační proces s veřejností, zvýšit kvalitu rozhodovacího procesu se zapojením veřejnosti a posílit místní komunitu. Přerov bude přebírat zkušenosti především ze dvou belgických měst Kortessemu a Hasseltu.

Čtvrtá – a již poslední výzva – z Fondu aktivit projektu CAPITAL byla vyhlášena na začátku října 2015. Jejím cílem je předat zkušenosti s implementací opatření v oblasti udržitelné mobility z měst (tzv. pioneer cities / leading cities), která s nimi už mají zkušenosti (nabyté především v rámci iniciativy CIVITAS), do měst, která by je ráda zavedla (tzv. take-up cities / learning cities). Podpořené projekty budou realizované v období únor – červen 2016.

V této výzvě je alokováno celkem 80.000 EUR, které jsou určeny na financování (maximálně 50 %) nákladů podpořených projektů.

Termín na podávání návrhů je 20. 11. 2015, a to přes webový formulář, který zájemci najdou zde www.civitas.eu/content/activity-fund. Případné dotazy Vám zodpoví členové sekretariátu CIVINET nebo v angličtině na emailu icre@polisnetwork.eu.

Projekt může podat jedna organizace či konsorcium organizací z EU, minimálně jedna však musí být „CIVITAS město“. „CIVITAS město“ je i město, které je členem místní sítě CIVINET. Členové CIVINET obdrží podrobnější informace po zveřejnění této výzvy emailem a mohou využít při přípravě projektové žádosti podpory od členů sekretariátu CIVINETu.

-hbf-

Z projektů k udržitelné mobilitě

Ružomberok na ceste k udržitelné mobilitě



Ružomberok je okresné mesto ležiace v Žilinskom kraji s počtom obyvateľov okolo 30 000. Je známy predovšetkým svojim krásnym hornatým okolím. Tvorí vstupnú bránu do jednej z turisticky najatraktívnejších lokalít na Slovensku, Liptova. Mesto je na Slovensku známe aj svojím priemyselným zameraním a zlou kvalitou ovzdušia, ktorú najmä v minulosti «cítili» všetci, ktorí v meste bývali alebo ním len prechádzali. Cez mesto vedú tranzitné cesty medzinárodného významu, ktoré značnou mierou prispievajú k znečisteniu ovzdušia. Neďaleko východnej časti Ružomberka končí diaľnica D1, ktorá by sa mala o niekoľko rokov spojiť s novými úsekmi, ktoré sú naplánované na západ od mesta. Plánovaná diaľnica by mala viesť popri Ružomberku cez tunel popod kopec Čebrať. Táto zmena môže v budúcnosti nielen odkloniť väčšinu tranzitnej cestnej dopravy z centra mesta, ale aj ponúknuť viac priestoru iným druhom dopravy.

Dôležité je reagovať na túto zmenu a mobilné potreby obyvateľov a včas pripraviť plán opatrení podporujúcich udržitelnú dopravu v meste. S týmto zámerom sa pracovníci mestského úradu obrátili na zástupcov siete CIVINET na Slovensku. Mesto sa rozhodlo začať pracovať na svojom pláne udržitelnéj mestskej mobility. Impulzom bola aj ich účasť na seminári v Žiline. Ako vhodný začiatok si vybrali realizáciu auditu ADVANCE, ktorý pomôže mestu definovať jeho východiskovú situáciu, pomenovať problémy, načrtnúť riešenia do budúcnosti a pripraviť základ pre budúci plán.

Audítori ADVANCE sa stretli s pracovníkmi úradu na konci augusta. Na tomto stretnutí sa dohodli na vytvorení lokálnej pracovnej skupiny pre problémy mobility. Padli aj prvé zaujímavé nápady na opatrenia pre cyklistov a chodcov, ktoré by sa v meste mohli v budúcnosti realizovať. Kompletná pracovná skupina sa stretla prvýkrát v polovici septembra. Členmi skupiny sú nielen zamestnanci rôznych oddelení úradu, ale aj zástupcovia rôznych miestnych aktérov z oblasti mobility, neziskové organizácie, veľký zamestnávateľ, poskytovatelia vzdelávania, operátori verejnej dopravy, zástupcovia turistického ruchu a pod.

Audítori prezentovali hodnotiaci dotazník, v ktorom budú členovia skupiny individuálne hodnotiť situáciu v meste. Pracovná skupina predstavuje najdôležitejšiu výkonnú silu v procese auditu. Zapojenie partnerov a inštitúcií s rôznymi kompetenciami a záujmami v oblasti dopravy je aj základom dobrej prípravy a implementácie plánu udržitelnéj mobility. Samospráva, ktorá preukazuje záujem o potreby občanov a rôznych aktérov, má vyššiu podporu verejnosti pre realizáciu opatrení v budúcnosti. Veríme, že Ružomberok týmto spôsobom spoločne pripraví plán udržitelnéj mobility, ktorý nebude samoučelným dokumentom, ale významným spôsobom prispieje k dosiahnutiu lepšej kvality života obyvateľov a návštevníkov mesta a regiónu. V budúcom čísle Vás budeme informovať o ďalších krokoch, aby sme aj ostatným slovenským mestám ukázali, ako by mohli postupovať pri príprave plánu.

Dana Sitányiová a Marián Gogola – audítori ADVANCE

Dopravná hra Oblékáme hada Edu úspěšně snižuje emise skleníkových plynů



V září 2015 odstartoval na základních školách v ČR již 2. ročník dopravní hry Oblékáme hada Edu. Cílem hry je motivovat děti (ve věku 4 - 12 let), aby cestovaly do školy zdravým a k přírodě šetrným způsobem, tedy pěšky či na kole, případně veřejnou dopravou nebo s využitím spolujízdy. Hra je součástí evropské kampaně Traffic Snake Game, do níž je zapojeno 19 evropských zemí. Do kampaně v ČR se od jejího startu v roce 2014 zaregistrovalo 34 škol.

Ve školním roce 2014/2015 proběhla kampaň na 17 českých školách, přičemž 7 z nich dosáhlo v průběhu hry zvýšení podílu udržitelných cest do školy o více než 20 %. Všechny zapojené školy zaznamenaly posun k šetrnějšímu dopravnímu chování při cestách do školy a pokles cestování osobním automobilem. V ČR se tak v průběhu kampaně ušetřilo zhruba 5 tun emisí CO₂, které by jinak byly vyprodukovány automobilovou dopravou.



Foto: I takto může vypadat udržitelné cestování do školy, ZŠ Arménská, Brno

Do podzimního běhu kampaně se ve školním roce 2015/2016 přihlásily i školy ve městě Lysá nad Labem. V jejich blízkosti zastavují každý den během krátké doby před začátkem vyučování stovky aut, která přivázejí děti do školy. Vznikají tak nepřehledné a pro děti mnohdy nebezpečné situace, které školy budou řešit kromě jiných opatření také realizací kampaně Oblékáme hada Edu.

V rámci Evropského týdne mobility proběhla v Brně informační schůzka o kampani pro zástupce základních škol (16. 9. 2015 v Centru Amavet Junior Brno). V návaznosti na ni projevil zájem o zapojení do kampaně 4 školy. Jednou z nich je i ZŠ a MŠ Kotlářská, na níž hra odstartovala 22. 9. na Den bez aut. Na říjen 2015 pak připravujeme ve spolupráci s Magistrátem města Brna besedu pro školy o udržitelné a bezpečné dopravě dětí.

Aktuální dění v kampani můžete sledovat na webových stránkách <http://www.trafficssnakegame.eu/czechrepublic>.

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.

Danuše Smutková, CDV, v. v. i.

Cyklistické dálnice by se mohly dostat i do Mnichova

Nové cyklostezky by se měly zaměřit na cyklisty, kteří se vydali na delší cesty. Mnichov má na jejich podporu nový plán, jenž by mohl zcela změnit způsob, jak se na kole dostat do města: takzvané cyklistické dálnice. Základem je síť 14 širokých obousměrných stezek, zcela segregovaných od ostatní dopravy. Jízdu nemají brzdít ani křižovatky a semaforey. I když je nápad stále ještě ve fázi návrhu, představuje trend rozšířený v severní Evropě. Budování cyklostezek podél silnic je stále více vnímáno jako nutnost, kvůli níž se města a kraje pouštějí do druhé vlny budování cyklistické infrastruktury – těžší, více chráněné a také podstatně nákladnější.

Více informací najdete zde: <http://www.citylab.com/commute/2015/07/bike-autobahns-could-be-coming-to-munich/399410/>

Cyklistické kampaně v Dánsku – katalog inspirací

Dánové jezdí na kole hodně a mají k tomu dobré důvody. Na kola sedlí mnozí z nich i díky přesvědčivým a dlouhodobým kampaním, které mají motivovat a inspirovat cyklisty – nejen aby jezdili více, ale i bezpečněji. Následující odkaz Vám zpřístupní katalog, který přehledně shrnuje informace o 14 konkrétních kampaních, jejich cílech, jak fungovaly v praxi a jaké měly dopady.

<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Campagnekatalog.pdf>

Studie: Elektrické automobily v zásuvce; poslední míle

Kdo bude platit za výstavbu a provoz veřejné infrastruktury pro dobíjení elektrických vozidel? Zabývala se tím studie, která primárně vycházela z rozhovorů a z on-line průzkumu zaměřeného na stav veřejných služeb z hlediska jejich připravenosti na provoz elektrických vozidel. Na průzkumu se podílelo více než 70 subjektů včetně správců inženýrských sítí, maloobchodu, dodavatelů zařízení pro elektrovozidla, agentur státní a místní veřejné správy a obchodních sdružení. Výsledky výzkumu najdete na odkazech níže.

Poznámka překladatele: «Last mile» obvykle označuje propojení mezi koncovým bodem nějaké sítě a účastníkem, účastnická přípojka.

Zdroj: <http://www2.deloitte.com/us/en/pages/energy-and-resources/articles/plugged-in-the-last-mile.html>

Studie: <http://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/us/Documents/energy-resources/us-er-plugged-in-the-last-mile.pdf>

Účty mobility ukazují skutečné náklady na osobní mobilitu

Většina zaměstnanců nemá tendenci příliš se starat o to, jak svému zaměstnavateli na služebních cestách ušetřit peníze. Nemají důvod se o výdaje starat. To však může firmy stát spoustu peněz. Proto má smysl, aby své zaměstnance pro úspory motivovaly. Jak, to se dozvíte na přiloženém odkazu.

Čtěte více zde http://epomm.eu/newsletter/electronic/0312_EPOMM_enews.html

Veřejná doprava je dobrá pro veřejné zdraví

Článek publicisty Dr. Trevora Handcocka (<http://bit.ly/1wXTygr>) oceňuje přínos veřejné dopravy pro zdraví veřejnosti a odkazuje na původní článek Todda Litmana "Doprava a veřejné zdraví, který vyšel v "Annual Review of Public Health" před dvěma lety (<http://www.timescolonist.com/opinion/columnists/comment-public-transit-is-good-for-public-health-1.1788192>). Dobrá veřejná doprava snižuje objem dopravy, což zvyšuje ekonomickou efektivitu měst. Méně se plýtvá energií a lidé stráví méně času dopravních zácpách, říká publicista Trevor Handcock.

Článek představuje různé způsoby, jimiž dopravní politika a plánování dopravy ovlivňují veřejné zdraví a jak do plánování dopravy lépe začlenit cíle v oblasti veřejného zdraví. Konvenční plánování má tendenci zabývat se jen některými dopady na veřejné zdraví, jako jsou například rizika dopravních nehod nebo emise znečišťujících látek na vozokilometr, ale obvykle ignorují zdravotní problémy, které vyplývají ze sedavého způsobu života (méně chůze a jízdy na kole), jako jsou nárůst počtu dopravních nehod a znečištění, které jdou ruku v ruce se zvyšujícím se počtem ujetých kilometrů motorovými dopravními prostředky. Dopravní studie tak zpravidla podceňují dopady strategií pro zvyšování diversity dopravních systémů a snižování objemu motorové dopravy. Článek představuje různá všestranně výhodná opatření, která mohou pomoci zlepšit veřejné zdraví a lépe dosáhnout dalších cílů dopravního plánování.

Jak se přepravuje generace dnešních třicátníků, když nejedí autem?

V některých evropských zemích se projevuje trend změny dopravního chování u mladé generace, která chce raději bydlet blízko místa, kde pracuje či studuje a kde tráví volný čas, a přitom nevlastnit automobil. Tyto změny jsou výzvou pro provozovatele a organizátory hromadné dopravy a dopravní plánovače, kteří by měli nabídnout vhodné služby hromadné dopravy, car- a bike-sharingu, a zároveň jsou velkou příležitostí, jak snadněji dosáhnout většího využívání udržitelnějších druhů dopravy.

Podobné trendy se ukazují i v USA, což dokazuje sociologická studie z této země. Soubor dat ze Spojených států, která hodnotí chování řidičů z generace dnešních třicátníků, je již několikátou studií, která dokládá, že dnešní třicetiletí se učí řídit později, kupují si méně aut (pokud vůbec) a když už si vozidlo koupí, tak jezdí mnohem méně. Trend se šíří i do dalších zemí a výrobci automobilů si jsou toho vědomi. Stejně tak by s tímto vývojem měli počítat urbanisté.

Je však možné rozšířit zkušenosti z místní a regionální dopravy i na cestování udržitelnými druhy dopravy na dlouhé vzdálenosti? V Evropě se lidé mohou dostat vlakem kam chtějí, ale v Kanadě a USA (ani Austrálii a Asii) to tak snadné není.

Politiky mohou rozčilovat náklady na železniční osobní dopravu, ale s radostí budou financovat výstavbu silnic. Často si nejsou schopni přiznat, že auto bylo králem v době jejich mládí a že dnes dorůstá nová generace lídrů, kteří rozhodují o politice a dalším vývoji.

Zdroj: <http://www.nmpirg.org/sites/pirg/files/reports/Millennials%20in%20Motion%20vNM%2010814.pdf>

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. Formuláře jsou ke stažení zde: <http://www.civitas.eu/civinet/civinet-czech-and-slovak-republics>

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.



Kalendárium: Události v roce 2015

Události organizované CIVINETem ČR a SR:

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. Registrace na seminář je možná přes tento odkaz:

<http://www.cdv.cz/management-parkovani-a-pobidky-jako-uspesna-a-osvedcena-strategie-energeticky-ucinne-mestske-dopravy-registrace/>.

Účastnický poplatek: 800,- Kč, členové CIVINETu zdarma.

15. 12. 2015, Praha: Národní konference k metodice tvorby plánů udržitelné městské mobility ve městech ČR.

Na konferenci bude prezentována finální verze metodiky pro zpracovávání plánů udržitelné městské mobility, jak ji připravili pracovníci CDV, v. v. i., v rámci výzkumného projektu Technologické agentury ČR. Více informací a registraci najdete na začátku listopadu na stránkách www.cdv.cz. Účast je zdarma.

Události CIVITAS v Evropě:

Palma, Baleárské ostrovy, 4. 11. – 6. 11. 2015: Letní univerzita CIVITAS DYN@MO na rozvoj systémů a služeb "Mobility 2.0".

V pořadí již třetí letní univerzita DYN@MO nabízí možnosti výměny zkušeností mezi experty z Evropy na řadu témat v rozvoji udržitelné mobility: vztah dopravy a využití území, zapojení veřejnosti přes sociální média a web, strategické plánování či evaluace.

Účast je zdarma. Pracovní jazyky: angličtina se simultánním tlumočením do španělštiny. Více informací na: <http://www.civitas.eu/content/civitas-dynmo-summer-university-developing-%E2%80%9Cmobility-20%E2%80%9D-systems-and-services-4-6-november#sthash.JYzCA2se.dpuf>.

Brusel, 18. 11. 2015, 10,00 – 14,30 hod. (v rámci konference Polis): Trénink CIVITAS: Effective Access Management Schemes.

Tento trénink CIVITAS nabízí zdarma radu a podporu místním a regionálním samosprávám, firmám a neziskovým organizacím, jak

vytvořit schémata řízení omezování vjezdu do vnitřních částí měst. Účastníci se dozvědí, jaké možné nástroje pro kontrolu řízení vjezdu do center měst existují, jaké jsou zkušenosti evropských měst s těmito nástroji, budou schopni je aplikovat v jejich místním kontextu a obdrží certifikát o absolvování tréninku vydaný CIVITAS Learning Centrem. Účast je zdarma. Jazyk: angličtina. Registrace je možná emailem na adresu t.gorris@dtvconsultants.nl.

Více informací na: <http://www.civitas.eu/content/civitas-training-effective-access-management-schemes#sthash.dX01ZCkc.dpuf>.

Birmingham, 24. 11. 2015: Personal Mobility & the Mobile Phone – Using smart technology to deliver Sustainable Mobility.

Akce organizovaná CIVINETem Velká Británie a Irsko. Workshop se zaměří na možnosti aplikací mobilních telefonů ke zlepšení přístupu k možnostem mobility – jak moderní mobilní technologie mohou zlepšit přístup k chůzi, cyklistice a veřejné dopravě.

Účast je zdarma. Více informací najdete zde: <http://www.civitas.eu/content/personal-mobility-mobile-phone-%E2%80%93-using-smart-technology-deliver-sustainable-mobility#sthash.Orp1xVvS.dpuf>.

Ostatní události v Evropě:

17. 11. 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). V případě zájmu o účast na tomto semináři, se přihlaste emailem na adresu transport-research@cdv.cz.

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

Projekt PTP-Cycle (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.

Dílňa nabízí zdarma školení PTP pro zástupce z 50 měst, která mají zájem skutečně začít budovat kapacity pro cyklistiku. Účast na školení je zdarma a je otevřená pro místní a regionální úřady, podniky a nevládní organizace.

Školení probíhá v angličtině. Registrace je otevřena na webové stránce: <http://ptpcycle-europe.eu/events/personalised-travel-planning-training-workshop/>

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. Na workshopu budou

také představeny aktualizované nástroje hodnocení dopadů na zdraví a ekonomiku HEAT, které vyvinula Světová zdravotnická organizace. 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 ekonomického 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 probíhá na stránkách projektu: www.pastaproject.eu, kde také získáte další informace.



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 CIVINETu ČR a SR v České republice: Mgr. Radomíra Jordová
Kontaktní osoba CIVINETu ČR a SR na Slovensku: doc. Ing. Dana Sitányiová, Ph.D.

Více informací o CIVINET vč. přihlášky do CIVINET a deklarace zájmu o členství je k dispozici na internetových stránkách www.cdv.cz/civinet-sit-k-udrzitelne-mobilite-ve-mestech/ 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: Michaela Valentová
Ing. Mgr. Hana Brůhová-Foltýnová, Ph.D.
Mgr. Radomíra Jordová
Ing. Zbyněk Sperat, Ph.D.

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: 22. 9. 2015