



ZDRAVÁ MĚSTA, OBCE, REGIONY ČESKÉ REPUBLIKY



Udržitelná a bezpečná doprava - kam pro inspiraci?

praktické informace a ukázkové příklady ze Zdravých měst

*Tato publikace byla vydána
k 10. výročí konference
Doprava a technologie
k udržitelnému rozvoji*



Financováno
z prostředků
Státního fondu
životního
prostředí ČR

Tato publikace vznikla při příležitosti jubilejního desátého výročí karlovarské konference „Doprava a technologie k udržitelnému rozvoji“. Na celkem 30 stránkách nabízí zajímavé informace a příklady dobré praxe z oblasti dopravy ve Zdravých městech, obcích a regionech. Součástí publikace je rovněž stručný přehled aktuálních programů a projektů ze strany významných odborných partnerů, které umožňují samosprávám zapojit se do konkrétních aktivit a získat na ně rovněž finanční prostředky. Vydání publikace je součástí celostátní osvětové kampaně Společné téma „Udržitelná a bezpečná doprava“, které pro rok 2007 vyhlásila Rada vlády pro udržitelný rozvoj.

Publikace vznikla za finanční podpory Státního fondu životního prostředí ČR.

Úvodní slovo ministra dopravy	1
Společné téma „Udržitelná a bezpečná doprava 2007“	2
Databáze DobráPraxe jako zdroj inspirace	4
Oblast „Bezpečnost dopravy a zdravý životní styl“	6
<i>Bezpečnou cestou do školy i zpět (Chrudim)</i>	
<i>Být viděn znamená být v bezpečí (Kroměříž)</i>	
Oblast „Doprava a životní prostředí“	10
<i>„Dobíjet baterky“ můžeme i na veřejnosti (Desná)</i>	
<i>Omezení vjezdu do centra města se osvědčilo (České Budějovice)</i>	
Oblast „Dopravní infrastruktura a podnikání“	14
<i>Parkoviště uprostřed sídliště? Může být výhodou pro malé i velké! (Orlová)</i>	
<i>Cyklostezka a průmyslová zóna – spojení příjemného s užitečným (Vsetín)</i>	
Oblast „Způsob přepravy obyvatel“	18
<i>Cyklobusem za cyklostezkami (Prostějov)</i>	
<i>Koordinátor pro rozvoj veřejné dopravy v kraji (Zlínský kraj)</i>	
Oblast „Bezbariérovost nejen v dopravě“	22
<i>Výtahem až na palubu (Pelhřimov)</i>	
<i>Dostupná doprava znamená především doprava bez bariér (Hodonín)</i>	
Organizátoři konference Doprava a technologie k udržitelnému rozvoji	26
Projekty a programy partnerských organizací – BESIP, Centrum dopravního výzkumu, Nadace Partnerství	28
Shrnutí a poděkování	29

Foto přední strana obálky: Chrudim



Dámy a pánové,

v současné době patří mezi hlavní úkoly Ministerstva dopravy zejména dostavba chybějící infrastruktury a zajištění jejího financování. Zároveň však usilujeme o rovnoměrnější rozdělení přepravních výkonů mezi jednotlivé druhy dopravy, o zavádění alternativních paliv a především o zvýšení celkové bezpečnosti na našich silnicích. Všechny tyto aspekty směřují k tomu, aby doprava, jako významný faktor rozvoje společnosti, byla udržitelnější, tedy přispívala k rozvoji ekonomiky a kvalitnímu životu, ale zároveň nezpůsobovala škody na životním prostředí.

Ministerstvo dopravy se tak přirozeně připojilo ke Společnému tématu „Udržitelná a bezpečná doprava“ pro rok 2007, které vyhlásila Rada vlády pro udržitelný rozvoj, a proto jsem také rád vyhověl, když jsem byl požádán o toto úvodní slovo.

Dovolte mi zmínit několik nejvýznamnějších programů, kterými ministerstvo k udržitelnosti a bezpečnosti dopravy aktivně přispívá. Státní program na podporu úspor energie a využití obnovitelných zdrojů energie slouží ke spolufinancování projektů, které jsou zaměřeny na úspory energie a využití obnovitelných zdrojů energie v dopravě. Program podpory obnovy vozidel městské hromadné dopravy a veřejné linkové autobusové dopravy slouží ke spolufinancování nákupu nových vozidel s možností zvláštních finančních příspěvků například na elektromobily či vozidla s pohonem na stlačený zemní plyn. Cyklostrategie ČR podporuje rozvoj cyklistické dopravy jako rovnocenného druhu dopravy vzhledem k ostatním dopravním systémům, byť je jisté, že je svým zaměřením určena především pro sportovní a turistické využití.

Další dva programy právě vznikají – konkrétně Program obnovy železničních vozidel a Program na snižování emisní zátěže z vodní dopravy. Ministerstvo dále podporuje využívání informačních a telekomunikačních technologií v oblasti dopravy, což umožňuje snížit negativní účinky dopravy na životní prostředí, minimalizovat ztrátové časy, zvyšovat bezpečnost silničního provozu a minimalizovat dopady vážných nehod při rizikových přepravách např. při přepravě zvláště nebezpečných nákladů.

Dovolte mi, abych Vám poděkoval za všechno, co pro udržitelnost a bezpečnost dopravy děláte, a popřál Vám mnoho zdaru ve Vašem úsilí, ať už jste účastníky konference „Technologie a doprava k udržitelnému rozvoji“ v Karlových Varech, při jejíž příležitosti tato publikace vychází, nebo jste se k těmto příkladům dobré praxe dostali kdykoli později.

Ing. Aleš Řebíček, ministr dopravy, září 2007

Po celém světě jezdí více jak půl miliardy osobních automobilů a každý rok se tento počet rapidně zvyšuje. V samotné Praze připadá více jak jeden automobil na jednoho obyvatele, a Praha se tak řadí k nejmotorizovanějším metropolím světa. Bohužel Česká republika patří také k zemím s nejvyšší úmrtností na silnicích, kde přijde ročně o život více jak tisíc lidí, včetně malých dětí. Současná doprava tak přináší společnosti řadu výhod, ale mnohdy za vysokou cenu v podobě zmařených lidských životů a závažných škod na životním prostředí.

Není proto divu, že celá řada měst, obcí i regionů považuje dopravu za klíč ke svému rozvoji, ale zároveň za hrozbu pro zdraví obyvatel, jejich bezpečnost a kvalitu života jako celku. Rozhodly se proto pro společný postup, který má za cíl snížit negativní dopady dopravy na lokální a regionální úrovni. Jedním z prostředků k dosažení tohoto cíle jsou nejrůznější projekty, dlouhodobé programy, kampaně a trvalá opatření, která mají zvýšit povědomí o problematice šetrnější dopravy na konkrétních příkladech, tzv. místních akcích.

Pro zvýšení efektu svého postupu se aktivní samosprávy spojily s vybranými resorty, odbornými institucemi a neziskovými organizacemi a ve spolupráci s Radou vlády pro udržitelný rozvoj vyhlásily **Společné téma „Udržitelná a bezpečná doprava“**.

Doprava musí být příležitost, nikoliv hrozba...

Doprava je jednou z podmínek rozvoje obcí, měst, regionů i celých států. Zkracuje vzdálenosti mezi lidmi, umožňuje jim setkávání, obchod, cestování za vzděláním i odpočinkem. Přináší však i problémy, které nepříznivě ovlivňují kvalitu našeho života. Je třeba širšího konsensu, abychom vytvořili takový systém dopravy, který usnadní komunikaci, ale bude také šetrný k životnímu prostředí a lidskému zdraví, bude příležitostí, nikoliv hrozbou.

Rada vlády pro udržitelný rozvoj proto podpořila na počátku roku 2007 myšlenku, aby se společným mezikomunikačním tématem udržitelného rozvoje na místní a regionální úrovni v České republice pro rok 2007 stala udržitelná a bezpečná doprava. Iniciátorem byla Zdravá města, obce a regiony. Myšlenku podporují také zástupci resortů, vědeckých institucí i neziskových organizací.

Cílem iniciativy je ukázat cesty k řešení nejožehavějších dopravních problémů, a také příklady dobré praxe z České republiky i jiných zemí.

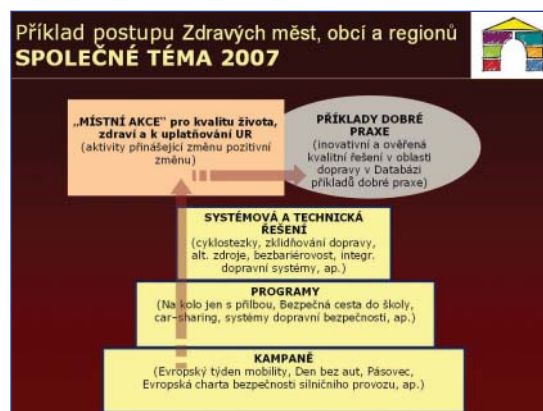


RNDr. Martin Bursík,
ministr životního prostředí,
výkonný místopředseda RVU
a předseda Pracovní skupiny
pro místní Agendu 21

Co znamená kampaň v praxi?

Během celého roku 2007, ale i v letech následujících, se mohou města, obce i regiony zapojit do této iniciativy a realizovat vybrané projekty či kampaně, jako je např. Bezpečná cesta do školy či Evropský týden mobility a mnohá další (viz schéma). Zároveň probíhá mediální kampaň propagující cíle Společného tématu, jejíž součástí je také webový rozcestník www.udrzitelna-doprava.cz. Na tomto rozcestníku je možné získat aktuální informace o aktivitách, do kterých je možné se zapojit a další odkazy na užitečné informace k tématu dopravy.

Odbornou garanci a koordinaci kampaně zabezpečují členové tzv. **mikrotýmu**, který je složen z expertů z ministerstev, akademické a výzkumné sféry, zástupců municipalit a neziskových organizací. Mikrotým je součástí Pracovní skupiny pro místní Agendu 21 při



Radě vlády pro udržitelný rozvoj. Jeho úkolem bylo také vytvoření **sady indikátorů**, která slouží městům a obcím k měření efektivity zavedených opatření a postupu směrem k udržitelnější dopravě. Během roku 2007 by měla být rovněž zpracována stručná metodika pro kraje, která by pomáhala při hodnocení žádostí o **financování projektů z oblasti dopravy z pohledu udržitelného rozvoje**.

Hlavní důraz je však kladen na společný postup, sdílení dobré praxe a výměnu zkušeností mezi aktivními samosprávami tak, aby bylo dosaženo co možná nejvíce konkrétních aktivit podporujících různé aspekty udržitelné a bezpečné dopravy.

Slova burcuje, příklady táhnou...

Valná hromada Národní sítě Zdravých měst ČR (NSZM) rozhodla na jaře 2006 o tom, že široká a stále aktuálnější problematika dopravy a bezpečnosti bude v roce 2007 ústředním tématem Zdravých měst, obcí a regionů. Pro dosažení viditelných výsledků, které lze nejen srozumitelně komunikovat navenek, ale zejména využít jako inspiraci pro další aktivní municipality, se NSZM dohodla se svými členy na **společném postupu dle tematických oblastí**. S tématem dopravy je spojena řada seminářů, konferencí a celostátních kampaní. Na místní úrovni se pak mohou města, obce a regiony zapojit do řady konkrétních aktivit počínaje osvětovými akcemi a kampaněmi, přes dlouhodobé preventivní programy až po trvalá opatření, jakými jsou například zklidňování dopravy, výstavba cyklostezek apod. Nedílnou součástí tématu je i **sledování indikátorů**, na základě nichž mohou municipality svou situaci nejen změřit, ale také porovnat s ostatními. Všechny aktivity by pak měly směřovat k podpoře zdraví a respektovat zásady udržitelného rozvoje.

Jsmo potěšeni, že se tato iniciativa stala inspirací pro další města, obce a regiony a že získala také podporu na národní úrovni v jednotlivých ministerstvech a Rady vlády pro udržitelný rozvoj.



Mgr. Petr Řezníček,
předseda NSZM a místostarosta Chrudimi

Jednou z výrazných událostí, která doprovází Společné téma v letošním roce, je také jubilejní **desátý ročník konference Doprava a technologie k udržitelnému rozvoji**, kterou pořádá Společnost pro trvale udržitelný život - Karlovy Vary a Město Karlovy Vary, ve spolupráci s Národní sítí Zdravých měst ČR a Technologickým centrem Akademie věd ČR.

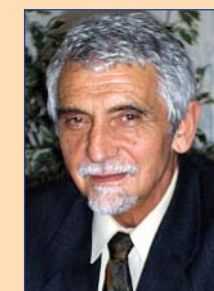
U příležitosti této konference vychází také tato publikace s příklady ukázkových projektů a řešení z oblasti dopravy, které, jak doufáme, budou pro Vás inspirací a vodítkem pro řešení nejrůznějších problémů z oblasti dopravy nebo při realizaci konkrétních akcí a aktivit.

Ve spolupráci se svými členy se NSZM snaží úspěšně a inovativně příklady nejen z dopravy shromažďovat a přehledným způsobem nabízet jako inspiraci ostatním v podobě příkladů dobré praxe. Příklady obsažené v této publikaci a mnohé další naleznete rovněž v Databázi DobráPraxe na: www.dobrapraxe.cz.

Doprava a technologie k udržitelnému rozvoji

V letošním roce uzavíráme desetileté trvání konference, která přinesla desítky přednášek a diskusí nad rozličnými tématy z oblasti dopravy a energetiky. Hlavními tématy jubilejního ročníku karlovarské konference jsou příklady dobré praxe využívání obnovitelných zdrojů a alternativních paliv v dopravě a energetice, aktuální stav související legislativy, současné a budoucí možnosti financování v oblasti energetiky a dopravy a nechybějí ani novinky ze světa techniky a technologií, jako jsou například autobusy na vodíkový pohon. Tradiční součástí je rovněž oblast bezpečnosti dopravy a mnohé další.

Konference je otevřena všem zájemcům o danou problematiku, zejména představitelům měst, obcí a regionů, provozovatelům MHD, firmám a zainteresované veřejnosti, pro které, doufám, bude jubilejní desátý ročník přínosem.



RNDr. Pavel Žlebek,
ředitel konference

Inovativní řešení jako inspirace pro aktivní města, obce a regiony

Každé město, obec či region při svém rozvoji často naráží na nejrůznější problémy či úkoly, které si žádají neotřelá, originální a hlavně efektivní řešení. Obce, regiony, ale i neziskové organizace, školy, místní podniky a další vymýšlejí projekty a realizují aktivity, které napomáhají zlepšit jejich služby, uspořít finance či zvýšit povědomí o určitém tématu - jednoduše řečeno přispívají ke kvalitě života. Přinášejí tak řadu inovativních, pozoruhodných a praktických řešení nejrůznějších problémů. Tyto postupy nazýváme **příklady dobré praxe**.

V celé České republice existují desítky příkladů dobré praxe (PDP). Aby bylo možné jejich efektivní využití, vytvořila Národní síť Zdravých měst ČR přehlednou a uživatelsky příjemnou **Databázi DobráPraxe**, kde naleznete vybrané PDP z celkem devíti oblastí - *veřejná správa, životní prostředí, zdraví, volný čas, sociální problematika, vzdělávání, podnikání, zemědělství a venkov a doprava*.

Co může být příkladem dobré praxe?

Příklady dobré praxe jsou osvědčené postupy a řešení, které v sobě zároveň zahrnují prvky inovace, nové myšlenky a nápady. Jejich shromažďování vytváří prostor a motivaci pro vzájemné učení se jeden od druhého, sdílení know-how a zkušeností.

Hlavními kritérii pro výběr aktivity jako Příkladu dobré praxe jsou:

- spolupráce institucí veřejné správy, neziskových organizací, soukromého sektoru a veřejnosti
- inovace a originalita v přístupu a nová přidaná hodnota
- neziskový charakter (primárním cílem je veřejná služba, nikoliv vytvoření zisku)
- respektování principů udržitelného rozvoje - projekt či aktivita by neměla rozvíjet např. ekonomický pilíř rozvoje na úkor sociální oblasti či životního prostředí



Veřejně přístupná Databáze DobráPraxe slouží jako přehledný a uživatelsky přátelský internetový nástroj, který pomáhá jednotlivé příklady shromažďovat, systematicky třídit a poté nabízet zájemcům z řad státní správy a samosprávy, neziskovým organizacím, soukromému sektoru, ale i jednotlivcům ze zainteresované veřejnosti.

Databáze DobráPraxe představuje příklady z různých oblastí rozvoje samospráv. U každého z nich se například dozvíte

- k čemu a proč byl projekt/program vytvořen,
- kdo byl jeho realizátorem,
- jaký měl rozpočet,
- jaké byly hlavní přínosy a překážky při jeho realizaci a co doporučit případným následovníkům či před čím je varovat,
- součástí většiny PDP je i bohatá fotodokumentace a další užitečné přílohy.

- Chcete více vědět o tom, jak dobře a efektivně využívat solární a další druhy obnovitelné energie na konkrétním příkladu?
- Máte zájem zapojit vaši mládež do práce dětských či studentských parlamentů a nevíte jak na to?
- Rádi byste zpřístupnili vaše město či region tělesně postiženým?
- Chtěli byste, aby vaše děti navštěvovaly Zdravou školku či školu, ale žádná ve vašem okolí dosud nevznikla?
- Chcete se více dozvědět o dalších příkladech úspěšných řešení?
- Máte vlastní příklad dobré praxe a chcete se o své zkušenosti podělit a inspirovat ostatní?

Navštivte Databázi DobráPraxe na www.dobrapraxe.cz nebo napište na info@nszm.cz.

Vzájemná inspirace, návody jak na to a poučení se z úspěchů, ale i chyb druhých, mají svůj význam a smysl. Stále je co se v tomto směru učit a také už co nabídnout.

Databáze DobráPraxe je součástí
informačního systému Dataplán NSZM:
www.dataplan.info

Databáze
DOBRÁ PRAXE

DATA PLÁN NSZM



Foto: Chrudim

Česká republika se stále řadí mezi státy s vysokou mírou úrazovosti a české silnice patří k těm nejnebezpečnějším v Evropě. Každoročně zemře v ČR v důsledku dopravních nehod více jak tisíc lidí, každé desáté je přitom dítě (101 v roce 2004). I když se celkový počet úmrtí v dopravě snižuje, narůstá absolutní počet nehod - v letech 1994 až 2005 došlo ke snížení počtu zemřelých při dopravních nehodách o 350 osob, počet nehod však narostl o 43 tisíc.

Stále rostoucí intenzita dopravy má také vliv na zdravý životní styl obyvatel měst a obcí. Moderní dopravní trendy nás zbavují potřeby využívat pro přepravu vlastní energii, což nemalým způsobem přispívá k celkové horší fyzické kondici a větší obezitě naší populace.

Obyčejná chůze či jízda na kole přitom patří k tradičním způsobům, které mohou významně přispět k prevenci řady civilizačních chorob.

Míra bezpečnosti na silnicích a v jejich blízkosti ovlivňuje i to, zda jsme sami ochotni vyměnit auto za kolo či se projít pěšky nebo zda pustíme naše děti na projížďku na kolečkových bruslích bez obavy o jejich zdraví a bezpečí.

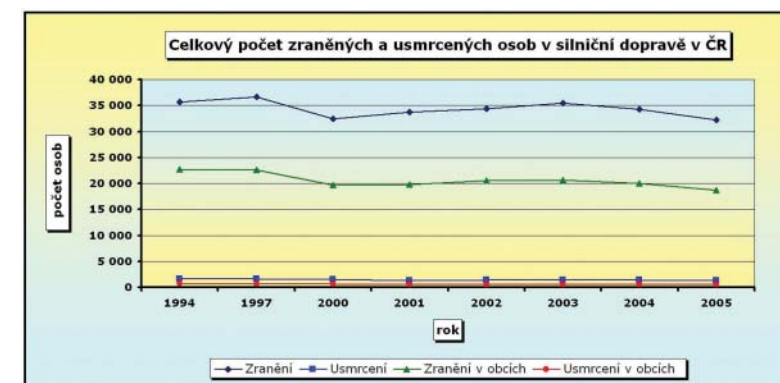
Zvyšování bezpečnosti a vytváření podmínek pro nemotorovou dopravu patří proto mezi základní úkoly každé samosprávy.

Co může udělat obec / město / region, aby zlepšil situaci v této oblasti?

- **zvyšovat povědomí** o bezpečnosti dopravy u dětí a mladé generace, stejně jako u rodičů; zapojit se např. do dlouhodobých programů jako je Bezpečná cesta do školy, Pásovec apod.
- ve větší míře využívat tzv. prvky zklidňování dopravy jako např. **retardéry, místní zúžení komunikace, zvýšené plochy vozovky, integrované přechody** apod.
- ve větší míře využívat prvky bezpečnosti dopravy jako např. **osvětlení a optické zvýraznění přechodů pro chodce (tam, kde je to potřebné), zóny s omezenou rychlostí 30 km/h** apod.
- podporovat **výstavbu nových cyklostezek a vytvářet speciální pruhy pro cyklisty** např. při rekonstrukcích stávajících komunikací
- ...

Pro získání důležitých informací o aktuálním vývoji i trendech, a zároveň pro vyhodnocování přijatých opatření, je důležité měřit a vyhodnocovat různé ukazatele.

Zdravá města sledují v této oblasti např. **míru nehodovosti, délku cyklostezek** či opatření vedoucí ke **zklidňování dopravy**. Tyto údaje mezi sebou navzájem porovnávají (tzv. benchmarking) tak, aby se mohla poučit z dobrých a efektivních přístupů svých kolegů.



Více k jednotlivým ukazatelům na: www.dataplan.info/indikatory/doprava

Obsah a cíle projektu

Ke zvýšení bezpečnosti dětí v dopravním provozu a ke snížení počtu a závažnosti nehod s účastí dětí přispívá dlouhodobý projekt **Bezpečná cesta do školy**. V rámci projektu hledají děti nebezpečná místa při cestě do školy a zpět, učí se předvídat dění na silnici nebo si osvojují zásady poskytování první pomoci. Tento program je mezi městy a obcemi velmi populární, svoji dlouholetou tradici a úspěšné fungování má například ve **ZDRAVÉM MĚSTĚ CHRUDIM**, ukázkově to jde i v jiných Zdravých městech, například v TŘEBÍČI.

Popis a výstupy

Projekt je určen dětem, které navštěvují mateřské a základní školy v Chrudimi. Důležitým předpokladem u mladších dětí je zapojení jejich rodičů. Všichni se společně zamýšlí nad nebezpečnými místy, která děti potkávají při každodenní cestě do školy. O zásadách bezpečného pohybu na silnici, zásadách přecházení či správném vybavení kol pak děti diskutují např. se strážníky Městské policie. Své znalosti v oblasti první pomoci si mohou upevňovat při praktických nácvicích, jejichž součástí je v Chrudimi i speciální plachtová hra „Jdeme bezpečnou cestou?“ zaměřená na hledání správného řešení na základě informací, které děti předtím získaly



například v hodinách dopravní výchovy. Své místo v projektu má i osvědčená kampaň Na kolo jen s přilbou – díky níž dnes **79 %** chrudimských dětí nosí cyklistickou přilbu.

Klíč k úspěchu a doporučení

Dětské úrazy v dopravě jsou skutečným problémem. Není těžké přesvědčit vedení města o podpoře preventivních aktivit, je však důležité zvolit správný program a pečlivě jej realizovat - výsledky se dostaví. V rámci Projektu Zdravé město je nabídka široká, my jsme se rozhodli řešit tuto problematiku prostřednictvím preventivních programů již od nejmladších dětí a snad se nám to daří.

Mgr. Petr Řezníček, místostarosta města

Obsah a cíle projektu

„Vidět a být viděn“ je základní pravidlo bezpečnosti na silnicích. Auta proto musí celoročně svítit, cyklisté alespoň za snížené viditelnosti, chodci však takovou povinnost a ani možnost nemají. Přitom jsou v silničním provozu ti nejzranitelnější a nejhůře jsou na tom děti. Právě jim je určena kampaň „**Vidíš mě?**“ ze **ZDRAVÉHO MĚSTA KROMĚŘÍŽ**.

Popis a výstupy

Projekt pro žáky základních škol odstartoval již na podzim roku 2006. Jeho cílem je především zajistit, aby co nejvíce dětí mělo své oblečení a školní brašny opatřeny reflexními doplňky. Součástí dlouhodobé kampaně není jen rozdávání informačních balíčků s letáky a reflexními pomůckami ve školách a distribuce plakátů, ale také například soutěž o nejzářivější třídu. Prostřednictvím třídních schůzek se do projektu mohou zapojit i rodiče. V letošním roce se akce zaměřuje na cyklisty a středoškolskou a učňovskou mládež, která se často vrací domů až ve večerních hodinách, kdy je obzvláště důležité být na silnici dobře viděn. Projekt je součástí dlouhodobého programu **Bezpečná komunita**, který má v Kroměříži vynikající výsledky již řadu let.



Klíč k úspěchu a doporučení

Snažili jsme se danou problematiku vysvětlit dětem pro ně srozumitelnou formou, zaujmout je a správně motivovat. Starší děti byly zapojeny do výroby reflexního označení podle svých představ. Prostřednictvím dětí byli osloveni i rodiče. Podle našich zkušeností je neefektivnější akce startovat začátkem školního roku, aby k případnému vyhodnocení došlo v době snížené viditelnosti (konec podzimu, zima).

MUDr. Jarmila Číhalová, místostarostka města





Foto: NSZM

O rostoucím negativním vlivu dopravy na životní prostředí již dnes snad nikdo nepochybuje. Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD) považuje v tomto směru za klíčové aspekty znečištění ovzduší, hluk a zábor půdy. Všechny tyto oblasti mají přímý vliv na kvalitu života obyvatel dnešních měst a obcí. Přesto spotřeba energie v dopravě, pocházející v drtivé většině z neobnovitelných zdrojů a produkující škodlivé emise, roste. V České republice se např. celková energetická náročnost sektoru dopravy od roku 1993 zvýšila 1,5 násobně. I přes zavádění modernějších vozidel se stále zvyšují emise škodlivin - mezi léty 1990 a 2005 vzrostly emise oxidu uhličitého (CO_2) o 63 %, oxidů dusíku N_2O o 101 % a pevných částic o 33 %. Zároveň dochází ke zmenšování plochy půdy, která není narušena nebo rozdělena silnicemi či dálnicemi. Náročnost jednotlivých druhů pozemní dopravy na využití území v přepočtu v m^2 na osobu je přitom velmi rozdílná, např. chodec zabere průměrně 2 m^2 , cestující vlakem 7 m^2 a řidič automobilu dokonce 120 m^2 . Je proto velmi důležité, jaký druh dopravy volíme.

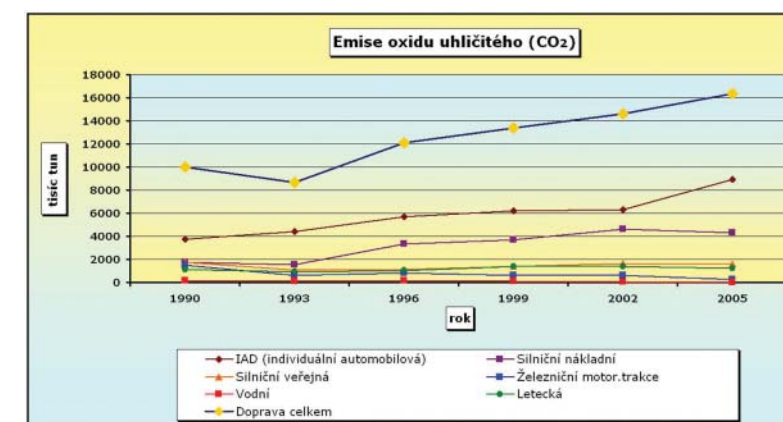
Samosprávy mohou přijmout řadu opatření, která mohou celkovou intenzitu dopravy i množství škodlivých emisí a hluku snížit a zároveň zvýšit podíl zelených ploch zejména v centru města.

Co může udělat obec / město / region, aby zlepšil situaci v této oblasti?

- zkvalitňovat a podporovat **veřejnou dopravu**; vytvářet podmínky pro **nemotorovou dopravu**
- **nezvětšovat bezplatnou parkovací plochu v centrech měst**; stavět **podzemní/vícepodlažní parkovací domy**
- požadovat u nově přichozích investorů **transportní plány pro dopravu svých zaměstnanců** upřednostňující nemotorovou/hromadnou dopravu před individuální automobilovou dopravou
- využívat **alternativní pohony** u městem/obcí vlastněných vozidel (obslužná, služební apod.)
- nakupovat a využívat dopravní prostředky **splňující nejpřísnější evropské normy**
- zohledňovat dopravní prostředky šetrnější k životnímu prostředí např. **daňovými úlevami nebo levnějším parkováním či jinou formou**
- ...

Pro získání důležitých informací o aktuálním vývoji i trendech, a zároveň vyhodnocování přijatých opatření, je důležité měřit a vyhodnocovat různé ukazatele.

Zdravá města měří v této oblasti např. **využívání alternativních paliv a biopaliv, zábor plochy či propojení dopravy a územního rozvoje**. Tyto údaje mezi sebou navzájem porovnávají (tzv. benchmarking) tak, aby se mohla poučit z dobrých a efektivních přístupů svých kolegů.



Více k jednotlivým ukazatelům na: www.dataplan.info/indikatory/doprava

Obsah a cíle projektu

Dnešní elektromobily mají standardní dojezd cca 100 km a ve městech se čím dál častěji můžeme setkat i s dalšími „vozidly“, která elektrinu potřebují pro svůj pohyb. Auta, která výjimečně potřebují operovat i mimo dosah vlastní zásuvky, stejně jako například lidé odkázaní na elektrický invalidní vozík, však stále nemají kde „natankovat“. Proto se radnice **ZDRAVÉHO MĚSTA DESNÁ** rozhodla podpořit vznik **prvního nabíjecího místa** v České republice. Podporuje tak širší využívání elektriny v dopravě a zároveň motivuje další města a partnery k rozvoji sítě nabíjecích míst.

Popis a výstupy

Přípojná stanice je umístěna v centru města v historickém objektu Riedlový vily, která je mj. domovem regionálního muzea, galerie, knihovny a informačního centra. Takže ti, kteří si přijedou dobít svůj elektromobil či vozík, se tu rozhodně nudit nemusí.

Součástí instalace v Desné je vyhrazené parkovací místo a upravený vjezd právě pro vozíčkáře, nechybí ani tabule informující o principu provozu elektrické trake a technickém přehledu moderních elektromobilů. Podle výkonu palubní nabíječky a typu elektromobilu je možné doplnit energii během třiceti minut až čtyř hodin.

Realizaci pilotního projektu v rámci ČR finančně podpořil Liberecký kraj účelovou dotací ve výši 30 tis. Kč a místní akciová společnost Desko a.s., která zajistila vyřešení technického zázemí stanice. Při



zahrnutí všech nákladů na realizaci (cca 80 tis. Kč) Město Desná hradilo pouze výrobu informačních tabulí a bezbariérový přístup k nabíjecímu centru (cca 20 tis. Kč).

Klíč k úspěchu a doporučení

Výhodou jistě bylo, že se nám podařilo využít speciální software s kombinací SMS zpráv nejen pro provoz nabíjecí stanice a její monitoring, ale také pro odesílání informací veřejnosti, ke zpracování anket apod. Z důvodu prozatím nízkého využívání stanice elektromobily Město Desná upustilo od výběru za nabíjení, které jinak činí přibližně 50 Kč. Nabíjení elektrických invalidních vozíků je také zdarma.

Marek Pieter, starosta města



Obsah a cíle projektu

S hlukovou i emisní zátěží způsobenou dopravou se potýkají centra snad všech měst v České republice. Radnice **ZDRAVÉHO MĚSTA ČESKÉ BUDĚJOVICE** se rozhodla zakročit. Základním záměrem projektu bylo omezit vjezd těžkých vozidel do vyznačeného území města, které bezprostředně obklopuje jeho historické jádro. Cílem tohoto opatření je zklidnit části města s obytnou výstavbou. **Zóna omezené tonáže** byla po úspěšném zavedení rozšířena ještě do dalších obytných lokalit a to oblasti Vídeňského předměstí u nemocnice a Knežských Dvorů.

Popis a výstupy

Díky omezení vjezdu do centra města nákladním vozům s hmotností nad 6 t došlo prokazatelně k významnému snížení zátěže způsobené těžkou nákladní dopravou ve vymezené zóně. Z porovnání provedených výzkumů vyplývá, že realizací došlo sice k nárůstu počtu osobních aut o 11 %, ale k poklesu nákladních automobilů do 10 t o 5 %, nákladních automobilů nad 10 t o 22 % a souprav s návěsy ubylo dokonce o 72 %. Pro vjezd vozidla, jehož okamžitá hmotnost přesahuje 6 t, je nutno podat na Magistrátu města České Budějovice žádost, na jejímž základě je vydáno povolení.

Dopravci po prvotních problémech s novým opatřením celkem hladce přešli na menší vozidla. Výjimky jsou udělovány



pouze v případě specifického zásobování (např. pивní tanky v restauracích), při obsluze ubytovacích zařízení autobusy či při stavebních pracích.

Omezení si vyžádalo úpravu dopravního značení a jeho doplnění. Celkové náklady z rozpočtu města činily 1,8 miliónu korun.

Klíč k úspěchu a doporučení

Důležitá je shoda politické reprezentace města na realizovaných opatřeních a společné členění prvotním atakům různých lobbyistických skupin. Důležitá je i komunikace s občany i podnikateli a následné vyhodnocení systému a vychytání provozních zádrhelů, které se většinou nedají předvídat.

Ing. Ivana Popelová, náměstkyně primátora města





Foto: Chrušim

Jedna z nejčastějších odpovědí na dotaz „Co vás ve vašem městě nejvíce trápí?“ směřuje ke kvalitě místních či příjezdových komunikací. Řidičům vadí špatný stav vozovek a ucpané silnice, chodci nejsou spokojeni s kvalitou chodníků a cyklisté či bruslaři někdy ani nemají nad čím naříkat, neboť pro ně vyhrazený prostor neexistuje. Často ale titíž naříkající řidiči užívají auto zcela zbytečně, zvyšují tak zátěž prostředí a přispívají k dopravním zácpám či dopravním nehodám. Finanční dopady znečištění či ucpaných silnic patří podle Světové banky ke dvěma hlavním externalitám (dodatečným nákladům, které nehradí jejich původce, ale dopadají na celou společnost). Dodatečné náklady na léčbu či důsledky časového zdržení tak stojí vyspělé země v přepočtu miliardy korun ročně. Praxe rovněž ukazuje, že např. nadměrný hluk může cenu nemovitosti, které se nacházejí v blízkosti hlučných komunikací, znehodnotit až o 30 %.

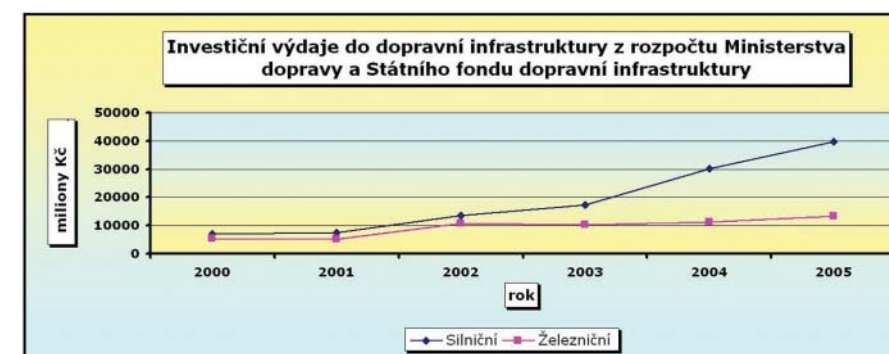
Je tedy velmi důležité sladit potřeby motorové i nemotorové dopravy při investicích do místních komunikací, ať již jde o jejich výstavbu či opravu. Vhodně zvolená omezení pro motorovou dopravu a zároveň poskytnutí alternativních možností přepravy může vést ke zlepšení celkové dopravní situace, zvýšení atraktivity města a povzbuzení místní ekonomiky.

Co může udělat obec / město / region, aby zlepšil situaci v této oblasti?

- investovat do výstavby **kvalitních místních komunikací**, které splňují požadavky **motorové i nemotorové dopravy**
- **zproplatnit či omezit vjezd do centra města/obce**
- **včas konzultovat rozvoj dopravní infrastruktury se širokou veřejností, neziskovými organizacemi, nezávislými odborníky a podnikateli**
- uzavírat **dobrovolné dohody s podnikateli** o obměně vozového parku ve prospěch vozidel na alternativní pohon či biopaliva nebo o specifických formách zásobování
- ...

Pro získání důležitých informací o aktuálním vývoji i trendech, a zároveň vyhodnocování přijatých opatření, je důležité měřit a vyhodnocovat různé ukazatele.

Zdravá města měří v této oblasti např. **výši investic do místní dopravní infrastruktury**. Tyto údaje mezi sebou navzájem porovnávají (tzv. benchmarking) tak, aby se mohla poučit z dobrých a efektivních přístupů svých kolegů.



Více k jednotlivým ukazatelům na: www.dataplan.info/indikatory/doprava

PARKOVIŠTĚ UPROSTŘED SÍDLIŠTĚ? MŮŽE BÝT VÝHROU PRO MALÉ I VELKÉ

Obsah a cíle projektu

Jak skloubit potřebu zaparkovat v přehluštěné zástavbě a zároveň najít místo, kde si mohou hrát děti, je těžkou otázkou pro nejednoho starostu. Inspirativní řešení našlo **ZDRAVÉ MĚSTO ORLOVÁ**. Při výstavbě nového parkoviště totiž vznikla nejen nová parkovací místa, ale také prostor pro volnočasové aktivity mládeže, včetně dvou dětských hřišť s umělým povrchem.

Popis a výstupy

Parkovací objekt je začleněn do vnitřního prostoru skupiny obytných domů. Stavba je z větší části zapuštěna do terénu a vedle nově vytvořených 154 míst podzemního parkování nabízí i možnost sportovního využití na 2 hřištích s umělým povrchem nebo na dětském hřišti. Parková úprava střechy snižuje nepříznivé účinky provozu parkoviště na klidovou část bydlení. Projekt vznikl na základě spolupráce s družebním švýcarským partnerem, městem Effretikon, jehož zástupci přijeli i na slavnostní otevření. Celkové náklady činily 58,5 miliónů korun.



Klíč k úspěchu a doporučení

Díky partnerství našeho města se švýcarským městem Illnau-Effretikon a spoluprací s Fakultou architektury ve Winterthuru vznikl tento unikátní projekt spojení podzemního parkování a hřiště ve středu sídlištní zástavby. Za klíčové považují právě skutečnost, že realizací projektu se částečně vyřešil problém spojený s parkováním na sídlišti a zároveň nedošlo k úbytku prostor pro volnočasové aktivity.

Martin Sliwka, místostarosta města



CYKLOSTEZKA A PRŮMYSLOVÁ ZÓNA – SPOJENÍ PŘÍJEMNÉHO S UŽITEČNÝM

Obsah a cíle projektu

Průmyslové zóny u nás rostou jako houby po dešti, avšak málokdy se při jejich výstavbě pamatuje také na zvýšenou dopravu, kterou sousedícím obcím přinesou. Tyto negativní dopady může eliminovat např. vhodná infrastruktura pro nemotorovou dopravu pro zaměstnance místních podniků. **ZDRAVÉ MĚSTO VSETÍN**, které je nositelem auditu cykloprovozu BYPAD, spojilo příjemné s užitečným a vybudovalo v nové průmyslové zóně **cyklostezku**. Její realizací byl podpořen rozvoj cyklistiky a cykloturistiky a tím i zdravý životní styl místních obyvatel. Mnozí z nich teď budou moci bez obav o své zdraví využít kolo jako dopravní prostředek i na své každodenní cestě do zaměstnání. Záměrem projektu bylo také zvýšení bezpečnosti cyklistů jejich odkloněním z hlavní silnice, která je podle statistik nehodovosti a jejich následků nejhorší na území okresu Vsetín.

Popis a výstupy

Jde o skutečně originální nápad, jak získat dotaci na cyklostezku. Stavěla se totiž v rámci rozsáhlého projektu, jehož hlavním cílem bylo připravit území pro novou průmyslovou zónu Vsetín – Bobrky II. 2 450 metrů nové cyklostezky, která odklonila provoz cyklistů z rušné silnice I. třídy, je zároveň součástí Cyklostezky Bečva. Navazuje tedy na stávající cyklistickou infrastrukturu a počítá se i s jejím dalším rozvojem. Celkové náklady na tento úsek činily cca 3,6 miliónů korun.



Klíč k úspěchu a doporučení

Je velmi povzbudivé vidět, jak se nová cyklostezka ihned po svém uvedení do provozu stala vyhledávaným místem relaxace občanů i návštěvníků Vsetína. Nová trasa navázala na již hojně využívanou cyklostezku ve směru do Vsetína od Velkých Karlovic a fakticky ji prodloužila. A co bych doporučil pro realizaci takových projektů? Myslím, že i v tomto případě platí: Kdo je připraven, není překvapen!

Ing. Jaromír Kudlík, místostarosta města





Foto: NSZM

V 90. letech jezdilo v naší zemi do práce 8 lidí z 10 městskou hromadnou dopravou (MHD). O necelých patnáct let později to bylo již jen 5 z 10. Sílicí ekonomika umožnila řadě lidí využívat pro denní dojíždění do práce osobní automobil, což bylo a stále je považováno za jistý výraz nezávislosti a komfortu. Na druhou stranu jde o „emisní bombu“, neboť při průměrné obsazenosti automobilu přibližně 1,2 pasažéra, představuje přeprava 60 lidí běžným linkovým autobusem MHD ekvivalent 50 aut.

V tomto směru sledujeme trend západních zemí jako např. Velké Británie, kde podíl automobilů na osobní dopravě činí již 80 % a lidé z domácností vlastnící automobil cestují třikrát více než ti, kteří auto nemají. Více aut na silnicích znamená ale méně prostoru pro ostatní formy dopravy, a také větší náklady na veřejnou dopravu. Tento stav pak často vede ke zhoršení její kvality i četnosti. Přes tyto negativní trendy v ČR klesá podíl lidí bez adekvátního dopravního spojení, nicméně v řadě míst se celková kvalita dopravní obslužnosti zhoršila. I když je nemotorová doprava (pěší, cyklo) v podstatě bezemisní a prospívá našemu zdraví, počet lidí chodících pěšky a jezdících na kole do práce/školy klesá.

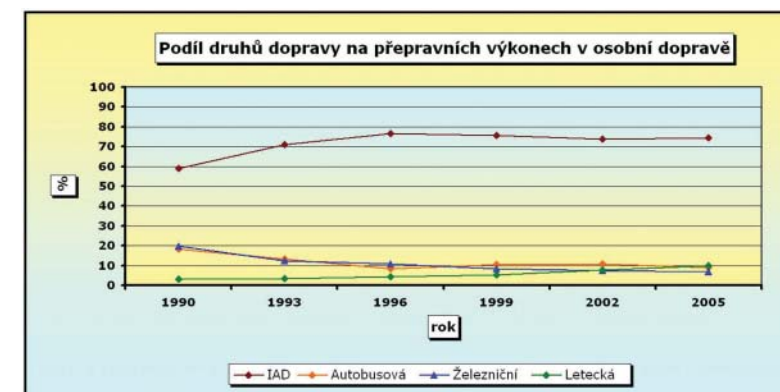
Města mohou výrazně ovlivnit kvalitu MHD a zároveň jí v řadě případů poskytnout výhodu oproti automobilům např. v podobě vlastního jízdního pruhu. Kvalita veřejné dopravy do značné míry určuje její podíl na celkovém objemu dopravy ve městě, tedy také to, jak kvalitní zde bude ovzduší či jak intenzivní bude doprava v centru.

Pro získání důležitých informací o aktuálním vývoji i trendech, a zároveň vyhodnocování přijatých opatření, je důležité měřit a vyhodnocovat různé ukazatele.

Zdravá města měří v této oblasti např. **mobilitu a místní přepravu obyvatel** či **podíl MHD na přepravě osob**. Tyto údaje mezi sebou navzájem porovnávají (tzv. benchmarking) tak, aby se mohla poučit z dobrých a efektivních přístupů svých kolegů.

Co může udělat obec / město / region, aby zlepšil situaci v této oblasti?

- upravovat komunikace pro **bezpečný pohyb cyklistů a pěších**; podporovat cyklo a pěší dopravu zejména u dětí a mladé generace vytvářením vhodných a bezpečných cest do školy a zpět
- vytvářet dostatek **odstavných a bezpečných ploch pro úschovu kola**; vytvářet sítě půjčoven kol; podporovat **možnost přepravy kol** jinými dopravními prostředky hromadné dopravy
- vytvářet **plány rozvoje cyklistické dopravy** (tzv. cyklogenerely) pro čerpání zdrojů z EU; zajistit místního cyklokoordinátora
- **zvyšovat povědomí** o rizicích a negativních dopadech intenzivní automobilové dopravy v centrech měst - zapojit se např. do kampaní **Evropský týden mobility, Den bez aut**
- zavádět **zpoplatnění či jiná omezení vjezdu aut do center měst** a omezit tak jejich přítomnost na nezbytně nutnou dobu či nezbytný okruh uživatelů
- ...



Více k jednotlivým ukazatelům na: www.dataplan.info/indikatory/doprava

Popis a výstupy

Klíč k úspěchu a doporučení

Mgr. Vlastimil Uchytel, místostarosta města

Kraje jsou zodpovědné za dobrou dopravní obslužnost na svém území, což znamená nejen kvalitní a dostupné spoje, ale také efektivitu a návaznost dopravy v rámci celého regionu, což vyžaduje koordinaci aktivit mnoha subjektů. Zastupitelstvo **ZDRAVÉHO ZLÍNSKÉHO KRAJE** na konci roku 2005 schválilo založení obchodní společnosti **Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje, s.r.o.**, čímž chce rovněž podpořit další rozvoj této udržitelné formy dopravy.

Popis a výstupy

Koordinátor veřejné dopravy má za úkol provádět analýzy ekonomické náročnosti dopravy ve vazbě na uspokojení přepravních potřeb, definovat rozsah základní dopravní obslužnosti, sledovat dosažení maximální návaznosti jednotlivých spojů. Podílí se i na vyhodnocení efektivnosti veřejné dopravy a vede jednání s ostatními kraji a subjekty zapojenými do systému integrované dopravy v ČR i v Evropě. Náklady vynaložené z rozpočtu Zlínského kraje na přípravné práce činily v roce 2006 celkem 3,4 milióny Kč.



Klíč k úspěchu a doporučení

Obyvatelé Zlínského kraje dosud v hojně míře využívají všechny druhy hromadné dopravy. Tato pozitivní skutečnost, která podporuje lepší životní prostředí měst a obcí, nutně potřebuje hledání dalších možností zlepšení dostupnosti a atraktivnosti této formy dopravy. Cestu vidíme v moderních dopravních prostředcích, příjemných a přehledných přestupních místech vybavených informačními systémy a zjednodušování platebních možností cestujících. Toto jsou témata, která jsme začlenili pro financování z Regionálního operačního programu 2007 – 2013 pro Zlínský kraj. Základem úspěchu je ovšem dobře nastavený systém IDS.

Ing. Petr Hradecký, radní pro dopravu Zlínského kraje





Foto: Prostějov

Podle odhadů žije v České republice přibližně 1,2 miliónu obyvatel se zdravotním postižením a až jedna třetina obyvatel se sníženou schopností pohybu, ať již dlouhodobě nebo krátkodobě. Každý třetí spoluobčan tak musí každodenně zdolávat řadu bariér, které mu ztrpčují život. Pro „vozičkáře“ se běžná cesta do práce, na úřad či za zábavou může změnit doslova v překážkový běh, při kterém jde nezdárka o život.

Přestože množství bezbariérových dopravních prostředků se neustále zvyšuje, řada míst našich měst a obcí je pro handicapované zapovězena, neboť se sem buď nemají jak dopravit, nebo dané místo není opatřeno bezbariérovým přístupem.

Do roku 2010 by měla být polovina autobusů ve veřejné dopravě nízkopodlažních. K těmto povzbuzujícím číslům však mají např. naše tři největší města zatím poměrně daleko – v Praze, Brně a Ostravě činí podíl těchto vozidel 18, 20, a 23 procent (autobusy a kolejová vozidla dohromady). Přesto jde o velký posun kupředu, neboť na počátku 90. let se nízkopodlažní vozidla u nás téměř nepoužívala. Bezbariérové město však musí počítat i s úpravami navazující infrastruktury, jako jsou bezbariérové přechody pro chodce, různá signalizační zařízení pro nevidomé, bezbariérové nájedzy na chodníky či nástupní ostrůvky atd.

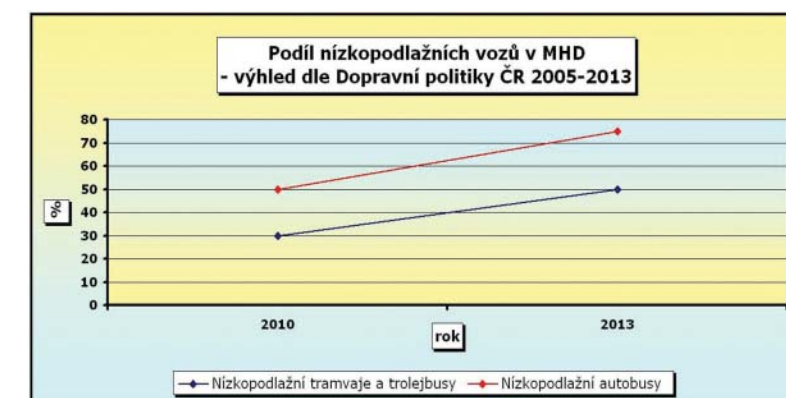
Pro získání důležitých informací o aktuálním vývoji i trendech, a zároveň vyhodnocování přijatých opatření, je důležité měřit a vyhodnocovat různé ukazatele.

Zdravá města měří v této oblasti např. **bezbariérovost MHD** či **bezbariérové přístupy do veřejných budov**. Tyto údaje mezi sebou navzájem porovnávají (tzv. benchmarking) tak, aby se mohla poučit z dobrých a efektivních přístupů svých kolegů.

Dopravní podniky obnovují svůj vozový park, ať již nákupem nových či přestavbou starších vozidel, což je vhodná příležitost pro výběr bezbariérového přístupu. U výstavby či zásadních oprav budov nejen v majetku města je jejich bezbariérovost již povinná.

Co může udělat obec / město / region, aby zlepšil situaci v této oblasti?

- *nakupovat pouze bezbariérové autobusy a jiné prostředky MHD*
- *přizpůsobovat veřejné prostory pro tělesně i smyslově handicapované občany*
- *vytvářet mapy bezbariérových tras a budov*
- *konzultovat bezbariérová opatření s jejich uživateli – některá opatření nejsou vhodná pro různé osoby s různým handicapem*
- ...



Více k jednotlivým ukazatelům na: www.dataplan.info/indikatory/doprava

Obsah a cíle projektu

S různými bariérami bojujeme každý den, někteří z nás však mají tento úděl ještě ztížený zdravotním handicapem. Pro handicapované občany je často obtížné, ne-li nemožné, dostat se do některých budov či dopravních prostředků. Problémy však nemají jen osoby na vozíku, neslyšící a nevidomí, ale také lidé s dalšími vážnými pohybovými postiženími a omezeními, malé děti, matky s kočárky, cestující se zavazadly a starší osoby se sníženou pohyblivostí. Záměr zpřístupnit město všem osobám bez rozdílu je ve **ZDRAVÉM MĚSTĚ HODONÍN** realizován od roku 2000 prostřednictvím dílčích projektů.

Projekt **Rozvoj dopravní obslužnosti v regionu - bezbariérová MHD v Hodoníně** je zaměřen na odstranění bariér a zvýšení mobility všech občanů a návštěvníků města prostřednictvím bezbariérové MHD. Součástí projektu je i asistenční služba pro handicapované občany.

Popis a výstupy

V rámci tohoto konkrétního projektu bylo zakoupeno celkem pět nových nízkopodlažních autobusů. Všechna nová vozidla MHD jsou vybavena novým informačním a odbavovacím systémem. Dále město zahájilo aktivní provoz asistenční služby pro handicapované občany, pravidelná školení cílových skupin projektu a byly spuštěny interaktivní webové stránky. Celková investice projektu je téměř 27 miliónů



korun. Zhruba 20 miliónů pochází z prostředků EU (ERDF) a necelých 7 miliónů z rozpočtu města.

Klíč k úspěchu a doporučení

Důležitou roli při realizaci projektů hraje princip partnerství, který město Hodonín využívá v mnoha projektech a jinak tomu bylo i v tomto případě. Nezbytné je i zapojení všech dotčených skupin do přípravy projektu, protože jen tak lze získat co nejobjektivnější pohled na potřeby obyvatel města, a také předejít dodatečným výtkám a finančně nákladným změnám po zrealizování projektového záměru.

Mgr. Zuzana Domesová, místostarostka města

Obsah a cíle projektu

Dostat se do běžných či motorových vlaků na starých nástupištích někdy znamená zdolat i desítky centimetrů na první schod a o mnoho lepší to není ani výše. Nástup s kočárkem či na vozíku pak mnohdy představuje výkon hodný Davida Copperfielda. Ve **ZDRAVÉM MĚSTĚ PELHŘIMOV** vyřešili tento problém příkladně. České dráhy a.s., za přispění města, konta Bariéry a dalších sponzorů, zakoupily pro místní stanici novou **zvedací plošinu**, která zajišťuje bezproblémové nastupování či vystupování z vlaku občanům odkázaným na invalidní vozík.

Popis a výstupy

Celkové náklady na pořízení plošiny činily 143 tis. Kč. Největším dílem (100 tis. Kč.) přispělo na půl město a konto Bariéry. Zbytek doplatily České dráhy, a.s. a rovněž místní firma Chládek a Tintěra HB. Výhodou této zvedací plošiny je skutečnost, že se dá snadno zapřáhnout za akumulátorový vozík a táhnout jako běžný přívěsný vozík, což zabezpečuje rychlý přesun z jednoho nástupiště na druhé v případě, že přijedou dva vlaky, které vezou vozíčkáře.



Klíč k úspěchu a doporučení

Jsem velice rád, že Pelhřimov má toto zařízení, protože např. na Mezinárodní festival Pelhřimov - město rekordů se do města sjíždí několik desítek vozíčkářů na vozíčkářskou arénu a tato plošina jim velmi usnadní jejich cestování. Za důležité považuji fakt, že je zajištěna další návaznost bezbariérové dopravy. V Pelhřimově je možné po dohodě zabezpečit nízkopodlažní autobus, který dopraví vozíčkáře třeba právě na náměstí, kde se zmíněný festival pořádá.

Leopold Bambula, starosta města



ORGANIZÁTOŘI KONFERENCE „DOPRAVA A TECHNOLOGIE K UDRŽITELNÉMU ROZVOJI“



ZDRAVÁ MĚSTA, OBCE, REGIONY ČESKÉ REPUBLIKY

Národní síť Zdravých měst ČR

Mezinárodní projekt Zdravé město (WHO Healthy City Project) je zaštitěn Světovou zdravotní organizací (WHO). Česká a moravská Zdravá města, obce a regiony zastřešuje a reprezentuje na národní i mezinárodní úrovni asociace Národní síť Zdravých měst České republiky. Smyslem asociace je systematicky podporovat kvalitu veřejné správy, kvalitu strategického plánování a řízení municipalit směrem k udržitelnému rozvoji a podpoře zdraví včetně systémově pojatého plánování s občany. Municipality zapojené do Národní sítě Zdravých měst ČR (NSZM) uplatňují principy místní Agendy 21. V současnosti (stav k září 2007) sdružuje NSZM 82 členů s celkovým vlivem na 24 % populace ČR. Na počátku roku 2007 iniciovala NSZM vyhlášení tzv. Společného tématu „**Udržitelná a bezpečná doprava**“, které podpořila Rada vlády pro udržitelný rozvoj, ministerstva a další odborné instituce a neziskové organizace.

Společné téma „**udržitelná a bezpečná doprava 2007**“

Na základě usnesení Valné hromady NSZM bylo jako společné téma členů NSZM pro rok 2007 schváleno téma „**Udržitelná a bezpečná doprava**“. K tématu mohou Zdravá města, obce a regiony přistupovat jak z pohledu zdravotně-sociálního (prevence úrazů, bezbariérovost, prevence sociální exkluze atp.), tak z pohledu ekonomického a životního prostředí (alternativní pohony, úspory paliv a energie, šetrnost k životnímu prostředí atp.). Členové NSZM a další města se během roku 2007 mohli a stále mohou zapojit do iniciativy, jejímž cílem je realizovat co nejširší množství místních akcí - aktivit, trvalých opatření - majících konkrétní dopad na podporu bezpečnosti a udržitelnosti dopravy. Tyto aktivity lze rozdělit do tří úrovní. Zprv se jedná o realizaci nejméně finančně i organizačně náročných osvětových a vzdělávacích akcí - např. kampaň Evropský týden

mobility a Den bez aut. Zdruhé, města a obce se mohou zapojit do dlouhodobých preventivních programů jako jsou např. Bezpečná cesta do školy či Na kolo jen s přílbou. Třetí, nejnáročnější kategorií, jsou pak tzv. trvalá opatření, kam se řadí např. prvky zkldňování dopravy, výstavba cyklostezek, zavádění alternativních paliv apod. Celá iniciativa má svá pevná pravidla, indikátory a harmonogram.

Více informací ke Společnému tématu, k Projektu Zdravé město, místní Agendě 21, Národní síti Zdravých měst ČR ad. naleznete na webové adrese: <http://www.nszm.cz/doprava>.



Společnost pro trvale udržitelný život

Společnost pro trvale udržitelný život (STUŽ) je občanské sdružení, které založil první ministr životního prostředí tehdejšího Československa Josef Vavroušek v roce 1992. STUŽ je zaměřena na zkoumání a vytváření předpokladů trvale udržitelného života na místní, regionální, národní a globální úrovni. Sdružuje odborníky zabývající se ekologií a jinými činnostmi, které souvisejí s hledáním cest umožňujících přežití člověka i všech jiných forem života na Zemi.

Jedním z hlavních poslání STUŽ je ochrana přírody a krajiny. Základním cílem STUŽ je hledání cest směřujících k trvale udržitelnému rozvoji lidské společnosti, k přiblížování se ideálům humanismu a zároveň ideálům harmonie vztahů mezi člověkem a přírodou, s cílem zachovat život ve všech jeho formách a chránit přírodu jako celek, a to s vědomím odpovědnosti vůči dnešním i budoucím generacím.

V současné době sdružuje STUŽ několik set registrovaných členů. V jejích řadách působí nejen ekologové, ale i přírodovědci, ekonomové, technici, lékaři, právníci, sociologové, filosofové, novináři, umělci, studenti a další lidé, kteří usilují o stejné cíle. V čestném předsednictvu jsou známé osobnosti z vědeckého i uměleckého života. Více na www.stuz.cz.

STUŽ - Regionální pobočka v Karlových Varech vznikla koncem roku 1999. Pobočka má svou vlastní právní subjektivitu a územní působnost v Karlovarském kraji. Jádrem členské základny karlovarské pobočky tvoří odborníci, kteří již několik desetiletí působí profesionálně v různých oborech v regionu současného Karlovarského kraje. Předsedou pobočky je RNDr. Pavel Žlebek. Regionální pobočka Karlovy Vary se zaměřuje na osvětu, poradenství a ekologickou výchovu ve svém regionu. Posledních osm let je také organizátorem Mezinárodní konference: Doprava a technologie k udržitelnému rozvoji v Karlových Varech.

Stručně k historii konference

První konference k ekologické dopravě v roce 1997 v Karlových Varech nebyla zamýšlena jako periodická akce. Byla pořádána účelově k ambicióznímu projektu elektromobilové dopravy vnitřního lázeňského území Karlových Varů, který tenkrát, jak se ukázalo, předběhl technologické a marketingové možnosti výrobců i dopravců. První konference však odhalila prázdné místo v našich diskusních fórech k tématu ekologizace dopravy a zájem účastníků si skoro živelně vynutil pokračování. V průběhu let se měnilo dle aktuálnosti i tematické zaměření. Ekologizace dopravy zůstalo jako nosné téma, ale rozšířilo se o alternativní a obnovitelné zdroje energie obecně. V počátcích desetiletí řady bylo odborným partnerem konference Vysoké učení technické Brno; postupně se přidalo Technologické centrum Akademie věd ČR a v posledních letech i Národní síť Zdravých měst ČR. Uzavírající se dekáda karlovarské konference jistě přispěla k tomu, že se legislativní motivace i politické povědomí v ČR přece jen posunulo žádoucím směrem a v programu konference mohou být i příklady dobré praxe.



TECHNOLOGICKÉ
CENTRUM AV ČR

Technologické centrum Akademie věd ČR

Technologické centrum Akademie věd ČR (AV ČR) se zabývá mezinárodním transferem technologií, je národním informačním centrem pro evropský výzkum, podporuje vznik a rozvoj high-tech podniků a zabývá se studii a projekty zaměřenými na analýzy a trendy výzkumu, technologií a inovací.

Hlavní aktivity Technologického centra se dají rozdělit do několika oblastí činnosti:

Národní informační centrum pro evropský výzkum, jehož náplní je především zprostředkovávat informace a poradenství k rámcovým programům EU, monitorování účasti ČR v programech mezinárodní výzkumné spolupráce a koordinace a metodické řízení národní informační sítě NINET.

Mezi další důležité aktivity patří transfer technologií, který pokrývá jak přímou spolupráci s průmyslovými podniky a podnikateli při inovaci produktů a technologických procesů, tak inovační audity a mezinárodní transfer technologií a komercializaci výsledků výzkumu a vývoje.

Technologické centrum AV ČR rovněž realizuje strategické studie a projekty, jako jsou studie pro výzkumnou a inovační politiku, studie k prioritám výzkumu a vývoje, foresight či strategie pro znalostní ekonomiku.

Nedílnou součástí činnosti Centra je také oblast regionálního rozvoje. V této oblasti se zaměřuje zejména na regionální inovační strategie a projekty pro strukturální fondy se zaměřením na inovace.

Více informací o Technologickém centru AV ČR je možno nalézt na stránce www.tc.cz.



BESIP – Ministerstvo dopravy
www.ibesip.cz

Oddělení BESIP, jako součást Ministerstva dopravy, se zabývá prevencí v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Ve své práci se soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele, a to formou celostátních kampaní, dopravní výchovy a rozšiřováním informací o osvědčených postupech v této oblasti.

Výuka a vzdělávání

- Ministerstvo dopravy (MD) je vyhlášovatelem výchovného programu **Dopravní soutěž mladých cyklistů**. Soutěž se vyhlašuje každoročně a je určena především žákům 5. až 8. ročníků základních škol
- MD BESIP každoročně zajišťuje **výukové materiály** pro všechny žáky prvních tříd základních škol. Obce a města se mohou aktivně zapojit do distribuce těchto materiálů přímo do jednotlivých škol
- MD BESIP realizuje zejména pro pracovníky odborů dopravy akreditované školení zaměřené na problematiku **Bezpečnostních auditů**. Místa školení jsou vybírána podle projeveného zájmu úřadů. Více na: <http://www.ibesip.cz/cs/Bezpecna-obec/Aktualne.htm>

Projekty a kampaně

- **Bezpečná obec** – města a obce se mohou zapojit do tohoto projektu také prostřednictvím databáze vzorových řešení v oblasti BESIP. Vzorové příklady a více informací naleznete na: <http://www.ibesip.cz/cs/Bezpecna-obec/Dopravni-inzenyrstvi/Best-practises/>
- **The Action** - holandský multimediální projekt přivezený do ČR díky Ministerstvu dopravy - BESIP. Cílem projektu je varování mladých a začínajících řidičů před hazardováním na silnici prostřednictvím ukázek reality životních tragédií zaviněných zbytečnými dopravními nehodami. MD je generálním partnerem projektu a hradí náklady na minimálně 3 představení ročně v každém kraji ČR. Více informací na: <http://www.theaction.cz>



Centrum dopravního výzkumu
www.cdv.cz

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (CDV) je veřejnou výzkumnou institucí v oblasti dopravy, která ve velké míře spolupracuje s Ministerstvem dopravy (MD) a dalšími subjekty státní správy, samosprávy i soukromého sektoru. Jeho základním účelem je výzkumná a vývojová činnost v celostátním měřítku pro všechny obory dopravy a zajišťování servisních činností pro MD a jiné dopravně relevantní organizace. Prostřednictvím svého informačního střediska CDV také pomáhá rozšiřovat výsledky výzkumu i nejnovějších zahraničních poznatků mezi dopravní veřejnost.

Projekty

- Projekt **URBIDO - Urbanistická řešení v integraci s dopravním plánováním** se zaměřuje na koordinaci dopravního a územního plánování. Cílem analytické části projektu je posoudit existující strategické dokumenty – koncepce dopravy a územní plány – v pěti pilotních regionech ČR z hlediska jejich souladu s principy udržitelnosti. Projekt bude probíhat v letech 2007-2009 a rovněž umožní vybraným městům posoudit např. vliv územního plánování na místní dopravu a navržení možných řešení problematičtějších oblastí
- Projekt **Zvyšování kvalifikace v oblasti dopravy** si klade za cíl rozvoj celoživotního vzdělávání odborníků v oblasti dopravy. Je připravován společně s dalšími odbornými partnery a jeho cílem je v letech 2006-2008 předávat aktuální poznatky z oblasti dopravy cílovým skupinám odborné veřejnosti (např. zaměstnancům úřadů z odborů dopravy, územního plánování a dalších) prostřednictvím tematicky zaměřených seminářů a kurzů
- Projekt **CYCLE - Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury ČR** přináší např. databázi 68 ukázkových příkladů řešení cyklistické infrastruktury. Příklady, včetně technických a finančních informací, jsou dostupné na: <http://www.cyklostrategie.cz/prikklady.php>



Nadace Partnerství
www.nadacepartnerstvi.cz

Nadace Partnerství je nejvýznamnější českou nadací podporující projekty udržitelného rozvoje ve všech regionech České republiky (během 15-ti let své existence podpořila formou finančních příspěvků ve výši 170 milionů korun už na 1 900 projektů).

Posláním nadace je pomáhat nevládním organizacím, obcím a dalším partnerům v péči o životní prostředí, podporovat trvale udržitelný rozvoj, mezesektorovou spolupráci a účast občanů na věcech veřejných. Svých cílů nadace dosahuje udělováním grantů, organizováním stáží, školení a seminářů, publikační i osvětovou činností a především vlastními specializovanými programy

Dopravní program Nadace Partnerství sleduje a šíří nejnovější poznatky o dopravě, přispívá k rozvoji šetrných způsobů dopravy a podporuje opatření pro zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravy a pro zmírňování negativních vlivů dopravy na životní prostředí.

Soutěže

- Soutěž **Cesty městy - zklidňování dopravy ve městech a obcích ČR** je každoročně vyhlašována od roku 2002. Jejím prostřednictvím se daří zviditelňovat dobrá dopravní řešení, která vedou ke zkvalitnění veřejných prostor a zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu. Města i obce mohou do soutěže přihlašovat projekty, které byly realizovány během uplynulých pěti let. Nejzdařilejší dopravní řešení bývají odměněny finanční prémie. Bližší informace o soutěži: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/cestymesty>

Projekty

- Projekt **Na zelenou – bezpečné cesty do školy** pomáhá zapojeným školám zvýšit dopravní bezpečnost dětí na cestě do školy a zpět, zvýšit počet dětí dopravujících se do školy pěšky nebo na kole, zlepšit jejich povědomí o pravidlech dopravního chování apod. Součástí projektu je i grantový program pro školy. Bližší informace o projektu: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/p-12981>.

Karlovarská konference Doprava a technologie k udržitelnému rozvoji nabízí již deset let možnost seznámit se s aktuálními otázkami dopravy a energetiky ve vztahu k dlouhodobě udržitelnému rozvoji. Vedle odborných a vědeckých informací se mohou návštěvníci této konference již druhým rokem seznámit také s inovativními příklady dobré praxe z měst, obcí a regionů ČR i zahraničí. Právě kombinace teoretických znalostí a praktických možností a zkušeností může přinést očekávaný posun směrem k udržitelnému a kvalitnímu rozvoji celé společnosti. Některé příklady, jež se vyznačují originálním nápadem či úspěšnou realizací a dobrými výsledky v oblasti dopravy, jsme se snažili představit i v této, doufejme inspirativní a přínosné, publikaci.

Rádi bychom na tomto místě poděkovali všem městům, obcím a krajům, které poskytly své zkušenosti ostatním a rovněž našim odborným partnerům, kteří přispěli nemalým dílem.

Zvláštní poděkování patří představitelům Státního fondu životního prostředí, bez jejichž finanční pomoci by tato publikace s příklady dobré praxe nemohla vzniknout.

Tým Kanceláře

Národní síť Zdravých měst ČR

Udržitelná a bezpečná doprava **- kam pro inspiraci?** *praktické informace a ukázkové příklady ze Zdravých měst*

NSZM ČR, Šrobárova 48, 100 42 Praha 10
W: www.nszm.cz, E: info@nszm.cz, T: +420 602 500 639

V materiálu jsou použity texty a fotografie z archivu NSZM, Zdravých měst, obcí a regionů, CDV a MD.
Financováno z prostředků Státního fondu životního prostředí ČR.

Tento materiál je tištěn na recyklovaném papíru.
Vydáno v září 2007.