

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR

Ing. Jaroslav Martinek

Úvodem

Dopravní politika evropských zemí se za posledních deset let změnila. Od jednostranné podpory motorizované dopravy byla pozornost obrácena k jiným dopravním prostředkům, především těm, které mohou částečně pomoci řešit otázky životního prostředí, zdravotního stavu obyvatel, spotřeby energie, rozvoje nových koncepcí. Z pohledu energetické spotřeby, hladiny hluku, kvality ovzduší, úspory prostoru a nízkých pořizovacích i provozních nákladů, má nejlepší pozici cyklistika.

Cyklistika je vnímána jako integrální část, která se dělí z hlediska kompetencí do oblasti dopravní obsluhy území (resort dopravy) a oblasti cykloturistiky (resort místního rozvoje). Během posledních několika málo let přestává být pouze individuální záležitostí a plynule přechází do městského i regionálního plánování, koexistuje s dalšími druhy dopravy a přirozenou cestou vznikají nároky uživatelů na dopravní prostor a odpovídající vybavení. Cyklistika jako forma dopravy není menšinovým trendem, ale alternativou k dalším druhům dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a částečně řeší i dopravní obsluhu v regionech. Propojení cyklistické infrastruktury formou městských sítí cyklostezek a regionálních sítí cyklotras umožňuje současně plynulý pohyb cyklistů i cykloturistů. Cykloturistika se tak výrazně projevuje i v městském prostředí. Městské cyklotrasy nás mohou dovést bez dopravní zácpy a kolapsů na silnicích do historického jádra města, do městských parků, rezervací, rekreačních oblastí, na koupaliště apod.

Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má ve světě stoupající tendenci a v mnoha zemích se tomuto trendu přizpůsobují služby, plánování i nabídka v dopravě. Tendence zdravého životního stylu je hlavním motivačním faktorem k rozšíření cyklistiky.



Cyklistická stezka u Ústí nad Labem slouží jak k dopravním, tak i rekreačním účelům.
Foto © autor

Niméně právě vývoj cyklistiky v Evropě ukazuje, že pokud do procesu nebudou zapojeni autoři politik a rozhodující složky, cyklistika jako druh dopravy nebude mít nikdy šanci na rozvoj.

Z tohoto důvodu Centrum dopravního výzkumu (CDV) z pověření Ministerstva dopravy zpracovává úkol - příprava a realizace Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR. Úkol se zpracovává na základě usnesení Vlády ČR č. 706 ze dne 12. 7. 2000, které vzalo na vědomí Chartu o dopravě, zdraví a životním prostředí (dále jen „Charta“). Bod 4. B této Charty hovoří o tvorbě strategie - vypracování a realizaci strategie k podpoře těchto druhů dopravy, které vedou k příznivému ovlivňování zdraví a životního prostředí.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR - příprava

Práce na tvorbě Cyklostrategie byly započaty začátkem roku 2001. CDV, jako zpracovatel strategického materiálu, vytvořil pracovní tým pro přípravu Cyklostrategie (dále jen „tým CDV“), který zpracoval vstupní informace a společně formuloval základní teze. Tým CDV byl složen z řad odborníků, kteří aktivně přispívají k rozvoji cyklistické dopravy v ČR. V týmu CDV jsou zástupci jednotlivých ministerstev (MD ČR, MŽP ČR, MZd ČR a MMR ČR), zástupci krajů, měst, neziskových a příspěvkových organizací, včetně dopravních specialistů. CDV mělo díky mezinárodním projektům rovněž k dispozici poradní tým složený ze zahraničních specialistů na cyklistickou dopravu. Tvorba strategického materiálu pak byla doplněna o rozsáhlou prezentaci průběžných výsledků Cyklostrategie s cílem zapojit do její realizace co možná nejširší veřejnost. Projednávání strategického materiálu s veřejností probíhalo od samotného počátku a uskutečnily se dvě cyklokonference (28.-30.5.2003 - Srní na Šumavě a 24.-25.5.2004 - Lázně Bohdaneč).

V rámci monitoringu stávajících podmínek byly připraveny vstupní informace o ČR ve vztahu k cyklistické dopravě a cykloturistice, které obsahují i informace o stavu cyklistické dopravy a cykloturistiky (nehodovost, intenzita cyklistické dopravy, cyklistická infrastruktura, financování, přístup obyvatel měst k cyklistické dopravě atd.). Zpracování základních dat strategického materiálu vycházelo z realizace mezinárodního projektu NATCYP a výzkumného úkolu 103/00/1530 Grantové agentury ČR pod názvem: „Výzkum

podmínek pro uplatnění cyklistické dopravy jako integrální a rovnocenné součásti dopravního systému“.

Z mnoha dílčích výstupů je užitečné zmínit spíše problémy, které jsou spojené s plánováním cyklistické infrastruktury. Při dalším rozvoji cyklistické dopravy v našich sídlech není jen otázkou jak rychle, za co a v jakém rozsahu budeme umět budovat optimální cyklistickou infrastrukturu, ale i jakou dopravní bezpečnost budeme umět současně jejím uživatelům zajistit. Není snad dnes dopravního odborníka, který by netvrdil, že vedení cyklistické trasy by mělo být přímé, bezpečné, atraktivní a pohodlné. Jedním dechem ale k tomu zpravidla dodá, že musí splňovat všechny požadavky norem a vyhlášek, což bývá ve většině měst dost tvrdý oříšek.

Řešení je třeba začít hledat už na úrovni územních plánů. Byť je cyklistická doprava často prezentována jako rovnoprávný partner ostatním druhům dopravy, v praxi to tak většinou nevypadá. Neexistuje snad územní plán, který by vycházel z řešení pěších a cyklistických cest a tomu přizpůsobil funkční využití území. A přitom právě tento postup může předejít mnohdy velice složitým dopravním řešením. Na úrovni územně-plánovací dokumentace by se však určitě měl stanovit dopravní význam ulice a určit priority jednotlivých druhů dopravy. Ne v každé ulici jezdí hromadná doprava a ne všude se musí řešit parkování pro přilehlou oblast.

Organizace dopravy v oblasti je posledním stupněm, kde se dá mluvit o rovnoprávnosti. V tomto momentě se dnes rozhoduje především o způsobu obsluhy území automobilovou dopravou. Především parkování. Vzhledem k normovým hodnotám, resp. hodnotám vycházejícím ze zákona, bývá jedinou možností, jak uspokojit potřeby statické dopravy zjednosměrnění ulice. Průjezdová automobilová doprava v oblasti je převedena na sběrné a rychlostní komunikace. Všechno je správné, pokud bereme v úvahu jen automobilovou dopravu. Pro cyklistu vytváří toto řešení překážku ve zklidněné trase, resp. nutí ho k využívání dopravně zatížené komunikace.

A v tomto bodě se dostáváme k problému, se kterým se setkávají projektanti stále častěji. Co s cyklistou na takovýchto komunikacích. I když smíšený provoz má svá pravidla a zákonitosti, je to právě cyklista, který překáží jak na chodníku, tak i na silnici.

Popis výše uvedeného problému chce naznačit, jakou nelehkou výchozí situaci má Cyklostrategie. Celkové je pak vyhodnotí situace popsána v tzv. SWOT analýze, která posuzuje, v jaké pozici se cyklistická doprava v České republice nachází.

Tato základní báze znalostí a jejich analýza sloužila pak týmu CDV při definování čtyř Priorit: (1) Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území; (2) Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu; (3) Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany ŽP a zdraví; (4) Zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty. Na jednotlivé priority následně navazují Cíle a Opatření, které jsou popsány na internetových stránkách - www.cdv.cz. Jednotlivé prioritní osy jsou vzájemně propojeny a je možné s nimi efektivně pracovat pouze tehdy, pokud je budeme chápat jako celek.

Úkolem ministerstev je pak koordinovat aktivity mezi jednotlivými prioritami, vytvořit metodické a finanční zázemí, prezentovat aktivity v rámci EU při čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů. Za tímto účelem Cyklostrategie definuje odpovědné koordinátory pro jednotlivá opatření s harmonogramem činnosti. V této souvislosti je nutné zdůraznit provázanost tohoto strategického materiálu se schválenými politikami a strategiemi nejen jednotlivých resortů. V tomto duchu jsou opatření jednotlivých resortů plněna pomocí běžných postupů a procedur ministerstev. Rozhodující bude koordinace a naplňování těchto úkolů.

Cyklostrategie jako celostátní koncepce byla již kladně posouzena tzv. strategickým posuzováním vlivů na životní prostředí (dále jen „SEA“) podle § 14 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí a Evropské směrnice 2001/42/EC, o hodnocení účinků určitých plánů a programů na životní prostředí. Cyklostrategie byla dále schvá-

lena poradou ministrů dopravy, místního rozvoje a životního prostředí a bude projednána s příslušnými krajskými zastupitelstvy při respektování místních priorit. Po nezbytném mezirezortním připomínkovém řízení předloží ministerstvo dopravy materiál k projednání a schválení do vlády ČR.

Implementace Cyklostrategie v dlouhodobém horizontu bude finančně náročná. Nemí možné určit jeden jediný a konečný zdroj financování. Toto financování bude řešeno formou „vstřícného financování“, které je nezbytnou podmínkou kofinancování i z pohledu EU. Veškeré finanční požadavky budou realizovány formou stávajících rozpočtových titulů, včetně využití stávajících fondů a programů. Mezi takové lze řadit Státní fond dopravní infrastruktury, který již druhým rokem dotuje budování cyklistických stezek částkou 60 mil. Kč. Neméně zajímavé budou i zdroje z krajských rozpočtů. Prvním krajem, který výrazně přispěl na budování cyklistických stezek, je Olomoucký kraj, a to částkou 16,0 mil. Kč. Cílem je tedy získávat a sdružovat finanční prostředky na realizaci projektu postupně a aktivně využít každé příležitosti k získání různých finančních zdrojů, zvláště pak ze Strukturálních fondů EU.

Cyklostrategie je živým dokumentem, jehož realizace bude pečlivě sledována a materiál bude následně doplňován a aktualizován.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR – realizace z pozice resortu dopravy

Do oblasti resortu dopravy spadá především naplňování priority č. 1, jejímž cílem je vybudovat hustou síť bezpečných cyklostezek v sídlech i v krajině po celém území České republiky včetně související infrastruktury (zeleň apod.). To by mělo vést k zlepšení dopravní obsluhy ve městech i na venkově, k rozšíření volby občánům ve způsobu denní osobní dopravy a vytvoření zásadní příležitosti pro zlepšení prevence civilizačních chorob a zlepšení zdravotního stavu obyvatel. Realizace opatření pak přinese praktické návrhy pro všechny, kteří se zabývají rozvojem našich regionů, celkovou podporou udržitelné dopravy, ať už na úrovni samosprávy, podnikatelské sféry i ve službách, zájmovým skupinám a široké veřejnosti.

Díličí cíle této priority jsou následující:

1. Vytváření podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury.

Cílem je vytvořit optimální podmínky pro budování cyklistických komunikací, které přispějí k celkové bezpečnosti dopravy. Součástí bude novelizace některých předpisů k podpoře cyklistické dopravy, a zvláště pro potřebu budování cyklistických stezek. Podpora cyklistické dopravy bude zahrnovat kromě stavby cyklistických cest i celý navazující systém, tzv. cyklistickou kulturu, která umožní většímu podílu obyvatel intenzivnější využití kola.

2. Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu.

Cílem je, kromě budování bezpečné cyklistické infrastruktury, rozpracovat osvětové programy zaměřené na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců. Cílem je zakotvit silněji ve vědomí veřejnosti zájem o bezpečnost cyklistů i chodců v souvislosti s cyklo dopravou.

3. Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému.

Cílem je podporovat programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou, jak v oblasti denního dojíždění do práce či do školy, tak i v rámci volného času či turismu.

4. Posílení výzkumu, výchovy, vzdělávání a osvěty k podpoře cyklistiky.

Cílem je začlenit výzkum do celého procesu, provádět transfer zahraničních poznatků, zavést vhodná opatření do praxe. Průběžně informovat o výsledcích výzkumu a podporovat vzdělávací a výchovné programy.



Příklad vybudované cyklistické stezky z SFDI u Petrovic v Královéhradeckém kraji.
Foto © autor

Resort dopravy bude realizovat svá opatření především prostřednictvím 4 prováděcích projektů.

A) Projekt – CYCLE21: Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR

Projekt je realizován CDV v rámci Národního programu výzkumu 2004 – 2009 Ministerstva dopravy České republiky (č. 1F43E/045/210). Projekt zahrnuje vypracování komplexně orientované analýzy vyhodnocující infrastrukturní podmínky cyklistické dopravy s návrhem opatření k jejímu zatraktivnění, s posouzením její využitelnosti. Projekt je členěn do těchto dílčích kapitol:

- Databáze ve vztahu k cyklistické dopravě zveřejněné na informačním portálu (databáze vybudovaných cyklistických komunikací, databáze úseků, kde je vhodná a potřebná výstavba cyklistických komunikací).
- Zpráva o skutečném podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce a vlivu délky vykonané cesty na použití dopravního prostředku.
- Analýza vlivu vybraných způsobů řešení cyklistické infrastruktury na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
- Metodická příručka - řešení specifických aspektů cyklistické infrastruktury.
- Studie ve věci zhodnocení využitelnosti a atraktivity cyklistiky.

Jedná se o projekt mapující komplexně problematiku cyklistické infrastruktury. Významným prvkem celého projektu je pak důraz na informovanost. Zřízení informačního portálu výzkumného projektu by mělo posílit pozici cyklistiky v celkovém dopravním systému. Výzkumný projekt se stane nejen významným materiálem pro naplňování Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, ale i nezbytnou on-line knihovnou poznatků z oblasti cyklistické dopravy.



Náhled na budoucí podobu informačního portálu Cyklostrategie a projektu CYCLE21

B) Projekt – Udržitelná doprava: šance pro budoucnost (část Cyklistika)

Projekt je realizován CDV v rámci výzkumného záměru Ministerstva dopravy České republiky (č. MDO 4499457501). V oblasti cyklistiky jsou zde řešeny dva významné podprojekty.

B.1. Cyklistika v GIS. Přípravovaný projekt navazuje na stávající aktivity CDV, zejména pak na koncepci Jednotné dopravní vektorové mapy (dále jen „JDVM“), která integruje do jedné geografické databáze data o všech druzích dopravní infrastruktury na území ČR (železniční, silniční, letecké a vnitrozemské vodní). V současné době JDVM obsahuje pouze základní síť dálkových cyklotras, přičemž popisná složka je nedostačující.

V oblasti digitalizace cyklistických stezek a cyklotras se předpokládá úzká spolupráce s jednotlivými kraji, neboť odpovědnost za rozvoj cyklotras leží právě na krajské a místní úrovni. Aktivita bude navazovat na projekt Úvodní studie GIS krajských úřadů, který je zastřešen Ministerstvem vnitra, Ministerstvem informatiky a Asociací krajů ČR. Výstupem bude metodický materiál o cyklistických stezkách a cyklotrasách, který bude popisovat metodiku sběru, zpracování a prezentace dat. Systém by měl být dostupný všem krajským úřadům, které se budou na jeho tvorbě podílet.

B.2. Cyklistika ve městech. Projekt bude revidovat práci místních úřadů na poli cyklistiky, propagovat výměnu odborných informací a dobrých metod, pomáhat vytvářet partnerství a podporovat propagaci odborného vzdělávání v oblasti cyklistiky. Projekt stanoví základní nástroje pro zlepšení podpory cyklistické dopravy, a to prostřednictvím konkrétních opatření a doporučení. Projekt je rozdělen do 9 oblastí, s nimiž je spojen další rozvoj cyklistické dopravy: (1) Uživatelské potřeby; (2) Vedení; (3) Politika na papíře; (4) Finance a zaměstnanci; (5) Infrastruktura, bezpečnost a služby; (6) Komunikace

a osvěta; (7) Cílové skupiny a partnerství; (8) Doplnkové akce; (9) Monitoring – vyhodnocení a dopad.

C) Projekt BYPAD - další nástroj k podpoře cyklistiky ve městech.

BYPAD znamená BicYcle Policy Audit. Jedná se o Evropský výzkumný úkol v rámci programu SAVE II při DG TREN (Generální ředitelství pro dopravu a energii Evropské komise). Projekt vyvinul nástroj pro vysoce kvalitní management místní politiky cyklistické dopravy. Myšlenka úplné kvality v oblasti řízení dopravní politiky existuje ve světě obchodu už po desítky let. Tímto způsobem vznikají různé modely kvalitativního řízení: ISO-9000, EFQM, ... Touto cestou se dopravní společnosti snaží uspokojit zákaznické potřeby, a to na základě špičkové organizace celého procesu dopravní politiky, nejen jejích výsledků. Obdobné systémy jsou již využívány i pro vylepšení vysoce kvalitních řídicích systémů.

U jednotlivých měst probíhá touto formou screening celého systému politiky a v následné fázi i monitoring výsledků. Výchozím bodem pro model auditu podle BYPAD je umožnění samostatného provádění (vlastní) diagnózy v oblasti cyklistické politiky. Ukazuje se totiž, že užívání jednoduché vyhodnocovací stupnice na specifické téma, např. „Máte dobrou cyklistickou politiku?“ nebo „Zlepšuje se cyklistická politika ve vašem městě?“, nepřináší dostatečné informace a nelze na nich postavit solidní diagnózu, natož stanovit program pro vylepšení politiky.

Audit neřeší pouze současný stav politiky cyklistické dopravy, ale dívá se i do minulých období a srovnává tendence



Příklad jízdního pruhu pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru v Uherském Hradišti. Foto © autor

městské politiky ve více rovinách (ve vztahu k cyklistické dopravě). Spolu s detailní analýzou současného stavu je možno potom předpokládat možný vývoj do budoucna a předejít některým skutečnostem a zavést systematické plánování vyšší úrovně.

CDV tento program realizuje na pilotních projektech v šesti českých městech: České Budějovice, Pardubice, Olomouc, Ostrava, Plzeň a Vsetín.

D) Projekt ALARM - Moderní formy dopravní výchovy dětí a mládeže jako prostředek snižování nehodovosti v provozu na pozemních komunikacích.

Projekt je realizován CDV v rámci Národního programu výzkumu 2004 - 2009 Ministerstva dopravy České republiky (č. 1F-44L/058/050). Projekt ALARM by měl výraznou měrou, na základě absolvování výuky a výcviku podle nové metodiky, přispět nejen k lepšímu, zodpovědnějšímu chování dětí a mládeže v provozu na pozemních komunikacích, ale i k rychlejšímu odstranění pokud možno všech nebezpečí, které jim v dopravě hrozí. Projekt řeší tento problém systémově od kvalifikovanosti učitelů k vedení dopravní výchovy až po její materiální zázemí v analogové i digitální formě.

Prvním krokem výzkumného projektu ALARM bude rešerše nejlepších zkušeností a materiálů k dopravní výchově dětí. Zároveň bude založena databáze poznatků a informací dosud chybějících statistických údajů o dopravní výchově dětí a jejich chování v dopravě. Tato databáze se bude v průběhu realizace projektu dále aktualizovat.

Na základě výše uvedených průzkumů, rešerší a analýz bude z nejlepších domácích a zahraničních metod vytvořen systém dopravní výchovy, opírající se o ucelený systém poznatků, principů, argumentů a podnětů vhodných pro dané věkové období dětí a mládeže.

Závěrem

V České republice existují zdroje, které mohou být při dobré organizaci využity tak, aby řešily podporu cyklistické dopravy v zemi. K zajištění toho, aby byly záměry navrhovaného plánu skutečně naplněny, však bude zapotřebí spolupráce, vůle a nasazení všech zainteresovaných složek, včetně občanské veřejnosti. Jen za tohoto předpokladu bude možné:

- posílit pocit jistoty a bezpečí cyklistů a jejich okolí při jízdě na kole,
- masivně rozvinout cyklo dopravu pro denní užití,
- vytvořit prostor pro vybudování husté sítě cyklostezek po celém území České republiky s přispěním fondů Evropské unie,

- obyvatelům poskytnout dostatek příležitostí ke změně životního stylu přispívajícího k upevňování jejich zdraví,
- denní jízdou na kole zásadně přispět k prevenci civilizačních chorob,
- přispět ke zkvalitnění životního prostředí,
- poskytnout doplňující vzdělání obyvatelům, včetně dalších informací o svobodné volbě dopravního prostředku, o ochraně životního prostředí, o udržitelném rozvoji, o zdravém životním stylu a o nových podnikatelských možnostech,
- přispět k rozvoji cestovního ruchu,
- poskytnout veřejnosti příležitost aktivně se zapojit do realizace i aktualizace cyklostrategie.

Interoperabilita v železniční dopravě

Dne 20. 4. 2004 uspořádala Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice a Institut Jana Pernera, o.p.s. již 10. ročník kolokvia ŽelAktuel.

Nosným tématem byla zvláště aktuální problematika interoperability v železniční dopravě jednak v souvislosti se vstupem České republiky do Evropské unie, jednak v souvislosti se zájmem o větší integraci jednotlivých železničních správ začleněných do Mezinárodní železniční unie (UIC). Jednání kolokvia bylo zaměřeno na problematiku interoperability dopravní cesty, vozidel, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, provozu a ostatní interoperability.

Příspěvky jsou na webových stránkách www.upce.cz/~ktrd.

V diskusi přítomní reagovali zejména na přednesené příspěvky, pozornost věnovali i širšímu kontextu problematiky interoperability v železniční dopravě.

Na závěr odborné akce bylo přijato následující usnesení:

- Účastníci kolokvia:
 - oceňují iniciativu Dopravní fakulty Jana Pernera uspořádat akci věnovanou problematice interoperability transevropské konvenční železniční sítě, jejíž řešení je nezbytné pro zvýšení nebo udržení podílu železnice na dopravním trhu Evropy;
 - doporučují MD ČR a železničním organizacím pokračovat v aktivním zapojení ČR do přípravy a posuzování technických specifikací interoperability (TSI) a hledání finančních zdrojů pro naplňování interoperability železničního systému nad stanoveným rozsahem železniční sítě ČR;
 - doporučují zástupcům vysokých škol, aby dále rozšířili výuku železniční interoperability a aktivně se podíleli jak na přípravě TSI, tak i na jejich aplikacích;
 - doporučují organizátorům znovu cca za 1 rok uspořádat další kolokvium s pokračováním diskuse k projednáváné problematice a posouzením postupu v naplňování směrnic EU.

(Drd)

Železniční výzkum v rámci 6. rámcového programu

Ve dnech 28. a 29. ledna 2004 se v Berlíně uskutečnilo setkání představitelů z více než 60 výzkumných organizací, univerzit, průmyslových asociací (UIC) a operátorů v železniční dopravě (UNIFE, UITP) společně s Evropskou komisí. Cílem této akce bylo nastartování práce nové excelentní sítě pro evropský železniční výzkum EUR2EX (EUROPEAN RAIL RESEARCH NETWORK OF EXCELLENCE). Tato iniciativa je založena na dokumentu „Strategická agenda železničního výzkumu 2020“, kterého cílem je vytvořit konkurenceschopný a interoperabilní Evropský železniční systém.

V souvislosti s vytvořením EUR2EX s podporou ve výši 6 mil. EUR z 6. rámcového programu, Evropská komise (EK) očekává integraci rozšířené Evropské železniční výzkumné základny a lepší soustředění a optimalizaci železničních výzkumných aktivit poskytující zákazníkům excelentní výzkumný výkon. Podle očekávání EK by mělo v příštích 20 letech dojít k dvojnásobnému zvýšení osobní železniční dopravy a trojnásobnému nárůstu nákladní přepravy. Tento záměr vyžaduje vyvinout novou generaci vlaků a infrastrukturních systémů pro trans-evropskou dopravu schopnou konkurence silniční dopravy. Komise očekává interoperabilní a harmonizovaný evropský železniční systém a silný evropský železniční průmysl, který je schopen uspět ve světovém měřítku.

EUR2EX bude podporovat tyto cíle prostřednictvím sdílení poznatků a koordinací současného výzkumu, vytvořením společného informačního systému a rozvíjením nových technologií. Dalším krokem je návrh nových výzkumných programů pro spolupracující evropský železniční výzkum.

Sít v současnosti pracuje v sedmi regionálních skupinách, přičemž jako poslední byla konstituována regionální skupina zemí střední a východní Evropy (Maďarsko, Polsko, Slovensko, Česko, Rusko). Tento akt proběhl 29. 3. 2004 v Praze, za účasti hlavního koordinátora pana Wolfganga H. Steinickeho z FAV Berlín. Česká republika zaznamenala důležitý úspěch, když se regionálním koordinátorem stal prof. Petr Moos z FD ČVUT. V České republice je do projektu kromě Fakulty dopravní ČVUT, zapojena Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice a Výzkumný ústav železniční Praha.

EUR2EX je založen na formě „Nové kultury spolupráce“ mezi železničním průmyslem, operátory, výzkumnými institucemi a asociacemi, který byl nastartován v minulých evropských projektech jako European Driver's desk (EUDD) a SAFETRAN.

(Jom)