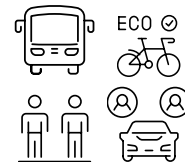


# CARPOOLING (SPOLUJÍZDA)



*dopady opatření na:*



emise



hluk



kongesce

## Popis opatření:

Spolujízda je v praxi cesta dvou nebo více osob, které žijí blízko sebe, mají podobné cíle cest, přepravují se v podobných časech a dohodnou se, že budou jezdit společně v jednom autě (v zahraniční literatuře: „carpooling“, „ridesharing“, „ridematching“). Tato forma mobility může být různě podpořena, např. ze strany městských úřadů, které mohou organizovat informační kampaně vysvětlující přínosy spolujízdy, jako jsou finanční úspory všech účastníků, snížení počtu automobilů na komunikacích (příznivě se projevuje při dojíždění do zaměstnání, v dopravních špičkách, kdy se tak mírní dopravní zácpy), čímž se odlehčí městská dopravní síť, vyprodukuje se méně emisí, energetická spotřeba je nižší, a to vše působí ve prospěch městského prostředí a veřejného zdraví. Cílovou skupinou jsou nejčastěji firmy, veřejné instituce i školy.

Spolujízda je běžná buď na základě soukromé dohody (pro různé typy cest, včetně dálkových) nebo může být organizovaná, např. zaměstnavatelem, v jehož zájmu je také, aby se zaměstnanci do práce přepravovali co nejmenším počtem aut (důvodem jsou náklady na stání aut před sídlem firmy, instituce). Organizace sdílených cest může probíhat přes internetovou platformu, pomocí call centra nebo sms či e-mailu, nově i přes mobilní aplikace. O náklady cesty se obvykle dělí všichni cestující.

## Investor / provozovatel:

Veřejný sektor

Soukromý sektor

Spolupráce soukromý a veřejný sektor

## Inovační aspekty – kontext SMART City:

- \* Aplikace pro mobilní telefony nebo přes webový portál s databází kontaktů a nabídkou cest, vyhledávání a plánování sdílených cest
- \* Carpooling v reálném čase (angl. „Real-Time Carpooling“) nebo také „dynamický carpooling“ umožňuje, aby se lidé domlouvali na spolujízdu ad hoc (nebo velmi krátkou dobu před jízdou) s využitím chytrých telefonů nebo webové stránky. Pak jsou obvykle pasažéři vyzvednuti v jejich aktuálním místě pobytu a vzájemně se domluví, kam bude pasažér dopraven, jakou část cesty mají společnou.

## Ekonomické aspekty:

Nízkonákladové

## Hlavní dopady opatření:

	<b>Dopady na modal split</b>	Spolujízda nabízí možnosti tam, kde je veřejná doprava limitována a spolujízda tak poskytuje určitou flexibilitu cest, např. v pracovním procesu nebo v neobvyklé časy. Tyto možnosti mají pak sekundárně i vliv na využití různých druhů dopravy, kdy spolujízda funguje jako jedna z možností a uživatel se orientuje také na MHD a cyklistiku (dopad na modal split). Spolujízda může vést uživatele ke kombinacím s veřejnou dopravou v případech, kdy nemají společnou cestu všichni spolujezdci po celý úsek (menší praktičnost je vyvážena úsporami za vlastnictví auta, jeho údržbu a další poplatky).
	<b>Dopady na životní prostředí</b>	Méně cest = méně emisí a hluku, méně spotřebované energie. V rámci programu CIVITAS II (2005–2009) byly zavedeny systémy spolujízdy, s počtem členů 2 200 byly schopny snížit emise CO <sub>2</sub> o 300 tun a v dopravních špičkách redukovat počet automobilů se sólo řidiči o 1 600, a to během 33 měsíců od zavedení spolujízdy (Civitas guide, 2012). Data z USA ukazují, že pokud by v 10 % automobilů jezdil více než jeden pasažér, dojde k úspoře 5,4 % pohonných hmot a tomu odpovídajících emisí (Jacobson a King, 2009).
	<b>Dopady na dopravní nehody</b>	Méně automobilů stejným směrem = menší pravděpodobnost nehod
	<b>Dopady na zdraví</b>	Spolujízda šetří životní prostředí, a tím i veřejné zdraví
	<b>Sociální a ekonomické dopady</b>	Spolujízda utužuje kontakty mezi spolupracovníky a dalšími cestujícími osobami, činí cesty méně stresujícími a nabízí nezanedbatelné finanční úspory všem zúčastněným. Snižuje nároky na parkovací místa, a tím přináší úspory zaměstnavatelům a veřejným institucím. Snižuje náklady (časové a/nebo finanční) na dojíždění zvláště nízkopříjmovým skupinám obyvatel (Shaheen a kol., 2018).
	<b>Dopady na dopravní proudy:</b>	Přináší odlehčení dopravních proudů především v dopravních špičkách a dopravních zácpách, které se většinou tvoří při cestě do práce, kdy se spolujízda používá nejčastěji. Různé studie z USA ukazují, že program car-poolingu ve firmách vede k poklesu 4–6 % ujetých km na zaměstnance (Shaheen a kol., 2018).

## Vztah k dalším dopravním opatřením:

Spolujízdu je vhodné doplnit o opatření typu **plán mobility pro firmy a veřejné instituce**. Základem takového plánu je přeprava zaměstnanců a návštěvníků do sídla a poboček udržitelným způsobem. Jádrovým řešením je cestovat veřejnou nebo nemotorovou dopravou, spolujízda je nabízena jako náhradní nebo doplňkové řešení. Pomáhá všude tam, kde síť MHD už nemá dostatečné pokrytí – infrastrukturní nebo časové.

Organizovaná spolujízda bývá nabízena v **centrech mobility** a je přirozenou součástí poradenství při **plánování osobních cest** (zde jsou cílovou skupinou např. osoby, které se do města nově přistěhovaly nebo tam budou pobývat nějakou dobu pracovní či osobně). Cílem je obyvatelům i návštěvníkům města nabídnout co nejširší možnosti a varianty mobility, aby byly jejich individuální potřeby pokryty stávající veřejnou nabídkou a spolujízda jejich doplňkovou službou.

## **Zkušenosti a doporučení z praxe měst:**

(Téměř) v každé evropské zemi najdeme iniciativy menšího či většího rozsahu spojené se spolujízdou, příkladem jsou města jako Řím, Graz, Burgos, Krakow, Norwich, Stuttgart, Debrecín, Toulouse, Potenza, Perugia, Craiova, Donostia-San Sebastian. Zkušenosti jsou vesměs pozitivní.

Úspěch spolujízdy závisí na několika faktorech: kvalitní informace, propagování této alternativy a funkční systém na podporu uživatelů (software, call centrum, web, poradenství) jeho šance zvyšují. Systém je jednoduchý, s minimálními náklady. Pro synergický efekt, zvýšení flexibility a potenciálu cest, ale i pro preferenci veřejné a nemotorové dopravy jako udržitelného základu dopravního systému, je vhodné a nutné propojit službu spolujízdy s nabídkou MHD, cyklistické sítě, pěších tras atd.

Ve španělském Burgosu např. byla spolujízda nabídnuta pro firmy v průmyslové zóně, kdy ze 450 zaměstnanců ji začalo používat 325, a tím se průměrná obsazenost jednoho vozidla za tři roky fungování spolujízdy zvedla z 1,15 na 1,53. Firmám tak zůstává více prostoru pro další využití než jen pro parkování.

Ze zkušeností programů EU, jako je CIVITAS (na podporu udržitelné městské mobility), a z praxe výše uvedených měst vyplynulo, že pružná pracovní doba může spolujízdu komplikovat, někdy i znemožňovat. Dobře vybavená síť MHD s dobrou frekvencí spojů ji zase činí zbytečnou. Spolujízdu je tedy vhodné organizovat s ohledem na dostupnou dopravní nabídku a tam, kde má smysl jako rozumná alternativa. Stejně tak firemní vozový park a nabídka firemních vozidel k využití pro zaměstnance potenciál spolujízdy snižuje. Podmínky pro spolujízdu tedy závisejí na několika faktorech: lokalita firmy, nabídka mobility ze strany dopravního podniku a dalších dopravců, infrastruktura, jako jsou cyklostezky vedoucí do / v blízkosti sídla a provozoven, bydliště zaměstnanců a jejich pracovní doba atd. Spolujízda může být problematická v neočekávaných situacích, jako jsou neplánované přesčasy nebo pochůzky (úřady, nutnost nákupu apod.), pro takové případy by měl zaměstnavatel zvážit nabídku garantovaného dovozu domů. Pokud se zaměstnavatel rozhodne k nabídce spolujízdy včetně její garance, zvyšuje tím svůj image odpovědného a ekologicky smýšlejícího podniku. Belgická zkušenost ukázala, že pro úspěch (nejen) podnikové spolujízdy jsou důležité tři aspekty: poloha, dobrá organizace a propagace, v belgických firmách největší roli sehrála nedostupnost MHD a umístění pracovišť v odlehlejších oblastech, spolujízdu usnadňuje pevná pracovní doba a uživatele více motivuje sdílení finančních nákladů (cena paliva, parkovné apod.) než pouze propagační kampaň. Propagace spolujízdy by měla být promyšlena v tom směru, že by se neměla stát reklamou na používání osobních aut pro cesty do práce, ale měla by být prezentována jako doplněk mobility (Vanoutrive a kol., 2012).

## Situace v ČR:

V České republice je také pružná nabídka spolujízdy, organizována je většinou přes internet a jedná se o soukromé cesty mezi českými městy, ale i do zahraničí. Spolujízda uvnitř firem, institucí atd. funguje na osobní bázi nebo prostřednictvím personálních oddělení, ale celková data o využití zatím nejsou k dispozici.

## Příklady dobré praxe:

Příkladem může být síť spolujízdy „Pendlernetz“ ve Stuttgartu, kterou v roce 2002 založil přímo městský úřad pro své obyvatele i návštěvníky ve městě a okolí. Síť je bezplatná a formou online (s mapováním cest a automatickými informacemi o službách MHD) a je možné si ji objednat také přes SMS i e-mail. Systém vyžaduje registraci, vložení údajů o cestách (koridory), osobní preference (jako je čas odjezdu a cena) a software vyhledá vhodné jízdy v uliční síti. Uživatel tak získá informaci o celé nabízené jízdě, včetně nástupních/výstupních míst. Tento program v roce 2005 poprvé zahrnul také jednorázové události, jako jsou sportovní utkání, koncerty apod. Během fotbalového šampionátu v roce 2006 vznikla nová webová stránka jen pro účely spolujízdy z celého Německa, kdy byly cesty kombinovány na konkrétní zápasy. Ve stuttgartském regionu se k Pendlernetzu připojilo 40 obcí a 120 firem, které tuto službu integrovaly do svých intranetů. Web Pendlernetzu v roce 2005 navštívilo 200 tis. a v roce 2008 dokonce 800 tis. uživatelů. V roce 2008 proběhla doprovodná kampaň, která na svých plakátech ukazovala prázdnou siluetu a nabízela uživatelům, že se mohou stát „tváří roku sítě Pendlernetz“. Během projektu CARAVEL podpořeného z programu CIVITAS byl tento systém zaveden i do dalších německých regionů, především do nejlidnatějšího Severního Porýní-Westfálska, a dnes je Pendlernetz navštíven cca 80 tis. uživateli za měsíc. Spolujízda je na vzestupu mj. od doby, kdy se zvýšily ceny pohonných hmot v období ekonomické krize.

**PENDLER <> NETZ** ANMELDEN WAS IST PENDLERNETZ ANGEBOT FÜR KOMMUNEN

**Pendlernetz**  
**Allein fahren war gestern**  
Die provisionsfreie Fahrtvermittlung für alle

Start 25 km  
Ziel 25 km

INSERIEREN SUCHEN

DI 12.1. **MI 13.1.** DO 14.1.

ANGEBOTE 102 GESUCHE 84

21:15 Uhr	Sternstraße, 59269 Beckum	Evinger Str. 473, 44339 Dortmund	5 €
21:15 Uhr	27299 Langwedel	Daimler AG, Bremen, Werk 067, Tor 7	2 €
21:15 Uhr	Düsseldorf Hauptbahnhof, 40210, Düsseldorf	Gelsenkirchen Hbf, 45879, Gelsenkirchen	5 €

**Aktuelles**  
Jede Fahrgemeinschaft trägt zum Umweltschutz bei!  
27.11.2019, 12:34 Uhr

**ADAC Services**  
ADAC Mitgliedschaft  
Immer ein gutes Gefühl. Immer für Sie da. Mehr Infos.

Zdroj: <https://www.pendlernetz.de/>

## **Zajímavé internetové odkazy:**

<https://www.pendlernetz.de/>

<https://www.blablacar.cz/ride-sharing/>

## **Použitá literatura:**

HERZOG, E.; BRICKA, S.; AUDETTE, L.; ROCKWELL, J. (2006). Do Employee Commuter Benefits Reduce Vehicle Emissions and Fuel Consumption? Results of Fall 2004 Survey of Best Workplaces for Commuters. *Transportation Research Record 1956*, 34-41.

JACOBSON, S. H.; KING, D. M. (2009). Fuel saving and ridesharing in the US: Motivations, limitations, and opportunities. *Transportation Research Part D*. 14, 14–21.

KORVER, W.; STEMERDING, M.; VAN EGMOND, P.; WEFERING, F. (2012). *CIVITAS guide for the urban transport professional – Results and lessons of longterm evaluation of the CIVITAS evaluation*. CIVITAS, 2012. Dostupné z: <https://civitas.eu/content/civitas-guide-urban-transport-professional-en>.

SHAHEEN, S.; COHEN, A.; BAYEN, A. (2018). The Benefits of Carpooling. *UC Berkeley: Transportation Sustainability Research Center*. <http://dx.doi.org/10.7922/G2DZ06GF>.

VANOUTRIVE, T.; VIJVER, E. V. D.; MALDEREN, L. V.; JOURQUIN, B.; THOMAS, I.; VERHETSEL, A.; WITLOX, F. (2012). What determines carpooling to workplaces in Belgium: location, organisation, or promotion? *Journal of Transport Geography*, 22, 77–86.