



dopady opatření na:



kongesce



emise



hluk



zábor prostoru
(parkování)



dopravní
nehody

Popis opatření:

Plány mobility pro firmy řeší dopravu a dojíždění do firem, příp. průmyslových zón. Terminologie se liší v různých zemích, v anglicky psané zahraniční literatuře najdeme termíny jako např. "workplace mobility plan", "workplace travel plan", "company travel plan" – všechny se ale vztahují k jednomu typu dokumentu, zaměřenému na organizaci mobility zaměstnanců a návštěvníků.

Plány mobility pro firmy obvykle řeší všechny typy cest, které jsou generovány i absorbovány v okolí a na pozemcích zaměstnavatele či podnikatele. Zahrnuty jsou tak cesty zaměstnanců do/z práce i jejich služební cesty, pohyb zákazníků a zásobování. Velká část cest do/z firem se denně opakuje a je tedy možné je příznivě ovlivnit. Hlavním cílem plánu mobility pro firmy je poskytovat podporu v otázkách mobility, koordinovat, informovat a propagovat udržitelné druhy dopravy všem, kteří se do/ze sídla firmy (a jejích poboček) přepravují. Zpracování plánu mobility v tomto měřítku představuje:

- * **přípravu** (tým mobility, zajištění procesu, informační kampaň),
- * **analýzu** (průzkum zdrojů a cílů cest, analýza dopravních řešení, analýza všech dat a dopravních řešení),
- * **návrhovou část** (návrh aktivit, který bude posouzen za účasti zaměstnanců, příp. zástupce magistrátu nebo dopravního podniku; výběr vhodných opatření),
- * **realizaci** (zavedení nových opatření, např. prosazení cyklostezky, speciální zastávky MHD, organizace spolujízdy apod.),
- * **monitorování** probíhajících aktivit a dopravního chování zaměstnanců, včetně pracovních cest a dalších cest do sídel firmy,
- * **evaluaci** (vyhodnocení, jak plán funguje a jaké jsou jeho dopady na mobilitu uživatelů, dopravní systém a životní prostředí).

Investor / provozovatel:

Soukromý sektor

Spolupráce soukromý a veřejný sektor

Geografická či jiná specifika:

Žádná

Inovační aspekty – kontext SMART City:

- * Inovace v jednotlivých opatřeních, které plány mobility pro firmy realizují – např. online platforma pro spolujízdu

Ekonomické aspekty:

Nízkonákladové

Středně finančně nákladné

Hlavní dopady opatření:

Toto opatření ve většině měst vhodně doplňuje služby dopravního podniku a slouží k naplňování dopravní politiky města založené na podpoře udržitelné mobility. Jeho konkrétní dopady závisejí na zvoleném dopravním prostředku či jejich kombinaci a konkrétních parametrech vozidel, délce jízdy atd.



Dopady na modal split

Firemní plány mobility mají významný vliv na změny podílů jednotlivých druhů dopravy. V segmentu cest do/z práce a cest za pracovními úkoly se díky nim redukuje cesty automobilem, kdy jede pouze řidič, a přechází se na spolujízdu a veřejnou, cyklistickou a pěší dopravu.

Příklad konkrétního dopadu: Dopravní podnik King County Metro ve státě Washington má svého koordinátora cest do práce, který pomáhá podnikům, jichž se týká povinnost mít plán mobility, organizovat cesty do práce, nastavit reálné cíle, správně vyhodnotit realizaci i dopady firemního plánu. Průzkumy ukázaly, že např. počet cest autem do práce se u zkoumaných firem v r. 2005 snížil o 14 200 denně v porovnání s rokem 1993 a cestovní čas se zkrátil o 11,6 %. (Seattle Urban Mobility Plan, 2008)



Dopady na životní prostředí

Redukce počtu cest automobilem kladně ovlivňuje úroveň emisí a chrání životní prostředí.



Dopady na dopravní nehody

Plány mobility pro firmy vedou k redukci cest automobilem, riziko dopravních nehod je nižší.



Dopady na zdraví

Plány mobility pro firmy řeší způsob přepravy zaměstnanců do práce, často dochází ke změně životního stylu, více se používá jízdní kolo a chůze – mají tedy pozitivní vliv na zdraví dotyčných osob. Celková strategie těchto plánů cílí na snižování počtu jednotlivých cest automobilem a posílení efektivity cest i dopravního systému, vedou tedy ke snížení dopravní zátěže a emisí, a tím přispívají k lepším podmínkám pro lidské zdraví (lepší kvalita ovzduší i menší psychická zátěž, nižší nemocnost zaměstnanců).



Sociální a ekonomické dopady

Plány mobility pro firmy nabízejí řešení pro velké cílové skupiny, nabídka nových opatření totiž slouží všem zaměstnancům a návštěvníkům, utužuje kolektiv a kontakt mezi zaměstnanci. Opatření mají také pozitivní vliv na získání nových zaměstnanců (např. pružný pracovní týden oslovuje pracující rodiče apod.). ⇔



Sociální a ekonomické dopady

Ekonomický přínos je zřejmý jak pro dopravní systém (efektivnější využití MHD, více časových jízdenek atd.), tak pro zaměstnavatele (úspory za parkovací místa, nižší nemocnost zaměstnanců) i zaměstnance (např. jízda na kole prakticky bez nákladů nebo nízké náklady na spolujízdu místo nákladů na pohonné hmoty za sólo jízdy autem).

V Seattlu přišla řada podniků na to, že je levnější poskytovat zaměstnancům alternativy k automobilu než bezplatná nebo levná parkovací místa. Osvědčily se jim také finanční bonusy těm, kteří do práce přijedou spolujízdu nebo jinou alternativou, protože to snižuje náklady na zřizování a údržbu parkovací infrastruktury. Úspory ale zajistí také nižší nemocnost zaměstnanců, což má vliv na zisk firmy.

Vztah k dalším dopravním opatřením:

Vhodné doplnit o opatření typu **organizovaná spolujízda** (včetně služebních cest), **nová nabídka** v dopravním systému (nové spoje MHD, smlouva zaměstnavatele s přepravcem, nová cyklostezka apod.), opatření jako je **pružná pracovní doba** atd. Velmi vhodné je plány mobility pro firmy propojit s obdobnými plány v okolí (další firmy, veřejné instituce, školy), především pak s **plánem udržitelné městské mobility**, kdy se plnění cílů potencuje a dochází k synergiím. Obecně plány mobility pro firmy spadají do kategorie managementu mobility, je tedy vhodné je realizovat pomocí jakýchkoli opatření pro **řízení mobility**, a to v okolí firmy a jejich poboček, ale i na území celého města. K dispozici je také řada opatření týkajících se parkování, například finanční motivace zaměstnanců, aby využívali k dojíždě do zaměstnání jiných dopravních prostředků než automobilů.

V neposlední řadě mají plány mobility pro firmy vztah také k „**čistým vozidlům**“, protože jednou z jejich aktivit směřujících k udržitelné dopravě může být i obnova vozového parku zaměstnavatele – služební automobily vymění za elektromobily, hybridní vozidla nebo automobily na ekologická paliva. Pro případné přesuny pracovního kolektivu může být používán („čistý“) minibus apod.

Zkušenosti a doporučení z praxe měst:

Plány mobility pro firmy, podniky a komerční subjekty jsou dnes už dobře zavedeným opatřením ve většině evropských zemí. Ze zkušeností z různých měst se osvědčuje integrované plánování, při němž městský úřad spolupracuje s největšími zaměstnavateli s cílem koordinovat svou dopravní politiku s navrhovaným balíčkem opatření pro organizaci dojíždě do zaměstnání. Deklarují to zejména města, která se zapojila do programu CIVITAS, kdy opatření realizovaná v rámci celého města byla současně nabídnuta i velkým zaměstnavatelům. Vznikly tak konkrétní plány mobility, jejichž náplň byla koordinována s aktivitami města (např. informační kampaně k udržitelné mobilitě pořádané městem), a při nichž se mohla využít synergie s plánem udržitelné mobility, který vede a realizuje město. Města CIVITAS II si tak za projektové období snížila podíl individuální automobilové dopravy u cílových skupin o 1–13 %, kdy se uživatelé automobilů přesunuli k alternativám. V několika městech překvapivě přešlo k cyklistické a pěší dopravě více uživatelů, než se původně očekávalo. Některá města zavedla osobní poradenství pro cesty do práce, kdy jsou uživatelům doporučeny trasy, spoje, spolujízda a další tak, aby to vyhovovalo jejich individuálním potřebám při dojíždění do práce, domů nebo z práce do města, a zároveň aby byly jejich cesty co nejvíce ekologické a efektivní (Dotter a kol., 2009).

Ve Velké Británii mají plán mobility většinou firmy nad 200 zaměstnanců. Mají v tom už více než dvacetiletou zkušenost. V praxi část z nich zavedla informační a pobídková opatření, ale většina zavedla regulační opatření. Podle průzkumů britského ministerstva dopravy si plány mobility zpracovává mnohem více sektor veřejný než soukromý. Důvodem může být to, že veřejné instituce jdou příkladem a soukromé firmy tuto potřebu často nemají. Dále je zajímavé začlenění britských nemocnic, které musejí naplňovat národní plán péče o veřejné zdraví (UK National Health Service). Jejich aktivity se řídí touto vyšší strategií, všechny tedy mají své plány mobility, vykazují úsporu cest automobilem a plánují další snížení (Rye, 2002).

V Belgii se osvědčily finanční pobídky zaměstnancům, poskytování bezpečného parkování pro kola, ale i změna parkovací politiky pro automobily. Tento mix má, dle belgických průzkumů, potenciál měnit dělbou přepravní práce od automobilové k udržitelné mobilitě (Malderen a kol., 2012). Pro úspěšnost firemního plánu mobility je dobré ve spolupráci s partnery připravit nabídku udržitelné mobility, další pobídky a příznivé podmínky, jako např.:

- * Daňové úlevy a finanční bonusy těm, kteří se do práce dopravují udržitelně (v podmínkách ČR zatím nemáme zavedeno plošné opatření)
- * Taxi vouchery jako garance odvozu domů – ze strany zaměstnavatele vůči zaměstnancům
- * Pružný pracovní režim – pro regulaci cest zaměstnanců a jejich směřování mimo dopravní špičky

V neposlední řadě je důležitá koordinace na úrovni města: kdy jsou „malé plány mobility“ (plány mobility pro firmy, veřejné instituce a školy) koordinovány s „velkým plánem městské mobility“ – SUMP viz opatření Kvalitní plány udržitelné městské mobility pro společné plnění cílů, jako jsou: snižování emisí, modal split s co nejnižším podílem automobilové dopravy, redukce kongescí apod.

Situace v ČR:

V České republice existuje několik dobrých příkladů firemních plánů mobility nebo plánů pro průmyslové zóny. Jako ukázkou uvádíme plán mobility pro Technologický park v Brně s více než 4 000 zaměstnanci, kde prvotní motivací byl především nedostatek parkovacích míst. Zvolili jiné řešení než zřízení nových parkovacích míst a v roce 2013 zpracovali plán mobility. Plán zavedl do praxe několik účinných opatření, jako např. firemní platformu pro spolujízdu s prioritním parkováním pro ty, kteří přijedou ve sdílených autech. Plán také podpořil infrastrukturu a vybavení pro cyklisty, harmonizoval možnosti MHD prostřednictvím cílených kampaní informoval o zodpovědném dopravním chování. Pravidelně je za tímto účelem využíván také Den bez aut. Za tři roky fungování se zvýšil počet cyklistů z 3,5 % na 5,5 % a počet osob dojíždějících autem se snížil ze 44,7 % na 41,4 %. Další úspěch se ukázal u spolujízdy, kterou využívá více než čtvrtina zaměstnanců alespoň dvakrát týdně.



Ze zajímavých kampaní se zcela jistě osvědčila celorepubliková výzva „**Na kole do práce**“, do které se každoročně zapojí 15 až 20 tisíc zaměstnanců z 2 500 až 3 000 firem z různých krajů a měst ČR (registrovat se mohou i účastníci ze zahraničí). Každý účastník zaznamená své jízdy na kole, svou chůzi či běhání do práce pomocí mobilních aplikací, nahráním souborů z jiných aplikací či ručním vyplněním typické trasy v registračním systému.

Příklady dobré praxe:

Příkladem dobré praxe může být americké město Seattle, které do svého plánu městské mobility začleňuje mj. iniciativy zaměřené na regulaci mobility do sídel velkých podniků. Základem této strategie je nabídnout zaměstnancům i vedení podniku pobídky, informace a nové dopravní možnosti, které budou celkově snižovat počet cest a kilometrů ujetých automobily, mj. pomocí spolujízdy. Pro tu jsou také zavedeny adekvátní podmínky – možnost parkování před budovou zaměstnavatele, příp. finanční bonusy. Tyto aktivity pomáhají řešit dopravní špičky – ranní i odpolední – a s nimi spojené dopravní zácpy; vyprodukuje se tak méně emisí a dopravní systém je během pracovních dnů efektivněji využíván. Většina opatření spadá do následujících čtyř kategorií:

- * Finanční pobídky – pro ty, kteří nepřijedou do práce automobilem sami, je určena finanční odměna odrážející reálné náklady firmy na parkovací místo a pro ty, kteří přijedou spolujízdu nebo sdílenou dodávkou, je parkování relativně levné nebo zdarma.
- * Zavedení infrastruktury, zařízení a služeb – pro cyklisty a pěší (zastřešené a zabezpečené parkování pro kola, sprchy), vyhrazená parkovací místa pro spolujízdu autem nebo dodávkou, napojení na carsharing a možnost odvozu domů (v neočekávaných situacích, kdy už není k dispozici obvyklý způsob přepravy např. v případě přesčasů, garantuje zaměstnavatel formou volných taxi voucherů). V evropských podmínkách se v první řadě řeší dohoda s dopravním podnikem (časové jízdné pro zaměstnance s příspěvkem zaměstnavatele na dopravu nebo např. protažení autobusové linky k nové budově podniku apod.).
- * Pružný pracovní režim – cílem je, aby se alespoň část zaměstnanců přepravovala mimo dopravní špičky: to nabízí např. pružná pracovní doba, kdy se běžné hodinové rozpětí od 9 do 17 hodin přesouvá na časy mimo dopravní špičky; další možností je práce z domova nebo z jiného vhodného místa mimo pracoviště; dále je to „zhuštěný pracovní týden“ (kumulace pracovních hodin do méně dnů v pracovním týdnu) = méně cest na pracoviště. Toto opatření se osvědčilo zejména při náboru nových pracovníků, kdy např. rodiče malých dětí vítají časovou flexibilitu.
- * Informace pro zaměstnance a návštěvníky – zaměstnavatel poskytuje aktuální informace o dopravních spojeních veřejnou dopravou, o cyklotrasách a pěších trasách (např. mimo frekventované komunikace, ideálně po stezkách určených pro nemotorovou dopravu), pokyny ke spolujízdě atp. Za tyto aktivity je ve firmě odpovědný koordinátor mobility, přidává se marketingový balíček, aktuální webová stránka s informacemi, infostánek ve vestibulu. Součástí mohou být také malé kurzy a osobní poradenství pro plánování cest.
- * Regulační opatření – omezení parkovacích míst pro zaměstnance a úprava parkovací politiky ve prospěch spolujízdy (vyhrazená parkovací místa nebo parkování zdarma); reorganizace vozového parku firmy (redukce počtu automobilů a efektivnější využívání zbylých vozidel, zavedení elektromobilů apod.).

Pro úspěch plánů je však důležitý mix opatření, aby byl pokryt maximální objem cest do/z práce, tzn. řešení pro různé uživatele a jejich dopravní chování.

Jako příklad dobré praxe lze uvést i regulaci pomocí legislativy: kdy např. washingtonský zákon o snižování počtu cest do práce (Commute Trip Reduction Act¹ je v platnosti od r. 1991, původně byl součástí zákona o čistotě ovzduší) žádá od podniků určité velikosti, aby si stanovily cíle pro snížení počtu cest autem do práce, a ukládá jim povinnost zpracovat si vlastní plán mobility, který bude tyto cíle realizovat. Obdobná situace je i v jiných zemích, např. ve Francii, kde v souvislosti se zákonem o mobilitě firmy a podniky různého charakteru (veřejné i soukromé, podnikající v jakékoliv oblasti) s 11 a více zaměstnanci přispívají na rozvoj veřejné dopravy. Mnoho subjektů podílejících se na mobilitě tak alespoň zčásti hradí reálné náklady na veřejnou dopravu v regionu.

Zajímavé internetové odkazy:

<https://seattletransitblog.com/2018/08/13/urban-mobility-seattle-recipe-success-city-can-make/>

<https://travelplanplus.eu/index.php>

<https://www.interreg-central.eu/Content.Node/TOOLKIT-BEST-PRACTICES.html>



Zdroj: *Do práce udržitelně. Příručka pro vývoj, monitorování a hodnocení plánu mobility.*
Zpracováno v rámci projektu Interreg Central Europe MOVECIT, 2018

Použitá literatura:

DOTTER, F.; REITER, K.; SCHREFFLER, E. (2009). *Cleaner and better transport in cities.* [CIVITAS II Final Brochure, 2005–2009.] Dostupné z: https://civitas.eu/sites/default/files/doc_506.pdf.

CTCN. *Seattle Urban Mobility Plan (2008). 7 Best practices in transportation demand management.* Dostupné z: https://www.ctc-n.org/files/resources/07_seattle_best_practices_in_transportation_demand_management.pdf.

MALDEREN, Van L.; JOURQUIN, B.; THOMAS, I.; VANOUTRIVE, T.; VERHETSEL, A.; WITLOX, F. (2012). On the mobility policies of companies: What are the good practices? The Belgian case. *Transport Policy*. 2012, 21, 10–19. DOI: 10.1016/j.tranpol.2011.12.005.

RYE, T. (2002). Travel plans – do they work? *Transport Policy*. 2002, 9, 287-298. DOI: 10.1016/S0967-070X(02)00004-5.