



dopady opatření na:



dopravní
nehody



emise



hluk



kongesce

Popis opatření:

Plány mobility pro veřejné instituce (institucionální plány) řeší dopravu a dojíždění do úředních budov, zdravotnických zařízení a do sídel dalších veřejných služeb nebo jiných veřejných organizací. Terminologie se liší v různých zemích, v anglicky psané literatuře najdeme různé termíny, jako např. „mobility plan“, „institutional mobility plan“, „mobility plans for institutions“ nebo „institutional travel plans“, všechny se vztahující k jednomu typu dokumentu, k organizaci mobility do/ze sídla instituce a dalších poboček. Plány mobility pro veřejné instituce řeší všechny typy cest, které jsou generovány i absorbovány v okolí úřadu, ústavu, organizace, nemocnice atp. Zahrnutý jsou tak běžné cesty zaměstnanců do/z instituce, jejich služební cesty a především příchody/příjezdy návštěvníků z řad veřejnosti nebo dalších partnerů. Plány mobility neřeší to, co se mezinárodně běžně chápe pod pojmem „mobilita zaměstnanců“ (změny pracovních míst, stěhování za prací a odborné stáže v jiných institucích). Obsahem institucionálních plánů je tedy denní mobilita všech cílových skupin, ve smyslu využití různých druhů dopravy do sídla dané instituce, tedy management mobility, adekvátní dopravní nabídka a motivace uživatelů k udržitelnému dopravnímu chování.

Vytvoření institucionálního plánu mobility zpravidla představuje:

- * přípravu (tým mobility, zajištění procesu, informační kampaň),
- * analýzu (průzkum zdrojů a cílů cest, analýza dopravních řešení, syntéza dat),
- * návrhovou část (návrh aktivit; posouzení se zástupci uživatelů, výběr opatření se zástupci magistrátu, dopravního podniku apod.),
- * realizaci (zavedení nových opatření, např. vyznačení pěších tras, dobudování cyklostezky, speciální zastávky MHD, organizace spolujízdy apod.),
- * monitorování probíhajících aktivit a dopravního chování pracovníků i návštěvníků instituce,
- * evaluaci (vyhodnocení, jak plán funguje a jaké jsou jeho dopady na mobilitu uživatelů, dopravní systém a životní prostředí).

Investor / provozovatel:

Veřejný sektor

Spolupráce soukromý a veřejný sektor

Inovační aspekty – kontext SMART City:

- * Inovace v jednotlivých opatřeních, které plány mobility pro veřejné instituce realizují, např. online rezervační systémy nebo platforma pro propagaci využití veřejné dopravy, (senior)taxi či spolujízdu pro zákazníky, pacienty, návštěvníky.

Ekonomické aspekty:

Nízkonákladové

Středně finančně nákladné

Hlavní dopady opatření:

Toto opatření ve většině měst pomáhá regulovat mobilitu, aby bylo více cest uskutečňováno udržitelnými druhy dopravy.

	Dopady na modal split	Plány mobility primárně cílí na snižování počtu cest osobními automobily. Např. nemocnici v severním Bristolu se díky plánu mobility podařilo během pěti let (2013–2018) snížit počet cest svých zaměstnanců (pouze řidič) z původních 55 % na 37 % (North Bristol TP, 2018).
	Dopady na životní prostředí	Redukce počtu cest automobilem kladně ovlivňuje úroveň emisí a snižuje zátěž životního prostředí.
	Dopady na dopravní nehody	Plány mobility pro veřejné instituce vedou k redukcí cest automobilem, riziko nehod je nižší. Pomocí opatření v blízkosti sídel institucí se zlepšuje bezpečnost provozu a návštěvníků.
	Dopady na zdraví	Institucionální plány mobility řeší způsob dojíždění zaměstnanců i návštěvníků do svých budov, často dochází nově k využívání jízdního kola i chůze – mají tedy pozitivní vliv na zdraví dotyčných osob. Strategie těchto plánů cílí na snižování počtu jednotlivých cest automobily a posílení efektivity cest i dopravního systému, vedou tedy ke snížení emisí, dopravní zátěže, a tím přispívají k lepším podmínkám pro lidské zdraví (zejména v kvalitě ovzduší).
	Sociální a ekonomické dopady	Plány mobility pro veřejné instituce nabízejí řešení pro velké cílové skupiny. Nabídka slouží všem zaměstnancům a návštěvníkům, utužuje kolektiv a kontakt mezi cílovými skupinami. Ekonomický přínos je zřejmý jak pro dopravní systém (efektivnější využití MHD, více časových jízdének atd.), tak pro samotné instituce (např. regulované parkování je úsporné z hlediska využití plochy i nákladů na pronájem, údržbu parkovacích míst apod.). Díky plánu mobility dochází i k individuálním úsporám např. prostřednictvím sdílené mobility, kdy se náklady na cestu dělí mezi cestující.

Vztah k dalším dopravním opatřením:

Vhodné doplnit o opatření typu **organizovaná spolujízda** (včetně služebních cest zaměstnanců), **nová nabídka** v dopravním systému (nové spoje MHD, smlouva zaměstnavatele s přepravcem a zacílení spojů a jejich četnosti do sídla instituce, nová cyklostezka apod.). Velmi vhodné je plány mobility pro veřejné instituce propojit s obdobnými plány v okolí (další instituce, firmy, školy), především pak s **plánem udržitelné městské mobility**, čímž se plnění cílů vzájemně posiluje a dochází k synergiím. Obecně plány mobility pro veřejné instituce spadají do kategorie managementu mobility, je tedy vhodné je realizovat pomocí jakýchkoli opatření pro **řízení mobility**, a to v okolí instituce a jejich poboček, ale i na území celého města.

Zkušenosti a doporučení z praxe měst:

Situace v ČR:

Plánů mobility pro zaměstnavatele veřejného sektoru v České republice zatím není mnoho. Na ukázkou můžeme uvést následujících pět plánů, z nichž dva byly zpracovány pro nemocnice, dva pro úřady samosprávy a zbývající pro střední školu.

V případě plánů mobility v Třebíči je zadavatelem projektů zřizovatel nemocnice a střední školy, tedy Kraj Vysočina. V případě Litoměřic plány mobility vznikly v rámci projektu MOVECIT financovaného z programu Interreg, do něhož byla daná pracoviště zapojena. Pražský magistrát si objednal zhotovení průzkumu samostatně.

Pracoviště	Rok	Zpracovatel	Vznik
Střední průmyslová škola Třebíč	2020	Regio 2020, z. s.	
Nemocnice Třebíč	2018	Regio 2020, z. s.	zadavatel Kraj Vysočina
Nemocnice Litoměřice	2018	Nadace Partnerství	v rámci projektu MOVECIT
Městský úřad Litoměřice	2018	Nadace Partnerství	v rámci projektu MOVECIT
Magistrát hlavního města Prahy	2016	Nadace Partnerství	pouze průzkum

Pro zpracování institucionálního plánu mobility se osvědčila následující struktura plánu:

Plány mobility pro veřejné instituce se stejně jako jiné plány mobility skládají z analytické a návrhové části, včetně akčního plánu. Analytickou část může tvořit několik různých částí: Nacházíme terénní průzkum mapující fyzické podmínky v okolí instituce podle druhu dopravy, data mohou být doplněna o výstupy ze sčítání dopravy. Dále do analytické části vstupuje dotazníkový průzkum dopravního chování a případně rozhovory se stakeholdery či uživateli. Za pomoci práce s mapou lze definovat i časovou dostupnost podle druhu dopravy a podrobit rozboru jízdní řády. Analytická část může být zakončena SWOT analýzou pro jednotlivé druhy dopravy.

Návrhové části obsahují výčet možných opatření a jejich popis v kontextu vybraného pracoviště. Navrhovaná opatření jsou členěna buď podle cílů, nebo podle druhu dopravy. Výsledná sada zvolených opatření se pak promítne do akčního plánu, který určí harmonogram a odpovědnosti pro jeho plnění.

Doporučené aktivity a opatření

Opatření cílená na **automobilovou dopravu**:

- * lepší organizace, případně regulace počtu dojíždějících automobilů
- * organizace parkovacích míst, zóny K+R pro vysazení cestujícího z automobilu, telematika a navigační systémy na volná parkovací místa, případně přímo komunikace s uživateli, aby použili MHD
- * regulace parkování podle časových rozvrhů, různých druhů uživatelů (zaměstnanci vs. veřejnost), systému parkovacích oprávnění a plateb za parkování
- * zvyšování efektivity automobilové dopravy podporou spolujízdy (carpoolingu), zajištění nástroje na sjednání spolujízdy nebo dovážení klientů s pohybovým nebo jiným omezením apod.

Opatření pro posílení **veřejné hromadné dopravy**:

- * úpravy jízdních řádů (např. intervaly ve špičkách), provázanost MHD, příměstské a dálkové veřejné dopravy
- * úpravy zastávek (rozmístění, bezpečnost a úprava)
- * propagace VHD a zvyšování informovanosti

Opatření pro posílení **cyklistické dopravy**:

- * kvalitní stání pro kola – bezbariérové, zastřešené, přístupné, bezpečné, vybavené nabíjením
- * požadavek vůči městskému / krajskému úřadu na bezpečné cyklotrasy do sídla instituce
- * program benefitů pro dojíždějící na kole
- * pořízení flotily elektrokol pro služební i osobní cesty zaměstnanců, studentů, nabíjecí stanice
- * vytvoření rezervačního systému pro služební kola
- * vybudování zázemí pro jízdu na kole – šatny, sprchy, skříňky, nářadí a pumpy

Opatření pro posílení **pěší dopravy**:

- * označení cesty k sídlu instituce a zabezpečení hlavních tras
- * vytvoření bezbariérového sídla instituce
- * audit bezbariérovosti a odstraňování bariér
- * doplnění laviček v areálu
- * vytvoření nových vstupů do areálu, zkrácení pěších vzdáleností
- * opravy chodníků

Další opatření v těchto plánech se zaměřují na **osvětu** a samotné plánování mobility. Osvěta cílí na příznivé postoje k udržitelné mobilitě, a obnáší například:

- * informace o dostupnosti sídla udržitelnými druhy dopravy: veřejnou dopravou, na kole či pěšky, nebo pomocí sdílené mobility (carsharing, spolujízda, veřejná kola atd.)
- * zapojení instituce do akcí města s dopravní tematikou, jako je Evropský týden mobility, Mezinárodní den bez aut apod., a do cílených kampaní nebo organizace vlastních kampaní – např. při nabídce studia na univerzitě nebo při nabízení zdravotnických služeb aj.

Příklady dobré praxe:

Dobrym příkladem je situace ve Velké Británii, kde stát začal podporovat institucionální plány mobility již v roce 2002¹. Cílem této podpory je zvyšování udržitelnosti, zvláště v kontextu nové výstavby a územního rozvoje. Britská legislativa umožňuje samosprávám podmínit novou výstavbu a rozvoj území doložením zpracovaného plánu mobility například pro developerský projekt, pokud lze předpokládat, že tento projekt bude generovat významné množství dopravy. Z toho důvodu například i bristolská univerzita má jako jeden z úkolů revizi plánu mobility odevzdat na místní radnici.

Ve Velké Británii existují tedy strukturální podmínky vedoucí k požadavku zpracování institucionálních plánů mobility. Tyto podmínky jsou rámcově definovány britským ministerstvem, jehož ekvivalentem v Česku je Ministerstvo místního rozvoje. Britské Ministerstvo dopravy potom poskytuje rozsáhlou metodiku pro zpracování institucionálních plánů mobility, jejíž součástí je i přehled ukázkových opatření (DfT, 2008).

Na národní rámec a metodiku navazují místní samosprávy, které mají možnost podmínit souhlas s novou výstavbou doložením zpracovaného plánu mobility. Tyto samosprávy (např. Cumbria, Plymouth, Thurrock a mnoho dalších) poskytují vlastní informace, metodiky nebo přímo i podporu pro zpracování institucionálních plánů mobility. Pomoc se zpracováním těchto plánů nabízí ve Velké Británii i řada konzultačních agentur.

Ve Velké Británii byla skrze celonárodní rámec, zapojení samospráv a možnosti stanovit zpracování plánu mobility jako podmínky pro povolení nové výstavby, vytvořena silná kultura těchto plánů mobility. Díky již více než dvacetileté zkušenosti je zde i funkční tržní prostředí pro zpracování těchto plánů.

Jako dobrá praxe je vnímán plán mobility bristolské univerzity.



Obrázek 1: Bristol

Zdroj: <https://www.bristol.ac.uk/transportplan/transport/journey/>

Univerzita v Bristolu s osmi tisíci zaměstnanci a dvaceti čtyřmi tisíci studenty již přes dvě dekády aktivně používá institucionální plánování mobility zaměstnanců a studentů. První průzkum dopravního chování mezi zaměstnanci realizovali již v roce 1998.

Univerzita je zadavatelem i zpracovatelem plánu mobility. Přípravu a implementaci plánu vede Strategická dopravní skupina (Strategic Transport Group, STG), která se radí v klíčových

¹ Zdroj: <https://www.bristol.ac.uk/transportplan/transport/walking/>

otázkách ovlivňujících mobilitu s Poradní dopravní skupinou (Consultative Transport Group, CTG), složenou ze zaměstnanců a členů Studentské unie a skupin uživatelů dopravy (např. BUG – Bicycle User Group). V roce 2020 měla STG jedenáct a CTG třináct členů.

Každodenní plnění plánu mobility, včetně řízení všech současných iniciativ, je odpovědností manažera udržitelnosti (dopravy) s podporou koordinátora mobility.

Celý plán mobility je veřejně dostupný na univerzitním webu. Kromě samotného dokumentu je na webu dostupná celá řada dalších informací, například výsledky průzkumů dopravního chování nebo podrobné informace k jednotlivým druhům dopravy a jejich využití. Univerzitní plán mobility hojně propaguje udržitelnou mobilitu a funguje jako živá dopravní politika univerzity. Její poslední verze je platná pro období 2018 až 2023, slouží tedy pro šestileté období. Průzkumy dopravního chování organizuje univerzita již od roku 1998 ve dvou až tří leté periodicitě.

Základní cílem je „minimalizace dopadu na životní prostředí ze všech forem dopravy, včetně dojíždění, správy vozového parku a služebních cest a poskytování/propagace udržitelných možností cestování pro zaměstnance, studenty a návštěvníky.“ Tento cíl je rozpracován do řady dílčích cílů:

- * udržovat plán mobility v souladu s dobrou praxí a potřebami uživatelů
- * při rekonstrukcích a nových stavbách zohledňovat potřeby a opatření pro udržitelnou mobilitu
- * vylepšovat opatření a přístupové cesty v univerzitních areálech
- * minimalizovat dopady služebních cest
- * snižovat uhlíkové emise
- * spolupracovat s externími dodavateli dopravy a s místní komunitou za účelem minimalizace negativního dopadu univerzitní dopravy na město a její ekologizace
- * kladně ovlivňovat zdraví a kondici všech zaměstnanců, studentů a návštěvníků univerzity.

Ve zdravotnickém sektoru mají plány mobility velké uplatnění, protože zdravotnické služby jsou denně navštěvovány mnoha pacienty, klienty a doprovázejícími osobami, které zajišťují bezpečnost a mobilitu svých blízkých. Zvláště ve velkoměstech, kde je koncentrace těchto služeb vysoká, je velmi účelné tyto plány zavádět. Příkladem systematické realizace plánů mobility mohou být londýnské nemocnice, které mají k dispozici jednotnou metodiku.

Kartel zdravotnických zařízení „Central & North West London Mental Health NHS Trust“ (CNWL) má v Londýně přes 80 sídel. Vedení kartelu si nechalo zpracovat zastřešující plán mobility, který původně cílil na 24 pracovišť CNWL s více než 20 tisíci

² <http://www.bristol.ac.uk/transportplan/>

³ <http://www.bristol.ac.uk/media-library/sites/transportplan/documents/university-of-bristol-travel-plan-2018-%20to-2023.pdf>

⁴ <http://www.bristol.ac.uk/transportplan/surveys/>

⁵ <http://www.bristol.ac.uk/transportplan/transport/>

zaměstnanci. V každém z těchto sídel byla určena kontaktní osoba pro otázky mobility. Nejprve proběhla analýza stávající situace (návštěvnost, dopravní nabídka a dopravní chování). Vznikl tak přehled o tom, jak jsou mj. jednotlivá zdravotnická zařízení vybavena (parkovací infrastruktura pro automobily, kola, bezbariérový přístup, dostupnost dopravních služeb) a byla navržena realizace opatření, která byla odsouhlasena jako nezbytná. Proces realizace byl koordinován manažerem z centrální úrovně kartelu (the Trust's Assistant Facilities Support Manager). Plán mobility je důležitou prevencí kongescí a dopravních problémů nejen v okolí těchto zařízení, ale zejména napomáhá používání veřejné, nemotorové i sdílené mobility nejen samotnými zaměstnanci, ale i návštěvníky (TfL, 2006).

Zajímavé internetové odkazy:

Pokyny britské vlády pro tvorbu plánů mobility:

<https://www.gov.uk/guidance/travel-plans-transport-assessments-and-statements>

Použitá literatura:

NADACE PARTNERSTVÍ. (2017): *Do práce udržitelně – Příručka pro vývoj, monitorování a hodnocení plánu mobility*. [Metodika z projektu MOVECIT pro Institucionální plány mobility.] Dostupné z: www.interreg-central.eu/movecit.

MINISTRY OF HOUSING, COMMUNITIES AND LOCAL GOVERNMENT. (2021): *National Planning Policy Framework*. [Londýn, Revize 2021.] Dostupné z: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1005759/NPPF_July_2021.pdf.

DEPARTMENT FOR TRANSPORT. (2008): *The Essential Guide to Travel Planning*. Londýn, 2008. Dostupné z: https://www.sustainabilityexchange.ac.uk/files/essential_guide_to_travel_planning.pdf.

TRANSPORT FOR LONDON. (2006): *Developing and implementing travel plans – A good practice guide for the NHS in London*. Revision 2, November 2006. Dostupné z: <https://www.eltis.org/sites/default/files/tool/nhs-travel-plan-guide-part-1.pdf> a <https://www.eltis.org/sites/default/files/tool/nhs-travel-plan-guide-part-2.pdf>.

NHS TRUST. (2019): *North Bristol NHS Travel Plan 2019–2023*. Dostupné z: <https://www.nbt.nhs.uk/sites/default/files/Travel%20Plan%202019-2023%20Final2.pdf>.