



## **TECHNICKÁ ZPRÁVA**

# **„ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU TVORBY INSTITUCIONÁLNÍCH PLÁNŮ MOBILITY V ČR“**

Autor: Michal Šindelář

Konzultace: Hana Brůhová Foltýnová, Radomíra Jordová, Michaela Valentová

Status: Veřejná zpráva

Číslo projektu: CK01000067

Název projektu: MOBESA – Podpora alternativních řešení mobility v environmentálně citlivých oblastech

Ústí nad Labem, 20. 1. 2021



# Obsah

1	Manažerské shrnutí.....	3
2	Úvod – cíl a účel této technické zprávy .....	4
3	Přehled institucionálních plánů mobility v ČR.....	5
3.1	Školní plány mobility .....	5
3.2	Plány mobility veřejných institucí.....	9
3.3	Firemní plány mobility.....	12
4	Jiné formy managementu mobility v Česku .....	17
4.1	Cyklozaměstnavatelé.....	17
4.2	Obnova vozového parku.....	18
4.3	Svoz zaměstnanců mikrobusem .....	19
5	Plánování mobility v zahraničí.....	20
5.1	Univerzita v Bristolu .....	20
5.2	Mid-Essex Hospital Services NHS Trust Travel Plan .....	24
5.3	Edinburgh Park Travel Plan.....	26
6	Příklad dobré praxe ze zahraničí .....	29
6.1	Parkovací politiky.....	29
6.2	Integrace institucionálních plánů do národní politiky a lokálního územního plánování .....	30
7	Reflexe stavu institucionálních plánů mobility v Česku .....	32
7.1	Vyhodnocení zkušeností s tvorbou a implementací institucionálních plánů mobility.....	32
7.1.1	Absence národní či lokální podpory .....	32
7.1.2	Šuplíkové dokumenty .....	32
7.1.3	Absence parkovací politiky .....	33
7.1.4	Práce se stakeholdery.....	33
7.1.5	Problematický carpooling.....	34
7.2	Příklady dobré praxe z ČR.....	35
7.2.1	Bezpečné cesty do škol.....	35
7.2.2	Pravidelné setkávání stakeholderů – Mobility Group .....	36
7.3	Doporučení pro tvorbu institucionálních plánů mobility v ČR .....	36
8	Závěr: bajka o dopravě koňmo.....	38
8.1	Ideologická bajka, nikoliv historický fakt.....	38
8.2	Vyřeší se doprava sama bez plánování?.....	39
8.3	Dopravní indukce.....	40



8.4	Zásadní role parkování .....	40
8.5	Doprava se vždy plánuje.....	41
9	Přílohy.....	42



## 1 MANAŽERSKÉ SHRNU TÍ

---

Institucionální plány mobility jsou strategické dokumenty na úrovni pracoviště či organizace, které generují dopravu. Cílem institucionálního plánu mobility je zmírnit negativní dopady automobilové dopravy a vytvářet kvalitní a atraktivní podmínky pro udržitelné druhy dopravy.

V Česku první projekty tohoto typu vznikají od roku 2002, silnější rozvoj nastal mezi roky 2013 a 2020. Nejčastěji jsou tyto projekty realizované pro základní školy pod názvem Bezpečné cesty do škol, kde se jejich počet pohybuje mezi jedním až dvěma sty. Dále v Česku nalezneme zpracované plány mobility pro firmy a veřejné instituce, kde jejich počet v Česku dosahuje pravděpodobně nanejvýš nižších desítek, pro tuto studii se podařilo dohledat jedenáct projektů tohoto charakteru. Firmy však často zavádějí opatření na podporu udržitelné mobility i bez formálního plánu mobility.

Školní projekty jsou častěji spojeny s infrastrukturním dopadem a změnou dopravní organizace v okolí škol vedoucí ke zklidňování dopravy, což je umožněno silným tématem bezpečnosti dětí, zapojováním klíčových stakeholderů a finanční podporou ze strany samospráv nebo sponzora. Dopad plánů ve firemním a veřejném sektoru nelze ze samotných plánů vyhodnotit, protože neobsahují vyhodnocení existujících opatření a jejich efektivity, ačkoliv některé návrh indikátorů hodnocení obsahují.

Ve srovnání se zahraničím české plány nekladou velký důraz na zavádění opatření, zodpovědnost na zavádění, jejich vyhodnocování a postup pro další revizi plánu. V zahraničí najdeme plány orientované na výsledek včetně vyhodnocení existujících opatření a vyhodnocení změny dopravního chování v delším časovém horizontu. České plány spíše akcentují analytickou část, avšak není zřejmé, jak jsou úspěšné v implementaci opatření, pro jejichž zavádění obvykle neobsahují návrh detailního postupu a zodpovědnosti za zavedení a případně udržování opatření.

Zatímco v zahraničí existuje podpora ze strany státu a ze strany samospráv pro zpracování těchto plánů, a v některých případech nové výstavby existuje povinnost zpracování plánu, v Česku z perspektivy státu a samospráv institucionální plány mobility prakticky neexistují a nejsou podporovány. Veškerou podporu a zavádění plánů v Česku obstarávají tři neziskové organizace s velmi omezeným dosahem.

Úspěšnost institucionálních plánů mobility je spojena s jejich důsledným projednáním se stakeholdery a politickou podporou vedení organizace, s projednáním a zapojením uživatelů, s vytvořením realistického plánu obsahujícího dosažitelná opatření, a s finanční podporou. Úspěšné plány nejen podporují udržitelné druhy dopravy, ale zavádějí také parkovací politiku, kdy zaměstnavatel neposkytuje jako benefit parkování pro všechny zaměstnance zdarma.



## 2 ÚVOD – CÍL A ÚČEL TÉTO TECHNICKÉ ZPRÁVY

---

Cílem této technické zprávy (TZ) je poskytnout přehled o stávajících zkušenostech s přípravou tzv. „malých“ nebo také „institucionálních“ plánů mobility v ČR, podat inspiraci v podobě dobré praxe z ČR a zahraničí a na základě těchto poznatků vytvořit doporučení, jak se vyhnout potenciálním problémům či komplikacím při zpracovávání a následné implementaci plánů mobility. TZ bude dále využita při zpracování metodiky pro tvorbu plánů mobility pro velkoplošná environmentálně citlivá území (především Národní parky a Chráněné krajinné oblasti).

Specifickou kategorií plánů mobility jsou „velké“ plány, tj. Plány udržitelné městské mobility (PUMM nebo z angličtiny SUMP), těmto plánům se však v naší analýze nevěnujeme, jsou již nad rámec našeho zájmu, neboť jsou komplexnější a vhodné pro úroveň města či městské aglomerace. Metodiku pro tvorbu PUMM v ČR zpracoval tým vedený R. Jordovou v roce 2015 a je k dispozici ke stažení zde [https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Mobilita/Udrzitelna-mestska-mobilita-\(SUMP\)](https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Mobilita/Udrzitelna-mestska-mobilita-(SUMP)).



## 3 PŘEHLED INSTITUCIONÁLNÍCH PLÁNŮ MOBILITY V ČR

### 3.1 ŠKOLNÍ PLÁNY MOBILITY

Školní plány mobility představují zlatý standard mezi institucionálními plány mobility v Česku. Plánování mobility na úrovni primárně základních škol je známé jako koncept Bezpečné cesty do školy. Prvním projektem tohoto druhu v Česku bylo již v roce 2002 šetření „Bezpečná cesta do školy, Základní škola v Belgické ulici<sup>1</sup>“. Projekt kombinoval zapojení žactva do mapování dopravně problematických míst, bezpečnostní audit podle prohlídky místa, rozbor dopravní nehodovosti a návrhy na řešení. Název konceptu Bezpečné cesty do školy (dále BCŠ) je zároveň definicí cíle projektu, kterým je eliminace zdrojů dopravních ohrožení při cestách do školy.

Školní plán mobility kombinuje všechny klíčové aspekty plánování mobility:

zapojení uživatelů	uživateli se rozumí žáci základních škol, kteří se zapojují do ŠPM v celém jeho průběhu; na počátku jako účastníci průzkumu dopravního chování a mapování, následně jako členové pracovní skupiny a v průběhu školního roku jako organizátoři a účastníci aktivit
pracovní skupina	pracovní skupina je složena typicky ze zástupce žáků, rodičů, školy, zpracovatele, samosprávy, policie a případně dalších
průzkum dopravního chování a mapování	průzkumem se primárně zjišťuje dělba přepravní práce, mapují se nebezpečná místa v okolí školy
dopravní studie	dopravní studie ve variantách navrhuje infrastrukturní řešení nejvíce problematických míst
měkká opatření a vzdělávání	různorodé aktivity podporující udržitelnou mobilitu, dopravní výchova, osvětové aktivity
tvrdá infrastrukturní opatření	v návaznosti na dopravní studii se realizují opatření typicky zklidňující motorovou dopravu a zvyšující bezpečnost pěších
zařízení v cíli cesty	jedná se například o zajištění parkování pro kola a koloběžky
financování	dostupnost financí pro zpracování ŠPM, pořízení dopravní studie, pořízení zařízení v cíli cesty
koordinátor mobility	zvolení odpovědného pracovníka na straně školy, který řeší agendu udržitelné mobility ve škole

<sup>1</sup> [http://www.prazskematky.cz/wp-content/uploads/zprava\\_belgicka.pdf](http://www.prazskematky.cz/wp-content/uploads/zprava_belgicka.pdf)



## Zadavatelé a zpracovatelé

ŠPM v Česku zpracovávají dvě organizace. V pražském regionu působí spolek Pražské matky, od října 2020 přejmenovaný na spolek Pěšky městem. Tento spolek realizoval po celé Praze vyšší desítky projektů Bezpečných cest do škol se silnou orientací na pořízení dopravní studie a realizaci infrastrukturních opatření zklidňujících motorovou dopravu. Projekty BCŠ jsou realizovány s finanční podporou pražského magistrátu, případně s podporou městské části. V minulosti spolek dokázal část financování zajistit z norských fondů.

Nadace Partnerství, která projekt od Pražských matek převzala, zpracovala okolo stovky projektů BCŠ, především v rámci grantové výzvy Na zelenou. Během desetiletého trvání grantové výzvy mezi roky 2007 a 2016 bylo podpořeno celkem 89 projektů díky finanční podpoře finanční skupiny AXA ve výši 6,4 milionu korun. V rámci grantu bylo možné podpořit jak pořízení ŠPM, dopravní studie, tak i pořízení vybavení (např. stojany na kola, přístřešek). Nadace dál pokračuje v realizaci projektů BCŠ, avšak zakázkovou formou, kdy si projekty objednávají přímo samosprávy jako službu pro školy, které zřizují. Bez grantové podpory se objem realizovaných projektů dramaticky snížil.

Realizace školních plánů mobility závisí na dostupnosti financí. O projekty je zájem a pokud pro ně existuje finanční podpora, pak se do nich školy zapojují. Velmi úspěšný byl v tomto projekt Na zelenou s generálním finančním partnerem skupinou AXA. Dnes tyto projekty jsou realizovány nejčastěji v Praze, kde na ně dlouhodobě přispívá magistrát a příležitostně také městské části. Okrajově jsou projekty realizovány i zakázkově na jednorázovou objednávku samosprávy.

Orientační přehled zpracovaných projektů obsahuje příloha číslo 18.

## Metodika

Pro zpracování projektů vznikly v Česku čtyři metodiky (přílohy 1, 2, 3, 4):

název	rok	zpracovatel
NA ZELENOU. Projekt bezpečných cest do školy	2007	Nadace Partnerství
BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY. Projekt pro školy, děti a rodiče – metodická příručka.	2008	Oživení, o. s., Pražské matky, o. s.
Školní plán mobility, metodická příručka	2010	Oživení, o. s., Pražské matky, o. s., Nadace Partnerství
BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOLY. Projekt pro školy, děti a rodiče – metodická příručka.	2017	Pražské matky, z. s.

Metodiky s názvem Bezpečné cesty do školy se více zaměřují na dosahování infrastrukturních změn, zklidňování dopravy v okolí školy a zvyšování bezpečnosti docházejících žáků. Metodiky čtenáře provádějí celým procesem, od rozhodnutí školy zapojit se do projektu, dále přes vytvoření pracovní skupiny, mapování okolí školy, dotazníkový průzkum, monitoring dopravy, zpracování dopravní studie



a její předání samosprávě. Příručka je navržena pro využití školami, kterým s projekty bezpečných cest do škol pomáhá v pražském regionu spolek Pěšky městem.

Samostatná příručka Školní plán mobility je pomocníkem pro školní zařízení při samostatném zpracování plánu mobility. Klade důraz na zapojení dětí do plánování a průběžných aktivit posilujících udržitelnou dopravu do školy. Součástí příručky jsou dva příklady zpracovaných školních plánů mobility a řada inspirativních opatření a aktivit, které může škola zahrnout do akčního plánu.

### Dostupnost

Přehled projektů zpracovaných projektů BCŠ v Praze udržuje spolek Pěšky městem na svém webu na adrese <https://peskymestem.cz/projekt/bezpecne-cesty-do-skoly/zapojene-skoly/>. Tento přehled není vyčerpávající a obsahuje především realizace z posledních pěti let.

### Období zpracování, časový rámec

Realizace projektů BCŠ a ŠPM byla započata zkraje nultých let a díky činnosti spolku Pěšky městem pokračuje v Praze dodnes. Velký objem projektů se datuje mezi roky 2007 a 2016, kdy byly realizovány díky silnému finančnímu partnerovi Nadace Partnerství.

U školních plánů mobility nacházíme obvykle krátkodobý časový rámec v trvání školního roku a dlouhodobější rámec v řádu jednotlivých let, obvykle třech.

### Cíle

Cíle těchto plánů mobility jsou většinou následující:

- osvěta u dětí a rodičů o udržitelné mobilitě, bezpečnosti a negativních aspektech automobilové dopravy
- vzdělávání a dopravní výchova dětí
- snížení objemu automobilové dopravy v okolí školy
- zvýšení podílu udržitelných cest do školy
- posilování zdravých dopravních návyků
- zvyšování bezpečnosti v okolí školy primárně pro chodce

### Struktura plánu, proces zpracování, stakeholderi

Mezi realizovanými projekty BCŠ a ŠPM existuje poměrně velká variabilita v rozsahu a hloubce zpracování. Na jedné straně nalezneme minimalistické projekty, jejichž těžištěm je průzkum dopravního chování a mapování nebezpečných míst, přičemž již nezacházejí dál. Na druhém konci existují komplexně zpracované projekty obsahující průzkum dopravního chování, výsledky mapování, ustanovení pracovní skupiny, definici cílů, opatření a zodpovědností, akční plán, dopravní studii a případně i ukázky realizovaných opatření.

Projekt zpracovává sama škola a z jejích zaměstnanců zvolený koordinátor projektu samostatně, případně s pomocí externího konzultanta. Zpracováním projektu může být pověřen i externí dodavatel, který řešení nabízí „na klíč.“ Většinou je ustanovena pracovní skupina projektu, jejímiž členy jsou zástupci žactva, rodičů, školy, pracovník místního odboru dopravy, volení zástupci samosprávy, dopravní specialisté Policie ČR, zástupce městské policie, dodavatel dopravní studie. V pracovní skupině je průběžně projednáván celý projekt, jeho analytická i návrhová část.





Projekt je obvykle zpracován během jednoho nebo dvou pololetí, cíle a akční plán jsou časově rámovány na následující školní rok, případně typicky na nejbližší tři roky.

### Aktivity a opatření

#### Infrastrukturní opatření

- zvýšený přechod v křižovatce na úroveň chodníku
- zvýšení a vydláždění celé křižovatky na úroveň chodníku, doplnění sloupků
- ostrůvky uprostřed delšího přechodu pro chodce
- rekonstrukce křižovatky, zmenšení prostoru pro auta, vytažení rohů chodníku do křižovatky
- cyklopruhy, organizace parkování
- osvětlení přechodu pro chodce
- fyzické znemožnění parkování v blízkosti přechodů pro chodce
- organizace kiss and ride parkování pro rodiče přivázející děti autem

#### Osvěta a vzdělávání

- uspořádání dne nebo týdne bez aut
- mezitřídní soutěže, např. Do školy na kole
- společné vytvoření Desatera pro chodce a cyklisty
- zavedení cyklokroužku
- uspořádání cyklovýletu s dětmi a rodiči
- uspořádání cyklojízdy
- procházky do okolí školy a pozorování dopravní situace
- spočítání dopravní ekologické stopy školy
- návrh na výtvarné úpravy uzavřené vozovky
- dopravní výchova, návštěvy dopravního hřiště

#### Zařízení v cíli cesty

- stojany na kola a koloběžky
- přístřešek na kola a koloběžky

### Evaluace, dosažené změny

V některých projektech nalezneme i plán evaluace, většinou obsažený v akčním plánu. V rámci evaluace se vyskytuje zopakování průzkumu dopravního chování pro vyhodnocení změny dopravního chování mezi dětmi. Dále je v rámci evaluace plánovaný monitoring realizace infrastrukturních opatření podle dopravní studie a upomínání samosprávy v konání. Některé plány mobility obsahují i evidenci již realizovaných opatření v rámci projektu BCŠ.

Mezi řešeršovanými dokumenty však nebyl jediný navazující na již existující plán. Dostupné dokumenty ukazují, že se projekt zpracuje jednou na začátku, a následně podle něj škola postupuje dále. Ačkoliv metodické příručky popisují plánování mobility jako kruhový proces, který nikdy nekončí, protože se jedná o živé plánování, tak v realitě nenacházíme pro tento proces podporu ve formě zpracovaných aktualizací projektů.



## 3.2 PLÁNY MOBILITY VEŘEJNÝCH INSTITUCÍ

### Metodika

Metodiku pro plánování mobility na pracovištích veřejných institucí vytvořila Nadace Partnerství v rámci mezinárodního projektu MOVECIT v roce 2017 (příloha č. 5). Jedná se do jisté míry o běžnou metodiku členící plánování mobility do přípravné, analytické a návrhové části. Silnou stránkou příručky je kontext jejího vzniku, kdy na její tvorbě spolupracovali projektoví partneři ze sedmi evropských zemí. Tato mezinárodní spolupráce se projevuje v bohaté databázi ukazující možná opatření podporující šetrnou mobilitu zaměstnanců.

### Zadavatelé a zpracovatelé

Plány mobility zpracované pro zaměstnavatele veřejného sektoru najdeme v Česku v menším počtu případů. Pro rešerši se podařilo dohledat celkem pět těchto plánů, z nichž dva byly zpracovány pro nemocnice, dva pro úřady samosprávy a zbývající jeden pro střední školu. V přehledové tabulce chybí nedokončený plán mobility pro radnici městské části Brno-střed, jehož zadání objednatel z politických důvodů zrušil.

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 Interreg, do kterého byla daná pracoviště zapojena. Pražský magistrát si objednal zhotovení průzkumu samostatně.

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

### Dostupnost

Plánovací dokumenty z Litoměřic byly pořízené v rámci projektu Interreg a jsou volně dostupné na webové stránce projektu MOVECIT, jako přílohy č. 6 a 7 jsou přiloženy k této studii. V přílohách 8 a 9 jsou obsaženy zprávy z výzkumu dopravního chování.

Ostatní plány mobility nejsou veřejně dostupné a jedná se o interní dokumenty daných institucí.

### Období zpracování, časový rámeček

Rešeršované plány mobility všechny vznikly v druhé polovině desátých let, zpracování litoměřických plánů trvalo 18 měsíců; plány vznikaly v rámci projektu MOVECIT (Interreg Central Europe). Časový



rámec plánů mobility a realizace opatření buď není specifikován, nebo je definován v rozmezí jednoho až dvou let.

### Cíle

Mezi cíli těchto dokumentů se na prvním místě objevuje snaha porozumět mobilitě zaměstnanců a případně návštěvníků. Toto porozumění se má posléze stát podkladem při rozhodování o přijetí opatření podporujících udržitelnou mobilitu.

Dále mezi cíle patří:

- snížení vysoké míry individuální automobilové dopravy
- zvýšení kvality veřejného prostranství v okolí pracoviště/instituce
- snížení hlukové a emisní zátěže v okolí
- posílení zdraví zaměstnanců/návštěvníků
- posílení efektivní, ekonomické a zdravé dopravy s nízkým dopadem na životní prostředí
- zlepšení dopravní dostupnosti a zvýšení komfortu cestujících

### Struktura plánu, proces zpracování, stakeholderi

Struktura institucionálních plánů zaměstnavatelů ve veřejném sektoru v ničem nevybočuje. Plány mobility jsou složeny z analytické a návrhové části, případně jsou doplněny o akční plán. Analytická část může být složena z několika různých částí podle typu dat, která do ní vstupují. Nacházíme terénní průzkum mapující fyzické podmínky v okolí instituce podle druhu dopravy, data mohou být doplněna o 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. Přehlednost a provázanost mezi cíli, dílčími cíli a opatřeními lze posílit skrze uspořádání do tabulky, jak je tomu v plánech litoměřické radnice a nemocnice. Litoměřické plány také obsahují přehledné tabulky definující opatření podle typu, ceny, indikátorů, zodpovědnosti a data implementace.

Do jaké míry byla uplatněna participace při tvorbě těchto plánů nelze spolehlivě posoudit, ne každý z těchto plánů popisuje i proces, jak dokument vznikl. Litoměřické plány mají ve svém úvodu (kapitoly 2.3 a 3.1) část popisující, jak dokumenty vznikaly. Pro obě pracoviště byly ustanoveny pracovní skupiny, ve kterých byly projednávány dílčí výstupy, jako jsou vize plánu mobility, výsledky průzkumu dopravního chování, analytická část a návrhová část včetně akčního plánu. Třebíčské plány mobility obsahují výčet stakeholderů a jejich charakteristiky.

### Aktivity a opatření

Opatření jsou navrhována a členěna buď podle druhů dopravy, anebo jsou provázána spolu s jednotlivými cíli; tyto dva způsoby členění se do velké míry prolínají.

Opatření cílená na automobilovou dopravu:

- lepší organizace, případně regulace počtu dojíždějících automobilů



- vyznačení parkovacích míst tam, kde se parkuje živelně, zařízení kiss and ride zóny pro vysazení cestujícího z automobilu, telematika a navigační systémy na volná parkovací místa, případně přímo prověření možnosti výstavby nové parkovací infrastruktury
- 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) skrze její propagaci, zajištění nástroje na sjednání spolujízdy, finančně a prostorově výhodnější parkování v zaměstnání

#### Opatření pro posílení veřejné hromadné dopravy:

- úpravy jízdních řádů (např. kvůli směnnému provozu), spoje před začátkem a po konci pracovní doby, provázanost MHD a VHD
- úpravy zastávek (jejich pozice, úprava)
- propagace VHD a zvyšování informovanosti

#### Opatření pro posílení cyklo dopravy:

- pořízení flotily elektrokol pro služební i osobní cesty, nabíjecí stanice
- vytvoření rezervačního systému pro služební kola
- kvalitní stání pro kola – bezbariérové, zastřešené, s dobíječkami, přístupné, bezpečné
- vybudování zázemí pro jízdu na kole – šatny, sprchy, skříňky
- zajištění nářadí a pumpy
- požadavek na bezpečné cyklotrasy na samosprávu
- program benefitů pro dojíždějící na kole
- usnadnění vjezdu do areálu bez nutnosti sesedat

#### Opatření pro posílení pěší dopravy:

- vytvoření univerzálního bezbariérového pracoviště
- koše s deštníky na každém pracovišti
- audit bezbariérovosti a odstraňování bariér
- doplnění laviček v areálu
- vytvoření nových vstupů (branek) do areálu, zkrácení pěších vzdáleností
- opravy chodníků

Další opatření v těchto plánech se zaměřují na osvětu a samotné plánování mobility. Osvětou je cíleno na příznivý rozvoj postojů k udržitelné mobilitě, a obnáší například:

- účast v kampani Do práce na kole
- pravidelné newsletter i jiné informování o šetrné mobilitě
- zapojení se do akcí města s dopravní tematikou jako je Evropský týden mobility, Mezinárodní den bez aut aj.

#### **Evaluace, dosažené změny**

V případě projektu MOVECIT, který trval tři roky, byla naplánována i evaluace. Během každého ze tří projektových roků proběhlo dotazníkové šetření mapující změny v dopravních chování a dělbě



přepravní práce. Tato šetření mají omezenou vypovídací hodnotu danou konstrukcí výběru respondentů, který je samovýběrem. To znamená, že dotazník vyplní pouze část zaměstnanců, která se pro vyplnění sama rozhodne, což metodologicky limituje možnost zobecnění na chování všech zaměstnanců.

Proto byla dotazníková šetření doplněna o další způsob hodnocení, a to monitoring vybavení pořízeného z projektu, deseti elektrokol a k nim pořízeným stojanům s dobíječkami. Příloha č. 10 obsahuje vyhodnocení pilotní akce v anglickém jazyce. U kol byl sledován celkový nájezd kilometrů za sezónu a počet unikátních uživatelů z řad zaměstnanců. Podle zprávy z pilotní akce 40 zaměstnanců najezdilo celkem 5 657 km během sedmi měsíční sezóny v roce 2018 trvající od dubna do října, celkem bylo dosaženo úspory jedné tuny ekvivalenty CO<sub>2</sub> v porovnání, kdyby tyto cesty byly vykonány automobilem.

U zbývajících plánů nejsou informace o dosažených změnách či o průběžné evaluaci dostupné.

### 3.3 FIREMNÍ PLÁNY MOBILITY

#### Metodika

Rozlišení plánů mobility podle firemního a veřejného sektoru je do velké míry arbitrární, neboť v obou případech se jedná o plány mobility pro pracoviště se zaměstnanci a předmětem plánů je primárně mobilita zaměstnanců. To se projevuje i v samotných metodikách, které nejsou výlučně zpracovány buď pro veřejný, nebo pro soukromý sektor, a jsou uplatnitelné v obou podobně. V češtině jsou dostupné dvě plnohodnotné metodiky z let 2011 a 2017, obě zpracované Nadací Partnerství. Stejněho zpracovatele má i dokument zaměřující se pouze na parkovací politiky, kterými lze na pracovišti regulovat automobilovou dopravu. Metodiky jsou součástí této zprávy jako přílohy číslo 11 až 13.

název	rok	zpracovatel
Plány mobility. Přínos pro podniky a instituce	2011	Nadace Partnerství
Do práce udržitelně. Příručka pro vývoj, monitorování a hodnocení plánu mobility	2017	Nadace Partnerství
Řízení parkování	2017	Nadace Partnerství

#### Zadavatelé a zpracovatelé

Mezi známé zpracovatele firemních plánů mobility v Česku patří především Nadace Partnerství a spolek Regio 2020. Spolek Regio 2020 zpracoval plán mobility pro jednu z elektráren akciové společnosti ČEZ, Nadace Partnerství potom zpracovala plány mobility pro developera a provozovatele Technologického parku Brno jako celku, a dále specificky pro největšího zaměstnavatele sídlícího v tomto areálu, IBM Brno.



Do přehledu dále zařazujeme také několik dalších projektů, které nepředstavují kompletně zpracované plány mobility. Pro některé firmy jsou zpracované pouze průzkumy dopravního chování jako výchozí bod pro další kroky v plánu mobility, na tyto průzkumy však nebylo dále navázáno. V jednom případě byl zadavatelem těchto průzkumů brněnský magistrát, který Nadaci Partnerství nechal zpracovat průzkum pro celkem šest firem sídlících v novém průmyslovém parku Černovická terasa.

Pracoviště	Kategorie	Rok	Zpracovatel	pozn.
VUT Brno	firemní	2013	Nadace Partnerství	pouze průzkum
Y Soft	firemní	2013	Nadace Partnerství	pouze průzkum
Technologický park Brno	firemní	2013	Nadace Partnerství	kompletní plán
IBM Brno	firemní	2013	Nadace Partnerství	kompletní plán
Černovická terasa, celkem 6 firem	firemní	2015	Nadace Partnerství	zadavatel Magistrát města Brna, pouze průzkum
ČEZ, a.s.	firemní	2019	Regio 2020, z.s.	kompletní plán

### Dostupnost

Všechny plány firemní plány mobility zařazené v tomto přehledu jsou interními dokumenty firem, které si je nechaly zpracovat, a nejsou tak veřejně dostupné.

### Období zpracování, časový rámec

Podle roku zpracování lze usoudit, že nejaktivnější období pro firemní plány mobility trvalo mezi roky 2013 a 2015, kdy Nadace Partnerství dokázala v Brně být poměrně aktivní. Po tomto období je známý již pouze jeden zpracovaný plán spolkem Regio 2020 pro pracoviště elektrárny.

Časový rámec zpracovaných plánů buď není specifikován, nebo je rozčleněn na krátkodobý a dlouhodobý horizont. Plán bez jasné specifikace nemá v návrhové části k jednotlivým opatřením přiřazeno datum plnění či datum realizace. Krátkodobý horizont se pohybuje řádově v blízké budoucnosti od několika měsíců do jednoho roku. Dlouhodobý horizont postrádá konkrétní časové milníky a uvažuje o opatřeních v řádech let či desetiletí, jedná se především o zahrnutí záměrů dopravních staveb a opatření samosprávy do plánu mobility pracoviště.

### Cíle

Firemní plány mobility za své cíle definují jednak porozumění dopravní situaci pracoviště, a následně posílení udržitelné mobility. Porozumění dopravní situaci má být dosaženo skrze analýzu rozmanitých



dat pocházejících z docházkového systému, průzkumu dopravního chování, rozhovorů, sčítání dopravy, analýzy dokumentů aj.

Hlavní cíle plánů spočívají ve snížení objemu individuální automobilové dopravy a řešení problémů s parkováním automobilů, které přebujelá automobilová doprava vytváří. S tímto cílem jde ruku v ruce cíl zvyšování podílu udržitelných druhů dopravy, například zvýšení atraktivity účelové autobusové dopravy.

### **Struktura plánu, proces zpracování, stakeholderi**

Plány mají očekávanou strukturu rozčleněnou na analytickou a návrhovou část. Analytická část obsahuje nejdříve obecný popis pracoviště, jeho prostorový kontext a širší dopravní vazby. Představeny jsou zdroje dat, ze kterých analytická část čerpá, typicky se jedná o průzkum dopravního chování, sčítání dopravy, terénní šetření, rozhovory a workshopy s významnými stakeholdery, dokumenty, jízdní řády aj. Firemní plány mobility mají širší rozsah průzkumu dopravního chování, pokrývají:

- volbu dopravního prostředku, místo bydliště, trvání a vzdálenost dojížděky
- časy příjezdu a odjezdu
- důvody pro volbu daného prostředku, hodnoty
- překážky a příležitosti pro využití udržitelných druhů dopravy
- potenciál udržitelných druhů dopravy, ochota a podmínky ke změně
- spokojenost s MHD podle linek
- připomínky a problémy
- hodnocení parkování, dostupnost, typy využívaného parkování

Součástí analytické části je také přehled stakeholderů. Přehled a základní popis jednotlivých stakeholderů je doplněn o analýzu toho, jaký vztah k mobilitě mají. Tento vztah je bývá popisován v těchto aspektech:

- množství generované dopravy
- faktory ovlivňující generovanou dopravu (např. směnný provoz, areálová pravidla aj.)
- pravomoci uplatnitelné pro ovlivnění mobility
- síla zájmu o řešení mobility
- definice zájmu, včetně existence vlastních strategií či hodnot
- ekonomické možnosti a zájmy
- vztahy s jinými stakeholdery
- výzvy, kterým stakeholder čelí
- definice kapacit, které stakeholder může vyhradit pro řešení mobility (finanční, lidské)

Návrhové části uvádí definice cílů plánu mobility následovaná přehledem doporučených či uvažovaných opatření, která mohou vést k jejich dosažení. K opatřením najdeme zpracovanou ekonomickou rozvahu určující přibližné náklady související s realizací jednotlivých opatření, případně přímo akční plán. Akčním plánem je pro každé opatření definováno několik parametrů:

- cíl opatření
- indikátory hodnocení, i několik pro jedno opatření
- výstupy a výsledky
- cílová skupina



- nutné kroky vedoucí k realizaci opatření
- nutné podmínky umožňující realizaci opatření
- termín plnění
- rozpočet – investiční a provozní náklady
- zdroj financování
- zodpovědnost za realizaci

Proces zpracování plánu buď není v analyzovaných dokumentech popsán vůbec, nebo je popisován napříč dokumentem vždy v každé jeho části. Některé plány mobility jsou zpracovány v těsnější komunikaci s pracovní skupinou reprezentující stakeholdery klienta, který si nechává plán zpracovat. Jednotlivé výstupy, jako je průzkum dopravního chování, analytická část, jednotlivé návrhy opatření, a ve finále celý dokument, jsou projednávány v pracovní skupině, jejíž podněty jsou zpětně zapracovány.

### Aktivity a opatření

Navrhovaná opatření jsou dělena buď podle druhů dopravy, anebo podle dílčích problémů či cílů, jako je například systematická propagace udržitelné mobility, v jejímž rámci se nacházejí jednotlivá dílčí opatření, případně kombinace obojího.

#### Podpora plánování mobility

- vytvoření pozice koordinátora mobility
- pravidelná setkání pracovní skupiny
- koordinace s ostatními firmami
- komunikační kampaň

#### Opatření cílená na automobilovou dopravu:

- carpoolingová aplikace
- vyhrazená místa pro carpooling
- parkovací místa K+R v blízkosti vjezdu
- parkovací telematika a naváděcí systém
- výstavba nových parkovišť či parkovacího domu

#### Opatření pro posílení veřejné hromadné dopravy:

- příspěvek na VHD nebo pořízení kola
- vyjednávání s provozovatelem VHD o navýšení kapacity klíčových linek, úpravě jízdních řádů, tarifních změnách
- vlastní firemní autobusový svoz

#### Opatření pro posílení cyklodopravy:

- zkvalitnění podmínek a infrastruktury pro nemotorovou dopravu (pěší a cyklo)
- příspěvek na cykloservis pro dojíždějící na kole
- budování cyklostezek a realizace koncepce cyklotras ve spolupráci se samosprávou
- prověření jiného vstupu do areálu bez zajišťky pro cyklisty
- instalace bezpečných stojanů umožňující uzamknutí rámu kola
- instalace stojanů pro návštěvy





- instalace stojanů umožňující dobíjení elektrokol
- zajištění pumpy, případně cyklonářadí
- zavedení bikesharingu

Opatření pro posílení pěší dopravy:

- zkvalitnění podmínek a infrastruktury pro nemotorovou dopravu (pěší a cyklo)
- zatraktivnění chůze vytvořením pěší promenády
- vydláždění „vychozených“ zkratk

### **Evaluace, dosažené změny**

Z firemních plánů mobility řešeršovaných v této zprávě nelze odvodit informaci o vyhodnocení dopadů plánu mobility, protože plány tyto informace neobsahují. Plány obsahují sice indikátory hodnocení pro jednotlivá opatření, včetně cílových hodnot, jejich vyhodnocení však není k dispozici.

Informace o evaluaci lze tak čerpat pouze z jiných taktéž neveřejných zdrojů či na základě osobních kontaktů. Autorovi studie je znám přinejmenším jeden případ, kdy na firemní plán mobility bylo navázáno realizací navrhovaných aktivit a jejich hodnocení. Na pracovišti klienta byla aplikovaná řada opatření pro posílení udržitelné dopravy. Základním nástrojem hodnocení byl každoročně opakovaný průzkum dopravního chování mezi zaměstnanci, kterým byla vyhodnocena dělba přepravní práce. Doplňující metrikou bylo pravidelné sčítání jízdních kol zaparkovaných v kolárnách. Efekt zavedených opatření byl pozitivní, byl však shledán zásadní limit daný parkovací politikou zaměstnavatele, která umožňovala všem zaměstnancům bezplatně parkovat automobil na firemním parkovišti.



## 4 JINÉ FORMY MANAGEMENTU MOBILITY V ČESKU

### 4.1 CYKLOZAMĚSTNAVATELÉ

Institucionální plán mobility představuje konkrétní formu řešení dopravy generované kolem jedné destinace, typicky pracoviště, které se do nějaké míry řídí podle metodiky k tomu určené. Na základě počtu zpracovaných plánů lze usuzovat, že se jedná o velmi okrajovou až vzácnou formu firemní dopravní politiky. To však neznamená, že firmy o dopravu svých zaměstnanců nepečují.

Širší vhled do firemního sektoru řešení mobility zaměstnanců umožňuje průzkum Cyklozaměstnavatelé v Česku 2020<sup>2</sup> vycházející z ankety, které se zúčastnilo 429 pracovišť. Širší základna pracovišť sice umožňuje získat lepší přehled o situaci mezi zaměstnavateli, na druhou stranu hlavním omezením ankety je její úzké zaměření na otázku cyklodopravy na pracovišti.

Jedna z otázek ankety mapovala, zda firmy nějakým způsobem mobilitu plánují:

*Má vaše firma zpracován plán mobility nebo stanoveny konkrétní cíle, čeho chce v udržitelné dopravě zaměstnanců dosáhnout? Může se jednat o zvýšení podílu cest na kole, snížení počtu cest autem, zvýšení úspor CO<sub>2</sub> v dopravě zaměstnanců aj.*

	ano
malá firma (50 a méně zaměstnanců)	7 %
střední firma (51 až 250 zaměstnanců)	7 %
velká firma (251 a více zaměstnanců)	19 %

Podle odpovědí vidíme, že mezi malými a středními firmami je nějaký způsob plánování mobility poměrně vzácný, najdeme je pouze mezi 7 % firem, které se zúčastnily ankety. Mezi velkými firmami s 251 a více zaměstnanci však v anketě uvedla již každá pátá, že nějakou formou mobilitu plánuje či vyhodnocuje.

Lze odhadovat, že ačkoliv zaměstnavatelé formální plány mobility nerealizují, k nějakému řešení mobility, ať už skrze cíle v úsporách CO<sub>2</sub>, snižování počtu cest autem nebo zvyšování podílu cest na kole, firmy přistupují.

I přes to, že většina zaměstnavatelů žádným strategickým způsobem mobilitu neplánuje, zaměstnavatelé aplikují řadu opatření na podporu cyklodopravy. Nejčastější opatření vyjmenovává manažerské shrnutí průzkumu<sup>3</sup>:

*Firmy podporující své zaměstnance nejčastěji sází na zajištění kvalitního a bezpečného parkování jízdních kol. 81 % firem nabízí zastřešené stání pro kola, 79 % firem nabízí stání pro kola bezprostředně u vchodu firmy anebo blíže než parkování pro automobily,*

<sup>2</sup> <https://www.cyklozamestnavatel.cz/Blogy/Inspirujte-se/Cyklozamestnavatele-v-Cesku-2020>

<sup>3</sup> [https://www.cyklozamestnavatel.cz/getattachment/9f8b6ae4-d0b4-434a-b8bb-d0fa2d8f04b6/cyklozamestnavatele-v-cesku-2020-\(1\).pdf.aspx](https://www.cyklozamestnavatel.cz/getattachment/9f8b6ae4-d0b4-434a-b8bb-d0fa2d8f04b6/cyklozamestnavatele-v-cesku-2020-(1).pdf.aspx)



76 % firem má bezbariérový přístup k parkování kol. V zabezpečení jízdních kol firmy volí fyzicky chráněný prostor jako kolárnu nebo klec (64 % firem), přístup ke kolům pouze přes zaměstnanecký čip (62 %), kamerový dohled (59 %) a instalaci bezpečnostních stojanů, které umožňují uzamknout kolo za rám a zároveň za jedno z kol (53 %).

Po dojezdu do zaměstnání mají pracovníci v 89 % firem k dispozici sprchy a v 72 % firem šatny. Využít nějakou podporovanou formu sušení oblečení mohou lidé na 32 % pracovištích. Více než polovina firem (52 %) podporuje cyklodopravu i finančně prostřednictvím investice do zařízení, úhradu startovného do výzvy Do práce na kole či nákup odměn. Firmy motivují zaměstnance k dojíždění na kole firemními cyklovýlety (48 % firem), vnitrofiremním rozšířením výzvy Do práce na kole a vyhlášením firemních výsledků (39 %) nebo poskytováním drobných odměn (28 %). Téměř každá pátá firma (18 %) má k dispozici cyklonářadí pro zaměstnance a každá desátá nabízí i firemní kola (11 %).

Na menších pracovištích do velikosti 50 zaměstnanců a méně najdeme cyklonářadí ve čtvrtině případů (25 %), zatímco u velkých firem je to až každé osmé pracoviště (12 %). Stejně tak menší pracoviště mírně častěji pořádají firemní cyklovýlety než velké firmy. Velké firmy naopak více systematicky propagují cyklodopravu skrze newslettery, odměny a vnitrofiremní soutěže. Velké firmy mají také častěji lépe zabezpečené stání pro kola. A jsou to také velké firmy, které mají podporu cyklodopravy provázanou s nějakou formou strategického plánování (19 % velkých firem oproti 7 % středních a malých firem).

## 4.2 OBNOVA VOZOVÉHO PARKU

Firma Bidfood, zabývající se obchodem s potravinami, provozuje 230 distribučních a dalších 130 osobních vozidel pro obsluhu více než 30 tisíc odběratelů. Ve firmě vznikl plán na modernizaci vozového parku a postupnou výměnu vozidel spalujících naftu za vozidla spalující CNG. Po dokončení kompletní obnovy firma dosáhne emisních úspor 1443 tun CO<sub>2</sub> ročně u nákladních aut a 147 tun CO<sub>2</sub> ročně u osobních aut. Předpokládaná roční finanční úspora dosahuje 34 milionů Kč.<sup>4</sup>

Obnova vozového parku probíhá za finanční asistence českého státu. Podle Národního akčního plánu čisté mobility mohou firmy čerpat finanční podporu na nákup vozidel spalující CNG nebo LPG, případně na nákup elektromobilů<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> [https://tschechien.ahk.de/filehub/deliverFile/2081f85e-8e7d-4326-8f68-2d712c7c5fba/783199/Young\\_Energy\\_Europe\\_zpracovane\\_projekty\\_2018\\_final.pdf](https://tschechien.ahk.de/filehub/deliverFile/2081f85e-8e7d-4326-8f68-2d712c7c5fba/783199/Young_Energy_Europe_zpracovane_projekty_2018_final.pdf)

<sup>5</sup> <https://www.mpo.cz/cz/prumysl/zpracovatelsky-prumysl/automobilovy-prumysl/aktualizace-narodniho-akcniho-planu-ciste-mobility--254445/>



### 4.3 SVOZ ZAMĚSTNANCŮ MIKROBUSEM

Během roku 2018 společnost LEAR Corporation Czech Republic zavedla změny v dopravě zaměstnanců na pracoviště<sup>6</sup>. Původní mikrobusey s kapacitou do osmi sedadel byly nahrazeny většími s kapacitou až 18 míst. Díky větší kapacitě mikrobuseů bylo možné snížit počet jejich cest. Bylo však nutné upravit časování směn pro co nejlepší soulad času příjezdu a odjezdu mikrobuseů pro co nejvíce zaměstnanců.

Firma uvažovala o pronájmu vozidel s hybridním pohonem a nižší spotřebou, tato vozidla však disponovala pouze nižším počtem míst do pěti osob a celkové náklady a úspory emisí nebyly výhodné.

Společnost podle veřejného vyjádření údajně dosáhla úspor 1,4 milionu Kč za čtvrtý kvartál 2018 a také vylepšila nepříznivou situaci s parkováním zaměstnanců. Celkové úspory jsou odhadovány na 5 milionů Kč a 145 tun emisí CO<sub>2</sub> ročně<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> <https://young-energy-europe.eu/en/february-2019-lear-energy-scouts-reorganize-way-to-work/>

<sup>7</sup> [https://tschechien.ahk.de/filehub/deliverFile/2081f85e-8e7d-4326-8f68-2d712c7c5fba/783199/Young\\_Energy\\_Europe\\_zpracovane\\_projekty\\_2018\\_final.pdf](https://tschechien.ahk.de/filehub/deliverFile/2081f85e-8e7d-4326-8f68-2d712c7c5fba/783199/Young_Energy_Europe_zpracovane_projekty_2018_final.pdf)



## 5 PLÁNOVÁNÍ MOBILITY V ZAHRANIČÍ

---

### 5.1 UNIVERZITA V BRISTOLU

Univerzita v Bristolu s osmi tisíci zaměstnanci a dvaceti čtyřmi tisíci studenty již nejméně dekádu aktivně používá institucionální plánování mobility zaměstnanců a studentů: první průzkum dopravního chování mezi zaměstnanci realizovali již v roce 1998.

#### Zadavatelé a zpracovatelé

Univerzita je zadavatelem i zpracovatelem plánu mobility. Na vývoj a implementaci plánu mobility dohlíží Strategická dopravní skupina (Strategic Transport Group, STG), orgán na vysoké úrovni představující průřez univerzitní komunitou. STG se radí v klíčových otázkách ovlivňujících cestovní plán s Poradní dopravní skupinou (Consultative Transport Group, CTG), která je složená ze zaměstnanců a členů Studentské unie a skupin uživatelů dopravy (například BUG – Bicycle User Group). V roce 2020 měla STG jedenáct a CTG třináct členů<sup>8</sup>.

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

#### Dostupnost

Celý plán mobility je veřejně dostupný na univerzitním webu<sup>9</sup>. Kromě samotného dokumentu<sup>10</sup> je na webu dostupná celá řada dalších informací, například výsledky průzkumů dopravního chování<sup>11</sup> nebo podrobné informace k jednotlivým druhům dopravy a jejich využití<sup>12</sup>. Dostupnost univerzitního plánu je kombinovaná i s osvětou a propagací udržitelné mobility, což je umožněno tím, že plán není pouze formálním dokumentem, ale živou univerzitní dopravní politikou.

#### Období zpracování, časový rámeček

Poslední dokument má platnost pro roky 2018 až 2023, slouží tedy pro šestileté období. Dřívější dokumenty nejsou na webu dostupné. Průzkumy dopravního chování organizuje univerzita již od roku 1998 ve dvou- až tříleté periodicitě.

#### Cíle

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:

---

<sup>8</sup> <http://www.bristol.ac.uk/transportplan/plan/stgandctg/stgandctgmembers/>

<sup>9</sup> <http://www.bristol.ac.uk/transportplan/>

<sup>10</sup> <http://www.bristol.ac.uk/media-library/sites/transportplan/documents/university-of-bristol-travel-plan-2018-%20to-2023.pdf>

<sup>11</sup> <http://www.bristol.ac.uk/transportplan/surveys/>

<sup>12</sup> <http://www.bristol.ac.uk/transportplan/transport/>



- udržovat plán mobility v souladu s dobrou praxí a potřebami uživatelů
- při rekonstrukcích a nových stavbách zohledňovat potřeby a zařízení pro udržitelnou mobilitu
- vylepšovat zařízení 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 univerzitní dopravy na město
- kladně ovlivňovat zdraví a kondici všech zaměstnanců, studentů a návštěvníků univerzity

### Struktura plánu, proces zpracování, stakeholderi

Oproti plánům zpracovaných na území Česka se plán mobility Univerzity v Bristolu odlišuje silnějším důrazem na soulad s jinými strategickými dokumenty univerzity, samosprávy nebo celé země, menším důrazem na analytickou část a velmi silným těžištěm v návrhové části. Výsledky průzkumu dopravního chování univerzity zveřejňuje v samostatné rozsáhlé výzkumné zprávě<sup>13</sup>, do plánu mobility jsou vloženy pouze základní informace o dělbě přepravní práce a meziroční srovnání.

Část plánu je věnována jeho implementaci. V kapitole „Roles and responsibilities“ jsou popsány dvě pracovní skupiny STG a CTG, jejich role, úkoly a členství. Dále jsou definovány role manažera udržitelnosti (dopravy) a koordinátora mobility a jejich zodpovědnosti. V kapitole „Monitoring and review“ je popsán proces vyhodnocování plánu mobility, včetně způsobu revize plánu. Vyhodnocování obvykle probíhá každý rok podle předem zvolených metrik (více níže). Revize plánu, jejíž frekvence není v plánu definována, probíhá v pěti krocích:

- 1) pracovní verze č. 1 připravená manažerem udržitelnosti dopravy a odevzdaná STG pracovní skupině
- 2) pracovní verze č. 2 připravená manažerem udržitelnosti dopravy, ve které jsou zapracované připomínky a podněty pracovních skupin STG a CTG
- 3) revidovaný plán mobility je prezentován univerzitní komisi, po schválení je plán odeslán také místní radnici
- 4) revidovaný plán je zveřejněn
- 5) revidovaný plán je implementován

Plán obsahuje také popis organizací, dokumentů, strategií či metodik relevantních pro management mobility:

- dlouhodobý univerzitní plán rozvoje
- parkovací politika univerzity
- politika udržitelnosti
- studentský svaz
- metodika pro nízkoenergetický provoz budov
- vládní dopravní strategie
- zákon směřující k omezení automobilové dopravy
- aj.

<sup>13</sup> <http://www.bristol.ac.uk/media-library/sites/transportplan/0879%20UoB%20Staff%20Travel%20Survey%20Report%20FINAL.pdf>



Dokument nemá zvláštní kapitolu věnovanou roli stakeholderů, jejich popis je však rozložen napříč kapitolami podle tematické blízkosti. Je popisována role místní samosprávy, studentského svazu, odborů, přepravní společnosti zajišťující autobusovou obsluhu kampusu, zaměstnanců a dalších.

### Aktivity a opatření

Co je známo v českých plánech jako návrhová část, nabývá v plánu mobility Univerzity v Bristolu podoby přehledu již existujících opatření představující většinu položek, který je doplněn také o navrhované opatření k implementaci. Opatření jsou rozdělena pro mobilitu studentů a zaměstnanců zvlášť, a dále jsou členěna podle druhů dopravy a dalších aspektů, a dále na opatření, která jsou již aplikována a opatření doporučená k aplikaci. Celkově nalezneme 45 opatření ve studentské a dalších 70 opatření v zaměstnanecké části, dohromady plán obsahuje 115 opatření, z nichž více než polovina je již aplikována. U každého z opatření je uvedeno:

- popis
- zodpovědnost
- zdroj financování
- lokalita
- termín
- náročnost na zdroje

Opatření jsou tematicky členěna do dvanácti oblastí, pro každou z nich uvádíme vybraná opatření<sup>14</sup>:

- chůze
  - o údržba chodníků v kampusu
  - o soutěž Pedometer challenge
- jízda na kole
  - o kurzy jízdy na kole pro dospělé
  - o daňově zvýhodněný nákup kola přes zaměstnavatele
  - o bezpečnostní čipy na kola zdarma
  - o cyklistická knihovna
  - o zajištění zázemí v nových budovách
- jízda na motocyklu
  - o zajištění vyhrazených míst pro parkování
- autobusová doprava
  - o zajištění univerzitního autobusu
  - o bezúročné půjčky na semestrální lístek
- železniční doprava
  - o bezúročné půjčky na semestrální lístek
- taxi
- správa parkovacích míst
  - o aplikace parkovacích pravidel a jejich vynucování, více viz příklady dobré praxe níže
- správa služebních automobilů
  - o zařazení služebních aut do systému sdílení pro všechny zaměstnance splňující kritéria
- carsharing (v britské angličtině „car clubs“)

<sup>14</sup> Kompletní výčet je dostupný v samotném plánu s. 18 až 31, příloha 14 tohoto dokumentu.



- sleva pro univerzitní zaměstnance 50 % u provozovatele Zipcar
- spolujízda autem (v britské angličtině „car sharing“)
  - provoz vlastní spolujízdy přes platformu Liftshare
  - vyhrazená parkovací místa pro spolujízdu
  - zajištění nouzového odvozu domů
  - parkovací kupóny pro vozy spolujízdy
- osvěta
- podpora udržitelného pracovního života
  - podpora videokonferencí

### Evaluace, dosažené změny

Plán obsahuje řadu metrik vyhodnocování opatření:

- průzkum dopravního chování každé dva roky
- monitoring počtu
  - účastníků školení jízdy na kole
  - žadatelů o bezúročnou půjčku na dlouhodobý lístek pro autobus/vlak
  - žadatelů o daňově zvýhodněný nákup kola
- monitoring využití
  - cyklostanů
  - parkovacích míst
- monitoring
  - počtu udělených parkovacích oprávnění
  - vynuovení parkovacích pravidel
  - obsazenosti univerzitního autobusu
- informační požadavek na další provozovatele autobusových linek o jejich obsazenosti
- komentáře a zpětná vazba k plánu mobility z webu
- komentáře dopravních klubů (bicycle user group, motorcycle users group)

Plán mobility ve svém závěru (s. 34) obsahuje konkrétní cílové metriky, kterých chce univerzita dosáhnout. Jedná se například o:

- snížení počtu studentů dojíždějících autem o 14 % do roku 2023
- udržení počtu studentů dojíždějících autobusem na úrovni 20 %

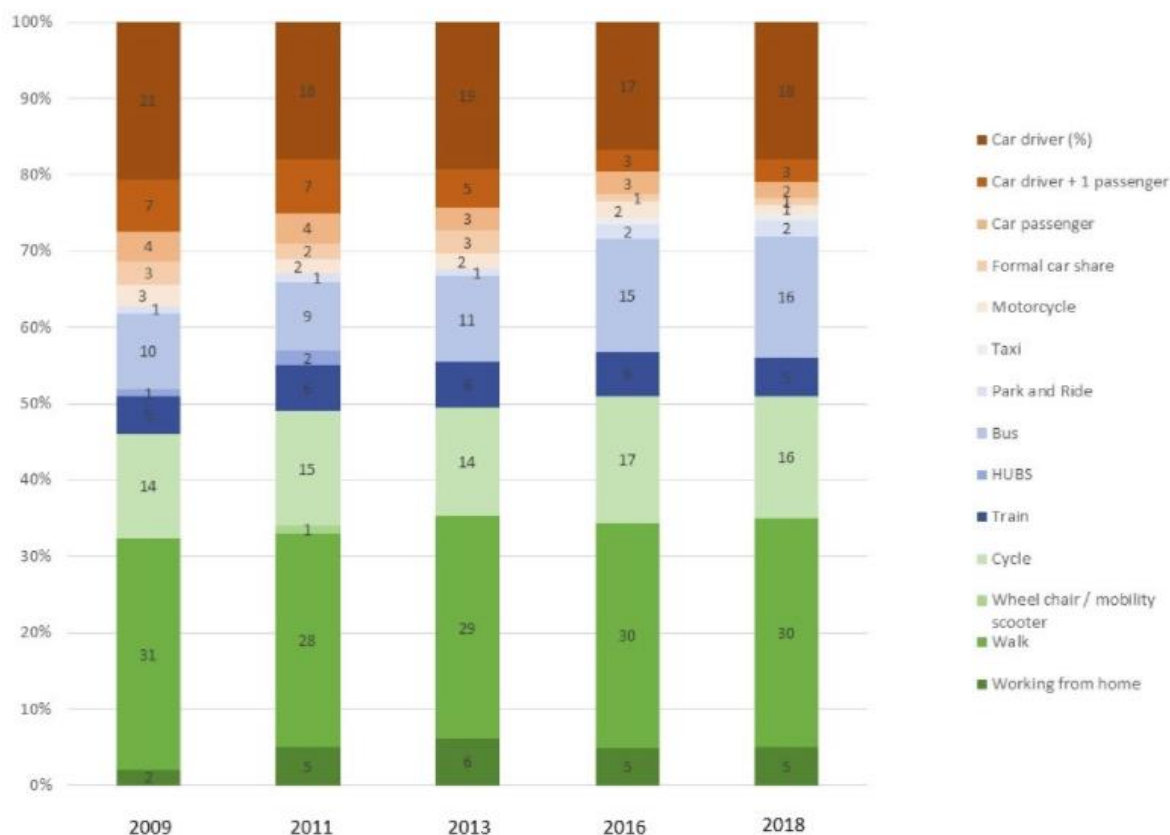
Na webu univerzita uvádí výňatky z průzkumu dopravního chování<sup>15</sup>, ze kterého lze usuzovat na dlouhodobé trendy v mobilitě studentů a zaměstnanců.

<sup>15</sup> <http://www.bristol.ac.uk/transportplan/surveys/>





Staff travel by main mode (% of trips) 2009-2018



Z grafu lze vyčíst, že zaměstnanci univerzity mezi roky 2009 a 2018 méně využívali k dopravě do práce osobní automobil, naopak narostl podíl lidí využívající autobus nebo jízdní kolo.

## 5.2 MID-ESSEX HOSPITAL SERVICES NHS TRUST TRAVEL PLAN

### Zadavatelé a zpracovatelé

Zadavatelem a v tomto případě i zpracovatelem plánu je zdravotnická trust spravující tři nemocnice v regionu Essexu.

### Dostupnost

Plán mobility je dostupný online na webových stránkách trustu<sup>16</sup>. Na webu trustu je plán dostupný pouze jako příloha ke stažení bez vlastní webové stránky informující o plánování mobility na pracovišti. Nicméně pro jednotlivé nemocnice v trustu jsou uvedeny instrukce pro návštěvníky, jak si naplánovat cestu do nemocnice s preferencí udržitelných druhů dopravy.

<sup>16</sup>

<https://www.meht.nhs.uk/EasysiteWeb/getresource.axd?AssetID=26893&type=Full&servicetype=Attachment>



## Období zpracování, časový rámec

Tento plán je zpracován pro období 2018 až 2022.

## Cíle

Cílem plánu je snížit počet cest automobilem obsazeným pouze řidičem tam, kde je to možné. Mezi další cíle plán zařazuje:

- propagace a zlepšování podmínek pro využití udržitelných druhů dopravy
- optimalizace využití parkovacích míst
- podporovat inovace snižující potřebu cestovat zároveň při udržení kvality péče

Mezi konkrétní hodnotu indikátorů patří:

- snížení podílu aut obsazených pouze řidičem z 66 % v roce 2016 na 45 % v roce 2022
- zvýšení podílu spolujízdy z 6 % v roce 2016 na 11 % v roce 2022

## Struktura plánu, proces zpracování, stakeholdeři

Plán klade akcent na lokality podle jejich potřeb. Pro největší nemocnici Broomfield je zpracovaná samostatná strategie akcentující šest hlavních principů:

1. kvalitní parkovací infrastruktura
2. alternativní druhy dopravy
3. prioritizace a kategorizace prostoru
4. strategie zpoplatnění parkování
5. definice pravidel, jejich vynucování a vymahatelnost
6. financování

Pro každou nemocnici je zpracován přehled stávajícího stavu, včetně inventury parkovacích míst a jednoduchého shrnutí parkovací politiky a poplatků. Následuje shrnutí, jakým způsobem jsou podporovány alternativní druhy dopravy a jaké další aktivity jsou již prováděny.

Jsou představeny výsledky průzkumu dopravního chování s důrazem na dělbu přepravní práce a meziroční srovnání. Následuje část zaměřená na audit parkování. Podle průzkumu je patrné vyšší zatížení automobilovou dopravou, a to zvláště i ze strany pacientů. K parkování je doplněn způsob vynucování pravidel, výše pokut a disciplinární postihy za porušování parkovacích pravidel.

Role stakeholderů je v plánu obsažena primárně v rámci akčního plánu. Mezi stakeholdery pro implementaci plánu jsou vyjmenováni: oddělení komunikace, správa budov, jiné konkretizované oddělení, externí organizace, tým parkování aut, údržba komunikací a zahrad, tým udržitelnosti.

## Aktivity a opatření

Opatření jsou v závěru dokumentu uvedena přímo v akčním plánu. Pro každé opatření je uveden název, popis, výčet dotčených stakeholderů, časový rámec a poslední status. Z desítek opatření uvádíme vybraná.

Komunikace a osvěta:



- infobalíček a školení pro nové zaměstnance o dopravě
- osobní cestovní plány pro zaměstnance
- kampaně – Evropský týden mobility, Národní den spolujízdy/jízdy do práce na kole

#### Veřejná doprava:

- údržba čistoty zastávek autobusu
- dotace na lístky pro zaměstnance

#### Spolujízda:

- zajištění vyhrazených míst pro spolujízdu v atraktivní lokaci

#### Cyklodoprava:

- obaly na sedla pro propagaci cyklodopravy
- zajištění map cyklotras
- podpora výhodného nákupu kola přes zaměstnavatele v rámci Cycle to Work
- školení jízdy na kole pro dospělé

#### Chůze:

- organizace „procházky za netopýry“
- vytvořit atraktivní pěší mapu okolí nemocnc
- provést audit pěších podmínek v areálu, překážky, konflikty s vozidly, osvětlení

#### Parkování:

- projednání parkovacích pravidel se zaměstnanci
- údržba značení a zařízení
- vynucování pravidel

#### Pracovní cesty:

- identifikace častých pracovních cest a prověření možnosti náhrady videokonferencí
- revize proplácení pracovních cest autem a nutnosti jejich zdůvodnění
- prověření obnovy služebních vozů za elektromobily

#### **Evaluace, dosažené změny**

Tento plán nespécifikuje konkrétní způsob evaluace a zodpovědnost za ni. Každoročně má být proveden průzkum dopravního chování a zároveň shrnující dokument popisující naplňování plánu mobility. K těmto aktivitám však není přiřazena žádná zodpovědnost.

## **5.3 EDINBURGH PARK TRAVEL PLAN**

### **Zadavatelé a zpracovatelé**

Edinburgh Park (dále jen park) je kancelářskou čtvrtí ve skotském hlavním městě, ve které pracuje 9 tisíc zaměstnanců ve více než 30 firmách. Správa parku je zadavatelem plánu mobility pro celý areál, zpracovatelem je externí konzultantská firma Steer Davies Gleave.



## Dostupnost

Plán mobility parku je dostupný online<sup>17</sup>. Na webových stránkách je také dostupná řada dalších informací v sekci *travel* umístěné přímo v hlavním menu<sup>18</sup>. Na stránce věnované dopravě najdeme informace k jednotlivým druhům dopravy, výsledky každoročního průzkumu dopravního chování od roku 2008 do současnosti, případně i záběry z dopravních kamer. Správa parku jde cestou otevřenosti a transparentnosti, informace k plánu mobility jsou maximálně dostupné.

## Období zpracování, časový rámec

Aktuální plán mobility byl zpracován v roce 2015 pro desetiletý časový rámec do roku 2025. Tento plán navazuje na původní plán mobility z roku 2003 taktéž s platností deset let do roku 2013.

## Cíle

Obecným cílem plánu je minimalizace počtu cest do parku automobilem obsazeným pouze řidičem a maximalizace udržitelných druhů dopravy. Tabulka konkrétních cílů je uvedena na straně 11 plánu, mezi nimi se nachází například:

- snížení podílů cest autem obsazeným pouze řidičem z 56 % v roce 2015 na 45 % v roce 2025
- zvýšení podílu cyklo dopravy ze 4 % v roce 2015 na 7 % v roce 2025
- automobilová intenzita na cestách v parku nesmí překročit 20 tisíc vozidel denně
- zvýšení počtu zaměstnanců registrovaných pro spolujízdu až na 10 % v roce 2025

## Struktura plánu, proces zpracování, stakeholderi

Plán začíná popisem stávajícího stavu a shrnutím výsledků průzkumu dopravního chování. Následují cíle a jejich konkretizace. Následuje popis navrhovaných opatření a dále popis procesu implementace plánu. Dále je uveden způsob evaluace včetně hodnot pro jednotlivé indikátory. Na závěr je uveden akční plán.

Dokument zpracovává externí agentura, implementaci má však na starosti správce parku a jmenovaný koordinátor mobility.

Příprava plánu probíhala v konzultaci s firmami sídlícími v parku, se zástupci města, se zástupci regionální dopravní agentury SEStran, s provozovateli veřejné dopravy a s advokační organizací Cycling Scotland. Během implementace plánu se schází *Travel Plan Forum*, skupina, kterou tvoří koordinátor plánu, zástupci firem v parku a další hosté, například operátoři veřejné dopravy. Cílem skupiny je monitoring implementace opatření, navrhování nových opatření, diskutovat nově objevující se výzvy, podílet se na přípravě každoročního průzkumu dopravního chování aj.

## Aktivity a opatření

Aktivity jsou členěny do řady oblastí. Pro každou aktivitu je uveden název, konkrétní kroky vedoucí k naplnění, zodpovědnost, termín a cenový odhad včetně zdroje financování.

---

<sup>17</sup> [https://www.edinburghpark.com/wp-content/uploads/2015/10/Edinburgh-Park-Travel-Plan\\_FINAL-REPORT.pdf](https://www.edinburghpark.com/wp-content/uploads/2015/10/Edinburgh-Park-Travel-Plan_FINAL-REPORT.pdf)

<sup>18</sup> <https://www.edinburghpark.com/travel/>



#### Opatření pro koordinaci plánu:

- znovuoživení Travel Plan Forum
- revize parkovacích oprávnění
- průzkum možností financování aj.

#### Opatření pro propagaci:

- příprava marketingového balíčku pro podporu udržitelné dopravy
- příprava „startovního infobalíčku“ pro nové firmy v parku
- aktualizace online mapy

#### Opatření podporující chůzi:

- propagace Národního měsíce chůze

#### Opatření podporující jízdu na kole:

- informování o možnosti výhodného pořízení kola přes zaměstnavatele
- propagace certifikace cyklozaměstnavatele
- usilovat o propojení novými cyklostezkami

#### Opatření pro podporu MHD:

- zajistit zobrazení online polohy autobusů
- zajištění vlastní autobusové shuttle linky

#### Opatření pro podporu spolujízdy a elektromobility:

- propagace spolujízdy Liftshare mezi firmami v parku
- prověření poptávky po dobíjení elektromobilů

#### **Evaluace, dosažené změny**

Způsobu evaluace je věnována v dokumentu samostatná kapitola. Pro vyhodnocení slouží průzkum dopravního chování, sčítání dopravy a dále konkrétní ukazatele pro jednotlivá opatření.

Průzkum dopravního chování je prováděn každý rok ve spolupráci s firmami sídlícími v parku. Průzkum se dotazuje přinejmenším na způsob dopravy, délku cesty a poštovní směrovací číslo, odkud zaměstnanec dojíždí. Sčítání automobilové dopravy zajišťují automatické sčítače a každé tři měsíce je zhotoven report informující o průměrné denní automobilové intenzitě.

Mezi další sledované indikátory patří počet lidí zapojených do spolujízdy Liftshare (počet registrací a počet vykonaných spolujízd), počet zapojených účastníků a firem do událostí podporující udržitelnou dopravu a návštěvnost webové stránky parku věnované dopravě.



## 6 PŘÍKLAD DOBRÉ PRAXE ZE ZAHRANIČÍ

---

### 6.1 PARKOVACÍ POLITIKY

Výše popisovaný plán mobility Univerzity v Bristolu se od těch českých odlišuje také regulací parkování a propracovanou parkovací politikou<sup>19</sup>. Snižování podílu individuální automobilové dopravy, což je univerzální cíl plánování mobility, lze dosahovat skrze podporu udržitelných druhů dopravy a zvyšování jejich atraktivity jen do určité, velmi omezené míry. Pokud pracoviště nabízí parkování pro automobily pracovníků či návštěvníků zdarma, jedná se o opatření silně podporující dojíždění automobilem. Plánování mobility, které se snaží zvyšovat podíl udržitelné dopravy, a zároveň přehlídá silnou pobídku pro cestování automobilem, bude jen obtížně dosahovat cílů v oblasti posílení udržitelné mobility a snižování emisí CO<sub>2</sub>.

Bristolská univerzita umožňuje parkování jen s platným parkovacím oprávněním, jehož udělování se řídí parkovací politikou univerzity. Parkovací oprávnění je rozděleno podle typu celkem do pěti skupin, navíc je umožněno parkování i návštěvníkům:

- 1) zaměstnanci
  - a. musí splňovat kritéria:
    - i. doprava a péče o děti do 11 let věku
    - ii. pečovatelské povinnosti o lidi s postižením, seniory nebo nemocné
    - iii. nedostupnost veřejné dopravy
  - b. kritéria jsou bodovaná
  - c. cena za den je 0,0083 % mzdy zaměstnance<sup>20</sup>
- 2) spolujízda
  - a. držitel parkovacího oprávnění musí být registrován v systému pro nabízení spolujízdy
  - b. cena je stejná jako pro zaměstnance, ale je sdílena mezi více cestujícími
- 3) lidé s omezením
  - a. pohybové, smyslové, mentální postižení znemožňující jinou formu dopravy než autem
  - b. pooperační stavy
  - c. obtížné těhotenství
  - d. parkování zdarma
- 4) organizační parkování
  - a. oprávnění pro organizační jednotky univerzity (katedra, fakulta, individuální týmy)
  - b. potřeba převozu materiálu, poskytování technických či jiných služeb
  - c. 833 liber (cca 24 tisíc Kč) za jedno oprávnění ročně
- 5) externí dodavatelé
  - a. dodavatelé služeb pro univerzitu
  - b. cca 70 Kč denně
- 6) návštěvníci

---

<sup>19</sup> Shrnutí těchto pravidel obsahuje příloha 16.

<sup>20</sup> <http://www.bristol.ac.uk/transportplan/car-parking/precinct/charges/>



- a. potřeba pro návštěvu rezervovat místo předem organizační jednotkou, která návštěvu pozvala
- b. organizační jednotka platí za parkovné
- c. cca 204 Kč za den

Další možnosti nastavení parkovací politiky představuje dokument Řízení parkování (příloha 13). Dokument zmiňuje dva přístupy, první je založen na udělování placených parkovacích oprávnění, druhý využívá finanční pobídky. Systém parkovacích oprávnění může fungovat podobně jako v Bristolu, kdy jsou definovaná pravidla pro udělování oprávnění a parkovat je možno pouze s oprávněním. Pravidla jsou typicky nastavena tak, aby byla vnímána jako spravedlivá a umožňovala dopravu autem především těm, kteří ji potřebují nebo nemají jinou možnost, nehledě na senioritu zaměstnanců.

Nástroj finanční pobídek funguje na principu poskytnutí odměny, když zaměstnanec nevyužije automobil pro cestu do práce. Jednou z úspěšných metod je parkovací kompenzace (parking cash-out), kdy zaměstnanec, který nevyužije firemní parkování, získává finanční bonus. Různé typy finančních kompenzací podle výzkumu v Kalifornii vedly ke snížení cest automobilem o 3 až 22 % (viz příloha 13).

## 6.2 INTEGRACE INSTITUCIONÁLNÍCH PLÁNŮ DO NÁRODNÍ POLITIKY A LOKÁLNÍHO ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Hodnotným příkladem je situace ve Velké Británii, kde stát začal podporovat institucionální plány mobility (v britské angličtině „workplace travel plans“) již v roce 2002. Cílem této podpory je zvyšování udržitelnosti, zvláště v kontextu nové výstavby a územního rozvoje. Britský právní systém 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 součást revize plánu mobility jeho odevzdání na místní radnici.

Ve Velké Británii existují tedy strukturální podmínky vedoucí k požadavku zpracování institucionálních plánů mobility. Tyto podmínky jsou rámcově definovány britským ministerstvem<sup>21</sup>, jehož ekvivalentem v Česku je Ministerstvo místního rozvoje. Britské Ministerstvo dopravy potom poskytuje rozsáhlou metodiku pro zpracování institucionálních plánů mobility<sup>22</sup>, jejíž součástí je i rozsáhlý přehled ukázkových opatření.

Na národní rámec a metodiku navazují místní samosprávy, které mají možnost podmínit souhlas s novou výstavbou doložením zpracovaného plánu mobility. Tyto samosprávy (např. Cumbria<sup>23</sup>,

<sup>21</sup> <https://www.gov.uk/guidance/travel-plans-transport-assessments-and-statements>

<sup>22</sup> Příloha 17 tohoto dokumentu.

<sup>23</sup> <https://cumbria.gov.uk/roads-transport/public-transport-road-safety/transport/travel-plans/workplacetravelplans.asp>



Plymouth<sup>24</sup>, Thurrock<sup>25</sup> a mnoho dalších<sup>26</sup>) poskytují vlastní informace, metodiky nebo přímo i podporu pro zpracování institucionálních plánů mobility. Pomoc se zpracováním těchto plánů nabízí ve Velké Británii i řada konzultantských agentur.

Ve Velké Británii byla skrze celonárodní rámec, zapojení samospráv a vytvoření možnosti stanovit zpracování plánu mobility jako podmínky pro souhlas s novou výstavbou, vytvořena silná kultura těchto plánů mobility, která je spojena již s delším časovým trváním dosahujících dvou dekád, generováním mnoha zkušeností, možností vyhodnocování existujících plánů a tržním prostředím pro zpracování těchto plánů.

---

<sup>24</sup> <https://www.plymouth.gov.uk/planningandbuildingcontrol/travelplans/workplacetravelplans>

<sup>25</sup> <https://www.thurrock.gov.uk/travel-planning/workplace-travel-plans>

<sup>26</sup> [https://www.google.com/search?sxsrf=ALeKk03NmuUo5zw3PAS-mM9fjw3RqhQOVA%3A1607406893785&ei=LRXPX\\_S1L43nsAfUraGQBA&q=uk+workplace+travel+plans&oq=uk+workplace+travel+plans&gs\\_lcp=CgZwc3ktYWlQAzlECCEQCjoECAAAQRzoECCMQJzoGCAAQCBAeUL1hWPnuYMLvaABWAngAgAHjA4gBxwqSAQczLjUuNC0xmAEAoAEBqgEHZ3dzLXdpesgBCMABAQ&scient=psy-ab&ved=0ahUKEwi0gKen2b3tAhWNM-wKHdRWCEIQ4dUDCA0&uact=5](https://www.google.com/search?sxsrf=ALeKk03NmuUo5zw3PAS-mM9fjw3RqhQOVA%3A1607406893785&ei=LRXPX_S1L43nsAfUraGQBA&q=uk+workplace+travel+plans&oq=uk+workplace+travel+plans&gs_lcp=CgZwc3ktYWlQAzlECCEQCjoECAAAQRzoECCMQJzoGCAAQCBAeUL1hWPnuYMLvaABWAngAgAHjA4gBxwqSAQczLjUuNC0xmAEAoAEBqgEHZ3dzLXdpesgBCMABAQ&scient=psy-ab&ved=0ahUKEwi0gKen2b3tAhWNM-wKHdRWCEIQ4dUDCA0&uact=5)





## 7 REFLEXE STAVU INSTITUCIONÁLNÍCH PLÁNŮ MOBILITY V ČESKU

### 7.1 VYHODNOCENÍ ZKUŠENOSTÍ S TVORBOU A IMPLEMENTACÍ INSTITUCIONÁLNÍCH PLÁNŮ MOBILITY

#### 7.1.1 Absence národní či lokální podpory

Jaká je situace s institucionálními plány mobility v Česku lze nejlépe charakterizovat na základě srovnání se zahraničím, konkrétně s Velkou Británií, kde existuje již delší tradice těchto plánů. Ačkoliv se v nějaké podobně institucionální plány mobility začaly v Česku dělat již v roce 2002 (Bezpečné cesty do škol, ZŠ Belgická v Praze), nedošlo k propsání těchto aktivit do žádného národního rámce. Plány mobility pro pracoviště nemají v Česku žádnou oporu v národní strategických dokumentech a nejsou na žádné úrovni požadovány. Jejich zpracování je tak zcela dobrovolnou aktivitou, čemuž odpovídá množství zpracovaných plánů a jejich rozšíření v Česku.

Pro zpracování institucionálního plánu mobility v Česku neexistuje žádná podpora ze strany státu nebo samospráv. Pokud se firma nebo instituce rozhodne pro zpracování plánu, jedná se o poměrně vzácný krok podmíněný hodnotovou orientací a dostupností finančních prostředků pro zpracování plánu.

Zatímco ve Velké Británii existuje podpora pro tento způsob plánování mobility ze strany státu a samospráv, v Česku tuto roli obstarávají v zásadě tři neziskové organizace, které více méně zpracování těchto plánů poskytují jako službu. Dosah i kapacity těchto organizací jsou velmi omezené.

#### 7.1.2 Šuplíkové dokumenty

Srovnání českých plánů s plánem bristolské univerzity ukazuje na možnou akademičnost českých plánů. Plán Univerzity v Bristolu je zaměřený na implementaci opatření a jejich vyhodnocování. Že je dokument živý ve skutečnosti, a ne pouze proklamací, ukazuje přehled již aplikovaných opatření, který je součástí návrhové části. Z dokumentu je tak patrné, že se nejedná pouze o nějaký formální koncepční dokument, ale že se jedná také o pracovní dokument mapující existující stav opatření podporujících udržitelnou mobilitu a jejich status. Dokument také obsahuje popis, jak bude plán implementován a kdo je za co zodpovědný.

U českých plánů typicky najdeme propracovanou analytickou část, díky níž je možné dobře porozumět situaci na pracovišti nebo v instituci. Chybí však důraz na implementaci opatření. Samotná vyjmenovaná navrhovaná opatření jsou někdy velmi hypotetická, jako například zavedení vlastního bikesharingu nebo výstavba parkovacího domu, se kterými jsou spojeny velmi vysoké finanční náklady. Přehled navrhovaných opatření tak někdy může působit nerealisticky. Pro navrhovaná opatření chybí „jízdni řád“ jejich implementace, pokud je k nim přiřazena zodpovědnost, může se jednat o hypotetickou zodpovědnost navázanou na dosud neexistující roli koordinátora mobility.

V českých plánech také chybí popis procesu, jak bude dále mobilita řešena, jak budou opatření implementována a jak a kdy bude plán vyhodnocován. Popis těchto aspektů najdeme v plánu bristolské univerzity, v českých plánech však tyto informace typicky chybí. Jejich absence bude pravděpodobně provázána s faktem, že žádné procesy v tomto směru nastaveny nejsou.

Všechny české plány rešeršované v této studii byly zpracovány dodavatelsky, tzn. že je pro pracoviště či instituci zpracoval externí dodavatel. I v tom spočívá další odlišnost od bristolské univerzity, která si



plán zpracovává sama prostřednictvím vlastních zaměstnanců. Vlastní zpracování je výhodné v několika ohledech:

- existuje ownership či pocit odpovědnosti za vlastní projekt
- k projektu je od začátku přiřazen vlastní pracovník
- je umožněno přiřazování odpovědnosti v rámci vlastních struktur
- je umožněna evaluace a revize projektu

Dodavatelské zpracování posiluje riziko vzniku „šuplíkového dokumentu“, externí dodavatel zpracuje dokument, zadavatel si odškrtne zpracování dokumentu jako splněno a dokument je uložen do šuplíku. Vzhledem k tomu, že rešeršované plány vzniklé v Česku neobsahují informace o dalších krocích, implementaci opatření a jejich evaluaci, je potřeba vzít v úvahu riziko, že některé z těchto plánů skončily jako šuplíkové dokumenty.

### 7.1.3 Absence parkovací politiky

Zavedení parkovací politiky, ať už skrze udělování oprávnění k parkování na základě kritérií potřebnosti, nebo skrze finanční pobídky, je základním pilířem institucionálního plánu mobility. Hlavním cílem všech těchto plánů je snížit podíl automobilové dopravy, snížit emise CO<sub>2</sub>, snížit environmentální a zdravotní dopady dopravy generované pracovištěm nebo institucí. Za tím účelem jsou implementována opatření, jimiž se pracoviště definovaným cílům přibližují.

Pokud je na pracovišti dostupné parkování zdarma pro zaměstnance, jedná se o velmi silné opatření na podporu automobilové dopravy, protože firma zajišťuje zaměstnanci parkovací místo, jehož náklady hradí zaměstnavatel. V centrech měst se jedná o benefit v hodnotě až desítek tisíc korun ročně. Pokud chce pracoviště dosahovat změny dopravního chování a snižování podílu cest automobilem, tak nemůže vystačit pouze s opatřeními na podporu udržitelné dopravy. Podporovat udržitelnou dopravu a zároveň nabízet parkování zdarma nejde dohromady. Úspěšné plánování mobility stojí na dvou nohách, jednou z nich je spravedlivá parkovací politika, druhou opatření na podporu udržitelných druhů dopravy.

Žádný z českých plánů mobility neobsahuje opatření zavádějící parkovací politiku. Omezení parkování skrze přidělování oprávnění na základě kritérií potřebnosti, jeho zpoplatnění, případně oboje, není navrhováno v žádném z rešeršovaných dokumentů. Úspěšnost těchto plánů v dosahování cílů v oblasti snižování emisí a posilování udržitelné mobility je tímto silně limitována.

### 7.1.4 Práce se stakeholdery

Podle všech metodik a zásad má být plánování mobility živým procesem, nikoliv šuplíkovým dokumentem. Pro to, aby institucionální plán mobility mohl dosahovat svých vytyčených cílů, je třeba spolupráce vícera aktérů. Žádné pracoviště nemá vytvořené oddělení mobility, které by mělo pravomoci k implementaci všech aktivit. Jednotlivé aktivity jdou často napříč pracovištěm a za jeho hranice. Proto jsou stále skloňováni stakeholdeři, lidé, pozice, kterých se aktivity nějakým způsobem dotýkají a se kterými je potřebné spolupracovat pro úspěšnou realizaci aktivit.

Jaká je situace se stakeholdery v českých podmínkách institucionálních plánů mobility? Známe relativně úspěšné příběhy z Česka, kdy se nějaká spolupráce dařila a přinášela do jisté míry výsledky (viz kapitola 7.2.2). Často však narážíme spíše na formalistické pojetí, kdy jsou stakeholdeři „vyřešení“ jejich vyjmenováním v kapitole dokumentu, což souvisí se šuplíkovitostí části těchto dokumentů.



Spolupráce se stakeholdery může nabývat jednoduchých podob jako při řešení stojanů na kola, kdy je třeba navázat kontakt s dodavatelem/výrobcem, se správcem budovy a prostranství kvůli lokaci pro umístění stojanů, s technickým pracovníkem pro montáž stojanů, a dále s budoucími uživateli. V případě složitějších opatření jako je například zavedení parkovací politiky komplexnost spolupráce se stakeholdery výrazně narůstá.

Pozitivním příkladem pro zapojení stakeholderů v Česku jsou projekty Bezpečných cest do škol, kde se opakuje řešení stále jednoho opatření – zklidňování dopravy. Pro implementaci tohoto opatření je ustálená sada stakeholderů, zároveň řešitelé projektů BCŠ s tímto mají obvykle již značné zkušenosti, a nemusí tak znovu vynalézat kolo. V situaci na pracovištích je však situace mnohem složitější, navrhovaná opatření se můžou lišit pracoviště od pracoviště, stejně tak stakeholderi, kterých se to bude týkat, a nakonec je otázka, zda pracoviště se zpracovaným plánem mobility také disponuje koordinátorem mobility, který by zapojení stakeholderů mohl iniciovat.

### 7.1.5 Problematický carpooling

Mnoho českých zaměstnavatelů se snaží podporovat spolujízdu zaměstnanců automobilem do práce. Obzvláště velká pracoviště s tisícem a více zaměstnanci představují příležitost pro zefektivnění automobilové dopravy a sdílení cest automobilem zaměstnanci ze stejné spádové oblasti. Namísto aby z jedné oblasti či trasy jelo deset lidí deseti auty, mohou se domluvit, odvést se třemi auty, ušetřit sdílením nákladů za pohonné hmoty, amortizaci či parkování.

Firma Škoda Auto připravila projekt spolujízdy pro své zaměstnance v roce 2017. Zajistila 1500 licencí<sup>27</sup> pro své zaměstnance k aplikaci TwoGo pro spolujízdu, připravila rozsáhlá pravidla spolujízdy<sup>28</sup> a kodex ambasadora spolujízdy<sup>29</sup>. Propagace spolujízdy proběhla přes intranet, vlastní web, odbory, promovideo, nástěnky a stojany a kontaktní kampaň. Pro účastníky byly nachystané odměny. Během pěti měsíců pilotního testování se do spolujízdy zapojilo 950 zaměstnanců, konalo se celkem 440 jízd a ušetřily se 4 tuny CO<sub>2</sub><sup>30</sup>. Na pilotní fázi však firma dále nenavázala a již delší dobu na webu spolujízdy<sup>31</sup> není dostupná registrace ani žádná jiná informace kromě sdělení, že byl projekt do dovolání pozastaven<sup>32</sup>.

Podobně zavedla spolujízdu pro své zaměstnance i Komerční banka, která si nechala v roce 2018 vytvořit vlastní aplikaci KB Moje jízda<sup>33</sup>. Po krátké době však aplikace byla stažena z Google Play i App Store. Bohužel nejsou dostupné informace, z jakých důvodů se u takto velkých firem jako je Škoda Auto

<sup>27</sup> <http://www.odbornikovomb.cz/jezdete-spolu-i-diky-novemu-programu-pro-zamestnance/d-3998>

<sup>28</sup> <https://jezdimespolu.skoda-auto.cz/assets/pdf/pravidla-spolujizdy.pdf>

<sup>29</sup> <https://jezdimespolu.skoda-auto.cz/assets/pdf/ambasador-kodex.pdf?1540468546>

<sup>30</sup> [https://www.cirihk.cz/files/workshop\\_smart\\_doprava\\_17-10-2017/ridesharing-smart-reseni-v-doprave-17102017.pdf](https://www.cirihk.cz/files/workshop_smart_doprava_17-10-2017/ridesharing-smart-reseni-v-doprave-17102017.pdf)

<sup>31</sup> <https://jezdimespolu.skoda-auto.cz/cs>

<sup>32</sup> „Projekt Jezdíme spolu je do odvolání pozastaven. O jeho obnovení Vás budeme informovat.“

<sup>33</sup> <https://www.mesec.cz/clanky/kb-jizda-banka-spousti-aplikaci-pro-spolujizdu-ale-ne-pro-vsechny/>



a Komerční banka nepodařilo systém podpory carpoolingu zavést. U obou firem pouze víme, že na začátku proběhla investice do spolujízdy, a následně bylo od záměru odstoupeno.

Aktuálně se v Česku prosazuje aplikace pro spolujízdu HitchMe<sup>34</sup>, kterou využívají firmy Kiwi a IBM v Brně s velkým počtem zaměstnanců. Aplikace funguje na principu předplatného.

V zahraničí mezi úspěšné nástroje pro carpooling patří britský Liftshare<sup>35</sup>. Podle webu aplikace využívá Liftshare 700 tisíc uživatelů a 700 korporátních komunit. Liftshare bývá také součástí plánu mobility jako opatření na podporu spolujízdy. Na webu aplikace je uveden přehled šestnácti případových studií využití aplikace<sup>36</sup> například v automobilce, nemocnici nebo letišti.

## 7.2 PŘÍKLADY DOBRÉ PRAXE Z ČR

### 7.2.1 Bezpečné cesty do škol

Jsou to projekty Bezpečných cest do škol, které v Česku přinášejí inspiraci spojenou s dosahováním výsledků v podobě infrastrukturních opatření vedoucích ke zklidňování dopravy a zvyšování bezpečnosti těch nejzranitelnějších účastníků provozu na pozemních komunikacích. Úspěch mnohých z těchto projektů je umožněn kombinací třech faktorů: silným tématem bezpečnosti dětí, důrazem na proces a zapojení stakeholderů a zajištěním externí finanční podpory pro zpracování projektů.

Téma bezpečnosti dětí je mnohem silnější než slova o úsporách emisí CO<sub>2</sub> či o nutnosti podpory udržitelných druhů dopravy. Bezpečnost dětí je viditelná v prostoru a přesně lokalizovaná do okolí konkrétní školy. Téma je vděčné mediálně, lze o něm psát příběhy a ty doprovázet fotografiemi. Pro některé politiky se může jednat o nástroj pozitivní publicity. Obecně se jedná o snadno srozumitelné a komunikovatelné téma s jasným morálním nábojem, což dláždí cestu k realizacím projektu a zapojování důležitých stakeholderů.

Projekty BCŠ kladou velký důraz na zklidňování dopravy a zvyšování bezpečnosti, což je možné pouze za předpokladu změny dopravní organizace. Změna dopravní organizace je většinou podmíněna spoluprací mezi místním odborem dopravy (samosprávou), silničním správním úřadem a zástupcem Policie ČR. Kromě těchto stakeholderů jsou do projektů BCŠ skrze pracovní skupinu zapojeni také zástupce školy, rodičů, žactva a politické reprezentace města. Díky společnému setkávání v rámci pracovní skupiny a projednávání jednotlivých výstupů a návrhů v pracovní skupině je průběžně vyjednávána a dosahována podpora pro navrhovaná opatření, což následně usnadňuje jejich realizaci. Stakeholderi, jejichž úkony jsou nezbytné pro realizaci infrastrukturního opatření, jsou do diskuse o opatřeních zapojeni od samotného začátku.

Zajištění externího financování je do velké míry nezbytnou podmínkou pro realizaci projektů BCŠ. Základní školy, pro které jsou projekty zpracovávány, nemají ve svých rozpočtech volné finance na tyto projekty. Dlouhodobá realizace projektů v Praze je umožněna centrální podporou pražského magistrátu skrze dotace poskytované spolku Pěšky městem, který následně projekty pro vybrané základní školy zpracovává, někdy za další finanční spoluúčasti úřadu městské části, který školu zřizuje.

---

<sup>34</sup> <https://www.hitchme.cz/>

<sup>35</sup> <https://liftshare.com/uk>

<sup>36</sup> <https://business.liftshare.com/business-case-studies/>



Realizace okolo stovky projektů v rámci programu Na zelnou Nadací Partnerství byla zase umožněna díky sponzorství finanční skupiny AXA, která program podpořila téměř sedmi miliony Kč. Plánování mobility přináší náklady, nikoliv však příjmy, pokud je však zajištěna finanční podpora, stává se zpracování těchto plánů atraktivnější.

### 7.2.2 Pravidelné setkávání stakeholderů – Mobility Group

V návaznosti na zpracování plánu mobility pro Technologický park Brno probíhalo pravidelné setkání Mobility Group, skupiny, ve které se setkávali zástupci zaměstnavatelů a institucí působících v technologickém parku, se zástupci magistrátu, případně dopravního podniku nebo dalších hostů.

Technologický park podle pozdějšího průzkumu na základě dat mobilního operátora představuje každodenní destinaci pro více než 6 tisíc lidí, z nichž většina se do čtvrti dopravuje během ranních hodin. Tato pohyblivá populace dokonce převyšuje počet obyvatel přiléhající městské části Brno-Medlánky.

Pravidelné setkávání stakeholderů mělo za cíl průběžně řešit mobilitu zaměstnanců parku a vylepšovat podmínky pro udržitelné druhy dopravy. Jedním z výsledků Mobility Group v návaznosti na průzkum dopravního chování, bylo vytvoření expresní autobusové linky MHD spojující park s přestupním uzlem MHD v Bohunickém kampusu, z jehož spádové oblasti dojížděla významná část zaměstnanců.

Zástupci firem pravidelně vznášeli podněty na zajištění cyklistické infrastruktury a zvýšení bezpečnosti při cestách na kole do parku. Na tyto podněty však samospráva nezvládala reagovat a v důsledku absence progresu v realizaci bezpečných cykloopatření další svolávání Mobility Group přestalo dávat smysl.

## 7.3 DOPORUČENÍ PRO TVORBU INSTITUCIONÁLNÍCH PLÁNŮ MOBILITY V ČR

Zde formulovaná doporučení směřují k dosažení toho, že institucionální plán mobility neskončí jako šuplíkový dokument, ale bude nástrojem a reflexí řešení mobility na pracovišti.

### Vlastní zpracování a pomoc zvenčí

Je výhodné si zpracovat plán mobility vlastními silami, nejlépe v kombinaci s pomocí odborného konzultanta, který poskytne metodickou podporu. Vlastní zpracování znamená, že k práci na plánu bude vyčleněn kmenový zaměstnanec pracoviště. Přiřazení vlastního pracovníka přispěje k posílení odpovědnosti za plán, přiřazování odpovědnosti za implementaci opatření a k evaluaci plánu. Typicky se jedná o interní pozici koordinátora mobility, pozice může vzniknout jako nová nebo jako část pracovní náplně existujícího pracovníka.

Pro asistenci s procesem a jednotlivými kroky plánování lze oslovit odborné konzultanty (např. spolek Regio 2020 nebo Nadace Partnerství), kteří mohou poskytnout pomoc s průzkumem dopravního chování, jeho vyhodnocením, strukturou dokumentu, definováním komunikační strategie, s procesem interního projednání plánu aj.

### Zapojení stakeholderů

Projekty bezpečných cest do škol ukazují, že pro dosažení a udržení výsledků je důležité zapojení stakeholderů do procesu. Lepší, než identifikovat obecné skupiny stakeholderů, je identifikovat konkrétní osoby a skupiny, kterých se navrhovaná opatření budou týkat, respektive které mají možnost



ovlivnit pozitivně nebo negativně implementaci opatření, a zapojit je do procesu, návrhy s nimi projednat, získat zpětnou vazbu, opatření vysvětlit, případně i upravit. Pro úspěch plánu je potřeba podpora vrcholného vedení firmy nebo organizace, které vznik plánu a jeho implementaci podpoří a v případě problémů se za něj postaví.

### **Projednání plánu a participace**

Pokud se zaměstnancům dá možnost se zapojit, podávat komentáře a připomínky, budou informováni o vzniku plánu a budou mít možnost do něj přispět svou perspektivou, posílí se tím identifikace s realizací plánu, který nebude vnímán jako nějaká věc vnucená zvenčí, ale jako soubor opatření, k jejichž formulaci mohli lidé sami přispět.

Ze zkušeností z výzkumu dopravního chování velmi dobře funguje otevřená otázka v dotazníku na podněty ke zlepšení, případně na omezení a problémové situace. Jedná se o velmi cenný zdroj zpětné vazby, který může být i zdrojem kvalitních návrhů na zlepšení situace. Ideální je tuto zpětnou vazbu vypořádat a odpovědět na ni, například ve firemním newsletteru, intranetu, slacku či jiné vnitrofiremní komunikační platformě.

S participací a projednáním, například pomocí různých technik jako jsou kulaté stoly, world café, plánovací setkání, může pomoci externí odborný konzultant. Samotný proces participace musí být vnímán jako férový a transparentní a vyžaduje profesionální zpracování.

### **Realistická opatření**

V rámci plánu uvažujte pouze taková opatření, která je skutečně možné uskutečnit a implementovat. Zahrnout do plánu kreativní výčet opatření, která pro dané pracoviště nebude realistické implementovat, rozměňuje pozornost a snižuje šanci na implementaci těch opatření, která realizovat jde.

Je výhodnější navrhovat opatření, která opravdu půjde v časovém rámci plánu uskutečnit a vyhodnotit. Umožní to zaměřit pozornost na dosažitelné kroky a poskytne podklad pro evaluaci a revizi plánu. Méně je více.

### **Alokace zaměstnanců a odpovědností**

Ke každému opatření přiřadte odpovědnost konkrétního pracovníka či oddělení, které bude s opatřením seznámeno. Podle typu opatření se může jednat o koordinátora mobility, správu budovy, ochranku, recepci, IT oddělení a další.

### **Parkovací politika**

Plán mobility, který je bez spravedlivé parkovací politiky, je jako běh o jedné noze. Parkovací politika může být v českém kontextu velmi citlivé téma a její představení ve firmě bude vždy některými zaměstnanci vnímáno negativně. Zavedení parkovací politiky však otevře důležité téma udržitelnosti dopravy, dopadů na životní prostředí a zdraví lidí, a umožní spravedlivý přístup k parkování například v situaci, kdy se parkovací místo uděluje na základě seniority pro vedoucí pracovníky, zatímco zaměstnanci s pečovatelskými povinnostmi nebo bez přístupu k jiným možnostem dopravy, kteří se dopravovat autem nezbytně potřebují, parkování zajištěno nemají.





## 8 ZÁVĚR: BAJKA O DOPRAVĚ KOŇMO

---

V roce 1898 se konala první světová konference o plánování měst. Když se její delegáti shromáždili, tři dny se zarputile snažili vyřešit zásadní problém, kterému tehdy světová města čelila. Nejednali o výstavbě infrastruktury, přírodních zdrojích, zdraví nebo zločinu. Jednali o hnoji a jeho hojnosti v ulicích měst.

New York, Londýn a další města zažívala ve svých užších centrech koncem 19. století problém. Se zvyšujícím se počtem obyvatel a zalidněním rostly také nároky na dopravu zboží a osob. Primárním dopravním prostředkem, který se osvědčil napříč staletími, byly vozy tažené koňmi. S rostoucími dopravními potřebami se zvyšovaly počty koní žijících ve městech. Odhaduje se, že v době největší koňské slávy v ulicích New Yorku žilo okolo 150 tisíc lichokopytníků.

Doprava koňmo však narazila na své limity v několika ohledech. Prvním je koňská indukce, která by se dala shrnout slovy čím více koní, tím více koní, protože abychom užívali koně ve městech, musí jim jiní koně dopravovat seno a oves. Průměrně kůň každý den sní 25 kilogramů především sena a ovsu. Pro celou koňskou populaci New Yorku to znamenalo každý den dopravit do města 3 750 tun koňské stravy, a to přirozeně pomocí koní.

Největší problém však pro plánovalce na konferenci a obyvatele tehdejších měst představovaly externality koňské dopravy, které volně zůstávaly ležet na ulici. Kůň každý den vykálí nejméně 10 kg koblížků, které zalije čtyřmi litry moči. V případě New Yorku a dalších měst tyto výkaly zůstávaly přímo na ulicích, které byly „doslova pokryté teplou hnědou rohoží. . . vonící do nebe.“ Celá koňská populace čítající více až 150 tisíc zvířat na ulicích každý den zanechávala 1 500 tun výkalů a 600 kubiků moči.

Pokud to šlo, výkaly byly odklizeny například na volné parcely, kde hromady výkalů dosahovaly výšky až patnácti metrů. Většinou však výkaly zůstávaly přímo na ulici. Delegáti na konferenci spočítali, že pokud bude koňská doprava dále růst stávajícím tempem, tak do roku 1930 vystoupá hnědý koberec až do oken ve třetím podlaží.

Za svého života koně byli řešením dopravy, uhynulí koně však do dopravy zasahovali také. Jenom během roku 1880 musel New York ze svých ulic odstranit 15 tisíc koňských zdechlin. Když se kůň upracoval k smrti až padl na zem mrtvý, jeho tělo musel někdo odstranit. Samotné stovky koňských mrtvol povalující se každý den po ulicích blokovaly plynulý provoz koňské dopravy a způsobovaly dokonce zácpy.

Konference městských plánovačů měla trvat deset dnů, její delegáti se však rozprchli již po třetím dnu. Frustrovaní a rezignovaní, nedokázali najít řešení největšího problému svých dnů, koňských výkalů ve městech.

Problém se nakonec vyřešil sám, a to díky vynálezu automobilu se spalovacím motorem. Již v roce 1912 překonal počet aut v ulicích New Yorku počet koní. Dostavníky, tažené káry a valaši ustupovali do pozadí a kdysi neřešitelný problém přestal existovat.

### 8.1 IDEOLOGICKÁ BAJKA, NIKOLIV HISTORICKÝ FAKT

Příběh o velké hnojní krizi pravda není, i když by mohla být. Neexistuje žádný záznam o tom, že by se v roce 1898 konala v New Yorku světová konference o plánování měst. První podobná událost v USA



byla Národní konference o plánování měst v roce 1909, jejíž sborník žádnou dřívější konferenci v New Yorku nezmiňuje<sup>37</sup>. První podobnou událostí v Británii byla Konference plánování měst v roce 1910 v Londýně<sup>38</sup>, a ani v jejím průběhu nebyla otázka koní, dopravy a hnoje řešena, a která taky nezmiňuje žádnou dřívější konferenci v New Yorku.

Kde se bajka o koních vzala a jaký má význam pro plánování mobility dnes? Bajku si vymyslel jistý Stephen Davies v roce 2004, kdy byla publikovaná<sup>39</sup> americkou Nadací pro ekonomické vzdělání, institucí s ročním rozpočtem přes 100 milionů korun. Cílem této nadace je šíření ekonomického libertarianismu, ideologie, vyzdvihující svobodu jednotlivce a uspořádání společnosti s minimálními zásahy státu či dokonce společnost zcela bez státního zřízení.

Samotná bajka reprezentuje ideologický pohled na svět. Měštští plánovači z celého světa jsou bezradní nad řešením problému, jejich konference o problému hnoje ve městech má trvat deset dnů, ale reprezentanti plánování a autorit zasahujících do uspořádání společnosti se bezradně rozprchnou již po třech dnech. Nakonec se problém vyřeší zcela sám bez jakéhokoliv plánování a zásahu autorit. Henry Ford jako svobodně jednajícím jednotlivcem přináší osobní automobil jako technologickou inovaci, která zcela přepisuje pravidla hry. Osobní automobil si lidé údajně osvojují opět bez plánování autorit, ale sami od sebe.

Bajka tak ukazuje, jak je plánování či regulace bezradné a neefektivní, že je nejlepší nechat věcem volný průběh, namísto plánování vytvořit prostor pro iniciativu jednotlivce a technologický pokrok, díky nimž se problémy dneška samy vyřeší. Autor bajky brojí proti plánování a s tím spojeným omezení možností a horuje za deregulaci.

## 8.2 VYŘEŠÍ SE DOPRAVA SAMA BEZ PLÁNOVÁNÍ?

Jaká je role plánování pro dopravu či mobilitu? Je třeba plánovat, není možné nechat věci volně plynout a zbytečně do nich nezasahovat? Není veškeré plánování škodlivé nebo marné, jak tvrdí libertariánská bajka o hnojí krizi?

Každý druh dopravy vyžaduje infrastrukturu. Bez infrastruktury, tedy dopravních staveb, není doprava možná. Chůze v zastavěných oblastech vyžaduje chodníky, pěší koridory, a příklady amerických měst jsou varováním ukazujícím, že z toho nejpřirozenějšího způsobu dopravy se může stát něco zcela divného a opovrhaného, když se chůze v plánování městského prostoru ignoruje a vytváří se pro ni nepřátelské prostředí.

Infrastruktura pro motorovou silniční dopravu dosáhla takového rozměru všudypřítomnosti, že ji téměř bereme za něco přirozeného, co očekáváme všude. Jsou to dálnice, silnice, sběrné komunikace, parkoviště, parkovací domy, tunely, městské okruhy. Zatímco lesní nebo polní cesta kdysi mohla vzniknout tak, že ji prostě lidé vychodili či do povrchu zemského vyjezdili jednoduchými povozy,

<sup>37</sup> First National Conference on City Planning 1909, Washington, DC. Sborník ke stažení zde <https://archive.org/details/proceedingsoffir00nati/page/n5/mode/2up>

<sup>38</sup> Town Planning Conference, 1910, London. Sborník zde <https://archive.org/details/transactions00town> .

<sup>39</sup> [https://admin.fee.org/files/docLib/547\\_32.pdf](https://admin.fee.org/files/docLib/547_32.pdf)





moderní dopravní infrastruktura je vždy výsledkem plánování. Prvním moderním dopravním plánovačem byla římská říše, která protkala Evropu cestami o délce 400 tisíc kilometrů.

Dopravní infrastruktura, obzvláště ta silniční, kterou využívá značná část obyvatelstva, je však často brána jako samozřejmá. Většina silničních cest již existovala, když se člověk narodil. Využívání silnic a ulic přizpůsobených pro motorová vozidla působí ne jako výsledek plánování, ale jako daná věc. Sednutí do auta člověk chápe jako své svobodné jednání, jako vlastní rozhodnutí. Přitom se z pozornosti vytrácí fakt, že aby člověk mohl vykonat své zdánlivě svobodné rozhodnutí, celé dřívější generace plánovaly a stavěly dopravní infrastrukturu, která jediná umožňuje dnešní rozhodnutí dopravit se automobilem.

### 8.3 DOPRAVNÍ INDUKCE

Mezi dopravní infrastrukturou a chováním lidí se odehrává klíčový jev, pro který se vžilo označení dopravní indukce. Pokud je infrastruktura kvalitní a usnadňuje lidem cestování, budou ji využívat. To platí pro cesty na kole a cyklostezky, cesty autem a silnice, cesty veřejnou dopravou a spoje. Vybudujeme novou cyklostezku, která lidem nabídne komfortní a bezpečnou jízdu na kole, a během pár let zjistíme, že její šířka 3 metry přestává dostačovat pro provoz během ranní a odpolední špičky. Vybudujeme tunelový komplex Blanka s cílem ulevit ulicím hlavního města od motorové dopravy, po pěti letech však zjistíme, že v ulicích máme více aut, než kdy předtím<sup>40</sup>.

Zákon dopravní indukce popisuje, jak nově přidaná kapacita dopravní infrastruktury vytváří její nové uživatele. Zvláště v případě motorové dopravy platí, že nově přidaná kapacita krátkodobě uleví komunikacím, jejichž kapacita je přetížena automobily, nová kapacita však vylepšuje podmínky a tím znovu usnadňuje cesty automobilem, jejichž počet díky přidané kapacitě vzroste. Následně je i nově přidaná kapacita vyčerpána. Dopravní infrastruktura, ať už se jedná o tu určenou pro motorová nebo nemotorová vozidla, indukuje nové cesty.

V případě nemotorové dopravy chápeme dopravní indukci jako pozitivní, protože díky výstavbě bezpečné infrastruktury pro lidi na kolech zvyšujeme podíl těch, kteří se pro každodenní dopravu rozhodnout využít jízdní kolo. V případě motorové dopravy se dopravní indukce děsíme, protože v zastavěných městech je extrémně složité a astronomicky nákladné zkapacitňovat silniční infrastrukturu. Víme, že řešit problémy automobilové dopravy ve městech dalším zkapacitňováním infrastruktury, je jako řešit obezitu nákupem širších kalhot.

### 8.4 ZÁSADNÍ ROLE PARKOVÁNÍ

Výjimečným průsečíkem plánování a dopravní indukce je parkování pro automobily. Automobily nejenom vyžadují rozsáhlou silniční síť pro svůj pohyb, ale také velkou zásobu parkovacích míst. Automobil potřebuje jedno parkovací místo na začátku cesty a jiné parkovací místo v cíli cesty. Velký počet automobilů v ulicích měst je umožněn tím, že byly ulice přeměněny na bezplatné či levné parkoviště pro automobily.

---

<sup>40</sup> [https://auto-mat.cz/26222/tunel-blanka-slavi-5-let-pomohla-odlehcit-mestskym-ulicim?fbclid=IwAR2PqgJLIIMLL0xzSfJASu4S6\\_GKoSGA7sGieSZekrIdpnBIQlglF93DgE](https://auto-mat.cz/26222/tunel-blanka-slavi-5-let-pomohla-odlehcit-mestskym-ulicim?fbclid=IwAR2PqgJLIIMLL0xzSfJASu4S6_GKoSGA7sGieSZekrIdpnBIQlglF93DgE)



Vezměme si takové Brno, v jehož ulicích přibýlo za rok 2018 něco přes sedm tisíc osobních aut a v roce 2019 dalších téměř osm tisíc osobních aut; celkem na každé osobní auto v Brně připadá 1,8 obyvatele města<sup>41</sup>. Každý rok nové automobily z ulic Brna ukousnou plochu pro parkování o rozloze nejméně deseti fotbalových hřišť. Drtivá většina těchto automobilů je parkována nikoliv v soukromých garážích, ale ve veřejném prostoru na ulicích.

V Brně vidíme, jak funguje dopravní indukce v rovině parkování. Obyvatelé města parkují celoročně v místě bydliště buď zdarma, nebo za 0,55 Kč denně. Kdo bydlí v širším centru, ten jako rezident zaplatí za roční oprávnění k parkování 200 Kč, tedy ekvivalent jednoho oběda s nápojem a spropitným. Kdo bydlí za hranicemi rezidentního parkování, což je stále většina města, parkuje zcela zdarma. Brno nabízí ve velkém bezplatné či téměř bezplatné parkování soukromých automobilů všem obyvatelům města. Jedná se o atraktivní nabídku, která umožňuje lidem nákupy automobilů, protože nemusí ve svých rozpočtech řešit náklady na parkování. Vlastnictví automobilu následně zvyšuje pravděpodobnost, že s ním člověk bude cestovat po městě.

Podobným způsobem pro cesty do zaměstnání funguje dostupnost parkovacího místa v místě pracoviště. Pokud má člověk na pracovišti k dispozici vyhrazené místo pro parkování automobilu, pak to až 4krát snižuje šanci, že pojedou do práce na kole a zároveň zvyšuje šanci, že zvolí cestu autem<sup>42</sup>. Samotná dostupnost bezplatného nebo levného parkování je vlastností dopravní infrastruktury a přispívá k indukci nové motorové dopravy.

## 8.5 DOPRAVA SE VŽDY PLÁNUJE

Můžeme předstírat, že dopravu neplánujeme, že jí necháváme volný průběh. Parkování nechat bezplatné, městské ulice zakonzervovat ve stavu, kdy je uliční profil z velké části podřízen hladovým prostorovým požadavkům motorové dopravy pro jízdu a parkování. Chodcům nechat úzkou uličku mezi fasádou domu a hradbou zaparkovaných vozidel. Cyklisty přesvědčovat o tom, že mají jezdit v toku automobilů a že je to tak správně. I takový přístup k dopravě ve městě je však plánem odrážejícím konkrétní hodnoty a priority. I pro tento plán platí zákon dopravní indukce.

Doprava a dopravní infrastruktura byla v posledních nejméně 100 letech vždy a bez výjimky plánována. Bajka o hnojní krizi je fikcí. Jediné poučení, které si z bajky můžeme vzít, je motivace autorů bajky, kteří brojí proti regulaci a plánování, a kteří bajku využívají k tomu, aby prosazovali svůj vlastní plán.

Ať už je plánování dopravy jakékoliv, vždy na jeho pozadí stojí hodnoty. Plán libertariánů ctí hodnotu minimalizace zásahů, jedná se tedy o obhajobu stávajícího stavu, který sám reprezentuje určité hodnoty. V tomto dokumentu nahlížíme plánování dopravy z pohledu udržitelnosti. Udržitelnosti, která počítá s tím, že existuje dopravní indukce, a která chce docílit takového dopravního systému, který se pod svou vlastní vahou nezhroutí do sebe.

---

<sup>41</sup> <https://brnonakole.cz/7-747-novych-aut-za-rok-automobilizace-brna-dal-zrychluje/>

<sup>42</sup> Jak se lidé dopravují do práce? Jak volí dopravní prostředky? Hledání univerzálních příčin volby dopravních prostředků. Sváčková, Šindelář 2017. <https://1drv.ms/b/s!AtxeMqZvf-v4gqxS IXTn-w5S4f79w?e=6QTVeQ>



## 9 PŘÍLOHY

---

Přílohy online zde - [https://1drv.ms/u/s!AtxeMqZvf-v4gsZXO4YLjE7SxuCv\\_w?e=Scjofs](https://1drv.ms/u/s!AtxeMqZvf-v4gsZXO4YLjE7SxuCv_w?e=Scjofs) .

Příloha č. 1 - Metodika Bezpečné cesty do škol 2008

Příloha č. 2 - Metodika školní plány mobility 2010

Příloha č. 3 - Metodika Bezpečné cesty do škol 2017

Příloha č. 4 - Metodika Na zelenou 2007

Příloha č. 5 - Metodika Movecit Institucionální plány mobility

Příloha č. 6 - Plán mobility Nemocnice Litoměřice

Příloha č. 7 - Plán mobility Městský úřad Litoměřice

Příloha č. 8 - Průzkum dopravního chování Nemocnice Litoměřice

Příloha č. 9 - Průzkum dopravního chování Městský úřad Litoměřice

Příloha č. 10 - Litoměřice evaluace pilotního projektu

Příloha č. 11 - Metodika Plány mobility 2011

Příloha č. 12 - MoveCit Handbook CZ

Příloha č. 13 - Parkovací politiky přehled

Příloha č. 14 - Plán mobility Univerzita v Bristolu

Příloha č. 15 - Průzkum dopravního chování Univerzita v Bristolu

Příloha č. 16 - Parkovací politika Univerzita v Bristolu

Příloha č. 17 - Národní metodika pro plánování mobility Velká Británie

Příloha č. 18 - Přehled zpracovaných plánů v Česku