

European Platform on Mobility Management



Řízení mobility: definice

Definice řízení mobility a kategorizace opatření pro řízení mobility schválená konsorciem MAX a EPOMM

Partneři projektu MAX

Austrian Mobility Research, FGM-AMOR
(koordinátor projektu) – Rakousko

Mobiel 21 – Belgie

Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung, ILS – Německo

Eric N. Schreffler, dopravní konzultant – USA

Equipo de Tecnicos en Transporte y Territorio,
ETT – Španělsko

FIT Consulting – Itálie

Lyle Bailie International Limited – Velká Británie

Synergo - Švýcarsko

Timo Finke Consult Aachen – Německo

Traject – Belgie

Austrian Standards Institute – Rakousko

Trivector – Švédsko

Univerzity

University of Piraeus Research Centre, UPCR – Řecko

University of Maribor, Faculty of Civil
Engineering – Slovinsko

Cracow University of Technology – Polsko

Aristotle University of Thessaloniki – Řecko

Centre National de la Recherche Scientifique – Francie

Edinburgh Napier University – Velká Británie

University of Central Lancashire – Velká Británie

Otto-von-Guericke-University of Magdeburg – Německo

University of Giessen, Institute for applied and
empirical social research – Německo

Vilnius Gedimas Technical
University – Litva

Demonstrátoři

Agencia Municipal de Energia da Almada,
AGENEAL – Portugalsko

City Council of Almada – Portugalsko

Compagnia Transporti Laziali Societa'
Regionale spa, COTRAL – Itálie

Kortrijk Municipality – Belgie

Tallinn Municipality – Estonsko

Munich Municipality – Německo

Úvod

Předložená dokumentace obsahuje definici a kategorizaci řízení mobility (management mobility), které byly také základem výzkumných úkolů prováděných v rámci výzkumného projektu MAX.

MAX představuje úspěšné strategie řízení mobility a kampaně pro širokou veřejnost s cílem zvýšit její povědomí o nejlepších řešeních pro každodenní cesty. MAX je rozsahem největší výzkumný projekt z oblasti řízení mobility financovaný z 6. rámcového programu vědy a výzkumu Evropské Unie.

Vypracování jasných definic bylo nezbytné k vytvoření základů pro všechny pracovní balíčky projektu MAX. Dosavadní definice byly k realizaci projektových cílů nepoužitelné. Definice vypracoval hlavní tým, který tvořili: Stefanie Baasch, Elke Bossaert, Christer Ljungberg, Stratos Papadimitriou, Panos Papaioannou, Karl-Heinz Posch, Tom Rye a Janina Welsch, za přispění celého konsorcia projektu MAX.

Zpracované definice byly schváleny Evropskou platformou managementu mobility.

Obsah

Definice řízení mobility	3
Vymezení pojmu řízení mobility	3
Otevřený charakter definice	5
Definice opatření pro řízení mobility.....	5
Definice jednotlivých opatření	9
Seznam zkratk.....	13
Referenční materiály	13

Definice řízení mobility

Níže je uvedeno znění definice managementu neboli řízení mobility (MM - Mobility Management), aktuálně sestavené projektem MAX:

Řízení mobility (Mobility Management – MM) je koncepcí popularizace udržitelné dopravy a řízení poptávky po využívání osobních automobilů změnou postojů a návyků cestujících. Základem řízení mobility jsou „měkká“ opatření, jako jsou poskytování informací a komunikace, organizace služeb a koordinace opatření různých partnerů. Úkolem „měkkých“ opatření je nejčastěji zlepšení účinnosti „tvrdých“ opatření používaných v městské dopravě (jako jsou nové tramvajové linky, silnice nebo cyklostezky). Opatření řízení mobility (ve srovnání s „tvrdými“ opatřeními) nevyžadují nutně velké finanční investice a zároveň mohou vykazovat vysoký přínos v poměru k nákladům (BCR – Benefit Cost Ratio).



Pro jasnější představu, co tato fakta znamenají v praxi, uvádíme přínosy pro město, ve kterém je řízení mobility používáno:

- Všimli byste si zde opatření zaměřených na popularizaci pěší, cyklistické dopravy a používání veřejných dopravních prostředků;
- Byla by vám nabídnuta poradenská služba pro plánování cest, přizpůsobená vašim konkrétním

potřebám a zacílená na úsporu jízd osobním automobilem (a nabídku alternativních řešení);

- zaměstnavatel vám může hradit náklady na využívání veřejné dopravy, aby vás motivoval k nevyužívání osobního automobilu pro cesty do zaměstnání;
- v místě bydliště můžete mít k dispozici službu „*carsharingu*“ (nebo-li sdílené užívání osobních automobilů, kde po registraci můžete využívat vozidlo pro nutné cesty automobilem, bez nutnosti vůz vlastnit);
- škola, kam chodí vaše děti, má patrně svůj plán mobility zajišťující bezpečnou cestu do školy;
- pro výlety s využitím prostředků veřejné hromadné dopravy máte dostupnou informační službu poskytovanou místními centry mobility;
- do stavebního povolení je možné zahrnout určité požadavky pro minimalizaci vlivu mobility na nové objekty, např. budou zpracovány plány mobility pro zaměstnance, hosty a dopravu zboží v objektu nebo budou aplikována omezení počtu parkovacích míst.

Obvykle nejsou opatření řízení mobility používána individuálně, ale jsou zaváděna v balíčcích – informační aktivity jsou prováděny souběžně s realizací infrastruktury, zaváděním cenové politiky nebo příslušných předpisů.

Vymezení pojmu řízení mobility

Ačkoli výše uvedené informace vyjadřují v dostatečné míře definici systému, přesto se po hlubším ponoření do problému řízení mobility objevují určité otázky. Z tohoto důvodu projekt MAX uvádí bližší informace pro vymezení tohoto pojmu - řízení mobility (managementu mobility - MM).

- **Řízení mobility se zaměřuje jen na poptávku, nikoli na nabídku.** To znamená, že výstavba nových tramvajových linek, cyklostezek, silnic apod. není považována za prvek řízení mobility, jelikož se jedná o prostředky řazené na stranu nabídky. Tento aspekt je zohledňován například v Nizozemsku a Švédsku, kde v mnoha případech, např. před vydáním stavebního povolení, kdy jsou čerpány prostředky řazené na stranu nabídky, tj. například na výstavbu silnic, je vyžadováno, aby se žadatel nejprve zabýval potenciálem řízení mobility. Jiným příkladem mohou být Spojené státy americké a několik jiných zemí, ve kterých je řízení mobility známo jako řízení poptávky po dopravě (TDM - Travel Demand Management).
- **Infrastrukturní opatření mohou podporovat řízení mobility.** V mnoha zemích je řízení mobility vnímáno často jako aktivita provázaná s určitým objektem, který vytváří dopravní provoz, jako je firma, škola nebo turistická místa. V případě objektů typu nemocnic nebo podnikatelských zón může souhrn použitých opatření řízení mobility zahrnovat infrastrukturu (např. parkovací místa pro cyklisty, tramvajové zastávky, automobilová parkoviště, zajištění kyvadlové autobusové dopravy). Tyto kroky jsou považovány za podpůrné (nikoli přímo za opatření řízení mobility).
- **Řízení mobility se nemusí omezovat na daný objekt.** Řešení používaná na území celého města, regionu nebo dokonce země, taková jako jsou *carsharing*, *carpooling* (sdílení vozidel více osobami - spolujízda), centra mobility, nové informační balíčky pro obyvatele, informační kampaně, integrace několika služeb do jednoho platebního systému, jsou také považována za opatření pro řízení mobility.
- **Plány udržitelné městské dopravy samy o sobě nepředstavují řízení mobility, měly by však tuto oblast obsahovat.** Řízení mobility nezahrnuje celé spektrum plánování dopravy a provozu. Plánování dopravy se stává součástí řízení mobility, vychází-li z dopravních aktivit daného objektu, tj. zahrnuje-li např. plány dopravy do zaměstnání nebo do škol. Oficiálním pojmem, definovaným v rámci projektu Momentum pro takovýto plán je **plán mobility**. Pruhy pro vozidla s velkým počtem cestujících (HOV lane – high occupancy vehicle lane), poplatek za vjezd do zón s vysokou hustotou dopravy, management parkování nebo zpoplatnění některých dopravních komunikací, jako typická opatření zaměřená na poptávku, nejsou považována za opatření pro řízení mobility, mohou je však podporovat. Jelikož management parkování je často ústředním bodem řízení mobility orientovaného na místa vytvářející dopravní provoz, patří mezi opatření pro řízení mobility a je považován za jeho nedílnou součást.
- **Řízení dopravního provozu není považováno za součást řízení mobility.** Avšak jako opatření pro řízení mobility jsou chápány ty komponenty řízení provozu, které ovlivňují poptávku a mění návyky účastníků silničního provozu, zejména pokud způsobují, že používání alternativních dopravních prostředků místo osobních automobilů se stává atraktivnější, ať už poskytováním informací o odjezdech vlaků prostřednictvím mobilních telefonů, internetu nebo formou dopravních hlášení, proměnlivého dopravního značení a využíváním navigačních systémů.
- **Ovlivňování dopravního povědomí veřejnosti, vzdělávání týkající se mobility a marketing zaměřený na udržitelné způsoby dopravy jsou považovány za součást řízení mobility.** Někteří teoretici specializovaní na řízení mobility považují tyto aspekty za spíše tomuto systému vzdálené. Vytyčení jakýchkoliv hranic v praxi je téměř nemožné.
- **Do řízení mobility patří i oblast přepravy zboží,** pokud je plánována ve vztahu k výchozím

a cílovým lokalitám, kde je tato přeprava realizována, a pokud jsou daná opatření pro přepravu nákladu součástí plánu mobility, který zahrnuje také mobilitu cestujících. V každém případě systém zahrnuje také dopravu zavazadel cestujících. Nejsou-li tyto podmínky splněny, je organizace přepravy zboží považována za součást logistiky, která je samostatným vysoce specializovaným odvětvím.

- **Tvorba různých předpisů a stanovení cen motivujících či odrazujících jsou také součástí systému řízení mobility**, podporuje-li konkrétní opatření řízení mobility zahrnutá ve výše uvedených vymezeních.

Otevřený charakter definice

Současná definice je pracovním podkladem, který bude dále diskutován a schválen výborem EPOMM. Jelikož je řízení mobility pojmem, který je stále rozvíjen a přizpůsobován daným požadavkům, nezahrnuje tato definice všechny aspekty problematiky a je otevřená změnám.

Konsorcium MAX však doporučuje tuto definici při práci se systémy řízení mobility používat.



Definice opatření pro řízení mobility

Systém řízení mobility zahrnuje celou paletu opatření uvedených v předchozí kapitole. Níže je uveden komplexní seznam těchto opatření rozdělených do kategorií. Nejprve uvádíme stručný přehled opatření řízení mobility. Dále jsou některá opatření více rozvedena. Tento seznam byl zpracován na základě dřívějších výzkumů z oblasti řízení mobility prováděných v EU, s odkazy na výzkumy prováděné v USA (Meyer, 1999), systémy Toolbox for Mobility Management Measures in Companies (www.mobilitymanagement.be) a encyklopedii řízení poptávky po dopravě, kterou vydal Institut pro dopravní politiku se sídlem ve státě Victoria, USA (Victoria Transport Policy Institute's: TDM Encyclopaedia, (www.vtppi.org)).

Tento seznam je otevřeným pracovním materiálem, který bude dále diskutován a podpořen výborem EPOMM. Jelikož je řízení mobility pojmem, který je stále rozvíjen a přizpůsobován aktuálním požadavkům, nezahrnuje tato definice všechny aspekty problematiky a je otevřená pro zavádění změn.

Informační opatření

Tato opatření jsou používána zejména jako reakce na požadavky cestujících tak, aby poskytla (potenciálním) cestujícím informace a rady prostřednictvím mnoha dostupných médií. Informační opatření zahrnují např.:

- Informace a služby v oblasti plánování individuálních cest (v pracovním i volném čase) nabízené místními centry mobility.
- Informace užitečné pro konkrétní cestu poskytované s použitím různých technologií před odjezdem a v průběhu cesty.

- Popularizace udržitelných druhů dopravy realizovaná formou reklamy a s využitím jiných marketingových technik, jako je distribuce informačních materiálů až do domu.

Propagační opatření

Jádrem opatření v této kategorii je snaha povzbudit k dobrovolné změně návyků, a to zvyšováním povědomí, popularizací alternativních dopravních prostředků k osobním automobilům a poskytováním vhodných informací. Znamená to, že při používání těchto nástrojů nejsou poskytovány další alternativy k osobním automobilům, ale snahou je zvýšit povědomí a povzbudit k využívání již dostupných alternativ. Tato opatření zahrnují:

- Systém osobního poradenství v dopravě (PTA - Personalised Travel Assistance), pomáhající cestujícím ověřit, jakým způsobem mohou omezit používání osobního automobilu ve vztahu ke konkrétnímu schématu jejich cest.
- Reklamní kampaně a propagační akce jiného typu (např. Evropský den bez aut), které vybízejí k pohybu pěšky, na kole a využívání hromadné dopravy (někdy v souvislosti s popularizací zdravého životního stylu).
- Cílená propagace alternativních druhů dopravy a omezování/propojování cest. Tato opatření mohou zahrnovat propagační projekty, v rámci nichž společnosti provozující veřejnou dopravu propagují u školních dětí nebo u všech domácností v dané lokalitě „zdroje“ různého druhu (např. místní průvodce nebo průvodce pro nakupování), s cílem povzbudit cestující k přehodnocení a postupné změně jejich dopravních návyků.

Konkrétním příkladem může být reklamní kampaň nazvaná „Na kole do práce“ realizovaná v širokém měřítku v Dánsku, Německu (Cycling to work campaign: www.eltis.org) a Rakousku, nebo program „Vědět o cestování“ a program změny

dopravního chování nových obyvatel města zavedený v Mnichově.

Organizační a koordinační opatření

Jak ukazuje název, v rámci této kategorie jsou nabízeny, organizovány a koordinovány různé druhy služeb řízení mobility poskytované v daných lokalitách a jsou zaměřeny na způsoby alternativního cestování oproti individuálním jízdám automobilem.

- Služby *carpoolingu* poskytované v daném regionu nebo lokalitě, spočívají v přiřazování cest ve stejném směru tak, aby se cesta uskutečnila v jednom vozidle zpřístupněném jedním z cestujících.
- Služby *carsharingu* v dané lokalitě (a pružný systém pronajímání kol). V rámci těchto služeb je nabízena alternativa vůči vlastnictví automobilu (nebo jízdního kola), spočívající v pronajímání osobních automobilů nebo jiných vozidel na dostupných místech v určité lokalitě. Díky systému vstupní registrace a často členství v určitém druhu klubu je zaručen rychlý proces rezervací a pronajímání osobních vozidel (obvykle probíhající přes internet) a vozidlo je zpřístupněno pomocí systémů dálkově ovládané komunikace.
- Služby veřejné dopravy přístupné na požádání, občas nazývané také „paratransit“, např. v Německu, Rakousku a ve Švýcarsku známé jako „Anrufsammeltaxi“, v Nizozemsku jako „Treintaxi“ (taxi ve spojení s vlakovou dopravou za výhodné tarify nasmlouvané mezi železniční společností a taxislužbou).

Vzdělávací a školicí opatření

Tato kategorie opatření zahrnuje integraci řízení mobility do vzdělávacích a školicích systémů pro zaměstnance v otázkách souvisejících s jejich denním dojížděním. Příklady:

- Školení zaměstnanců hotelu nebo obchodního centra o tom, jakým způsobem poskytovat klientům informace k dopravním možnostem.
- Kursy zaměřené na řízení mobility pro cílové skupiny, jakými jsou personál centra mobility nebo koordinátoři pro otázky mobility.
- Vzdělávání na téma mobility – mobilita a způsoby řízení mobility za účelem omezení používání osobních automobilů jako součást vyučovacích programů na školách a v jiných institucích.

Opatření pro konkrétní objekty

V mnoha zemích spočívá řízení mobility v opatřeních zaměřených hlavně na konkrétní objekty, které vytvářejí dopravní provoz, jako jsou firmy, školy, nemocnice, místa pořádání koncertů, sportovní utkání, veletrhů, komplexní administrativní budovy, rekreační střediska apod. V rámci systému řízení mobility jsou vyhledávány způsoby cestování na tato místa. Do této kategorie se řadí mnoho různých opatření.

- Školní plán mobility se podobá jiným opatřením řízení mobility s tím, že obvykle ve větší míře zapojuje děti, rodiče, zaměstnavatele a zaměstnance ať už při plánování, či realizaci opatření.
- Služby zaměřené na objekty generující dopravní provoz a infrastruktura – přizpůsobované typu daného objektu a osobám, které do objektu cestují, takovými službami jsou parkovací místa pro kola, vylepšení pro chodce v rámci objektu,

tramvajové zastávky, parkoviště pro osobní automobily, kyvadlová autobusová doprava, zaměstnanecké autobusové spoje, rozšířená autobusová obslužnost, systém *park and ride* (příjezd osobním automobilem s následným přestupem na hromadnou dopravu) a *vanpooling* (skupinové používání mikrobusek). Podrobnější seznam opatření bude uveden v následující kapitole.

Telekomunikace a pružná organizace času

Organizace a jiné subjekty mohou používat určitá opatření pro omezení potřeby cestování, kdy jsou jednotlivé cesty nahrazeny telekomunikací nebo reorganizací práce. Příklady:

- Úprava počtu návštěv pacientů v nemocnici za účelem provedení daného zákroku. Toto opatření bylo testováno například v nemocničním komplexu Gelre v Nizozemsku.
- Změny počtu návštěv žadatelů v budovách státní správy k vyřízení určitých administrativních úkonů, jako je registrace narození dítěte nebo získání dokladu o vlastnictví nového domu.
- Nákupy, práce, společenské kontakty a různé služby – vše telefonicky nebo prostřednictvím internetu z domu, bez nutnosti cestování. Například v Německu lze nyní rodné listy obdržet poštou po předchozím telefonickém vyžádání. Před deseti lety bylo za tímto účelem nutno cestovat na ústředí do Atén až třikrát.
- Změny pracovní doby v určitých typech organizací za účelem omezení intenzity provozu ve špičce, a to zavedením pružné pracovní doby nebo snížením počtu pracovních dnů v rámci týdne. V druhém případě se počet odpracovaných hodin během dne zvyšuje, dochází naopak ke snížení počtu pracovních

dnů v rámci týdne nebo měsíce, čímž dojde k omezení cest do zaměstnání.

Podpůrné a integrační aktivity

Ačkoli tato opatření nemusejí být zaváděna přímo k řízení mobility, mohou mít značný vliv na efektivitu jeho fungování. Mohou ovlivňovat náklady na cestování osobním automobilem nebo jinými dopravními prostředky a způsobit, že prostředí bude příznivější pro zavádění opatření řízení mobility. I přesto, že koncový uživatel nemusí přímo vnímat tyto aktivity, budou ovlivňovat jeho dopravní návyky. Z tohoto hlediska jsou nazývány podpůrnými a integračními aktivitami.

- Parkovací politika realizovaná za účelem omezení nabídky parkovacích míst a obsluhy takto omezené nabídky s cílem snížit počet osob, které do daného místa cestují osobním automobilem (stanovení cen, parkovací povolení, omezení parkovací plochy, cash-out: zaměstnavatel vyplácí určitý obnos osobám, které mají na parkovací místo nárok a rozhodnou se parkovací místo nevyužívat a dopravovat se jiným způsobem do práce).
- Ve většině zemí je nutno před realizací stavebního projektu získat řadu povolení veřejnoprávních orgánů. V některých zemích je proces udělování povolení právě dobou, během níž je veřejný sektor schopen pobídnout investora/developera objektu k zavedení opatření pro řízení mobility a žádat jejich zavedení. Jinak řečeno, povolení pro plánování mohou být postupně (v závislosti na závazných předpisech pro plánování a praxi v dané členské zemi) spojena s určitými požadavky vůči dodavateli, majiteli nebo nájemci s cílem minimalizovat vliv mobility vytvářené novým objektem, a to zahrnutím do projektu jednoho nebo několika opatření z kategorie „opatření pro konkrétní objekty“ v oblasti řízení mobility.
- Daňové úpravy pro větší nebo menší atraktivnější nabídky dopravy pro zaměstnavatele. Tak například zdanění parkovací plochy zpřístupňované firmou, podléhající takto dani z příjmu jako benefit in natura, způsobí snížení její atraktivity pro zaměstnance a může je vést k tomu, aby omezili dojíždění do práce osobním automobilem. Cestovní náhrady za dopravu do zaměstnání vlakem vyšší než náhrady za cesty osobním automobilem způsobí, že železniční doprava se stane pro zaměstnance atraktivnější.
- V některých zemích je zavedeno odepisování nákladů na dopravu do práce z daně – existují různá řešení; lze přijmout řešení, že náklady udržitelné dopravy budou odepisovány z daní ve vyšších částkách než náklady na neudržitelnou dopravu nebo lze zvýšit či snížit hranici vzdálenosti, po jejímž dosažení lze náklady odepisovat z daní apod.
- Hypoteční úvěry v závislosti na lokalitě – úrokové sazby jsou pro kupce domu nižší, pokud zakoupí dům v lokalitě, kde bude méně závislý na používání osobního automobilu.
- Poplatky za vjezd do zón se zvýšenou hustotou dopravy (na silnicích, které předtím nebyly zpoplatněny).
- Zavedení integrované dopravy, např. .
 - Integrované jízdné pro různé druhy veřejné dopravy v regionu zahrnující autobusovou či kolejovou dopravu, včetně metra, kterými lze cestovat s použitím jedné jízdenky (obvyklá praxe používaná v mnoha zemích EU, avšak v jiných zemích nejsou tyto systémy ještě běžné).
 - Vstupenky opravňující ke vstupu na koncert, sportovní utkání, veletrhy apod., které jsou současně jízdenkami na hromadnou dopravu (tyto možnosti

vyjednávají místní úřady s místním provozovatelem hromadné dopravy a pořadatelem akce).

- Multimodální karty/jízdenky: členství v systému *carsharingu* opravňuje k získání slevy na veřejnou hromadnou dopravu a opačně; podobná řešení jsou používána v souvislosti s půjčovnami jízdních kol a „paratransitem“ (propojení veřejné dopravy s dalšími možnostmi: např. jízdní kola jako dopravní prostředek ve spojení s veřejnou dopravou v Nizozemsku - OV-Fiets).

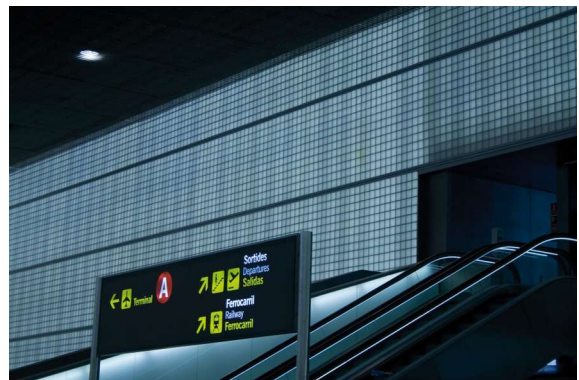
Další definice jednotlivých opatření

Předchozí kapitola byla věnována kategorizaci opatření pro řízení mobility. Tato kapitola se zaměřuje na výše uvedené definice a nejdůležitější z nich podrobněji rozvíjí.

Informační opatření

Centrum mobility poskytuje informace a služby pro mobilitu, zahrnující např. prodej jízdenek – obvykle pro několik druhů veřejné dopravy (autobusy, metro, tramvaje, vlaky), ale také jiná řešení (parkovací místa pro osobní automobily, *carsharing* – sdílení automobilů, *carpooling* – koordinace spolujízdy). Centrum mobility někdy zpracovává plány mobility pro místa, která svým působením vytvářejí dopravní provoz, jako jsou školy, firmy apod. Má-li centrum mobility své sídlo ve velké firmě, je někdy nazývané **kancelář pro otázky mobility**.

Konzultant pro otázky mobility je osoba, která poskytuje informace o dopravních možnostech na základě individuálních potřeb cestujících (v takovém případě pracuje často pro centrum mobility), nebo osoba, která se zabývá zpracováním plánů mobility. Osoby na těchto pozicích jsou někdy nazývané manažery mobility nebo koordinátory cestování/mobility – zejména, pokud se jejich práce týká konkrétního objektu.



Propagační opatření

V rámci **systému osobního poradenství v dopravě** (PTA - Personalised Travel Assistance) vzniká spolupráce s osobami, které mohou mít zájem na změně svých dopravních návyků. Kontaktování takových osob může být prováděno na pracovištích, avšak nejčastěji používanou metodou je oslovení domácností v určité lokalitě (v praxi používáno zejména v Austrálii, kde je realizován program TravelSmart). Informační leták o kampani ve prospěch uvědomělého přístupu k dopravě a cestování je zaslán všem domácnostem v dané lokalitě, následně je navazován telefonický kontakt. Lidem, kteří projeví zájem, jsou nabízena různá řešení a jedním z nich může být systém osobního poradenství v dopravě (PTA). Při experimentech v rámci osobního poradenství v dopravě si členové domácnosti (rodiny) obvykle vedou deník, do kterého zaznamenávají své cesty v průběhu jednoho týdne. Poté je s poradcem projednají a hledají způsob, jak změnit své cestovní návyky intenzivnějším využíváním spolujízdy (car-pooling), používáním jízdních kol, pěšími přesuny, využíváním veřejné hromadné dopravy, propojením jednotlivých cest nebo využitím počítačových technologií.

Organizační a koordinační opatření

Carpooling je označení pro způsob cestování, kdy dva nebo více cestujících využijí osobní automobil jednoho z nich (ve Velké Británii je tento systém nazýván *carsharing*).

Carsharing je systém, v rámci něhož je hrazen poplatek za hodinu/den používání vozidla, které je majetkem provozující firmy, ta vede tento systém na komerční bázi a vozidla se nenacházejí na jednom,

centrálním místě, ale jsou rozmístěna na dohodnutých místech po celém městě nebo dokonce v několika městech. Tento systém lze také zavést v rámci jedné organizace ve formě rezervačního systému (ve Velké Británii je tento systém nazýván „car-pooling“ a předchází jako „car clubs“). Mezi systémem *carsharingu* a tradičním pronájmem vozidel (ang. „*car rental*“) existuje několik důležitých rozdílů – v systému *carsharing* je možné pronajímání vozidla na velmi krátkou dobu, není zde potřebný pracovník poskytující vozidlo – a vozidla jsou k dispozici na mnoha místech.

Vanpooling je označení způsobu cestování, kdy skupina cestujících dojíždí na pracoviště mikrobusem a rozpočítává mezi sebou náklady na jeho provoz. Někdy na tento druh dopravy přispívá zaměstnavatel a může ji místo zaměstnanců zajišťovat také třetí osoba.



Opatření pro konkrétní objekty

Plán mobility – jedná se o plán mobility zaměřený na určitý objekt, používaný k motivaci a často ke změně dopravních návyků osob cestujících do a z daného objektu (například zaměstnanců firmy, zákazníků obchodu, žáků a učitelů konkrétní školy). V mnoha zemích je systém nazýván **cestovním plánem** nebo **plánem pro omezení cest**. Plán mobility obvykle tvoří celý balíček opatření, zejména pokud se jedná o velmi rozsáhlý objekt, který dopravní provoz vytváří. Plán mobility musí být přizpůsoben potřebám daného objektu, s využitím

řady opatření vybraných z níže uvedeného seznamu (nejedná se však o vyčerpávající přehled):

- Propagace různých možností dopravy do objektu s cílem ozřejmit jejich dostupnost.
- Informace o možnostech dopravy do objektu uváděné v různých formách (na internetu, dopravním značením pro pěší apod.).
- Systém *carpoolingu* umožňující propojit osoby cestující pravidelně na dané trase tak, aby cestovaly společně.
- Firemní *carsharingový* plán (např. sdílené používání firemních vozidel na služebních cestách, a někdy také pro soukromé cesty mimo pracovní dobu).
- Služba garantovaného odvozu domů, která lidem využívajícím systém *carpoolingu* umožní dostat se domů v neočekávaných situacích, například onemocní-li jim dítě.
- Snížení počtu pracovních dnů v rámci týdne (odpracování 10 pracovních dnů během 9 dnů prodloužením pracovní doby) nebo změna pracovní doby nebo harmonogramu jednání s vyloučením přesunů během dopravní špičky a koordinace pracovní doby s odjezdy dopravních prostředků hromadné dopravy.
- Umožnění občasné práce doma a pomoc při uspořádání takového systému práce, rovněž usnadnění nákupů z domova bez nutnosti cestování do daného objektu.
- Reorganizace a racionalizace služebních cest a nahrazení některých cest použitím telekomunikačních systémů.
- Reorganizace a racionalizace dodávek realizovaných firmou nebo dodavateli pro omezení přepravy nákladu do a z objektu.
- Změny v systému cestovních náhrad za používání vlastního vozidla pro služební cesty s

cílem podpořit dopravní prostředky a způsoby cestování příznivější pro životní prostředí (například náklady na delší cesty by byly proplaceny pouze do výše vlakové jízdenky bez ohledu na použitý druh dopravního prostředku, bez náhrad dle sazby za ujetý kilometr osobním vozem; vyšší sazby náhrad za ujetý kilometr při použití jízdního kola oproti použití automobilu apod.). Cílem těchto opatření je změna volby dopravního prostředku pro služební účely a také omezení výhod pro dojíždění automobilem do zaměstnání, což ovlivní motivaci těch, kteří původně usilovali o finanční pobídky při využívání vlastního automobilu pro služební cesty.

- Sprchy, převlékárny, šatny, žehličky, kulmy na vlasy a fény dostupné pro zaměstnance docházející do práce pěšky, přijíždějící na skateboardech, kolečkových bruslích nebo jízdních kolech, běžce.
- Bezpečné parkování jízdních kol.
- Dotované nebo daňově výhodné nákupy jízdních kol a dalšího vybavení pro „klidnější druhy dopravy“ (viz výše: pěší a cyklistická doprava atd.).
- Poskytování služebních jízdních kol.
- Bezplatný servis jízdních kol na začátku cyklistické sezóny přímo na pracovišti.
- Bezpečné a přímé cyklostezky a chodníky pro pěší propojující budovy v areálu se všemi vstupy do objektu.
- Vyjednání následujících služeb s provozovateli hromadné dopravy a příspěvky na tyto služby:
 - Kyvadlová autobusová doprava mezi objektem a nejbližšími dopravními uzly nebo systémy „*park and ride*“ (může se jednat o systém řízený samosprávou

nebo systém otevřený pouze pro uživatele z organizace, která jej využívá).

- Vyšší frekvence stávajících služeb.
- Zavedení nových služeb za účelem přímého spojení objektu s oblastmi, ve kterých bydlí mnoho jeho uživatelů.
- Slevy na jízdenky pro uživatele objektu.
- Zpřístupnění zaměstnaneckých jízdenek nabízených dojíždějícím a snížení cen jízdenek pro cestující používající pravidelně hromadnou dopravu.
- Nabízení zkušebních jízdenek s omezenou platností osobám, které zatím nevyužívají veřejnou hromadnou dopravu, aby si mohly během týdne nebo měsíce vyzkoušet tento druh dopravy za nízkou cenu, příp. zdarma.
- Prodej jízdenek na veřejnou dopravu v daném objektu.
- Vanpooling, kdy skupina zaměstnanců dojíždí do objektu a zpět jedním mikrobusem, někdy dotovaným firmou.
- Vyplácení prémie zaměstnancům (na základě záznamů jejich denních cest) za používání alternativních dopravních prostředků do zaměstnání (používané obvykle jen v případě dojíždění do zaměstnání).
- Zaměstnání konzultanta pro otázky mobility a otevření kanceláře pro otázky mobility.
- Vybavení sídla některými službami, což umožní omezit odchody zaměstnanců z objektu v průběhu přestávek.
- Správa parkovacích míst v areálu objektu (někdy po dohodě s místními úřady, také mimo areál objektu). Další informace jsou uvedeny níže.

Správa parkovacích míst pro osobní automobily

představuje velmi důležitý mechanismus, který významně ovlivňuje způsob dojíždění do objektu. V případě, že je počet parkovacích míst nedostatečný, může správa parkování v areálu objektu probíhat takto:

- Od všech nebo některých uživatelů lze vybrat poplatky za denní, měsíční nebo roční používání parkoviště podle paušálních sazeb nebo sazeb odvíjejících se od různých kritérií (např. dle příjmů zaměstnance nebo v závislosti na kvalitě a místě parkovacího místa).
- Lze zavést určitá omezení - např. zaměstnanci mohou svá parkovací místa používat čtyřikrát během pěti dnů.
- Nejlepší parkovací místa mohou být rezervována pro osoby používající systémy sdíleného dojíždění vozidly, což bude určitou pobídkou pro zaměstnance, aby dojížděli do práce spolujízdou.
- Parkovací místa mohou být přidělována podle jasně stanovených kritérií, například podle délky služební praxe nebo doby cestování do daného místa osobním automobilem oproti dojíždění hromadnou dopravou, podle rodičovských povinností apod.
- Přístup na parkoviště může být omezen časově, například parkoviště u obchodního centra může být uzavřeno do 10:00 hod., aby se zamezilo jeho využívání dojíždějícími (zaměstnanci).
- Zaměstnanci mohou dostávat finanční ekvivalent za nevyužívání svých parkovacích míst (ang. *parking cash-out*).

V případě, že parkoviště u objektu má pouze omezený počet parkovacích míst nepostačující příliš velké poptávce, zaměstnavatel může spolupracovat s místní samosprávou na zajištění dodatečných parkovacích míst v ulicích kolem objektu pro snížení efektu „přetékání“.

V rámci **školních plánů mobility** mohou rodiče pomáhat při zavádění opatření, například uspořádáním „pěších autobusů“ – děti chodí do školy společně v doprovodu několika rodičů. Často je pak vypracování, provozování a sledování plánu zařazeno do učebního plánu. Tak se žáci i rodiče seznámí s řešeními nabízejícími alternativní dopravní prostředky pro cesty do školy, jsou vzděláváni v otázkách mobility, účastní se popularizačních opatření a akcí pro zvyšování informovanosti. Tato opatření mohou zahrnovat:

- Hry zaměřené na otázky mobility kombinované s dopravními průzkumy, které mohou mít podobu soutěží o nejlepší průzkum provedený jednotlivci nebo skupinami dětí.
- Požádání dětí, aby v okolí školy identifikovaly oblasti, ve kterých se cítí ohrožovány silniční dopravou, a pomohly navrhnout opatření k omezení problémů tohoto druhu.
- Vyučovací hodiny na téma mobility (včetně vzdělávacích výletů).
- Výuka jízdy na jízdních kolech.
- Vyznačení doporučených míst pro vystupování dětí, které rodiče přivážejí do školy osobním automobilem.
- Zákaz parkování před školou.
- Organizace spolujízdy (carpooling) nebo „pěších autobusů“ pro zajištění docházky dětí do školy.



Seznam zkratk

MM	Řízení mobility (Mobility Management)
PTA	Osobní poradenství v dopravě (Personalised Travel Assistance)
TA	Dopravní povědomí (Travel Awareness)
TDM	Řízení poptávky po dopravě (Travel Demand Management)
WP	Pracovní balíček (Work Package)

Referenční materiály

Cycling to work campaign.

http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=1400&lang1=en (25. září, 2007)

Meyer, M.D. (1999). "Demand Management as an element of transportation policy: using carrots and sticks to influence travel behaviour." *Transportation Research A*, 33, 575-599.

Victoria Transport Policy Institute (2007). "TDM Encyclopaedia." <http://www.vtpi.org/tdm/index.php> (14. srpna 2007)

Toolbox for Mobility Management Measures for
Companies.
<http://www.mobilitymanagement.be/english/>
(14. srpna 2007)