

# PLÁN MOBILITY NEMOCNICE LITOMĚŘICE, a. s.

---

D.T3.2.4

Květen 2018

---





## Obsah

1. Shrnutí - Summary .....	2
2. Úvod.....	3
2.1. Projekt MOVECIT .....	3
2.2. Město Litoměřice .....	3
2.3. Tvorba plánu mobility .....	5
3. Koncepce mobility .....	7
3.1. Zapojení do procesu plánování .....	7
4. Analýza současné situace .....	8
4.1. Popis instituce .....	8
4.1.1. Dostupnost pěší dopravou .....	8
4.1.1.1. Hlavní přístupové trasy.....	8
4.1.2. Dostupnost Nemocnice Litoměřice veřejnou dopravou .....	10
4.1.2.1. Vzdálenost zastávek veřejné dopravy od nemocnice .....	12
4.1.3. Dostupnost nemocnice automobilovou dopravou .....	14
4.1.3.1. Parkování v rámci města .....	16
4.1.4. Dostupnost nemocnice cyklistickou dopravou.....	17
4.2. Audit dopravní situace budov a okolí .....	18
4.2.1. Pěší doprava - bezbariérový přístup .....	18
4.2.2. Cyklistická doprava .....	19
4.2.3. Automobilová doprava - plochy pro parkování, kterými disponuje nemocnice..	19
4.3. Průzkum dopravního chování zaměstnanců .....	20
4.3.1. Dělbá přepravní práce .....	21
4.3.2. Potenciál pro změnu dopravního chování .....	23
4.3.3. Charakteristika parkování zaměstnanců .....	23
4.4. Souhrn dopravní situace Nemocnice Litoměřice (Analýza SWOT) .....	25
4.4.1. Pěší a cyklistická doprava .....	25
4.4.3. Veřejná hromadná doprava .....	26
4.4.4. Automobilová doprava .....	27
5. Návrhová část .....	28
5.1. Vize a specifické cíle .....	28
5.2. Navrhovaná opatření .....	29
5.2.1. Zdravé dojíždění do práce .....	30
5.2.2. Podpora VHD a intermodálního cestování .....	31
5.2.3. Dostupné parkování pro pacienty, zaměstnance i návštěvníky.....	32
5.2.4. Rozvinutý management mobility .....	33
6. Zdroje .....	34



## 1. Shrnutí - Summary

The process of mobility plans creation is still a new phenomenon in the Czech Republic. Sustainable urban mobility plans are created in more and more cities and the term SUMP (or PUMM in Czech) is beginning to be a known concept. On the other hand, the specific mobility plans such as workplace mobility plans, are still unknown to the public. Czech Environmental Partnership Foundation is trying to change this and support sustainable mobility with tools such as this. Mobility plans, in general, are trying to solve problems by setting and monitoring goals. The action plan proposes low-carbon measures which can help reach those goals by new strategies, motivation or restrictions. Even though the workplace mobility plan doesn't deal with all the problems within the city, it also includes the whole functional urban area (FUA), because that is also the area from which are the employees commuting from or making their business trips too.

The municipality of Litoměřice is a pioneer in the sustainable mobility. It has a long-term mission that promotes electromobility, low-carbon and environmentally friendly use of the energy sources. It is quite logical that this town has become a partner of MOVECIT project, during which is this workplace mobility plan developed. There are two mobility plans developed during the project lifetime - The Mobility Plan of Litoměřice Hospital (which you are currently reading) and The Mobility Plan of the Municipality of Litoměřice.

The stakeholder involvement was very important during the process of mobility plan creation. Working group, which was set up at the hospital was an efficient body throughout the process. There were six meetings during the period of the mobility plan creation. The members of the working group were mostly representatives of relevant offices and departments as well as the director and member of the board. The employees were also involved in the planning process. 41 % of employees filled in the Staff travel survey and expressed their needs for better conditions for more sustainable use of transportation.

The whole process of The Mobility Plan of the Litoměřice hospital creation lasted for 19 months. It was started by the first meeting of the working group in November 2016 and it will be ended by introduction of the mobility plan by the hospital board in May 2018. The results of the whole process are summarized in this document, which consists of two main parts - analytical and proposal. The analytical part gathers the results of extent analyses of the municipal workplace buildings, its accessibility by different transportation modes, site audits and it also contains the most relevant results of Staff travel survey (which was conducted among municipal employees in April 2017). The chapter is concluded by SWOT analysis which is a recapitulation of the most important findings. The proposal part draws from the analytical one and tries to find possible low-carbon solutions including the action plan, which consists from 28 measures leading towards the higher shares of sustainable transportation on employees commuting and business trips in the municipality of Litoměřice and its FUA.

The incorporation of the FUA was very important during the process because 50,3 % of the employees (who filled in their home location in the survey) commute from the surrounding of the municipality of Litoměřice. Analyses showed that these employees commute mostly from near villages but also from more distant cities (even Ústí nad Labem, Děčín or Prague). The sources of commuting are also visualized in online map (sample in picture 9). There are many low carbon measures in the action plan, which are taking the FUA in consideration. E.g. the development of the parking facilities for cyclists and enabling the use of some showers will serve especially for those who commute from longer distances. Measures connected to public transportation (connected departure times of municipal public transportation and regional public transportation, arrival and departure times that reflect the working shifts, intermodality support etc.) as well as carpooling support (via promotional campaigns and website tool developed within the MOVECIT project) should serve more the commuters from longer distances. One of the low-carbon measures incorporated in the action plan is a pilot action supported by the MOVECIT project. It is a purchase of charging station for e-bikes. Installation of this charging station near the entrance to the hospital should support commuting from the municipality of Litoměřice and in its' FUA on e-bikes. The charging stations will be places also at the three workplaces of the municipality of Litoměřice.



## 2. Úvod

### 2.1. Projekt MOVECIT

Nadace Partnerství spolupracuje s Městským úřadem Litoměřice a s Nemocnicí Litoměřice a.s. na projektu MOVECIT, který si klade za cíl pomáhat zaměstnancům při jejich dopravování do práce. Na projektu se podílí zástupci měst, specialisté na udržitelnou mobilitu a regionální neziskové organizace ze sedmi evropských států (České republiky, Slovenska, Slovinska, Německa, Rakouska, Maďarska a Itálie).

Smyslem projektu z pohledu města Litoměřice je vytvářet příznivější podmínky v rámci Městského úřadu Litoměřice a Nemocnice Litoměřice a.s. pro to, aby se zaměstnanci mohli dopravovat do práce efektivně, ekonomicky výhodně, zdravě a s nízkým dopadem na životní prostředí. Jedním ze způsobů, jak tohoto dosáhnout, je právě tento institucionální Plán mobility Nemocnice Litoměřice a.s.

Projekt je podpořen z programu Interreg CENTRAL EUROPE (Evropský fond pro regionální rozvoj) na období let 2016 až 2019. Bližší informace jsou k dispozici na webových stránkách projektu <http://www.interreg-central.eu/movecit>.

### 2.2. Město Litoměřice

Město Litoměřice již mnoho let systematicky usiluje o zvýšení kvality řízení města zaváděním prvků strategického plánování v duchu zásad dobré správy a udržitelného rozvoje. Dlouhodobě hospodaří s vyváženým rozpočtem a pro financování svých aktivit se snaží v maximální možné míře využívat národní i evropské finanční zdroje.

Řada analýz a koncepčních materiálů již byla vypracována, například nový Strategický rozvojový plán města Litoměřic byl schválen v roce 2012. Součástí strategického plánu je mimo jiné i doprava, která je ukotvena v rozvojové oblasti „B“, věnující se environmentálním aspektům. Jedním z klíčových cílů je i „Cíl B. II: Zlepšit dopravní dostupnost, dopravní systém města a možnosti pro ekologickou dopravu“ (Strategický plán rozvoje města Litoměřice, 2012, s. 8).

V době tvorby tohoto Plánu mobility Nemocnice Litoměřice a.s., který je institucionálním plánem mobility a slouží primárně zaměstnancům nemocnice, je zároveň vytvářen Plán udržitelné městské mobility (PUMM), který je vyvíjen na úrovni celého města Litoměřice a jeho kontextu v dopravní síti. Tyto dva plány se vzájemně nevyklučují, ale doplňují a společně vytváří celistvější dopravní řešení města i jeho součástí. Je nutné poznamenat, že institucionální plán mobility je značně omezen místně a řešení některých situací a problémů, které vyvstávají v rámci pracoviště, je nutné řešit právě skrze PUMM na úrovni celého města.

Nemocnice Litoměřice a.s. je největším zaměstnavatelem ve městě a má přibližně 900 zaměstnanců. Instrukce dosud nemá žádné zkušenosti s plánováním mobility. V minulosti sice byla vypracována studie dopravního řešení v rámci areálu nemocnice, k realizaci navržených opatření však nedošlo.

Nemocnice se nachází na severovýchodním okraji města a hlavní přístupovou cestou je silnice III. třídy č. 25847, která je hlavní spojnicí z města ve směru do sousední obce Žitenice (viz. Obr. 1).

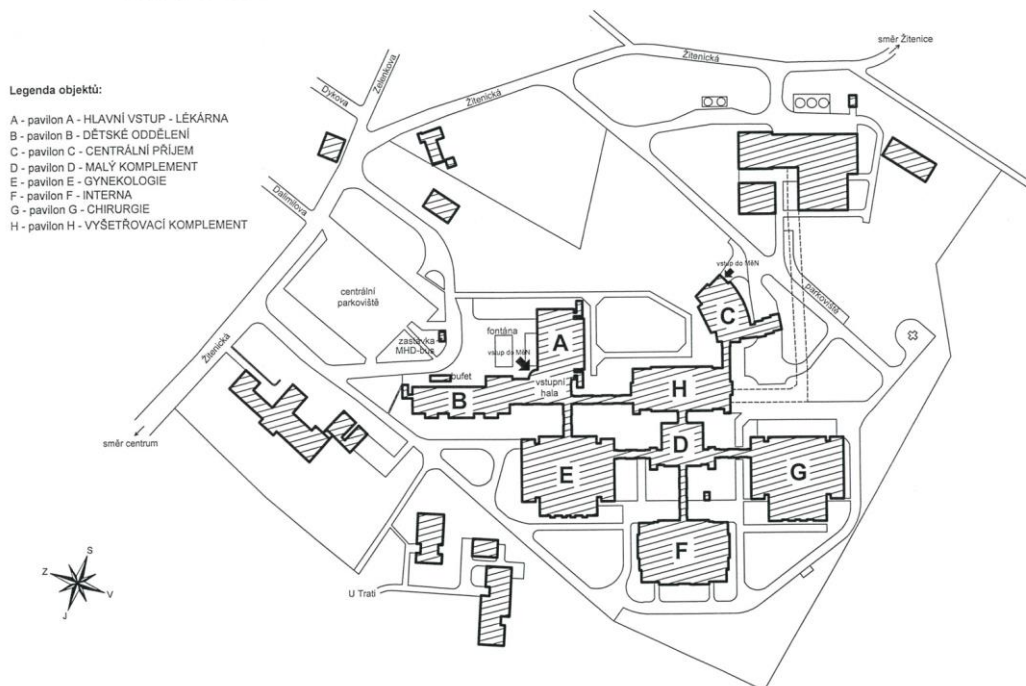


Obr 1 Poloha nemocnice v rámci města (MAPS.GOOGLE.COM, 2018).



Areál nemocnice se skládá z osmi pavilonů, které jsou vzájemně propojené (viz Obr. 2). Do nemocnice vedou dva hlavní vchody - hlavní vchod a centrální příjem.

### ORIENTAČNÍ PLÁNEK AREÁLU MĚSTSKÉ NEMOCNICE V LITOMĚŘICÍCH



Obr 2 Orientační plán areálu nemocnice (zdroj: Nemocnice Litoměřice a.s.).

## 2.3. Tvorba plánu mobility

Celý proces vytváření Plánu mobility Nemocnice Litoměřice (PM NL) trval 19 měsíců, byl zahájen 1. 11. 2016 prvním setkáním pracovní skupiny a byl finalizován v květnu 2018 a následně projednán na schůzi představenstva nemocnice. Výsledky celého plánovacího procesu jsou shrnuty v tomto dokumentu, který je tvořen dvěma hlavními částmi - analytickou a návrhovou. Analytická část shrnuje výsledky rozsáhlé analýzy o nemocnici jako pracovišti, její dostupnosti různými dopravními módy, obsahuje zásadní výsledky Průzkumu dopravního chování zaměstnanců Nemocnice Litoměřice (PDCH NL 2017) a popisuje pracoviště z infrastrukturního hlediska. Kapitola je zakončena SWOT analýzou, která sumarizuje veškeré zásadní body, které z analýzy vyvstaly. Návrhová část čerpá z těchto analýz a předkládá možná řešení, včetně akčního plánu, ve kterém jsou vypsána jednotlivá opatření, kladoucí si za cíl zvýšit podíl udržitelných druhů dopravy na dojížděcí do práce i služebních cestách.

Na začátku plánovacího procesu byla ustanovena pracovní skupina, která byla vytvořena ze zástupců odborů zásadních pro plánování mobility v nemocnici (více viz podkapitola 3.1.). Kromě schůzek pracovní skupiny probíhaly práce na PM NL přímým kontaktem užšího zpracovatelského týmu Nadace Partnerství a zástupců MĚÚ a nemocnice, a to zejména skrze konzultace s koordinátorem mobility MĚÚ a s koordinátorem PUMM Litoměřice. Cenné informace byly získány také terénním auditem a Průzkumem dopravního chování zaměstnanců Nemocnice Litoměřice, který proběhl v dubnu 2017, byl konzultován s pracovní skupinou a distribuován v papírové formě skrze existující struktury nemocnice. Na dotazník odpovědělo 385 z 933 zaměstnanců, což činilo míru návratnosti 41 %. Prostřednictvím tohoto dotazníku měli možnost zaměstnanci vyjádřit své zkušenosti a podněty s každodenním dopravováním do práce.

Další fází v přípravě PM NL bylo zpracování návrhové části. Ta obsahuje mimo jiné i rozpracování specifických cílů, které pramení z vize, která byla formulována pracovní skupinou téměř na začátku procesu tvorby plánu mobility. Aby došlo k naplnění specifických cílů, obsahuje návrhová část také akční



plán, který se skládá z 16 konkrétních opatření, která vedou k udržitelnějšímu dopravování zaměstnanců MěÚ jak při dojíždění tak při služebních cestách.

Finálním krokem je schválení Plánu mobility Nemocnice Litoměřice. Schválení proběhlo v několika fázích. Nejprve byla pracovní skupinou schválena vize PM NL, poté analytická část a nakonec návrhová část včetně akčního plánu. Finální verze celého dokumentu bude předložena také představenstvu nemocnice.

Součástí plánu mobility bylo také zavedení pilotních akcí, které se v Litoměřicích sestávají konkrétně z nákupu 10 elektrokol pro MěÚ a 4 nabíjecích stojanů pro elektrokola. Stojany pro nabíjení elektrokol budou instalovány v červnu 2018 na pracovištích MěÚ a u Nemocnice Litoměřice.



## 3. Koncepce mobility

### 3.1. Zapojení do procesu plánování

Nemocnice Litoměřice a.s. byla mimo jiné zapojena pro procesu plánování skrze ustanovení pracovní skupiny. Celkem byla pracovní skupina svolána šestkrát a byl s ní projednáván celý proces vzniku PM NL. Prvního setkání pracovní skupiny se mimo jiné zúčastnil také místostarosta Karel Krejza a vyjádřil PM MěÚ Litoměřice politickou podporu. Mezi členy pracovní skupiny patří kromě zástupců ze strany zhotovitele (Nadace Partnerství) také ředitel nemocnice Radek Lončák a zástupci Provozního odboru a Odboru představenstva. Členy pracovní skupiny byli mimo jiné zástupci Městského úřadu v Litoměřicích, a to koordinátoři mobility (Zdeněk Zabilanský (2016-2017) a poté Alice Kraliková (2018)) a později také koordinátorka tvorby SUMP Litoměřice Hana Brůhová-Foltýnová. Pracovní skupina významným dílem přispěla k finální podobě PM NL, zejména díky kombinaci znalosti Litoměřic, pracovního prostředí i odborné způsobilosti jednotlivých členů.

Zaměstnanci NL byli do procesu tvorby Plánu mobility Nemocnice Litoměřice zapojeni zejména skrze dotazníkové šetření, kde měli prostor pro vyjádření svých požadavků i jmenování případných bariér, které pociťují při dojíždění do práce. Zároveň pro různé problémy s dopravou slouží na MěÚ pozice koordinátora mobility, na něhož se zaměstnanci mohou se svými podněty obracet.





## 4. Analýza současné situace

### 4.1. Popis instituce

Nemocnice Litoměřice a.s. je spádovým zdravotnickým zařízením, které v každém roce obslouží více než 250 tisíc lidí. Pracoviště zaměstnává 933 zaměstnanců (stav k 1. 6. 2017). Nemocnice se nachází zhruba jeden kilometr severovýchodně od centra na okraji města Litoměřice.

Pro dopravní rytmus zaměstnanců pracoviště je určující třísměnný provoz, kdy významná část zaměstnanců pracuje na směny v časovém rozmezí od 7.00 do 19.00. Návštěvní hodiny pro veřejnost jsou ve všední dny od 15:00 do 17:00, o víkendech od 14:00 do 17:00; v tomto období mohou vznikat určité problémy související se zvýšeným provozem.

V následujících podkapitolách popisujeme přístupnost areálu nemocnice dle základních druhů dopravy.

#### 4.1.1. Dostupnost pěší dopravou

Z průzkumu dopravního chování vyplynulo, že přibližně čtvrtina respondentů se do zaměstnání pravidelně dopravuje pěšky. Chůze je tedy druhým nejrozšířenějším způsobem dopravy do zaměstnání. Přístupnost budov je však důležitá nejen kvůli vysokému procentu lidí, které tento mód preferují, ale také kvůli tomu, že využití chůze je alespoň pro část cesty nevyhnutelné. To, jak je chodcům uzpůsobeno blízké okolí areálu je tedy klíčové i pro ty, kteří se do práce dopravují automobilem, veřejnou dopravou, či jinak.

##### 4.1.1.1. Hlavní přístupové trasy

Pro pěší dopravu mají význam dvě přístupové trasy (vzhledem k rozmístění lokalit, odkud zaměstnanci docházejí pěšky): trasa z jižního směru (Daliborova/Žitenická) a ze západního směru (Husova/Žitenická, resp. Dalimilova).

##### **Daliborova/Žitenická**

Trasa z jižního směru vede Daliborovou ulicí (komunikace III/25847, intenzita provozu 3 240 vozidel za 24 hodin). Chodci mají k dispozici 3 přechody v prostoru okružní křižovatky Daliborova/Topolčianská. Za křižovatkou se nachází železniční přejezd přes jednokolejnou trať. Přejezd je vybaven závorami a světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Problematickým místem je křižovatka Žitenická/K Interně, kde může docházet ke kolizím mezi automobily odbočujícími vpravo a chodci. Jedná se o mírně problematický úsek, neboť je zde ukončen chodník a není zde vyznačen přechod pro chodce.



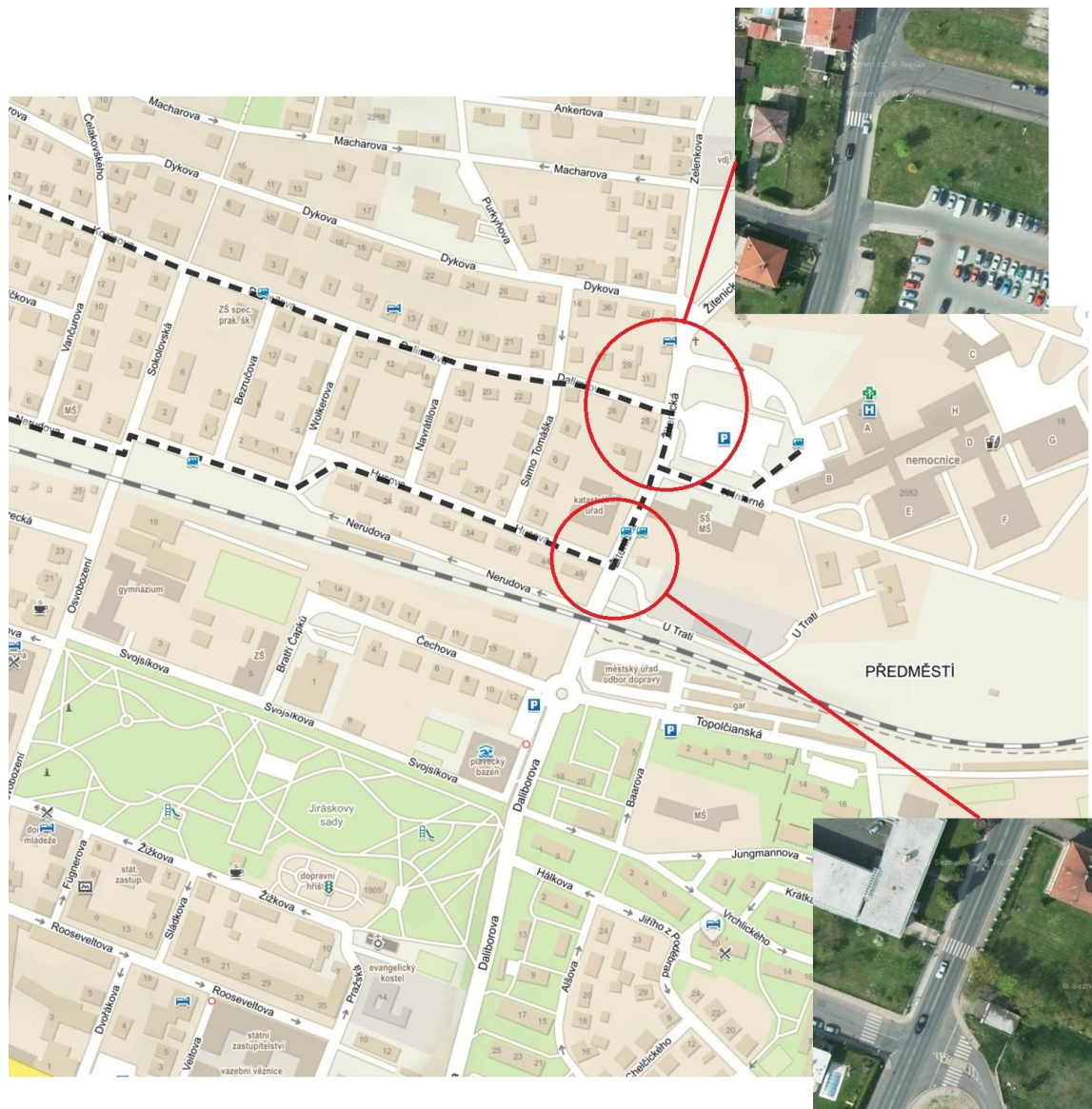
Obr 3 Přístupové pěší trasy z jižního směru (PDCH NL 2017), MAPY.CZ, 2018).

### Husova/Žitenická

Husova ulice je místní komunikace s nízkou intenzitou automobilového provozu. Platí zde zákaz vjezdu nákladních automobilů. Trasa dále pokračuje Žitenickou ulicí; chodci zde mají k dispozici přechod u katastrálního úřadu. I tato trasa prochází problematickou křižovatkou Žitenická/K Interně (popsáno výše).

### Dalimilova

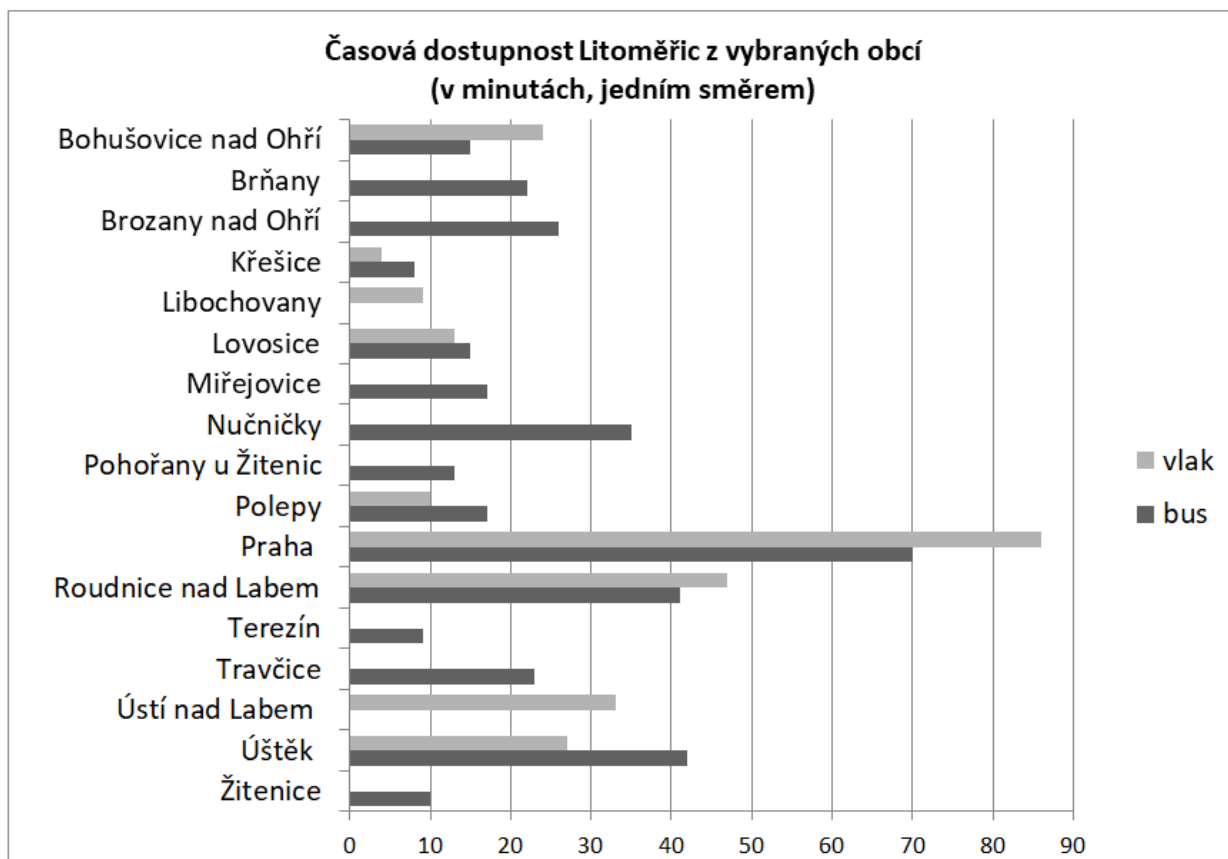
Místní komunikace s nízkou intenzitou automobilového provozu. Platí zde zákaz vjezdu nákladních automobilů a rychlost je omezena na 30 km/h. V úseku před vyústěním do Žitenické je v Dalimilově ulici vybudován chodník pouze po levé straně. Navazující přechod přes Žitenickou je umístěn příliš daleko od nejkratší cesty k nemocnici; dá se tedy předpokládat, že uživatelé této trasy obvykle přecházejí přes Žitenickou mimo přechod - přímo na příjezdovou komunikaci na parkoviště u nemocnice.



Obr 4 Přístupové pěší trasy ze západního směru (PDCH NL 2017, MAPY.CZ, 2018).

#### 4.1.2. Dostupnost Nemocnice Litoměřice veřejnou dopravou

Zhruba 15 % z celkového počtu cest je uskutečněno prostředky veřejné dopravy. Dostupnost nemocnice veřejnou dopravou je dána časovou dosažitelností a nabídkou vhodných spojů v požadovaných časových polohách. Na Obr. 5 jsou znázorněny grafy časové dostupnosti Litoměřic z vybraných lokalit při použití autobusové resp. železniční dopravy.

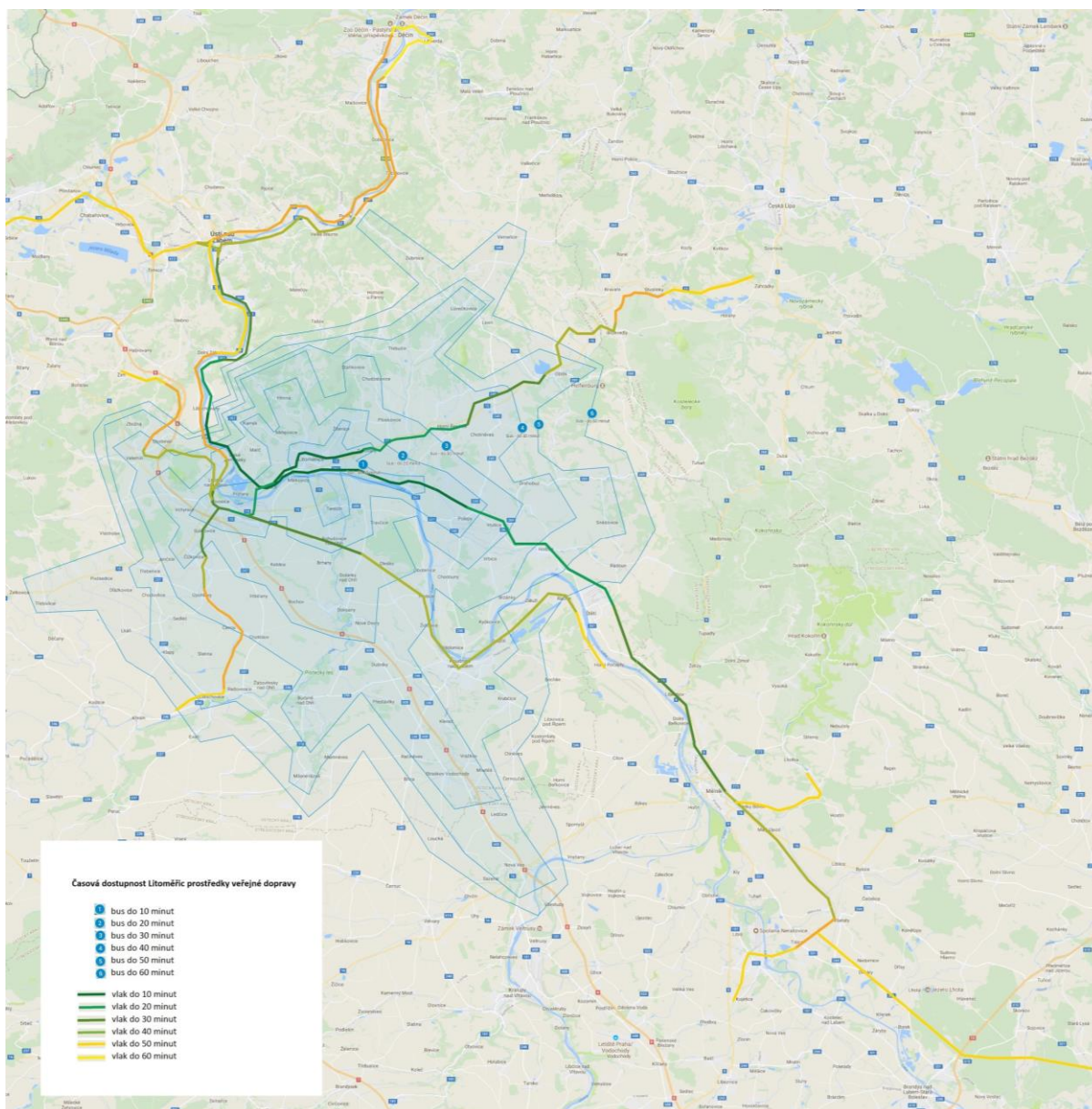


Obr 5 Časová dostupnost Litoměřic veřejnou dopravou (v minutách). (Pozn. V úvahu jsou brány nejrychlejší ranní spoje dle jízdních řádů 2017/2018 a to vč. přestupů pro příjezd do zaměstnání na devátou ranní hodinu.) (IDOS.CZ, 2017).

Na základě údajů z průzkumu dopravního chování zaměstnanců a aktuálních jízdních řádů veřejné dopravy byla vytvořena interaktivní isochronická mapa (tj. mapa časových vzdáleností) okolí Litoměřic. Mapa se nachází v online prostředí pod tímto odkazem: [https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1rm\\_5t2vMBKu8J9pro8BL-7Hxtxbnw5oM&ll=50.54033067566888%2C14.12751652166753&z=10](https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1rm_5t2vMBKu8J9pro8BL-7Hxtxbnw5oM&ll=50.54033067566888%2C14.12751652166753&z=10)). Ukázka mapy je znázorněna na Obr. 6.

Upřesňující údaje k isochronické mapě:

- Pásma časové dostupnosti korespondují s cestovními dobami mezi danými lokalitami a autobusovým nádražím Litoměřice, resp. železničními stanicemi Litoměřice - město a Litoměřice - horní nádraží.
- Do výpočtu cestovních dob byla zahrnuta nejkratší reálná dopravní spojení podle jízdního řádu 2016/2017 (v případě nutného přestupu je do cestovní doby započítán i čas čekání na návazný spoj).
- V úvahu byla brána dopravní spojení použitelná pro ranní dojíždění (tj. s příjezdem do Litoměřic v pracovní den mezi 7:00 a 9:00) a pro odpolední návrat (tj. s odjezdem z Litoměřic v pracovní den mezi 16:00 a 18:00).
- V online verzi mapy je navíc zahrnuta také bodová vrstva, která znázorňuje počáteční destinace jednotlivých zaměstnanců, jež se zúčastnili PDCH NL 2017. Kromě místa, ze kterého dojíždějí do práce, je v mapě také znázorněn dopravní mód, což umožňuje porovnání s isochronickou mapou veřejné dopravy.



Obr 6 Ukázka Online mapy časové dostupnosti veřejnou dopravou (dostupné na: [https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1rm\\_5t2vMBKu8J9pro8BL-7Hxtxbnw5oM&ll=50.54033067566888%2C14.12751652166753&z=10](https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1rm_5t2vMBKu8J9pro8BL-7Hxtxbnw5oM&ll=50.54033067566888%2C14.12751652166753&z=10) (PDCH NL 2017, MAPS.GOOGLE.COM)).

#### 4.1.2.1. Vzdálenost zastávek veřejné dopravy od nemocnice

K údajům o časové dostupnosti prostředky veřejnou dopravou je ještě nutné připočítat čas strávený cestou na pracoviště od nádraží či zastávky veřejné dopravy. Časová vzdálenost se může lišit dle využitého dopravního módu (př. chůze, MHD, kolo) a není tedy zahrnuta do Obr. 5 a 6. Fyzická vzdálenost od hlavních dopravních uzlů pro dojíždění do nemocnice je zaznamenána v Tab. 1.

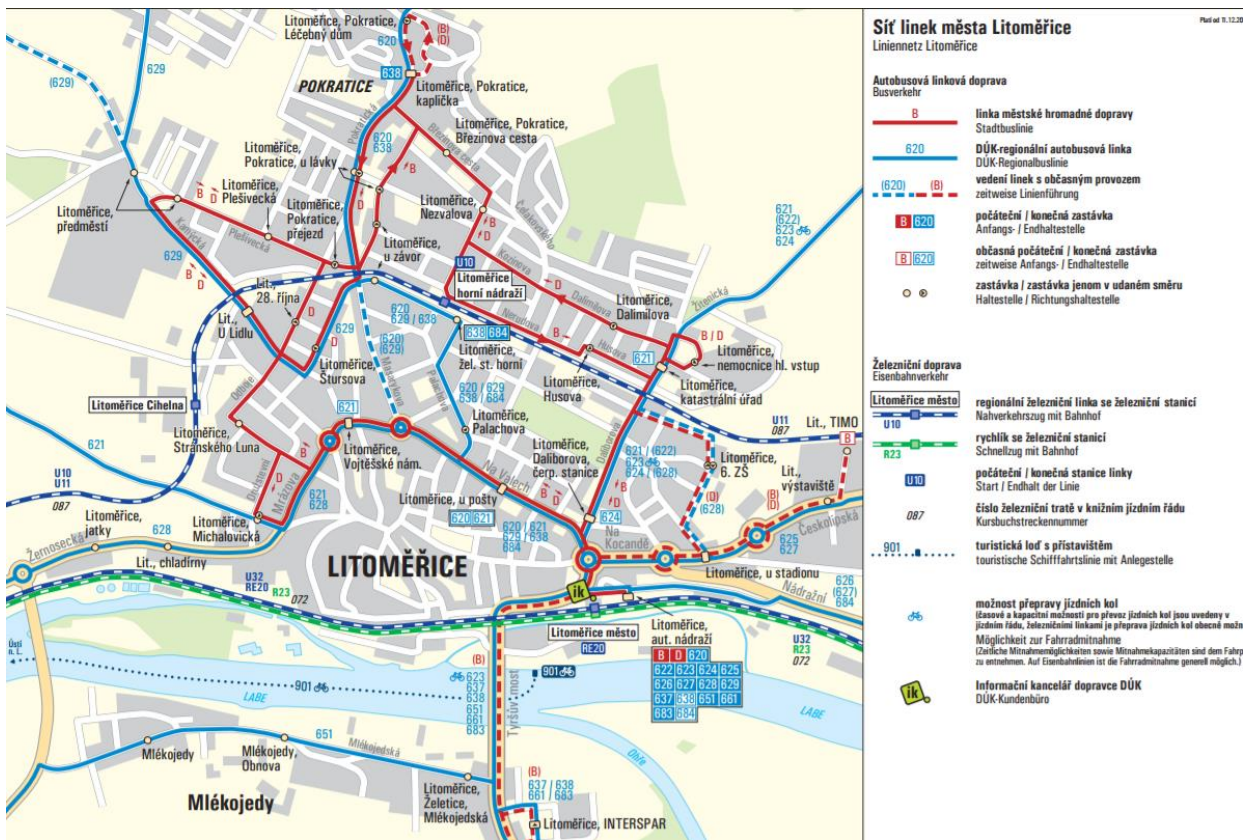
Tab 1 Vzdálenost zastávek veřejné dopravy od nemocnice (MAPY.CZ)

železniční stanice Litoměřice - město/autobusové nádraží (vlak/bus)	1 100 m
zastávka U pošty (bus, MHD)	1 200 m
železniční stanice Litoměřice - horní nádraží (vlak/bus, MHD)	1 000 m



zastávka Katastrální úřad (bus, MHD)	200 m
zastávka nemocnice hl. vstup (MHD)	30 m

K nemocnici (na zastávku nem. hl. vstup) zajíždí linka městské hromadné dopravy B a D. Tyto linky jsou okružní a až na některé úseky sdílí trajektorii cesty (viz Obr. 7). Přes den jezdí linky zhruba v 30ti minutových intervalech jedním směrem. Tato frekvence je pro efektivní napojení na MHD na VHD nedostačující, neboť na sebe spoje špatně navazují.



Obr 7 Schéma linek MHD v Litoměřicích (IDS Doprava Ústeckého kraje, 2017).



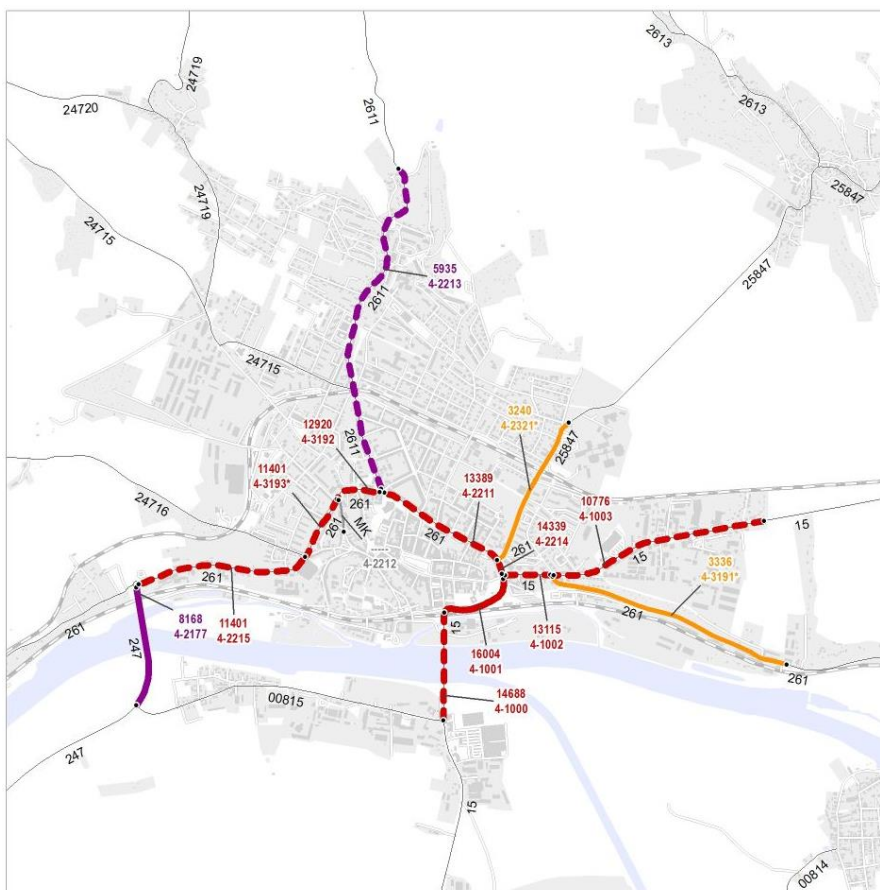
### 4.1.3. Dostupnost nemocnice automobilovou dopravou

49 % zaměstnanců NL se nejčastěji dopravuje do práce (a z práce) autem, které sami řídí. Jde o nejrozšířenější způsob dopravy do zaměstnání. Dalších 9 % zaměstnanců pak k dojíždění obvykle využívá spolujízdu v autě, které řídí někdo jiný.

Lokality, odkud zaměstnanci automobilem dojíždí, jsou zaznamenány na On-line mapě, která je dostupná pod odkazem:

<https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1naihtDivGVC08fqKAPhSZcQQtHE&ll=50.4402749308657%2C14.18952444999908&z=9>

Komunikací s nejvyšší intenzitou dopravy (kterou vzhledem k výjezdovým lokalitám zaměstnanci pravděpodobně využívají) je ulice Mezibraní v úseku mezi Tyršovým mostem a okružní křižovatkou Dlouhá/Na Kocandě/Na Valech (cca 16 tisíc vozidel za 24 hodin). Mezi další komunikace silně zatížené automobilovou dopravou patří ulice Na Valech/Komenského/Mrázova (průtah II/261), Tyršův most a Na Kocandě/Českolipská (průtah I/15). Ulicí Daliborovou, která je hlavní spojnicí nemocnice s centrem města, projede za den 3 240 vozidel - viz Obr. 8.



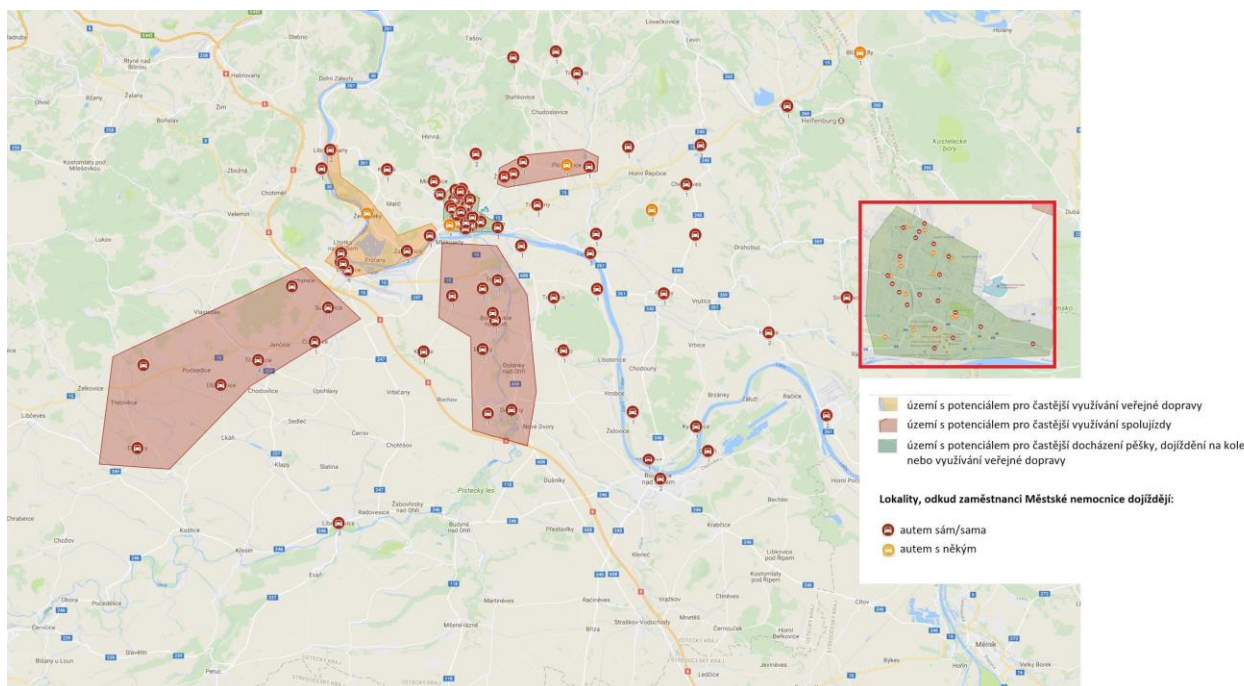
Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR  
v roce 2016

Tematické vrstvy: budovy, zástavba, železnice, vodní toky a plochy - mapový podklad © MO ČR, 2015; silniční síť - GlobalNetwork 1512  
1 : 25 000

Obr 8 Intenzity automobilové dopravy v Litoměřicích (ŘSD, 2016).



Z výzkumu dopravního chování zaměstnanců vyplynulo, že na území města Litoměřic i v některých příměstských oblastech existují objektivní podmínky pro případnou změnu způsobu dojíždění ve prospěch šetrnějších druhů dopravy. Na základě shluků zaměstnanců dojíždějících autem ze stejných míst byla vytvořena mapa míst dojíždějících a byla vymezena území s potenciálem změny. On-line mapa lokalit, odkud zaměstnanci dojíždějí autem (ukázka viz Obr. 9., dostupná také na: <https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1naihtDivGVC08fqKAPhSZcQQtHE&ll=50.4402749308657%2C14.18952444999908&z=9>).



Obr 9 Ukázka Online mapy dojížděky do zaměstnání IAD dostupné na:

<https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1naihtDivGVC08fqKAPhSZcQQtHE&ll=50.4402749308657%2C14.18952444999908&z=9> (PDCH MN 2017, MAPS.GOOGLE.COM, 2017).

Na základě těchto dat byla vymezena území s potenciální změnou.

#### A. Území s potenciálem pro častější využívání veřejné dopravy

Jde o koridor železničních tratí Ústí nad Labem-Litoměřice a Lovosice-Litoměřice. Dojíždějící z obcí ležících na tomto území mají pro cestování do Litoměřic možnost využít železničních spojů, které jsou ve srovnání s automobilovou dopravou časově výhodnější (lze i kombinovat železniční dopravu s IAD/cyklo/bus).

#### B. Území s potenciálem pro častější využívání spolujízdy

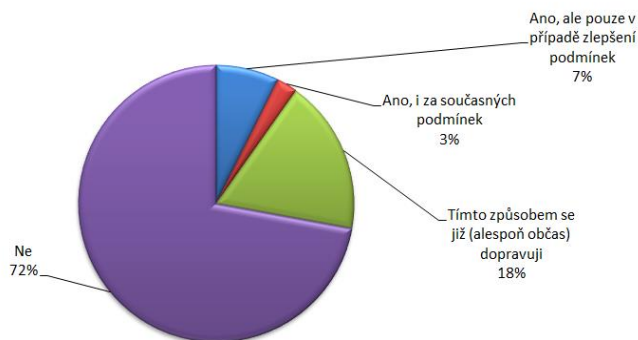
Jsou to vytipovaná území s vyšší koncentrací zaměstnanců dojíždějících autem a využívajících stejnou nebo velmi podobnou trasu; především jde o obce kolem silnic II/118 a II/608 (Budyně nad Ohří, Doksany, Bohušovice, Terezín), II/15 (Třebívlice, Třebenice, Sulejovice) a do určité míry také obce Žitenice a Pohořany. Podle výsledků dotazníkového průzkumu dopravního chování nicméně ochota k zapojení do spolujízdy má své limity (72% respondentů dojíždějících ze jmenovaných lokalit autem není ochotno zapojit se do spolujízdy - viz Obr. 10).





### C. Území s potenciálem pro častější docházení pěšky, dojíždění na kole nebo využívání veřejné dopravy

Jde vesměs o lokality na území města Litoměřic, ve vzdálenosti do 2 km od pracoviště. Tyto vzdálenosti jsou překonatelné zejména pěšky, na kole nebo užitím městské hromadné dopravy.



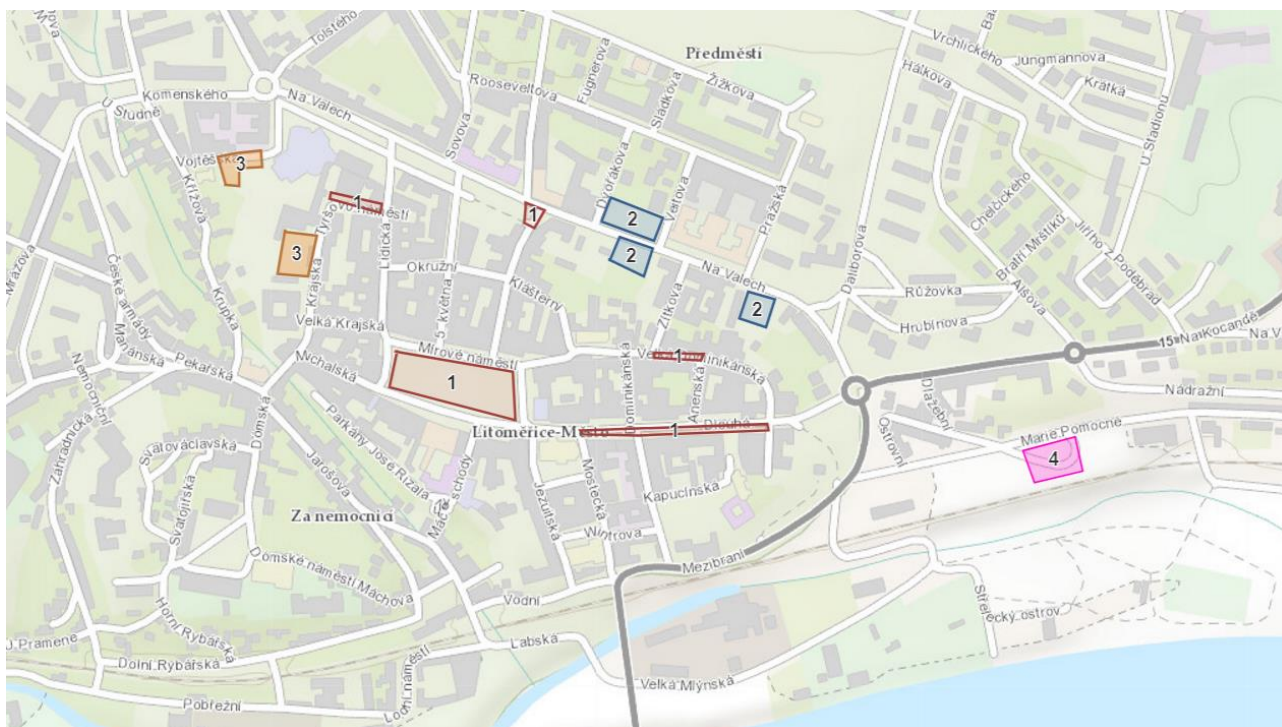
Obr 10 Podíl respondentů ochotných zapojit se do spolujízdy (PDCH MN, 2017).

#### 4.1.3.1. Parkování v rámci města

Ve městě jsou zavedeny 3 zóny placeného parkování (viz Tab. 2 a Obr. 11). Parkování na veřejných placených plochách je od nemocnice poměrně vzdálené a zaměstnanci nemocnice tedy zřídka využívají.

Tab 2 Zóny placeného parkování v Litoměřicích, stav k 1. 1. 2018 (GIS Litoměřice, 2018).

zóna	tarif	provozní doba	Lokality
I	První ½ hod.: 5 Kč, 1 hod.:10 Kč, další hodina 20 Kč SMS platba 13 Kč/75 min (každá další 25 Kč)	Po-Pá 8:00-17:00 So 8:00-11:00	Dlouhá ulice, Mírové náměstí-plošně, Tyršovo náměstí-plošně, Velká Dominikánská, Parkoviště u pošty
II	5 Kč za hodinu celodenní 50 Kč SMS platba 13 Kč/75 min (každá další 13 Kč), celodenní 60 Kč	Po-Pá 8:00-17:00 So 8:00-11:00	Veitova - parkoviště u Okr.soudu Na Valech - parkoviště u hradeb Na Valech - parkoviště u zahradnictví
III	10 Kč za hodinu SMS platba 13 Kč/75 min (každá další 13 Kč)	Po-Pá 8:00-17:00 So 8:00-11:00	parkoviště „U hvězdárny“, Krajská ulice Vojtěšská ulic, parkoviště u parku za DK



Obr 11 Veřejná parkoviště a parkovací zóny v Litoměřicích (Geografický informační systém Litoměřice, 2018).

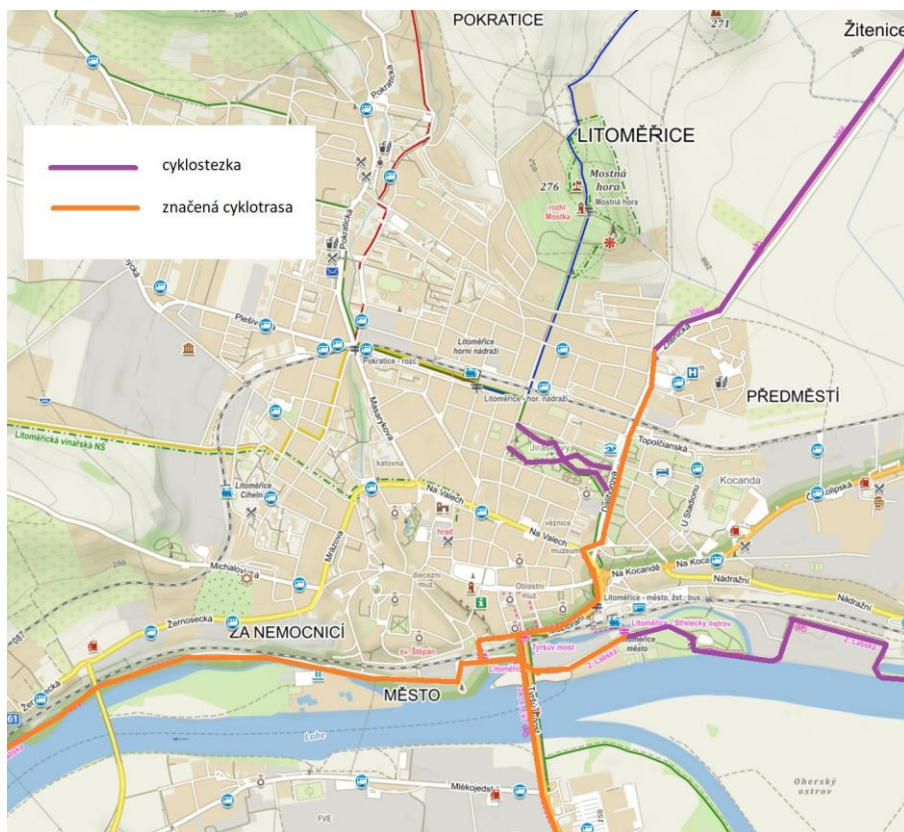
#### 4.1.4. Dostupnost nemocnice cyklistickou dopravou

Přestože v současné době hraje cyklistická doprava pouze okrajovou roli, její potenciál je vyšší, než napovídají výsledky průzkumu dopravního chování (pouze 6 % respondentů uvádí jízdní kolo jako nejobvyklejší způsob dojíždění do zaměstnání). Obr. 11 ukazuje současný podíl jednotlivých druhů dopravy na dojíždění do vzdálenosti 5 km (což je optimální vzdálenost pro využití jízdního kola).



Obr 12 Podíl jednotlivých druhů dopravy na dojíždění do do vzdálenosti 5 km (zdroj: PDCH MN, 2017).

Infrastruktura pro cyklistickou dopravu není v Litoměřicích příliš rozvinutá. Městem prochází několik značených dálkových cyklotras, které jsou pouze v některých úsecích vedeny po komunikacích bez automobilového provozu (cyklostezkách). Stávající úseky cyklostezek nejsou vzájemně propojeny (viz Obr. 12). Případné pravidelné dojíždění na kole mohou částečně usnadnit cyklostezky Žitenice-nemocnice a Křešice-Střelecký ostrov; jejich přínos je však značně znehodnocen neexistencí navazujících úseků, které by cyklistům umožnily bezpečnou dopravu dále do centra města.



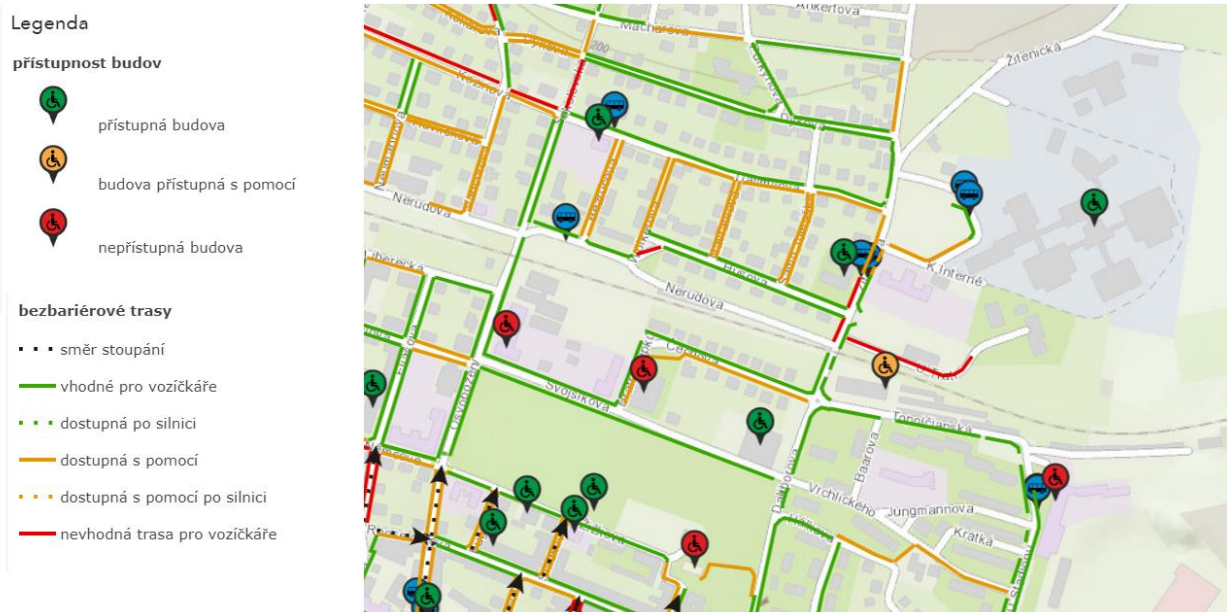
Obr 13 Komunikace pro cyklisty v Litoměřicích (MAPY.CZ, 2018).

## 4.2. Audit dopravní situace budov a okolí

Zástupci pracovní skupiny provedli obhlídku současného stavu zázemí pro uživatele jednotlivých druhů dopravy.

### 4.2.1. Pěší doprava - bezbariérový přístup

Z hlediska dostupnosti je také důležitá samostatná bezbariérovost budov a jejich okolí. Dle Bezbariérové mapy Litoměřic neexistuje v okolí nemocnice souvislá přístupová trasa, která by byla uzpůsobena pro využití invalidního vozíku bez asistence (viz Obr. 14). Vchody do jednotlivých pavilonů v areálu Nemocnice Litoměřice jsou řešeny bezbariérově, stejně jako trasy uvnitř budov. Vzhledem k charakteru této instituce by mělo být ostatně bezbariérové prostředí naprostou samozřejmostí.



Obr 14 Bezbariérové trasy v okolí nemocnice (GIS Litoměřice, 2018).

#### 4.2.2. Cyklistická doprava

Pro ukládání kol mohou zaměstnanci využívat přístřešek se stojany na kola u budovy A (viz Obr. 15). Přístřešek je pod kamerovým dohledem, nemocnice ale negarantuje bezpečné uložení kol. Jsou zde instalovány stojany staršího typu, které nepředstavují z hlediska funkčnosti ideální řešení. Někteří zaměstnanci si ukládají kola uvnitř budovy; tato praxe je vedením nemocnice tolerována, nicméně není vítaná. Většina zaměstnanců (kromě vyššího managementu) má k dispozici sprchy.



Obr 15 Přístřešek pro parkování kol.

#### 4.2.3. Automobilová doprava - plochy pro parkování, kterými disponuje nemocnice

Zaměstnanci mohou využít centrální parkoviště před budovou B, jehož kapacita je cca 120 míst. Parkoviště je bezplatné. Parkoviště je využíváno zejména třemi skupinami: pacienti, návštěvníky a zaměstnanci. Kapacita parkoviště je nedostačující; komplikace způsobují i dlouhodobě zaparkovaná vozidla návštěvníků. Možnost rozšíření parkovacích ploch je přitom omezená existencí nástupních ploch pro požární techniku. Z důvodu nedostatečné kapacity není možno zřídit garantovaná parkovací místa pro zaměstnance zapojené do spolujízdy (carpoolingu).

V prostoru před nemocnicí neformálně funguje místo pro krátkodobé zastavení, není ale prostor na rozšíření jeho kapacity.



Mnoho zaměstnanců i návštěvníků využívá k zaparkování vozidla i obslužnou komunikaci vedoucí k pavilonům C a G a k přistávací ploše pro vrtulníky (viz Obr. 21). Nevhodným parkováním na těchto komunikacích, ale mohou ohrozit průjezd vozidel záchranné služby a chod nemocnice.



Obr 16 Obslužná komunikace uvnitř areálu Nemocnice Litoměřice.

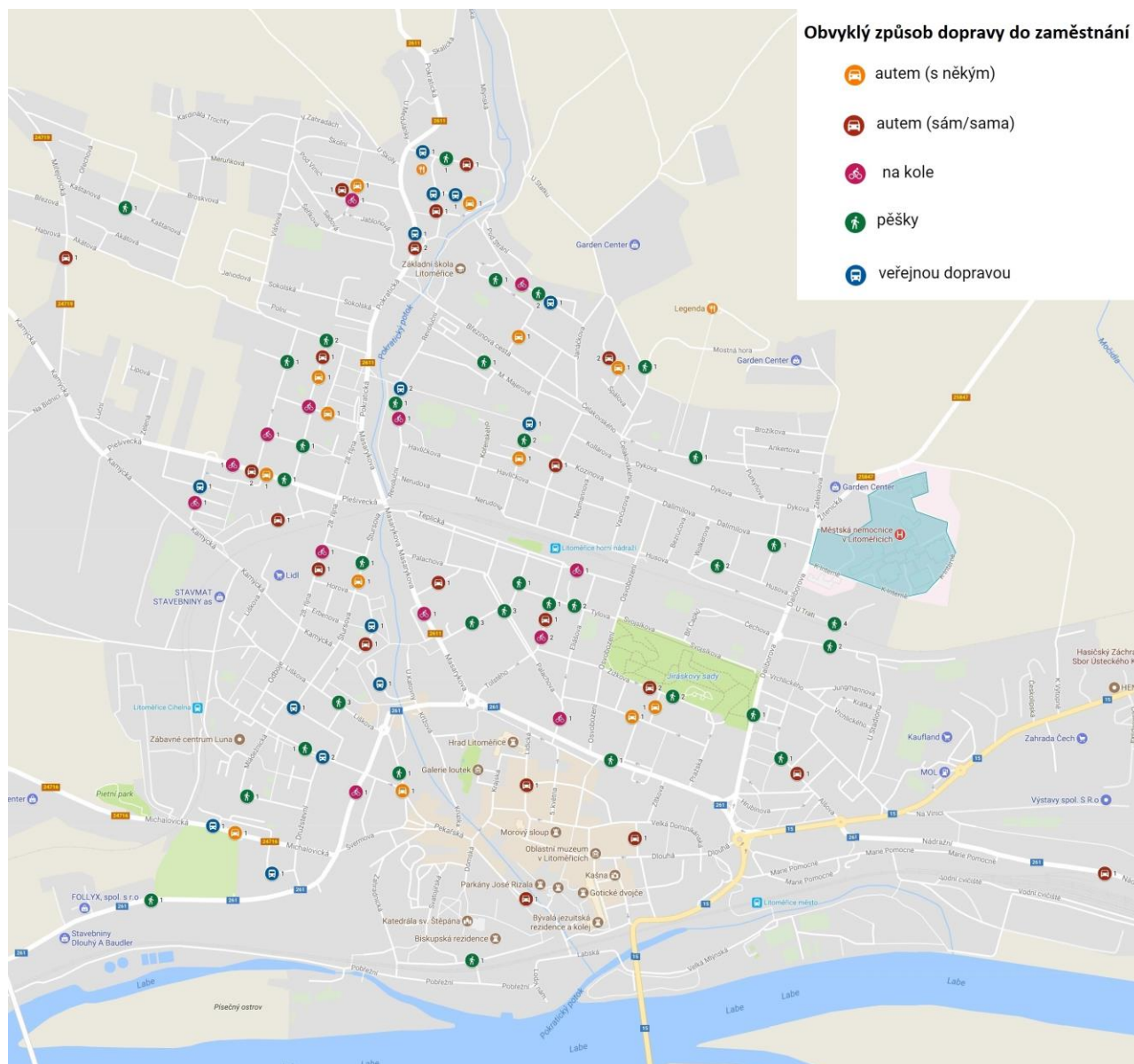
### 4.3. Průzkum dopravního chování zaměstnanců

Na jaře roku 2017 proběhl průzkum dopravního chování zaměstnanců Nemocnice Litoměřice. V této kapitole se nachází shrnutí základních výsledků společně s dalšími výstupy vytvořenými na jejich základě. Obsáhlejší výsledky se nachází v Příloze č. 1: Výsledky průzkumu dopravního chování zaměstnanců Nemocnice Litoměřice (jaro 2017).

Průzkum dopravního chování byl uskutečněn pomocí technik kvantitativního výzkumu, konkrétně dotazníkového šetření. Dotazník byl vyvinut v rámci mezinárodního projektu MOVECIT a jeho standardizovaná forma s případnými lokálními modifikacemi byla vyvinuta během ledna až dubna 2017. Vzhledem k nedostupnosti elektronických komunikačních kanálů pro administraci dotazníku mezi zaměstnanci městské nemocnice byl dotazník převeden do tisknutelné podoby.

Vytisknuté dotazníky byly distribuovány zaměstnancům městské nemocnice. Celkový počet vyplněných a odevzdaných dotazníků je 385. Celkový počet zaměstnanců je 933, míra návratnosti dotazníkového šetření je 41 %. Sběr dotazníků proběhl během dubna 2017.

Průzkum dopravního chování zaměstnanců kromě dalšího zjišťoval jakým způsobem a odkud se zaměstnanci Nemocnice Litoměřice obvykle dopravují do práce (viz ukázka mapy na Obr. 17). Díky získaným údajům bylo možné upřesnit frekvenci využívání jednotlivých přístupových tras a vyhodnotit dostupnost pracovišť pro konkrétní skupiny uživatelů.



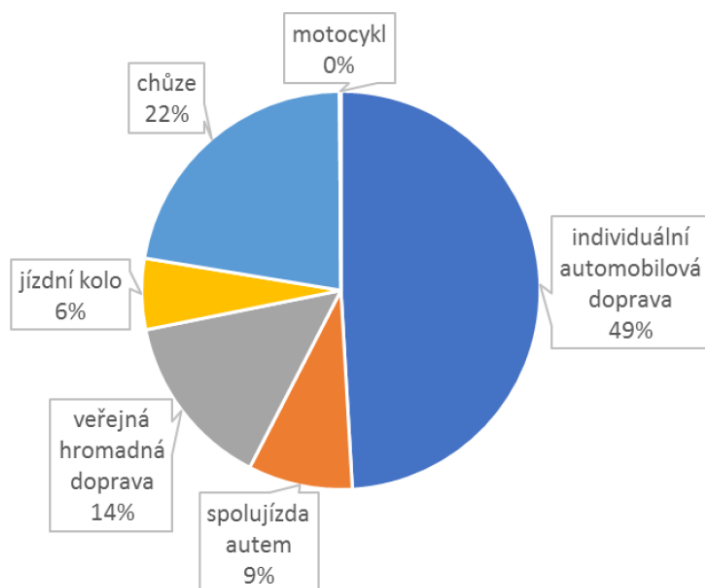
Obr 17 Ukázka on-line mapy znázorňující obvyklý způsob dopravy do zaměstnání a lokality, odkud zaměstnanci docházejí nebo dojíždějí (mapa je dostupná na: [https://drive.google.com/open?id=1Ba\\_8veUokjQ4IHPxSy\\_Jh\\_cah6A&usp=sharing](https://drive.google.com/open?id=1Ba_8veUokjQ4IHPxSy_Jh_cah6A&usp=sharing) (PDCH NL 2017, MAPS.GOOGLE.COM., 2018)).

#### 4.3.1. Dělbá přepravní práce

Základním ukazatelem dopravního chování je dělbá přepravní práce (viz Obr. 18). Ze všech cest zaměstnanců Nemocnice Litoměřice do práce se koná 49 % automobilem obsazeným pouze jednou osobou, 9 % automobilem obsazeným alespoň dvěma osobami, 22 % cest chůzí, 6 % cest jízdou na kole a 14 % cest veřejnou hromadnou dopravou.



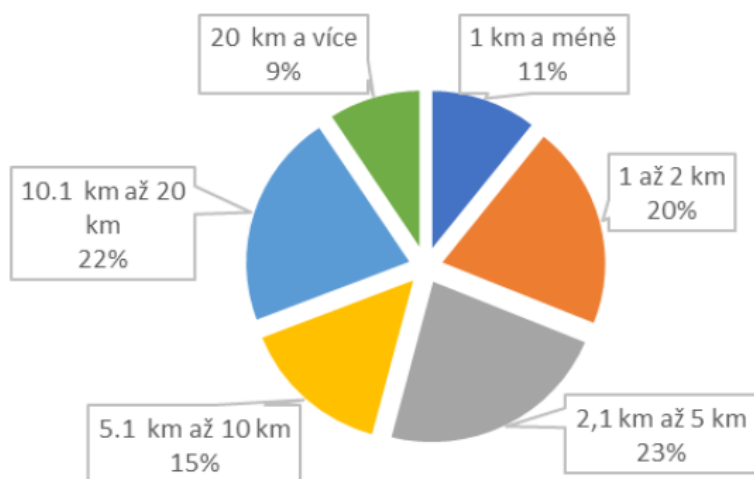
### Dělbá přepravní práce



Obr 18 Podíl jednotlivých druhů dopravy na dojížděce do zaměstnání (PDCH MN, 2017).

54 % všech cest se koná ze vzdálenosti 5 km nebo menší, 31 % cest dokonce ze vzdálenosti 2 km a méně (viz Obr. 19). Třetina cest je na vzdálenost 10 km a více. Ze všech cest automobilem se koná 36 % cest na vzdálenost 5 km a méně a 10 % na vzdálenost 2 km a méně.

### Délka cesty do práce



Obr 19 Vzdálenosti mezi pracovištěm a bydlištěm zaměstnanců (PDCH MN, 2017).



#### 4.3.2. Potenciál pro změnu dopravního chování

Největším potenciálem pro odlehčení automobilové dopravy má jízdní kolo - 26 % ze zaměstnanců dopravujících se alespoň 2x týdně automobilem je ochotno (častěji) dojíždět na kole, především pokud se zlepší podmínky pro cyklo dopravu. Nejvíce poptávaným opatřením je možnost bezpečného uložení kola (32 % všech dotazovaných), dále zlepšení cykloinfrastruktury na trase a lepší zázemí na pracovišti (sprchy, šatny, skříňky), obojí cca 14 % dotazovaných.

Další významný potenciál pro odlehčení automobilové dopravy má veřejná hromadná doprava - 17 % ze zaměstnanců dopravujících se alespoň 2x týdně automobilem je ochotno (častěji) dojíždět VHD, především pokud se zlepší podmínky VHD. Nejpalčivějším problémem VHD je chybějící návaznost spojů na pracovní dobu zaměstnanců ve směnném provozu a vzájemná návaznost meziměstské a městské dopravy, respektive vzdálenost zastávek meziměstské dopravy od pracoviště.

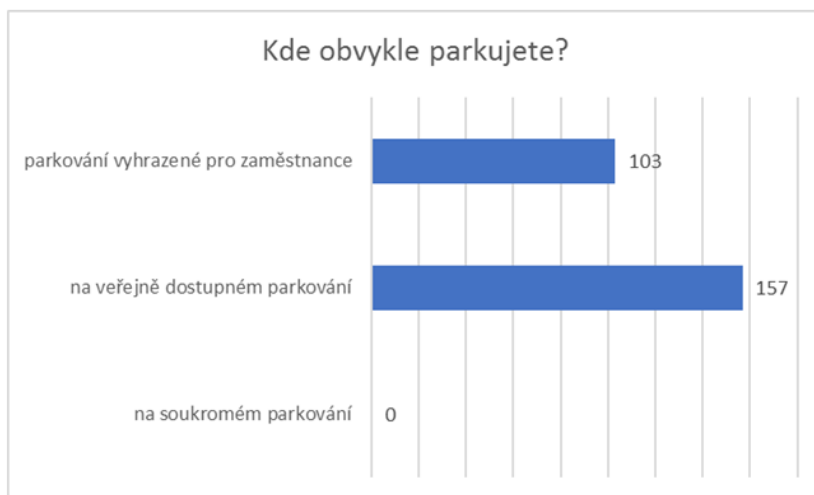
#### 4.3.3. Charakteristika parkování zaměstnanců

Z průzkumu dopravního chování zaměstnanců vyplynula řada poznatků týkajících se parkování (Obr. 20, 21, 22).

Ti, kteří někdy dojíždějí do práce automobilem, v 60 % případů parkují na veřejně dostupném parkování, a ve 40 % případů využívají parkování vyhrazené pro zaměstnance.

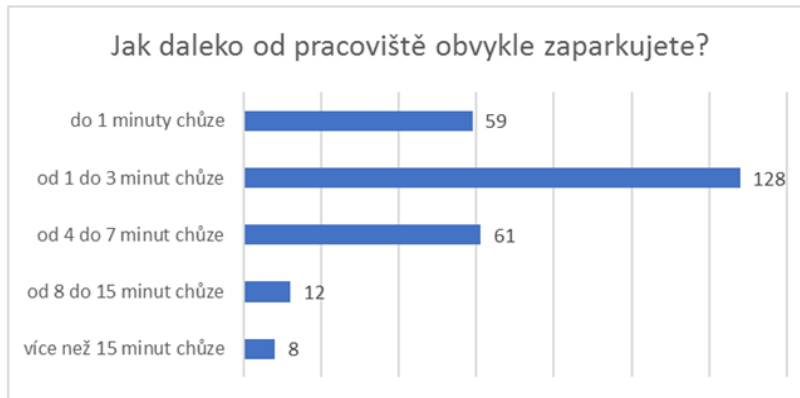
22 % respondentů zaparkuje ve vzdálenosti do 1 minuty chůze od pracoviště, dalších 48 % respondentů zaparkuje ve vzdálenosti od 1 do 3 minut chůze. Celkem zhruba 70 % respondentů zaparkuje v bezprostřední pěší blízkosti od pracoviště. Dalších 23 % respondentů zaparkuje ve vzdálenosti 4 až 7 minut chůze, zbývajících cca 7 % respondentů zaparkuje ve vzdálenosti 8 minut a více chůze.

Více než polovina respondentů zaparkuje okamžitě, resp. do jedné minuty, dalších 35 % do pěti minut. Celkem 87 % respondentů zvládne zaparkovat nejpozději do pěti minut.



Obr 20 Místa, kde zaměstnanci obvykle parkují (PDCH MN, 2017).





Obr 21 Vzdálenost obvyklého parkovacího místa od pracoviště (PDCH MN, 2017).



Obr 22 Obvyklý čas strávený hledáním volného parkovacího místa (PDCH MN, 2017).



## 4.4. Souhrn dopravní situace Nemocnice Litoměřice (Analýza SWOT)

### 4.4.1. Pěší a cyklistická doprava

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>Město Litoměřice je velikostně vhodné pro dojíždění do práce na kole i pěšky. Kromě odlehlejších okrajových částí trvá chůze do nemocnice do 30 minut. Na kole je doba dojezdu do 10 minut, a to i z okrajových částí.</li> <li>Vchody do jednotlivých pavilonů v areálu Nemocnice Litoměřice jsou řešeny bezbariérově, stejně jako trasy uvnitř budov.</li> <li>V blízkosti hlavního vchodu se nachází zastřešené a kamerově hlídané parkování pro kola.</li> <li>Většina personálu má přístup ke sprchám a šatnám, výjimku tvoří vyšší management nemocnice.</li> <li>Mezi zaměstnanci je velký potenciál pro větší využití jízdního kola jako dopravního prostředku. 26 % ze zaměstnanců dopravujících se alespoň 2x týdně automobilem je ochotno (častěji) dojíždět na kole (zejména v případě zlepšení podmínek pro cyklodopravu).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Problematickým místem pro pěší přístup je křižovatka Žitenická/K Interně, kde může docházet ke kolizím mezi automobily odbočujícími vpravo a chodci. Jedná se o mírně problematický úsek, neboť je zde ukončen chodník a není zde vyznačen přechod pro chodce.</li> <li>V areálu nemocnice chybí dostatečně zabezpečené úložiště pro jízdní kola, ideálně individuálního charakteru. Zaměstnanci proto vnášejí kola dovnitř budov, což není z pohledu vedení vítané řešení. Povolení vnášet kola vždy závisí na přímém nadřízeném (primář, vrchní sestra atp.).</li> <li>Vedení nemocnice se obává právní odpovědnosti za kola uložená v hromadné uzamykatelné kolárně v areálu nemocnice, a nechce z tohoto důvodu hromadné parkování kol budovat.</li> <li>Parkování pro kola se nachází pouze u hlavního vstupu.</li> <li>V současnosti není prostor pro šatny.</li> </ul>
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vyšší podíl dojíždějících na kole při vybudování zabezpečeného parkování. 32 % všech dotazovaných v PDCH NL 2017 by uvítalo možnost bezpečného uložení kola. 14 % dotazovaných se zároveň vyjádřilo pro vylepšení cykloinfrastruktury na trase a lepší zázemí na pracovišti (sprchy, šatny, skříňky).</li> <li>Spolupráce s městem na odstranění bariér v okolí nemocnice (př. chodník na křižovatce Žitenická/K Interně apod.)</li> <li>Cyklověž, která má vzniknout u autobusového/vlakového nádraží by mohla podpořit intermodální cesty do práce a využití kol pro vnitroměstský úsek cesty</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nevyřešení situace bezpečného parkování kol by mohlo vést k odrazení zaměstnanců od užívání kol a prohloubit problém s nedostatečnou kapacitou parkování automobilů v areálu i okolí.</li> </ul>



#### 4.4.3. Veřejná hromadná doprava

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Litoměřice mají dobré napojení na regionální síť linek autobusové a vlakové dopravy (zejména spojení do Ústí nad Labem).</li> <li>▪ Zastávka MHD se nachází přímo před hlavním vstupem do nemocnice. Zastávka linky B je zastřešena.</li> <li>▪ K nemocnici zajíždí dvě okružní linky MHD.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ MHD nevyhovuje pro dojížděku do práce nízkou frekvencí linek nebo absencí linek, které by byly vhodně sladěny s třisměnným provozem nemocnice. Na zastávku nemocnice hl. vstup zajíždí okružní linky MHD pouze v cca 30ti minutových intervalech v jednom směru.</li> <li>▪ Spoje MHD nejsou návazné na spoje VHD, a tedy nevyhovující pro dojížděku do práce z okolních obcí.</li> <li>▪ Zastávka linky D u nemocnice není zastřešena.</li> <li>▪ Ve městě chybí informační systém, který by byl umístěn např. na zastávce u nemocnice a informoval o případných zpožděných nebo chybějících spojích.</li> <li>▪ Nemocnice má slabou vyjednávací pozici ve vztahu k provozovatelům veřejné dopravy.</li> <li>▪ Nemocnice není schopná ze svého rozpočtu objednávat kyvadlové nebo svozové linky MHD.</li> </ul>
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 17 % ze zaměstnanců dopravujících se alespoň 2x týdně automobilem je ochotno (častěji) dojíždět VHD, především pokud selepší podmínky VHD (chybějící návaznost spojů na pracovní dobu zaměstnanců ve směnném provozu; vzájemná návaznost meziměstské a městské dopravy).</li> <li>▪ Výhodnější smlouva a vyjednání vhodnějších podmínek s dopravcem by mohlo značně zlepšit vnitroměstskou dopravu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stále nižší počty uživatelů MHD v důsledku nezlepšení současné situace (smlouva s dopravcem, trasování a frekvence spojů, která neodpovídá poptávce atp.).</li> <li>▪ Nedostatečné financování MHD.</li> </ul>



#### 4.4.4. Automobilová doprava

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Před budovou nemocnice se nachází centrální parkoviště, jehož kapacita je cca 120 míst, zaměstnanci jej mohou využívat.</li> <li>▪ V areálu nemocnice se nachází další parkovací plochy, které mohou zaměstnanci využívat, některé jsou přímo pro zaměstnance určené.</li> <li>▪ Již existuje spontánní využití spolujízdy u některých zaměstnanců nemocnice.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kapacita centrálního parkoviště i parkovacích ploch vymezených pro zaměstnance je nedostačující; komplikace způsobují mimo jiné dlouhodobě zaparkovaná vozidla návštěvníků.</li> <li>▪ Nevhodné parkování zaměstnanců, pacientů a návštěvníků na místech, která k tomu nejsou určená, může způsobovat problémy s chodem nemocnice, a to zejména při parkování na komunikacích, kudy projíždí záchranná služba či zásobování.</li> <li>▪ Problémy se zvýšeným provozem vznikají nárazově vlivem: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Směnného provozu (zejména dopolední směna)</li> <li>▫ Návštěvních hodin (ve všední dny 15:00 do 17:00 a o víkendech od 14:00 do 17:00)</li> </ul> </li> <li>▪ Možnost rozšíření parkovacích ploch je omezená existencí nástupních ploch pro požární techniku a vlastnictvím pozemků. (Část pozemků patří městu a část podléhá restituci.)</li> <li>▪ omezení rychlosti na 20 km/hod je pouze u výjezdu vozidel záchranné služby a dle výkladu by mělo omezení platit po celém areálu</li> </ul>
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zlepšení podmínek pro využívání jízdního kola a VHD může ulevit nedostačující infrastruktuře pro statickou dopravu.</li> <li>▪ Zpoplatnění centrálního parkoviště, vymezení více míst určených pouze pro výstup a nástup apod. může snížit dobu nutnou pro parkování a snížit tak množství dlouhodobě zaparkovaných vozidel.</li> <li>▪ Funkční park&amp;ride systém ve městě by mohl vyřešit nedostatek parkovacích kapacit u nemocnice.</li> <li>▪ Byla zpracována studie na výstavbu parkovacího domu u nemocnice (k dispozici je na Odboru územního rozvoje MÚ). Realizace je ale limitována vysokými investičními náklady (cca 70 mil. Kč). Během výstavby by se navíc na dlouhou dobu velmi zkomplikovala dopravní</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ V případě nárůstu automobilové dopravy by mohlo dojít k navýšení dopravních kongescí v okolí i uvnitř areálu nemocnice, zvýšení emisní zátěže a jiných environmentálních dopadů či k vyššímu riziku dopravních nehod.</li> <li>▪ Nedostatečné financování rozvoje opatření, která by eliminovala dlouhodobé parkování.</li> </ul>



situace u nemocnice.

## 5. Návrhová část

### 5.1. Vize a specifické cíle

Vize Plánu mobility Nemocnice Litoměřice, a.s. byla formulována následovně:

---

#### **Nemocnice Litoměřice - pracoviště, kam se zaměstnanci dopravují zdravě**

Nemocnice Litoměřice podporuje zdravé způsoby mobility (chůzi, cyklistiku, veřejnou dopravu) a vytváří příznivější podmínky/zázemí pro efektivní dojíždění svých zaměstnanců.

---

Nosným tématem pro Plán mobility Nemocnice Litoměřice je podpora zaměstnanců, pacientů i návštěvníků v oblasti zdravého dopravování do nemocničního areálu. Tím je myšleno použití zejména druhů dopravy, které přímo pomáhají zaměstnancům se zvýšením fyzické kondice (skrže pěší doprava, dojíždění do práce na kole, či multimodální dopravování - využití těchto módů v kombinaci s jinými druhy dopravy).

Zdravá doprava je v přeneseném významu i taková, která šetří životní prostředí, a snižuje tedy i jeho dopad na lidské zdraví (např. nižším vyprodukovaným množstvím emisí apod.). Znamená to tedy využití výše zmíněných druhů dopravy, ale také například cestování veřejnou dopravou namísto individuální automobilové dopravy.

Pro podporu těchto dopravních módů je důležité vytvářet patřičné zázemí pro zaměstnance tak, aby pro ně bylo využívání těchto zdravých druhů dopravy co nejkomfortnější. V tomto směru se snaží nemocnice jako zaměstnavatel usnadnit dojíždění do práce.

#### Specifické cíle

- A. Zdravé dojíždění do práce
  - 1. Podpora dojíždění do práce na kole
  - 2. Podpora docházení do práce pěšky
- B. Podpora VHD a intermodálního cestování
  - 1. Veřejná doprava
- C. Dostupné parkování pro pacienty, zaměstnance i návštěvníky
  - 1. Parkování pro zaměstnance
  - 2. Parkování pro pacienty a návštěvníky
- D. Rozvinutý management mobility
  - 1. Podpoření tématu mobility ze strany zaměstnavatele
  - 2. Kampaně na podporu udržitelné mobility



## 5.2. Navrhovaná opatření

Cíl	Oblast	ID	Opatření
A. Zdravé dojíždění do práce	1. Podpora dojíždění do práce na kole	A.1.1.	Vytvoření parkovacích míst pro kola s dostatečnou úrovní zabezpečení.
		A.1.2.	Vyhrazení sdílených sprch pro zaměstnance, kteří přístup ke sprchám v současné době nemají.
		A.1.3.	Instalace nabíjecí elektrostanice pro e-kola.
	2. Podpora docházení do práce pěšky	A.2.1.	Doporučení městu k vyznačení přechod na křižovatce Žitenická/K Interně.
B. Podpora VHD a intermodálního cestování	1. Veřejná doprava	B.1.1.	Předat doporučení a podněty o trasování a frekvenci spojů (s důrazem na zvýšenou frekvenci před začátkem a po konci pracovní doby) dopravci a tvůrcům PUMM Litoměřice (vč. info o oblastech dojížděky zaměstnanců NL), aby byl vytvořen koncept rozvoje dopravy v rámci PUMM, který bude zohledňovat potřeby nemocnice.
	2. Intermodalita	B.1.2.	Zajistit návaznost spojů MHD na spoje VHD zejména v době začátků a konců pracovní doby skrze doporučení dopravci a tvůrcům PUMM Litoměřice.
		B.2.1.	Zahájit s městem Litoměřice diskusi o přepravě jízdních kol v prostředcích MHD.
C. Dostupné parkování pro pacienty, zaměstnance i návštěvníky	1. Parkování pro zaměstnance	C.1.1.	Vytvoření nových parkovacích míst, která budou vyhrazena pouze pro zaměstnance využívající spolujízdu.
		C.1.2.	Spuštění systému pro spolujízdu.
		C.2.1.	Koordinace s městem Litoměřice na zpracování koncepce parkování v blízkém okolí nemocnice.
	2. Parkování pro pacienty a návštěvníky	C.2.2.	Zjištění možností pro formální nastavení zóny K+R (Kiss and Ride) před vchodem do nemocnice a její potenciální rozšíření.
		C.2.3.	Výhledové zpoplatnění parkoviště pro veřejnost s progresivním zpoplatněním, které bude zohledňovat dobu parkování. V závislosti na komplexním řešení.
D. Rozvinutý management mobility	1. Podpoření tématu mobility ze strany zaměstnavatele	D.1.1.	Přijetí Plánu mobility NL jako platného dokumentu.
		D.1.2.	Pravidelný monitoring, vyhodnocení a aktualizace PM NL Litoměřice.
	2. Kampaně na podporu udržitelné mobility	D.2.1.	Realizace kampaní na podporu udržitelné mobility (informační dny, školení pro zaměstnance, zpravodaje, distribuce materiálů, informovanost zaměstnanců o zavádění opatření souvisejících s mobilitou (př. nové zázemí apod.)).
		D.2.2.	Organizace nebo zapojení se do soutěží o udržitelné dopravě (Do práce na kole, Litoměřice dostupné všem (Cesty městy)).



### 5.2.1. Zdravé dojíždění do práce

ID	Opatření	Typ	Cena	Indikátor	Komplexita	Zodpovědnost	Datum implementace	Popis
A.1.1.	Vytvoření parkovacích míst pro kola s dostatečnou úrovní zabezpečení.	C	dle typu	počet nově vytvořených zabezpečených stání pro kola	střední	Oddělení technicko provozní	dle finančních zdrojů	Nejlépe individuální uzamykatelné parkování; případně i kapacitní kolárna se vstupem pouze na vyžádání a právě vyřešenou otázkou odpovědnosti za zaparkovaná kola. V současnosti nemá na vybudování parkování pro kola Nemocnice Litoměřice finanční zdroje. Nemocnice by zabezpečená místa pro kola vybudovala v případě vhodného dotačního titulu. V případě zájmu může vhodné parkování vytvořit Městský úřad Litoměřice.
A.1.2.	Vyhrazení sdílených sprch pro zaměstnance, kteří přístup ke sprchám v současné době nemají.	C	1 den příslušného zaměstnance	počet sdílených sprch pro užití zaměstnancům	nízká	Oddělení technicko provozní	červen 2018	V suterénu na budově B budou sprchy u tělocvičny označeny jako sdílený prostor, který mohou využívat všichni zaměstnanci nemocnice. Sprchy budou volně k použití pouze v časech, kdy neprobíhají rehabilitace nebo nejsou jinak provozně využívány.
A.1.3.	Instalace nabíjecí elektrostanice pro e-kola.	C	cca 30 tis. Kč	Pořízení a instalace jedné nabíjecí stanice pro e-kola.	vysoká	MěÚ Litoměřice	červen 2018	Nabíjecí stanice pro elektrokola bude instalována pod přístřešek v blízkosti hlavního vchodu nemocnice.
A.2.1.	Doporučení městu k vyznačení přechod na křižovatce Žitenická/K Interně.	P	1 hodina příslušného zaměstnance	Doporučení bylo předáno MěÚ.	nízká	Vedení nemocnice; koordinátor PUMM	léto 2018	Předat informaci na Odbor územního rozvoje.
* Strategické, PRopagační, Pěší, Cyklistické, Veřejná Doprava, Automobilová Doprava								



### 5.2.2. Podpora VHD a intermodálního cestování

ID	Opatření	Typ	Cena	Indikátor	Komplexita	Zodpovědnost	Datum implementace	Popis
B.1.1.	Předat doporučení a podněty o trasování a frekvenci spojů (s důrazem na zvýšenou frekvenci před začátkem a po konci pracovní doby) dopravci a tvůrcům PUMM Litoměřice (vč. info o oblastech dojížděky zaměstnanců NL), aby byl vytvořen koncept rozvoje dopravy v rámci PUMM, který bude zohledňovat potřeby nemocnice.	VD, S	1 den práce příslušného pracovníka	Informace byly předány MěÚ.	střední	Vedení nemocnice; koordinátor PUMM	léto 2018	Poskytnout data z dotazníkového šetření, návrhy z PM NL a účastnit se jednání a schůzek s dopravci a tvůrci PUMM Litoměřice
B.1.2.	Zajistit návaznost spojů MHD na spoje VHD zejména v době začátků a konců pracovní doby skrze doporučení dopravci a tvůrcům PUMM Litoměřice.	VD, S	1 den práce příslušného pracovníka	předání doporučení MěÚ	střední	Vedení nemocnice; koordinátor PUMM	léto 2018	Poskytnout informace o začátcích i koncích směn a počtech zaměstnanců, kteří na těchto směnách pracují koordinátorovi a tvůrcům PUMM Litoměřice. Účast na setkáních k projednávání poskytování veřejné dopravy.
B.2.1.	Zahájit s městem Litoměřice diskusi o přepravě jízdních kol v prostředcích MHD.	VD, S	1 den práce příslušného pracovníka	předání doporučení MěÚ	střední	Vedení nemocnice; koordinátor PUMM	léto 2018	Předání informací dopravci a Městskému úřadu (zejména koordinátorovi PUMM).
* Strategické, PRopagační, Pěší, Cyklistické, Veřejná Doprava, Automobilová Doprava								





### 5.2.3. Dostupné parkování pro pacienty, zaměstnance i návštěvníky

ID	Opatření	Typ	Cena	Indikátor	Komplexita	Zodpovědnost	Datum implementace	Popis
C.1.1.	Vytvoření nových parkovacích míst, která budou vyhrazena pouze pro zaměstnance využívající spolujízdu.	AD, S	dle rozsahu	počet nově vytvořených míst pro spolujízdu	vysoká	Vedení nemocnice; Oddělení technicko provozní	dle finančních zdrojů	Vytvoření parkovacích míst pro spolujízdu přichází v úvahu zejména v případě navýšení parkovacích kapacit pro zaměstnance jako takových.
C.1.2.	Spuštění systému pro spolujízdu.	AD, S, PR	poskytnutí aplikace, 1 den práce příslušného zaměstnance	Funkční systém pro spolujízdu.	střední	Nadace Partnerství, koordinátor mobility	září 2018	Nadace Partnerství poskytne službu pro spárování zaměstnanců pro spolujízdu.
C.2.1.	Koordinace s městem Litoměřice na zpracování koncepce parkování v blízkém okolí nemocnice.	AD, S	1 den práce příslušného pracovníka	postoupení návrhu MěÚ a kooperace při přípravě studie	vysoká	koordinátor PUMM	jaro - podzim 2018	MěÚ zařadí parkoviště u nemocnice do analýzy a parkovací studie v celém městě. Případně by mohlo dojít k pasportizaci parkovacích míst. Studie bude zpracována v rámci PUMM
C.2.2.	Zjištění možností pro formální nastavení zóny K+R (Kiss and Ride) před vchodem do nemocnice a její potenciální rozšíření.	AD, S	1 den práce příslušného pracovníka	Prozkoumány možnosti pro vytvoření zóny K+R	vysoká	Vedení nemocnice, koordinátor PUMM	léto 2018	Zjištění konkrétních možností pro formální zavedení zóny K+R, možného vyčlenění kapacit, vymáhání principu. Silnice je v gesci odboru dopravy, krátkodobé stání by muselo být vymáháno městskou policií.
C.2.3.	Výhledové zpoplatnění parkoviště pro veřejnost s progresivním zpoplatněním, které bude zohledňovat dobu parkování. V závislosti na komplexním řešení.	AD, S	3 dny práce příslušného pracovníka	parkoviště je zpoplatněné	vysoká	Vedení nemocnice, koordinátor PUMM	dle výsledků studie	Zpoplatnění parkoviště před nemocnicí by proběhlo až na základě vypracované studie parkování v rámci PUMM.
* Strategické, PRopagační, Peší, Cyklistické, Veřejná Doprava, Automobilová Doprava								



#### 5.2.4. Rozvinutý management mobility

ID	Opatření	Typ	Cena	Indikátor	Komplexita	Zodpovědnost	Datum implementace	Popis
D.1.1.	Přijetí Plánu mobility NL jako platného dokumentu.	S	čas nutný pro projednání na představenstvu nemocnice	PM NL projednalo představenstvo nemocnice	nízká	Představenstvo nemocnice	červenec 2018	Plán ve finální podobě projedná představenstvo nemocnice.
D.1.2.	Pravidelný monitoring, vyhodnocení a aktualizace PM NL Litoměřice.	S	3 pracovní dny koordinátora mobility ročně	krátká zpráva o naplnění cílů a její předání vedení nemocnice (1x ročně)	střední	Koordinátor mobility MěÚ, koordinátor PUMM	červen 2019 (a poté ročně)	Koordinátor mobility zpracuje zprávu o naplnění indikátorů PM NL Litoměřice. Zpráva pak bude předložena představenstvu nemocnice.
D.2.1.	Realizace kampaní na podporu udržitelné mobility (informační dny, školení pro zaměstnance, zpravodaje, distribuce materiálů, informovanost zaměstnanců o zavádění opatření souvisejících s mobilitou (př. nové zázemí apod.)).	PR	3000 € (dohromady pro NL a MěÚ LTM) do května 2019 (financováno z projektu MOVECIT), poté dle rozsahu	Relizace min. 1 kampaně na podporu udržitelné mobility za rok	střední	Nadace Partnerství po dobu trvání projektu MOVECIT (do května 2019), poté vedení nemocnice	ročně, podle okolností	Kampaně mohou probíhat jak kontaktně, tak skrze distribuci tištěných i elektronických materiálů vč. využití komunikační struktury nemocnice.
D.2.2.	Organizace nebo zapojení se do soutěží o udržitelné dopravě (Do práce na kole, Litoměřice dostupné všem (Cesty městy)).	PR	DPNK (cca 2 hodiny práce příslušného pracovníka); Litoměřice dostupné všem - 1 den práce příslušného pracovníka	Zapojení do min. 1 soutěže za rok.	střední	Vedení nemocnice, Oddělení technicko provozní	ročně, podle okolností	NL by měla zapojit své zaměstnance alespoň do jedné soutěže ročně (tj. může se zapojit i do několika soutěží).
* Strategické, PRopagační, Pěší, Cyklistické, Veřejná Doprava, Automobilová Doprava								



## 6. Zdroje

- DOPRAVNÍINFO.CZ.: *INFOBESI Dopravní info* [online]. 2018 [cit. 2018-01-01]. Dostupné z: <http://infobesi.dopravniinfo.cz>
- GIS Litoměřice [online]. 2018 [cit. 2018-01-01]. Dostupné z: <https://litomerice.maps.arcgis.com/home/index.html>
- GOOGLE MAPS [online]. 2018. *Google maps* [cit. 2018-01-01]. Dostupné z: <https://www.google.cz/maps>
- IDOS.CZ [online]. *Idos.cz*. 2017. [cit. 2017-01-01]. Dostupné z: <https://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>
- LITOMĚŘICE.CZ *SMS Parking* [online]. 2018 [cit. 2018-01-01]. Dostupné z: <https://www.litomerice.cz/sms-parking>
- MAPY.CZ [online]. 2018. *Mapy.cz* [cit. 2018-01-01]
- MĚSTSKÝ ÚŘAD LITOMĚŘICE. *Strategický plán rozvoje města Litoměřice: aktualizace 2012*. 2012. Dostupné také z: [https://www.litomerice.cz/images/Clanky/opas/SPRM\\_2012\\_FINAL\\_pro\\_web-2014.pdf](https://www.litomerice.cz/images/Clanky/opas/SPRM_2012_FINAL_pro_web-2014.pdf)
- Nadace Partnerství. *Dopravní chování zaměstnanců Nemocnice Litoměřice - výzkumná zpráva*. 2017. - viz Příloha č.1
- PDCH NL 2017: Data z průzkumu dopravního chování zaměstnanců Nemocnice Litoměřice 2017
- ŘSD ČR. *Celostátní sčítání dopravy 2016* [online]. 2016. [cit. 2018-01-01]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy>
- ÚSTECKÝ KRAJ. *IDS Doprava Ústeckého kraje* [online]. 2018 [cit. 2018-01-01]. Dostupné z: <https://www.kr-ustecky.cz/doprava-usteckeho-kraje.asp>



*Dokument zpracovala Nadace Partnerství ve spolupráci s Městským úřadem Litoměřice a Nemocnicí Litoměřice a.s. v rámci projektu MOVECIT spolufinancovaného z programu Interreg CENTRAL EUROPE.*

*Květen 2018*

 nadace  
**partnerství**

**Nadace Partnerství** pomáhá lidem, aby chránili a zlepšovali svoje životní prostředí. Poskytuje jim k tomu granty, odborné znalosti i služby a inspiraci ze zahraničí. Podporuje výsadbu stromů, ochranu přírody, šetrnou dopravu a turistiku, využívání obnovitelných zdrojů energie a kvalitní veřejná prostranství. Společně se čtyřmi sesterskými nadacemi v Bulharsku, Maďarsku, Rumunsku a na Slovensku je součástí asociace Environmental Partnership Association.

*Nevyřešíme problém za vás, vyřešíte ho s námi!*

[WWW.NADACEPARTNERSTVI.CZ](http://WWW.NADACEPARTNERSTVI.CZ)



**NEMOCNICE**  
**LITOMĚŘICE**



**Nadace Partnerství**  
Údolní 33, 602 00 Brno

**Telefon:** +420 515 903 111  
**E-mail:** [partnerstvi@nap.cz](mailto:partnerstvi@nap.cz)



## Příloha č. 1 Dopravní chování zaměstnanců Nemocnice Litoměřice

*(V textu zmiňováno také jako Průzkum dopravního chování Nemocnice Litoměřice, tj. PDCH NL 2017.)*

# DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ ZAMĚSTANCŮ NEMOCNICE LITOMĚŘICE

---

Výzkumná zpráva

Červenec 2017

---





Title            DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ ZAMĚSTANCŮ NEMOCNICE LITOMĚŘICE - VÝZKUMNÁ ZPRÁVA  
Authors        Michal Šindelář, Nadace Partnerství  
Contributors   Simona Sváčková (NAP), Petr Šmíd (NAP), Zdeněk Zabilanský (MěÚ Litoměřice)



## Obsah

1. Manažerské shrnutí .....	3
1.1. English summary .....	3
2. Nemocnice Litoměřice .....	4
3. Metodologie.....	4
4. Výzkumná zpráva .....	4
4.1. Dělbá přepravní práce a další charakteristiky dopravního chování .....	4
4.2. Motivace pro volbu dopravního prostředku.....	9
4.3. Ochota ke změně dopravního prostředku mezi uživateli automobilu .....	10
4.4. Žádaná opatření.....	11
4.5. Současné podmínky pro dopravu .....	13
4.5.1. Parkování motorových vozidel .....	13
4.5.2. Veřejná hromadná doprava a cyklodoprava.....	16
4.6. Komentáře respondentů .....	18
4.7. Charakteristiky respondentů .....	19





## 1. Manažerské shrnutí

Základním ukazatelem dopravního chování je dělba přepravní práce. Ze všech cest zaměstnanců Nemocnice Litoměřice do práce se koná 49 % automobilem obsazeným pouze jednou osobou, 9 % automobilem obsazeným alespoň dvěma osobami, 22 % cest chůzí, 6 % cest jízdou na kole a 14 % cest veřejnou hromadnou dopravou.

54 % všech cest se koná ze vzdálenosti 5 km nebo menší, 31 % cest dokonce ze vzdálenosti 2 km a méně. Třetina cest je na vzdálenost 10 km a více. Ze všech cest automobilem se koná 36 % cest na vzdálenost 5 km a méně a 10 % na vzdálenost 2 km a méně.

Největším potenciálem pro odlehčení automobilové dopravy má jízdní kolo - 26 % ze zaměstnanců dopravujících se alespoň 2x týdně automobilem je ochotno (častěji) dojíždět na kole, především pokud se zlepší podmínky pro cyklo dopravu. Nejvíce poptávaným opatřením je možnost bezpečného uložení kola (32 % všech dotazovaných), dále zlepšení cykloinfrastruktury na trase a lepší zázemí na pracovišti (sprchy, šatny, skříňky), obojí cca 14 % dotazovaných.

Další významný potenciál pro odlehčení automobilové dopravy má veřejná hromadná doprava - 17 % ze zaměstnanců dopravujících se alespoň 2x týdně automobilem je ochotno (častěji) dojíždět VHD, především pokud se zlepší podmínky VHD. Nejpalčivějším problémem VHD je chybějící návaznost spojů na pracovní dobu zaměstnanců ve směnném provozu a vzájemná návaznost meziměstské a městské dopravy, respektive vzdálenost zastávek meziměstské dopravy od pracoviště.

Zásadní komponentou dopravního matrixu je dostupnost parkování pro motorová vozidla. Parkování je pro drtivou většinu zaměstnanců bezplatné podle jejich odpovědí, 87 % respondentů zaparkuje do 5 minut a 70 % respondentů zaparkuje v bezprostřední pěší blízkosti do 3 minut chůze (srovnej s 27 % respondentů, jejichž zastávka VHD je v této vzdálenosti). Zároveň existují zaměstnanci, kteří parkují ve pěší vzdálenosti 8 minut chůze a větší (7 %) anebo jim trvá parkování více než 5 minut (13 %). Mezi spontánními komentáři respondentů také zaznívají hlasité požadavky na zkapacitnění parkování pro automobily. Současná parkovací politika odráží tyto principy:

- umožnění parkování všem zaměstnancům bez rozdílu potřeby nebo vzdálenosti bydliště
- nerozlišování mezi automobily obsazenými jednou osobou a více osobami
- parkování jako forma benefitu - náklady na parkování všech hradí zaměstnavatel
- absence kompenzace „parkovacího benefitu“ těm, kteří parkování nevyužijí

Takto nastavená parkovací politika je silnou pobídkou k využívání individuální automobilové dopravy a je hlavním faktorem ovlivňujícím podíl cest do práce uskutečněných automobilem obsazeným jednou osobou.

### 1.1. English summary

Hospital Litomeřice has 933 employees. Commuting modal split is dominated by single car trips (49%), another 9% of trips is a share of carpooling. 22% of trips is done by walk, 6% of trips by bicycle and 14% of trips is done by public transport. More than half of the trips (54%) are 5 km or less long, 31% of trips are 2 km or less long.

The best potential for partial replacement of car trips can be found at cycling. Altogether, 26% of employees who commute at least 2 times per week by car, are willing to ride (more) bicycle, mostly when



conditions for cycling improve. The most sought improvement is a safe storage for bicycles (demanded by 32% of all interviewees).

Another promising transport mode for car trips replacement is public transport. Altogether, 17% of employees who commute at least 2 times per week by car, are willing to use (more) transit, mostly when conditions for transit improve. The most sought improvement is a better connectivity of transit lines and alignment of transit schedule with work hours.

## 2. Nemocnice Litoměřice

Nemocnice Litoměřice je spádovým zdravotnickým zařízením, které v každém roce obslouží více než 250 tisíc lidí. Pracoviště zaměstnává k 1. 6. 2017 asi 933 zaměstnanců. Nemocnice se nachází zhruba jeden kilometr severovýchodně od centra na okraji města Litoměřice.

Pro dopravní rytmus zaměstnanců pracoviště je určující směnný provoz, kdy významná část zaměstnanců pracuje na směny v časovém rozmezí od 7.00 do 19.00.

## 3. Metodologie

Průzkum dopravního chování byl uskutečněn pomocí technik kvantitativního výzkumu, konkrétně dotazníkového šetření. Dotazník byl vyvinut v rámci mezinárodního projektu Movecit a jeho standardizovaná forma s případnými lokálními modifikacemi byla vyvinuta během ledna až dubna 2017. Vzhledem k nedostupnosti elektronických komunikačních kanálů pro administraci dotazníku mezi zaměstnanci nemocnice byl dotazník převeden do tisknutelné podoby.

Vytisknuté dotazníky byly distribuovány zaměstnancům nemocnice. Celkový počet vyplněných a odevzdaných dotazníků je 385. Celkový počet zaměstnanců je 933, míra návratnosti dotazníkového šetření je 41 %. Sběr dotazníků proběhl během dubna 2017.

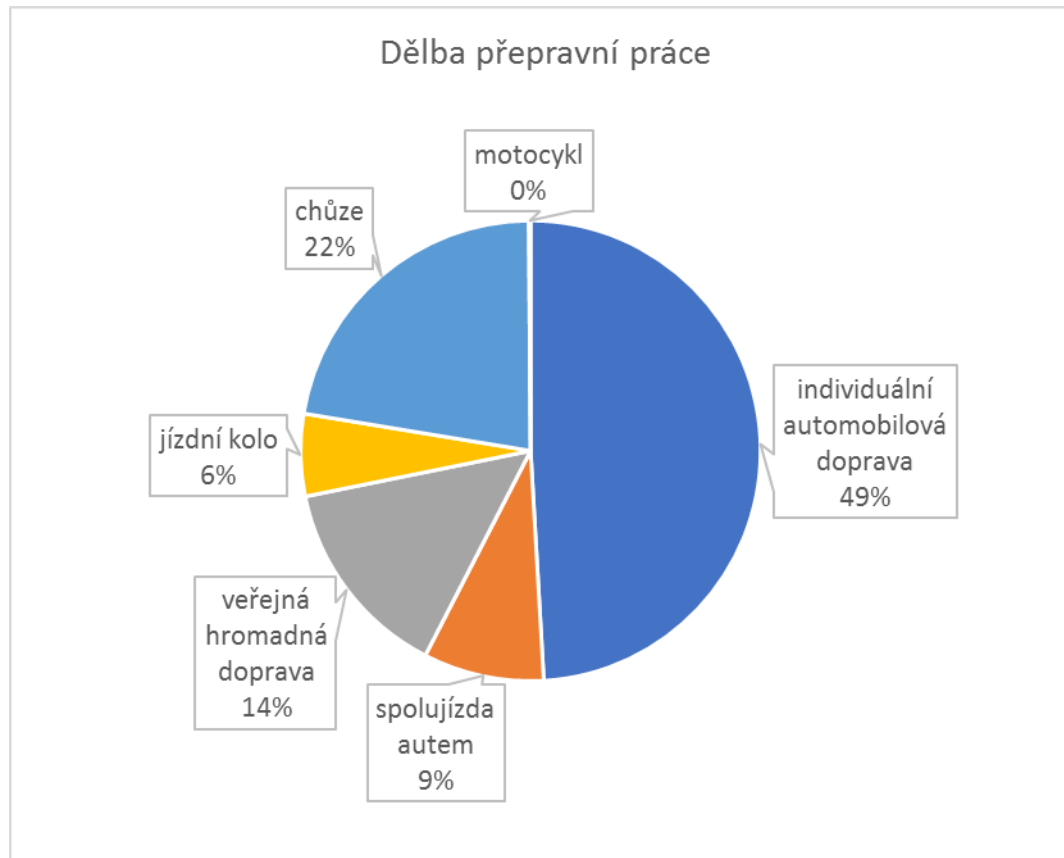
## 4. Výzkumná zpráva

### 4.1. Dělbá přepravní práce a další charakteristiky dopravního chování

Pro dopravu zaměstnanců na pracoviště je charakteristické významné spoléhání se na individuální automobilovou dopravu, kdy automobilem cestuje pouze jeden člověk. Tímto druhem dopravy se koná zhruba polovina všech cest do zaměstnání. Dalších necelých 10 % cest se koná automobilem obsazeným alespoň dvěma pasažéry. Více než čtvrtina všech cest se koná nemotorovou dopravou - 22 % chůzí a 6 % jízdou na kole. Zbývajících 14 % cest se koná veřejnou hromadnou dopravou.



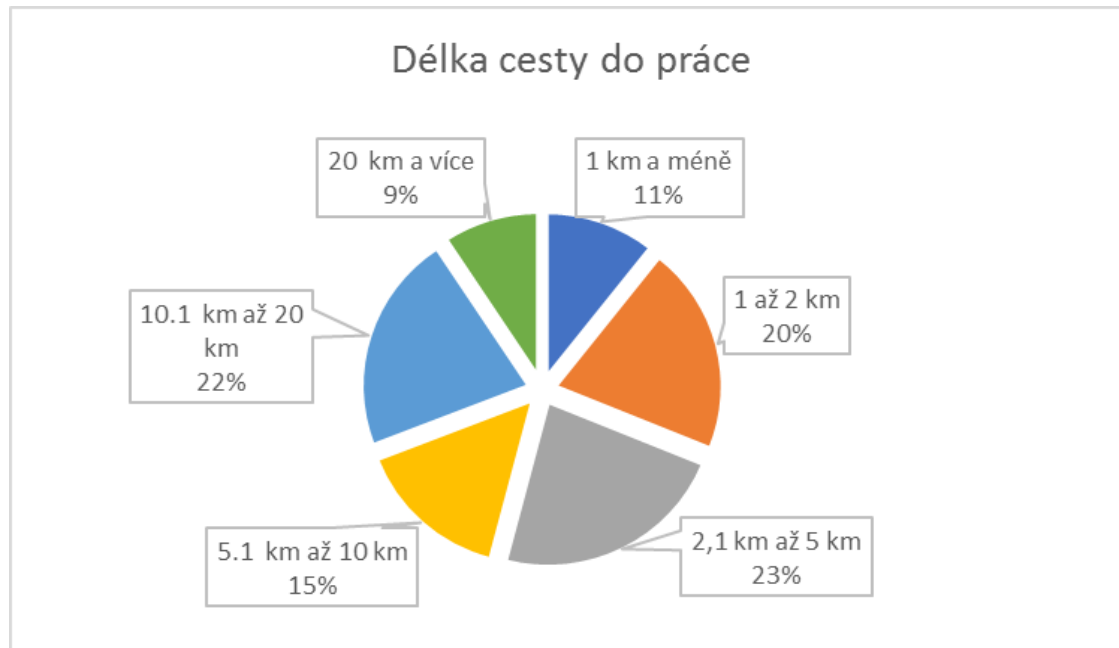
Graf 1 - Dělbá přepravní práce



Nadpoloviční většina zaměstnanců (54 %) se dopravuje do práce ze vzdálenosti 5 km a menší, necelá třetina (31 %) cest je ze vzdálenosti 2 km a méně. 15 % zaměstnanců dojíždí ze střední vzdálenosti 5 až 10 km, poslední necelá třetina cest (31 %) je ze vzdálenosti 10 a více kilometrů.



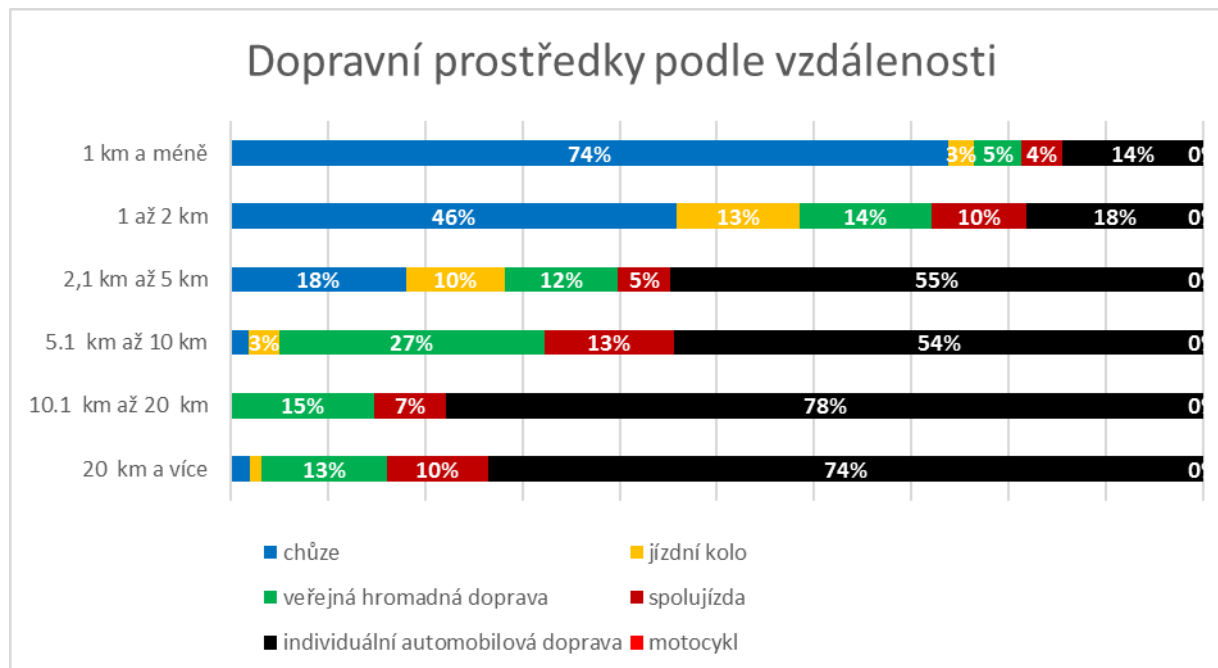
Graf 2 - Délka cest do práce



Drtivá většina cest (74 %) kratších jak 1 kilometr se koná chůzí, zároveň 14 % těchto nejkratších cest se koná automobilem obsazeným pouze řidičem. Chůze je dominantním dopravním prostředkem i pro cesty v délce 1 až 2 kilometry (46 %), zároveň v této kategorii je i nárůst cest automobilem - 18 % cest v této vzdálenosti se koná automobilem pouze s řidičem, dalších 10 % potom formou spolujízdy. V dalších kategoriích cest podél vzdálenosti již automobil dominuje, nejvíce potom v cestách nad 10 km. Veřejná hromadná doprava je nejsilnější v cestách střední vzdálenosti 5 až 10 km (27 %), v ostatních kategoriích si drží stabilní podíl okolo 14 % (mimo nejkratší cesty). Jízdní kolo je nejsilněji zastoupeno v cestách od 1 do 5 kilometrů (10 - 13 %).



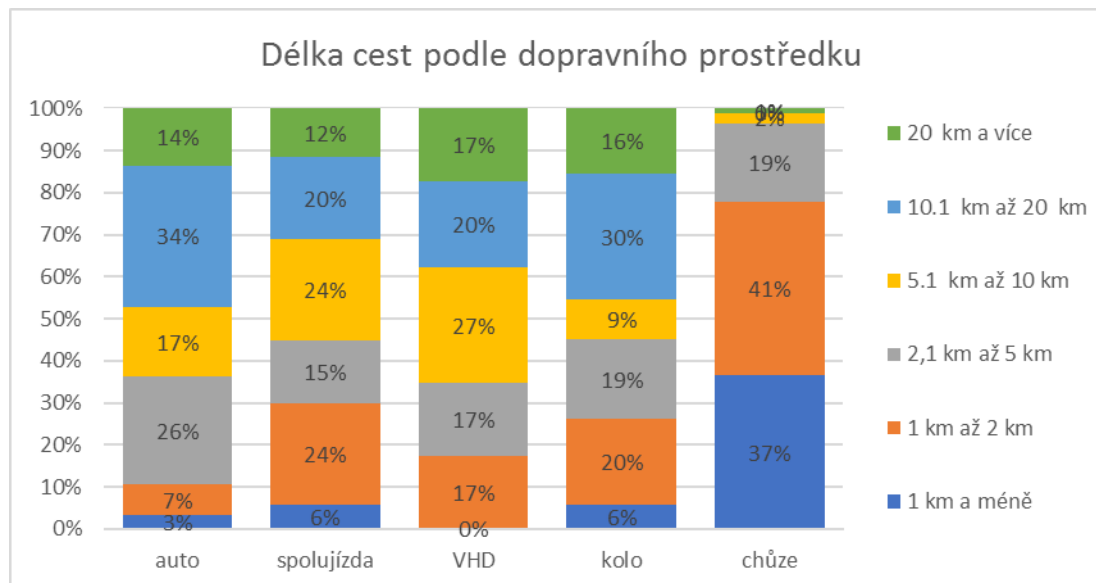
Graf 3 - Délka cest a použité dopravní prostředky



Dalším ukazatelem ilustrující dopravní chování je distribuce cest podle vzdáleností podle dopravního prostředku. Cest automobilem, kdy cestuje pouze řidič, je celkem 49 %. Z těchto cest je však celá desetina na vzdálenost 2 kilometry a méně, dalších 26 % je na vzdálenost mezi 2 a 5 km. Celkem tedy je 36 % ze všech cest autem na vzdálenost 5 km a méně. U veřejné hromadné dopravy je distribuce cest podle vzdálenosti velmi symetricky rozložena, čtvrtina všech cest VHD je na vzdálenost mezi 5 a 10 km. Cesty na jízdním kole na pracoviště nabízejí zajímavé rozložení. Téměř polovina (46 %) cest na kole je na vzdálenost 10 a více kilometrů. Podobná část (45 %) je potom na vzdálenost do 5 km. U chůze nepřekvapivě dominují cest na krátké vzdálenosti - 78 % cest je do vzdálenosti 2 km, když započteme i cesty do 5 km dostáváme se téměř na 100 % cest.

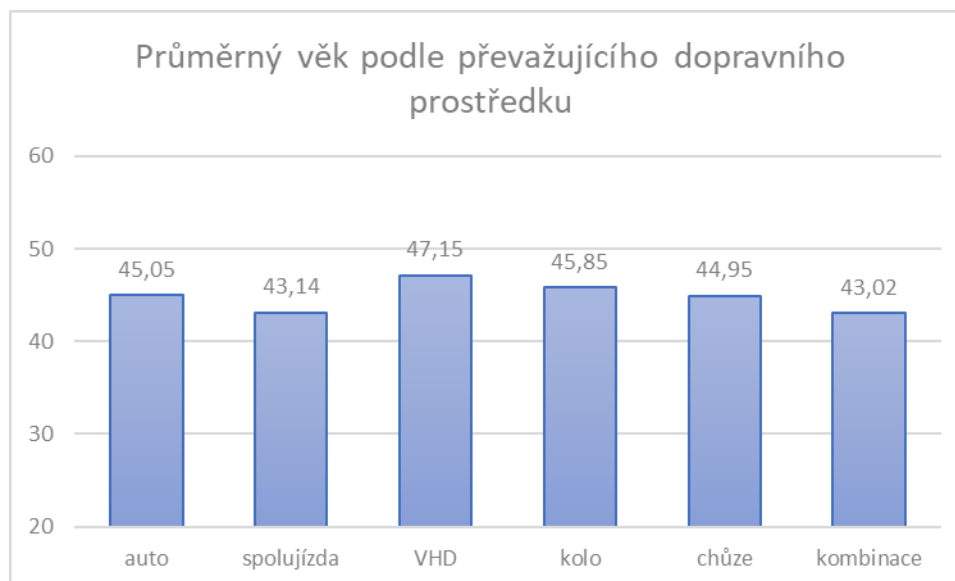


Graf 4 - Délka cest podle dopravního prostředku



Volba dopravního prostředku je nezávislá na věku respondentů. Mezi skupinami dotazovaných podle převládajícího dopravního jsou pouze minimální rozdíly v průměrném věku, které jsou nejsou ani statisticky, natož věcně významné.

Graf 5 - Věková struktura podle dopravního prostředku



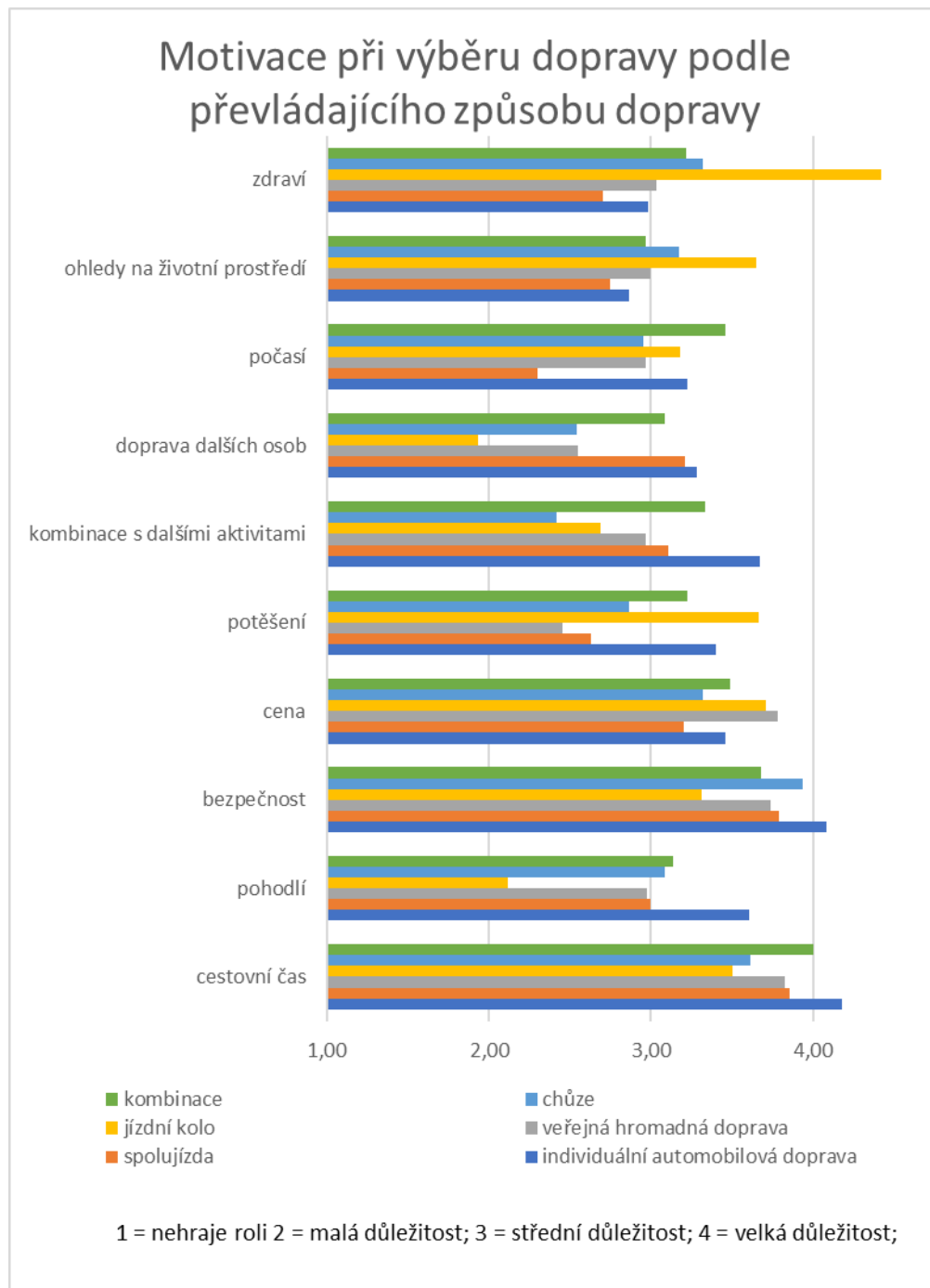


## 4.2. Motivace pro volbu dopravního prostředku

Jaké jsou spojeny motivace s výběrem dopravního prostředku? Vlastní zdraví berou v potaz především lidé dopravující se na kole oproti ostatním, kteří volí jiné dopravní prostředky. To stejné platí pro braní ohledů na životní prostředí. Počasí má zhruba stejnou důležitost napříč dopravními prostředky s výjimkou nízké důležitosti u spolujízdy. Doprava dalších osob má nejvyšší důležitost pro (spolu)jízdu automobilem a nejnižší důležitost pro jízdu na kole. Kombinace s dalšími aktivitami, například nákupem, je nejdůležitější pro volbu automobilu a nejméně důležitá pro chůzi. Potěšení z užití daného dopravního prostředku je nejvyšší u jízdy autem a na kole, nejnižší u veřejné hromadné dopravy. Cena dopravy má zhruba stejnou střední důležitost napříč dopravními prostředky. Bezpečnost má vysokou důležitost napříč druhy dopravy (pro dopravu jízdy na kole nižší, ale stále vysokou). Pohodlí má nízkou důležitost pro jízdu na kole a vysokou důležitost pro jízdu autem. Cestovní čas je důležitý napříč druhy dopravy, pro jízdu autem je však nejdůležitější.



Graf 6 - Motivace podle převládajícího dopravního prostředku



### 4.3. Ochota ke změně dopravního prostředku mezi uživateli automobilu

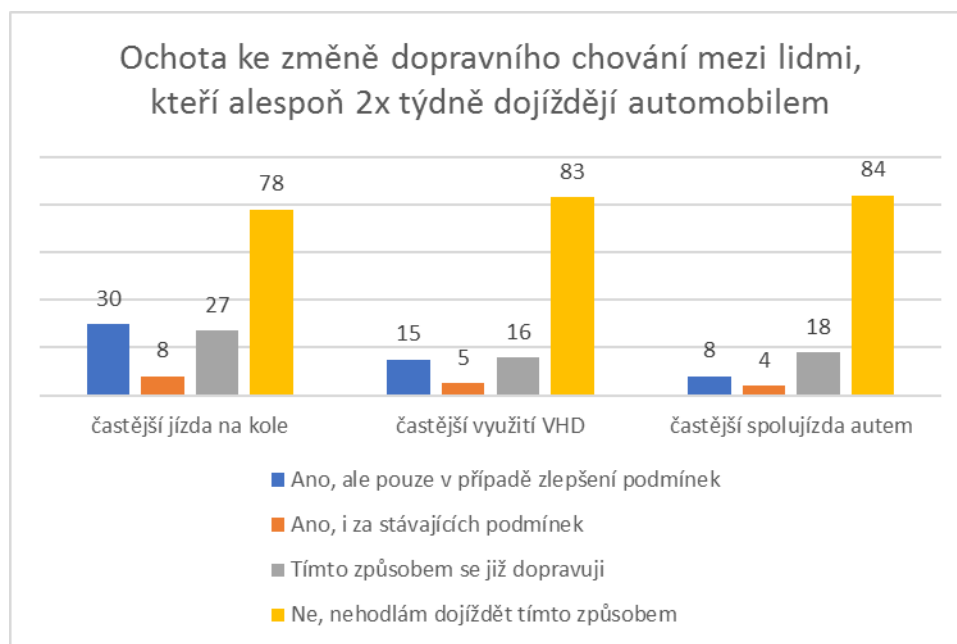
Mezi respondenty jsme identifikovaly ty, kteří se během sledovaného týdne alespoň 2x dopravili do práce automobilem. Do jaké míry jsou tito uživatelé ochotni se dopravovat více šetrným způsobem?





38 respondentů (cca 10 % celkového vzorku a 26 % z lidí, kteří se dopravili do práce alespoň 2 x za týden autem) je ochotno se dopravovat častěji na kole, a to především v případě zlepšení podmínek pro cyklo dopravu. Zhruba poloviční počet (cca 5 % vzorku) respondentů je ochoten se častěji dopravovat VHD, a opět především v případě zlepšení podmínek pro VHD. Zhruba 2-3 % respondentů je ochotno se dopravovat více spolujízdu autem, a opět primárně v případě zlepšení podmínek pro spolujízdu.

Graf 7 - Ochota k posílení šetrné mobility



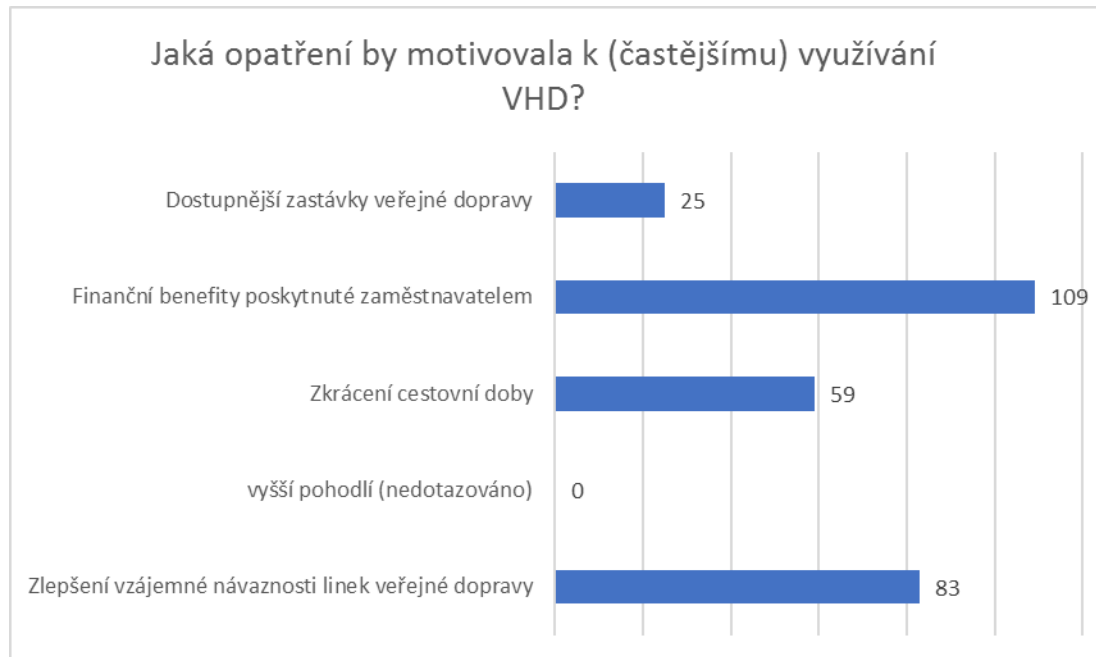
N=143; N=119; N=114;

#### 4.4. Žádaná opatření

Nejsilnějším motivačním prvkem se zdají být možné finanční benefity, jak pro podporu VHD, tak i pro podporu spolujízdy. Mimo finanční benefity by vyšší atraktivitě VHD významně přispělo zlepšení návaznosti linek VHD, a potom také zkrácení cestovní doby.

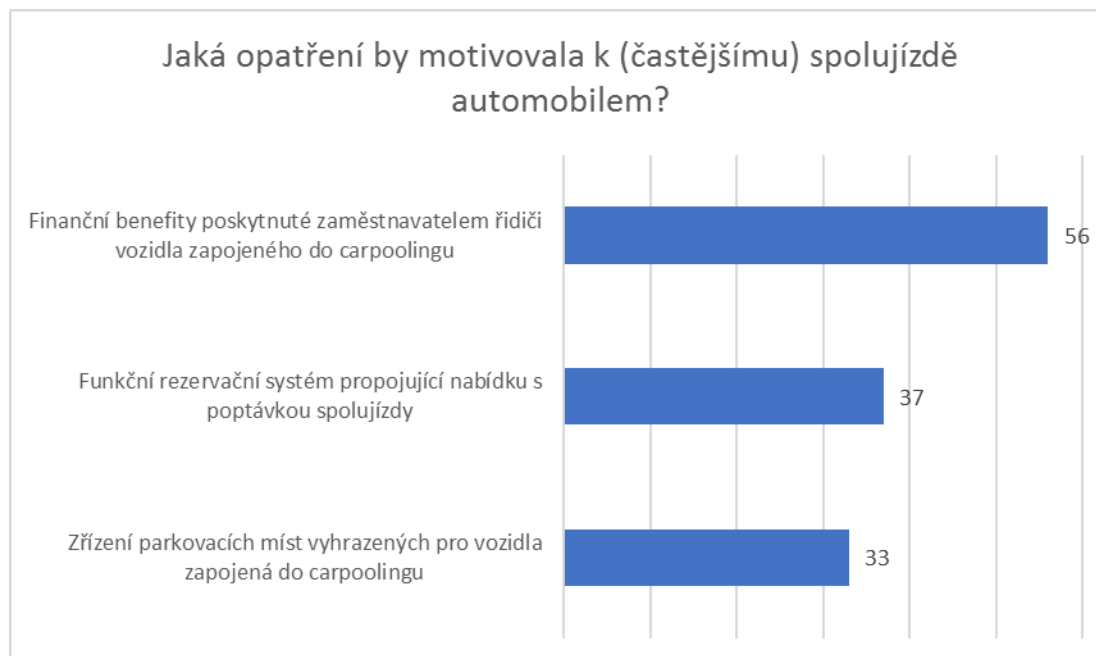


Graf 8 - Opatření podporující VHD



Pro podporu spolujízdy jsou žádaná opatření dvě. Prvním je dostupnost rezervačního systému, který by umožnil propojit zaměstnance mezi sebou tak, aby se mohli dopravovat na podobných cestách. Druhým podpurným opatření je zajištění vyhrazených parkovacích míst pro automobily, kterými jezdí vícero osob najednou.

Graf 9 - Opatření podporující spolujízdu

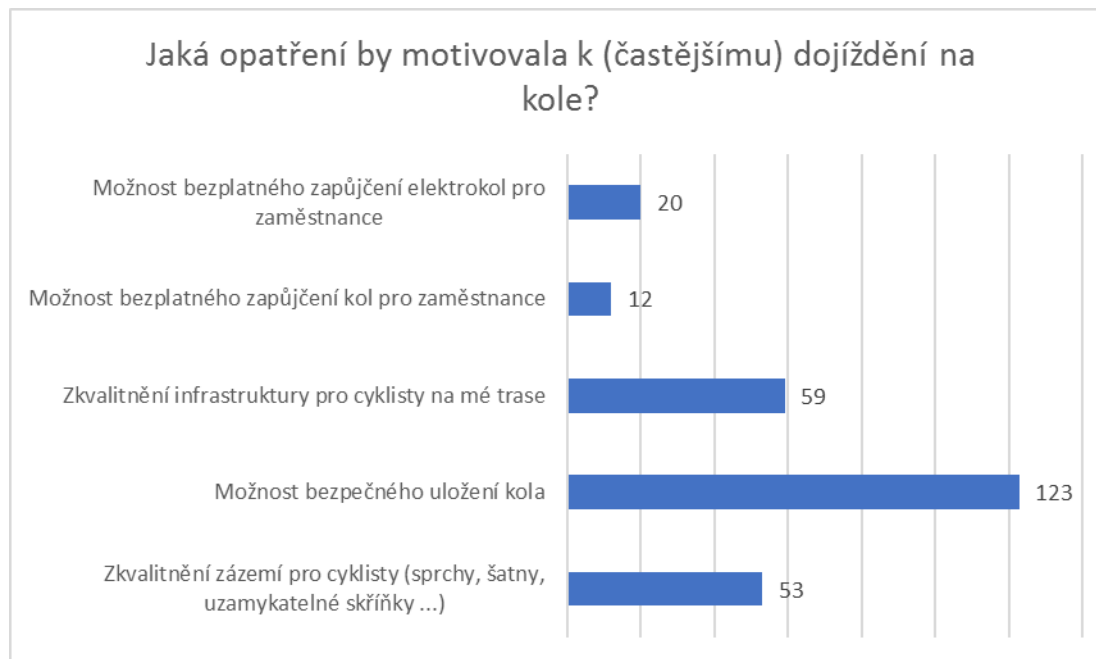


Opatřením, která by motivovala zaměstnance k častějšímu dojíždění na kole, drtivě dominuje zajištění bezpečného uložení kola, které zvolila zhruba třetina všech respondentů. Dále následuje zajištění



bezpečné infrastruktury pro jízdu na kole cestou do práce a zkvalitnění zázemí pro zaměstnance v cíli cesty (šatny, sprchy, skříňky).

Graf 10 - Opatření podporující cyklodopravu



## 4.5. Současné podmínky pro dopravu

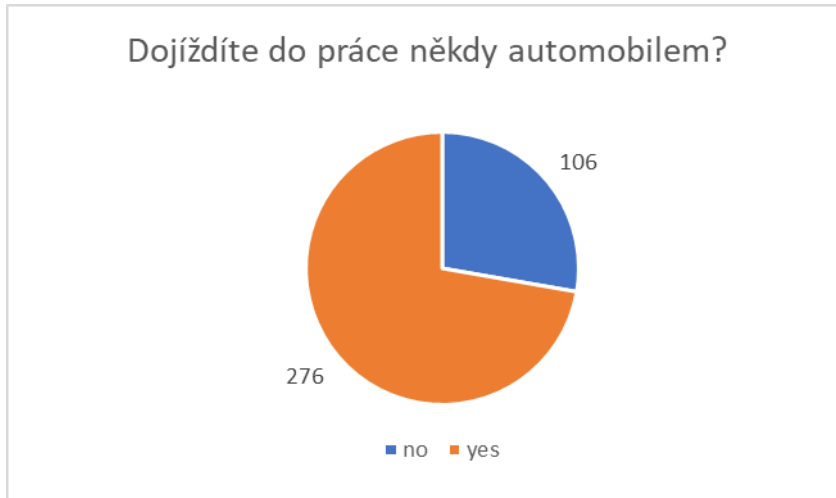
### 4.5.1. Parkování motorových vozidel

Politika parkování motorových vozidel je základním nástrojem řízení poptávky po individuální motorové dopravě. Typicky platí, že možnost „bezplatně“ parkovat automobil na neomezený čas v blízkosti cíle cesty, je nejsilnějším zdrojem generujícím individuální automobilovou dopravu.

Do zaměstnání někdy dojíždí automobilem necelé  $\frac{3}{4}$  respondentů, více než  $\frac{1}{4}$  potom do práce automobilem nedojíždí nikdy.

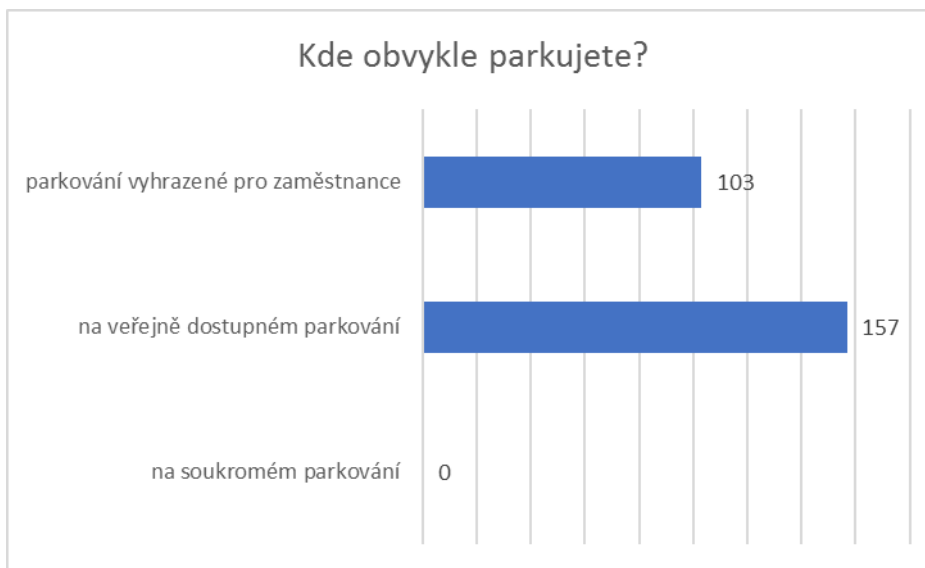


Graf 11 - Dojížd'ka automobilem



Ti, kteří někdy dojíždějí do práce automobilem, v 60 % případů parkují na veřejně dostupném parkování, a ve 40 % případů využívají parkování vyhrazené pro zaměstnance.

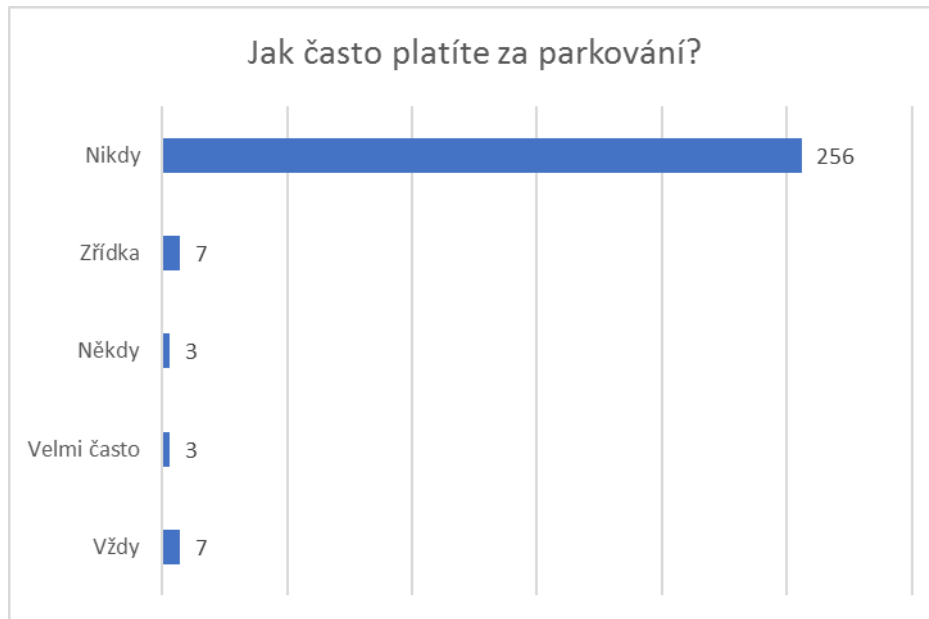
Graf 12 - Obvyklé parkování



Parkování je pro zaměstnance téměř vždy bezplatné, za parkování nikdy neplatí.



Graf 13 - Platby za parkování



Více než polovina respondentů zaparkuje okamžitě, resp. do jedné minuty, dalších 35 % do pěti minut. Celkem 87 % respondentů zvládne zaparkovat nejpozději do pěti minut.

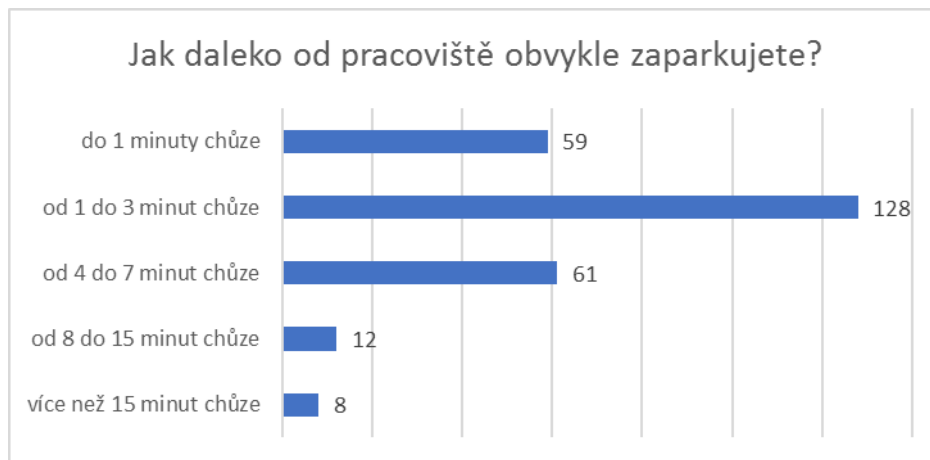
Graf 14 - Doba nutná pro zaparkování



22 % respondentů zaparkuje ve vzdálenosti do 1 minuty chůze od pracoviště, dalších 48 % respondentů zaparkuje ve vzdálenosti od 1 do 3 minut chůze. Celkem zhruba 70 % respondentů zaparkuje v bezprostřední pěší blízkosti od pracoviště. Dalších 23 % respondentů zaparkuje ve vzdálenosti 4 až 7 minut chůze, zbývajících cca 7 % respondentů zaparkuje ve vzdálenosti 8 minut a více chůze.



Graf 15 - Vzdálenost parkování od pracoviště

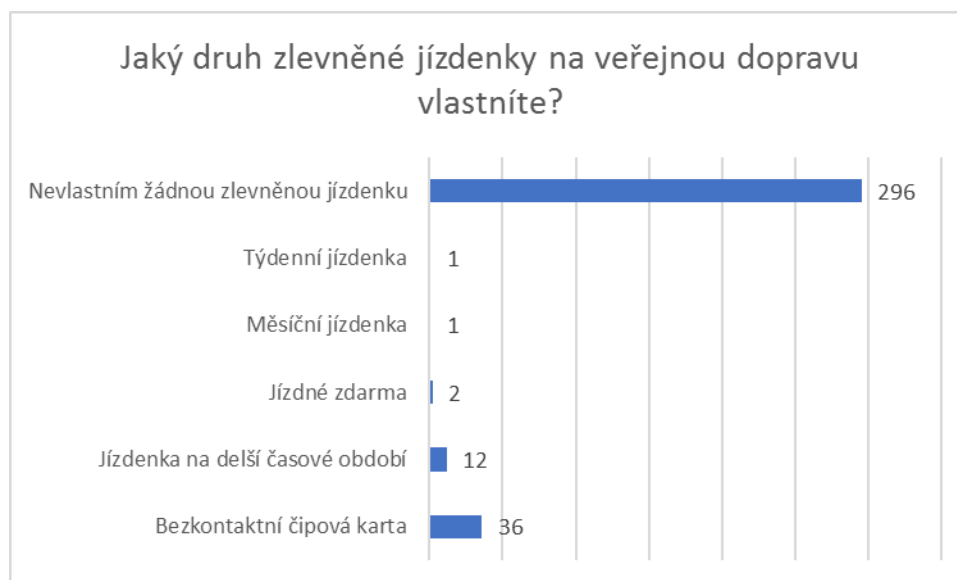


Ačkoliv podle komentářů respondentů se zdá být situace s parkováním krajně neuspokojivá, na základě dat z dotazníkového šetření vypadá obraz jinak. Za parkování téměř nikdo neplatí, 87 % respondentů zaparkuje do 5 minut a 70 % respondentů parkuje v bezprostřední pěší vzdálenosti od pracoviště. Na druhou stranu existují respondenti, kterým trvá parkování automobilu delší dobu a kteří parkují ve větší pěší vzdálenosti od pracoviště.

#### 4.5.2. Veřejná hromadná doprava a cyklodoprava

Většina respondentů nevlastní předplatní jízdenku na VHD a kupuje si případně jednorázové jízdenky, 10 % respondentů disponuje bezkontaktní čipovou kartou pro pravidelnější dopravu VHD.

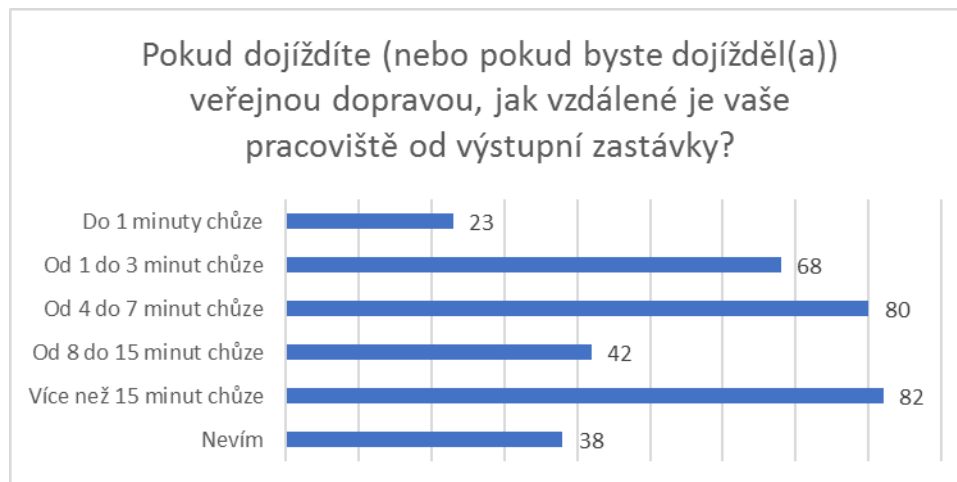
Graf 16 - Vlastnictví jízdenky na veřejnou hromadnou dopravu



Zastávku VHD v bezprostřední pěší blízkosti od pracoviště má 27 % respondentů (vs. 70 % respondentů parkujících auto v této vzdálenosti), dalších 24 % ji má ve vzdálenosti 4 až 7 minut chůze. Pro cca 25 % respondentů je zastávka vzdálena více než 15 minut chůze.



Graf 17 - Vzdálenost zastávky veřejné dopravy od pracoviště



65 % respondentů má k dispozici jízdní kolo pro cestu do práce, 35 % respondentů jej k dispozici nemá.

Graf 18 - Možnost využití jízdního kola k dopravě do práce



Zázemí pro lidi dojíždějící na kole je standardním nástrojem pro podpoření cyklo dopravy v dělbě přepravní práce. Respondenti mají nejčastěji dostupné parkování pro jízdní kola, dále šatny a převlékárny a sprchy. Zároveň zhruba 19 % respondentů uvedlo, že žádné zázemí pro cyklisty není k dispozici, což může být ukazatelem buď nedostatečné informovanosti, anebo skutečného deficitu přístupu k takovému zázemí na pracovišti.



Graf 19 - Zázemí na pracovišti pro dojíždějící na kole



Celkem 40 % respondentů uvedlo, že je jejich pracoviště vybaveno vyhrazeným parkováním pro jízdní kola. Zároveň ale 32 % respondentů uvedlo, že by je motivovala k (častějšímu) dojíždění na kole možnost bezpečného uložení kola. Existuje tak diskrepance mezi dostupností parkování pro kola a vnímáním jeho bezpečnosti.

## 4.6. Komentáře respondentů

Komentáře respondentů se věnují převážně třem oblastem - parkování automobilů, podmínkám pro jízdu na kole a veřejné hromadné dopravě.

První okruh komentářů tematizuje situaci s parkováním. Ačkoliv většina zaměstnanců zaparkuje do 5 minut a to v bezprostřední pěší vzdálenosti od pracoviště, situace je částí zaměstnanců vnímána jako velmi neuspokojivá:

*„Chceme zvýšit kapacitu parkoviště! Situace je již neúnosná!!!“*

*„Větší parkoviště u hlavního vchodu nemocnice i u těch vedlejších“*

Druhým tématem je cyklo doprava. V ní je nejpalčivěji vnímáno zajištění bezpečného uložení kol. Zaměstnanci vnímají současné vyhrazené stání pro kola jako nedostatečně bezpečné a obávají se krádeží kol. Tuto situaci zkoušeli někteří respondenti řešit úschovou kol v prostorách nemocnice, kde však není úschova kol žádoucí.

*„Uvítala bych lepší zajištění bezpečnosti kol. Často se tu ztrácí (kradou) i přes nainstalované bezpečnostní kamery.“*

*„Nemám si kde koloběžku zaparkovat (venku to neberu, tam to zabezpečení není), šatna je malá a jinde to nechat dle nařízení vrchní sestry nemohu.“*

Zabezpečená úschova kola by podle některých komentářů měla být pro zaměstnance nezaplatněná.

Nejčastěji zastoupeným tématem v komentářích je veřejná hromadná doprava. Klíčovými problémy pro využití VHD je načasování a návaznost spojů, které komplikují nebo přímo znemožňují dopravu do práce za





využití VHD. Základním problémem je časový nesoulad mezi směnným (7.00 až 19.00) a víkendovým provozem nemocnice a jízdními řády MHD:

*“Není spojení ráno a o víkendu do zaměstnání. Pracuji od 7 hodin, první vlak odjíždí v 7.11, autobusová doprava nejede vůbec.”*

*“V případě, že sloužím a končím v 19.00, nelze použít přijatelnou veřejnou dopravu. Musí pro mě přijet manžel. O víkendu mne přiveze i odveze.”*

*„Nejsou autobusové spoje, které by třeba o víkendu jezdily - zaměstnanec musí jet autem, protože by se nedostal do zaměstnání.“*

Dalším tématem VHD je návaznost spojů a vzdálenost zastávek. V případě, že je zastávka daleko, absentuje spoj MHD pro překlenutí „poslední míle“ mezi zastávkou VHD a pracovištěm:

*„Spoje MHD nenavazují na dopravu ČD v ranních hodinách - nemluvě o víkendech.“*

*„Z autobusového nádraží do nemocnice je to poměrně daleko a městská doprava nestihne být u nemocnice včas.“*

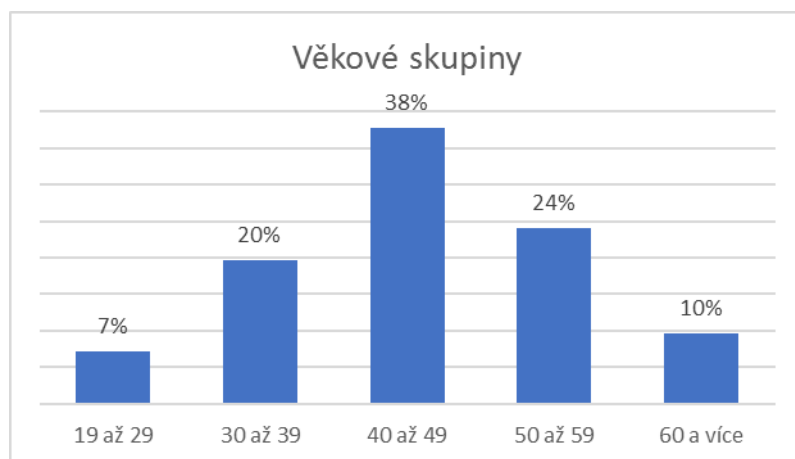
*„Autobusová zastávka ve vzdálenosti přes 1 km“*

*„Spoluobčané by určitě uvítali zřízení nové železniční zastávky pod nemocnicí (jak zaměstnanci, tak i pacienti).“*

## 4.7. Charakteristiky respondentů

Věkové rozložení respondentů odpovídá zhruba normálnímu rozložení.

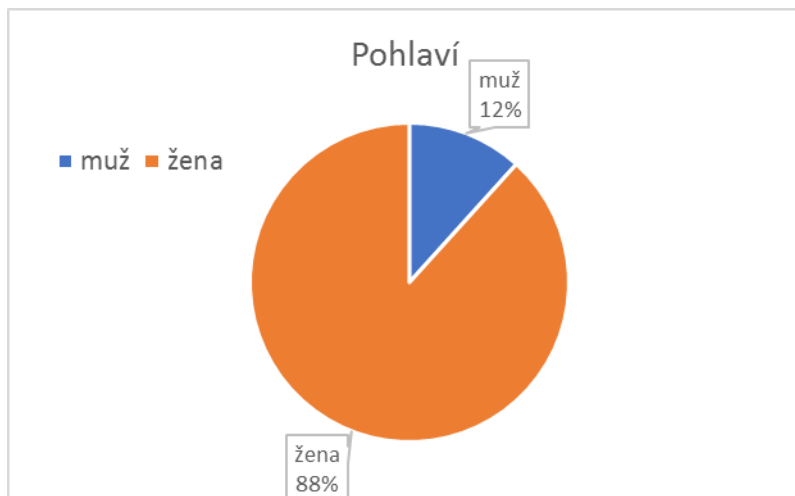
Graf 20 - Věková struktura respondentů



Mezi respondenty výrazně převažují ženy téměř v poměru devět ku jedné.



Graf 21 - Pohlaví respondentů





 nadace  
**partnerství**

**Nadace Partnerství** pomáhá lidem, aby chránili a zlepšovali svoje životní prostředí. Poskytuje jim k tomu granty, odborné znalosti i služby a inspiraci ze zahraničí. Podporuje výsadbu stromů, ochranu přírody, šetrnou dopravu a turistiku, využívání obnovitelných zdrojů energie a kvalitní veřejná prostranství.

Společně se čtyřmi sesterskými nadacemi v Bulharsku, Maďarsku, Rumunsku a na Slovensku je součástí asociace Environmental Partnership Association.

*Nevyřešíme problém za vás, vyřešíte ho s námi!*

[WWW.NADACEPARTNERSTVI.CZ](http://WWW.NADACEPARTNERSTVI.CZ)

# MĚSTSKÁ NEMOCNICE V LITOMĚŘICÍCH



**Nadace Partnerství**  
Údolní 33, 602 00 Brno

**Telefon:** +420 515 903 111  
**E-mail:** [partnerstvi@nap.cz](mailto:partnerstvi@nap.cz)