

PLÁN MOBILITY MĚSTSKÉHO ÚŘADU LITOMĚŘICE

D.T3.3.2.

Květen 2018





Obsah

1. Shrnutí/Summary	2
2. Úvod	4
2.1. Projekt MOVECIT	4
2.2. Město Litoměřice	4
2.3. Tvorba plánu mobility	4
3. Koncepce mobility	6
3.1. Zapojení do procesu plánování	6
4. Analýza současné situace	7
4.1. Popis instituce	7
4.1.1. Dostupnost pěší dopravou	8
4.1.1.1. Pracoviště Pekařská a Mírové náměstí - trasy ze severozápadního směru	9
4.1.1.2. Pracoviště Pekařská a Mírové náměstí - trasy ze severovýchodního směru	11
4.1.1.3. Pracoviště Topolčianská	13
4.1.2. Dostupnost MěÚ veřejnou dopravou	15
4.1.2.1. Vzdálenost zastávek veřejné dopravy od budov MěÚ	16
4.1.3. Dostupnost MěÚ automobilovou dopravou	18
4.1.3.1. Parkování na veřejném prostranství	20
4.1.4. Dostupnost MěÚ cyklistickou dopravou	22
4.2. Audit dopravní situace budov a okolí	23
4.2.1. Pěší doprava - bezbariérový přístup	23
4.2.2. Cyklistická doprava	23
4.2.2.1. Pracoviště MěÚ Mírové náměstí	23
4.2.2.2. Pracoviště MěÚ Pekařská	24
4.2.3. Automobilová doprava - elektromobily	24
4.2.4. Automobilová doprava - plochy pro parkování, kterými disponuje MěÚ	25
4.2.4.1. Pracoviště MěÚ Mírové náměstí	25
4.2.4.2. Pracoviště MěÚ Pekařská	25
4.2.4.3. Pracoviště MěÚ Topolčianská	25
4.3. Průzkum dopravního chování zaměstnanců	27
4.3.1. Dělna přepravní práce	28
4.3.2. Potenciál pro změnu dopravního chování	29
4.3.3. Charakteristika parkování zaměstnanců	30
4.3.3.1. Pracoviště Pekařská a Mírové náměstí	30
4.3.3.2. Pracoviště Topolčianská	31
4.4. Souhrn dopravní situace MěÚ Litoměřice (Analýza SWOT)	32
4.4.1. Pěší a cyklistická doprava	32
4.4.2. Veřejná hromadná doprava	34
4.4.3. Automobilová doprava	35
5. Návrhová část	36
5.1. Vize a specifické cíle	36
5.2. Navrhovaná opatření	37
5.2.1. Kvalitní řízení dopravy a komunikace	39
5.2.2. Zvýšení podílu udržitelných druhů dopravy	42
5.2.3. Efektivní automobilová doprava a elektromobilita	45
6. Zdroje	46



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 institutional 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 the MOVECIT project, within which is this workplace mobility plan developed. There are two mobility plans developed during the project lifetime - The Mobility Plan of the Municipality of Litoměřice (which you are currently reading) and The Mobility Plan of Litoměřice Hospital.

The stakeholder involvement was very important during the process of mobility plan creation. Working group, which was set up at the municipality 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 head secretary. The employees were also involved in the planning process. 76 % 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 development of The Mobility Plan of the Municipality of Litoměřice lasted for 19 months. It started at the first meeting of the working group in November 2016 and it will be ended by approval of the mobility plan by the City Council in May 2018. The results of the whole process are summarized in this document, which consists of two main parts - analytical and implementation incl. action plan. 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 implementation 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 higher shares of sustainable transport modes 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 47,5 % of the employees 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 or Prague). The sources of commuting are also visualized in online map (sample in picture 11). There are many low carbon measures in the action plan, which are taking the FUA in consideration. E.g. the development of the facilities for cyclists at the municipal buildings will serve especially for those who commute from longer distances. Measures connected to public transportation (bus stop near the municipal buildings, connected departure times 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. New parking policy should incorporate the distance travelled to work as well to ease the commuting to those who travel from more distant areas which are difficult to access by public transportation or cycling.



Two of the low-carbon measures incorporated in the action plan are pilot actions supported by the MOVECIT project. One is a purchase of 10 e-bikes and the second is the purchase of 4 charging stations for e-bikes. The e-bikes will be used by the municipal employees especially for making business trips in the municipality of Litoměřice and in its' FUA. The charging stations will be placed at the three workplaces and at the Litoměřice Hospital, which is also developing a workplace mobility plan within the MOVECIT project.



2. Úvod

2.1. Projekt MOVECIT

Nadace Partnerství spolupracuje s Městským úřadem Litoměřice a s Nemocnicí Litoměřice, a.s. na projektu MOVECIT podpořeném v rámci programu Interreg Central Europe, 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.

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 plán rozvoje 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“ (MĚSTSKÝ ÚŘAD LITOMĚŘICE, 2012, s. 8).

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

2.3. Tvorba plánu mobility

Celý proces vytváření Plánu mobility MěÚ Litoměřice (PM MěÚ LTM) trval 19 měsíců, byl zahájen 1. 11. 2016 prvním setkáním pracovní skupiny a bude ukončen v květnu 2018 schválením Radou města Litoměřice. 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 pracovištích MěÚ, jejich dostupnosti různými dopravními módy, obsahuje zásadní výsledky Průzkumu dopravního chování zaměstnanců MěÚ Litoměřice (PDCH MěÚ Litoměřice 2017) a popisuje jednotlivá 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 na MěÚ (více viz podkapitola 3.1.). Kromě schůzek pracovní skupiny probíhaly práce na PM MěÚ LTM skrze přímý kontakt užšího zpracovatelského týmu Nadace Partnerství a zástupců MěÚ, a to zejména skrze konzultace s koordinátorem mobility MěÚ a s koordinátorem PUMM Litoměřice. Cenné informace byly získány také terénním auditem a skrze Průzkum dopravního chování zaměstnanců MěÚ Litoměřice, který proběhl v dubnu 2017, byl konzultován s pracovní skupinou a distribuován s pomocí tajemníka přes vzdělávací portál RENTEL. Na dotazník odpovědělo 162 z 2018 zaměstnanců, což činilo míru návratnosti 76 %. Skrze tento dotazník měli možnost zaměstnanci vyjádřit své zkušenosti a podněty s každodenním dopravováním do práce.

Další fází v přípravě PM MěÚ LTM 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 28 konkrétních opatření, která vedou k udržitelnějšímu dopravování zaměstnanců MěÚ jak při dojíždění tak při služebních cestách.

Finálním krokem je schválení Plánu mobility MěÚ Litoměřice. Schválení proběhlo v několika fázích. Nejprve byla pracovní skupinou schválena vize PM MěÚ LTM, poté analytická část a nakonec návrhová část včetně akčního plánu. Finální verze celého dokumentu bude předložena Radě města Litoměřice ke schválení.

Součástí plánu mobility bylo také zavedení pilotních akcí, které se na MěÚ sestávají konkrétně z nákupu 10 elektrokol a 4 nabíjecích elektrostanic na elektrokola. E-kola byla nakoupena v prosinci 2017 a postupně budou uvedena do provozu do června 2018. Byla rozdělena mezi tři pracoviště podle předem zjišťovaného zájmu a budou využívána primárně pro služební cesty, časem budou k dispozici i pro osobní užití. Elektrostanice pro nabíjení elektrokol budou instalovány v červnu 2018 na třech pracovištích MěÚ (Mírové náměstí, Pekařská a Topolčanská) a u Nemocnice Litoměřice.



3. Koncepce mobility

3.1. Zapojení do procesu plánování

MěÚ Litoměřice byl mimo jiné zapojen pro procesu plánování skrze ustanovení pracovní skupiny. Celkem byla pracovní skupina svolána šestkrát a byl s ní projednáván celý proces vzniku PM MěÚ LTM. 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 tajemník Milan Cigáš, koordinátor mobility (Zdeněk Zabilanský, později Alice Králiková) a zástupci Odboru územního rozvoje, Odboru dopravy a silničního hospodářství, Odboru správního i Útvaru strategického plánování a udržitelného rozvoje. Některých schůzí pracovních skupin se také zúčastnili zástupci Odboru životního prostředí. Pracovní skupina významným dílem přispěla k finální podobě PM MěÚ LTM, zejména díky kombinaci znalosti Litoměřic, pracovního prostředí i odborné způsobilosti jednotlivých členů.

Zaměstnanci MěÚ byli do procesu tvorby Plánu mobility MěÚ 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

Obvyklá pracovní doba na všech pracovištích Městského úřadu v Litoměřicích je ovlivněna úředními dny. V pondělí a ve středu se pohybuje od 7:00 do 17:00, ve zbylé všední dny od 7:00 do 14:30. Přestávka na oběd bývá většinou v rozmezí od 11:30 do 12:30. Pracovní doba u některých odborů se může lišit podle individuálních potřeb. Tato jednotná pracovní doba může vytvářet určité problémy, které se pojí se zvýšeným provozem v ranních a odpoledních špičkách.

Městský úřad Litoměřice má 178 zaměstnanců (stav k 1. 1. 2017) a skládá se z 15 samostatných odborů/útvárů. Jednotlivá pracoviště (viz Obr. 1) jsou rozmístěna do tří budov:

- Pekařská (49 zaměstnanců)
 - Útvar strategického plánování a udržitelného rozvoje
 - Stavební úřad
 - Odbor územního rozvoje
 - Odbor životního prostředí
 - Odbor školství, kultury, sportu a památkové péče
- Mírové náměstí (109 zaměstnanců) Útvar obrany a krizového řízení
 - Útvar personální a mzdový
 - Útvar kontroly a interního auditu
 - Kancelář starosty a tajemníka
 - Odbor správní
 - Obecní živnostenský úřad
 - Odbor sociálních věcí a zdravotnictví
 - Odbor ekonomický
 - Odbor správy nemovitého majetku města
 - Odbor komunikace, marketingu a cestovního ruchu (sídlil dříve pod názvem Centrum Cestovního ruchu v budově Gotického hradu)
- Topolčianská (20 zaměstnanců)
 - Odbor dopravy a silničního hospodářství

Součástí MěÚ je také budova Městské policie na ulici Zahradnická.



Obr 1 Umístění pracovišť MěÚ Litoměřice v rámci města (GOOGLE MAPS).

V následujících podkapitolách popisujeme přístupnost pracovišť MěÚ dle základních druhů dopravy.

4.1.1. Dostupnost pěší dopravou

Pro pracovníky MěÚ Litoměřice, je chůze nejrozšířenějším způsobem dopravy do zaměstnání (40 % cest do práce a z práce se koná pěšky). 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 budov je tedy klíčové i pro ty, kteří se do práce dopravují automobilem, veřejnou dopravou, či jinak.

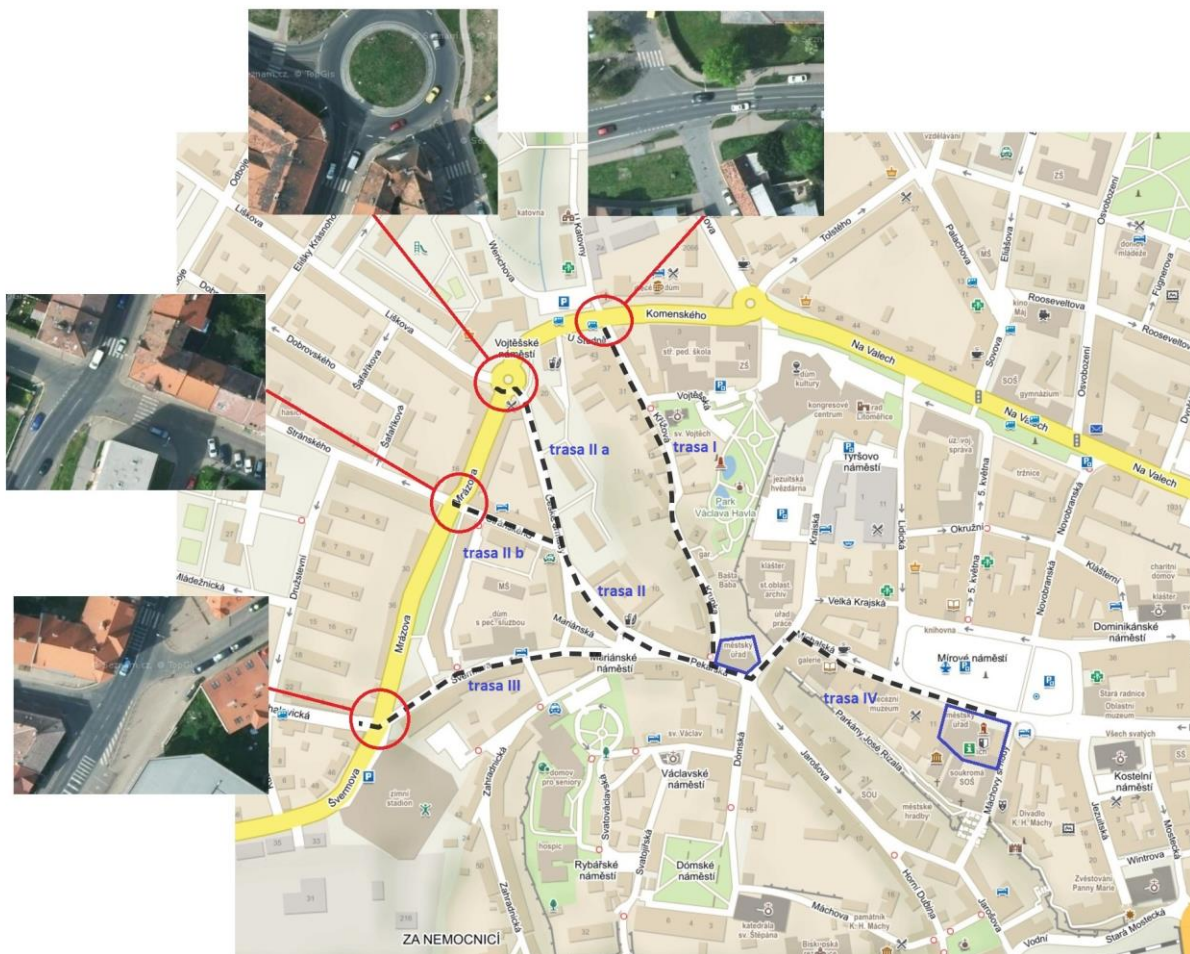
4.1.1.1. Pracoviště Pekařská a Mírové náměstí - trasy ze severozápadního směru

Zaměstnanci dopravující se pěšky ze severozápadní části města (sídlíště Cihelna, Pokratice) na pracoviště Pekařská a Mírové náměstí mohou využít několik souběžných tras (viz Obr. 2).

- **Trasa I (Křížová, Krupka):** místní komunikace, v úseku Komenského-Vojtěšská slouží jako přístupová komunikace k parkovišti Vojtěšská; v úseku Vojtěšská-Pekařská je vjezd povolen pouze dopravní obsluze.
- **Trasa II (České Armády + Stránského):** místní komunikace s obousměrným provozem (ul. Stránského je jednosměrná) a zákazem vjezdu pro nákladní vozidla.
- **Trasa III (Švermova):** místní komunikace s jednosměrným provozem a zákazem vjezdu pro nákladní vozidla.
- **Trasa IV (Pekařská, Michalská):** místní komunikace s jednosměrným provozem.

Ve všech případech je nutné překonat frekventovaný průtah městem (II/261), kde v úseku ulic Mrázova - Komenského byly při sčítání v roce 2016 naměřeny intenzity dopravy 11 400 až 12 900 vozidel za 24 hodin (ŘSD, 2016). Tato komunikace tedy tvoří pro pěší dopravu bariéru. Přechody pro chodce jsou zřízeny v prostoru křižovatek Komenského/Křížová, Mrázova/Liškova/České Armády, Mrázova/Stránského a Mrázova/Švermova. Přechody nejsou vybaveny světelným signalizačním zařízením. Dle serveru Nehodová místa došlo v období 2010 - 2016 na každém z těchto přechodů ke střetu vozidla s chodcem (většinou s následkem lehkého zranění; pouze v jednom případě došlo k těžkému zranění chodce) (DOPRAVNIINFO.CZ, 2017).

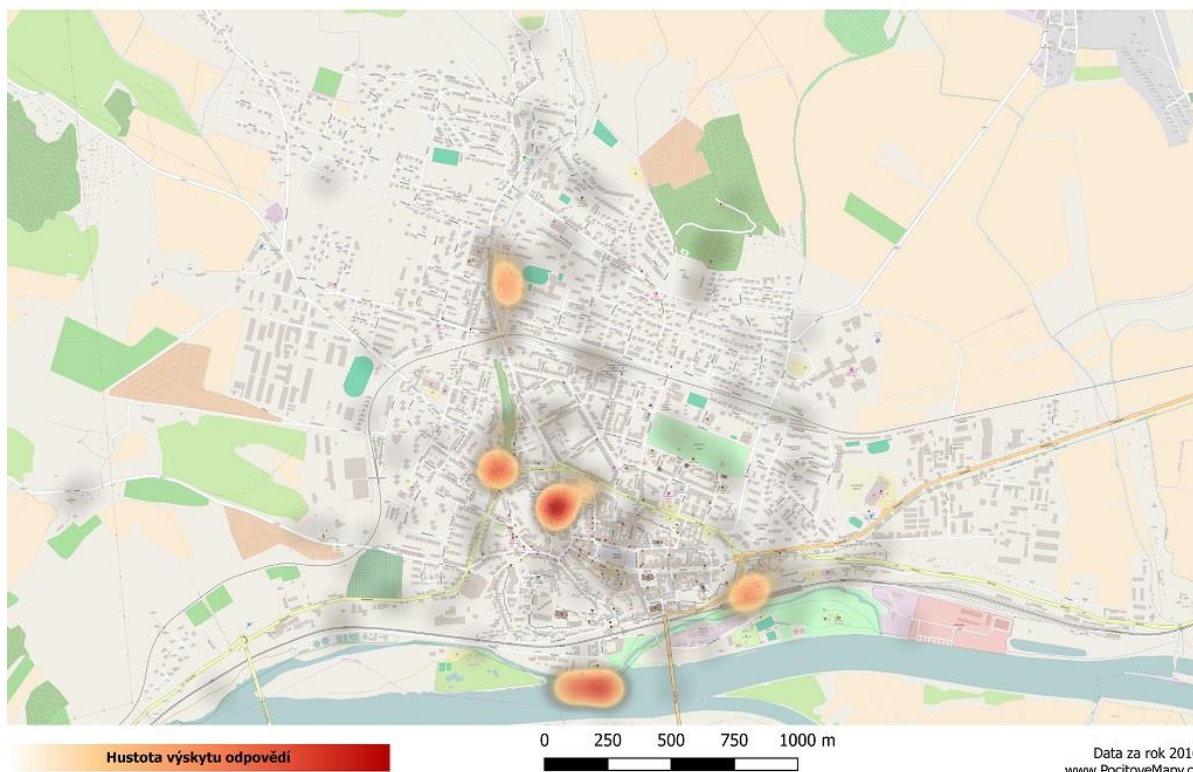
Křižovatka Liškova/Mrázova/České Armády/Komenského (včetně blízkého okolí) byla respondenty v rámci vytváření pocitové mapy města označena jako jedna z pěti nejhorších lokalit z hlediska pocitu bezpečí (viz Obr. 3).



Obr 2 Hlavní přístupové trasy ze severozápadního směru (Průzkum dopravního chování zaměstnanců MěÚ 2017 (dále jen PDCH MěÚ LTM 2017), MAPY.CZ, 2018).



Kde se v Litoměřicích cítíte nebezpečně?

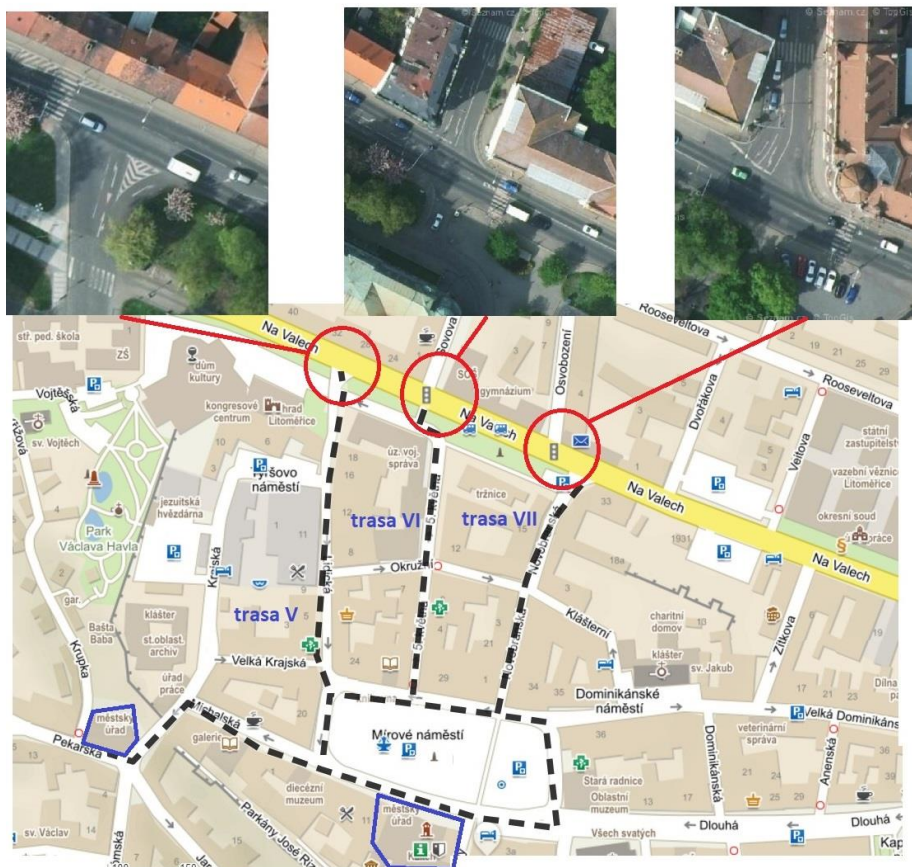


Obr 3 Pocitová mapa Litoměřic (LITOMĚŘICE.CZ, 2016).

4.1.1.2. Pracoviště Pekařská a Mírové náměstí - trasy ze severovýchodního směru

Pro pěší dopravu ze severovýchodního směru jsou vhodné tři souběžné trasy (viz Obr. 4).

- **Trasa V (Lidická):** místní komunikace s jednosměrným provozem a zákazem vjezdu pro nákladní vozidla a autobusy.
- **Trasa VI (ul. 5. května):** místní komunikace, v úseku Okružní - Mírové náměstí je zřízena pěší zóna s povoleným jednosměrným provozem zásobovacích vozidel (do 10h a od 17h). V úseku Okružní - Na Valech je povolen jednosměrný provoz.
- **Trasa VII (Novobranská):** místní komunikace, pěší zóna s povoleným jednosměrným provozem zásobovacích vozidel (do 10h a od 17h).



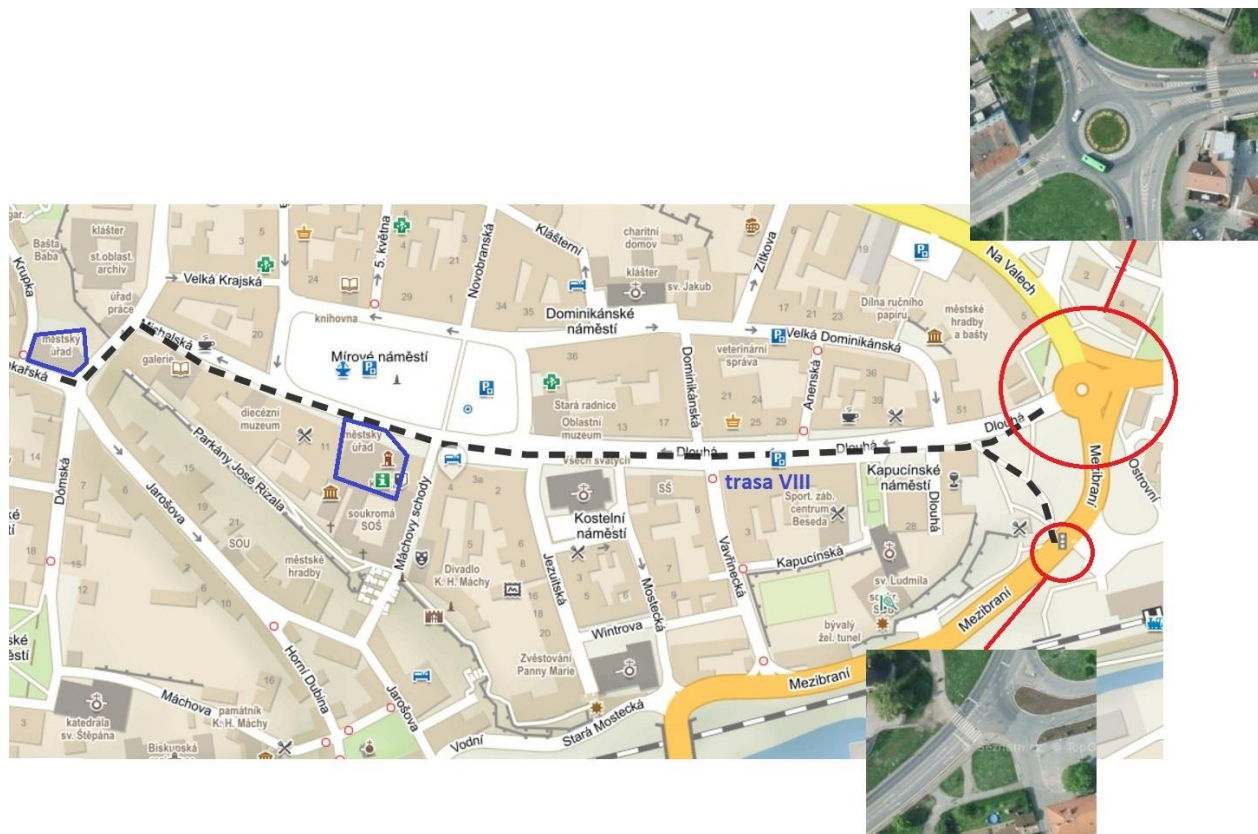
Obr 4 Hlavní přístupové trasy ze severovýchodního směru (PDCH MěÚ LTM 2017; MAPY.CZ, 2018).

Ve všech případech je nutné překonat frekventovaný průtah městem (II/261), kde v úseku ulice Na Valech byla při sčítání v roce 2016 naměřena intenzita dopravy 13 400 vozidel za 24 hodin (ŘSD ČR, 2016). Tato komunikace tvoří pro pěší dopravu bariéru, přestože jsou zde zřízeny přechody pro chodce v prostoru křižovatek Na Valech/Lidická (bez SSZ), Na Valech/5. května/Sovova (přechod vybaven SSZ) a Na Valech/Osvobození/Novobranská (přechod vybaven SSZ). Dle serveru Nehodová místa došlo v období 2010 - 2016 na přechodu Na Valech/5.května ke střetu vozidla s chodcem s následkem těžkého zranění (DOPRAVIINFO.CZ, 2017).

Pracoviště Pekařská a Mírové náměstí - trasy z východního směru

Nejvhodnější trasou pro zaměstnance dopravující se pěšky z východní části města, případně od autobusového nádraží nebo od železniční stanice Litoměřice-město, je Dlouhá ulice (viz Obr. 5).

- **Trasa VIII (Dlouhá):** místní komunikace s částečně jednosměrným a částečně obousměrným provozem a zákazem vjezdu pro nákladní vozidla a autobusy.



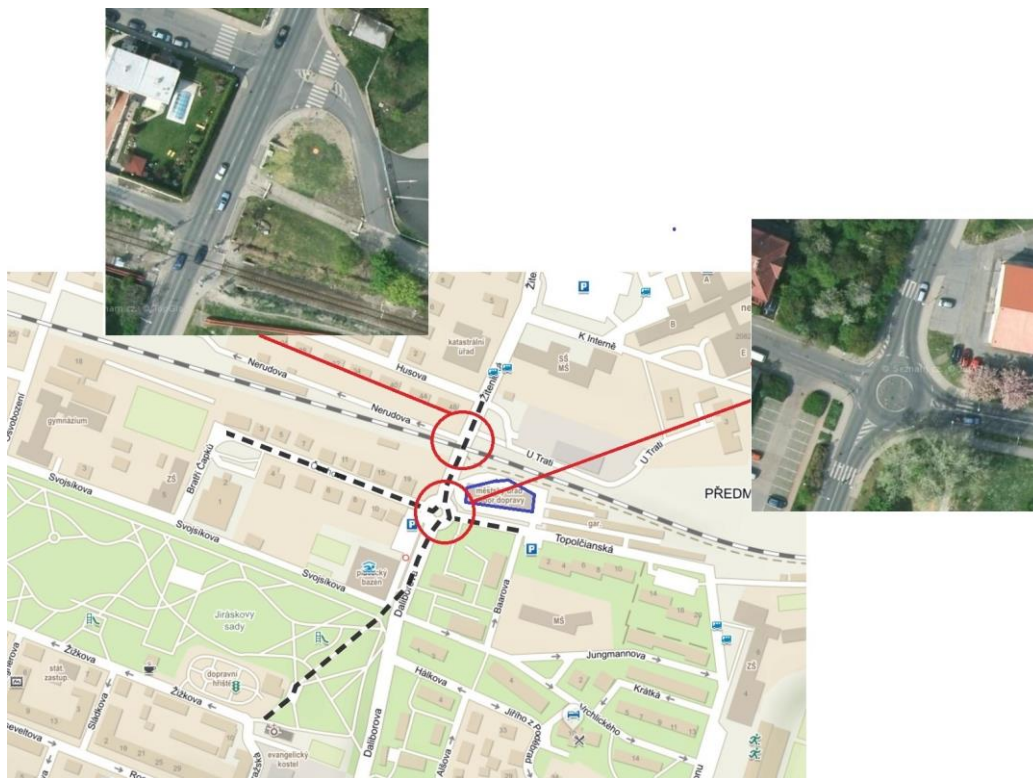
Obr 5 Hlavní přístupové trasy z východního směru (PDCH MěÚ LTM 2017; MAPY.CZ, 2018).

V tomto případě je největší bariérou pro pěší dopravu směřující do centra města průtah silnice I/15 (ulice Mezibraní a křižovatka ulic Mezibraní/Na Kocandě/Na Valech). Intenzita provozu je zde 16 000 vozidel za 24 hodin (ŘSD ČR, 2016). Chodci mohou v tomto úseku použít přechod u nádraží (vybaven SSZ) a 3 přechody v ramenech okružní křižovatky Mezibraní/Na Kocandě/Na Valech.

4.1.1.3. Pracoviště Topolčianská

Všechny trasy z jižního, západního nebo východního směru vedou ulicemi s nízkou intenzitou silničního provozu. Jedinou dopravně významnější komunikací je silnice III/25847 (Daliborova ulice) s intenzitou 3 240 vozidel za 24 hodin. Chodci mají k dispozici 3 přechody v prostoru okružní křižovatky Daliborova/Topolčianská/Čechova/Žitenická.

Na trase ze severního směru se v blízkosti MěÚ Topolčianská nachází železniční přejezd přes jednokolejnou trať. Přejezd je vybaven závorami a světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

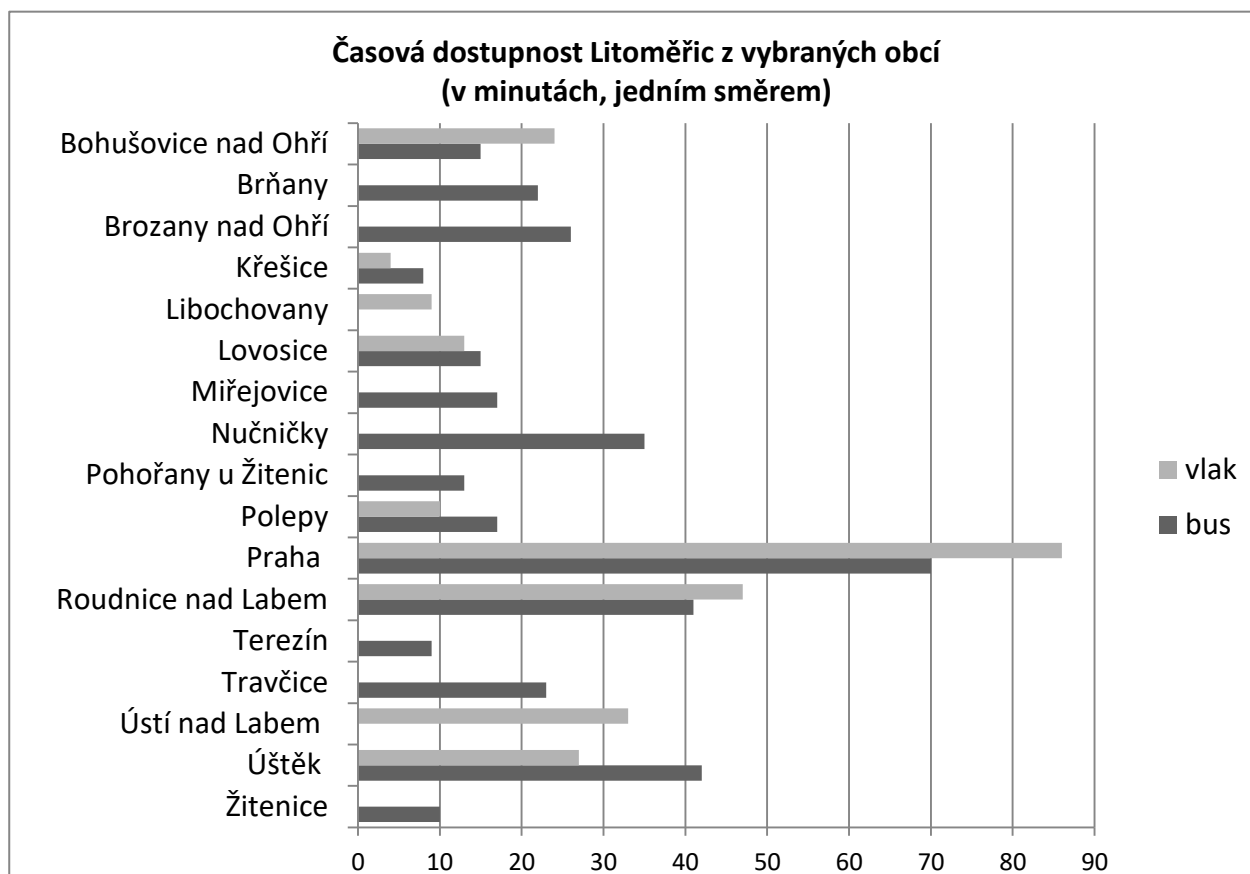


Obr 6 Hlavní přístupové trasy na pracoviště Topolčianská (PDCH MěÚ LTM 2017; MAPY.CZ, 2018).



4.1.2. Dostupnost MěÚ veřejnou dopravou

Veřejná doprava (VHD) není k dojíždění do práce zaměstnanci MěÚ příliš využívána. Prostředky veřejné dopravy se uskuteční cca 6 % z celkového počtu cest, přitom na vzdálenost vyšší než 5 km dojíždí přibližně třetina respondentů; většina z nich ovšem využívá k dojíždění auto. Pro dojíždění na kratší vzdálenosti (v rámci města Litoměřic) je VHD využívána zcela výjimečně. Jednou z příčin může být i vedení linek městské hromadné dopravy (MHD), které není pro tento účel příliš vhodné (viz Obr. 9).

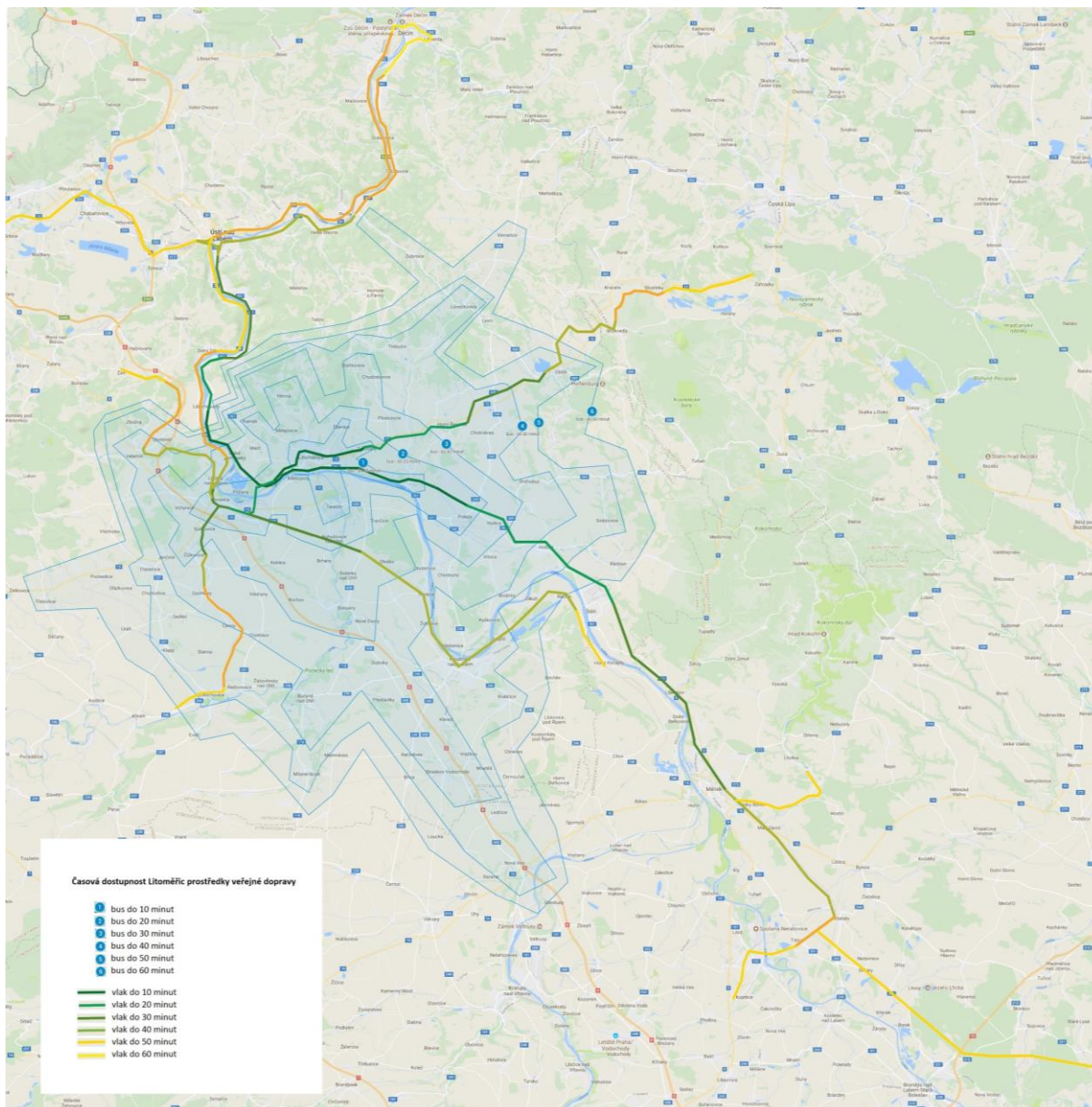


Obr 7 Časová dostupnost Litoměřic veřejnou dopravou (v minutách) (IDOS.CZ, 2017).

Dostupnost pracovišť MěÚ veřejnou dopravou je dána časovou dosažitelností a nabídkou vhodných spojů v požadovaných časových polohách. Na Obr. 7 jsou znázorněny grafy časové dostupnosti Litoměřic z vybraných lokalit při použití autobusové resp. železniční dopravy. 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=1ISKR_qHAQW_bz_nc-hoiQoKy5bE&ll=50.54033067566888%2C14.12751652166753&z=10. Ukázka mapy je znázorněna na Obr. 8.

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).



Obr 8 Ukázka Online mapy časové dostupnosti veřejnou dopravou (dostupné na: https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1lSKR_qHAQW_bz_nc-hoiQoKy5bE&ll=50.54033067566888%2C14.12751652166753&z=10).

4.1.2.1. Vzdálenost zastávek veřejné dopravy od budov MěÚ

K údajům o časové dostupnosti prostředky veřejnou dopravou je třeba připočítat dobu potřebnou na přesun od zastávek VHD na pracoviště.

Tab 1 Vzdálenost zastávek VHD od budov Pekařská a Mírové náměstí

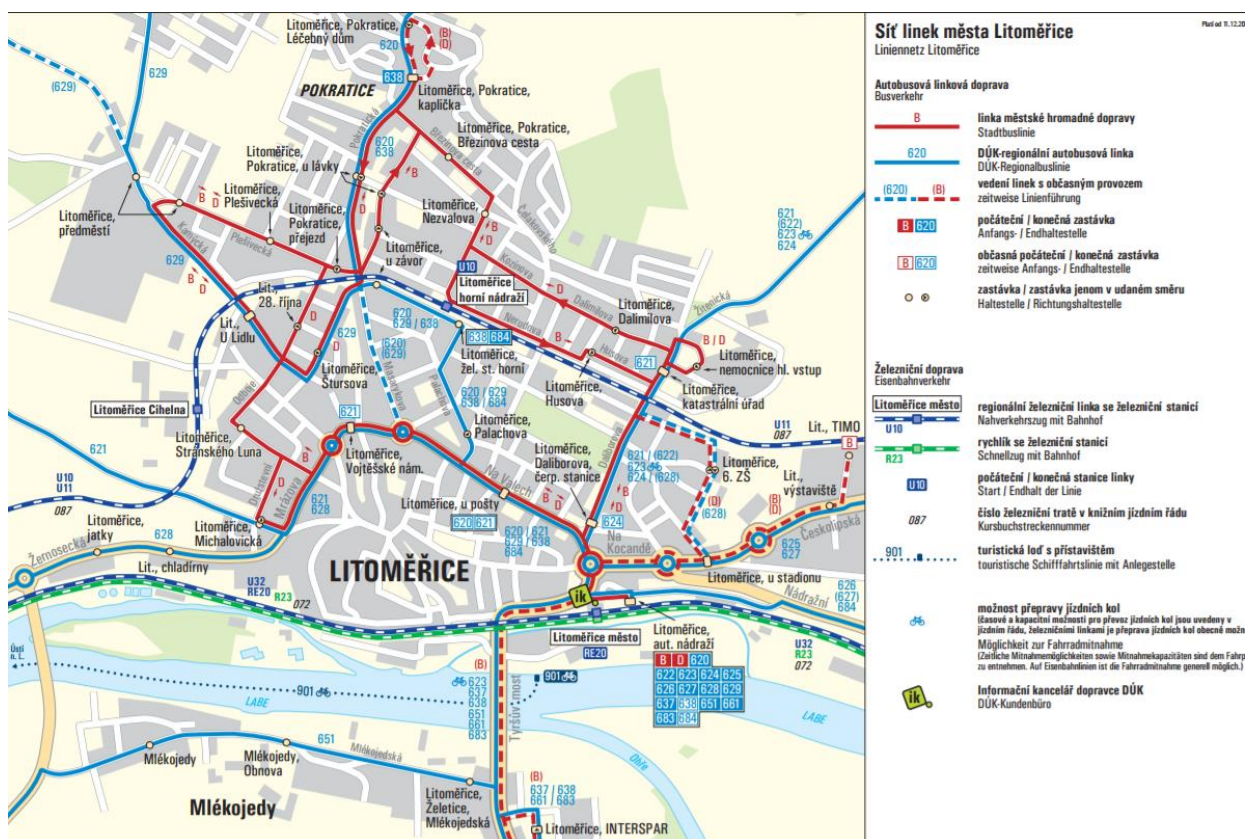
	pracoviště Pekařská	pracoviště Mírové náměstí
železniční stanice Litoměřice - město/autobusové nádraží (bus/vlak)	850 m (trasa VIII)	600 m (trasa VIII)
zastávka U pošty (bus)	550 m (trasa VI)	450 m (trasa VII)



železniční stanice Litoměřice - horní nádraží (vlak)	1000 m (trasa VI)	950 m (trasa VI)
zastávka Vojtěšské náměstí (bus)	400 m (trasa II)	650 m (trasa II+IV)
zastávka Litoměřice - Cihelna (vlak)	800 m (trasa II)	1050 m (trasa II+IV)

Tab 2 Vzdálenost zastávek veřejné dopravy od budovy Topolčianská

železniční stanice Litoměřice - město/autobusové nádraží (bus/vlak)	800 m
zastávka U pošty (bus)	850 m
železniční stanice Litoměřice - horní nádraží (vlak)	750 m
zastávka Katastrální úřad (bus)	100 m



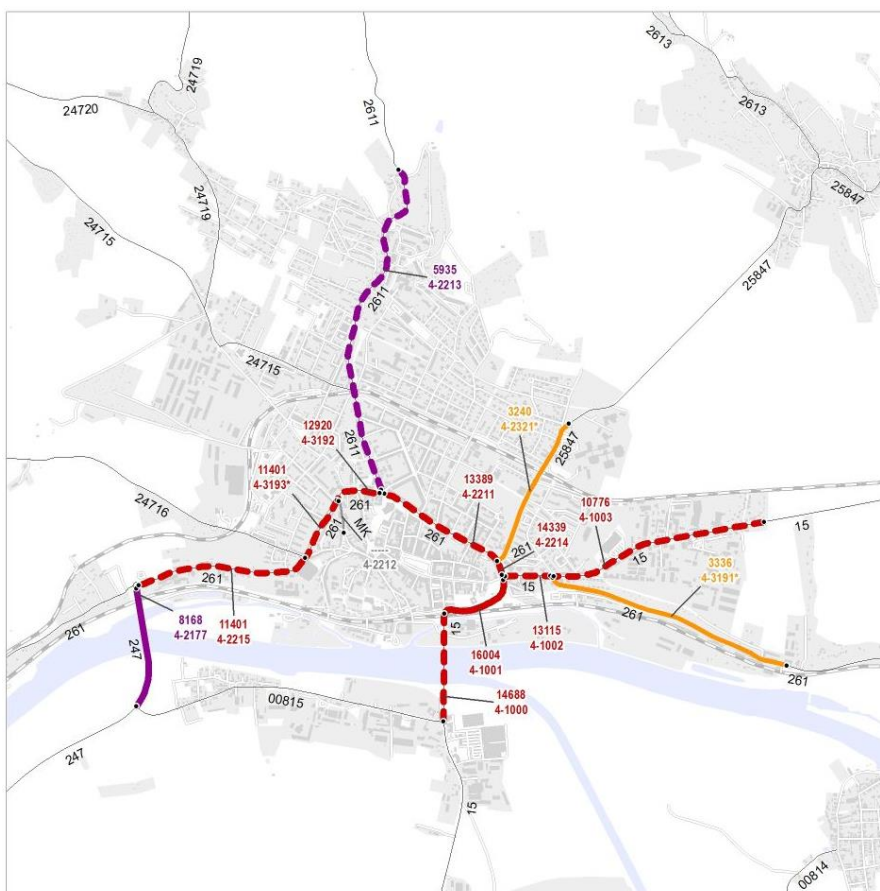
Obr 9 Schéma linek MHD v Litoměřicích (ÚSTECKÝ KRAJ, 2018).



4.1.3. Dostupnost MěÚ automobilovou dopravou

35 % zaměstnanců MěÚ se nejčastěji dopravuje do práce (a z práce) autem, které pro dojíždění využívají sami. Tento způsob dopravy do zaměstnání je druhým nejrozšířenějším. Dalších 15 % zaměstnanců pak k dojíždění obvykle využívá automobil skrze spolujízdu.

Komunikací s nejvyšší intenzitou dopravy je ulice Mezibraní v úseku mezi Tyršovým mostem a okružní křižovatkou Dlouhá/Na Kocandě/Na Valech, kudy denně projede zhruba 16 tisíc vozidel (ŘSD ČR, 2016). 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) - viz Obr. 10.



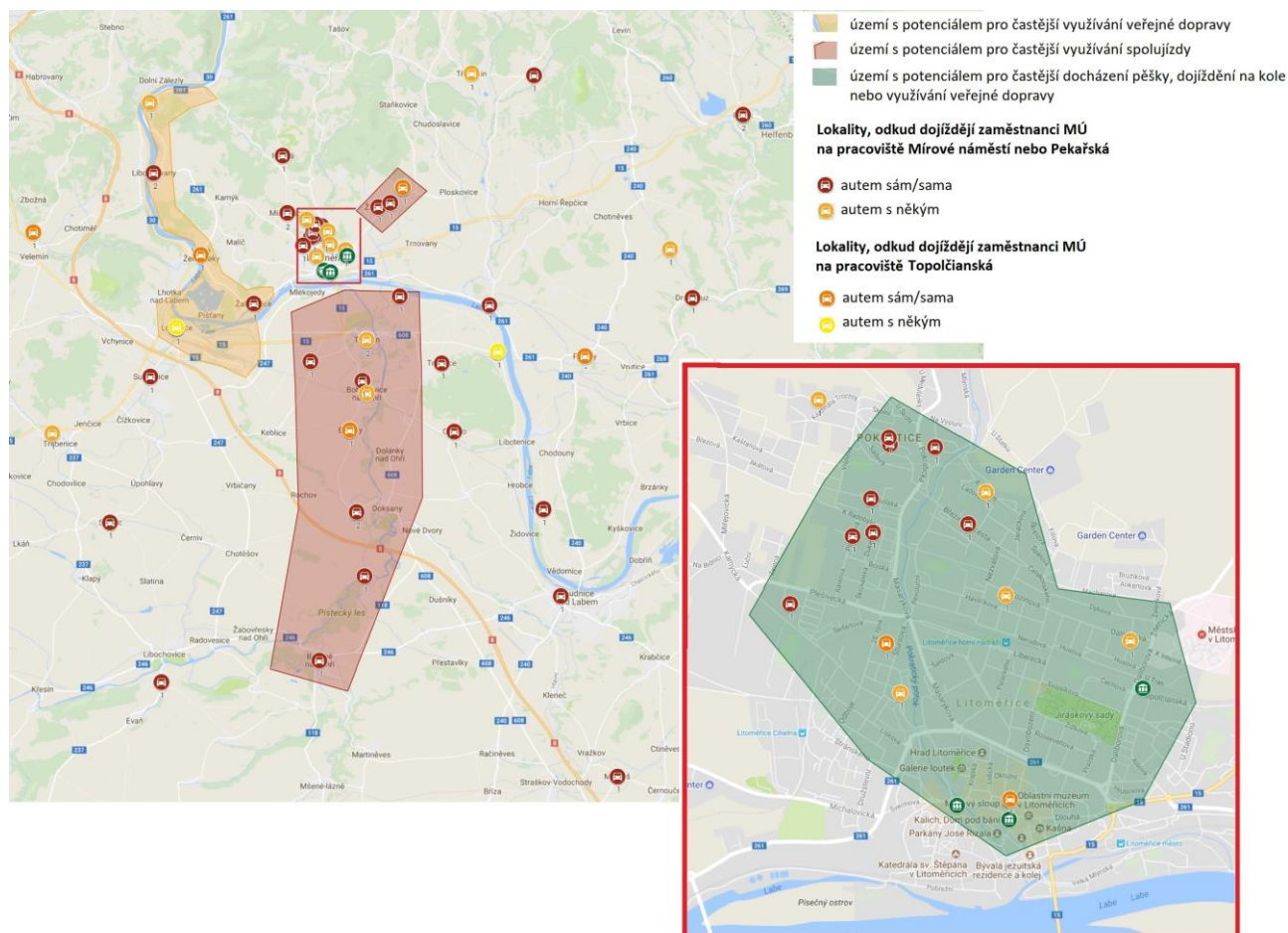
Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR
v roce 2016

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

Obr 10 Intenzity automobilové dopravy v Litoměřicích (ŘSD ČR, 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 je dostupná pod tímto odkazem:

<https://drive.google.com/open?id=1LoJfoxpfOr0BCbOWtfJKYdaycsc&usp=sharing>, zároveň je její ukázka viditelná zde jako Obr. 11.



Obr. 11 Ukázka Online mapy dojížděky do zaměstnání IAD dostupné na: <https://drive.google.com/open?id=1LoJfoxpfOr0BCbOwtfJKYdaycsc&usp=sharing> (PDCH MěÚ LTM 2017, GOOGLE MAPS, 2018).

Na základě dat bylo vymezeno:

A. Území s potenciálem pro častější využívání veřejné dopravy

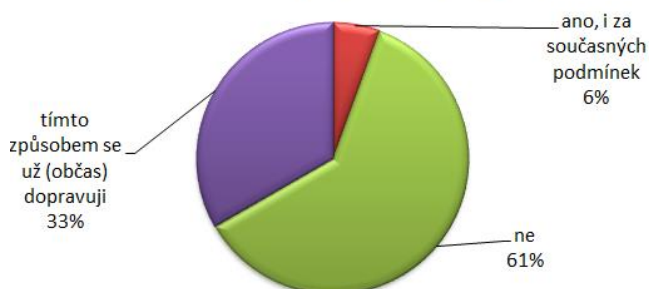
Jde o koridor železničních tratí Ústí nad Labem-Litoměřice a Lovosice-Litoměřice, označený na Obr.11 žlutou barvou. Dojíždějící z obcí ležících na tomto území mají pro cestování do Litoměřic možnost využít železničních spojů, které jsou ve srovnání s automobilovou dopravou časově výhodnější (lze také kombinovat železniční dopravu s IAD/cyklo/bus). Dle výsledků PDCH MěÚ LTM 2017, se toto území týká minimálně 6 zaměstnanců.

B. Území s potenciálem pro častější využívání spolujízdy

Jsou to vytipovaná území (červená barva na Obr. 11) 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, Terežín) a do určité míry také obce Žitenice a Pohořany. Podle výsledků dotazníkového průzkumu dopravního chování nicméně ochota k zapojení do spolujízdy má své limity (61 % respondentů dojíždějících ze jmenovaných lokalit autem není ochotno zapojit se do spolujízdy). Dle výsledků PDCH MěÚ LTM 2017, se toto území týká minimálně 15 zaměstnanců.



Ochota k zapojení do spolujízdy



Obr 12 Podíl respondentů ochotných zapojit se do spolujízdy (PDCH MěÚ LTM, 2017).

C. Území s potenciálem pro častější docházení pěšky, dojíždění na kole nebo využívání MHD

Toto území je na Obr. 11 znázorněno zeleně. Jde vesměs o lokality na území města Litoměřic, ve vzdálenosti do 2 km od pracoviště. Právě fyzická blízkost je velkým předpokladem pro změnu dopravního chování, neboť kratší úseky cestování mohou velmi efektivně využití automobilu nahradit. Pro větší využití MHD se hodí více prostor vzdálenější od MěÚ a místa s členitějším fyzicko-geografickým terénem. Dle výsledků PDCH MěÚ LTM 2017, se toto území týká minimálně 11 zaměstnanců.

4.1.3.1. Parkování na veřejném prostranství

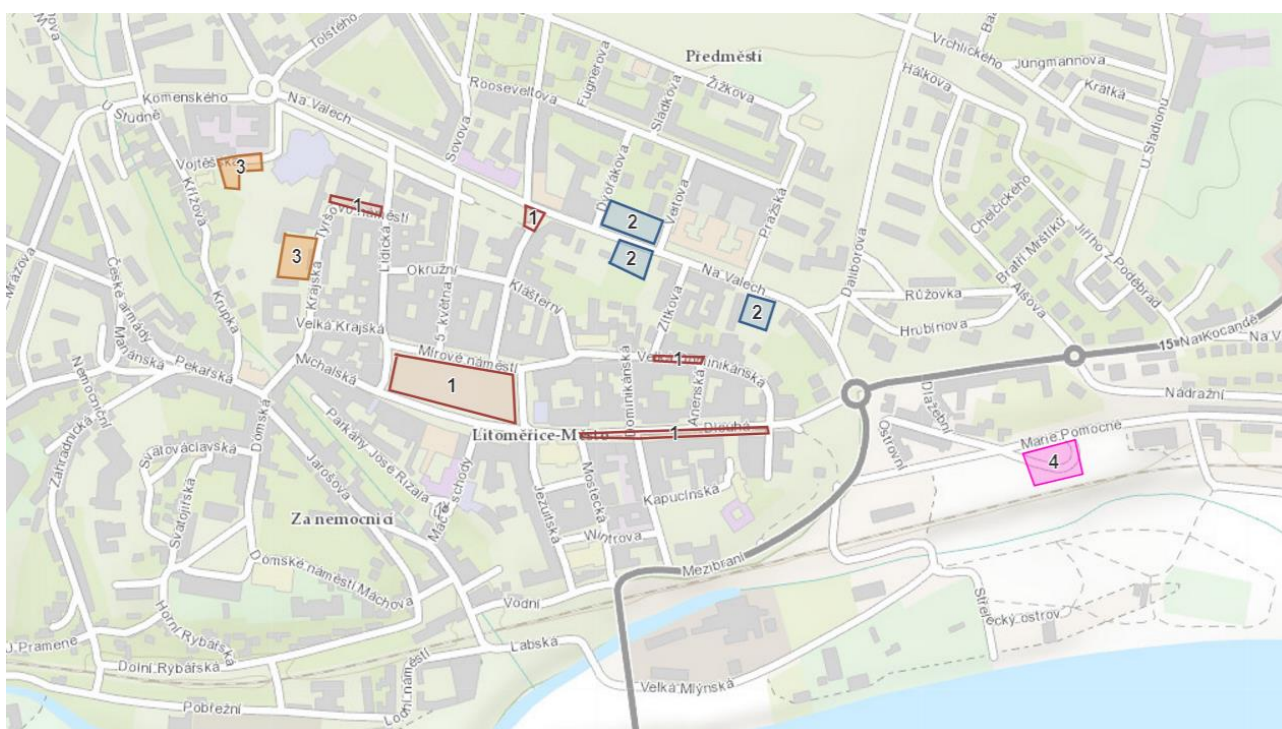
Ve městě jsou zavedeny 3 zóny placeného parkování (viz Tab. 3 a Obr.13). Přičemž zaměstnanci jsou využívány k parkování zejména místa na Mírovém náměstí, které se nachází v zóně 1 a u Okresního soudu, který spadá do zóny 2.

Tab 3 Zóny placeného parkování v Litoměřicích, stav k 1. 1. 2018 (GIS Litoměřice, 2018; LITOMĚŘICE.CZ(b), 2018).

zóna	tarif	provozní doba	lokality
I	První ½ hod.: 10 Kč 1 hod.: 30 Kč, 2 hod.: 60 Kč, Další hodina: 30 Kč SMS platba 13 Kč/75 min (každá další 25 Kč)	Po-Pá 8:00-17:00 So 8:00-11:00	Mírové náměstí - plošně
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 - od ul. Velká Dominikánská po ul. Mostecká Tyršovo náměstí - plošně Velká Dominikánská - od ul. Zítkova po ul. Anenská Novobranská ulice - od ul. Na Valech do 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	Na Valech (ul. Veitova) - parkoviště u zahradnictví Veitova ulice - parkoviště u Okresního soudu Na Valech (u ulice Pražská) - parkoviště u hradeb



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 ulice, parkoviště u parku za DK
IV	První hodina 5 Kč, další hodina 10 Kč, celodenní stání 30 Kč SMS platba 13 Kč/ 75 min., každá další 25 Kč	Po-Pá 5:00-17:00	ulice Marie Pomocné - parkoviště u autobusového nádraží



Obr 13 Veřejná parkoviště a parkovací zóny v Litoměřicích (GIS Litoměřice, 2018).



4.1.4. Dostupnost MěÚ cyklistickou dopravou

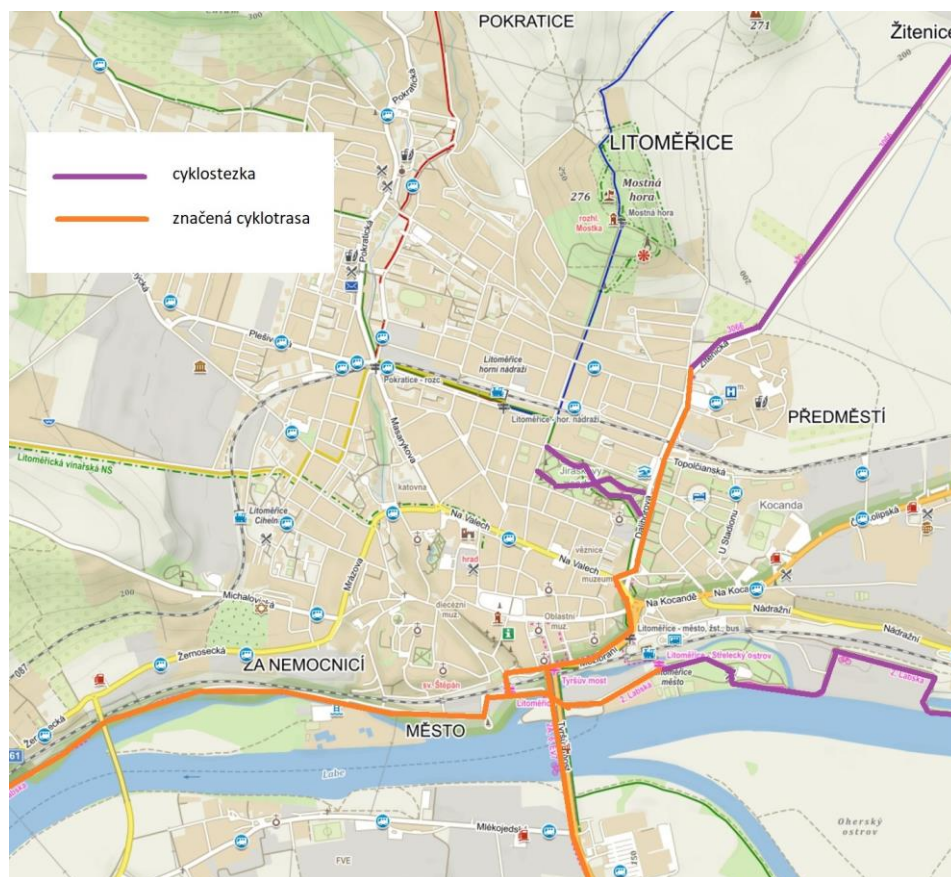


Obr 14 Způsoby dopravy do zaměstnání z vzdálenosti do 5 km (PDCH MěÚ LTM, 2017).

Přestože v současné době hraje cyklistická doprava pouze okrajovou roli, její potenciál je vyšší, než napovídají výsledky průzkumu dopravního chování (pouze 4 % respondentů uvádí jízdní kolo jako nejobvyklejší způsob dojíždění do zaměstnání). Graf na Obr. 14 ukazuje současný podíl jednotlivých druhů dopravy na dojíždění do vzdálenosti 5 km (což je optimální vzdálenost pro využití jízdního kola).

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 mapa na Obr. 15). Případné pravidelné dojíždění na kole mohou částečně usnadnit cyklostezky Žitenice-Nemocnice Litoměřice, a.s. a Křešice-Střelecký ostrov; jejich přínos je však značně znehodnocen neexistencí navazujících úseků, které by cyklistům umožnily bezpečnou dopravu dále do centra města.

Posílení pozice jízdního kola, jako prostředku pro každodenní dojížděku do práce, by mohlo pozitivně ovlivnit vybudování cyklověže, umožňující vysoce bezpečné a komfortní parkování jízdních kol, které by podpořilo intermodální cestování do práce (cesty, které by byly v jednom úseku tvořeny jízdou na kole a v dalším veřejnou dopravou).



Obr 15 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 jsou komunikace uzpůsobeny pro využití invalidního vozíku bez asistence v okolí budovy Pekařská a Topolčianská. Na Mírové náměstí se lze dostat pouze s asistencí.

Na pracovišti Pekařská je k dispozici plošina a výtah. U vstupu je v případě potřeby možné přivolat příslušného pracovníka. V budově na Mírovém náměstí je bezbariérové je pouze přízemí, jelikož výtah v budově není vhodný pro vozík. V případě podatelna přivolá příslušného pracovníka. Na pracovišti Topolčianská se před vchodem nachází prudký nájezd, který je i přes splnění technických požadavků obtížně zvladatelný i s pomocí (GIS Litoměřice, 2018).

Vzhledem k charakteru budov, tedy institucím veřejné správy, které musí navštěvovat kromě zaměstnanců i široká veřejnost, je současný stav vyhovující pouze na pracovišti Pekařská. Bezbariérový přístup neslouží pouze pracovníkům a návštěvníkům na invalidním vozíku, ale výrazně zvyšuje přístupnost i dalším lidem - seniorům, rodičům s kočárky i zásobování. Vzhledem k současnému tempu stárnutí populace a souběžně s tím i navyšujícím se důchodovému věku, je nutné prosazovat univerzální design vně i uvnitř budov.

4.2.2. Cyklistická doprava

4.2.2.1. Pracoviště MěÚ Mírové náměstí

Pro ukládání kol mohou zaměstnanci využívat přístřešek ve vnitrobloku; tento přístřešek je ovšem primárně určen pro jiné účely a jde tedy pouze o dočasné řešení. Ve dvoře je umístěn jeden mobilní stojan na kola. V objektu bývalého Technického klubu (protilehlá část dvora) je plánováno zřízení zázemí pro cyklisty.



Obr 16 Vnitroblok pracoviště MěÚ Mírové náměstí; Přístřešek s možností uložení jízdních kol.



Obr 17 Vnitroblok pracoviště MěÚ Mírové náměstí; Vstup do bývalého Technického klubu.

4.2.2.2. Pracoviště MěÚ Pekařská

Na pracovišti Pekařská je pro parkování kol možné využít přístřešek před vchodem, kam byly na podzim 2017 umístěny mobilní stojany na parkování kol. Na pracovišti je jedna sprcha, která je ale určená pouze pro ženy.



Obr 18 Dvůr pracoviště Pekařská; mobilní parkovací stojany pod přístřeškem u zadního vchodu.

4.2.3. Automobilová doprava - elektromobily

Město vlastní 6 služebních elektromobilů a 3 hybridní vozidla. V provozu je rezervační systém pro využití služebních vozidel na pracovní cesty; systém funguje k plné spokojenosti svých uživatelů. Vozidla je možné dobít v areálu pracoviště Pekařská, kde je k dispozici parkoviště s pěti dobíjecími stanicemi. Místa jsou rezervována pro konkrétní e-mobily.

Problémem je zajištění pracovníka na správu služebních vozidel (na plný úvazek). Toto řešení je v současné době pravděpodobně neprosaditelné.



Obr 19 Dobíjecí stanice elektromobilů Pekařská; Umístění parkoviště (MAPY.CZ, 2018).

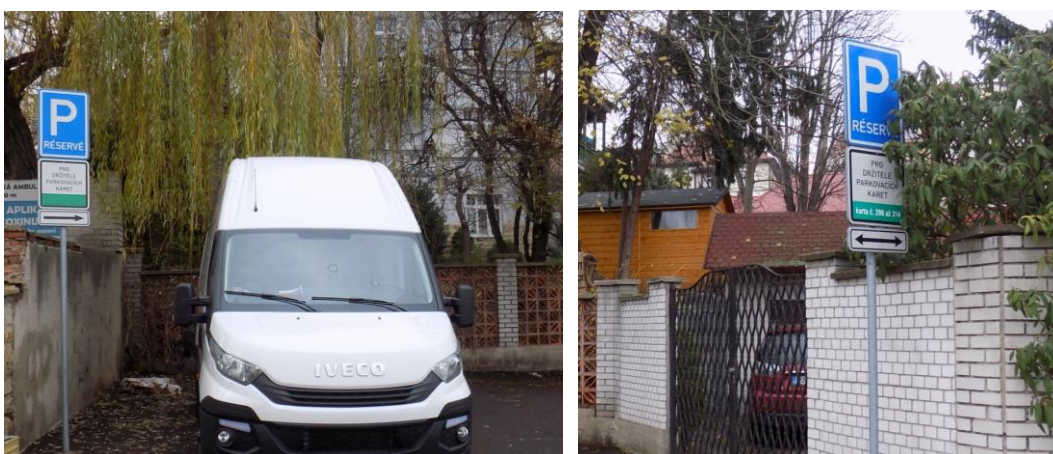
4.2.4. Automobilová doprava - plochy pro parkování, kterými disponuje MěÚ

V současné době je na MěÚ zaveden systém parkovacích karet, které umožňují jejich držitelům bezplatné parkování. Velikou nevýhodou tohoto systému je nejednoznačnost, s jakou jsou karty přidělovány, což vyvolává nevoli některých zaměstnanců. Většinou se o přerozdělení parkovacích karet starají vedoucí jednotlivých oborů, jelikož jsou karty rozdělovány do oborů dle počtů zaměstnanců.

Kromě poskytování karet zdarma, dostávají zaměstnanci také slevu (ve výši 1000 Kč) na nákup parkovacích karet pro rezidenty, za které po slevě platí 500 Kč za rok.

4.2.4.1. Pracoviště MěÚ Mírové náměstí

MěÚ má v současné době k dispozici cca 14 karet pro bezplatné parkování na náměstí a 20 karet pro parkování u Okresního soudu.



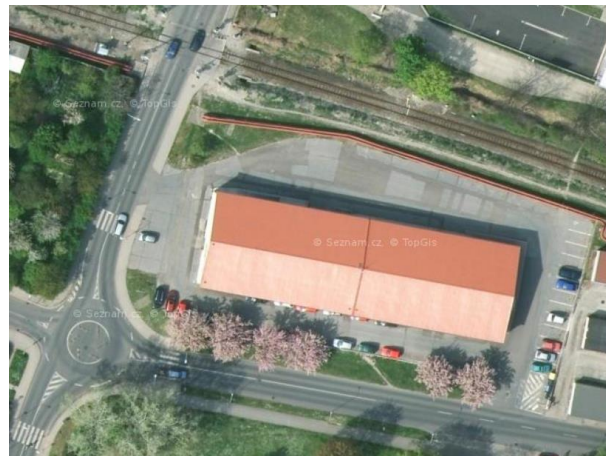
Obr 20 Parkoviště u Okresního soudu; Parkovací plocha vyhrazená držitelům karet.

4.2.4.2. Pracoviště MěÚ Pekařská

Zaměstnanci mají k dispozici 10 parkovacích míst v uzavřeném dvoře v areálu pracoviště. Část dvora také zabírají elektromobily, které se zde parkují a nabíjí.

4.2.4.3. Pracoviště MěÚ Topolčianská

Zaměstnanci mají k dispozici dostatek parkovacích míst na ploše z obou stran budovy.



Obr 21 Parkovací plochy u budovy pracoviště MěÚ Topolčianská (MAPY.CZ, 2018).



4.3. Průzkum dopravního chování zaměstnanců

Na jaře roku 2017 proběhl průzkum dopravního chování zaměstnanců MěÚ 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 MěÚ 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. Dotazník byl mezi zaměstnanci pracoviště distribuován elektronicky, sběr dat proběhl prostřednictvím Google formuláře.

Celkový počet vyplněných a odeslaných dotazníků je 162. V době sběru dotazníků měl MěÚ 218 zaměstnanců, míra návratnosti dotazníkového šetření je tedy 76 %. Sběr dotazníků proběhl během dubna 2017. Mezi respondenty bylo 71 % žen a 29 % mužů. Nevíce zastoupená (31 %) byla věková kategorie 50 až 59 let, 30 % dotazovaných měla kategorie 40 až 49 let. 19 % odpovídajících bylo ve věku 30 až 39 let a 12 % ve věku 19 až 29 let. Stáří nad 60 let uvedlo 6 % respondentů.

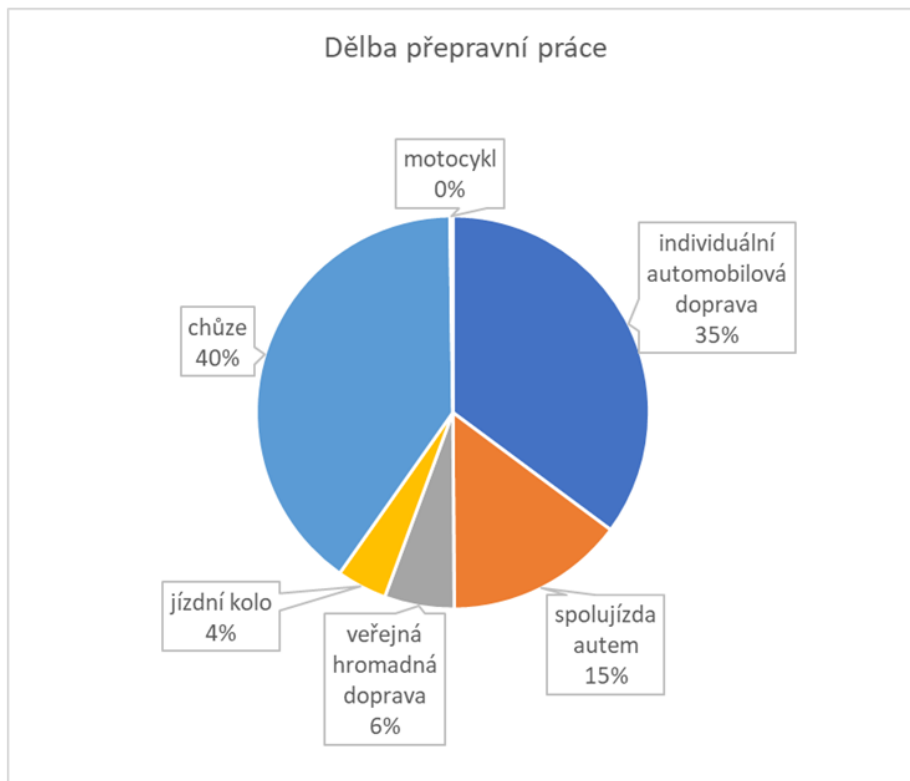
Průzkum dopravního chování zaměstnanců kromě dalšího zjišťoval také odkud a jakým způsobem se zaměstnanci obvykle dopravují na jednotlivá pracoviště MěÚ (viz Obr. 22). Díky získaným údajům je možné upřesnit frekvenci využívání jednotlivých přístupových tras a vyhodnotit dostupnost pracovišť pro konkrétní skupiny uživatelů.



Obr 22 Ukázka mapy „Obvyklý způsob dopravy do zaměstnání dle lokality a pracoviště“ dostupné online na: <https://drive.google.com/open?id=1P0k00CkSJEFTajZ2fix8-GaiQ&usp=sharing> (PDCH MěÚ LTM, 2017; GOOGLE MAPS, 2018).

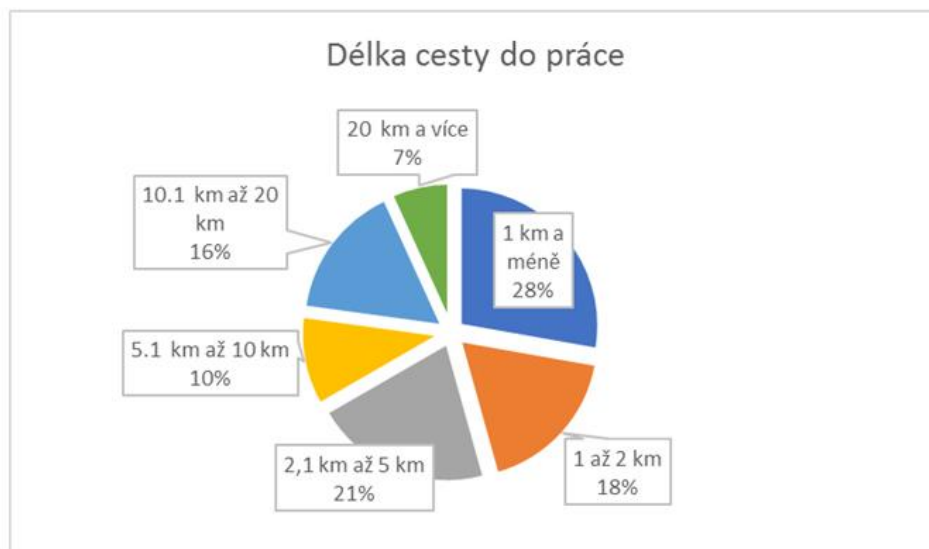
4.3.1. Dělbá přepravní práce

Základním ukazatelem dopravního chování je dělbá přepravní práce (viz Obr. 23). Ze všech cest zaměstnanců Městského úřadu Litoměřice do práce se koná 35 % automobilem obsazeným pouze jednou osobou, 15 % automobilem obsazeným alespoň dvěma osobami, 40 % cest chůzí, 4 % cest jízdou na kole a 6 % cest veřejnou hromadnou dopravou.



Obr 23 Podíl jednotlivých druhů dopravy na dojížděce do zaměstnání (PDCH MěÚ LTM, 2017).

67 % všech cest se koná ze vzdálenosti 5 km nebo menší, 46 % cest dokonce ze vzdálenosti 2 km a méně (viz Obr. 24). Necelá čtvrtina cest je na vzdálenost 10 km a více. Ze všech cest automobilem se koná 44 % cest na vzdálenost 5 km a méně a 13 % na vzdálenost 2 km a méně.



Obr 24 Vzdálenosti mezi pracovištěm a bydlištěm zaměstnanců (PDCH MěÚ LTM, 2017).

4.3.2. Potenciál pro změnu dopravního chování

Velký potenciál pro odlehčení automobilové dopravy má veřejná hromadná doprava - 22 % ze zaměstnanců dopravujících se alespoň 2x týdně automobilem je ochotno (častěji) dojíždět VHD, především pokud se zlepší podmínky (lepší návaznost linek a kratší cestovní doba).



Potenciál odlehčit automobilové dopravě má i využívání jízdního kola a carpooling (u 16-17 % respondentů dopravujících si alespoň 2x týdně automobilem). Nejvíce poptávaným opatřením je možnost bezpečného uložení kola a zlepšení zázemí pro cyklisty (shodně 30 % všech dotazovaných), dále zřízení vyhrazených parkovacích míst pro vozidla zapojená do spolujízdy (20 % dotazovaných).

Z výzkumu dopravního chování zaměstnanců vyplynula řada poznatků týkajících se parkování (viz sekce 4.3.3.: Obr. 25).

4.3.3. Charakteristika parkování zaměstnanců

Zásadní komponentou dopravního matrixu je dostupnost parkování pro motorová vozidla. Parkování je pro nadpoloviční většinu zaměstnanců podle jejich odpovědí bezplatné, 90 % respondentů zaparkuje do 5 minut a 46 % respondentů zaparkuje v bezprostřední péšší blízkosti do 3 minut chůze (srovnej s 8 % respondentů, jejichž zastávka VHD je v této vzdálenosti). Zároveň existují zaměstnanci, kteří parkují ve péšší vzdálenosti 8 minut chůze a větší (19 %) anebo jim trvá parkování více než 5 minut (10 %).

Podmínky pro parkování se u jednotlivých pracovišť liší:

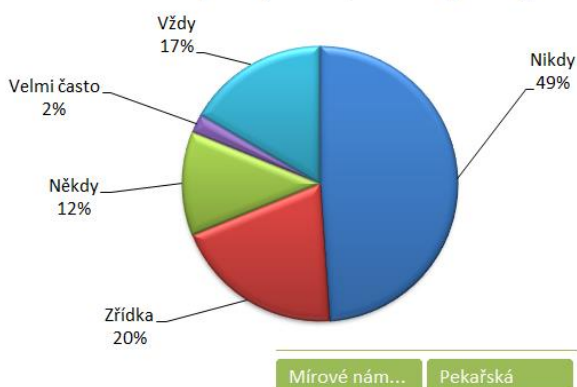
4.3.3.1. Pracoviště Pekařská a Mírové náměstí

Nejvíce respondentů (z celkového počtu 142 dojíždějících na pracoviště Pekařská a Mírové náměstí) parkuje ve vzdálenosti 4 - 7 minut chůze od svého pracoviště (41 %). V bezprostřední blízkosti svého pracoviště parkuje čtvrtina respondentů; naopak více než třetině trvá přesun z parkoviště 8 minut a déle.

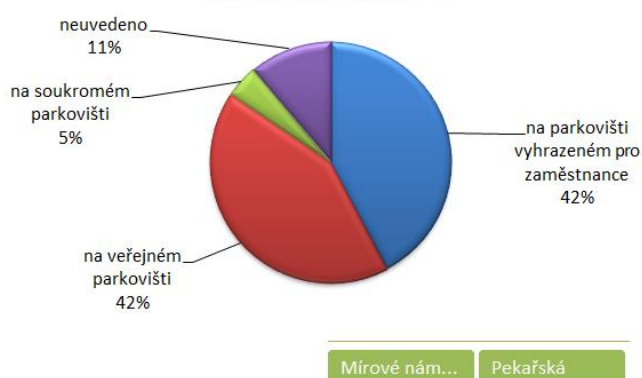
Dvě třetiny zúčastněných nemají problém s nalezením volného parkovacího místa (hledání místa trvá maximálně 1 minutu). 12 % respondentů pak obvykle potřebuje k nalezení volného parkovacího místa dobu 5 minut a více (z toho 3 % dokonce uvádějí obvyklou dobu hledání delší než 10 minut). Z podrobnějšího rozboru vyplývá, problém s nalezením volného parkovacího místa se týká především uživatelů veřejných parkovacích ploch (pouze necelá polovina respondentů uvádí obvyklou dobu hledání do 1 minuty).

17 % respondentů při dojíždění autem pravidelně využívá placené parkovací místo; dalších 34 % parkuje na placeném místě občas. 49 % respondentů využívá výhradně bezplatná parkovací místa. Podrobnější rozbor výsledků průzkumu naznačuje, že jednou z důležitých motivací pro využívání placeného parkingu je pravděpodobně větší jistota rychlého nalezení volného parkovacího místa.

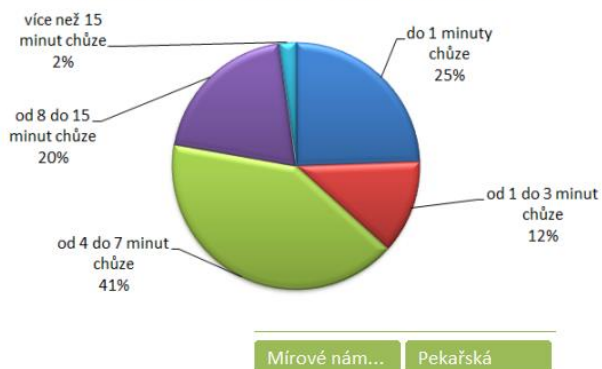
Jak často při dojíždění platíte za parking?



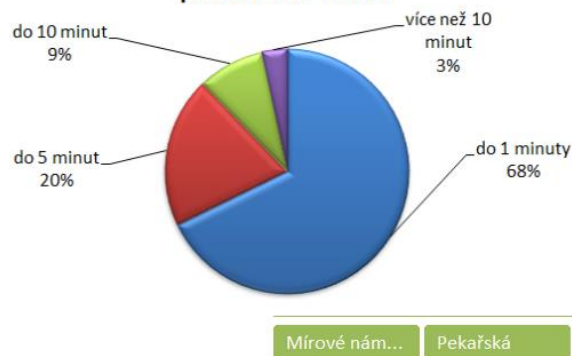
Kde obvykle parkujete?



Jak daleko od pracoviště obvykle parkujete?



Jak dlouho vám obvykle trvá nalezení volného parkovacího místa?



Obr 25 Upřesnění podmínek parkování, pracoviště Pekařská a Mírové náměstí (PDCH MěÚ LTM, 2017).

4.3.3.2. Pracoviště Topolčianská

Pracoviště MěÚ Topolčianská disponuje dostatečnou kapacitou parkovacích míst. Tuto skutečnost potvrdily i výsledky průzkumu dopravního chování: všichni respondenti dojíždějící na toto pracoviště autem (17 respondentů) uvedli naprosto totožné údaje týkající se parkování. A sice, že:

- parkování je ve vzdálenosti do 1 minutu chůze na pracoviště
- volného parkovací místo lze nalézt okamžitě
- parkování je bezplatné



Obr 26 Pracoviště MěÚ - Topolčianská (MAPY.CZ, 2018).



4.4. Souhrn dopravní situace MěÚ Litoměřice (Analýza SWOT)

4.4.1. Pěší a cyklistická doprava

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Město Litoměřice je velikostně vhodné pro dojíždění do práce na kole i pěšky. Kromě odlehlejších okrajových částí trvá chůze na úřad do 30 minut. Na kole je doba dojezdu do 10 minut, a to i z okrajových částí. ▪ Budova na Pekařské je vhodně řešena z hlediska bezbariérového přístupu. ▪ Vzájemná geografická blízkost budov na Mírovém náměstí a na ulici Pekařská je ideální pro přesun pěšky či na kole. ▪ MěÚ Litoměřice je ochotný investovat vlastní zdroje do rozvoje pěší a cyklistické dopravy. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Na budovách MěÚ je až na výjimky nedostatečná koncová infrastruktura pro zaměstnance dojíždějící na kole. (Na pracovišti Pekařská se nachází pouze jedna sprcha, na ostatních budovách sprcha není. Šatny, skříňky na uložení oblečení a podobná infrastruktura není k dispozici.) ▪ Budovy na Mírovém náměstí a na ulici Topolčianská jsou dle Bezbariérové mapy Litoměřic hodnoceny jako místa, která nejsou samostatně dostupná, a je nutné využít asistence. ▪ Některé vchody či vjezdy do budov nejsou uzpůsobeny pro cyklo dopravu. ▪ Na mnoha ulicích i chodnících ve městě je historická dlažba, která může být pěšky či na kole hůře překonatelná. ▪ Některé přístupové body v okolí budov MěÚ mohou být pro chodce nebezpečné (př. chodník ústící do ulice Daliborova v blízkosti budovy Topolčianská; rozsáhlé parkovací plochy na Mírovém náměstí atp.). ▪ Členitý reliéf města může na některé zaměstnance působit negativně ve vztahu využití pěší či cyklistické dopravy.
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozšíření vozového parku města o kola, elektrokola či nákladní kola by mohlo snížit potřebu po služebních vozech. Tím by se mohl zmenšit podíl vnitroměstských služebních cest vykonávaných automobily, zároveň by se uvolnilo více parkovacích míst, která by mohla být následně použita pro parkování kol či sdílených automobilů. ▪ Při vybudování dostatečné a koncepčně řešené infrastruktury pro cyklo dopravu je díky velikosti města velký potenciál pro její rozvoj při dojíždění do práce. ▪ Cyklověž, která má vzniknout u autobusového/vlakového nádraží 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Absence cyklistické infrastruktury by mohla vést k bezpečnostním rizikům a k neúspěchu při snaze o zavedení systému sdílení služebních kol pro dopravu mezi budovami MěÚ a ostatních služebních cest. ▪ Nedostatečný bezbariérový přístup některých budov by mohl odradit uchazeče o zaměstnání, kteří mají sníženou schopnost pohybu.



v Litoměřicích by mohla podpořit intermodální cesty do práce a využití kol pro vnitroměstský úsek cesty.

- Existuje plán vytvořit speciální bezbariérové pracoviště na Mírovém náměstí, které by usnadnilo přístup občanům s omezenou schopností pohybu a orientace.



4.4.2. Veřejná hromadná doprava

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Litoměřice mají dobré napojení na regionální síť linek autobusové a vlakové dopravy (zejména spojení do Ústí nad Labem). ▪ Město disponuje opraveným autobusovým i vlakovým nádražím (vyjma nástupišť). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Městská hromadná doprava nevyhovuje pro dojížděku do práce frekvencí spojů a vedením linek. S dopravcem, který zajišťuje provoz MHD je uzavřena pouze krátkodobá smlouva, což dopravce nemotivuje pro investice dlouhodobějšího charakteru a trvalejší změny. ▪ Šířka některých komunikací není vhodná pro autobusovou dopravu, což neumožňuje ideální tvorbu tras. ▪ V současné době nevede linka MHD do centra k budovám MěÚ Mírové náměstí a Pekařská. (Nejbližší zastávky MHD jsou od obou budov vzdálené přibližně 400 m.) ▪ MěÚ nepropaguje u svých zaměstnanců používání VHD a MHD. ▪ Dolní vlakové nádraží není opravené.
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dlouhodobější smlouva a vyjednání vhodnějších podmínek s dopravcem by mohlo značně zlepšit vnitroměstskou dopravu. ▪ V případě vyšší frekvence a vhodnějšího trasování spojů MHD by mohlo dojít ke značnému poklesu využití automobilové dopravy pro dojížděku do práce v rámci města. ▪ Díky využití mikrobusů a dalších spojů s nižší kapacitou by bylo možné trasovat spoje i na užších komunikacích a vytvořit tak spoje dle skutečné poptávky. ▪ Dle šetření dopravního chování zaměstnanců MěÚ existuje značná ochota využívat MHD v případě zlepšení služeb. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stále nižší počty uživatelů MHD v důsledku nezlepšení současné situace (smlouva s poskytovatelem, trasování a frekvence spojů, která nedopovídá poptávce atp.). ▪ Nedostatečné financování MHD.



4.4.3. Automobilová doprava

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> Město disponuje několika parkovacími místy v okolí budov MěÚ. MěÚ má dlouhodobou vizi ekologizace dopravy. Vlastní 6 služebních automobilů na elektrický a 3 na hybridní pohon. V oblasti e-mobility město spolupracuje s místními podnikateli a pořádá memoranda. Již existuje spontánní využití spolujízdy u zaměstnanců MěÚ. 	<ul style="list-style-type: none"> MěÚ poskytuje některým zaměstnancům bezplatné parkovací karty a slevy na pořízení placených parkovacích karet. Množství karet zdarma je ale omezené a systém jejich přiřazování není vyhovující. Ve městě absentuje funkční park&ride nebo park&bike systém, který by odlehčoval parkování v centru.
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> Rozvoj infrastruktury pro elektromobily může pomoci rozvoji elektromobility nejen na MěÚ, ale také v celém městě, a snížit tak environmentální dopad automobilové dopravy. Vybudování parkovacích míst v „tunelu“ by mohlo zvětšit parkovací kapacity a zároveň ulevit Mírovému náměstí, které by díky těmto novým kapacitám mohlo vytvořit pěší zónu či infrastrukturu pro cyklodopravu. Vybudování nových parkovacích míst „v tunelu“ by umožnilo jejich přiřazení určité skupině zaměstnanců (př. místa pro carpooling; rodiče s dětmi, atp.). 	<ul style="list-style-type: none"> V případě nárůstu automobilové dopravy by mohlo dojít k navýšení dopravních kongescí, zvýšení emisní zátěže a jiných negativních environmentálních dopadů či vyšší riziko dopravních nehod. Ponechání stávajícího systému přidělování parkovacích karet by mohlo vyvolat nevole ze strany zaměstnanců.



5. Návrhová část

5.1. Vize a specifické cíle

Vize Plánu mobility Městského úřadu Litoměřice byla formulována následovně:

Městský úřad Litoměřice - pracoviště s respektem k občanům, zaměstnancům a životnímu prostředí

Městský úřad Litoměřice se zasazuje o udržitelnou mobilitu, je přístupný osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, vytváří podmínky pro své zaměstnance, aby mohli využívat ekologicky šetrné druhy dopravy (chůzi, cyklo dopravu, veřejnou dopravu či elektromobilitu) pro dojíždění do zaměstnání i služební cesty.

Nosným tématem vize Plánu mobility Městského úřadu Litoměřice je respekt. Vzájemný respekt v dopravě je důležitý hned z několika hledisek, ve vizi zohledňujeme zejména tato:

Respekt k občanům hovoří o vstřícném postoji MěÚ Litoměřice k obyvatelům města Litoměřice. Ten může být mimo jiné vyjádřen zpřístupněním úřadu skupinám obyvatel se specifickými nároky a sníženou schopností pohybu a orientace.

Respekt k zaměstnancům je městským úřadem jako institucí v pozici zaměstnavatele naplněn umožněním využívání i jiných dopravních módů než jen automobilové dopravy k dojíždění do práce i ke služebním cestám. Městský úřad se tímto jako zaměstnavatel snaží o zpříjemnění a zefektivnění dopravování, zejména prosazováním udržitelných módů dopravy.

Respekt k životnímu prostředí je vyjádřen podporou udržitelného dopravování do práce, a to zejména skrze podporu pěší, cyklistické a veřejné dopravy. Oblastí, ve které je Městský úřad Litoměřice průkopníkem, je ekologizace dopravy, zejména v oblasti elektromobility a čisté mobility. Tímto se snaží jít příkladem ostatním zaměstnavatelům, institucím i městům.

V souladu s touto vizí byly stanoveny specifické cíle a oblasti rozvoje. K naplnění těchto cílů by měla vést navrhovaná opatření popsána v následující podkapitole.

Specifické cíle

- A. Kvalitní řízení dopravy a komunikace
 - 1. Zvýšení povědomí o udržitelné dopravě
 - 2. Dopravní politika pro zaměstnance MěÚ
 - 3. Lepší dostupnost MěÚ pro návštěvníky
- B. Zvýšení podílu udržitelných druhů dopravy
 - 1. Pěší a cyklistická doprava
 - 2. Veřejná hromadná doprava
- C. Efektivní automobilová doprava a elektromobilita
 - 1. Elektromobilita
 - 2. Spolujízda
 - 3. Parkování



5.2. Navrhovaná opatření

Cíl	Oblast	ID	Opatření
A. Kvalitní řízení dopravy a komunikace	1. Zvýšení povědomí o udržitelné dopravě	A.1.1.	Realizace kampaní na podporu udržitelné mobility (informační dny, zpravodaje, distribuce materiálů, informovanost zaměstnanců o zavádění opatření souvisejících s mobilitou (př. o e-kolech, novém zázemí apod.)).
		A.1.2.	Možnost zapojení zaměstnanců do organizace akcí města s dopravní tematikou (evropský týden mobility, O dopravě hravě zdravě apod.).
		A.1.3.	Organizace nebo zapojení se do soutěží o udržitelné dopravě (Úředník na kole, Do práce na kole, Litoměřice dostupné všem (Cesty městy)).
	2. Dopravní politika pro zaměstnance MěÚ	A.2.1.	Zahrnutí tématu mobility managementu do Strategie rozvoje Městského úřadu Litoměřice.
		A.2.2.	Vytvoření rezervačního systému pro e-kola a e-skútry (v rámci intranetu).
		A.2.3.	Vytvoření podmínek pro osobní užívání služebních vozidel (automobilů, skútrů a kol).
		A.2.4.	Pravidelný monitoring, vyhodnocení a aktualizace PM MěÚ Litoměřice.
		A.2.5.	Pravidelný monitoring vozového parku (efektivní využití elektromobilů).
	3. Lepší dostupnost MěÚ pro návštěvníky	A.3.1.	Vytvoření univerzálního bezbariérového pracoviště v budově na Mírovém nám., které by sloužilo pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.
	B. Zvýšení podílu udržitelných druhů dopravy	1. Pěší a cyklistická doprava	B.1.1.
B.1.2.			Vhodnější parkování kol pro zaměstnance na pracovišti Pekařská ve dvoře: stabilní stojany na kola; poskytnutí čipů na otevírání vrat do dvora.
B.1.3.			Vybudování zázemí pro cyklisty (sprchy, šatny) na budově Pekařská.
B.1.4.			Vybudování zázemí pro cyklisty (sprchy, šatny, parkování) na budově Topolčanská.
B.1.5.			Vybudování zázemí pro cyklisty (sprchy, šatny, parkování) v objektu bývalého Technického klubu a ve dvoře na Mírovém náměstí.
B.1.6.			Doporučení při úpravě dvora k přebudování vchodů vedoucích na dvůr na Mírovém náměstí pro pohodlný přístup osob s kolem.
B.1.7.			Zpřístupnění nářadí pro opravu kol skrze kontaktní osoby pro správu elektrokol.
B.1.8.			Předání podnětů o vytvoření funkční cyklistické infrastruktury v rámci města tvůrcům PUMM Litoměřice případně tvůrcům cyklogenerelu.



2. Veřejná hromadná doprava	B.2.1.	Doporučení pro vytvoření zastávky MHD v blízkosti budov Pekařská a Mírové náměstí.	
	B.2.2.	Předat podněty o doporučení 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 MěÚ), aby byl vytvořen koncept rozvoje dopravy v rámci PUMM, který bude zohledňovat potřeby MěÚ.	
	B.2.3.	Doporučení zajištění návaznosti spojů MHD na spoje VHD zejména v době začátků a konců pracovní doby.	
	B.2.4.	Zanesení podpory environmentálního hlediska služebních cest do nového pracovního řádu (přednostní využívání environmentálně šetrných druhů dopravy, vč. veřejné dopravy).	
C. Efektivní automobilová doprava a elektromobilita	1. Elektromobilita	C.1.1.	Pořízení flotily elektrokol pro služební i osobní účely.
		C.1.2.	Pořízení nabíjecích elektrostanic pro e-kola.
		C.1.3.	Rozšíření flotily elektrokol na základě zkušeností se stávajícími koly.
		C.1.4.	Pořízení elektroaut a automobilů na hybridní pohon.
	2. Spolujízda	C.2.1.	Spuštění systému pro carpooling.
		C.2.2.	Propagace carpoolingu.
	3. Parkování	C.3.1.	Přijetí nové parkovací politiky a efektivnějšího rozdělení parkovacích karet.



5.2.1. Kvalitní řízení dopravy a komunikace

ID	Opatření	Typ	Cena	Indikátor	Komplexita	Zodpovědnost	Datum implementace	Popis
A.1.1.	Realizace kampaní na podporu udržitelné mobility (informační dny, zpravodaje, distribuce materiálů, informovanost zaměstnanců o zavádění opatření souvisejících s mobilitou (př. o e-kolech, novém zázemí apod.)).	PR	3000 € 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 koordinátor mobility	ročně, podle okolností	Kampaně mohou probíhat jak kontaktně, tak skrze distribuci tištěných i elektronických materiálů přes e-mail, intranet, Rentel apod.
A.1.2.	Možnost zapojení zaměstnanců do organizace akcí města s dopravní tematikou (evropský týden mobility, O dopravě hravě zdravě apod.).	PR	Neklade zvláštní nároky na rozpočet města	Počet zaměstnanců zapojených do organizace akcí s dopravní tematikou.	malá	Kancelář starosty a tajemníka, Koordinátor mobility	ročně, podle okolností	V případě, že bude mít zaměstnanec zájem se podílet organizačně na některé z dopravních akcí, které pořádá MěÚ, může oslovit svého nadřízeného (vedoucího odboru), který mu danou činnost povolí (stanoví další náplň práce). V případě, že musí zaměstnanec v danou dobu vykonávat svoji běžnou pracovní činnost, může mu být vedoucím odboru tato pracovní náplň odepřena.
A.1.3.	Organizace nebo zapojení se do soutěží o udržitelné dopravě (Úředník na kole, Do práce na kole, Litoměřice dostupné všem (Cesty městy)).	PR	Úředník na kole (cca 10 dní práce koordinátora za dobu 3 měsíců); DPNK (cca 2 hodiny práce příslušného pracovníka); Litoměřice dostupné všem - 1 den práce příslušného pracovníka	Zapojení do min. 1 soutěže za rok.	střední	Koordinátor mobility	ročně, podle okolností	MěÚ by měl zapojit své zaměstnance alespoň do jedné soutěže ročně (tj. může se zapojit i do několika soutěží). Pokud je to v možnostech akce, je vhodné dopravní soutěž neplánovat v období konání akcí Zahrady Čech, které zvyšují intezity dopravy v Litoměřicích.
A.2.1.	Zahrnutí tématu mobility managementu do Strategie rozvoje Městského úřadu Litoměřice.	S	1 den práce příslušného pracovníka	Téma mobility je zahrnuto ve Strategii rozvoje MěÚ Litoměřice.	střední	Kancelář starosty a tajemníka	2018-2019	V rámci výzvy OPZ 80 je v plánu vytvořit Strategii rozvoje MěÚ Litoměřice. Do této strategie by také mělo být zahrnuto téma mobility managementu a fixace pozice koordinátora mobility.



A.2.2.	Vytvoření rezervačního systému pro e-kola a e-skútry (v rámci intranetu).	S, C	Pracovní kapacita informatika	Funkční rezervační systém pro výpůjčky e-kol	nízká	Odbor správní (informatik)	jaro 2019	Každé e-kolo bude mít na starosti jeden garant. Kola jsou rozdělena dle předběžného zjištěného zájmu mezi odbory (3 elektrokola na budovu Pekařská, 3 Mírové nám., 1 Topolčanská). Tito garanti budou kontaktní osobou pro všechny, kdo si kolo chtějí vypůjčit, budou proškoleni a budou disponovat příslušenstvím k elektrokolům.
A.2.3.	Vytvoření podmínek pro osobní užívání služebních vozidel (automobilů, skútrů a kol).	S	5 pracovních dní příslušného zaměstnance	Služební vozidla (automobily, kola) je možné půjčovat pro osobní účely	vysoká	Kancelář starosty a tajemníka; Útvar kontroly a interního auditu	leden 2019	U služebních automobilů bude možné zajistit jejich osobní využívání poté, co se pořídí nové vozy na leasing, v jejichž výběrovém řízení a smluvních podmínkách bude osobní používání právně ošetřeno. U e-kol je v tomto směru nutné zařídit pojištění a zjistit jeho podmínky. Jejich osobní používání by se mohlo zahrnout do interní směrnice, kterou musí schválit Rada města.
A.2.4.	Pravidelný monitoring, vyhodnocení a aktualizace PM MěÚ Litoměřice.	S	3 pracovní dny koordinátora mobility ročně	Předložení zprávy o naplnění PM MěÚ LTM tajemníkovi / Prezentace na poradě vedení o naplnění PM MěÚ LTM (1x ročně)	střední	Koordinátor mobility	červen 2019 (a poté ročně)	Koordinátor mobility zpracuje zprávu o naplnění indikátorů PM MěÚ Litoměřice včetně údajů o změně modal splitu (zprávě tedy bude zpravidla předcházet monitoringový dotazník mezi zaměstnanci). Zpráva pak bude předložena tajemníkovi či odprezentována na poradě vedení.
A.2.5.	Pravidelný monitoring vozového parku (efektivní využití elektromobilů).	S	3 pracovní dny příslušného pracovníka	Předložení zprávy o monitoringu vozového parku tajemníkovi a vedení (1x ročně)	střední	Koordinátor mobility	1x ročně vždy za kalendářní rok	Skrze data poskytnuté systémem e-manažer (eviduje pohonné hmoty, emise, energetická efektivita a stav vnitřní kvality vozidel) zpracuje koordinátor mobility zprávu, kterou předloží tajemníkovi a vedení, která bude obsahovat také benchmarking s ostatními městskými úřady. Součástí monitorovací zprávy o vozovém parku bude také vyhodnocení efektivity vypůjčného systému e-skútrů a e-kol.



<p>A.3.1. Vytvoření univerzálního bezbariérového pracoviště v budově na Mírovém nám., které by sloužilo pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.</p>	<p>P</p>	<p>Náklady budou vyčísleny na základě zpracovaného projektu.</p>	<p>Funkční pracoviště pro klienty vyžadující bezbariérový přístup.</p>	<p>vysoká</p>	<p>Odbor správní</p>	<p>červen-listopad 2018</p> <p>Byly identifikovány agendy, které jsou osobami s omezenou schopností pohybu a orientace navštěvovány nejvíce. Nejčastěji navštěvována agenda již byla umístěna do přízemí na Mírovém nám., kde bylo zřízeno bezbariérové pracoviště. Bude také vybudováno druhé pracoviště, kde bude sídlit další hojně navštěvovaná agenda (vč. pokladny a poplatků), opět na Mír. nám., bude vybudován vchod, najížděcí rampa, automatické dveře apod. Kromě této agendy tam také bude místnost s počítačem, kam bude moci přijít jakýkoliv jiný zaměstnanec, přihlásit se do tamního počítače a vyřídit veškeré požadavky s klientem přímo na místě. Součástí bude tichá linka pro neslyšící.</p>
<p>*Strategické, PPropagační, Pěší, Cyklistické, Veřejná Doprava, Automobilová Doprava</p>						



5.2.2. Zvýšení podílu udržitelných druhů dopravy

ID	Opatření	Typ	Cena	Indikátor	Komplexita	Zodpovědnost	Datum implementace	Popis
B.1.1.	Koše s deštníky pro zaměstnance na všech budovách MěÚ.	P	Náklady budou vyčísleny dle zjištění p. tajemníka o počtu instalovaných deštníků a košů. Náklady na toto opatření se budou pohybovat v řádu tisíců korun (cca 290 - 500 Kč vč. DPH za 1 koš).	Deštníky pro zaměstnance na zapůjčení umístěné u východů z budov.	nizká	Odbor správní	léto 2018	Tajemník zjistí možnosti umístění deštníků pro zapůjčení zaměstnanci v budovách městského úřadu a na základě těchto zjištění bude pak toto opatření realizováno.
B.1.2.	Vhodnější parkování kol pro zaměstnance na pracovišti Pekařská ve dvoře: stabilní stojany na kola; poskytnutí čipů na otevírání vrat do dvora.	C	Parkování (elektro)kol řeší opatření C.1.2. Náklady na čipy budou záviset na počtu vydaných čipů, tj. 7 ks. Náklady na 1 ks čipu se pohybují okolo 800 Kč.	Instalované stojany na kola (ks/počet míst na zaparkování); Počet poskytnutých čipů na otevírání vrat.	střední	Odbor správní	podzim 2019	Nejprve budou na dvoře budovy Pekařská (vedle vchodu pod střechou) umístěny stojany pro 3 elektrokola, kam může v případě, že je stojan nevyužitý, být zaparkováno i běžné kolo. Stávající stojany se musí nainstalovat do země, aby byly stabilní. K instalaci dojde až v momentě, kdy bude nainstalovaný stojan na e-kola a situace se vyřeší podle zbývajících míst. Čipy k vratům budou poskytnuty ke všem e-kolům.
B.1.3.	Vybudování zázemí pro cyklisty (sprchy, šatny) na budově Pekařská.	C	Náklady budou vyčísleny na základě zpracovaného projektu.	Počet sprch a skříněk.	vysoká	Odbor správní	podzim 2019	Po přesunutí některých kanceláří do budovy gotického hradu budou uvolněny některé místnosti pro vybudování zázemí pro zaměstnance.
B.1.4.	Vybudování zázemí pro cyklisty (sprchy, šatny, parkování) na budově Topolčanská.	C	Náklady budou vyčísleny na základě zpracovaného projektu.	Počet sprch, skříněk a parkovacích míst pro kola.	vysoká	Odbor správní	podzim 2019	Vytvoření základního zázemí pro dojíždění na kole na pracoviště Topolčanská.



B.1.5.	Vybudování zázemí pro cyklisty (sprchy, šatny, parkování) v objektu bývalého Technického klubu a ve dvoře na Mírovém náměstí.	C	Náklady budou vyčísleny na základě zpracovaného projektu.	Počet sprch, skříněk a parkovacích míst pro kola.	vyšoká	Odbor správní	červen 2018	Vytvoření základního zázemí pro dojíždění na kole na pracoviště Mírové náměstí.
B.1.6.	Doporučení při úpravě dvora k přebudování vchodů vedoucích na dvůr na Mírovém náměstí pro pohodlný přístup osob s kolem.	C	Náklady budou vyčísleny na základě zpracovaného projektu.	Průchod na dvůr vhodný pro dojíždějící na kole.	vyšoká	Odbor správní, koordinátor mobility	2018	V případě úprav dvora bude poskytnuto doporučení pro úpravu vchodu k vhodnému užívání osob s kolem, kvůli zázemí, které se bude nacházet až za tímto vchodem (tj. v budově technického klubu a na dvoře).
B.1.7.	Zpřístupnění nářadí pro opravu kol skrze kontaktní osoby pro správu elektrokol.	C	V ceně nákupu elektrokol, průběžné doplňování nářadí a lepení dle potřeby, náklady v řádu stovek korun.	Nářadí dostupné u určených zaměstnanců.	nizká	Koordinátor mobility, jednotliví garanti elektrokol	červen 2018	Nářadí (pumpička, malý multiklíč a lepení) pro použití akutních oprav elektrokol bude k dispozici u garantů elektrokol. Tyto kontaktní osoby budou proškoleny na používání tohoto nářadí a následně proškolí ostatní zaměstnance při zapůjčení.
B.1.8.	Předání podnětů o vytvoření funkční cyklistické infrastruktury v rámci města tvůrcům PUMM Litoměřice případě tvůrcům cyklogenerelu.	C, S	1 den práce příslušného pracovníka	Informace byly předány příslušným pracovníkům a je lobbováno za realizaci výsledku.	střední	koordinátor mobility, koordinátor PUMM Litoměřice	červen 2018	Zaměstnanci MěÚ je vyžadováno vytvoření cyklistické infrastruktury v rámci města, aby mohli využívat jízdu na kole jako dopravu do práce. Jednalo by se například o vhodné stojany na kola u škol, školek a obchodních domů, případně instalování fixní pumpy na kola u plánované cyklověže u nádraží.
B.2.1.	Doporučení pro vytvoření zastávky MHD v blízkosti budov Pekařská a Mírové náměstí.	VD	1 hodina práce příslušného pracovníka	Informace byly předány příslušným pracovníkům a je lobbováno za realizaci výsledku.	vyšoká	koordinátor PUMM Litoměřice	prosinec 2019	Zastávka v blízké dochozí vzdálenosti napojená na vhodně trasované linky MHD by měla být vybudována po vytvoření PUMM Litoměřice a komplexním posouzení situace.



B.2.2.	Předat podněty o doporučení 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 MěÚ), aby byl vytvořen koncept rozvoje dopravy v rámci PUMM, který bude zohledňovat potřeby MěÚ.	VD	1 den práce příslušného pracovníka	Informace byly předány příslušným pracovníkům a je lobbováno za realizaci výsledku.	vysoká	koordinátor PUMM Litoměřice	prosinec 2019	Poskytnutí informací pro vytvoření kvalitnější celoměstské koncepce MHD v rámci PUMM Litoměřice.
B.2.3.	Doporučení zajištění návaznosti spojů MHD na spoje VHD zejména v době začátků a konců pracovní doby.	VD	1 den práce příslušného pracovníka	Informace byly předány příslušným pracovníkům a je lobbováno za realizaci výsledku.	vysoká	koordinátor PUMM Litoměřice	prosinec 2019	Poskytnutí informací pro vytvoření kvalitnější celoměstské koncepce MHD v rámci PUMM Litoměřice.
B.2.4.	Zanesení podpory environmentálního hlediska služebních cest do nového pracovního řádu (přednostní využívání environmentálně šetrných druhů dopravy (vč. veřejné dopravy).	VD, S	1 den práce příslušného pracovníka	V novém pracovním řádu je zaneseno upřednostňování ekologicky šetrného dopravování při služebních cestách.	střední	Kancelář starosty a tajemníka	2019	Služební cesty budou konány prioritně dopravními módy šetrnými k životnímu prostředí.
*Strategické, PPropagační, Pěší, Cyklistické, Veřejná Doprava, Automobilová Doprava								



5.2.3. Efektivní automobilová doprava a elektromobilita

ID	Opatření	Typ	Cena	Indikátor	Komplexita	Zodpovědnost	Datum implementace	Popis
C.1.1.	Pořízení flotily elektrokol pro služební i osobní účely.	AD	cca 300 tis. Kč	Pořízení 10 ks e-kol.	nízká	Koordinátor mobility	2018	Nákup elektrokol (10 ks) pro služební i osobní využívání zaměstnanci MěÚ Litoměřice.
C.1.2.	Pořízení nabíjecích elektrostanic pro e-kola.	C	cca 125 tis. Kč	Pořízení a instalace 4 elektrostanic pro kola.	střední	Koordinátor mobility	červen 2018	Nákup a instalace 4 nabíjecích elektrostanic se stojany. 3 budou umístěny na pracovištích MěÚ a 1 u Nemocnice Litoměřice.
C.1.3.	Rozšíření flotily elektrokol na základě zkušeností se stávajícími koly.	C	Cena dle rozsahu	Počet pořízených e-kol.	nízká	Koordinátor mobility	2019	Na základě zkušeností s novými elektrokoly a jejich využíváním by měla být pořízena nová elektrokola dle potřeby.
C.1.4.	Pořízení elektroaut a automobilů na hybridní pohon.	AD	Cena dle rozsahu	Počet zakoupených elektroaut a hybridních vozů.	střední	Odbor správní	červen 2018 - leden 2019	Pořízení nových elektroaut na leasing a upravení smluv dle současných požadavků (větší dojezd, osobní použití atp.).
C.2.1.	Spuštění systému pro carpooling.	AD, 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.2.2.	Propagace carpoolingu.	PR	1 den práce příslušného zaměstnance	Počet proškolených osob.	střední	Nadace Partnerství, koordinátor mobility	září 2018	Nadace Partnerství a koordinátor mobility proškolí zástupce odborů o použití služby pro spárování pro spolujízdu.
C.3.1.	Přijetí nové parkovací politiky a efektivnějšího rozdělení parkovacích karet.	S, AD	10 dní příslušného pracovníka	Nový systém rozdělení parkovacích karet.	vyšší	Koordinátor mobility, Tajemník	2019	Je třeba vytvořit nový systém parkování, který je objektivně založený na faktorech, které jsou relevantní pro nutnost parkování (př. dostupnost bydliště od místa pracoviště, spolujízda, atp.)
*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. *Kde se v Litoměřicích cítíte nebezpečně?* [online]. In: . 2016 [cit. 2018-01-01]. Dostupné z: <https://www.litomerice.cz/aktuality/5339-kde-je-vam-v-litomerich-dobre-a-kde-ne-pocity-obcanu-prozrazuje-pocitova-mapa#gallery5e010c6ed3-3>
- LITOMĚŘICE.CZ(b) *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
- Nadace Partnerství. *Dopravní chování zaměstnanců Městského úřadu Litoměřice - výzkumná zpráva*. 2017. - viz Příloha č.1
- PDCH MěÚ LTM 2017: Data z průzkumu dopravního chování zaměstnanců MěÚ 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 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



Nadace Partnerství

Údolní 33, 602 00 Brno

Telefon: +420 515 903 111

E-mail: partnerstvi@nap.cz

Příloha č. 1 Dopravní chování zaměstnanců Městského úřadu Litoměřice

(v textu zmiňováno také jako Průzkum dopravního chování MěÚ Litoměřice, tj. PDCH MěÚ LTM)

DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ ZAMĚSTANCŮ MĚSTSKÉHO ÚŘADU LITOMĚŘICE

Výzkumná zpráva

Version 2

07.2017





Title DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ ZAMĚSTANCŮ MĚSTSKÉHO ÚŘADU 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. Městský úřad Litoměřice	4
2.1. O pracovišti	4
3. Metodologie	4
4. Výzkumná zpráva	5
4.1. Dělbá přepravní práce a další charakteristiky dopravního chování	5
4.2. Motivace pro volbu dopravního prostředku	8
4.3. Ochota ke změně dopravního prostředku mezi uživateli automobilu	9
4.4. Žádaná opatření	9
4.5. Současné podmínky pro dopravu	11
4.5.1. Parkování motorových vozidel	11
4.5.2. Veřejná hromadná doprava a cyklodoprava	13
4.6. Pracovní cesty	15
4.7. Komentáře respondentů	18
4.8. Charakteristiky respondentů	19



1. Manažerské shrnutí

Základním ukazatelem dopravního chování je dělba přepravní práce. Ze všech cest zaměstnanců Městského úřadu Litoměřice do práce se koná 35 % automobilem obsazeným pouze jednou osobou, 15 % automobilem obsazeným alespoň dvěma osobami, 40 % cest chůzí, 4 % cest jízdou na kole a 6 % cest veřejnou hromadnou dopravou.

67 % všech cest se koná ze vzdálenosti 5 km nebo menší, 46 % cest dokonce ze vzdálenosti 2 km a méně. Necelá čtvrtina cest je na vzdálenost 10 km a více. Ze všech cest automobilem se koná 44 % cest na vzdálenost 5 km a méně a 13 % na vzdálenost 2 km a méně.

Největším potenciálem pro odlehčení automobilové dopravy má veřejná hromadná doprava - 22 % ze zaměstnanců dopravujících se alespoň 2x týdně automobilem je ochotno (častěji) dojíždět VHD, především pokud se zlepší podmínky (lepší návaznost linek a kratší cestovní doba). Potenciál odlehčit automobilové dopravě má i cyklodoprava a carpooling (u 16-17 % respondentů dopravujících si alespoň 2x týdně automobilem). Nejvíce poptávaným opatřením je možnost bezpečného uložení kola a zlepšení zázemí pro cyklisty (shodně 30 % všech dotazovaných), dále zřízení vyhrazených parkovacích míst pro vozidla zapojená do spolujízdy (20 % dotazovaných).

Zásadní komponentou dopravního matrixu je dostupnost parkování pro motorová vozidla. Parkování je pro nadpoloviční většinu zaměstnanců bezplatné podle jejich odpovědí, 90 % respondentů zaparkuje do 5 minut a 46 % respondentů zaparkuje v bezprostřední pěší blízkosti do 3 minut chůze (srovnej s 8 % respondentů, jejichž zastávka VHD je v této vzdálenosti). Zároveň existují zaměstnanci, kteří parkují ve pěší vzdálenosti 8 minut chůze a větší (19 %) anebo jim trvá parkování více než 5 minut (10 %).

1.1. English summary

Municipality of Litomerice has 218 employees. Commuting modal split is dominated by walk (40%), another 35 % of trips is a share of car driven by a single person, another 15% is a share of carpooling. Public transport accounts for 6% of the trips and bicycle for 4% of the trips. Two thirds of the trips (67%) are 5 km or less long, 46% of trips are 2 km or less long.

The best potential for partial replacement of car trips can be found at public transport. Altogether, 22% of employees who commute at least 2 times per week by car, are willing to commute (more) by public transport, mostly when conditions for transit improve. The most sought improvement is a shorter travel time and better connectivity of transit lines.

Another promising transport mode for car trips replacement is carpooling. Altogether, 17% of employees who commute at least 2 times per week by car, are willing to carpool (more), mostly when conditions for carpooling improve. The most sought improvement is a introduction of dedicated parking spots for carpoolers and financial benefits for carpooling. The potential of cycling comprises of 16% of employees who commute at least 2 times per week by car, who are willing to cycle (more). Two measures for better cycling are hugely demanded - safe storage for bicycles and better end-trip facilities.



2. Městský úřad Litoměřice

2.1. O pracovišti

Pracoviště úřadu se nachází v budovách na Mírovém náměstí, v Pekařské ulici a Topolčianské ulici. Pracoviště na Mírovém náměstí a Pekařské ulici se nacházejí v centru města, pracoviště v Topolčianské ulici je jeden kilometr od centra města.

Úřední hodiny na většině pracovišť začínají buď v sedm nebo osm hodin ráno, odpolední konec pracovní doby je více variabilní. Na pracovištích městského úřadu pracuje celkem 218 zaměstnanců.

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. Dotazník byl mezi zaměstnanci pracoviště distribuován elektronicky, sběr dat proběhl prostřednictvím Google formuláře.

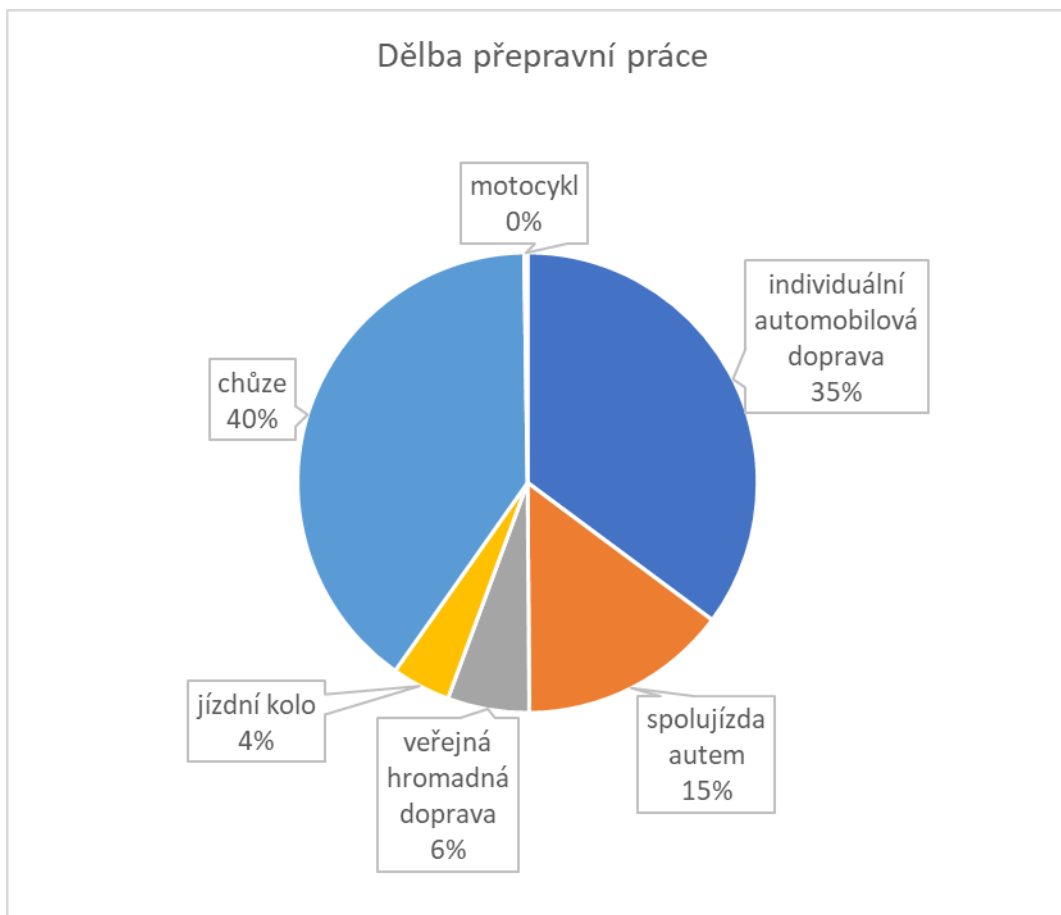
Vytisknuté dotazníky byly distribuovány zaměstnancům městské nemocnice. Celkový počet vyplněných a odeslaných dotazníků je 162. Celkový počet zaměstnanců je 218, míra návratnosti dotazníkového šetření je 76 %. Sběr dotazníků proběhl během dubna 2017.



4. Výzkumná zpráva

4.1. Dělbá přepravní práce a další charakteristiky dopravního chování

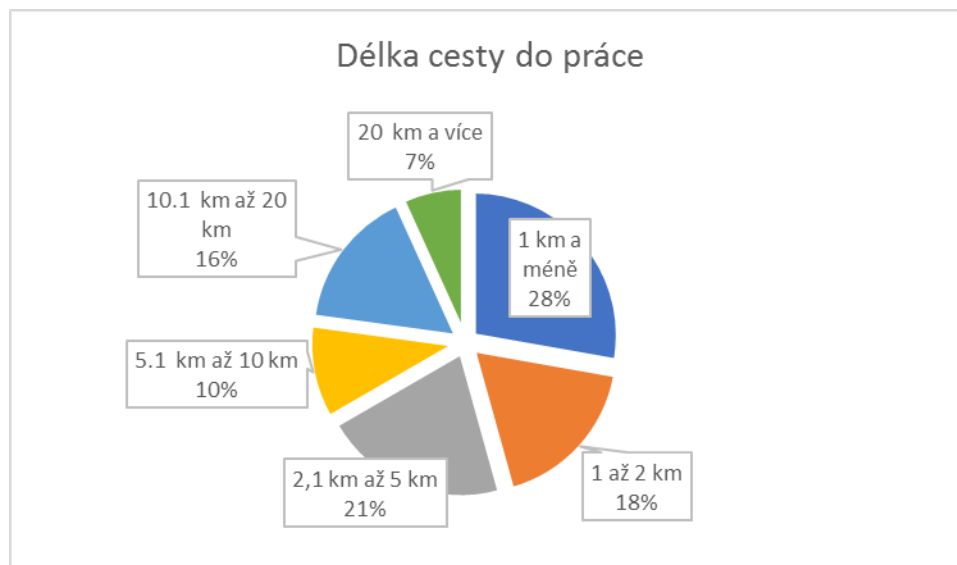
Graf 1 - Dělbá přepravní práce



Mezi zaměstnanci pracoviště je nejčastějším druhem dopravy do práce chůze, celkem 40 % cest do práce a z práce se koná pěšky. Následuje individuální motorová doprava, celkem 35 % cest je uskutečněno automobilem, ve kterém jede pouze řidič. Poměrně vysoký podíl dopravy zaujímá spolujízda autem, celkem 15 % cest se koná automobilem, kterým cestuje více pracovníků. Veřejnou hromadnou dopravou se koná 6 % cest a 4 % cest se koná jízdním kolem.

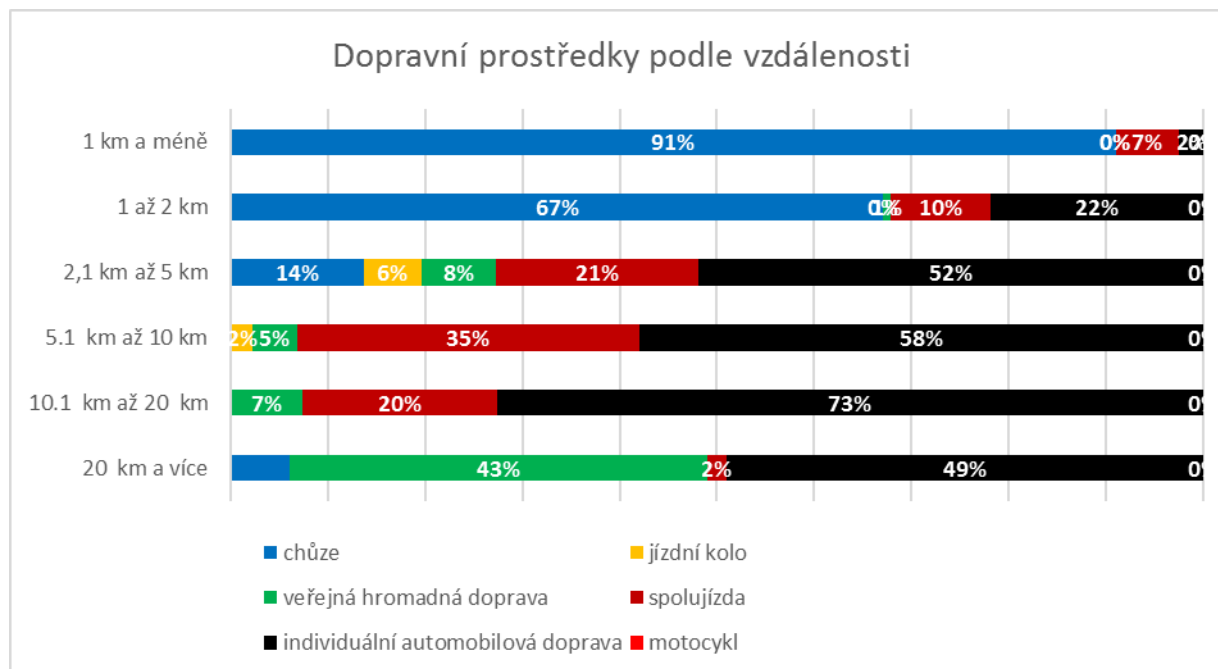


Graf 2 - Délka cest do práce



Velký podíl cest pěšky je možný díky častým kratším vzdálenostem cest na pracoviště. Více než čtvrtina všech cest (28 %) je na velmi krátkou vzdálenost 1 km a méně, dalších 18 % cest je na vzdálenost 1 až 2 km. Téměř polovina všech cest na pracoviště (46 %) je tak na vzdálenost do 2 km. Další pětina cest (21 %) je na středně krátkou vzdálenost mezi 2 a 5 km. Cest střední vzdálenosti 5 až 10 km je jedna desetina, 23 % zaměstnanců potom dojíždí na vzdálenost přesahující 10 km.

Graf 3 - Délka cest a použité dopravní prostředky



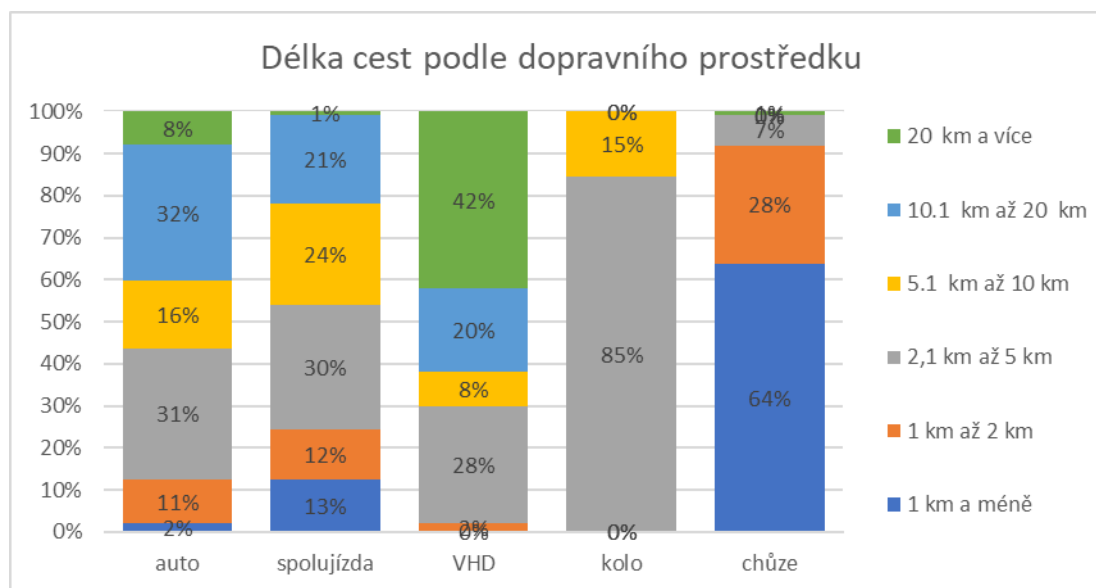
Na nejkratší vzdálenosti zřetelně dominuje chůze jako dopravní prostředek, na vzdálenost do 1 km se chůzí koná 91 % cest. Zároveň už v této kategorii cest do 1 000 metrů se koná necelá desetina cest automobilem, převážně spolujízdou. Poměr mezi chůzí a jízdou autem se potom výrazně posouvá u cest v délce 1 až 2 km. Chůze stále dominuje 2/3 cest této vzdálenosti, zároveň ale skokově roste





automobilová doprava. Na tuto stále velmi krátkou vzdálenost se koná více než každá pátá cesta automobilem obsazeným pouze řidičem, plus dalších 10 % cest automobilem formou spolujízdy. V dalších vzdálenostních kategoriích již automobilová doprava dominuje, na stále relativně krátkých cestách 2 až 5 se podílí 73 % (50 % IAD, 21 % spolujízda), na středně dlouhých cestách 5 až 10 km a delších cestách 10 až 20 km se podílí 93 % cest. V kategorii nejdelších cest nad 20 km se koná více než polovina cest automobilem, zbytek potom VHD.

Graf 4 - Délka cest podle dopravního prostředku



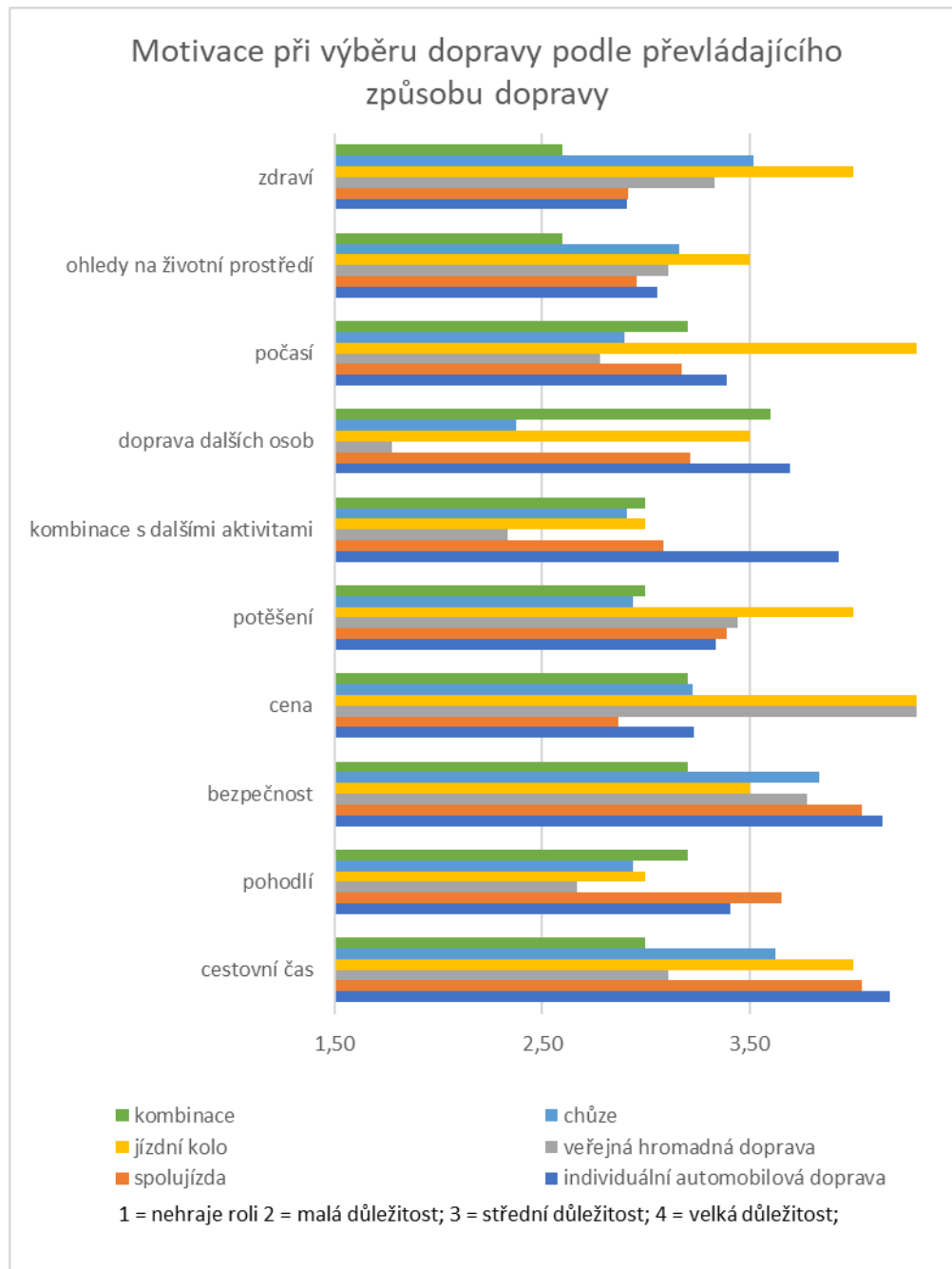
Dalším ukazatelem ilustrující dopravní chování je distribuce cest podle vzdáleností podle dopravního prostředku. Cest automobilem, kdy cestuje pouze řidič, je celkem 35 %. Z těchto cest je však celých 13 % na vzdálenost 2 kilometry a méně, dalších 31 % je na vzdálenost mezi 2 a 5 km. Celkem tedy je 44 % ze všech cest autem na vzdálenost 5 km a méně. To stejné, ale ve větším měřítku platí také pro spolujízdu autem. U veřejné hromadné dopravy převládají cesty na střední a delší vzdálenosti. Cesty na jízdním kole na pracoviště se nejčastěji konají na vzdálenost 2 až 5 km (85 %), zbylých 15 % potom na vzdálenost 5 až 10 km. U chůze nepřekvapivě dominují cest na krátké vzdálenosti - 92 % cest je do vzdálenosti 2 km, když započteme i cesty do 5 km dostáváme se téměř na 100 % cest.





4.2. Motivace pro volbu dopravního prostředku

Graf 5 - Motivace podle převládajícího dopravního prostředku



Jaké jsou spojeny motivace s výběrem dopravního prostředku? Vlastní zdraví berou v potaz především lidé dopravující se na kole a chůzí oproti těm, kteří volí jiné dopravní prostředky. Ohledů na životní prostředí jsou více důležité pro lidi dopravující se na kole. Počasí má nejvyšší důležitost u cyklodopravy. Doprava dalších osob je nejméně důležitá pro dopravující se VHD a pěšky. Kombinace s dalšími aktivitami, například nákupem, je nejdůležitější pro volbu automobilu. Potěšení z užití daného dopravního prostředku je nejvyšší u jízdy na kole. Cena dopravy má zhruba je nejdůležitější u VHD a cyklodopravy. Bezpečnost



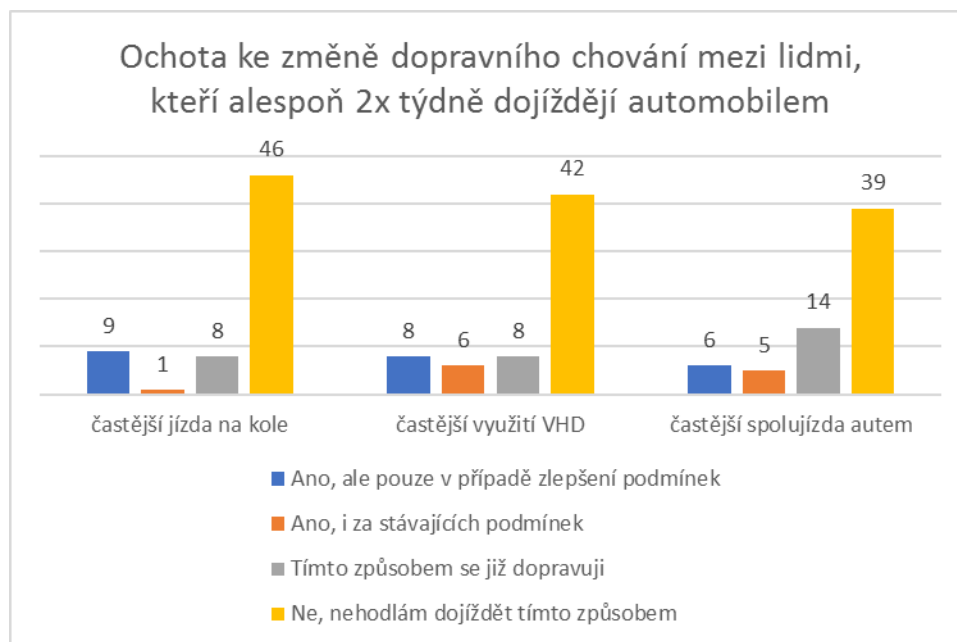
má vysokou důležitost napříč druhy dopravy. Pohodlí má nižší důležitost pro VHD a nejvyšší pro spolujízdu autem. Cestovní čas je důležitý napříč druhy dopravy, nižší je u veřejné hromadné dopravy.

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 tyto uživatelé ochotni se dopravovat více šetrným způsobem?

10 respondentů (cca 6 % celkového vzorku a 16 % 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. Vyšší počet (cca 9 % vzorku a 22 % z dopravujících se autem alespoň 2 x týdně) respondentů je ochoten se častěji dopravovat VHD, a opět především v případě zlepšení podmínek pro VHD. 11 respondentů (cca 7 % vzorku a 17 % z dopravujících se alespoň 2x týdně autem) je ochotno se dopravovat více spolujíždou autem, a opět primárně v případě zlepšení podmínek pro spolujízdu.

Graf 6 - Ochota k posílení šetrné mobility



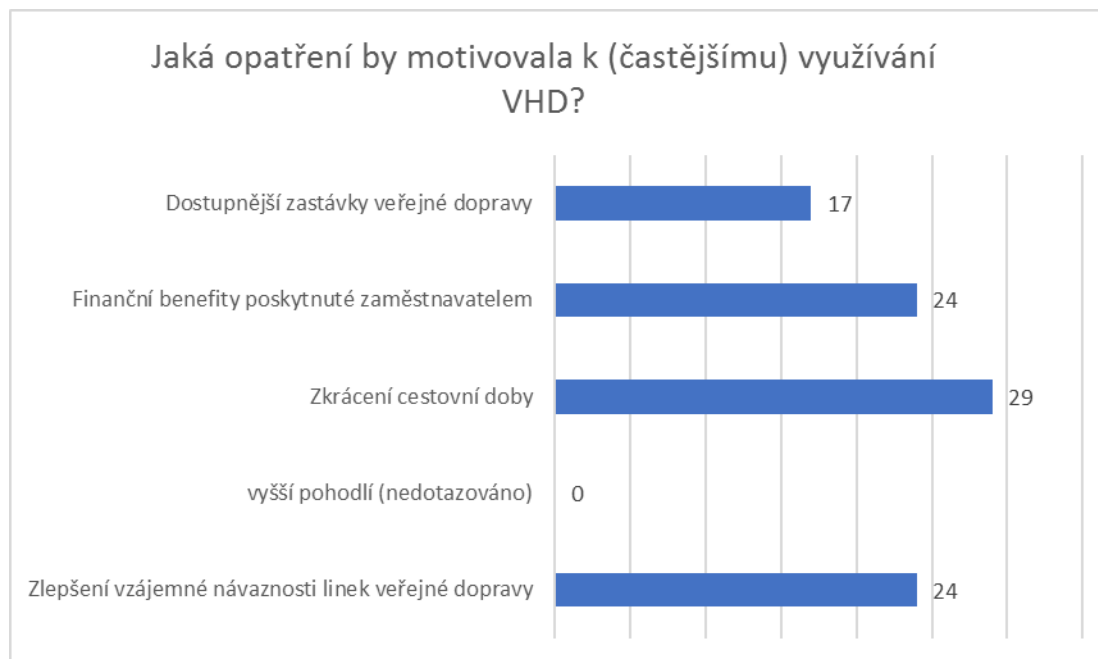
N = 64 (dopravující se alespoň 2x týdně autem)

4.4. Žádaná opatření

Tradičním 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 zkrácení cestovní doby, zlepšení návaznosti linek VHD a dostupnější zastávky VHD.

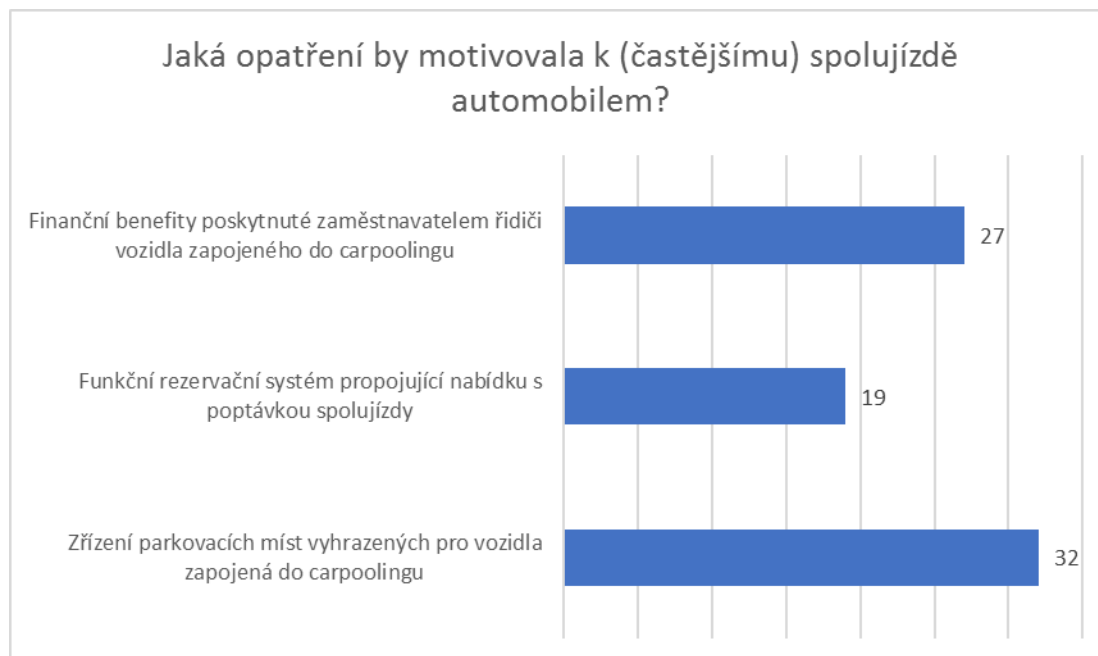


Graf 7 - Opatření podporující VHD



Pro častější využití spolujízdy by respondenty nejvíce motivovalo zřízení vyhrazených parkovacích míst pro vozidla zapojená do spolujízdy, a potom také systém, skrze který by se zaměstnanci na spolujždě mohli dohodnout.

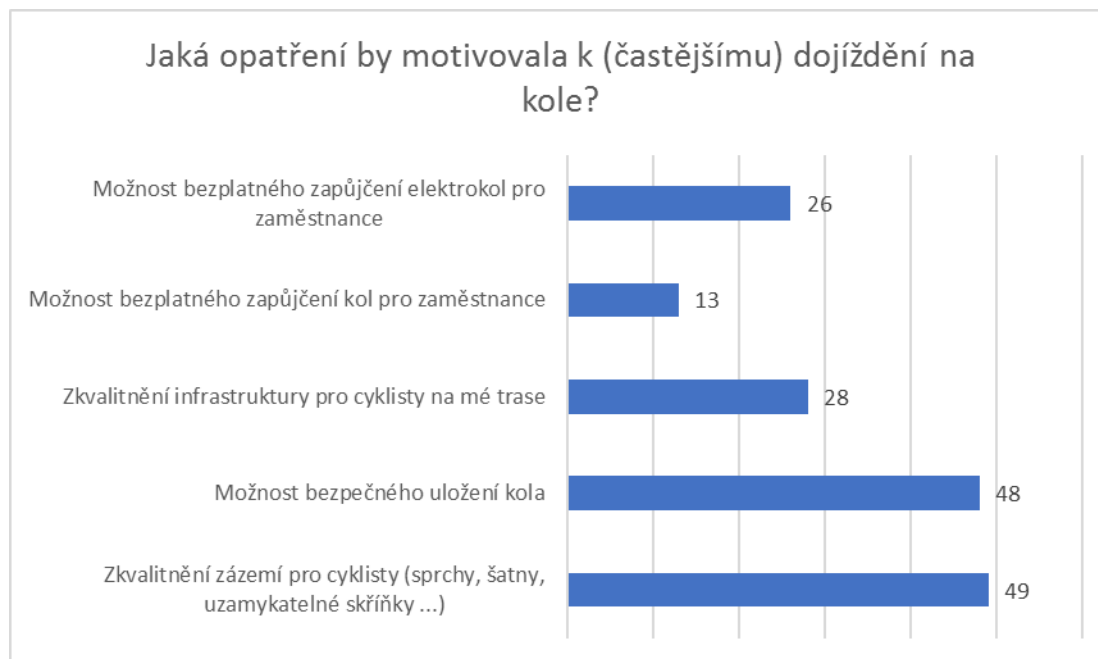
Graf 8 - Opatření podporující spolujízdu



Pro častější dojíždění na kole by zaměstnance nejsilněji motivovala dostupnost kvalitního zázemí pro dojíždějící na kole a možnost bezpečného uložení kola. S menším odstupem, ale stále silně je poptávána infrastruktura na trase do práce a také možnost bezplatné zápůjčky elektrokola pro zaměstnance.



Graf 9 - Opatření podporující cyklo dopravu



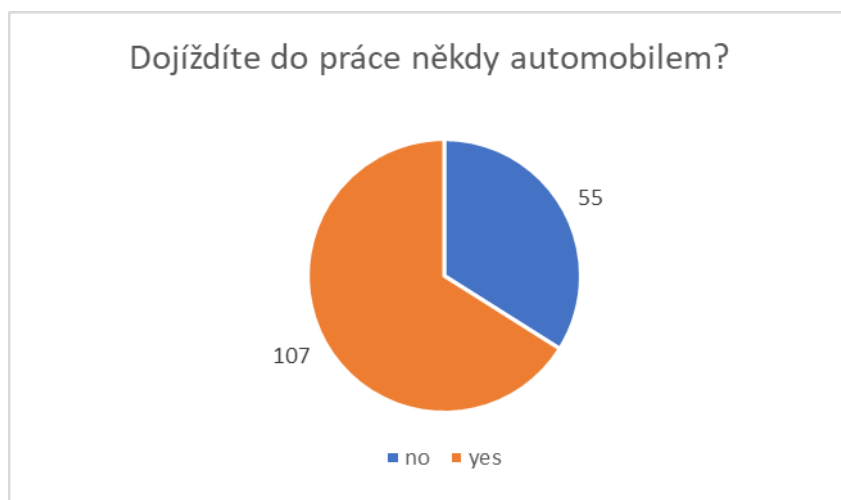
4.5. Současné podmínky pro dopravu

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 dvě třetiny respondentů, jedna třetina potom do práce automobilem nedojíždí nikdy.

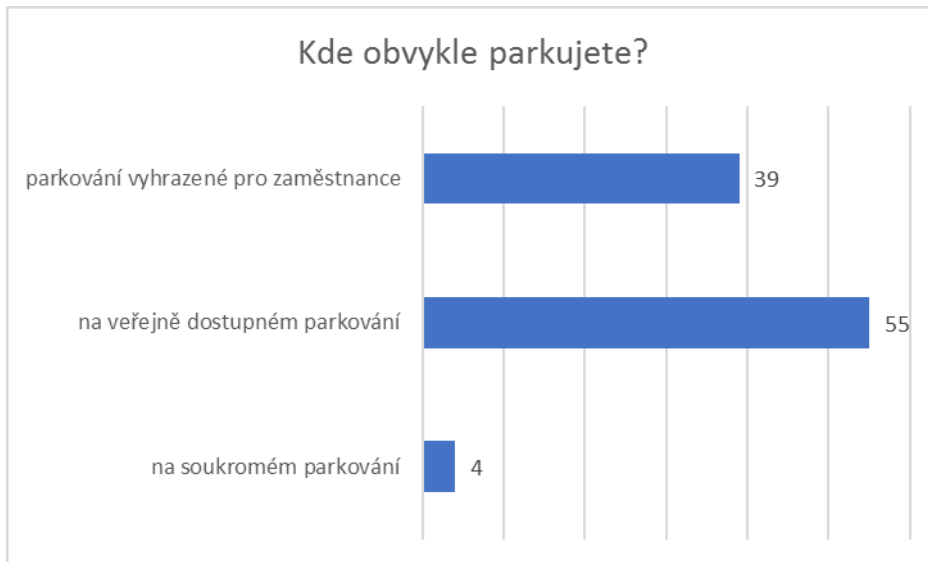
Graf 10 - Dojížd'ka automobilem





Ti, kteří někdy dojíždějí do práce automobilem, v polovině případů parkují na veřejně dostupném parkování, a v 36 % případů využívají parkování vyhrazené pro zaměstnance.

Graf 11 - Obvyklé parkování



Za parkování nikdy neplatí 57 % respondentů, zbývajících část za parkování nějakým způsobem platí.

Graf 12 - Platby za parkování



73 % respondentů zaparkuje okamžitě do jedné minuty, dalších 17 % respondentů parkuje do 5 minut. Celkem 90 % respondentů zaparkuje do pěti minut, zbývajícím 10 % trvá parkování déle než 5 minut.



Graf 13 - Doba nutná pro zaparkování



Vzdálenost typického parkování od pracoviště je více rozmanitá. 36 % respondentů zaparkuje ve vzdálenosti do 1 minuty chůze od pracoviště, dalších 10 % respondentů zaparkuje ve vzdálenosti od 1 do 3 minut chůze. Celkem 46 % respondentů zaparkuje v bezprostřední péší blízkosti od pracoviště. Zbývající více než polovina respondentů potom parkuje ve střední nebo delší vzdálenosti od pracoviště.

Graf 14 - Vzdálenost parkování od pracoviště

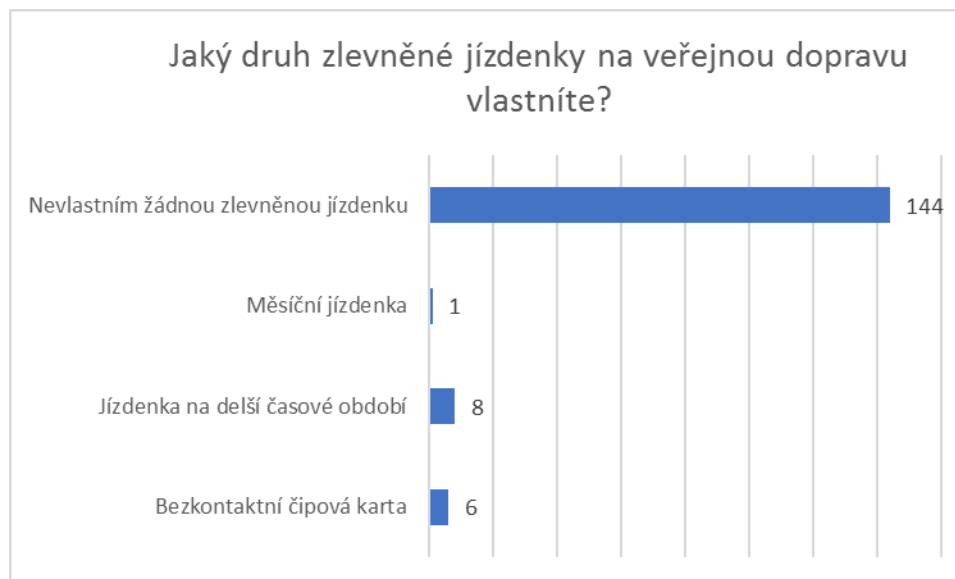


4.5.2. Veřejná hromadná doprava a cyklodoprava

Drtivá většina (89 %) respondentů nedisponuje předplatní jízdenkou na veřejnou hromadnou dopravu. Zbývající zhruba desetina je držitelem nějaké formy předplatní jízdenky.

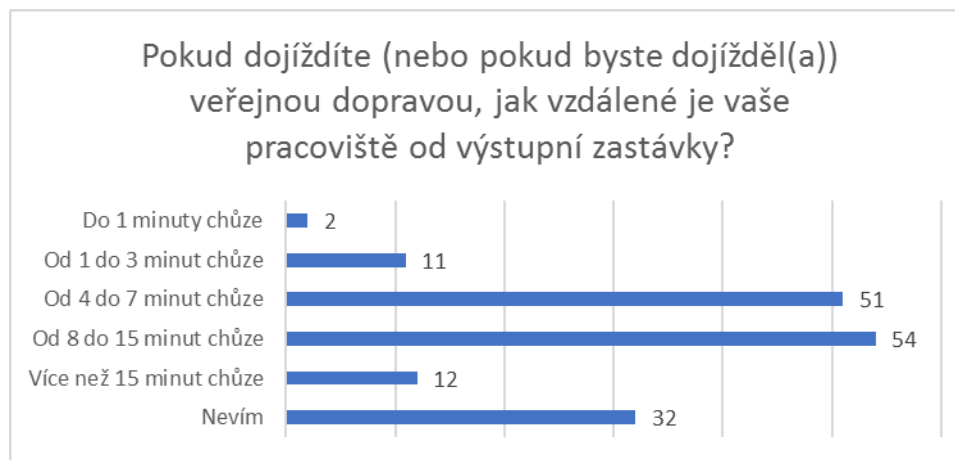


Graf 15 - Vlastnictví jízdenky na veřejnou hromadnou dopravu



V bezprostřední pěší vzdálenosti do 3 minut chůze od pracoviště má zastávku veřejné dopravy pouze 8 % respondentů. 72 % respondentů má zastávku dále, asi 20 % respondentů vzdálenost nezná.

Graf 16 - Vzdálenost zastávky veřejné dopravy od pracoviště



55 % respondentů má k dispozici jízdní kolo pro cestu do práce, 45 % respondentů jej k dispozici nemá.



Graf 17 - 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 sprchy, parkování pro kola a přístřešek nebo úschovnu kol. Pouze dva respondenti uvedli, že mají k dispozici šatnu, převlékárnu. Zároveň zhruba 42 % respondentů uvedlo, že žádné zázemí pro cyklisty není k dispozici.

Graf 18 - Zázemí na pracovišti pro dojíždějící na kole

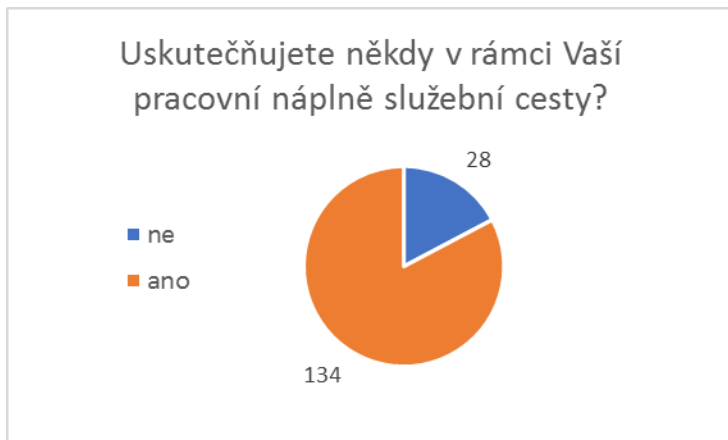


4.6. Pracovní cesty

Celkem 83 % respondentů uskutečňuje pracovní cesty.

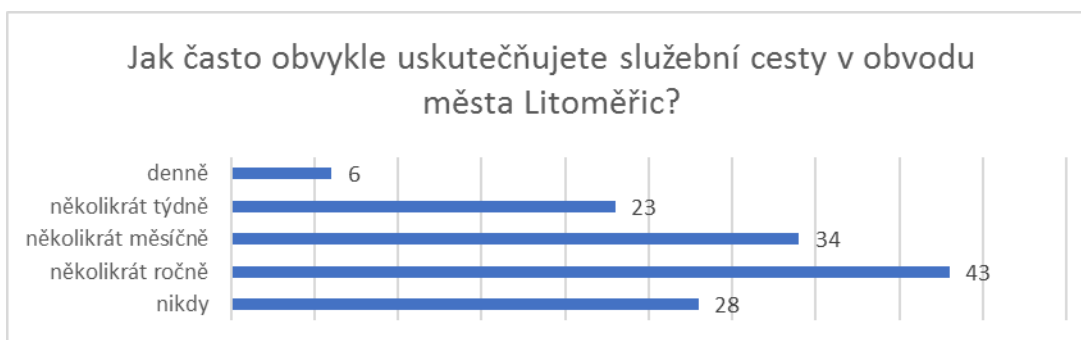


Graf 19 - Pracovní cesty mezi zaměstnanci

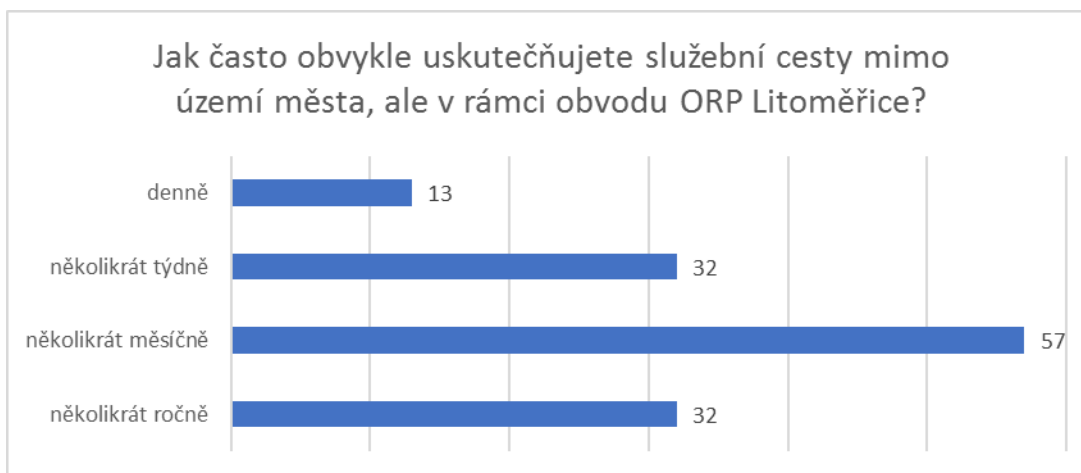


Nejčastěji (několikrát týdně nebo měsíčně) zaměstnanci vyrazí na pracovní cesty v rámci města Litoměřic a obvodu ORP Litoměřice. Mimo obvod Litoměřic pracovníci vyrazí nejčastěji několikrát měsíčně. Významná část pracovníků vyrazí na pracovní cesty několikrát ročně.

Graf 20 - Četnost pracovních cest v rámci města

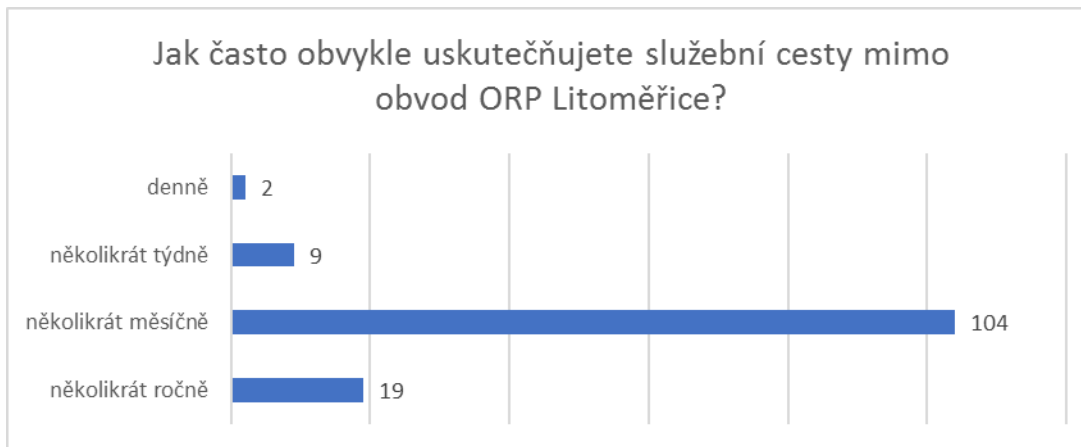


Graf 21 - Četnost pracovních cest v rámci obvodu ORP Litoměřice



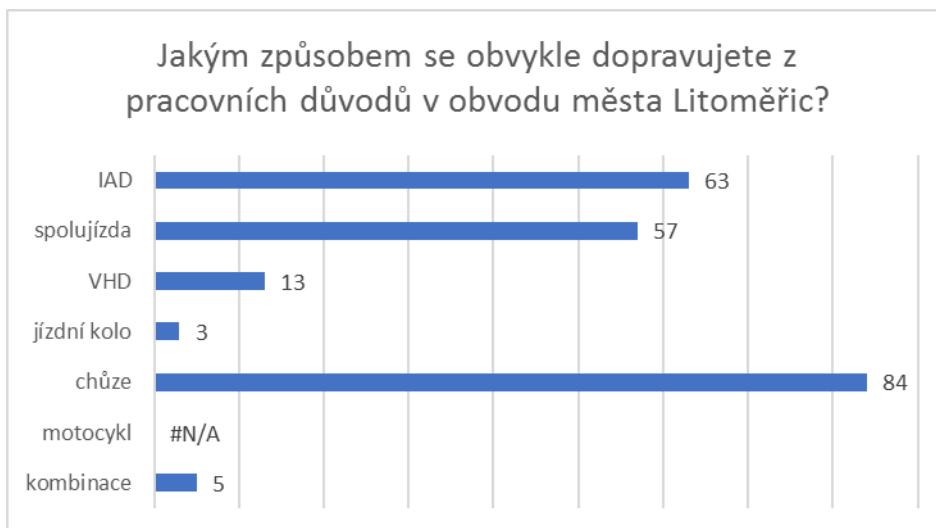


Graf 22 - Četnost pracovních cest mimo obvod ORP Litoměřice



Na pracovní cesty po Litoměřicích nejčastěji zaměstnanci vyrazí pěšky, s menším odstupem potom samostatně automobilem a následně automobilem ve více lidech.

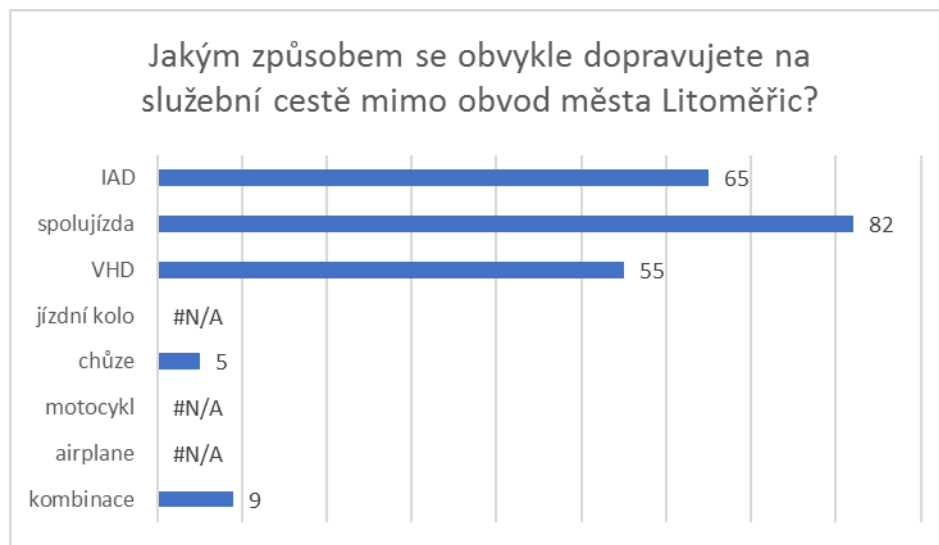
Graf 23 - Využívané dopravní prostředky pro pracovní cesty uvnitř města



Mimo obvod města Litoměřic již dominuje automobilová doprava v čele se spolujízdou následovaná individuální jízdou. Velmi často je také využívána veřejná hromadná doprava.



Graf 24 - Využívané dopravní prostředky pro pracovní cesty mimo město



4.7. Komentáře respondentů

První skupina spontánních komentářů tematizuje neuspokojivé podmínky pro dojíždění na kole do práce, především problematická úschova vlastního kola.

Dojíždím na kole do budovy Pekařská a je to boj vůbec zaparkovat a přivázat kolo. Ještě minulý týden mě uvěznili kolo elektromobily, které parkovaly kvůli nabíjení i u schodů, takže se mi i stalo že jsem musela kolo přenášet, nic moc když a mám kolo městské je těžké, a ještě pospíchám pro děti do školky. Odstranila bych popelnice pod přístřeškem, ty můžou být na dešti a dále bych odstranila tu tyč, jako že stojan na kola a nahradila je jinými stojany, aby zde mohlo parkovat více kol. Dále je nutné obstarat pro ty co dojíždějí na kole "pípáky" na vrata, když jsem se na ně dotazovala správců prý už nejsou, tak ať se udělají další. Dali mi klíčky od vrátek vedle vrat, ale to se nedá pac každé ráno byla k vrátkům přistavěna velká popelnice, s kterou jsem zase musela odstrkovat. Je to fakt boj, když chce člověk dojíždět na kole.

Druhá skupinka komentářů tematizovala omezené dopravní možnosti, pokud člověk nebydlí přímo v Litoměřicích a z místa jeho vzdáleného bydliště nelze cestovat jinak než automobilem. V takovéto situaci je vnímán jako problematický způsob přiřazování parkovacích míst.

Vzhledem k délce trasy z mého bydliště není možné využívat jiný spoj, než je doprava osobním automobilem. Spoj veřejnou dopravou z místa mého bydliště takřka neexistuje, a doprava jiným způsobem např. na kole je také nemožné. Uvítala bych parkovací kartu pro zaměstnance, protože parkování je v Litoměřicích problém, a často vyjíždím i o hodinu dříve. O parkovací kartu jsem si zažádala u mého vedoucího, ale bohužel mi nebyla poskytnuta.

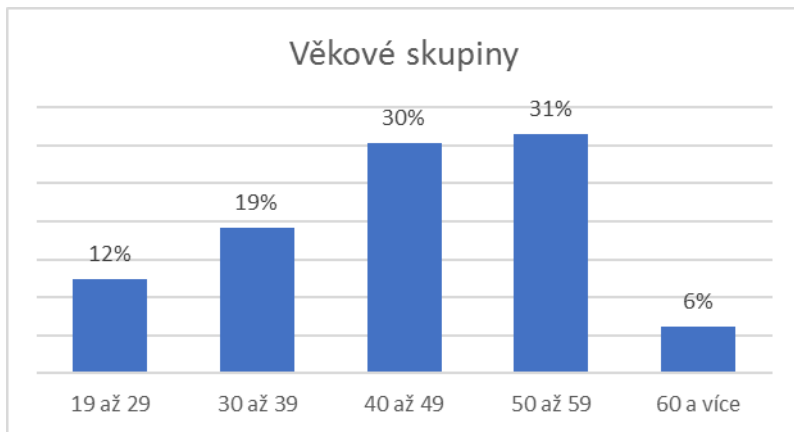
Další komentáře se věnují neuspokojivé infrastruktuře pro bezpečnou jízdu na kole městem (jak pro dospělé, tak i pro děti zaměstnanců), případně pracovníci vysvětlují, že raději preferují cestu pěšky v rámci Litoměřic, ale okolnosti je příležitostně přinutí cestovat automobilem.



4.8. Charakteristiky respondentů

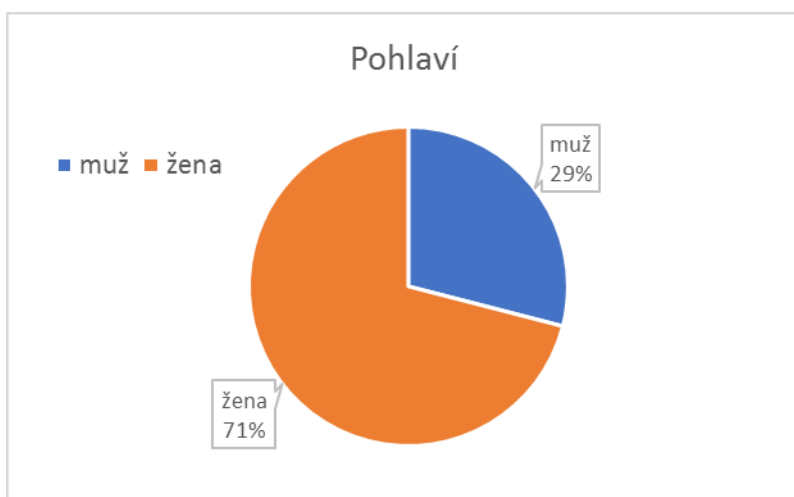
Věkové rozložení respondentů je sešikmené vlevo, převládají tedy spíše starší zaměstnanci.

Graf 25 - Věková struktura respondentů



Mezi respondenty bylo 71 % žen a 29 % mužů.

Graf 26 - 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



Nadace Partnerství
Údolní 33, 602 00 Brno

Telefon: +420 515 903 111
E-mail: partnerstvi@nap.cz

