

2026

Příloha 2

# Rozbor dojížděkových vztahů



Spolufinancováno  
Evropskou unií

Ministerstvo životního prostředí

UJEP



RUR

# ADMINISTRATIVNÍ ÚDAJE

## Objednatel

UNIVERZITA J. E. PURKYNĚ V ÚSTÍ NAD LABEM



Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem  
Pasteurova 3544/1  
400 96 Ústí nad Labem  
IČO: 44555601  
[www.ujep.cz](http://www.ujep.cz)

## Podpořeno projektem



[www.rur.ujep.cz](http://www.rur.ujep.cz)

## Zpracovatel



SmartPlan s.r.o.  
CIIRC, Jugoslávských partyzánů 1580/3  
160 00 Praha 6  
IČO: 02474743  
[www.smart-plan.cz](http://www.smart-plan.cz)

## Autorský tým (abecedně):

Ing. Roman Dostál, Ph.D.  
Ing. Aneta Dostálová  
Mgr. Filip Horák  
Ing. Tomáš Janča, MBA  
doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.  
Ing. Martin Málek  
Ing. Bc. Karolína Moudrá  
Eduard Němeček  
Ing. David Šimandl  
a kolektiv autorů



Spolufinancováno  
Evropskou unií

Ministerstvo životního prostředí





# OBSAH

<b>1</b>	<b>ÚVOD</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>KLÍČOVÁ ZJIŠTĚNÍ</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>DATA ZE SYSTÉMU UNIVERZITY</b>	<b>7</b>
3.1	Dojíždka studentů	7
3.2	Dojíždka zaměstnanců	10
3.3	Časová výhodnost různých způsobů dopravy	13
<b>4</b>	<b>DATA Z ČSÚ</b>	<b>19</b>
4.1	Univerzitní kampus	20
4.2	Klíše-školský areál	28
4.3	Ostatní ZSJ	33

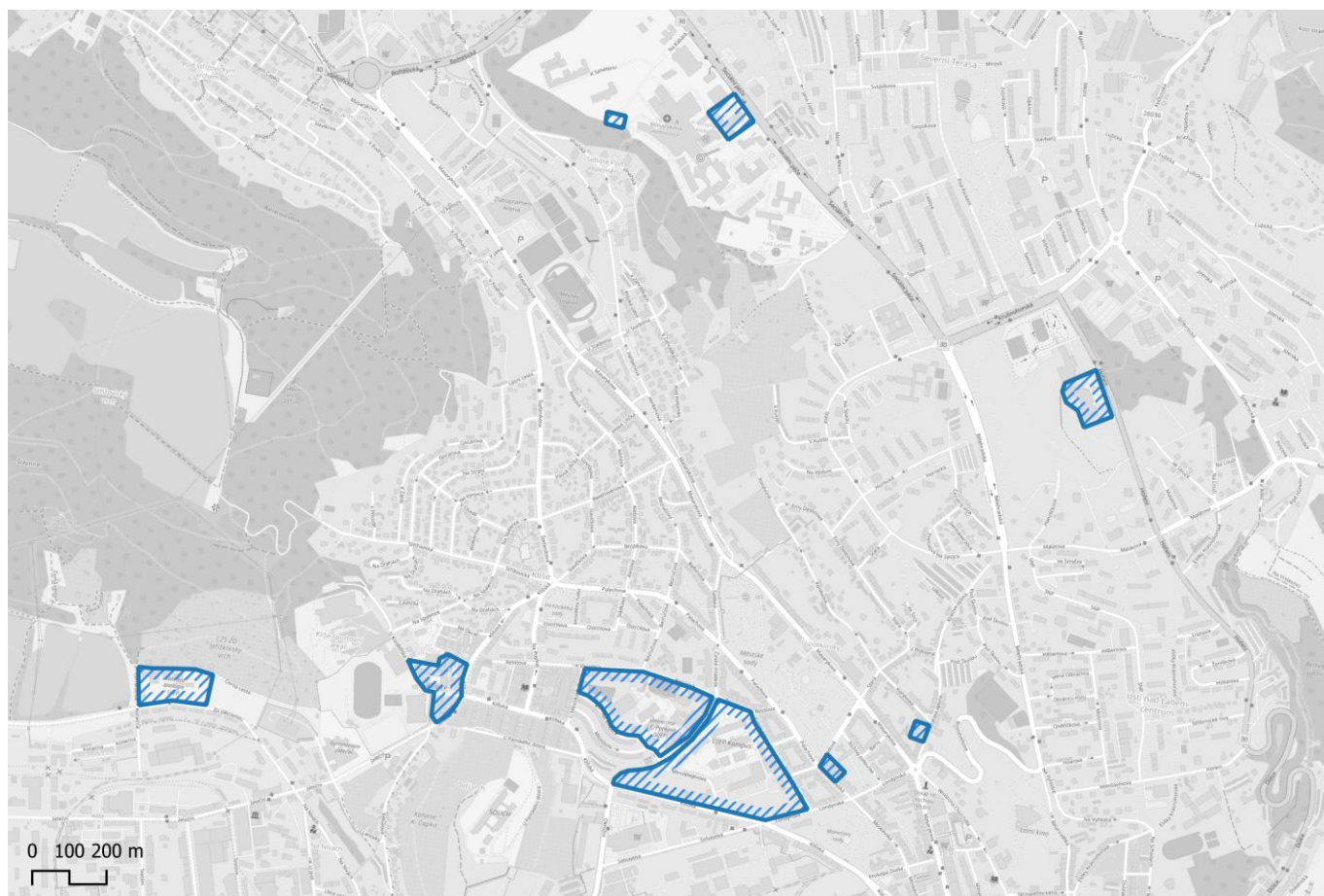


# 1 ÚVOD

Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem nemá pouze jeden hlavní areál, ale její budovy a pracoviště jsou prostorově rozprostřeny do více lokalit napříč širším územím města. Jak ukazuje mapa vymezeného území, hlavním těžištěm a rozlohou největší je univerzitní kampus, nicméně další významné objekty a celky se nacházejí v jiných částech Ústí nad Labem – například v oblasti Klíše (Klíše-školský areál), na Severní Terasé či v lokalitě Za Válcovnou.

Univerzitu tvoří celkem osm různých fakult. Patří sem fakulta sociálně-ekonomická (FSE), fakulta strojního inženýrství (FSI), fakulta umění a designu (FUD), fakulta zdravotnických studií (FZS), fakulta životního prostředí (FŽP), filozofická fakulta (FF), pedagogická fakulta (PF) a přírodovědecká fakulta (PřF).

Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem představuje z pohledu denní mobility a dojížděky funguje de facto jako rostoucí menší město. S celkovým počtem 8 674 studentů a 1 507 zaměstnanců tvoří univerzitu zhruba 10,2 tisíce osob. Svou velikostí a denním pohybem lidí je tak počet osob srovnatelný s celou populací měst, jako jsou Lysá nad Labem (10 tis. obyvatel), Hlinsko (9,6 tis.) nebo Nové Město nad Metují (9,2 tis.).



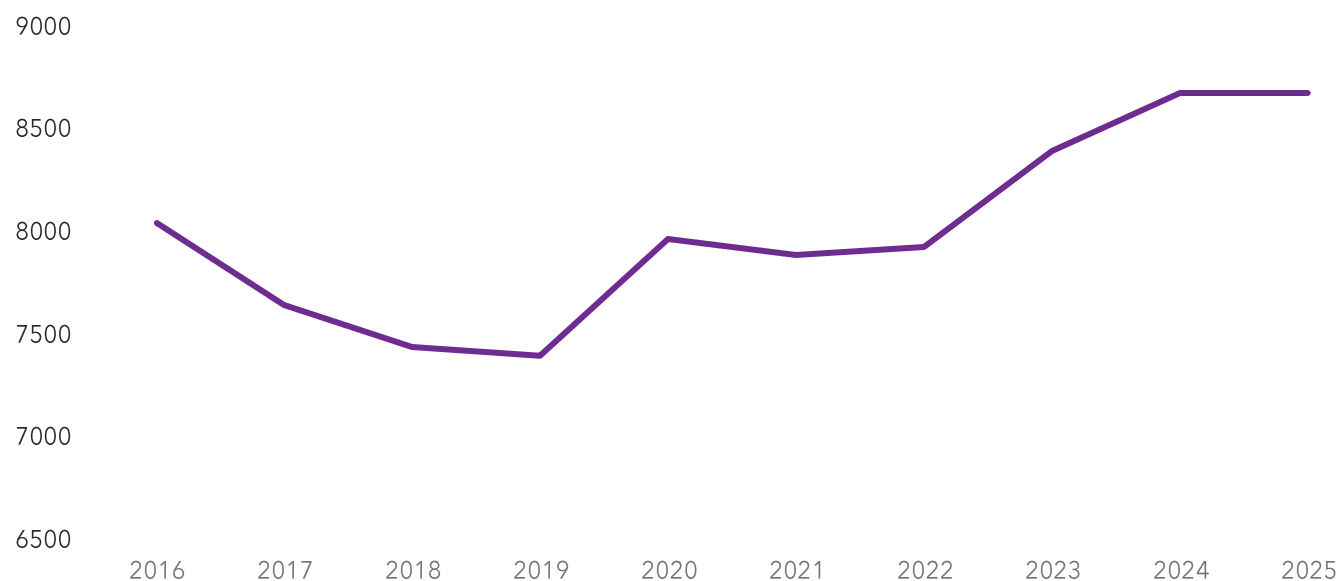
Obrázek 1: Přehled rozmístění jednotlivých areálů fakulty v Ústí nad Labem.

Zdroj: vlastní zpracování – SmartPlan s.r.o.



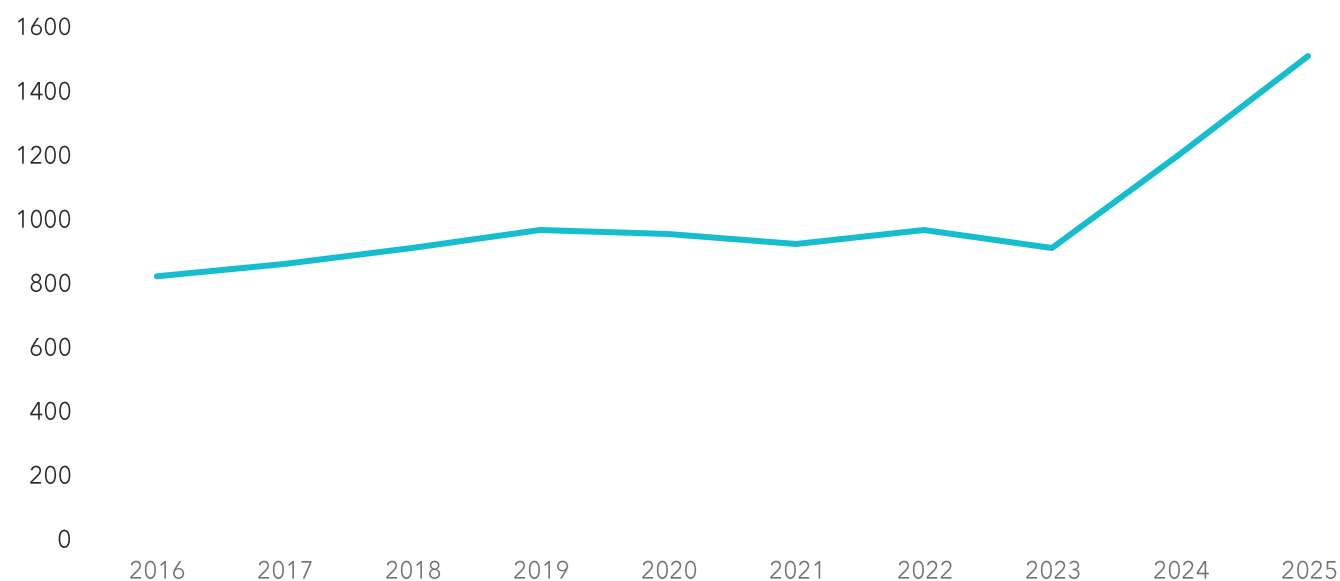


Data z informačních systémů UJEP navíc ukazují, že po mírném poklesu před rokem 2019 má celkový počet studentů i zaměstnanců stabilně rostoucí trend. Největší počet osob se nachází na pedagogické fakultě (2 654 studentů a 167 zaměstnanců), dále na fakultě sociálně-ekonomické (1 273 studentů) a fakultě zdravotnických studií (1 082 studentů).



**Obrázek 2: Počet studentů v posledních letech roste.**

*Zdroj: Informační systém univerzity*



**Obrázek 3: Také počet zaměstnanců roste, v roce 2025 jich bylo přes 1 500.**

*Zdroj: Informační systém univerzity*

## 2 KLÍČOVÁ ZJIŠTĚNÍ

### Univerzita jako centrum vzdělávání s širokou spádovostí

- Z analyzovaných dat vyplývá, že UJEP plní roli **zásadního vzdělávacího centra pro severní část republiky**.
- Zatímco **studenti dojíždějí z rozsáhlého území** celého severozápadu a severu Čech s přesahem do Prahy a Středočeského kraje, **zaměstnanci vykazují mnohem silnější lokální vazbu** na samotné město Ústí nad Labem a blízké okresy.
- Společným a velmi výrazným prvkem pro obě skupiny je silná dojíždka z Prahy a dalších větších měst (Děčín, Teplice), která úzce koreluje s kvalitní dopravní infrastrukturou.

### Rozhodující vliv železnice

- Zásadním faktorem ovlivňujícím dopravní chování studentů i zaměstnanců je časová konkurenceschopnost veřejné hromadné dopravy (VHD) vůči osobním automobilům.
- Z analýzy dojezdových dob je zřejmé, že **významně výhodná je dojíždka z míst na hlavních železničních koridorech**.
- Naopak v lokalitách bez napojení na železnici VHD časově výrazně zaostává a lidé z těchto oblastí jsou k pravidelným cestám na univerzitu v podstatě nuceni využívat osobní automobily.

### Specifika hlavních lokalit

- **ZSJ Univerzitní kampus:** Celková dojíždka činí asi 1,4 tis. osob, přičemž denně dojíždí pouze asi 500 osob. Značný rozdíl mezi celkovou a denní dojíždkou je způsoben obecným charakterem dojíždky studentů a zaměstnanců škol, kteří často dojíždí pouze některé dny v týdnu. Z hlediska modality zde **převažuje IAD, kterou využívá více než třetina osob**. Vlak volí asi čtvrtina, 12 % chodí pěšky a podíl cyklistů je zanedbatelný.
- **ZSJ Klíše-školský areál:** Situace je zde odlišná kvůli přítomnosti dalších škol (objekty UJEP tvoří odhadem třetinu až polovinu místní dojíždky). Celková dojíždka činí asi 2,4 tis. osob (denně zhruba 1,6 tis.). Vzhledem k vyššímu podílu mladších žáků z ostatních škol zde díky mladším žákům **znatelně dominuje veřejná doprava (více než 60 %)**. MHD využívá přes 27 % osob, vlak čtvrtina a auto pouze pětina dojíždějících.

### Příležitosti pro udržitelnou mobilitu

- Celkově se potvrzuje, že je na univerzitě **značný potenciál pro snížení podílu cest autem**, a to zejména v rámci vnitroměstských vztahů.
- Nabídka spojů MHD je kvalitní a univerzitní kampus se nachází přímo na trase trolejbusových linek.
- Ukazuje se **značná atraktivita vlakové dopravy** na delších relacích, a to i přesto, že nejbližší železniční stanice je od kampusu ve vzdálenosti více než 1 km chůze.



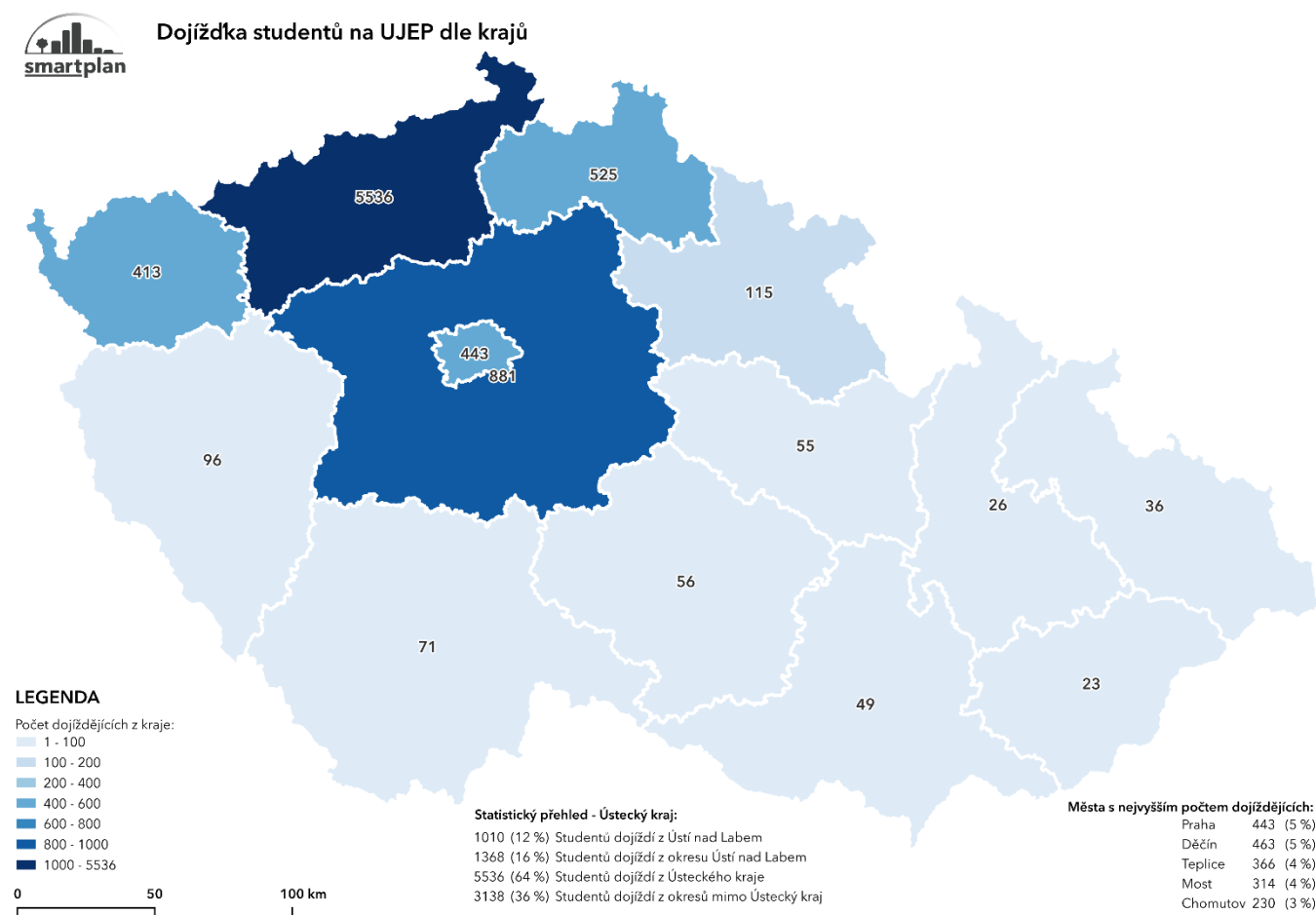


# 3 DATA ZE SYSTÉMU UNIVERZITY

Základním podkladem pro analýzu dojížděkových vztahů na Univerzitu J. E. Purkyně jsou anonymizovaná data o trvalém bydlišti studentů a zaměstnanců získaná z informačních systémů univerzity. Při srovnání dojížděky studentů a zaměstnanců se ukazují značné rozdíly v jejich rozložení.

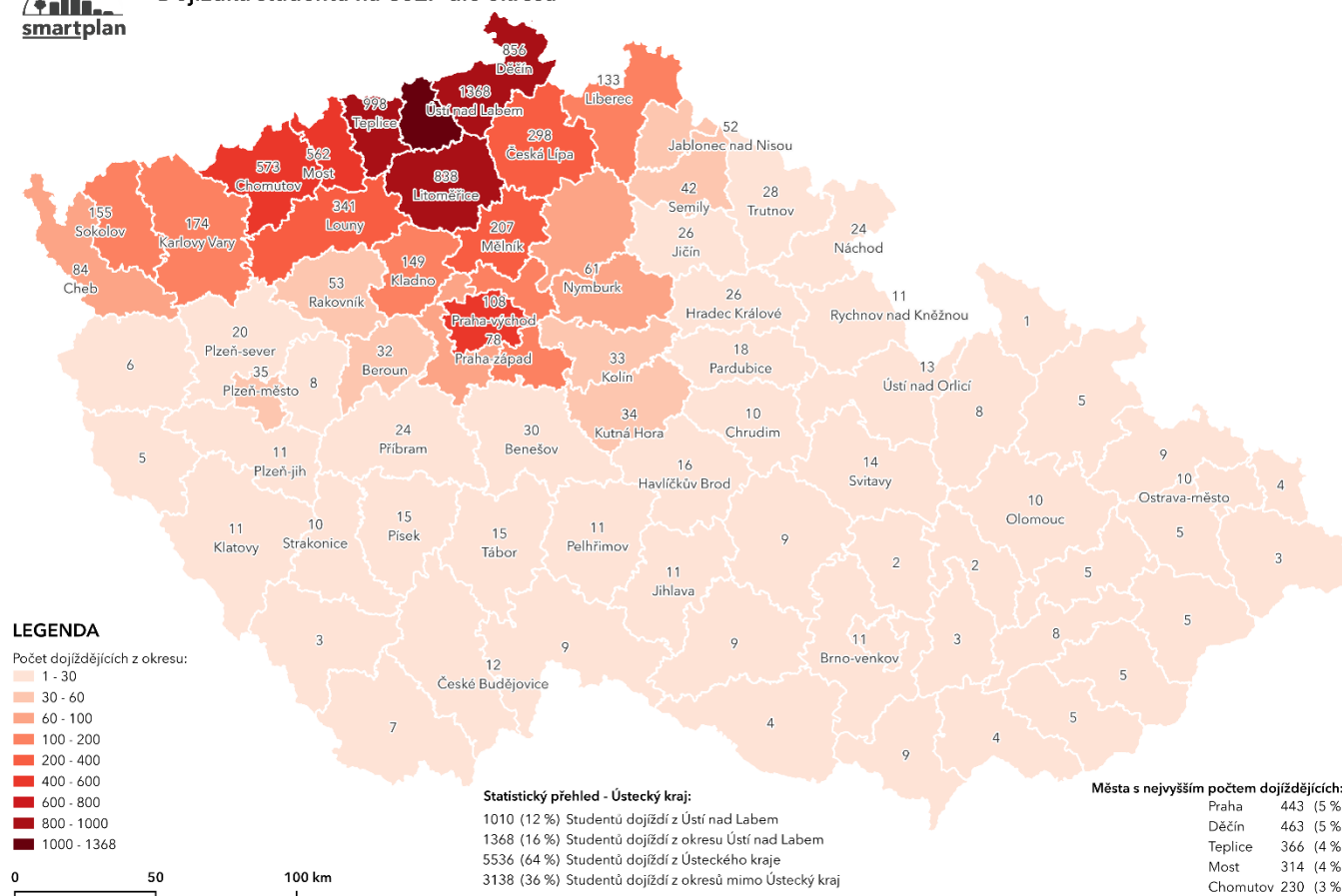
## 3.1 Dojíždka studentů

Z analýzy dat o bydlišti studentů vyplývá, že UJEP plní roli zcela jasného spádového bodu pro vyšší vzdělávání v oblasti severního Česka. Ačkoliv je logickým těžištěm samotné město Ústí nad Labem a Ústecký kraj, ze kterého pochází 64 % (5 536) studentů, jejich prostorová koncentrace je dále rozprostřena i do okolních krajů. Studenti dále dojíždějí ze Středočeského kraje (včetně Prahy), Libereckého, a Karlovarského kraje. Přímou z města Ústí nad Labem dojíždí 12 % studentů (1 010 osob) a z celého okresu Ústí pak 16 % (1 368 osob).



Obrázek 4: 36 % studentů dojíždí z okresů mimo Ústecký kraj

Zdroj: data UJEP, zpracování SmartPlan s.r.o.

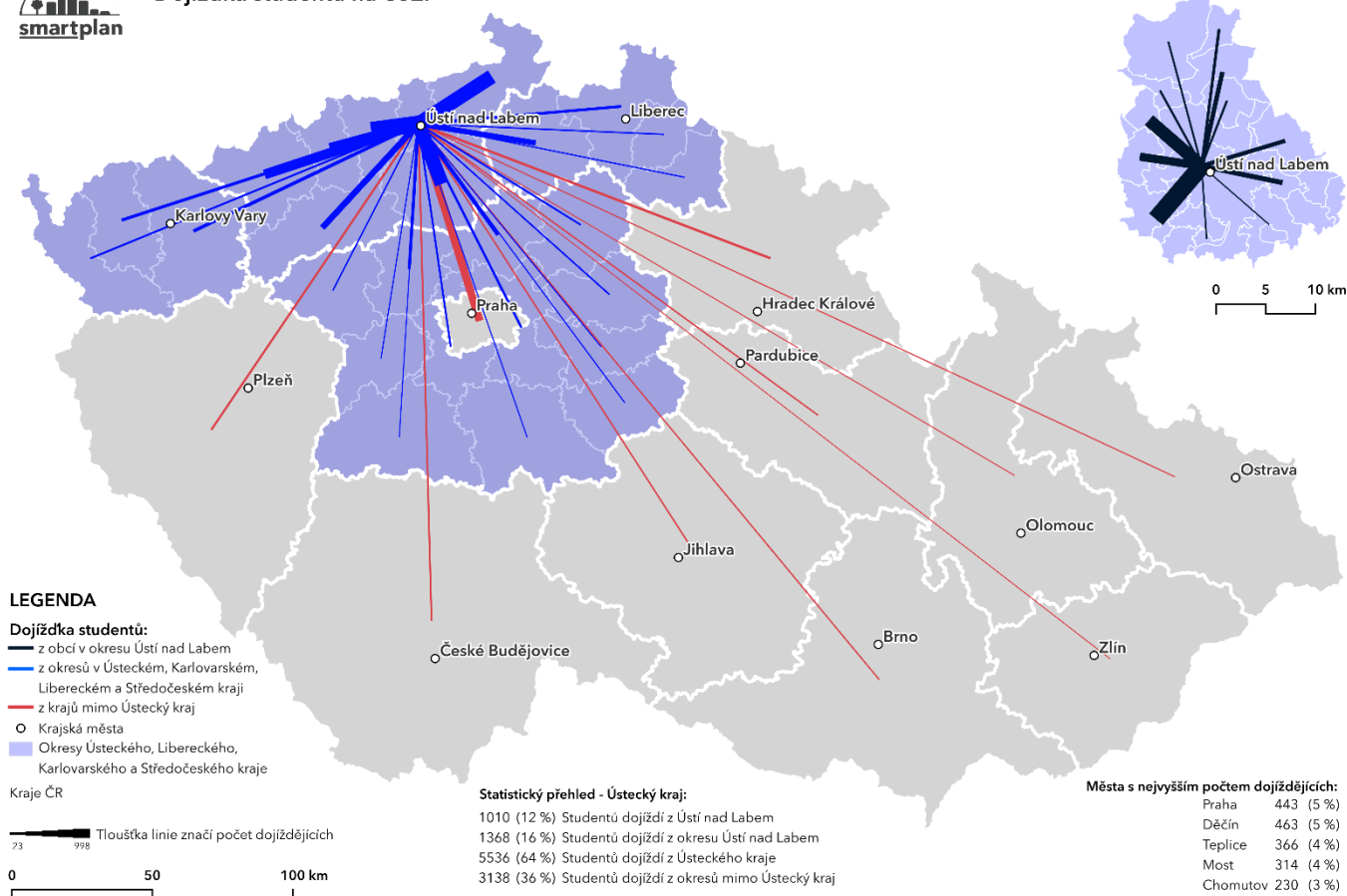


Obrázek 5: Dojíždka studentů je rozprostřena v rámci severní části republiky.

Zdroj: data UJEP, zpracování SmartPlan s.r.o.

Z detailnějšího pohledu na dojíždku studentů je patrná vyšší koncentrace v okresních městech, odkud je tradičně lepší dopravní obslužnost a přímé spojení. Z měst s nejvyšším počtem dojíždějících studentů (vyjma samotného Ústí nad Labem) dominuje Děčín (463 studentů, 5 %), který je těsně následován Prahou (443 studentů, 5 %), Teplicemi (366 studentů, 4 %), Mostem (314 studentů, 4 %) a Chomutovem (230 studentů, 3 %).



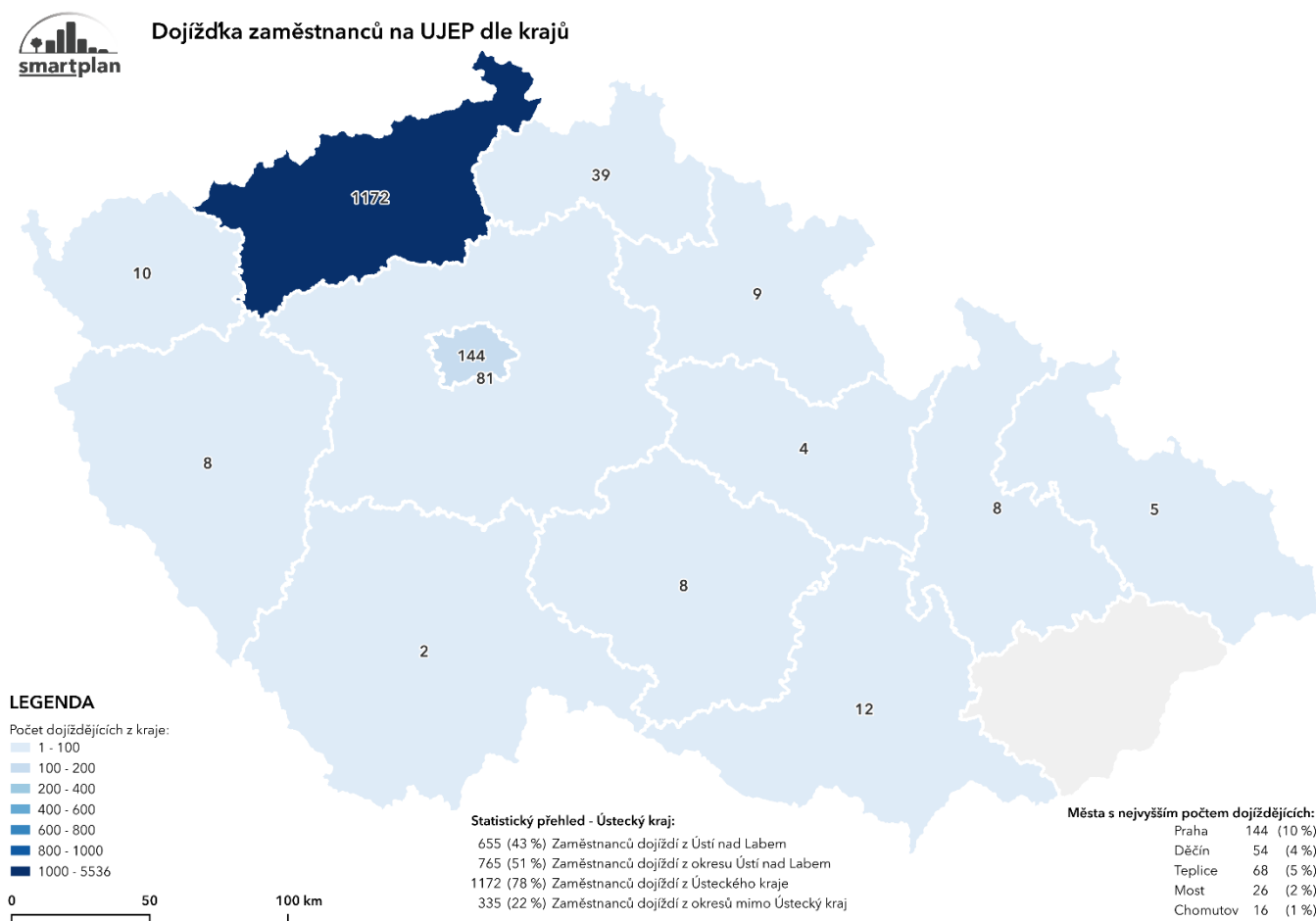


Obrázek 6: Patrná je poměrně vysoká dojíždka studentů z Prahy.

Zdroj: data UJEP, zpracování SmartPlan s.r.o.

## 3.2 Dojíždka zaměstnanců

U zaměstnanců univerzity je charakter dojíždky odlišný a je u nich patrná výraznější lokální koncentrace. Téměř čtyři pětiny zaměstnanců (78 %, tj. 1 172 osob) mají bydliště v Ústeckém kraji, přičemž z oblastí mimo kraj dojíždí 22 % pracovníků (335 osob). Přímá vazba na město je u zaměstnanců podstatně silnější než u studentů – 43 % zaměstnanců (655 osob) žije přímo v Ústí nad Labem a mírně přes polovinu (51 %, tj. 765 osob) v okrese Ústí nad Labem. Další významnější vazby pak směřují do sousedních okresů Teplice, Děčín a Litoměřice.

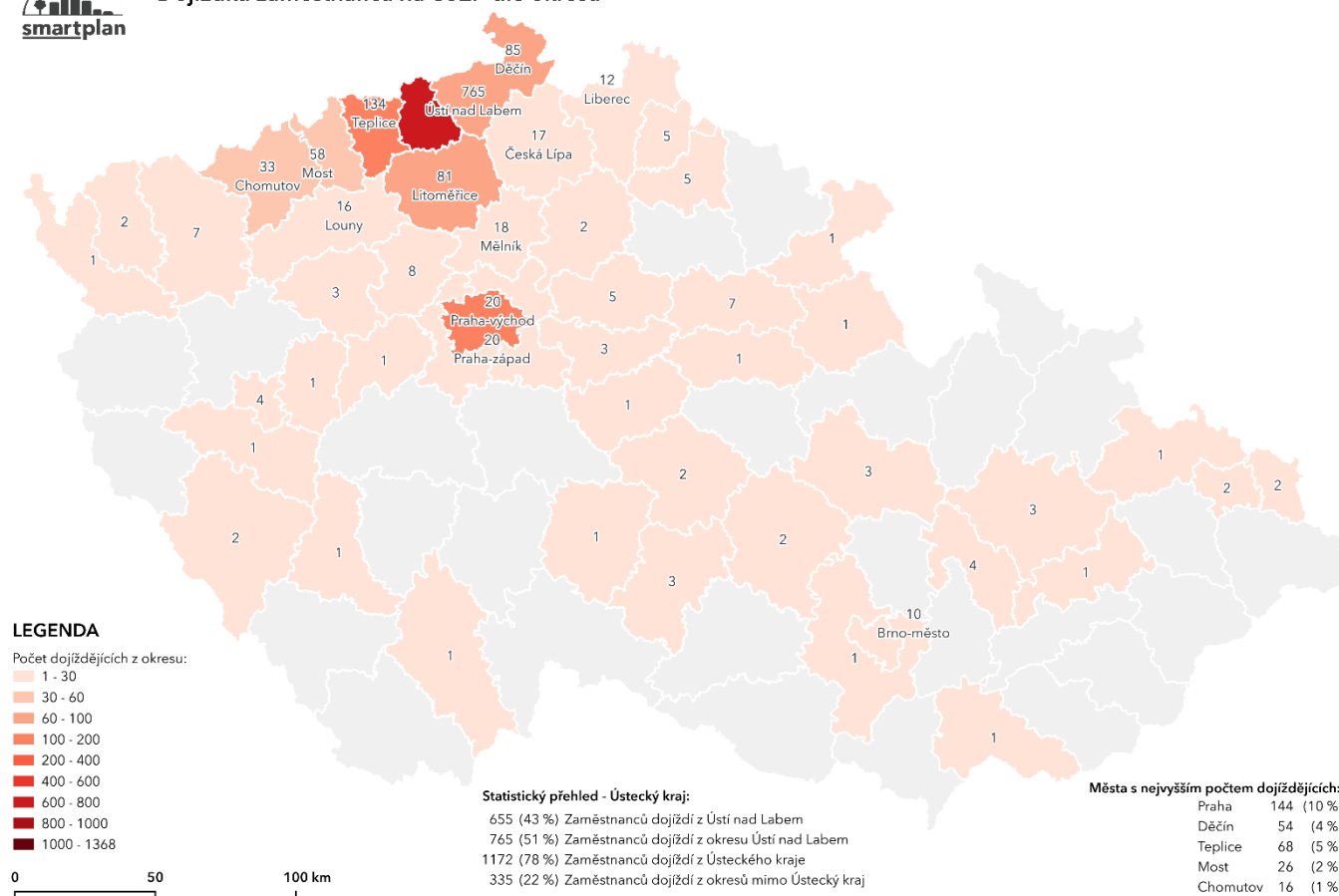


Obrázek 7: U dojíždky zaměstnanců jasně převažuje Ústecký kraj.

Zdroj: data UJEP, zpracování SmartPlan s.r.o.



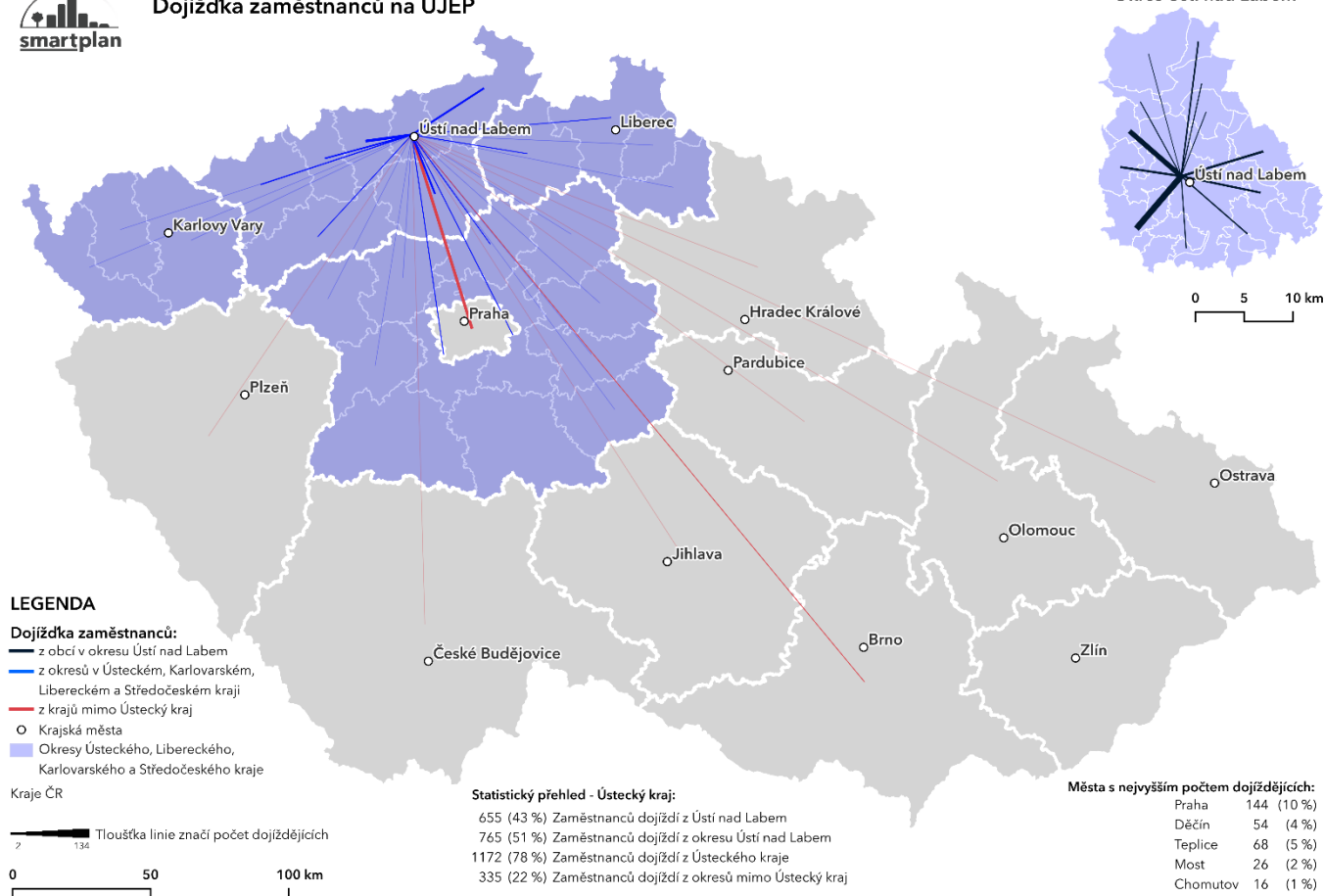




**Obrázek 8:** Zaměstnanci kromě okresu Ústí dojíždějí také z okolních okresů, z okresu Teplice, Děčín a Litoměřice.

Zdroj: data UJEP, zpracování SmartPlan s.r.o.

Současně je u zaměstnanců stále patrný silný vztah k Praze, což ukazuje na širší odborné zázemí univerzity. Z hlavního města dojíždí 144 zaměstnanců, což představuje významných 10 % z celkového počtu. Praha je tak z hlediska měst hned po Ústí druhým nejsilnějším zdrojem dojížděky zaměstnanců, následována Teplicemi (68 osob, 5 %), Děčínem (54 osob, 4 %), Mostem (26 osob, 2 %) a Chomutovem (16 osob, 1 %). Celkové rozložení bydliště pracovníků přitom výrazně kopíruje kvalitu dopravního spojení, a to zejména železniční infrastrukturu. Z dat je zřejmé, že zatímco pro studenty je UJEP hlavním dopravním cílem a jsou ochotni dojíždět i z hůře dostupných lokalit, u zaměstnanců tento efekt není tak výrazný – jejich dopravní chování mnohem více ovlivňuje spolehlivost spojení a celková dostupnost jednotlivých lokalit než samotná přítomnost univerzity.



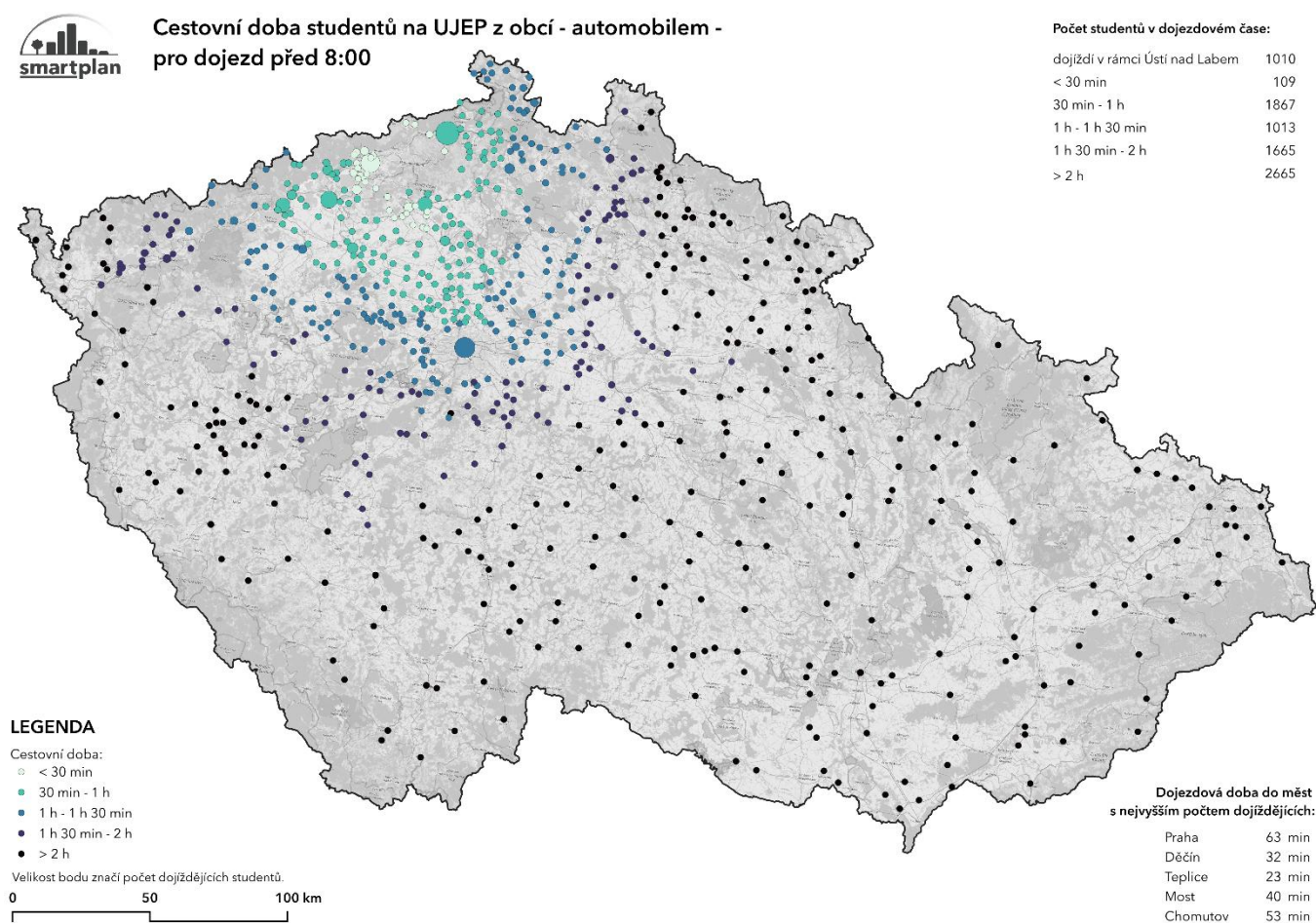
Obrázek 9: Významná je dojíždka z Prahy, která tvoří 10 %.

Zdroj: data UJEP, zpracování SmartPlan s.r.o.



### 3.3 Časová výhodnost různých způsobů dopravy

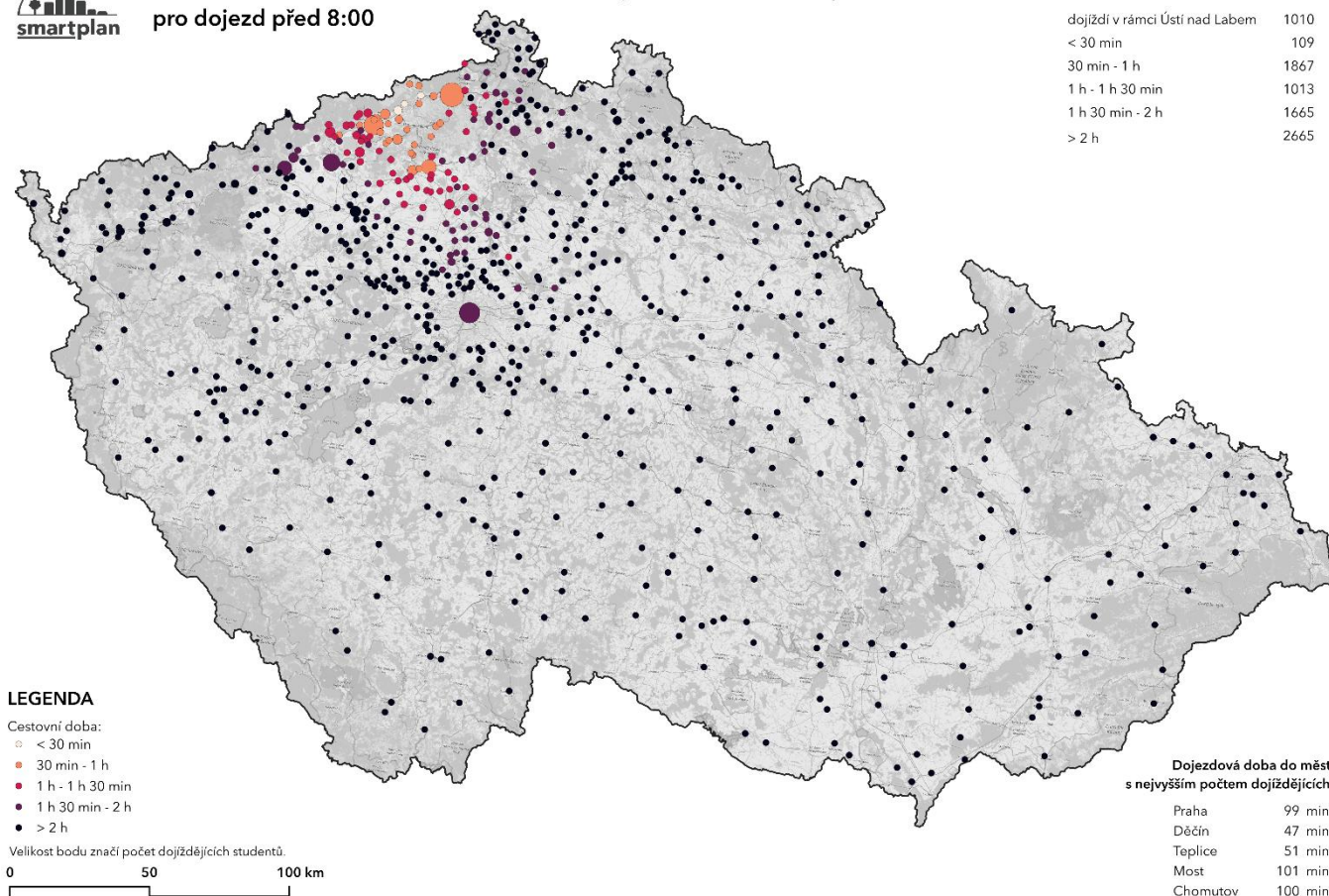
Analýza dojezdových dob odhaluje zásadní rozdíly v časové náročnosti mezi individuální automobilovou dopravou (IAD) a veřejnou hromadnou dopravou (VHD). Při využití automobilu se rozsáhlá část Ústeckého kraje i přilehlých regionů nachází v příznivé dojezdové vzdálenosti do jedné hodiny (pro dojezd před 8:00), což z IAD činí časově vysoce atraktivní volbu. Například cesta z Děčína trvá autem zhruba 32 minut, z Teplic 23 minut a z Prahy přibližně 63 minut. Při využití VHD se však cestovní doby prodlužují. Většina dojíždějících, kteří nežijí v bezprostřední blízkosti Ústí nad Labem, musí při cestě veřejnou dopravou počítat s časem přesahujícím hodinu, z mnoha lokalit pak i více než dvě hodiny. Časový rozdíl je markantní například u cesty z Mostu, která autem trvá 40 minut, avšak veřejnou dopravou přesahuje 100 minut.



Obrázek 10: Z většiny severní části republiky je to autem na UJEP pod hodinu nebo hodinu a půl.

Zdroj: Mapy Google, zpracování SmartPlan s.r.o.

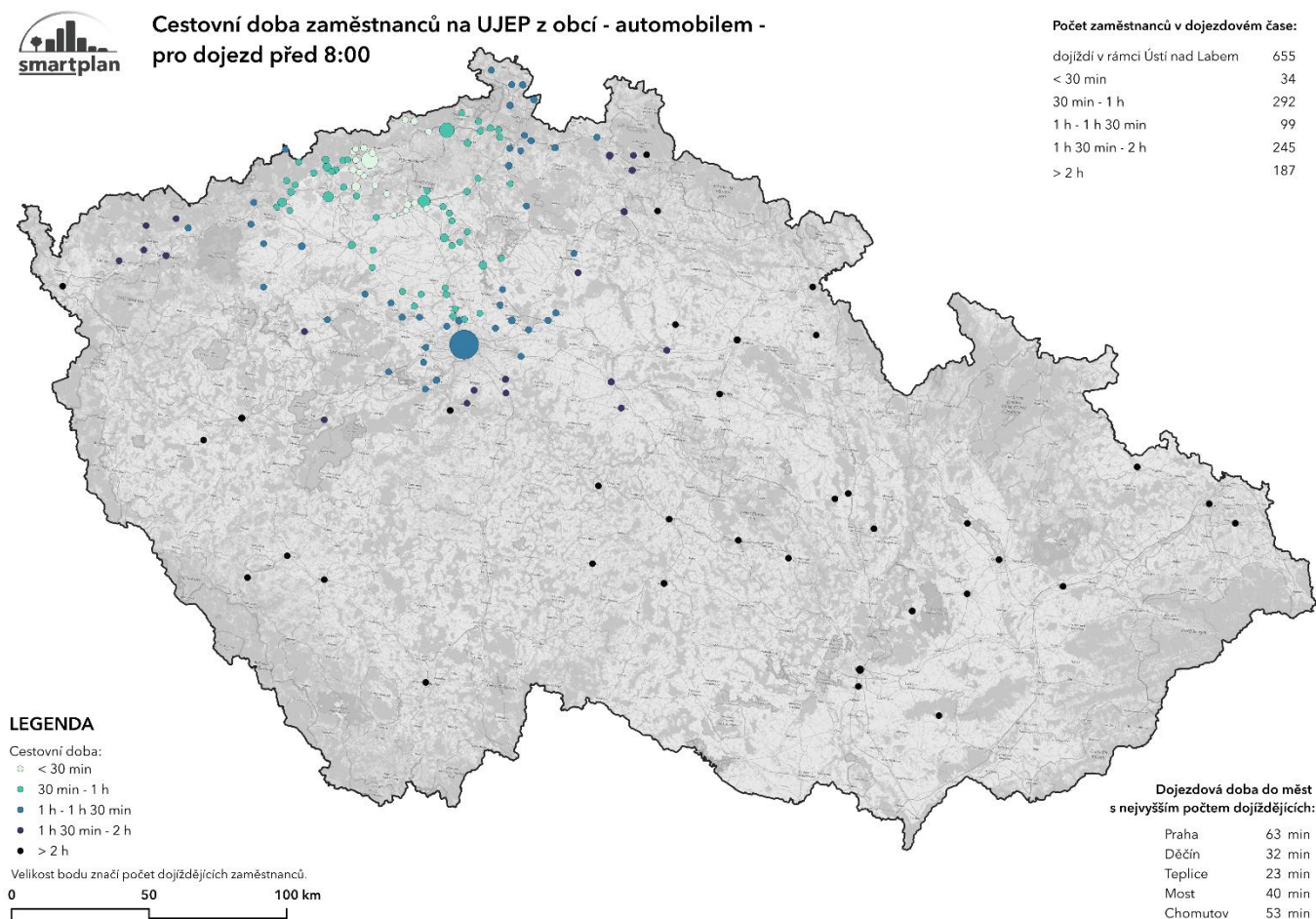
dojíždí v rámci Ústí nad Labem	1010
< 30 min	109
30 min - 1 h	1867
1 h - 1 h 30 min	1013
1 h 30 min - 2 h	1665
> 2 h	2665



Obrázek 11: Veřejnou dopravou to na UJEP trvá déle, výjimkou nejsou ani časy nad 2 hodiny.

Zdroj: Mapy Google, idos.cz, zpracování SmartPlan s.r.o.

U zaměstnanců je situace v porovnání IAD a VHD obdobná, avšak s ohledem na jejich odlišné prostorové rozložení má svá specifika. Jelikož mají zaměstnanci výraznější lokální koncentraci v okolí Ústí nad Labem a v sousedních okresech, je pro velkou část z nich dojezdová doba automobilem velmi krátká (často pod 30 minut). Cesta veřejnou dopravou tento čas prodlužuje, nicméně z dat je patrné, že zaměstnanci při volbě pracoviště více zohledňují kvalitu dopravního spojení. Proto je u nich viditelná silnější koncentrace právě v těch lokalitách, odkud je VHD konkurenceschopnější.

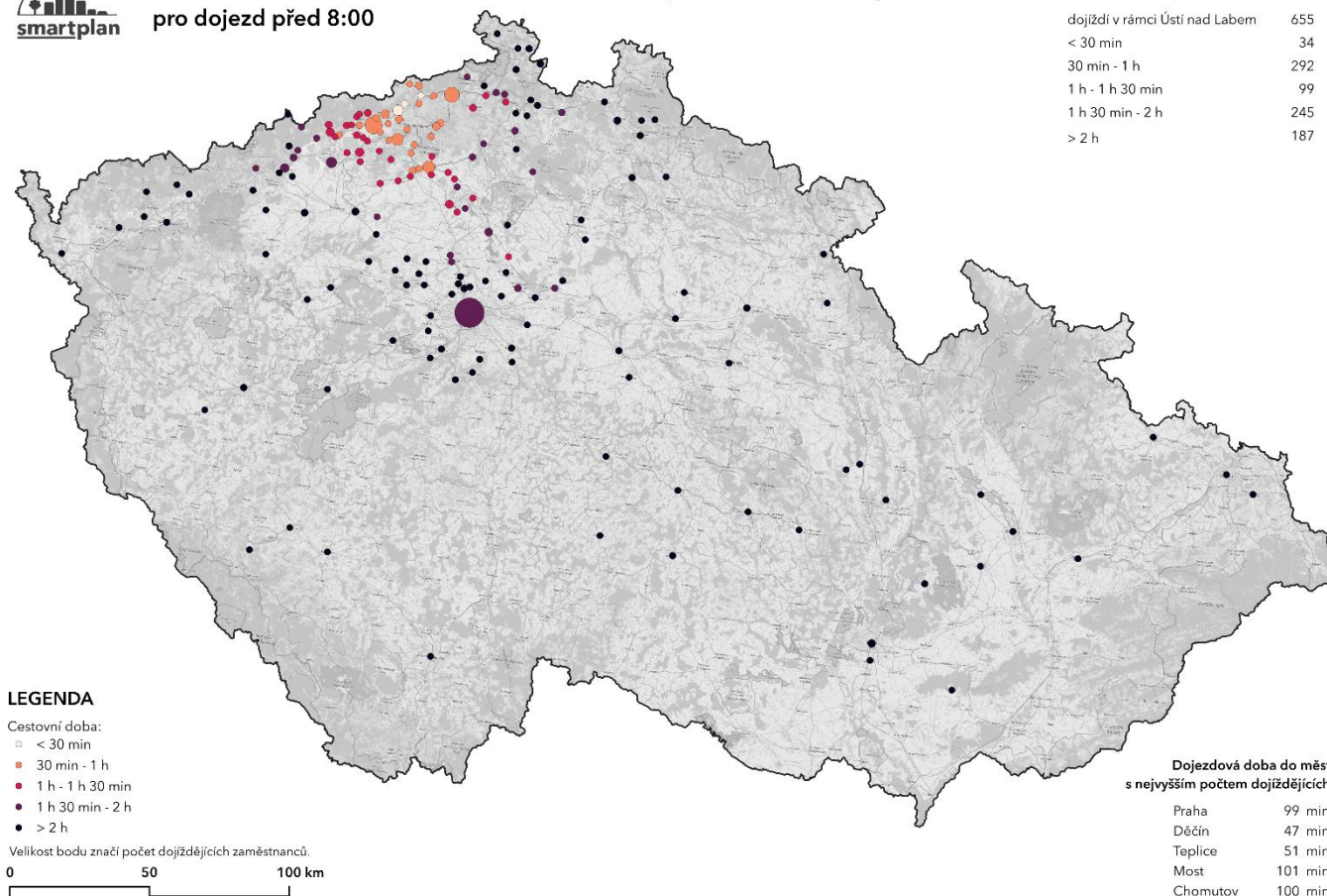


Obrázek 12: Zaměstnanci bydlí v užším okolí univerzity, jejich dojezdové časy autem jsou většinou do hodiny.

Zdroj: Mapy Google, zpracování SmartPlan s.r.o.



dojíždí v rámci Ústí nad Labem	655
< 30 min	34
30 min - 1 h	292
1 h - 1 h 30 min	99
1 h 30 min - 2 h	245
> 2 h	187



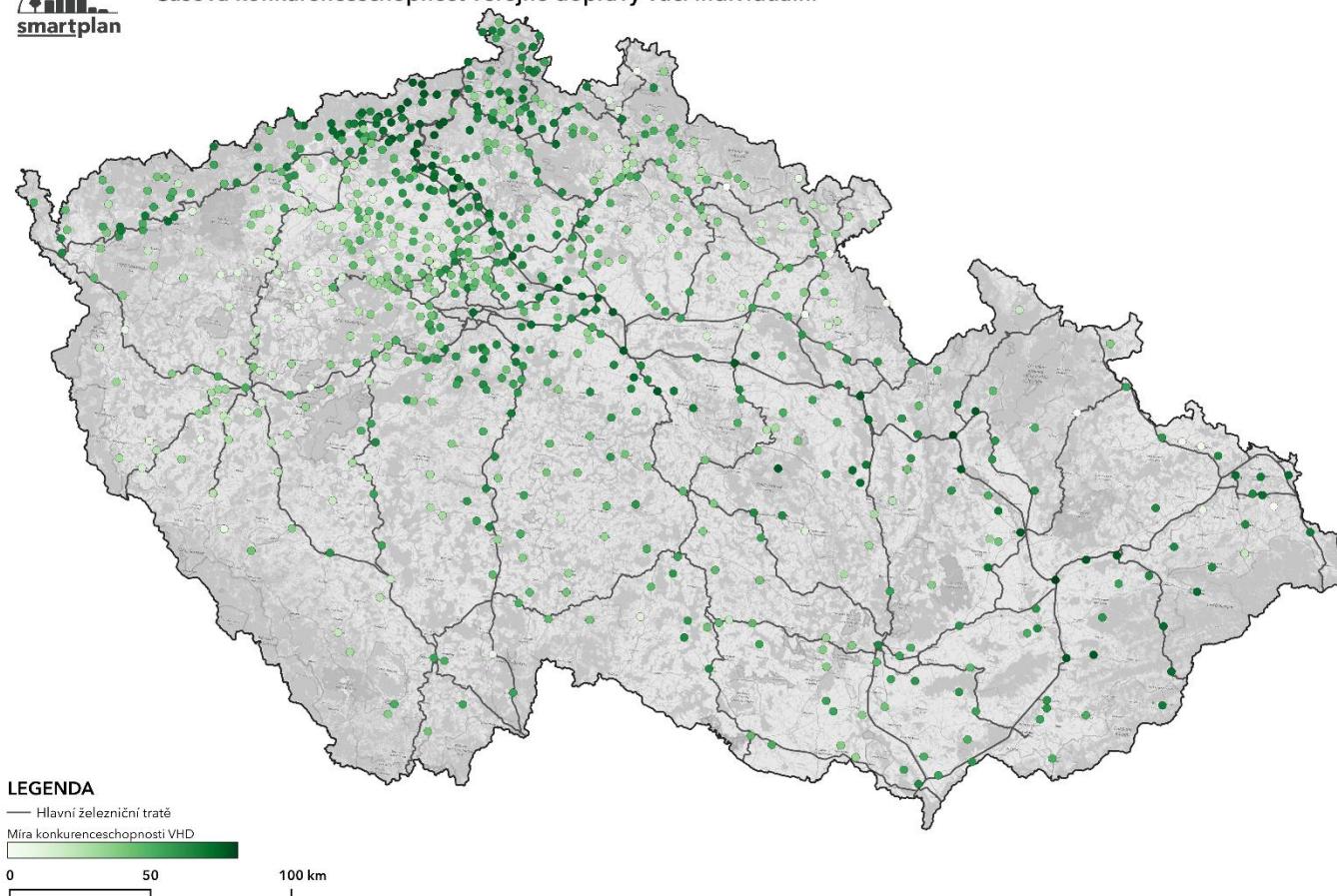
Obrázek 13: I veřejnou dopravou cesta pro zaměstnance trvá většinou maximálně hodinu a půl.

Zdroj: Mapy Google, idos.cz, zpracování SmartPlan s.r.o.

Zcela zásadním faktorem, který definuje časovou výhodnost a celkovou konkurenceschopnost veřejné dopravy vůči automobilu pro obě skupiny, je železniční infrastruktura. Železnice má ohromný vliv na dostupnost kampusu veřejnou hromadnou dopravou. Zaměstnanci a studenti dojíždějící ze sídel, která leží na železnici, mají výrazně lepší podmínky, jak se do kampusu dostat. Z mapových podkladů je zřejmé, že oblasti s nejvyšší mírou konkurenceschopnosti VHD kopírují hlavní železniční tratě.



#### Časová konkurenceschopnost veřejné dopravy vůči individuální



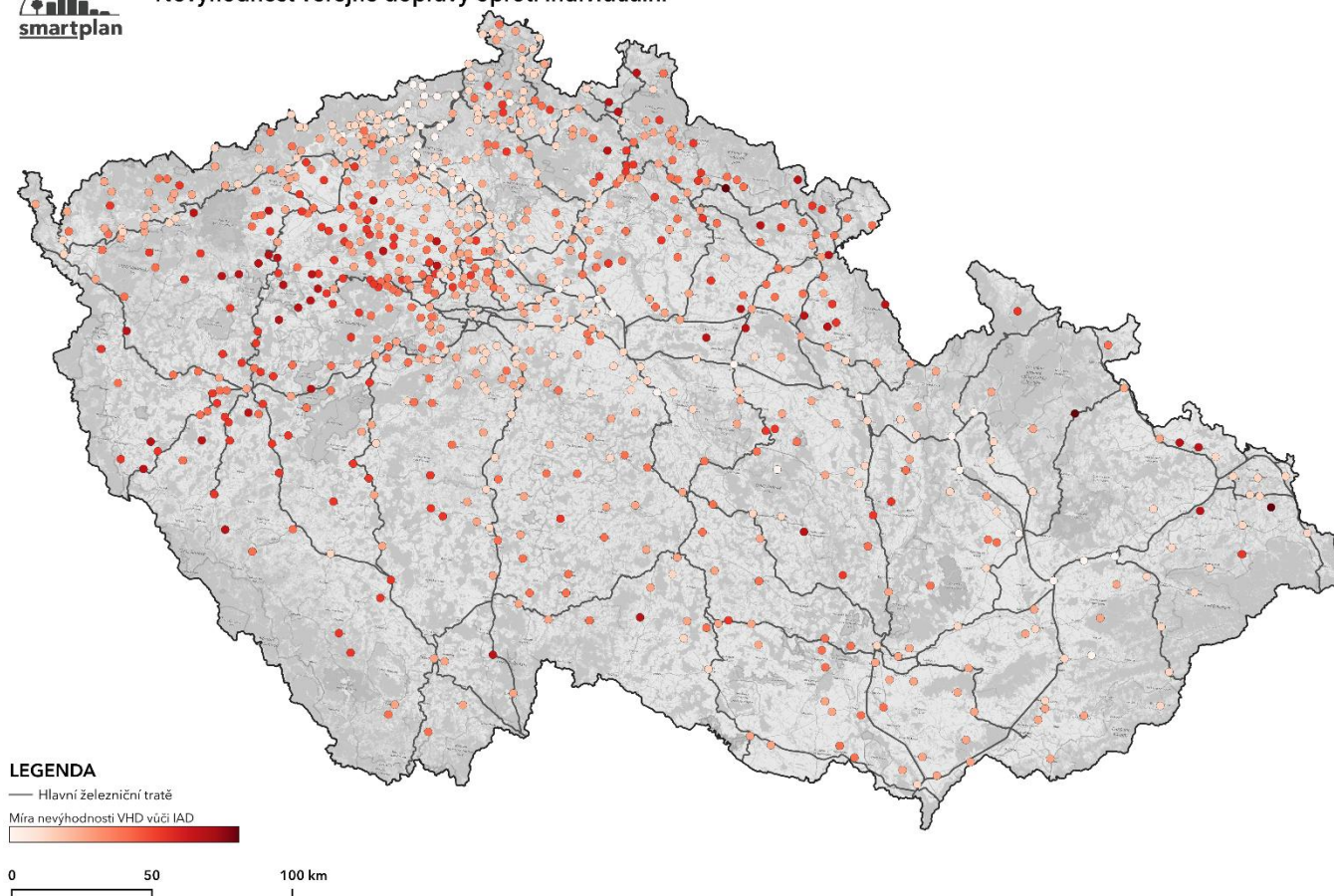
Obrázek 14: V okolí hlavních železničních koridorů je veřejná doprava konkurenceschopná oproti autu.

Zdroj: Mapy Google, idos.cz, zpracování SmartPlan s.r.o.

Naopak lokality, které neleží na železnici, nebo nejsou v těsné blízkosti kolem Ústí nad Labem, jsou v rámci dostupnosti veřejnou dopravou velmi nevýhodné. V těchto oblastech se pro obě skupiny stává individuální automobilová doprava v podstatě jedinou časově akceptovatelnou variantou pro pravidelnou dojížďku.



#### Nevýhodnost veřejné dopravy oproti individuální



Obrázek 15: Lokality jihozápadně od Ústí bez přímé železniční infrastruktury jsou na tom významně hůře.

Zdroj: Mapy Google, idos.cz, zpracování SmartPlan s.r.o.





## 4 DATA Z ČSÚ

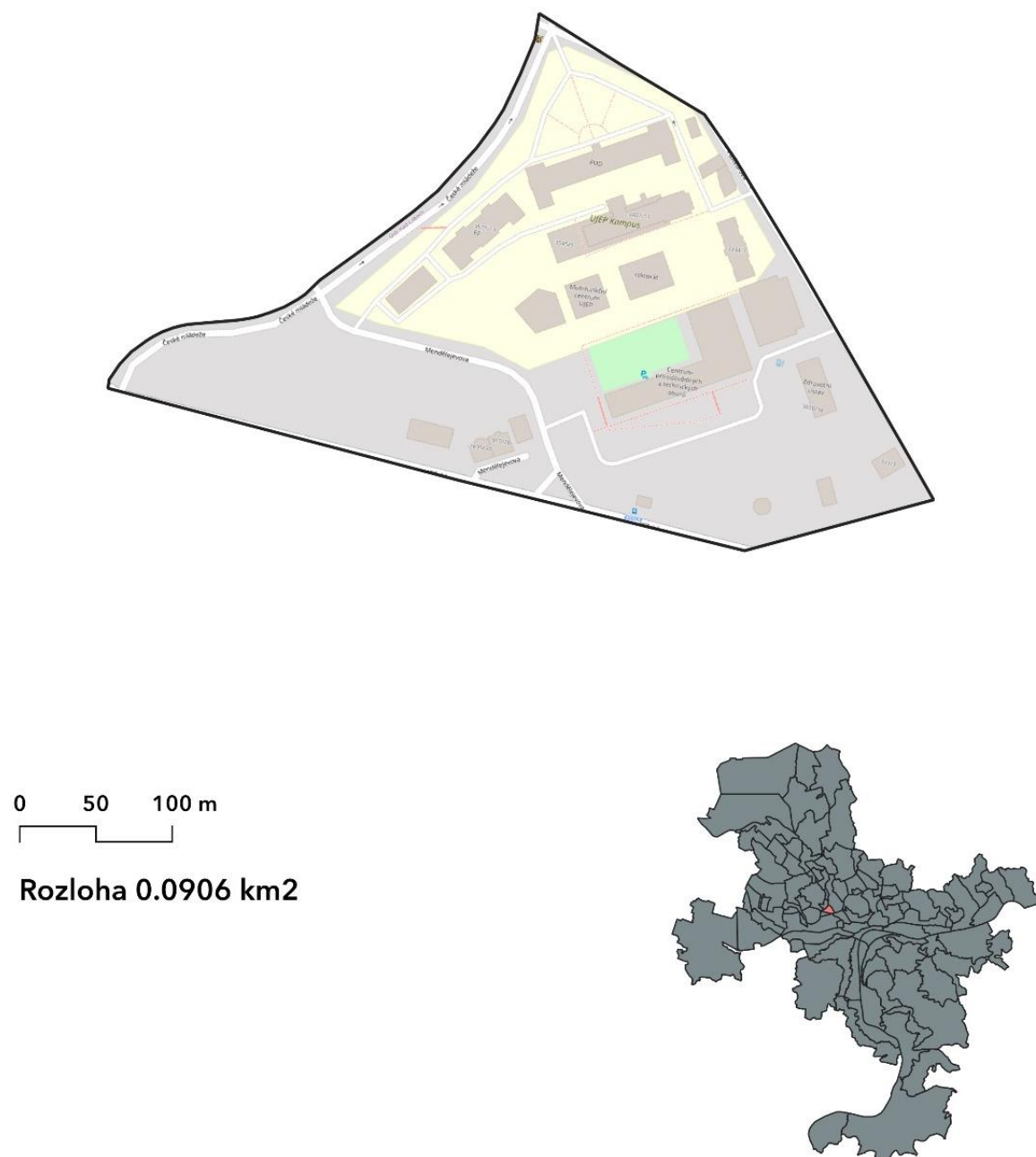
Pro další analýzu dojížděkových vztahů byla použita data z ČSÚ. Vybrány byly dvě ZSJ, kde se nachází většina budov UJEP: Univerzitní kampus a Klíše-školský areál. Ostatní ZSJ, kde se budovy UJEP rovněž nachází, z důvodů uvedených níže (viz 4.3 Ostatní ZSJ) analyzovány nebyly.

Do analýzy byla zahrnuta pouze dojíždka – vzhledem k tomu, že se jedná o školy, kde se vyjíždka vůbec nepředpokládá. Podkladem jsou data ze Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2021 (SLDB). Data jsou k dispozici vždy za celou ZSJ, nelze odfiltrovat pouze dojíždku do budov UJEP.

*Dále je vhodné zmínit, že SLDB 2021 bylo ovlivněno probíhající pandemií koronaviru COVID-19. SLDB probíhalo ve dnech od 27. března do 11. května 2021. V této době probíhala prezenční výuka v českých školách v omezené míře, a ačkoliv měli občané dotazníky SLDB vyplňovat podle běžné situace, lze předpokládat zkreslení výsledků. V tomto konkrétním případě je počet dojíždějících patrně výrazně nižší než za normální situace, jelikož zdaleka nedosahuje počtu studentů školy (více než 4 tis. studentů prezenčního denního studia).*

## 4.1 Univerzitní kampus

Na území ZSJ Univerzitní kampus se nachází výhradně budovy UJEP. ZSJ včetně umístění v rámci města v přehledové mapce je zobrazena níže (Obrázek 16).



Obrázek 16: Předmětná ZSJ Univerzitní kampus a jeho poloha v rámci města.

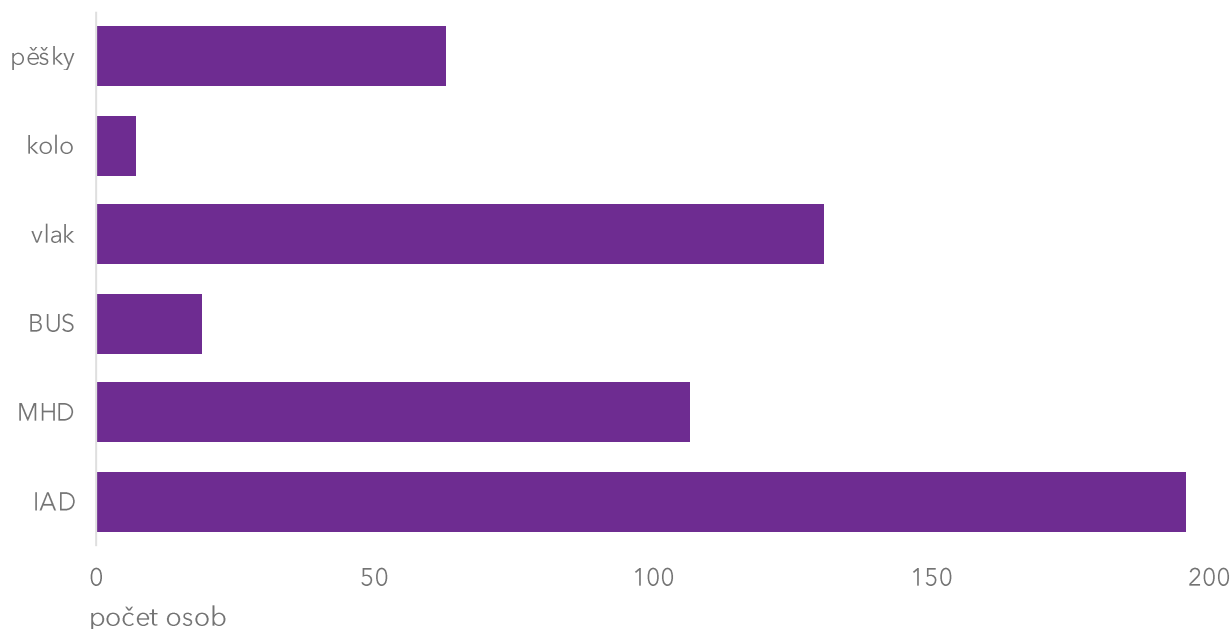
Zdroj: vlastní zpracování – SmartPlan s.r.o.

Celková dojíždka za prací a školou činí téměř 1,4 tis. osob (z toho asi 850 osob tvoří školní dojíždku). Do tohoto počtu je zahrnuta veškerá pravidelná dojíždka. Denně, tzn. alespoň 5krát týdně, dojíždí za prací a školou asi 2,5krát méně osob – přes 500 osob (z toho pouze cca 220 studentů). Značný rozdíl v denní a celkové dojíždce je způsoben obecným charakterem dojíždky studentů a zaměstnanců škol, kteří často dojíždí pouze některé dny v týdnu. V rozboru níže jsou pro srovnání přiloženy kartodiagramy celkové i denní dojíždky, ačkoliv informace o modalitě jsou dostupné pouze pro denní dojíždku, a tedy porovnatelné pouze s ní. Kartodiagramy jsou zvlášť pro školní dojíždku a zvlášť pro pracovní dojíždku.





Z hlediska modality (viz Obrázek 17) dominuje individuální automobilová doprava (dále IAD) – automobil používá více než třetina denně dojíždějících. Automobily jsou používány pro krátké i delší přesuny. Asi čtvrtina osob cestuje vlakem. Vlak má význam především u delších cest v rámci celého kraje. MHD využívá asi pětina osob a pro vnitroměstské cesty má podobný význam jako IAD. Asi 12 % osob se přesouvá pěšky – jde zejména o vazbu se sousedními ZSJ Klíše, U polikliniky a Klíše-Vilová. Regionální autobusová doprava a cyklistická doprava mají zanedbatelný význam.

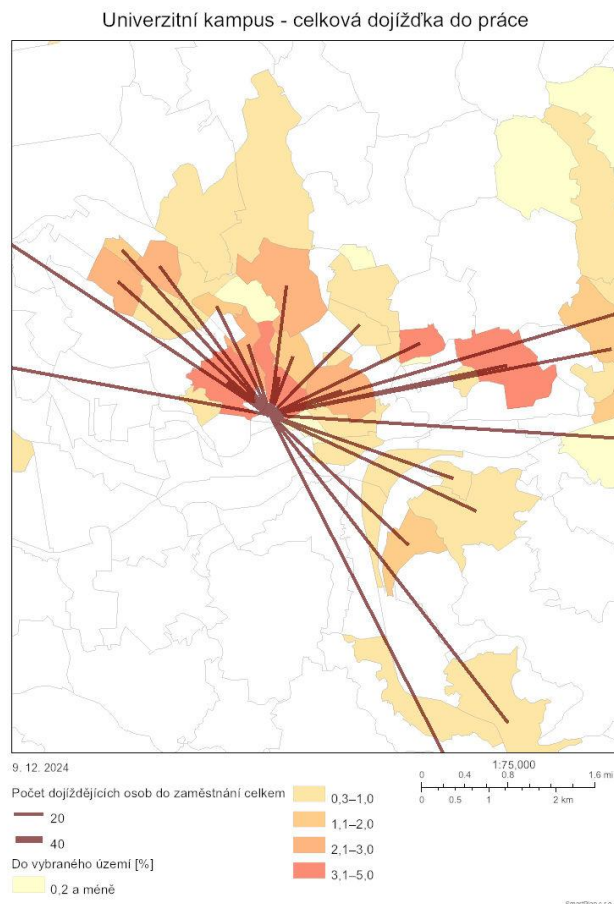
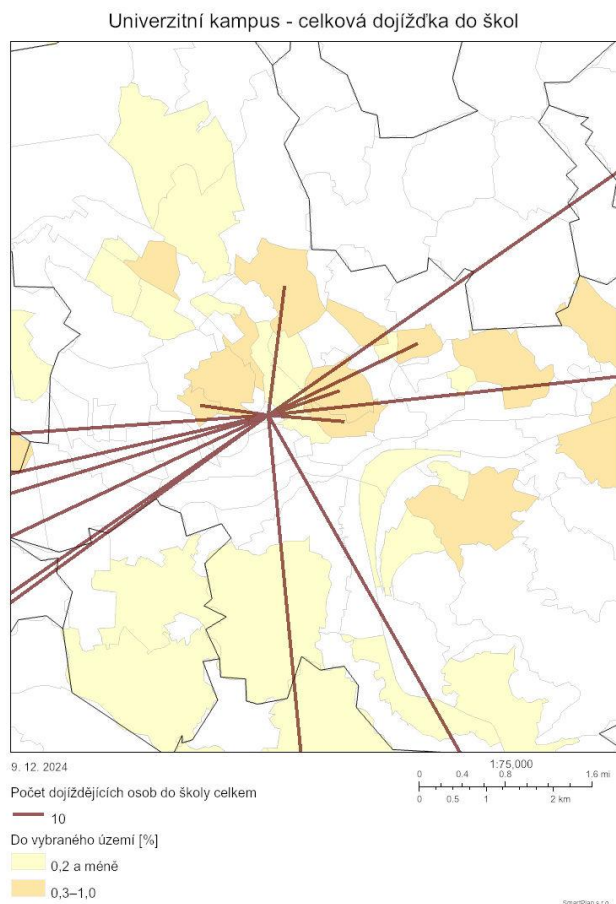


**Obrázek 17: Počet uživatelů daného dopravního módu pro denní dojízdku do ZSJ Univerzitní kampus.**

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování – SmartPlan s.r.o.

Dojíždkové vztahy v rámci města a blízkého okolí jsou zobrazeny níže (Obrázek 18, Obrázek 19). Dominantní jsou vazby se sídlištními lokalitami (ZSJ Klíše, Krásné Březno a Sídliště Doběstice) a se sousední ZSJ U polikliniky, kde se nachází především nízká obytná zástavba. Nejde ovšem o nikterak významné dojíždkové proudy – jedná se o přibližně 20 denně dojíždějících z každé jmenované ZSJ. Ostatní vazby jsou zcela nevýznamné. V případě cesty ze sousedních ZSJ je používána především pěší doprava, ze vzdálenějších ZSJ lidé cestují MHD i autem v podobné míře.

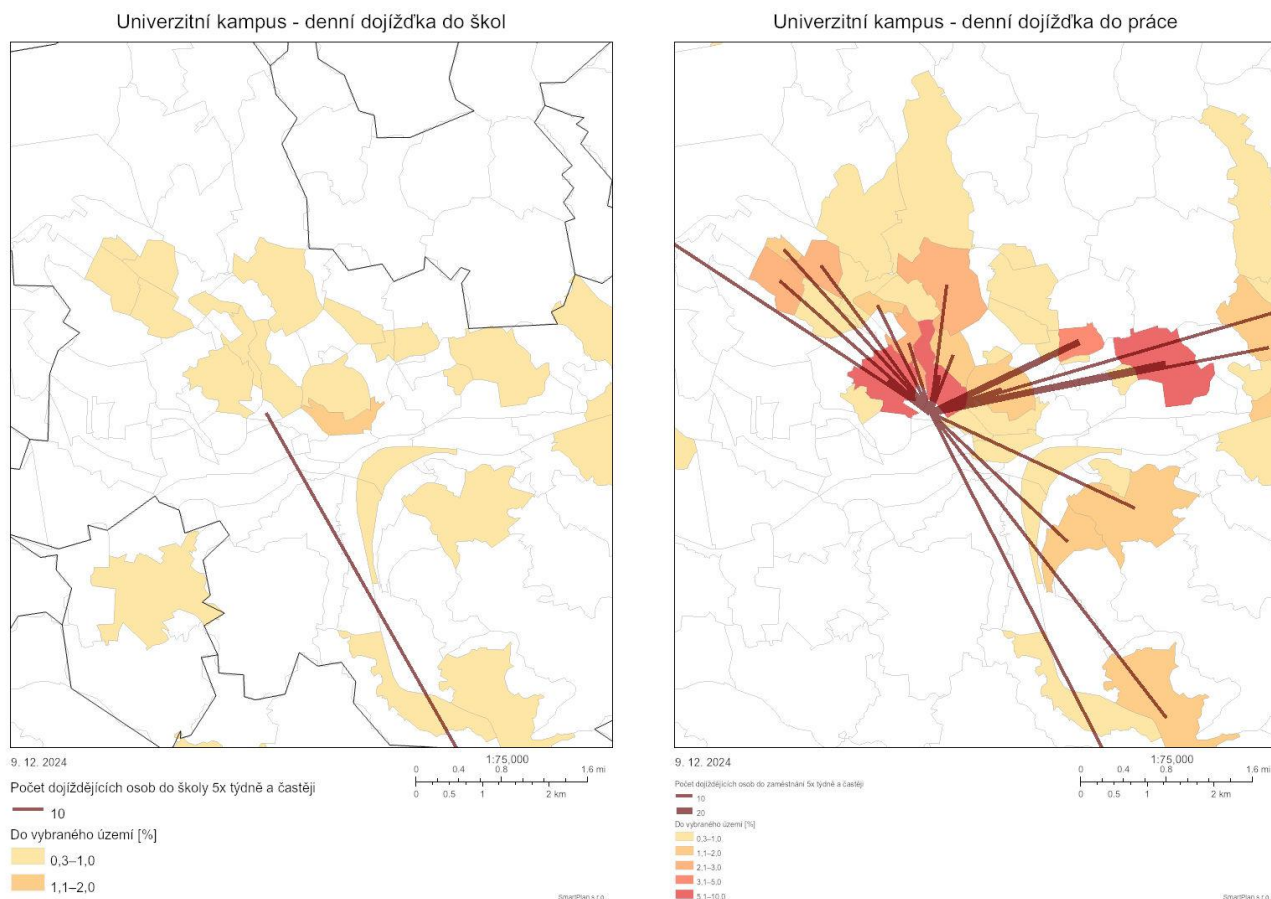
Zajímavostí je, že na vnitroměstských vazbách drtivě převažuje pracovní dojíždka. Dojíždka do škol je zanedbatelná, ačkoliv v celkových číslech u celkové dojíždky převažuje nad dojíždkou pracovní. Znamená to, že většina studentů není místních a dojíždí z regionu.



Obrázek 18: Celková dojíždka obyvatel za školou (vlevo) a zaměstnáním (vpravo) v rámci města Ústí nad Labem.

Zdroj: ČSÚ

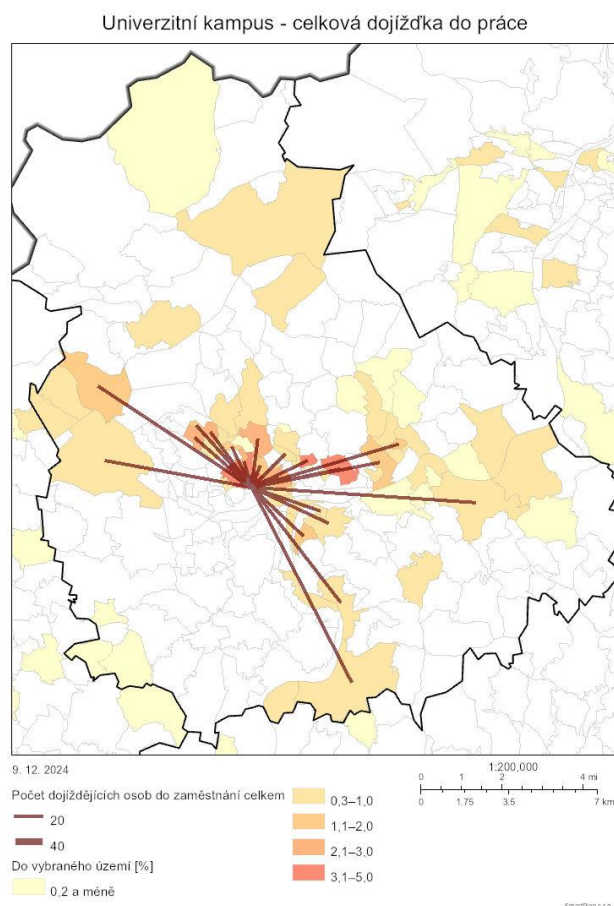
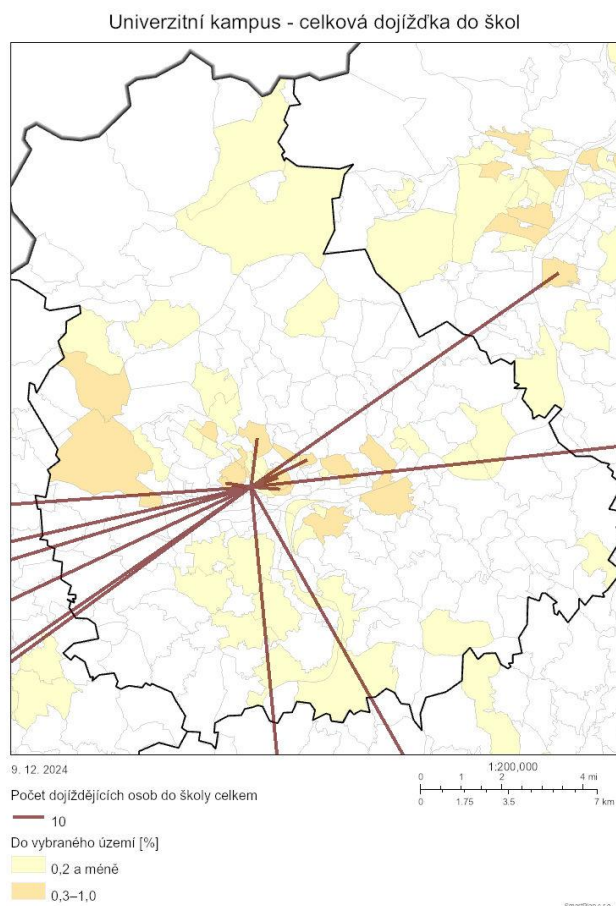




Obrázek 19: Denní dojíždka obyvatel za školou (vlevo) a zaměstnáním (vpravo) v rámci města Ústí nad Labem.

Zdroj: ČSÚ

Dojíždkové vztahy v rámci okresu a blízkého okolí jsou zobrazeny níže (Obrázek 20, Obrázek 21). Ani v kontextu širšího okolí celého okresu nebyly nalezeny významné vazby. Z jednotlivých obcí okresu dojíždí do předmětné ZSJ jednotky osob. Největší počet dojíždějících je z obce Chlumec (9 denně dojíždějících osob). Dojíždka školní a pracovní je v rámci okresu přibližně vyrovnaná, převažují cestování IAD. Vlak a meziměstský autobus jsou používány minimálně.

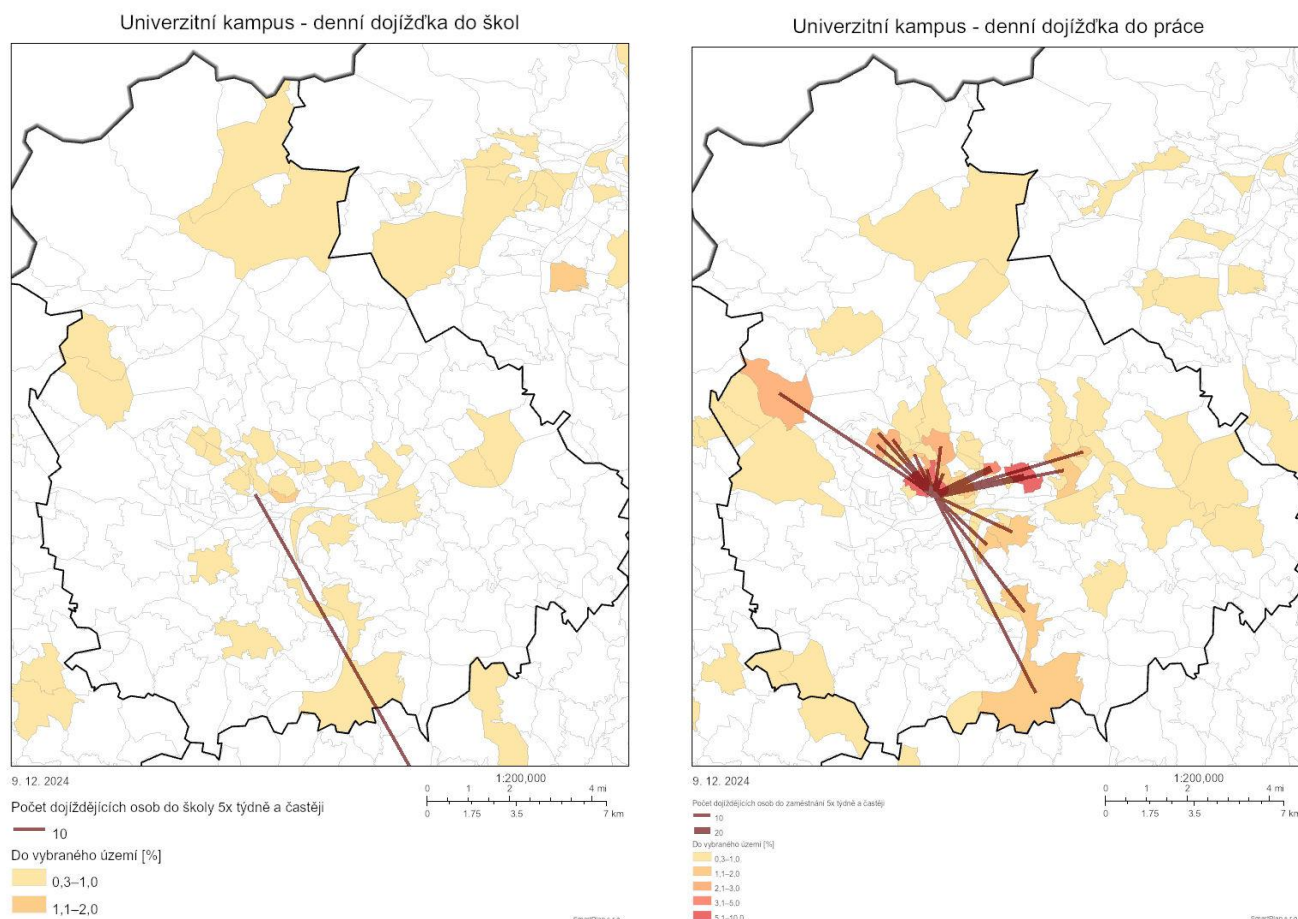


Obrázek 20: Celková dojíždka obyvatel za školou (vlevo) a zaměstnáním (vpravo) v rámci okresu Ústí nad Labem.

Zdroj: ČSÚ







**Obrázek 21:** Denní dojíždka obyvatel za školou (vlevo) a zaměstnáním (vpravo) v rámci okresu Ústí nad Labem.

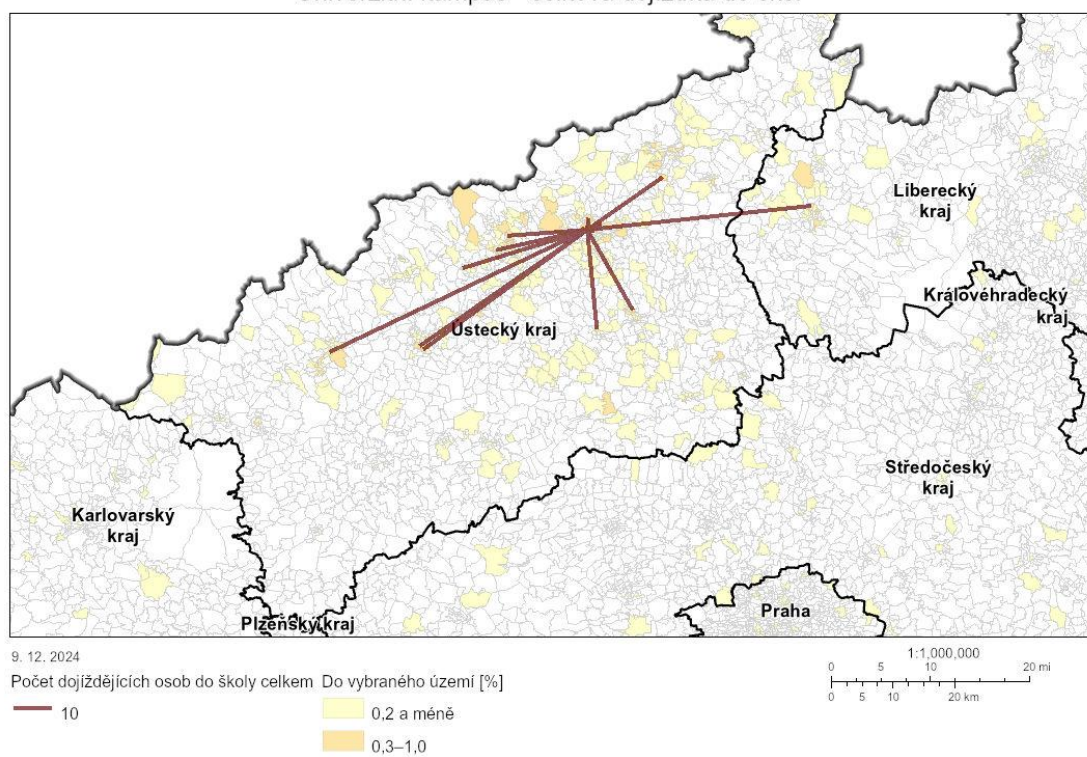
Zdroj: ČSÚ

V kontextu celokrajské oblasti je patrná koncentrace dojíždkových vazeb do bližšího okolí předmětné ZSJ (Obrázek 22, Obrázek 23, Obrázek 24, Obrázek 25). Výraznější toky dojíždějících lze na vzdálenějších relacích pozorovat ze směru jihozápadního, kde dominuje město Most (cca 50 dojíždějících celkově) a souměstí Chomutova a Jirkova (cca 30 dojíždějících celkově), a dále ze severovýchodního směru, kde dominuje město Děčín (asi 50 dojíždějících celkově). Z ostatních obcí jsou dojíždkové proudy nevýznamné v řádu jednotek osob.

Na delší vzdálenosti lidé cestují převážně IAD a vlakem. Výrazně nižší počty osob dojíždí ze vzdálenějších obcí na denní bázi. To odpovídá všeobecně platnému pravidlu, kdy s rostoucí vzdáleností cíle se snižuje pravidelnost cest, jelikož dojíždění je časově náročnější.



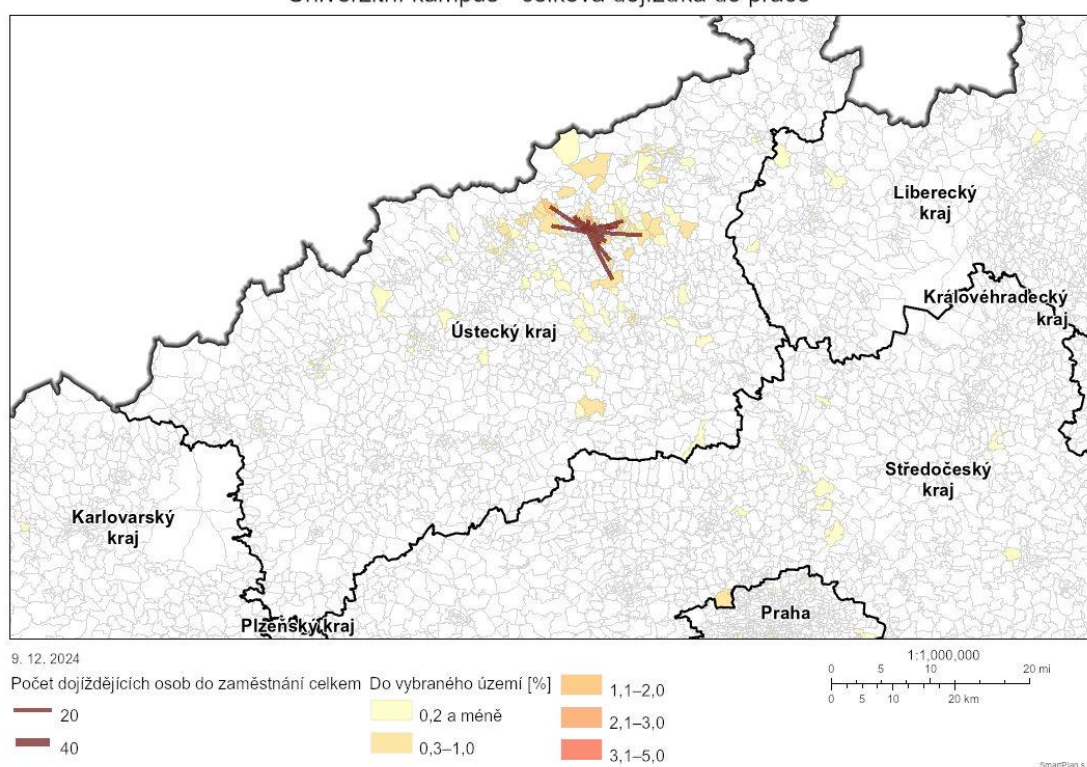
### Univerzitní kampus - celková dojíždka do škol



Obrázek 22: Celková dojíždka obyvatel za školou v rámci Ústeckého kraje.

Zdroj: ČSÚ

### Univerzitní kampus - celková dojíždka do práce

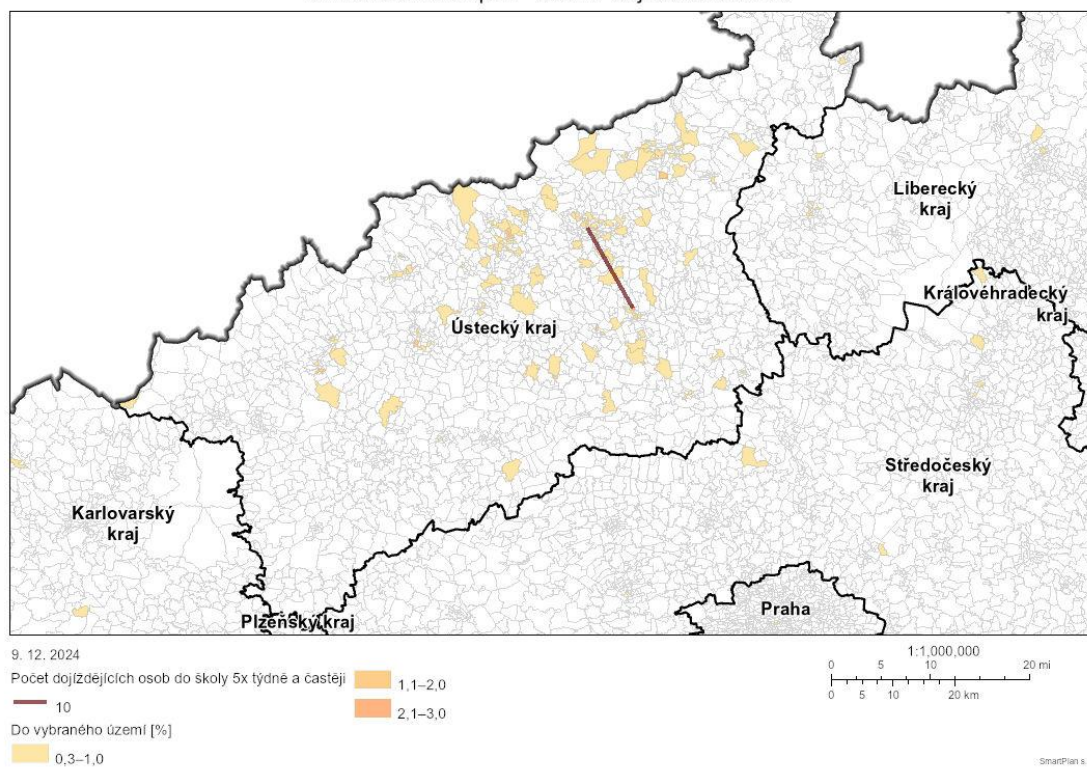


Obrázek 23: Celková dojíždka obyvatel za zaměstnáním v rámci Ústeckého kraje.

Zdroj: ČSÚ



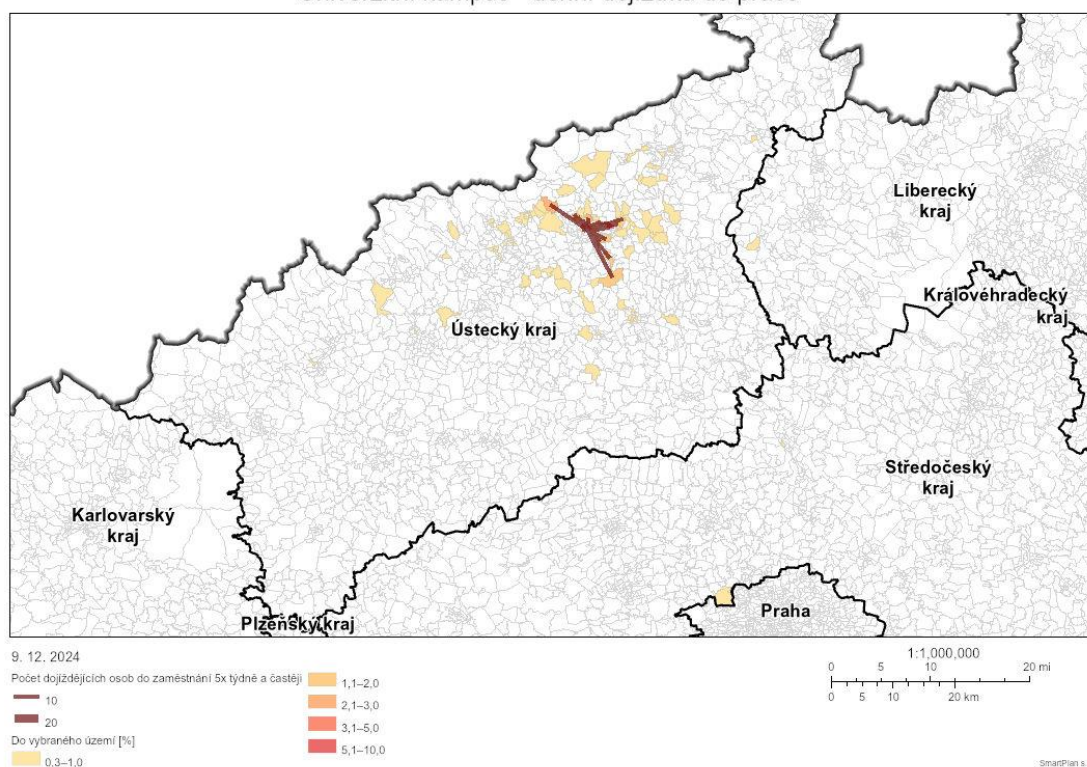
### Univerzitní kampus - denní dojíždka do škol



Obrázek 24: Denní dojíždka obyvatel za školou v rámci Ústeckého kraje.

Zdroj: ČSÚ

### Univerzitní kampus - denní dojíždka do práce



Obrázek 25: Denní dojíždka obyvatel za zaměstnáním v rámci Ústeckého kraje.

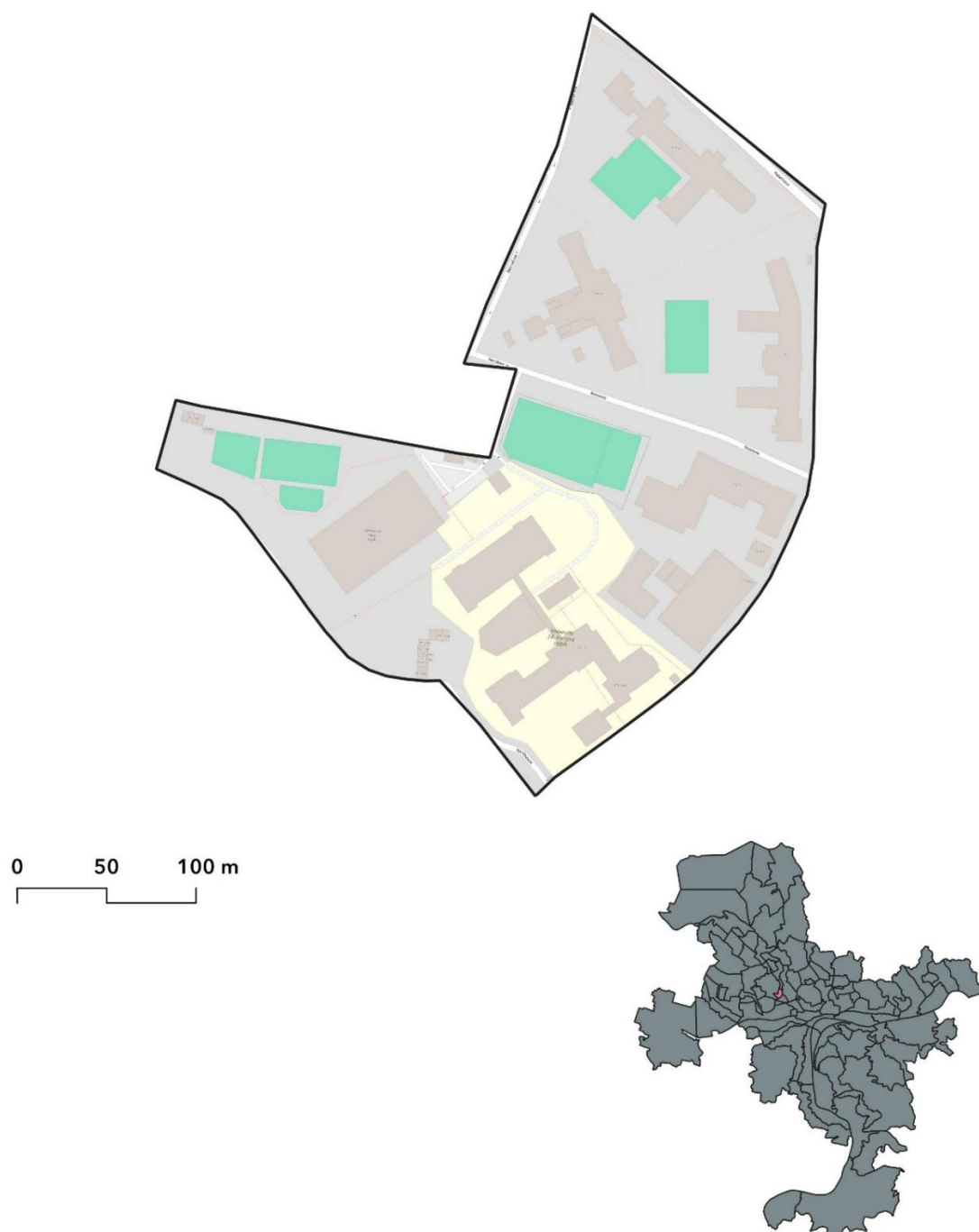
Zdroj: ČSÚ



## 4.2 Klíše-školský areál

Na území ZSJ Klíše-školský areál se nachází výhradně budovy škol. V rámci UJEP zde najdeme pouze pedagogickou fakultu a sportovní halu. Podle dat o počtu studentů na jednotlivých fakultách se nicméně jedná o největší fakultu s počtem studentů přesahujícím 30 % z celkového počtu v rámci všech fakult. Kromě toho se zde nachází dvě střední školy, dvě základní školy a vyšší odborná škola.

Nelze tedy přesně říci, jaká část dojíždějících připadá na budovy UJEP. Rozbor této ZSJ je zahrnut pro kompletnost analýzy, jelikož se zde nachází podstatná část celé univerzity, ovšem je proveden v míře nižší podrobnosti než pro ZSJ Univerzitní kampus. ZSJ včetně umístění v rámci města v přehledové mapce je zobrazena níže (Obrázek 26).



Obrázek 26: ZSJ Klíše-školský areál a jeho poloha v rámci města.

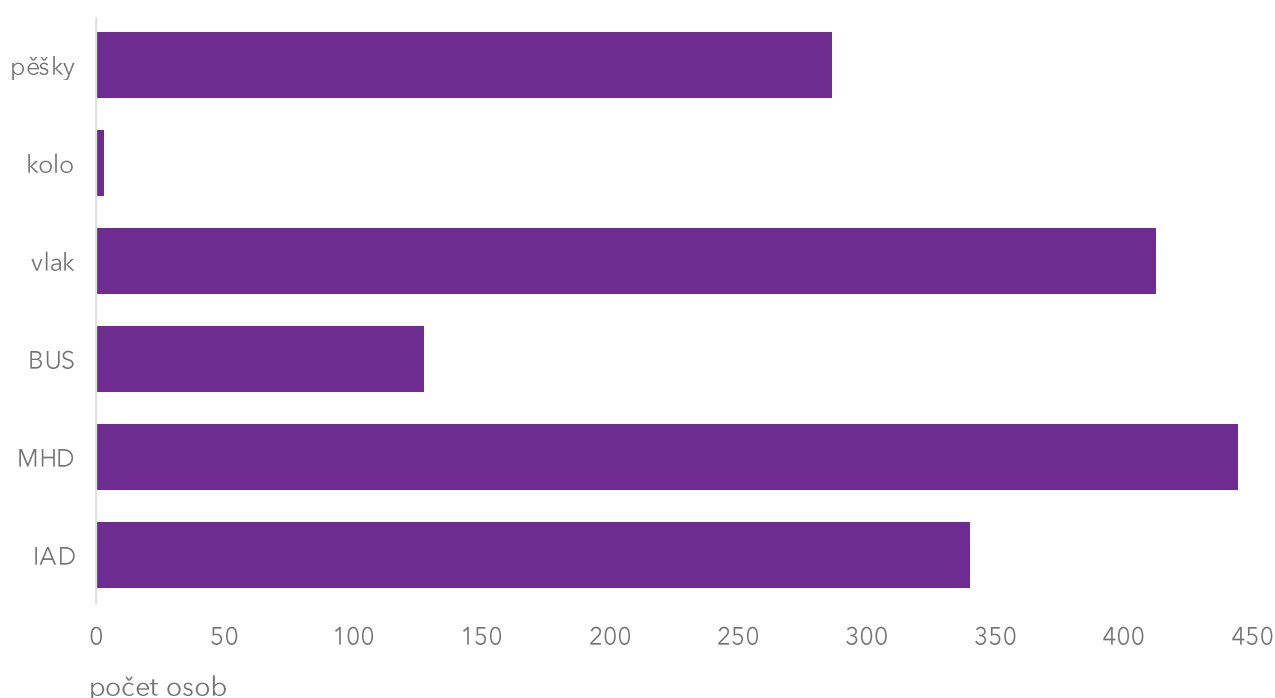


Celková dojíždka za prací a školou činí asi 2,4 tis. osob. Velkou většinu z tohoto počtu, který zahrnuje veškerou pravidelnou dojíždku, tvoří dojíždka do škol – více než 2 tis. osob. Pokud se budeme držet čísel platných pro ZSJ Univerzitní kampus a zohledníme přibližně poloviční počet studentů UJEP v ZSJ Klíše-školský areál, můžeme odhadovat, že třetinu až polovinu z celkových počtů pro celou ZSJ představují studenti a zaměstnanci UJEP.

Denně dojíždí za prací a školou asi 1,6 tis. osob, z toho více než 1,3 tis. osob dojíždí do škol. Zde bude podíl studentů UJEP výrazně nižší, jelikož většina z nich nedojíždí do školy denně, jak je patrné z rozboru ZSJ Univerzitní kampus.

Z hlediska modality (viz Obrázek 27) je oproti ZSJ Univerzitní kampus výraznějším zastoupením veřejné hromadné dopravy, kterou využívá více než 60 % dojíždějících. To je způsobeno větším podílem mladších žáků z ostatních škol, které z dat není možné odfiltrovat. MHD využívá přes 27 % osob zejména ze sídlištních lokalit (ZSJ Krásné Březno, Severní Terasa, Dukelských hrdinů) a ze vzdálenějších oblastí (ZSJ Chlumec, Brná). Vlak využívá asi čtvrtina osob zejména ze sousedních okresů (Teplice, Děčín, Litoměřice), kde se nachází železniční tratě – z Teplic a Děčína jezdí cca 40 osob z každého města. Regionální autobus využívá asi 8 % osob.

Pěšky se pohybuje necelých 18 % osob, přičemž se jedná zejména o docházku ze sousedních ZSJ Klíše, U polikliniky a Klíše-Vilová. IAD používá pouze asi pětina dojíždějících, což je nízká hodnota. To je dáno velkým podílem dětí a mladších studentů, kteří obecně cestují automobilem do školy málo často.

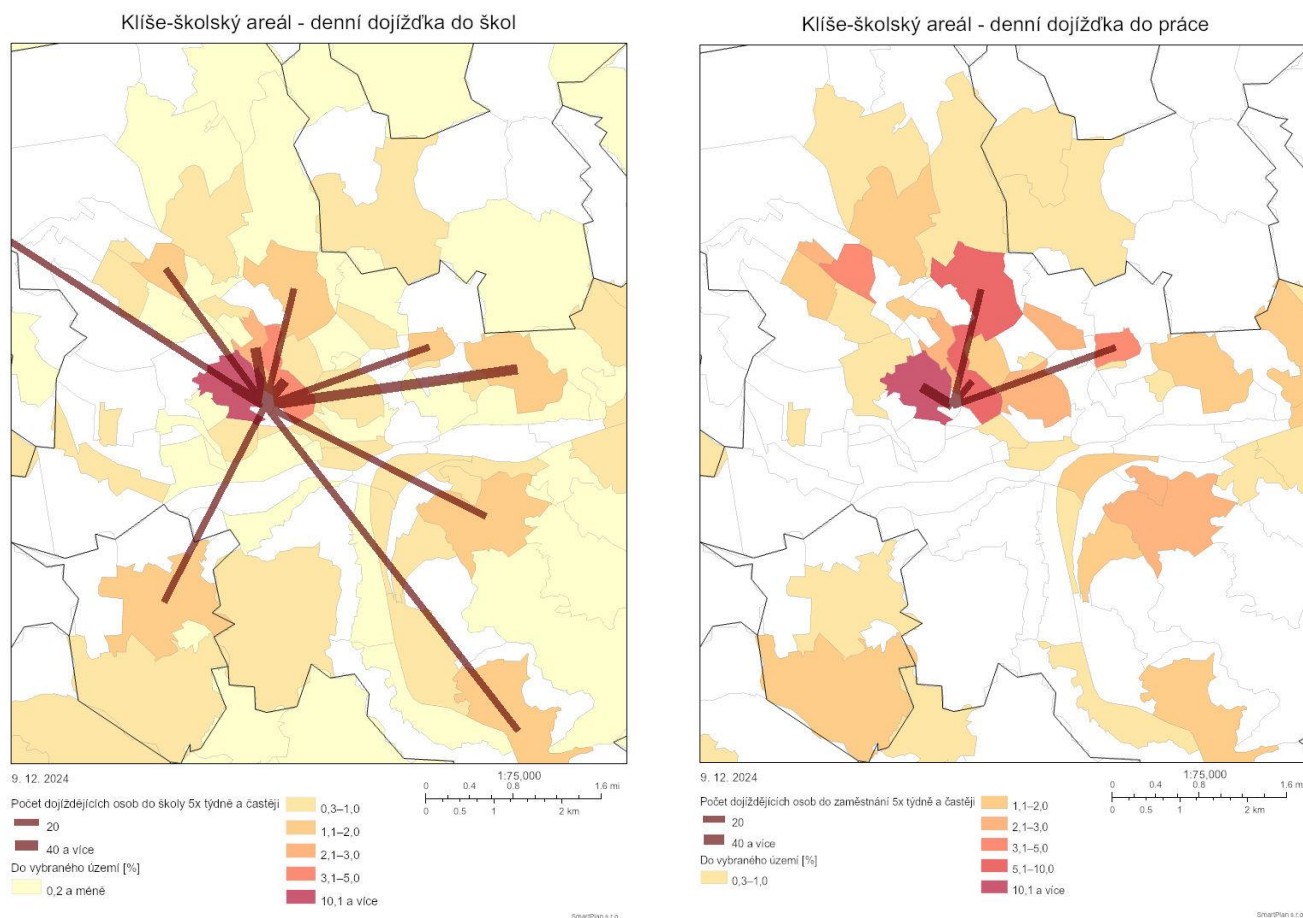


**Obrázek 27: Počet uživatelů daného dopravního módu pro denní dojíždku do ZSJ Klíše-školský areál.**

Zdroj: ČSÚ, vlastní zpracování – SmartPlan s.r.o.

Dojíždkové vztahy na denní bázi v rámci města a blízkého okolí jsou zobrazeny níže (Obrázek 28). Zcela dominantní je vazba se sídlištní ZSJ Klíše (téměř 200 dojíždějících denně, z toho přes 160 dojíždějících denně do škol). Dále jsou významné vazby se sousedními ZSJ U polikliniky (asi 70 dojíždějících), Klíše-Vilová (asi 50 dojíždějících) a obecně se sídlištními lokalitami.

U vazeb se sousedními ZSJ je zásadní docházka pěšky. MHD je nejvíce využívána při cestách ze vzdálenějších sídlištních lokalit, kde – na rozdíl od ZSJ Univerzitní kampus – výrazně převažuje nad IAD.



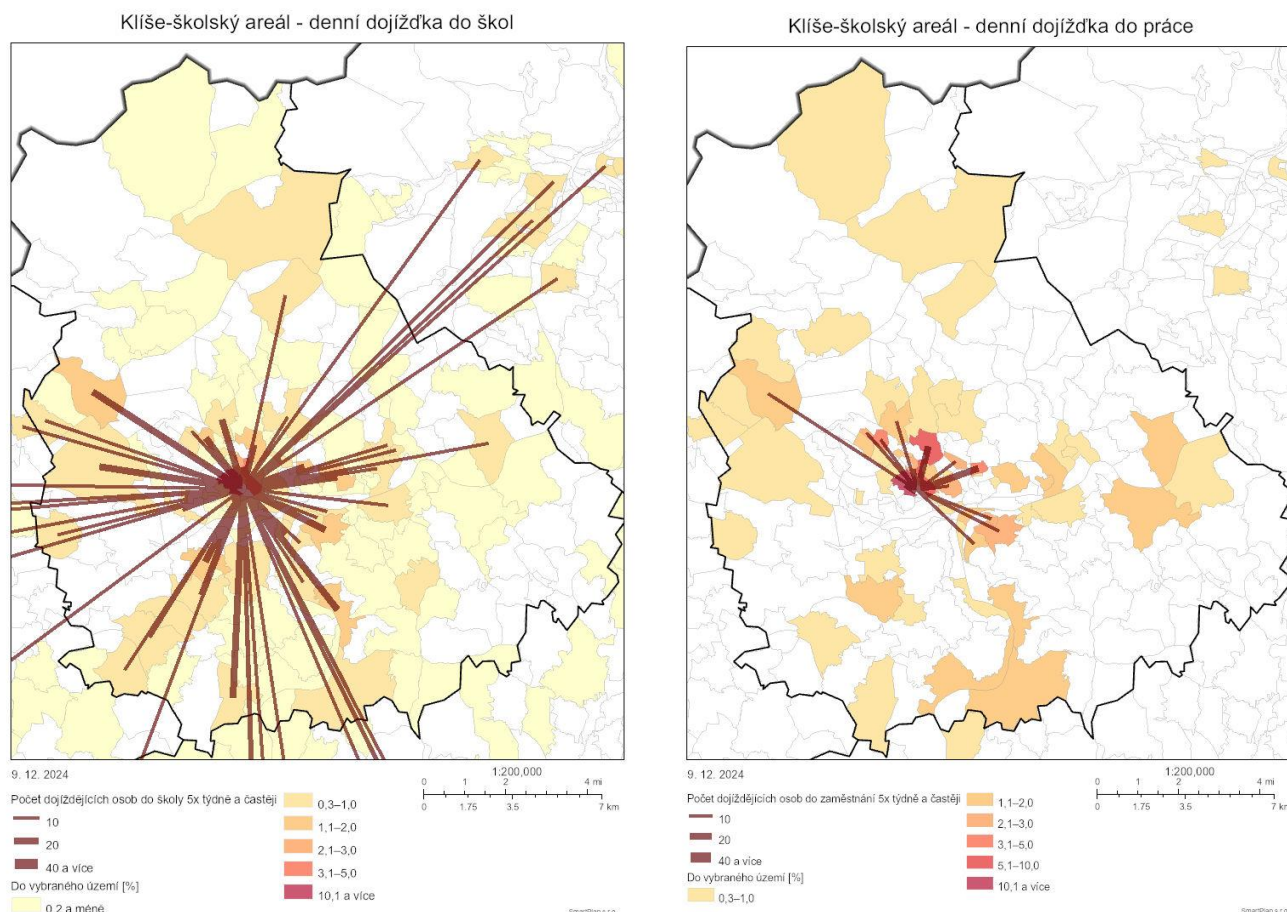
**Obrázek 28:** Denní dojíždka obyvatel za školou (vlevo) a zaměstnáním (vpravo) v rámci města Ústí nad Labem.

Zdroj: ČSÚ

V rámci širšího okolí celého okresu nebyly nalezeny významné vazby (Obrázek 29). Výrazně v těchto relacích převažuje školní dojíždka. Nejvíce osob dojíždí z obcí Trmice a Chlumec (po cca 20 osobách). Ostatní dojíždkové proudy jsou nevýrazné, z jednotlivých obcí okresu dojíždí do předmětné ZSJ jednotky osob. V dojíždce v rámci okresu mírně převažuje IAD, nicméně v relacích, kde jsou vedeny linky MHD Ústí nad Labem, je používána primárně MHD. Méně je používán meziměstský autobus, ačkoliv zde je otázka, nakolik byly formuláře SLDB v tomto ohledu vyplněny správně.







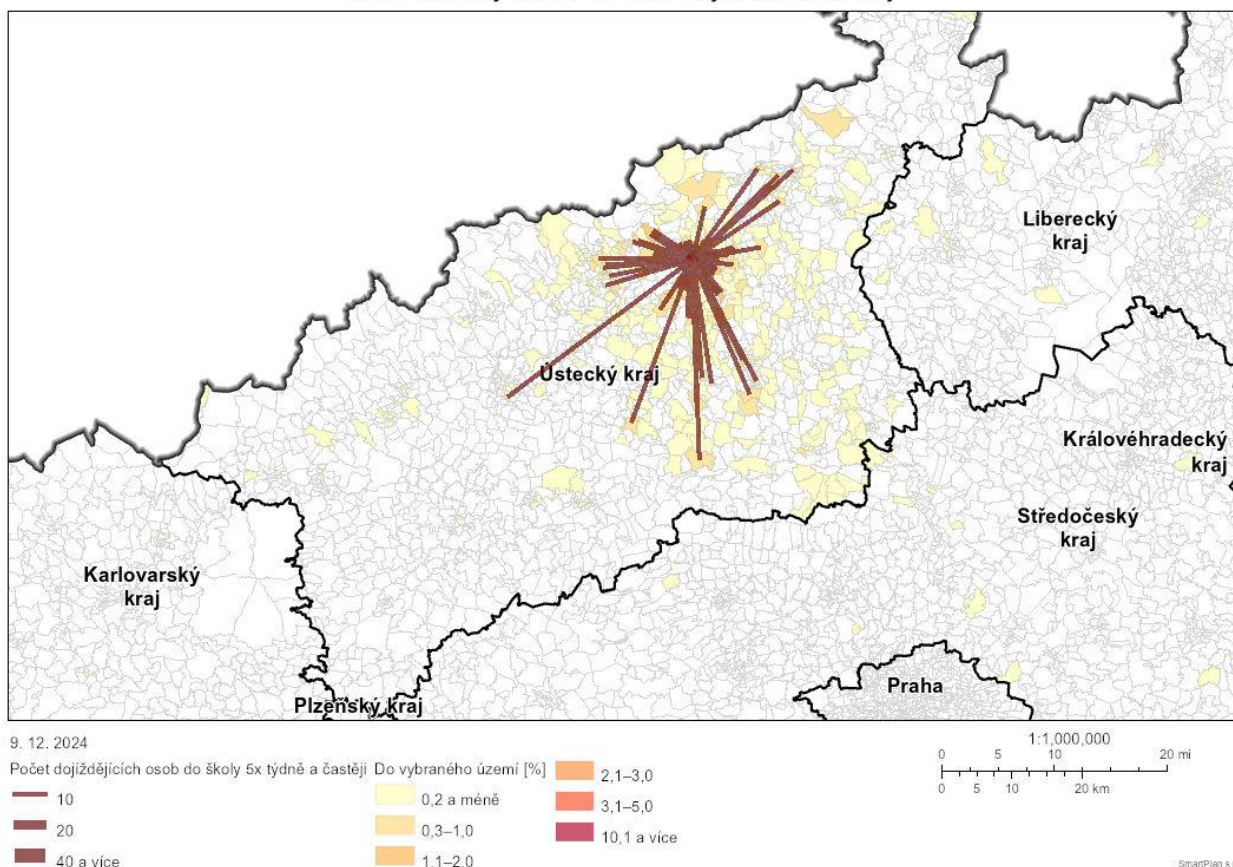
**Obrázek 29:** Denní dojíždka obyvatel za školou (vlevo) a zaměstnáním (vpravo) v rámci okresu Ústí nad Labem.

Zdroj: ČSÚ

V kontextu celokrajské oblasti je dojíždka nevýznamná s výjimkou Děčína, odkud dojíždí přibližně 80 osob (Obrázek 30). Výrazně převažuje dojíždka do škol, za práci dojíždí z jiných okresů Ústeckého kraje jednotky osob – proto jsou zobrazeny pouze dojížděkové vztahy do škol. Silnější dojíždka je z bližšího okolí (okresy Litoměřice, Teplice, Děčín), ze vzdálenějších okresů je dojíždka zanedbatelná – podobně jako u ZSJ Univerzitní kampus.

V dojíždce z Děčína, stejně jako v ostatních meziokresních relacích, má největší význam cestování vlakem. IAD a meziměstský autobus jsou používány ve výrazně nižší míře.

### Klíše-školský areál - denní dojíždka do školy



Obrázek 30: Denní dojíždka obyvatel za školou v rámci Ústeckého kraje.

Zdroj: ČSÚ



## 4.3 Ostatní ZSJ

Pro úplnost jsou ve stručnosti do analýzy zahrnuty i další ZSJ, na jejichž území se nachází budovy UJEP. Detailní rozbor zde nicméně nemá význam, protože data ze SLDB neumožňují filtraci pouze těch vazeb, které jsou předmětem zájmu (dojíždka pouze do objektů UJEP) – k dispozici jsou jen počty za celou ZSJ. Vzhledem k tomu, že na území daných ZSJ se nachází i další významné zdroje a cíle cest, není možné získat relevantní údaje pro předmětné budovy UJEP v těchto ZSJ.

Výčet zbývajících ZSJ s krátkým komentářem o školní dojíždce je k dispozici níže. Pracovní dojíždka z výše uvedených důvodů není vůbec řešena.

**U polikliniky** – najdeme zde část fakulty sociálně-ekonomické, kde sídlí vedení fakulty. Ve stejné budově má působiště Vyšší odborná škola zdravotnická a Střední škola zdravotnická. Celková školní dojíždka do ZSJ není příliš vysoká, jde cca o 220 studentů. Denní dojíždka je pak pouze asi 60 studentů. Do této dojíždky jsou zahrnuty všechny školy.

**Severní Terasa-střed** – nachází se zde část pedagogické fakulty. Školní dojíždka je nevýznamná. Celkově dojíždí přes 40 studentů, denní školní dojíždka činí pouze 17 studentů.

**Za Válcovnou** – detašované pracoviště Fakulty strojního inženýrství (laboratoře) a přírodovědecké fakulty (katedra biologie). Dojíždka do školy je zanedbatelná (denní dojíždka činí 5 osob).

**Klíše** – v ulici Na Okraji poblíž vysokoškolských kolejí se nachází v budově základní školy malá část fakulty strojního inženýrství. Denní školní dojíždka je mírně přes 100 osob, nicméně pravděpodobně jde z většiny o dojíždku do zmíněné základní školy.

**Sady Bedřicha Smetany** – nachází se zde fakulta zdravotnických studií. V ZSJ má dále působiště obchodní akademie a jazyková škola. Celková školní dojíždka je asi 450 osob, denní školní dojíždka je asi 370 osob, není tedy o moc nižší. Z toho důvodu představuje dojíždka do fakulty zdravotnických studií pravděpodobně menšinu z dojíždky.

**Ke Skřivánku** – ZSJ sousedí se ZSJ Sady Bedřicha Smetany, hned vedle budovy fakulty zdravotnických studií se zde v blokové zástavbě nachází její další část. V ZSJ se dále nachází SŠ obchodu a služeb. Celková dojíždka činí asi 170 osob, denní pouze asi 50 osob.