

2026

Příloha 3

Průzkum dopravního chování



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

Podpořeno projektem



www.rur.ujep.cz

Zpracovatel



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

Autorský tým (abecedně):

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



Spolufinancováno
Evropskou unií

Ministerstvo životního prostředí



OBSAH

1	KLÍČOVÁ ZJIŠTĚNÍ	4
2	DOTAZNÍKOVÝ PRŮZKUM	5
2.1	Metodický postup	6
2.2	Základní rozdělení	7
2.3	Sekce zaměstnanci	8
2.4	Sekce studenti	22
2.5	Společná sekce – vlastnictví a dostupnost prostředků	32
2.6	Společná sekce – cestovní deník	35
2.7	Společná sekce – motivace	51
2.8	Společná sekce – potenciál a spokojenost	70
2.9	Společná sekce – sociodemografické otázky	80
2.10	Společná sekce – komentáře	87
3	POCITOVÁ MAPA	91
3.1	Metodický postup	92
3.2	Demografické údaje	94
3.3	Přehledové teplotní mapy pro základní kategorie	97
3.4	Přehledové teplotní mapy pro specifické podkategorie	106
3.5	Bariéry v pěší dopravě	112



1 KLÍČOVÁ ZJIŠTĚNÍ

Jak cestujeme na UJEP

- Dopravní zátěž v kampusu je během týdne nerovnoměrná. Fyzická přítomnost je nejvyšší od úterý do čtvrtka (přes 80 % osob), zatímco v pondělí a zejména v pátek je kampus znatelně prázdnější. 46 % zaměstnanců pracuje částečně z domova.
- Při volbě dopravního prostředku hrají absolutní prim **časová úspora a pohodlí**. Udržitelnost je pro uživatele až sekundárním faktorem.

Dominance vlaku a individuální automobilové dopravy

- Z analýzy dělby přepravní práce vyplývá, že **vlak (27 %)** a **osobní automobil (26 %)** jsou hlavními pilíři mobility na UJEP.
- Vlak dominuje zejména u studentů a dojíždějících mimo Ústí nad Labem, zatímco automobil využívají obě skupiny (studenti i zaměstnanci) přibližně ve stejné míře.
- **Pěší chůze (24 %)** hraje zásadní roli pro osoby bydlící přímo v Ústí nad Labem (využívá ji 67 % místních zaměstnanců a 53 % místních studentů). Naopak podíl MHD (7 %) a cyklistiky (méně než 1 %) zůstává hluboko pod svým potenciálem.

Parkování jako důležité téma

- Téma parkování tvoří nejvíce podnětů a komentářů v celém průzkumu.
- Většina vozidel (63 %) přijíždí obsazena pouze jedním člověkem, což zvyšuje potřebu parkovacích kapacit.
- Ochota za parkování platit je velmi nízká – **52 % řidičů by chtělo parkování zcela zdarma**. Z těch, kteří by byli ochotni platit, se akceptovatelná částka pohybuje kolem 50 Kč za den.

Bezpečnost a bariéry ve veřejném prostoru

- Pocitová mapa jasně ukázala, že největšími překážkami pro chodce jsou **chybějící nebo nebezpečné přechody** na klíčových křižovatkách v okolí kampusu (ulice Klíšská, Pasteurova, České mládeže).
- Uživatelé si stěžují na nevyhovující stav povrchů (zejména šterkové parkoviště pod budovou CPTO) a chybějící pěší vazby u severozápadního vstupu do kampusu (ul. Mendělejevova).
- Vnímání sociálně patologických jevů je bariérou na trasách propojujících kampus s železničními stanicemi v centru města.

Příležitosti pro udržitelnou mobilitu

- Ačkoliv kolo pro cestu na UJEP aktuálně využívá téměř nulové procento osob, **16 % by jej využilo rádo**. Z dotazníku i pocitové mapy vyplývá, že dalšímu rozvoji brání objektivní překážky: strach z nebezpečného provozu, nespojitá síť cyklostezek a **nedostatek bezpečného parkování pro kola** (obava z krádeží).
- Oproti roku 2019 (kdy proběhlo minulé dotazníkové šetření) **významně vzrostl zájem o spolujízdu**. Podíl zaměstnanců využívajících spolujízdu stoupl ze 4 % na 24 %, u studentů z 15 % na 29 %.
- V oblasti služebních cest jsou zaměstnanci nakloněni udržitelnějším volbám. Při cestách po ČR dominuje u zaměstnanců vlak (60 %) a **více než 60 % z nich deklaruje ochotu vyměnit letadlo za vlak** i u zahraničních cest, pokud by to dávalo smysl.



2 DOTAZNÍKOVÝ PRŮZKUM

Tato kapitola obsahuje stručný report z dopravně-sociologického průzkumu, resp. dotazníkového průzkumu dopravního chování na Univerzitě J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, který se uskutečnil 1.3.-31.3.2025.

Průzkum proběhl online formou přes nástroj SurveyMonkey. Odkaz na dotazník byl distribuován několika způsoby, např:

- e-mail
- časopis Silverius
- QR kódy na letácích
- UJEPapp
- sociální sítě a web univerzity

Předmětem průzkumů bylo sběrem a následnou analýzou dat získat co nejlepší přehled o dopravním chování studentů a zaměstnanců UJEP a zároveň zajistit návaznost na předešlá dotazníková šetření. Dalším cílem bylo zajistit adekvátní podkladová data pro hodnocení z pohledu ESG.

Struktura dotazníku

Dotazník se skládal z několika sekcí, z nichž některé byly podmíněny filtry. První část otázek se týkala zaměstnanců (např. pracovní cesty), další studentů, dále se otázky týkaly dostupnosti dopravních prostředků. Následoval tzv. cestovní deník, který umožňuje analyzovat dělbu přepravní práce, využití konkrétních spojů, délku tras atd. a sekce týkající se motivace, potenciálu a spokojenosti se způsoby dopravy. Na závěr byly situovány sociodemografické otázky.

Získaná data budou sloužit jako podklad pro plánování udržitelných a efektivních dopravních opatření v univerzitním prostředí.

Dotazník byl konzultován s:

- supervize projektu za UJEP: Ing. Mgr. Hana Brůhová-Foltýnová, Ph.D., Ing. Alice Vaverka Králiková
- pracovní skupina pro komunikaci (vzastoupení např. ESG manažer, tisková mluvčí, PR manažer atd.)
- interní příprava v rámci týmu zpracovatele



2.1 Metodický postup

Dotazník obsahoval celkem 50 otázek, z nichž některé se týkaly stávajícího dopravního chování, jiné byly motivačního charakteru a další byly sociodemografické a socioekonomické. Stěžejní část pro analýzu dopravního chování tvořil cestovní deník. Poslední otázka sloužila pouze pro možnost zanechání kontaktního emailu respondentů.

Některé otázky se týkaly pouze vybrané skupiny respondentů, a tak u nich byly nastaveny filtry. Např. otázky týkající se služebních cest se zobrazily pouze osobám, které v jedné z předchozích otázek vyplnily, že na UJEP pracují. Studenti tuto sekci při vyplňování tedy přeskočili.

Dotazník začalo vyplňovat celkem 1 531 respondentů, přičemž 860 respondentů dotazník dokončilo, což představuje 56 %, z čehož 22,79 % tvoří zaměstnanci (196) a 77,21 % studenti (664). Ze zaměstnanců, kteří dotazník začali vyplňovat, ho dokončilo 62,42 %. Ze studentů se jednalo o 54,56 %. To mohlo být způsobeno rozsahem a podrobností dotazníku, jehož vyplnění trvalo přibližně 20 minut.

Počet respondentů odpovídá přibližně sběru z předchozích let. Vzhledem významným aktivitám na podporu počtu respondentů (opakované připomínky, množství komunikačních kanálů atd.) lze usuzovat, že buď vyšší náročnost dotazníkového šetření způsobila pokles z případné podpory těmito aktivitami, nebo se jedná o přibližné maximum penetrace v rámci ochoty vyplňovat tyto dotazníky.

Data byla vyhodnocována za využití zcela standardních analytických a statistických metod, tj. určení podílu zastoupení daných odpovědí. Zvláštní důraz byl kladen zejména na způsob vizualizace analyzovaných odpovědí. Výjimky ve zpracování tvoří zejména:

- **Dělba přepravní práce** – zde bylo nezbytné určit hlavní dopravní prostředek a dělba přepravní práce byla připravena na základě výskytu, nikoliv délky cest
- **Otevřené odpovědi** – kategorizace a úprava textu (z důvodu odstranění vulgarit atd.)

Každá otázka je tak znázorněna graficky (tj. pomocí grafu), případně tabulárně a doplněna o krátké shrnutí. V závěru reportu je rovněž závěrečné shrnutí.



2.2 Základní rozdělení

Otázka 1 - Vztah k univerzitě



	odpovědi od respondentů		celkem studentů/zaměstnanců na UJEP (+ podíl odpovědí)	
Studují	79,49 %	1 217	8 674	14,03 %
Pracují	20,51 %	314	1 508	20,82 %

Filtr – bez filtru

Celkem odpovědělo: 1 531

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 0

Popis:

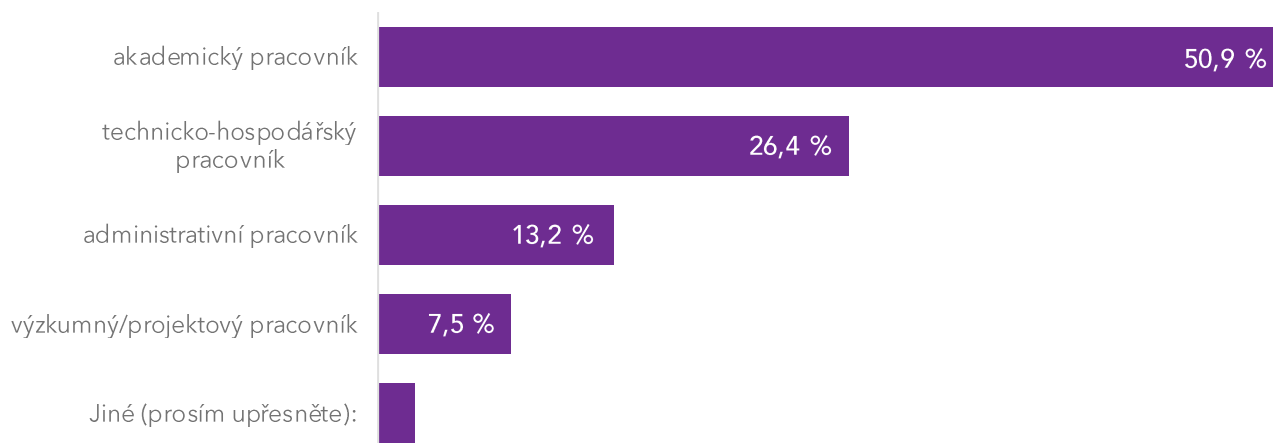
Celkem otázku vyplnilo všech 1531 respondentů, z toho cca 79,5 % byli studenti (1217) a cca 20,5 % byli zaměstnanci (314).

Ačkoliv většinu odpovědí poskytli studenti, jednalo se o pouhých 14,03 % z celkového počtu studentů UJEP. V případě zaměstnanců odpovědělo na otázku 20,82 %.

Ve srovnání s průzkumem z roku 2019 začalo dotazník vyplňovat méně respondentů. V daném roce se jednalo o 1465 studentů a 268 zaměstnanců. Počet respondentů z řad studentů tedy poklesl o cca 4,31 %, u zaměstnanců narostl o 14,65 %.

2.3 Sekce zaměstnanci

Otázka 2 - Jakou pracovní pozici zastáváte na UJEP?



	odpovědi od respondentů		celkový počet pozic na UJEP (1507)	podíl odpovědí na pozicích UJEP
akademický pracovník	50,85 %	150	600	25,00 %
technicko-hospodářský pracovník	26,44 %	78	600	13,00 %
administrativní pracovník	13,22 %	39		–
výzkumný/projektový pracovník	7,46 %	22	40	55,00 %
jiné (prosím upřesněte)	2,03 %	6	267	2,25 %

Filtr – v otázce 1 zvolena možnost „Pracuji“

Celkem odpovědělo: 295

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 1 236

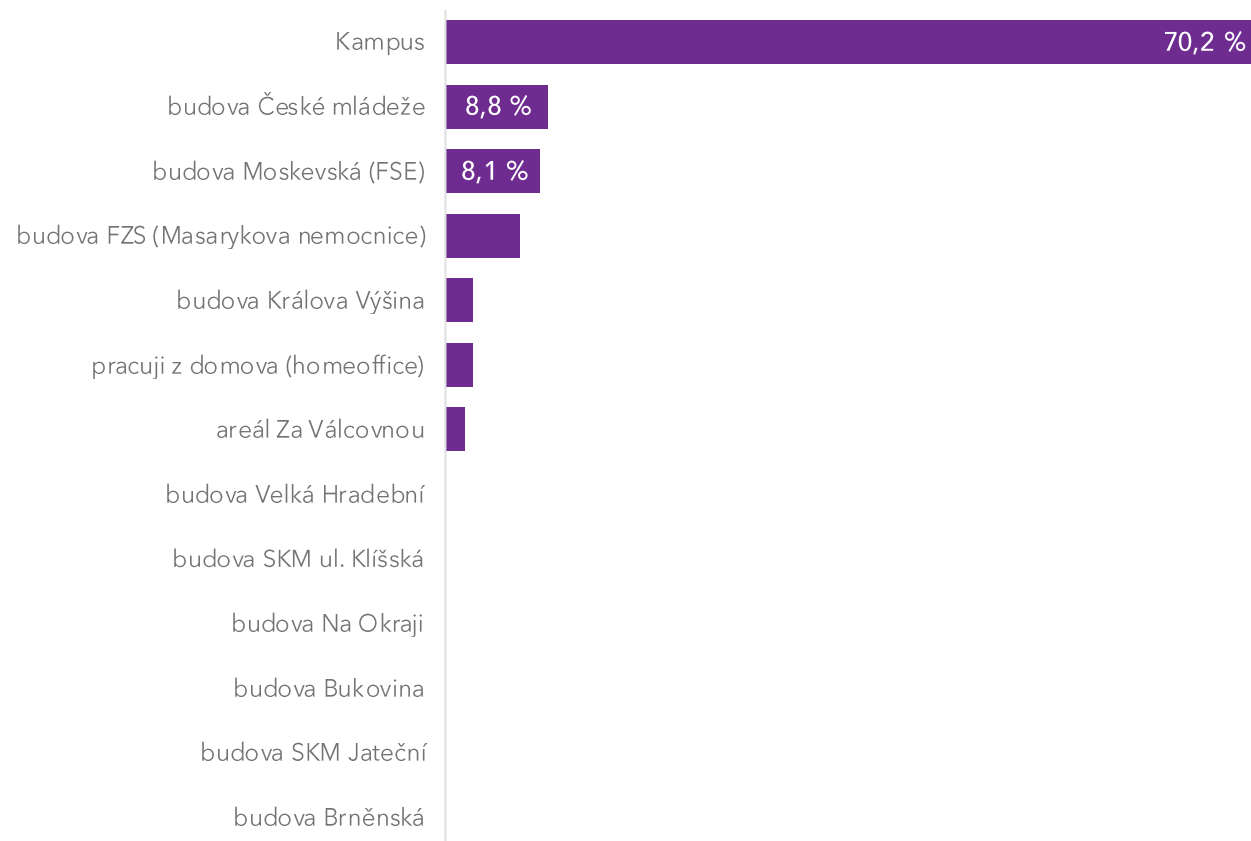
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 295 respondentů. Otázka se týkala pouze osob, které v otázce 1 vyplnily, že na UJEP pracují. 1236 respondentů ji tedy přeskočilo. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Většina dotazovaných v této otázce vyplnila, že vykonávají funkci akademického pracovníka (cca 51 %, 150) a technicko-hospodářského pracovníka (cca 26 %, 78). V možnosti jiné uvedli respondenti: „Public Relations“, „akademik + THP“, „a zároveň studuji“, „student“, „výzkumný pracovník + interní doktorand“, „IT“. Nejvyšší zájem o vyplnění dotazníku jeví vědečtí pracovníci s ohledem na jejich počet na univerzitě.



Otázka 3 - Kde nejčastěji pracujete? Pokud budova není uvedena ve výčtu níže, vyberte prosím nejbližší budovu. (v aktuálně probíhajícím semestru)



budova Brněnská	0,00 %	0
budova SKM Jateční	0,00 %	0
budova Bukovina	0,00 %	0
budova Na Okraji	0,00 %	0
budova SKM ul. Klíšská	0,00 %	0
budova Velká Hradební	0,00 %	0
areál Za Válcovnou	1,69 %	5
pracuji z domova (homeoffice)	2,37 %	7
budova Králova Výšina	2,37 %	7
budova FZS (Masarykova nemocnice)	6,44 %	19
budova Moskevská (FSE)	8,14 %	24
budova České mládeže	8,81 %	26
kampus	70,17 %	207

Filtr – v otázce 1 zvolena možnost „Pracuji“

Celkem odpovědělo: 295

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 1 236



Popis:

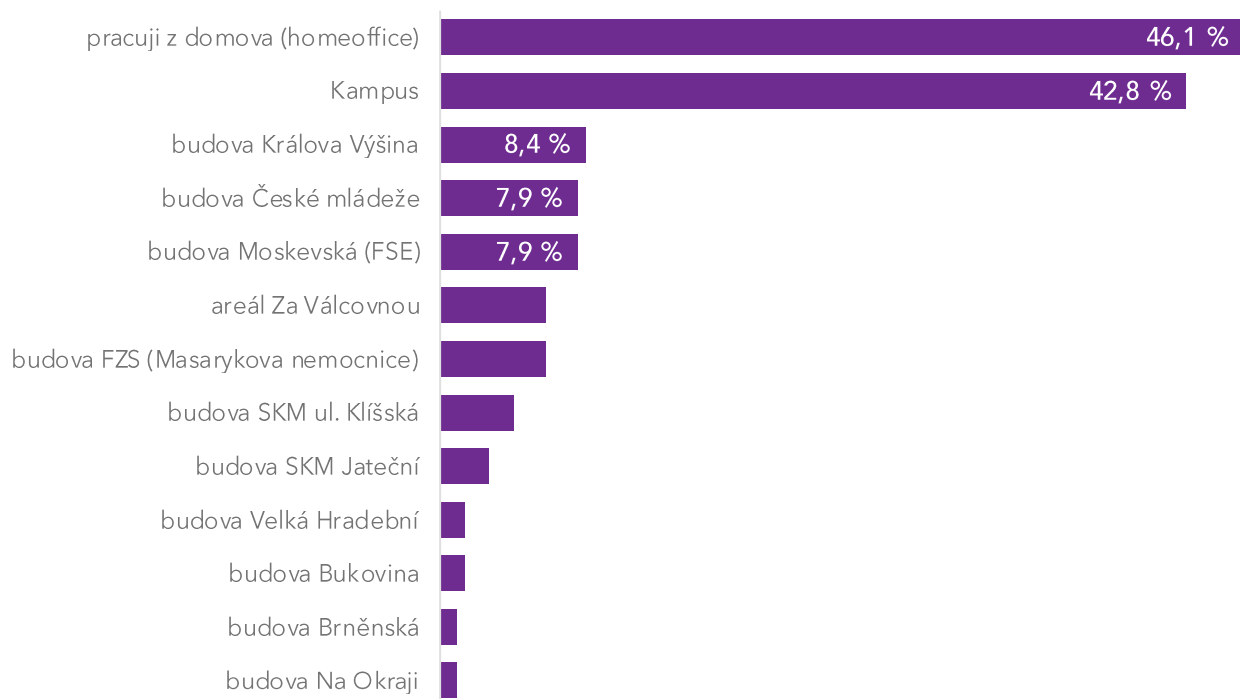
Celkem otázku vyplnilo 295 respondentů. Otázka se týkala pouze osob, které v otázce 1 vyplnily, že na UJEP pracují. 1 236 respondentů ji tedy přeskočilo. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Většina dotazovaných v této otázce vyplnila, že vykonávají práci v kampusu (70,17 %; 207) a dále zejména v budově České mládeže (8,81 %; 26) a v budově Moskevská (8,14 %; 24). Z toho plyne potřeba zaměření se zejména na tyto lokality.

Pozn.: V dotazníku nebyla uvedena budova Hoření, která nebyla uvedena v seznamu budov poskytnutým UJEP. Někteří respondenti na její absenci upozorňovali v dalších částech dotazníku.



Otázka 4 - V jakých dalších lokalitách ještě pracujete? Pokud budova není uvedena ve výčtu níže, vyberte prosím nejbližší budovu (v aktuálně probíhajícím semestru).



budova Na Okraji	0,93 %	2
budova Brněnská	0,93 %	2
budova Bukovina	1,40 %	3
budova Velká Hradební	1,40 %	3
budova SKM Jateční	2,79 %	6
budova SKM ul. Klášská	4,19 %	9
budova FZS (Masarykova nemocnice)	6,05 %	13
areál Za Válcovnou	6,05 %	13
budova Moskevská (FSE)	7,91 %	17
budova České mládeže	7,91 %	17
budova Králova Výšina	8,37 %	18
kampus	42,79 %	92
pracuji z domova (homeoffice)	46,05 %	99

Filtr – v otázce 1 zvolena možnost „Pracuji“

Celkem odpovědělo: 215

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 1 316



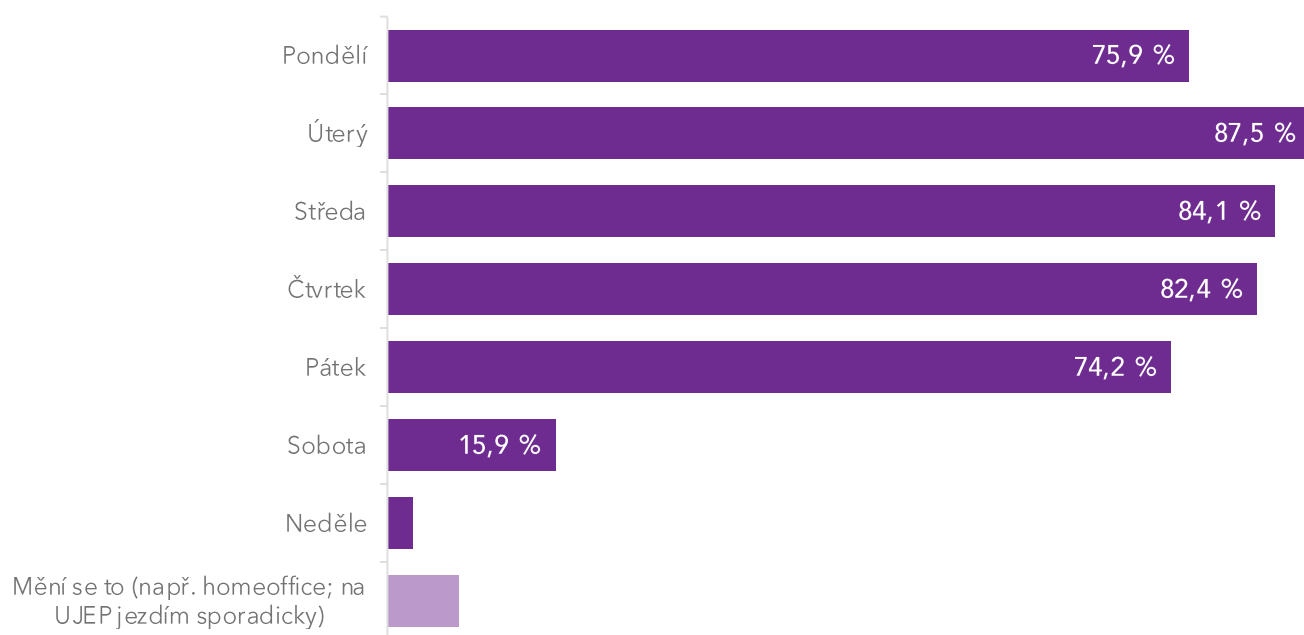
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 215 respondentů. Otázka se týkala pouze osob, které v otázce 1 vyplnily, že na UJEP pracují. Otázka byla nepovinná. 1 316 respondentů ji tedy přeskočilo. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Většina dotazovaných v této otázce vyplnila, že dále vykonávají práci z domova (46,05 %; 99), v kampusu (42,79 %; 92) a dále například v budově Králova Výšina (8,37 %; 18). Z toho plyne potřeba zaměření se zejména na tyto lokality.



Otázka 5 - Jaké dny v týdnu se obvykle fyzicky vyskytujete na UJEP (v aktuálně probíhajícímu semestru)?



pondělí	75,93 %	224
úterý	87,46 %	258
středa	84,07 %	248
čtvrtek	82,37 %	243
pátek	74,24 %	219
sobota	15,93 %	47
neděle	2,37 %	7
mění se to (např. home office; na UJEP jezdím sporadicky)	6,78 %	20

Filtr - v otázce 1 zvolena možnost „Pracuji“

Celkem odpovědělo: 295

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 1 236

	akademický pracovník		technicko-hospodářský pracovník		administrativní pracovník		výzkumný/projektový pracovník		jiné (prosím upřesněte)	
pondělí	15,95 %	93	19,58 %	75	20,44 %	37	16,47 %	14	19,23 %	5
úterý	20,41 %	119	19,84 %	76	20,44 %	37	22,35 %	19	19,23 %	5
středa	20,07 %	117	19,84 %	76	18,78 %	34	17,65 %	15	15,38 %	4
čtvrtek	18,70 %	109	19,84 %	76	20,44 %	37	17,65 %	15	15,38 %	4
pátek	15,78 %	92	19,06 %	73	18,23 %	33	16,47 %	14	19,23 %	5
sobota	7,03 %	41	0,52 %	2	0,55 %	1	2,35 %	2	3,85 %	1
neděle	0,51 %	3	0,52 %	2	0,00 %	0	1,18 %	1	3,85 %	1
mění se to (...)	1,54 %	9	0,78 %	3	1,10 %	2	5,88 %	5	3,85 %	1

nejčastější pracoviště	pondělí		úterý		středa		čtvrtek		pátek		sobota		neděle		mění se to (...)	
	[%]	-	[%]	-	[%]	-	[%]	-	[%]	-	[%]	-	[%]	-	[%]	-
Na Okraji	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0
Brněnská	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0
Bukovina	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0
Velká Hradební	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0
SKM Jateční	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0
SKM ul. Klášská	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0
FZS (Masarykova nemocnice)	17,05	15	19,32	17	20,45	18	18,18	16	15,91	14	7,95	7	0,00	0	1,14	1
areál Za Válcovnou	16,00	4	16,00	4	12,00	3	20,00	5	16,00	4	12,00	3	8,00	2	0,00	0
Moskevská (FSE)	18,52	15	20,99	17	22,22	18	17,28	14	12,35	10	1,23	1	0,00	0	7,41	6
České mládeže	16,81	20	21,01	25	20,17	24	19,33	23	17,65	21	4,20	5	0,84	1	0,00	0
Králova Výšina	17,39	4	21,74	5	17,39	4	17,39	4	13,04	3	13,04	3	0,00	0	0,00	0
kampus	17,83	164	20,33	187	19,57	180	19,67	181	18,04	166	3,04	28	0,43	4	1,09	10
pracuji z domova (home office)	10,53	2	15,79	3	5,26	1	0,00	0	52,63	10	0,00	0	0,00	0	15,79	3

Popis:

Celkem otázku vyplnilo 295 respondentů. Otázka se týkala pouze osob, které v otázce 1 vyplnily, že na UJEP pracují. 1 236 respondentů ji tedy přeskočilo. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Nejčastěji se na UJEP vyskytují pracovníci ve všední dny, a to zejména v úterý, ve středu a ve čtvrtek (kdy přítomnost deklaruje více než 82 % odpovídajících). Naopak v pátek a v pondělí je fyzická přítomnost nižší. Cca 16 % zaměstnanců na univerzitu dojíždí i v sobotu.

Budova FZS (Masarykova nemocnice) bývá zaměstnanci nejčastěji navštěvována ve středu, areál Za Válcovnou ve čtvrtek, budova Moskevská ve středu, budovy České mládeže, Králova Výšina a areál kampusu v úterý. Z domova zaměstnanci pracují obvykle v pátek.



Otázka 6 - Absolvoval/a jste v posledních 12 měsících služební cestu v rámci UJEP?



ano	60,34 %	178
ne	39,66 %	117

Filtr – v otázce 1 zvolena možnost „Pracuji“

Celkem odpovědělo: 295

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 1 236

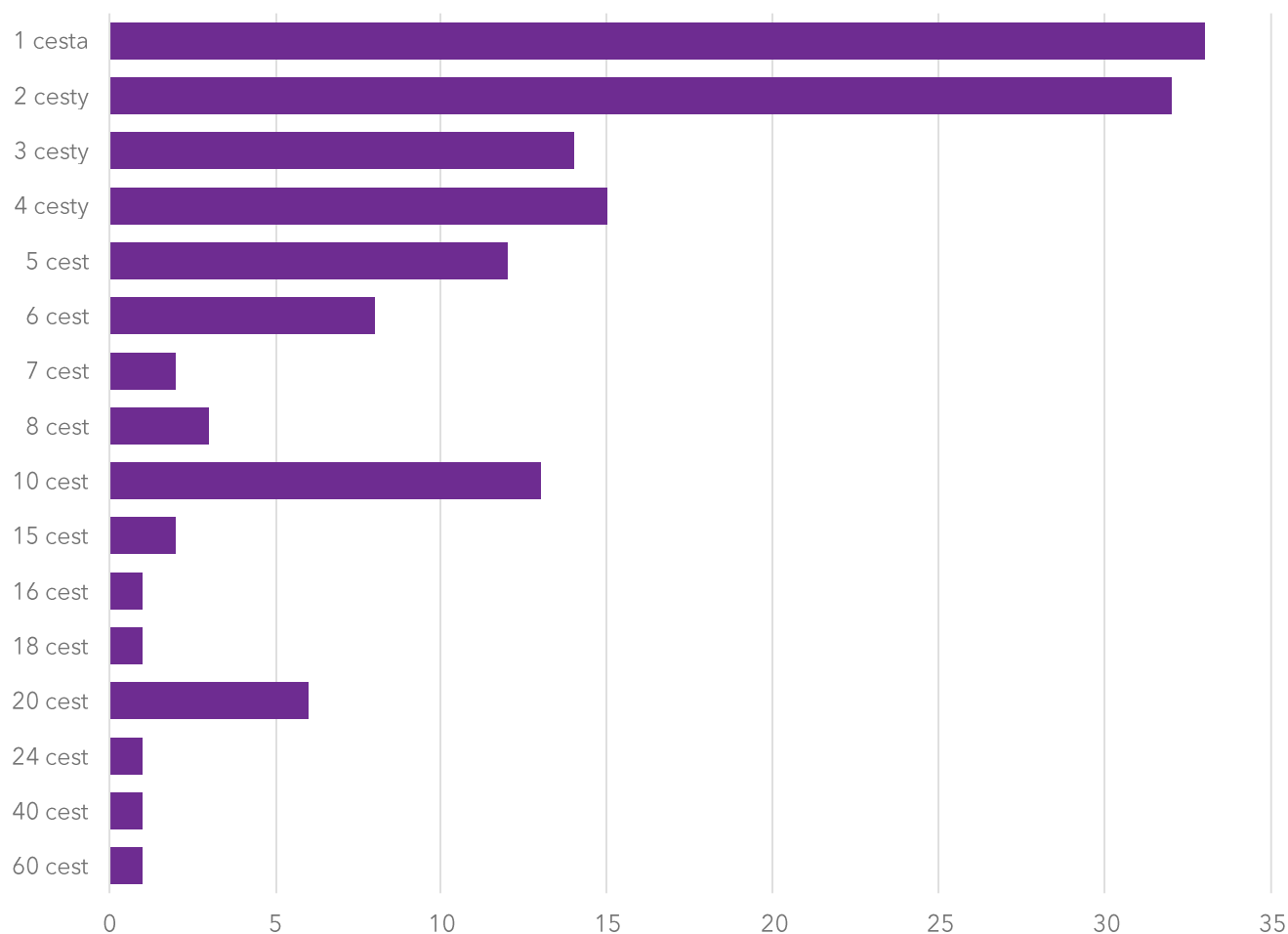
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 295 respondentů. Otázka se týkala pouze osob, které v otázce 1 vyplnily, že na UJEP pracují. 1 236 respondentů ji tedy přeskočilo. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

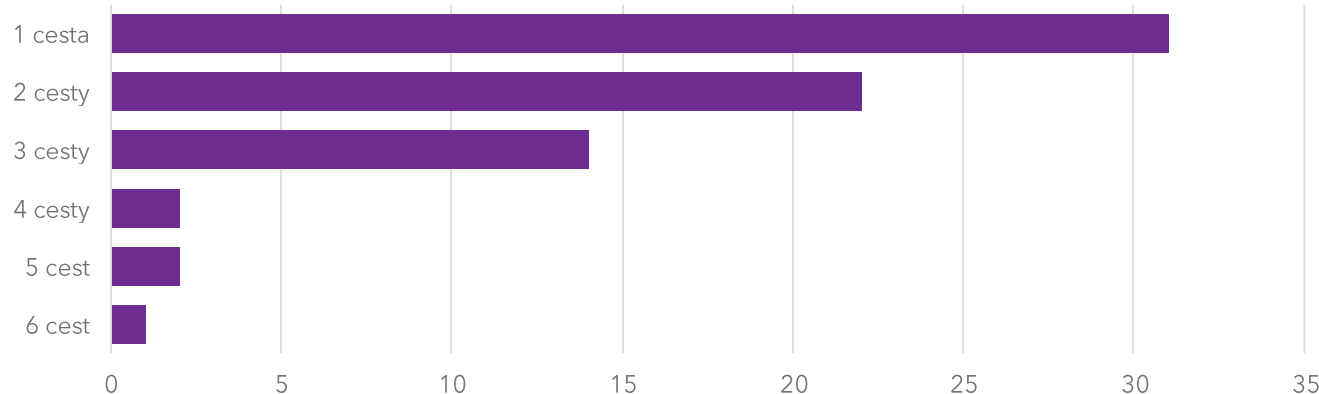
Tři z pěti zaměstnanců (60,34 %) v uplynulém roce absolvovali alespoň jednu služební cestu. Z hlediska celkového dopravního chování je tedy nutné nevnímat mobilitu pouze jako dojíždění do práce, ale aktivně řešit i podmínky pro služební cesty.

Podotázka 7 - Odhadněte prosím, kolik služebních cest jste absolvoval/a během posledních 12 měsíců. Pokud jste některý druh služební cesty neabsolvovali, vyplňte hodnotu „0“.

Tuzemské



Zahraniční



Filtr – v otázce 1 zvolena možnost „Pracuji“ + v otázce 6 zvolena možnost „Ano“

Celkem odpovědělo: 158

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 1 373



	počet osob - tuzemské cesty	počet osob - zahraniční cesty
0 cest	13	86
1 cesta	33	31
2 cesty	32	22
3 cesty	14	14
4 cesty	15	2
5 cest	12	2
6 cest	8	1
7 cest	2	0
8 cest	3	0
10 cest	13	0
15 cest	2	0
16 cest	1	0
18 cest	1	0
20 cest	6	0
24 cest	1	0
40 cest	1	0
60 cest	1	0

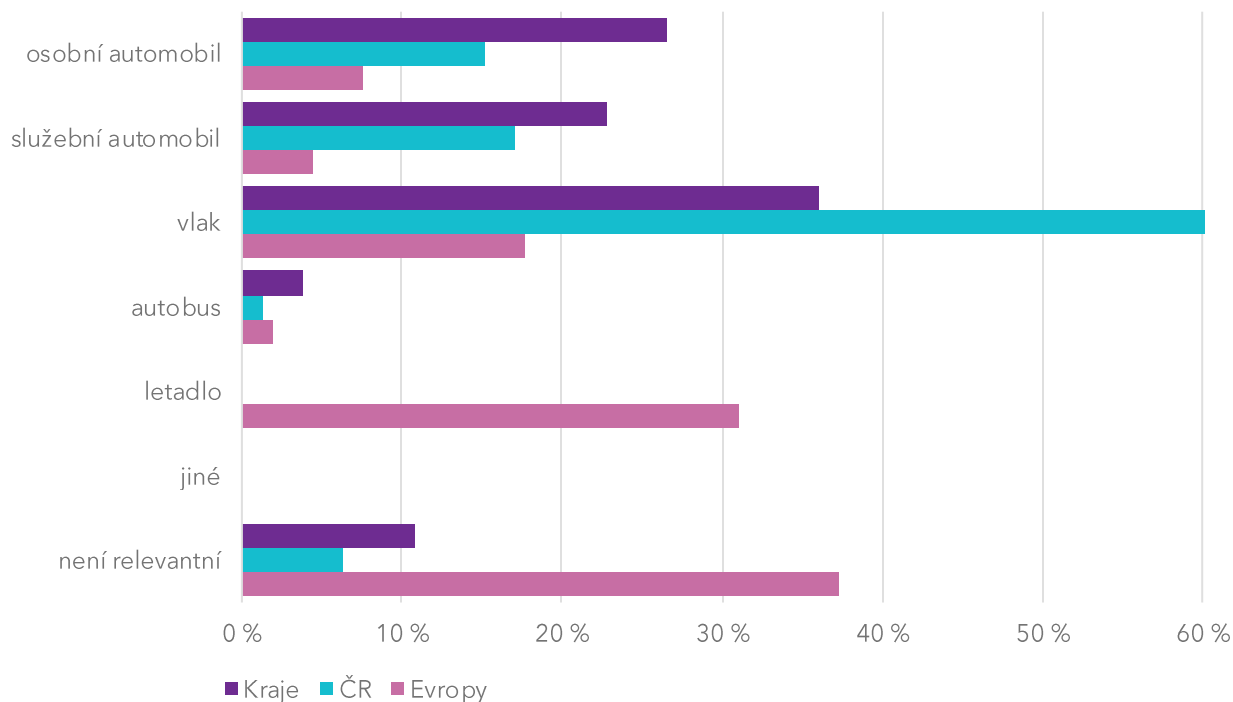
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 158 respondentů. Otázka se týkala pouze osob, které v otázce 1 vyplnily, že na UJEP pracují a zároveň v otázce 6 vyplnily, že absolvovaly v uplynulých 12 měsících služební cestu. 1 373 respondentů ji tedy přeskočilo. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Celkem respondenti absolvovali 783 tuzemských služebních cest. Obvykle se jedná o jednotky cest na osobu. Nejvíce jich absolvoval jeden respondent a to 60 tuzemských služebních cest.

Celkem respondenti absolvovali 141 zahraničních služebních cest. Zahraničních cest se vůbec nezúčastnila více než polovina zaměstnanců (86 osob vyplnilo 0 cest). Zbytek vyjíždí za hranice nejčastěji jednou až třikrát do roka (maximum bylo 6 cest).

Podotázka 8 - Jaké dopravní prostředky využíváte nejčastěji pro služební cesty dle místa



	kraje	ČR	Evropa
osobní automobil	26,58 %	15,19 %	7,59 %
	42	24	12
služební automobil	22,78 %	17,09 %	4,43 %
	36	27	7
vlak	36,08 %	60,13 %	17,72 %
	57	95	28
autobus	3,80 %	1,27 %	1,90 %
	6	2	3
letadlo	0,00 %	0,00 %	31,01 %
	0	0	49
jiné	0,00 %	0,00 %	0,00 %
	0	0	0
není relevantní	10,76 %	6,33 %	37,34 %
	17	10	59

Filtr - v otázce 1 zvolena možnost „Pracuji“ + v otázce 6 zvolena možnost „Ano“

Celkem odpovědělo: 158

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 1 373



Popis:

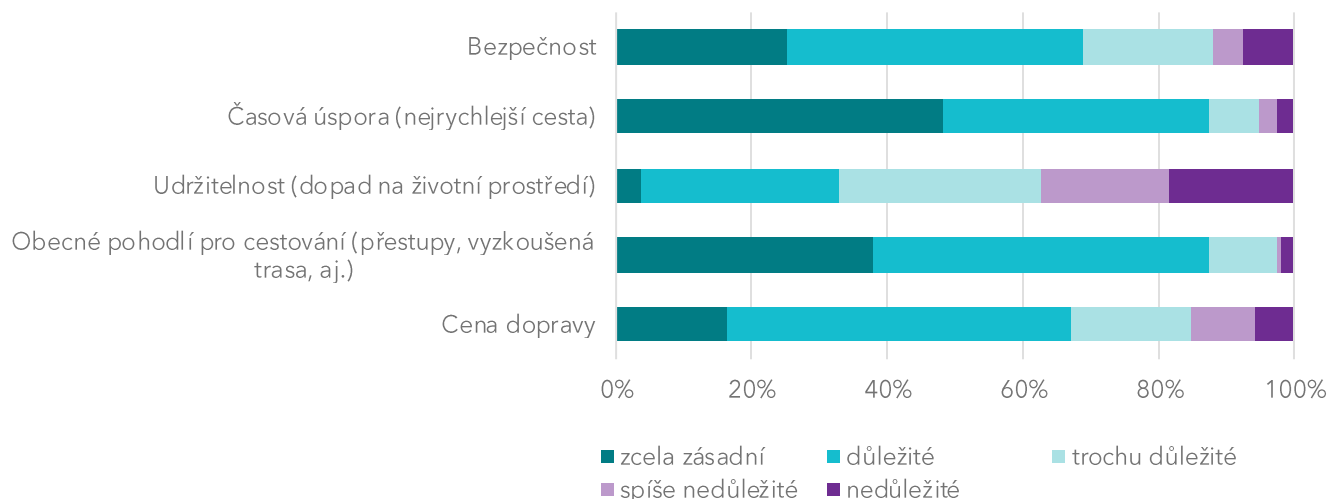
Celkem otázku vyplnilo 158 respondentů. Otázka se týkala pouze osob, které v otázce 1 vyplnily, že na UJEP pracují a zároveň v otázce 6 vyplnily, že absolvovaly v uplynulých 12 měsících služební cestu. 1 373 respondentů ji tedy přeskočilo. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Způsob dopravy se diametrálně liší podle vzdálenosti:

- **V rámci kraje** dominuje vlak (36 %) následovaný vlastním a služebním automobilem.
- **V rámci ČR** dominuje vlaková doprava, kterou volí přes 60 % zaměstnanců, zatímco automobily využívá 32 % zaměstnanců.
- **Po Evropě** je nejpreferovanější letecká doprava (31 %), přičemž vlak volí necelých 18 %. Vysoké procento u odpovědi „není relevantní“ koresponduje s faktem, že většina respondentů do zahraničí necestuje.

Celkově lze hodnotit velmi pozitivně, že vlak je pro služební cesty často využíván, zejména pak při vnitrostátních cestách.

Podotázka 9 – Jak jsou pro vás následující faktory důležité při rozhodování se, jaký dopravní prostředek na služební cestu zvolíte?



	zcela zásadní		důležité		trochu důležité		spíše nedůležité		nedůležité	
Cena dopravy	16,46 %	26	50,63 %	80	17,72 %	28	9,49 %	15	5,70 %	9
Obecné pohodlí pro cestování (přestupy, vyzkoušená trasa, aj.)	37,97 %	60	49,37 %	78	10,13 %	16	0,63 %	1	1,90 %	3
Udržitelnost (dopad na životní prostředí)	3,80 %	6	29,11 %	46	29,75 %	47	18,99 %	30	18,35 %	29
Časová úspora (nejrychlejší cesta)	48,10 %	76	39,24 %	62	7,59 %	12	2,53 %	4	2,53 %	4
Bezpečnost	25,32 %	40	43,67 %	69	18,99 %	30	4,43 %	7	7,59 %	12

Filtr – v otázce 1 zvolena možnost „Pracuji“ + v otázce 6 zvolena možnost „Ano“

Celkem odpovědělo: 158

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 1 373

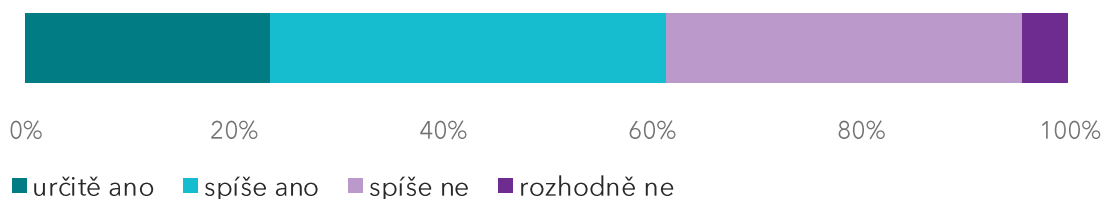
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 158 respondentů. Otázka se týkala pouze osob, které v otázce 1 vyplnily, že na UJEP pracují a zároveň v otázce 6 vyplnily, že absolvovaly v uplynulých 12 měsících služební cestu. 1 373 respondentů ji tedy přeskočilo. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Za nejdůležitější faktor volby dopravního prostředku na služební cestu považují zaměstnanci časovou úsporu a obecné pohodlí pro cestování. Dále je v pořadí bezpečnost a cena dopravy. Aspekt udržitelnosti a dopadu na životní prostředí je vnímán jako nejméně prioritní, i tak je však u nadpoloviční většiny zaměstnanců vnímán za alespoň trochu důležitý.



Podotázka 10 – Kdyby byla možnost jet na služební cestu vlakem namísto letadlem, zvolil/a byste vlak?



určitě ano	23,42 %	37
spíše ano	37,97 %	60
spíše ne	34,18 %	54
rozhodně ne	4,43 %	7

Filtr – v otázce 1 zvolena možnost „Pracuji“ + v otázce 6 zvolena možnost „Ano“

Celkem odpovědělo: 158

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 1 373

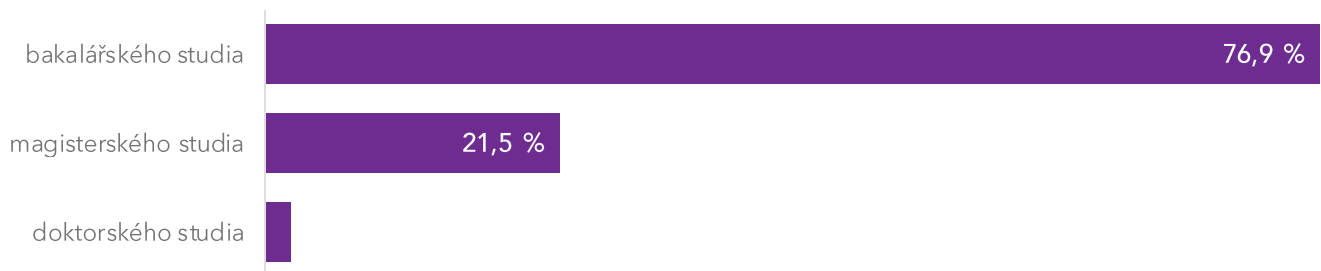
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 158 respondentů. Otázka se týkala pouze osob, které v otázce 1 vyplnily, že na UJEP pracují a zároveň v otázce 6 vyplnily, že absolvovaly v uplynulých 12 měsících služební cestu. 1 373 respondentů ji tedy přeskočilo. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Více než 61 % zaměstnanců, kteří jezdí na služební cesty, deklarovalo ochotu (určitě ano / spíše ano) vyměnit letadlo za vlak, pokud by to bylo možné. Silně tuto možnost odmítají pouze necelá 4 % dotázaných.

2.4 Sekce studenti

Otázka 11 - Jsem studentem



	odpovědi respondentů		celkem studentů na UJEP	podíl odpovědí na UJEP
doktorského studia	1,83 %	21	243	8,64 %
magisterského studia	21,48 %	247	2 127	11,61 %
bakalářského studia	76,87 %	884	6 304	14,03 %

Filtr – v otázce 1 zvolena možnost „Studuji“

Celkem odpovědělo: 1 150

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 381

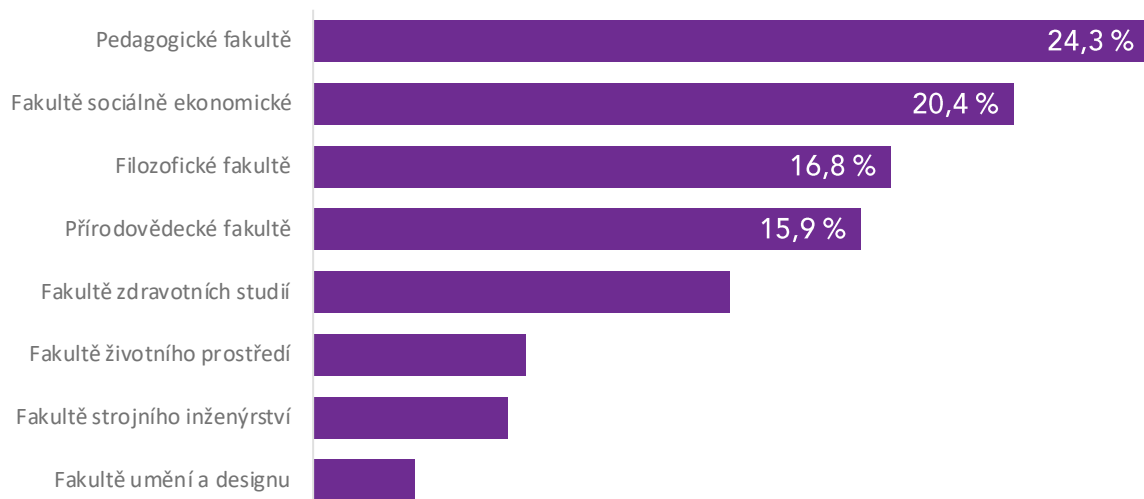
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 1 150 respondentů. Otázka se týkala pouze osob, které v otázce 1 vyplnily, že na UJEP studují. 381 respondentů ji tedy přeskočilo. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Ze studentů, kteří vyplňovali dotazník bylo 76,87 % v bakalářském, 21,48 % v magisterském a 1,83 % v doktorském studijním programu. To nemusí nutně svědčit o vyšším zájmu mladších ročníků o vyplňování dotazníku – může to být tím, že studenti bakalářského studijního programu mají na univerzitě vyšší zastoupení než jejich starší kolegové z magisterského nebo doktorského programu. Z celkového počtu studentů bakalářského studia otázku vyplnilo 14,03 %, z celkového počtu studentů magisterského studia 11,61 % a z doktorského 8,64 %.



Otázka 12 - Studuji na fakultě



	odpovědi od respondentů		celkem studentů na fakultě	podíl respondentů za fakultu
pedagogické fakultě	24,26 %	279	2 654	10,51 %
fakultě sociálně ekonomické	20,35 %	234	1 273	18,38 %
filozofické fakultě	16,78 %	193	1 025	18,83 %
přírodovědecké fakultě	15,91 %	183	1 063	17,22 %
fakultě zdravotních studií	12,09 %	139	1 082	12,85 %
fakultě životního prostředí	6,17 %	71	350	20,29 %
fakultě strojního inženýrství	5,65 %	65	564	11,52 %
fakultě umění a designu	2,96 %	34	382	8,90 %

Filtr – v otázce 1 zvolena možnost „Studuji“

Celkem odpovědělo: 1 150

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 381

Popis:

Celkem otázku vyplnilo 1 150 respondentů. Otázka se týkala pouze osob, které v otázce 1 vyplnily, že na UJEP studují. 381 respondentů ji tedy přeskočilo. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Většina studentů-respondentů studuje na pedagogické fakultě (24,26 %; 279), fakultě sociálně ekonomické (20,35 %; 234) a filozofické fakultě (16,78 %; 193). Nejméně respondentů bylo z fakulty umění a designu (2,96 %; 34). Pokud se na data podíváme optikou procentuálního zastoupení vůči celkovému počtu studentů dané fakulty, nejvyšší zájem projevili studenti fakulty životního prostředí (20,29 % z jejich studentů). Druhou byla filozofická fakulta (18,83 %). Nejméně dotazník vyplňovali studenti Fakulty umění a designu.

Pozn.: Někteří studenti pravděpodobně studují na více fakultách současně, proto je celkový součet odpovědí mírně vyšší než počet respondentů.

Otázka 13 - Typ studia



denní (prezenční)	78,26 %	900
kombinované	21,48 %	247
distanční	0,52 %	6

Filtr – v otázce 1 zvolena možnost „Studuji“

Celkem odpovědělo: 1 150

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 381

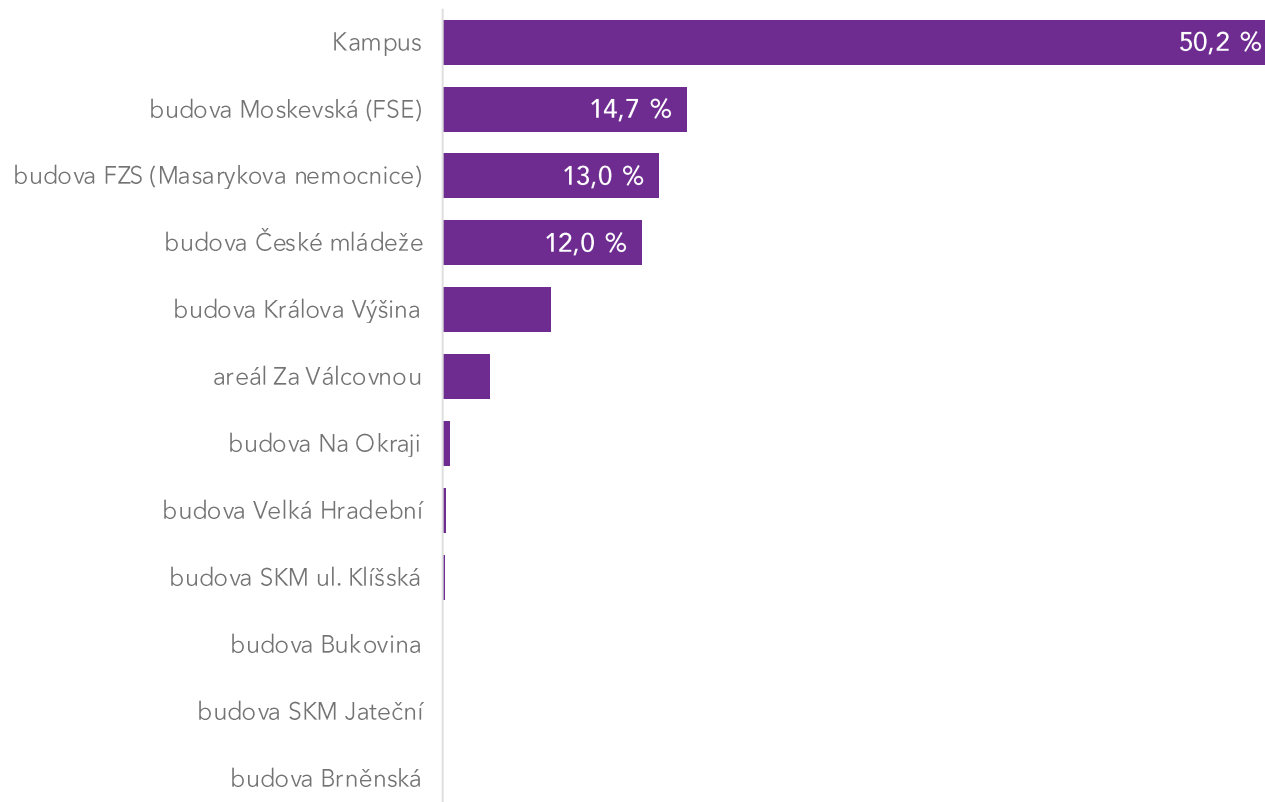
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 1 150 respondentů. Otázka se týkala pouze osob, které v otázce 1 vyplnily, že na UJEP studují. 381 respondentů ji tedy přeskočilo. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Většina studentů-respondentů studuje v denní formě studia (78,26 %; 900). V kombinované formě se jedná o 21,48 % (247). Dotazník vyplnilo i 6 studentů distanční formy (0,52 %). Toto rozdělení vyplněnosti nemusí nutně znamenat vyšší zájem o vyplnění dotazníku u studentů denní formy studia. Je třeba zvážit i vliv počtu studentů jednotlivých forem.



Otázka 14 - Kde máte nejčastěji výuku? Pokud budova není uvedena ve výčtu níže, vyberte prosím nejbližší budovu (v aktuálně probíhajícím semestru).



kampus	50,17 %	577
budova Moskevská (FSE)	14,70 %	169
budova FZS (Masarykova nemocnice)	13,04 %	150
budova České mládeže	12,00 %	138
budova Králova Výšina	6,52 %	75
areál Za Válcovnou	2,87 %	33
budova Na Okraji	0,43 %	5
budova Velká Hradební	0,17 %	2
budova SKM ul. Klíšská	0,09 %	1
budova Bukovina	0,00 %	0
budova SKM Jateční	0,00 %	0
budova Brněnská	0,00 %	0

Filtr – v otázce 1 zvolena možnost „Studuji“

Celkem odpovědělo: 1 150

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 381



Popis:

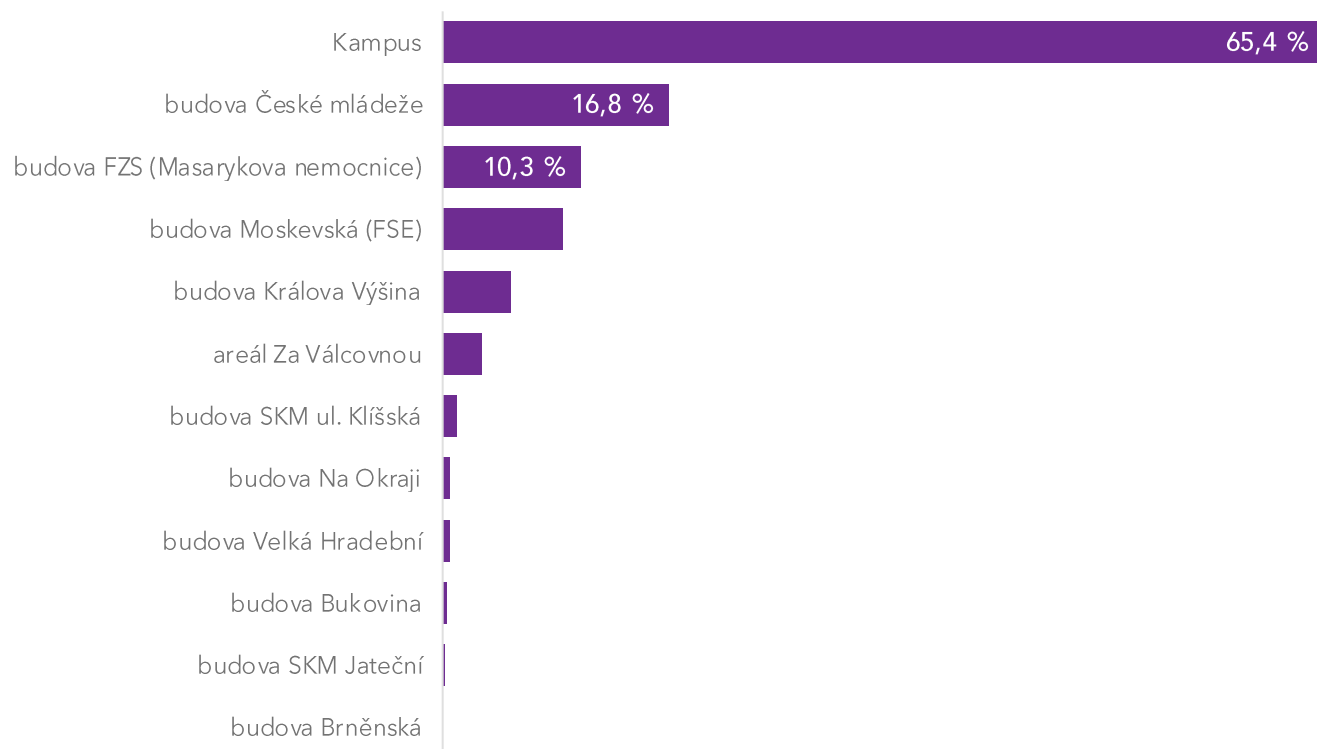
Celkem otázku vyplnilo 1 150 respondentů. Otázka se týkala pouze osob, které v otázce 1 vyplnily, že na UJEP studují. 381 respondentů ji tedy přeskočilo. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Zhruba polovina studentů-respondentů má nejčastěji výuku v kampusu (50,17 %; 577) a dále v budově FSE – Moskevská (14,70 %; 169) a budově FZS – Masarykova nemocnice (13,04 %; 150). Z toho plyne potřeba zaměření se zejména na tyto lokality.

Pozn.: V dotazníku nebyla uvedena budova Hoření, která nebyla uvedena v seznamu budov poskytnutým UJEP. Někteří studenti na její absenci upozorňovali v dalších částech dotazníku.



Otázka 15 - V jakých dalších lokalitách probíhá Vaše výuka? Pokud budova není uvedena ve výčtu níže, vyberte prosím nejbližší budovu (v aktuálně probíhajícím semestru).



kampus	65,42 %	630
budova České mládeže	16,82 %	162
budova FZS (Masarykova nemocnice)	10,28 %	99
budova Moskevská (FSE)	8,93 %	86
budova Králova Výšina	5,09 %	49
areál Za Válcovnou	2,91 %	28
budova SKM ul. Klíšská	1,04 %	10
budova Velká Hradební	0,52 %	5
budova Na Okraji	0,52 %	5
budova Bukovina	0,31 %	3
budova SKM Jateční	0,10 %	1
budova Brněnská	0,00 %	0

Filtr - v otázce 1 zvolena možnost „Studuji“

Celkem odpovědělo: 963

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 568



Popis:

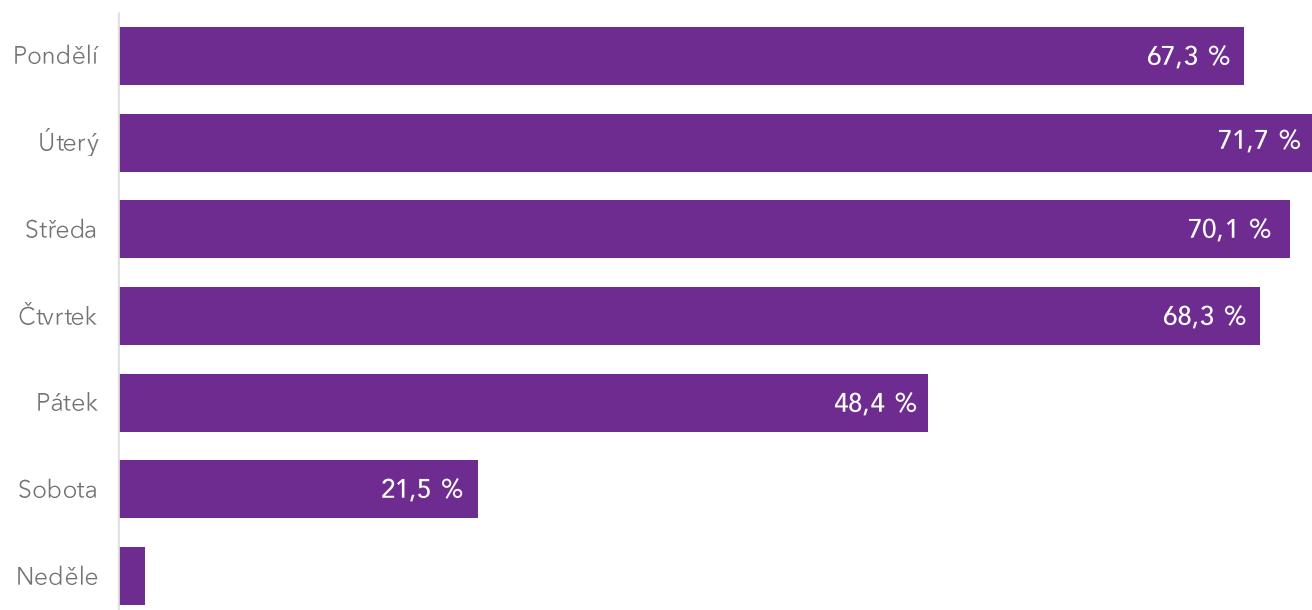
Celkem otázku vyplnilo 963 respondentů. Otázka se týkala pouze osob, které v otázce 1 vyplnily, že na UJEP studují. Tato otázka byla nepovinná, 568 respondentů ji tedy přeskočilo. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Více než polovina studentů-respondentů má dále výuku v kampusu (65,42 %; 630) a dále v budově České mládeže (16,82 %; 162) a budově FZS – Masarykova nemocnice (10,28 %; 99). Data tak potvrzují vysokou míru vnitro-univerzitní mobility, kdy značná část studentů navštěvuje více budov univerzity.

Pozn.: V dotazníku nebyla uvedena budova Hoření, která nebyla uvedena v seznamu budov poskytnutým UJEP. Někteří respondenti na její absenci upozorňovali v dalších částech dotazníku.



Otázka 16 - Jaké dny v týdnu se obvykle fyzicky vyskytujete na UJEP (v aktuálně probíhajícím semestru)?



pondělí	67,30 %	774
úterý	71,65 %	824
středa	70,09 %	806
čtvrtek	68,26 %	785
pátek	48,43 %	557
sobota	21,48 %	247
neděle	1,57 %	18

Filtr - v otázce 1 zvolena možnost „Studuji“

Celkem odpovědělo: 1 150

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 381

	bakalářský program		magisterský program		doktorský program	
pondělí	19,78 %	635	17,87 %	136	10,00 %	4
úterý	20,55 %	660	20,63 %	157	17,50 %	7
středa	20,09 %	645	19,45 %	148	32,50 %	13
čtvrtek	20,49 %	658	15,64 %	119	20,00 %	8
pátek	13,08 %	420	16,95 %	129	20,00 %	8
sobota	5,57 %	179	8,94 %	68	0,00 %	0
neděle	0,44 %	14	0,53 %	4	0,00 %	0

	denní studium		kombinované studium		dálkové studium	
pondělí	22,11 %	768	1,31 %	7	0,00 %	0
úterý	23,58 %	819	1,31 %	7	0,00 %	0
středa	23,03 %	800	1,31 %	7	0,00 %	0
čtvrtek	21,36 %	742	8,04 %	43	15,38 %	2
pátek	9,56 %	332	41,50 %	222	46,15 %	6
sobota	0,26 %	9	43,93 %	235	38,46 %	5
neděle	0,12 %	4	2,62 %	14	0,00 %	0

	pondělí		úterý		středa		čtvrtek		pátek		sobota		neděle	
	[%]	-	[%]	-	[%]	-	[%]	-	[%]	-	[%]	-	[%]	-
fakulta strojního inženýrství	14,95	32	21,50	46	22,43	48	21,96	47	12,15	26	7,01	15	0,00	0
fakulta životního prostředí	20,35	47	20,78	48	17,75	41	20,78	48	11,26	26	8,66	20	0,43	1
fakulta umění a designu	22,06	30	20,59	28	25,00	34	19,85	27	11,03	15	0,74	1	0,74	1
filozofická fakulta	17,53	125	18,65	133	17,81	127	19,07	136	20,20	144	6,45	46	0,28	2
fakulta zdravotních studií	19,52	97	20,72	103	20,93	104	18,31	91	13,48	67	7,04	35	0,00	0
přírodovědecká fakulta	19,72	141	20,28	145	21,40	153	18,46	132	15,24	109	3,08	22	1,82	13
pedagogická fakulta	18,62	184	20,14	199	19,33	191	18,83	186	16,40	162	6,48	64	0,20	2
fakulta sociálně ekonomické	21,28	160	22,47	169	20,35	153	21,14	159	8,24	62	6,38	48	0,13	1



Popis:

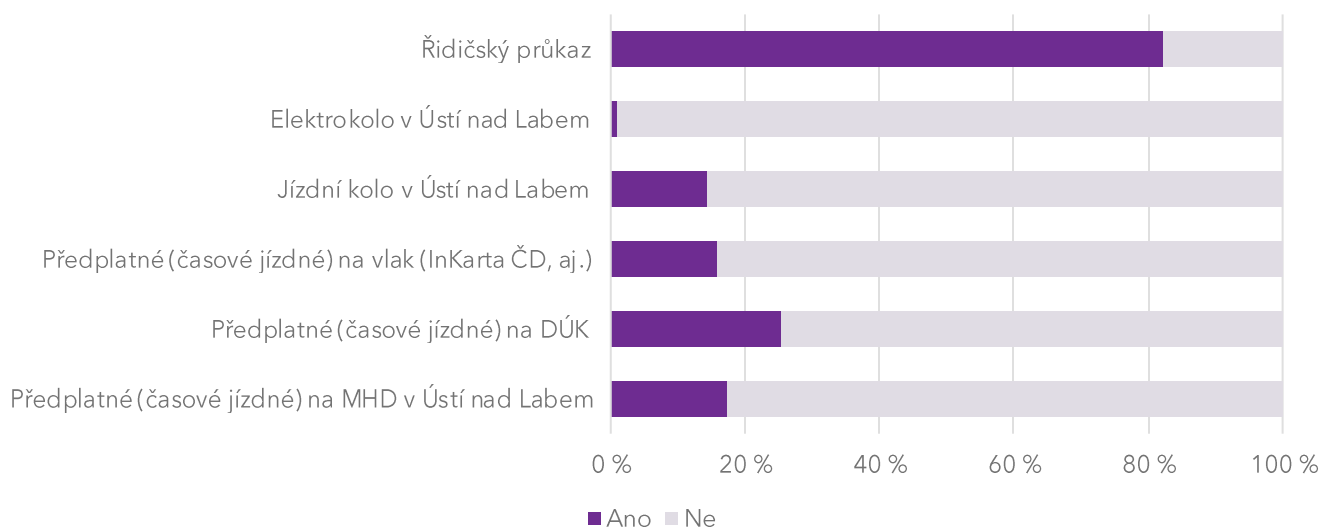
Celkem otázku vyplnilo 1 150 respondentů. Otázka se týkala pouze osob, které v otázce 1 vyplnily, že na UJEP studují. 381 respondentů ji tedy přeskočilo. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Nejčastěji se fyzicky vyskytují studenti na UJEP v úterý, ve středu ve čtvrtek a v pondělí. V tyto dny lze tedy očekávat nejvyšší poptávku po dopravě. V pátek je přítomna méně než polovina respondentů.

- **Prezenční vs. kombinované studium:** Zatímco studenti prezenčního studia se na univerzitě pohybují především od pondělí do čtvrtka, u kombinované formy je trend opačný – jejich přítomnost zcela dominuje v **pátek a v sobotu**. Distanční studenti se rovněž objevují dominantně v tyto dny.
- **Fakultní rozdíly:** Filozofická fakulta má jako jediná ze všech poměrně rovnoměrně rozloženou návštěvnost včetně pátků, zatímco u většiny ostatních fakult dochází v pátek k výraznému poklesu (např. u fakulty strojního inženýrství či Fakulty sociálně ekonomické).

2.5 Společná sekce - vlastnictví a dostupnost prostředků

Otázka 17 - Vlastníte



	ano		ne	
předplatné (časové jízdné) na MHD v Ústí n. L.	17,26 %	243	82,74 %	1165
předplatné (časové jízdné) na DÚK	25,28 %	356	74,72 %	1052
předplatné (časové jízdné) na vlak (InKarta ČD, aj.)	15,84 %	223	84,16 %	1185
jízdní kolo v Ústí n. L.	14,42 %	203	85,58 %	1205
elektrokolo v Ústí n. L.	0,99 %	14	99,01 %	1394
řidičský průkaz	82,17 %	1157	17,83 %	251

Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 1 408

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 123



	zaměstnanci				studenti			
	ano		ne		ano		ne	
předplatné (časové jízdné) na MHD v Ústí	9,52 %	26	90,48 %	247	19,12 %	217	80,88 %	918
předplatné (časové jízdné) na DÚK	10,99 %	30	89,01 %	243	28,72 %	326	71,28 %	809
předplatné (časové jízdné) na vlak (InKarta ČD, aj.)	16,12 %	44	83,88 %	229	15,77 %	179	84,23 %	956
jízdní kolo v Ústí n. L.	35,53 %	97	64,47 %	176	9,34 %	106	90,66 %	1029
elektrokolo v Ústí n. L.	2,93 %	8	97,07 %	265	0,53 %	6	99,47 %	1129
Řidičský průkaz	86,50 %	237	13,50 %	37	81,13 %	920	18,87 %	214

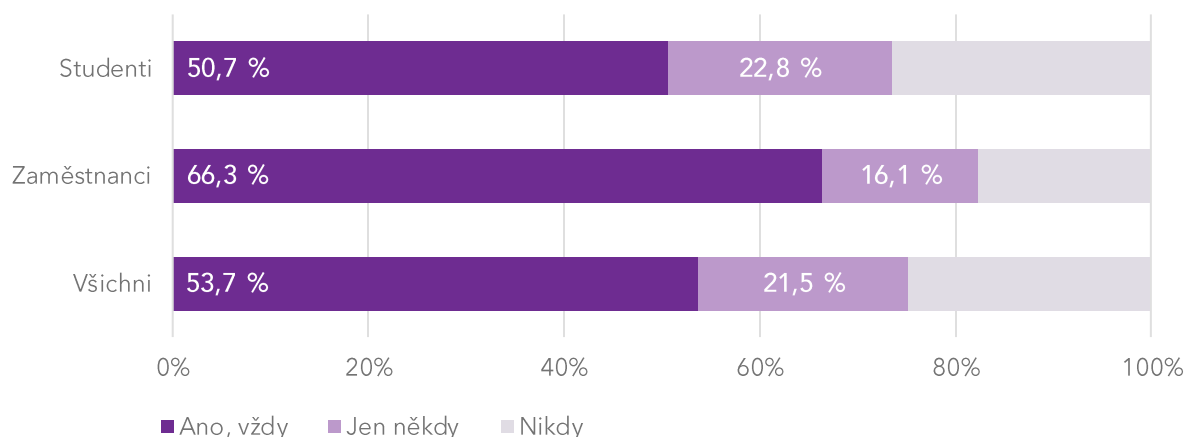
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 1 408 respondentů. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

- **Jízdní kolo** v Ústí nad Labem vlastní pouze 14,42 % (203 osob), přičemž elektrokolem disponuje zanedbatelné necelé 1 % respondentů (převážně zaměstnanci).
- **Předplatné časové jízdné** vlastní poměrně malá část dotázaných: 25,28 % pro DÚK, 17,26 % pro MHD v Ústí nad Labem a 15,84 % pro vlaky. Skutečnost, že méně než pětina respondentů disponuje předplatným na ústeckou MHD, naznačuje určité bariéry, kvůli kterým není tato možnost využívána.

Řidičský průkaz vlastní 82,17 % (1 157) respondentů, přesněji 81,13 % studentů (920) a 86,50 % zaměstnanců (237). Ve srovnání s průzkumem z roku 2019 (kdy mělo ŘP 82,7 % studentů a 92,2 % zaměstnanců) je patrný mírný pokles – výraznější zejména u zaměstnanců – nicméně takto vysoké procento osob s řidičským oprávněním nadále představuje velký potenciál pro využívání osobního automobilu k cestám na UJEP.

Otázka 18 - Máte k dispozici automobil, když jej potřebujete?



	všichni (1 408)		zaměstnanci (273)		studenti (1 135)	
ano, vždy	53,69 %	756	66,30 %	181	5,66 %	575
jen někdy	21,52 %	303	16,12 %	44	22,82 %	259
nikdy	24,79 %	349	17,58 %	48	26,52 %	301

Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 1 408

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 123

Popis:

Celkem otázku vyplnilo 1 408 respondentů. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

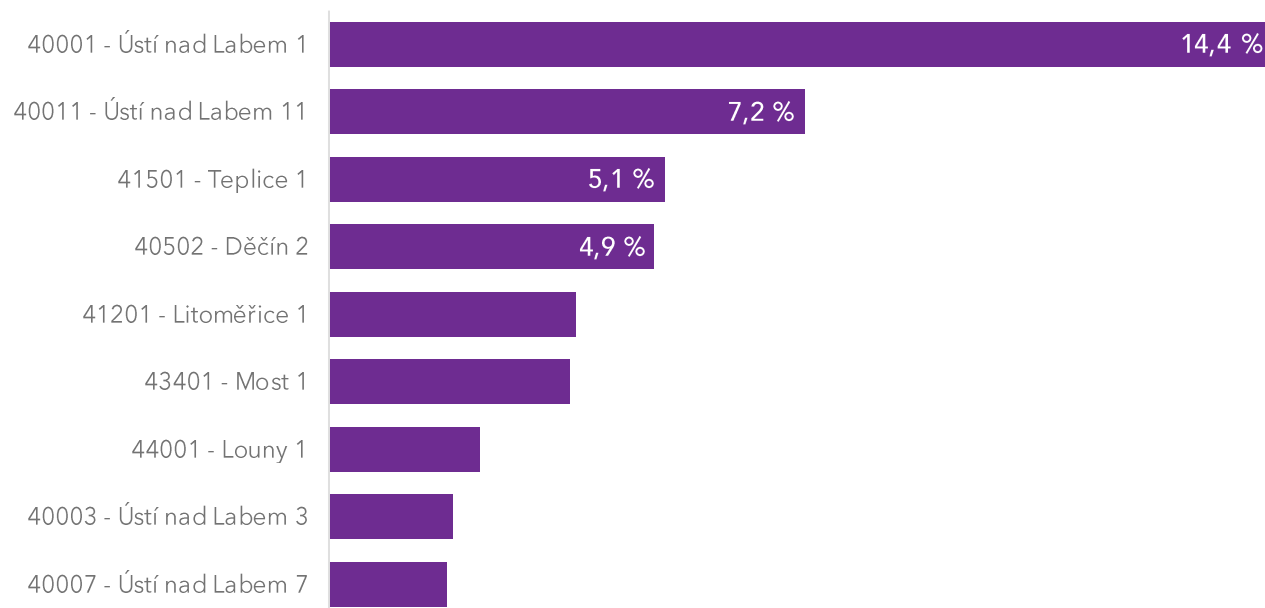
Automobil k dispozici má v případě potřeby dostupný 53,69 % (756) respondentů. 21,52 % (303) jen někdy a zbývajících 24,79 % (349) nikdy.

Dostupnost se liší podle statusu – zatímco u zaměstnanců má auto vždy k dispozici přes 66 % osob, u studentů je to zhruba polovina (50,6 %). Zhruba polovina respondentů by mohla teoreticky dojíždět na UJEP automobilem, když chtěla nebo potřebovala.



2.6 Společná sekce - cestovní deník

Otázka 19 - Kde obvykle začíná vaše cesta na UJEP (PSČ města/obce.)?



400 01 - Ústí nad Labem 1	169	14,40 %
400 11 - Ústí nad Labem 11	85	7,24 %
415 01 - Teplice 1	60	5,11 %
405 02 - Děčín 2	58	4,94 %
412 01 - Litoměřice 1	44	3,75 %
434 01 - Most 1	43	3,66 %
440 01 - Louny 1	27	2,30 %
400 03 - Ústí nad Labem 3	22	1,87 %
400 07 - Ústí nad Labem 7	21	1,79 %
ostatní PSČ	529	45,06 %

Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 1 174

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 357

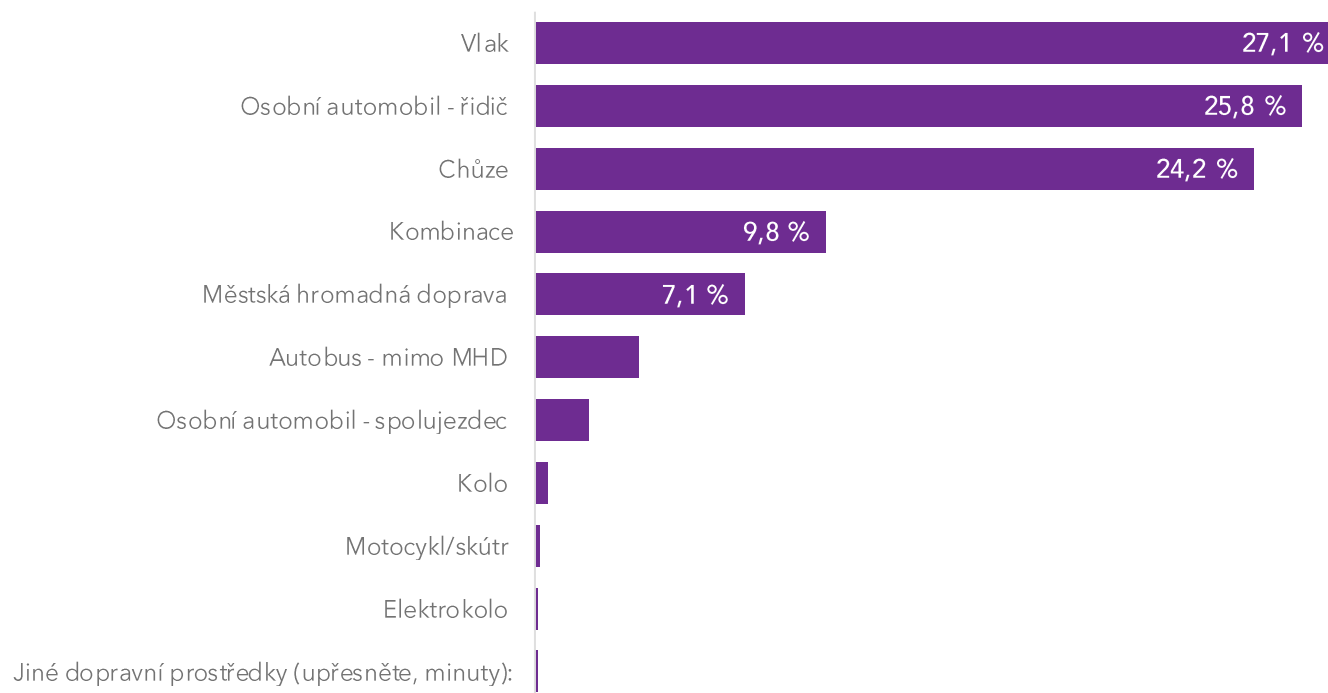
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 1 174 respondentů. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili. Graf výše udává 9 nejčastěji uvedených PSČ (54,94 %; 645). Ostatní PSČ byly uvedeny méně než 20 respondenty (45,06 %; 529). Celkem respondenti vyplnili, že jejich cesta začíná v 258 obcích/městech o různých PSČ. Nejčastěji respondenti začínají svou cestu na UJEP v oblasti Ústí nad Labem 1 (14,40 %; 169), tedy přímo ve městě, kde sídlí univerzita. S ohledem na velikost oblasti je zde určitý potenciál mobility s využitím např. MHD či nemotorové dopravy.

Otázka 20 – Odhadněte prosím, jak dlouho vám obvykle v typický (běžný) den trvá cesta z domova na UJEP ode dveří ke dveřím za využití vaší typické kombinace dopravních prostředků (JEN TAM). (U prostředků, které v typický den nevyužíváte, vyplňte hodnotu „0“.)

Cestovní deník

Dopravní prostředky volené pro cestu na UJEP v běžný den
(nejdelší čas; bez kombinací)



Filtr – žádný

Celkem odpovědělo: 1 174

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 357

respondenti	respondenti		cestovní doba [min]		
	počet	podíl	max.	min.	průměr
vlak	318	27,04 %	300	15	77
osobní automobil - řidič	303	25,77 %	210	5	45
chůze	284	24,15 %	1 440*	1	37
městská hromadná doprava	83	7,06 %	90	8	29
autobus - mimo MHD	41	3,49 %	360	10	48
osobní automobil - spolujezdec	21	1,79 %	120	10	44
kolo	5	0,43 %	240*	20	76
motocykl/skútr	2	0,17 %	50	15	36
elektrokolo	1	0,09 %	50	50	50
jiné dopravní prostředky (upřesněte, minuty):	1	0,09 %	215	215	215
chůze; Autobus - mimo MHD	4	0,34 %	30	15	24



respondenti	respondenti		cestovní doba [min]		
	počet	podíl	max.	min.	průměr
chůze; městská hromadná doprava	15	1,28 %	35	10	19
chůze; osobní automobil – řidič	6	0,51 %	30	5	14
chůze; městská hromadná doprava; autobus – mimo MHD	2	0,17 %	15	15	15
chůze; vlak	12	1,02 %	85	20	35
chůze; městská hromadná doprava; vlak	1	0,09 %	30	30	30
chůze; osobní automobil – spolujezdec	1	0,09 %	15	15	23
chůze; osobní automobil – spolujezdec; autobus – mimo MHD	1	0,09 %	30	30	30
chůze; autobus – mimo MHD; vlak	1	0,09 %	30	30	30
chůze; osobní automobil – řidič; vlak	1	0,09 %	30	30	30
chůze; osobní automobil – řidič; osobní automobil – spolujezdec	1	0,09 %	10	10	10
autobus – mimo MHD; vlak	7	0,60 %	120	20	63
kolo; koloběžka	1	0,09 %	60	60	60
městská hromadná doprava; autobus – mimo MHD	10	0,85 %	100	15	38
městská hromadná doprava; vlak	7	0,60 %	50	15	27
městská hromadná doprava; autobus – mimo MHD; vlak	2	0,17 %	90	35	63
motocykl/skútr; osobní automobil – řidič	3	0,26 %	50	20	38
osobní automobil – spolujezdec; městská hromadná doprava	1	0,09 %	15	15	22
osobní automobil – spolujezdec; vlak	3	0,26 %	45	30	39
osobní automobil – řidič; osobní automobil – spolujezdec; autobus – mimo MHD	1	0,09 %	20	20	20
osobní automobil – řidič; autobus – mimo MHD	1	0,09 %	20	20	20
osobní automobil – řidič; osobní automobil – spolujezdec; městská hromadná doprava	1	0,09 %	20	20	25
osobní automobil – řidič; vlak	6	0,51 %	90	20	41
osobní automobil – řidič; osobní automobil – spolujezdec	24	2,04 %	131	10	45
osobní automobil – řidič; osobní automobil – spolujezdec; vlak	2	0,17 %	60	30	45
osobní automobil – řidič; osobní automobil – spolujezdec; městská hromadná doprava; vlak	1	0,09 %	30	30	30

Pozn.: Hodnota např. 1440 minut u chůze je pravděpodobně chybou při vyplňování dotazníku. Někteří respondenti asi nepochopili otázku a vyplnili, jak dlouho by jim teoreticky cesta daným prostředkem trvala, místo uvedení skutečného času pouze u prostředků, které v běžný den používají.

	méně než 1 km		od 1 do 3 km		3 a více km		celkem	
	počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
vlak	0	0,00 %	0	0,00 %	318	29,44 %	318	27,09 %
osobní automobil – řidič	0	0,00 %	1	2,44 %	302	27,96 %	303	25,81 %
městská hromadná doprava	0	0,00 %	0	0,00 %	83	7,69 %	83	7,07 %
chůze	53	100,00 %	39	95,12 %	192	17,78 %	284	24,19 %
autobus – mimo MHD	0	0,00 %	0	0,00 %	41	3,80 %	41	3,49 %
osobní automobil – spolujezdec	0	0,00 %	0	0,00 %	21	1,94 %	21	1,79 %
jiné dopravní prostředky	0	0,00 %	0	0,00 %	1	0,09 %	1	0,09 %
kolo	0	0,00 %	0	0,00 %	5	0,46 %	5	0,43 %
motocykl/skútr	0	0,00 %	0	0,00 %	2	0,19 %	2	0,17 %
elektrokolo	0	0,00 %	0	0,00 %	1	0,09 %	1	0,09 %
kombinace	0	0,00 %	1	2,44 %	114	10,56 %	115	9,80 %

zaměstnanci	méně než 1 km		od 1 do 3 km		3 a více km		celkem	
	počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
vlak	0	0,00 %	0	0,00 %	41	18,98 %	41	16,87 %
osobní automobil – řidič	0	0,00 %	0	0,00 %	64	29,63 %	64	26,34 %
městská hromadná doprava	0	0,00 %	0	0,00 %	12	5,56 %	12	4,94 %
chůze	13	100,00 %	13	92,86 %	70	32,41 %	96	39,51 %
autobus – mimo MHD	0	0,00 %	0	0,00 %	4	1,85 %	4	1,65 %
osobní automobil – spolujezdec	0	0,00 %	0	0,00 %	5	2,31 %	5	2,06 %
jiné dopravní prostředky	0	0,00 %	0	0,00 %	0	0,00 %	0	0,00 %
kolo	0	0,00 %	0	0,00 %	3	1,39 %	3	1,23 %
motocykl/skútr	0	0,00 %	0	0,00 %	1	0,46 %	1	0,41 %
elektrokolo	0	0,00 %	0	0,00 %	1	0,46 %	1	0,41 %
kombinace	0	0,00 %	1	7,14 %	15	6,94 %	16	6,58 %



studenti	méně než 1 km		od 1 do 3 km		3 a více km		celkem	
	počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
vlak	0	0,00 %	0	0,00 %	277	32,06 %	277	29,75 %
osobní automobil – řidič	0	0,00 %	1	3,70 %	238	27,55 %	239	25,67 %
městská hromadná doprava	0	0,00 %	0	0,00 %	71	8,22 %	71	7,63 %
chůze	40	100,00 %	26	96,30 %	122	14,12 %	188	20,19 %
autobus – mimo MHD	0	0,00 %	0	0,00 %	37	4,28 %	37	3,97 %
osobní automobil – spolujezdec	0	0,00 %	0	0,00 %	16	1,85 %	16	1,72 %
jiné dopravní prostředky	0	0,00 %	0	0,00 %	1	0,12 %	1	0,11 %
kolo	0	0,00 %	0	0,00 %	2	0,23 %	2	0,21 %
motocykl/skútr	0	0,00 %	0	0,00 %	1	0,12 %	1	0,11 %
elektrokolo	0	0,00 %	0	0,00 %	0	0,00 %	0	0,00 %
kombinace	0	0,00 %	0	0,00 %	99	11,46 %	99	10,63 %

	muži		ženy		nechci vyplňovat	
	počet*	podíl	počet*	podíl	počet*	podíl
vlak	70	25,55 %	159	28,09 %	5	25,00 %
osobní automobil – řidič	79	28,83 %	133	23,50 %	4	20,00 %
městská hromadná doprava	10	3,65 %	49	8,66 %	3	15,00 %
chůze	79	28,83 %	133	23,50 %	8	40,00 %
autobus – mimo MHD	5	1,82 %	21	3,71 %	0	0,00 %
osobní automobil – spolujezdec	6	2,19 %	8	1,41 %	0	0,00 %
jiné dopravní prostředky	0	0,00 %	1	0,18 %	0	0,00 %
kolo	3	1,09 %	2	0,35 %	0	0,00 %
motocykl/skútr	0	0,00 %	0	0,00 %	0	0,00 %
elektrokolo	0	0,00 %	1	0,18 %	0	0,00 %
kombinace	22	8,03 %	59	10,42 %	0	0,00 %

Jedná se o odpovědi respondentů, kteří vyplnili otázku 44 týkající se pohlaví. Tito respondenti zároveň dokončili celý dotazník (860 respondentů).

	zaměstnanci		studenti	
	počet	podíl	počet	podíl
vlak	41	16,87 %	277	29,75 %
osobní automobil – řidič	64	26,34 %	239	25,67 %
městská hromadná doprava	12	4,94 %	71	7,63 %
chůze	96	39,51 %	188	20,19 %
autobus – mimo MHD	4	1,65 %	37	3,97 %
osobní automobil – spolujezdec	5	2,06 %	16	1,72 %
jiné dopravní prostředky	0	0,00 %	1	0,11 %
kolo	3	1,23 %	2	0,21 %
motocykl/skútr	1	0,41 %	1	0,11 %
elektrokolo	1	0,41 %	0	0,00 %
kombinace	16	6,58 %	99	10,63 %

Nejčastější fyzické místo výkonu práce a způsob dopravy [%]*							
zaměstnanci	Za Válcovnou	home office**	Králova Vyšina	FZS (Masarykova nemocnice)	Moskevská (FSE)	České mládeže	kampus
počet (ti, kdo vyplnili nejčastější budovu a zároveň cest. deník)	4	6	5	15	22	18	172
vlak	50,00 %	50,00 %	20,00 %	13,33 %	26,09 %	5,56 %	15,12 %
osobní automobil – řidič	0,00 %	33,33 %	20,00 %	26,67 %	43,48 %	22,22 %	25,00 %
městská hromadná doprava	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	4,35 %	11,11 %	5,23 %
chůze	50,00 %	0,00 %	40,00 %	40,00 %	26,09 %	33,33 %	43,02 %
autobus – mimo MHD	0,00 %	16,67 %	0,00 %	13,33 %	0,00 %	5,56 %	0,00 %
osobní automobil – spolujezdec	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	5,56 %	2,33 %
jiné dopravní prostředky	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
kolo	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	5,56 %	1,16 %
motocykl/skútr	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,58 %
elektrokolo	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	5,56 %	0,00 %
kombinace	0,00 %	0,00 %	20,00 %	6,67 %	0,00 %	5,56 %	7,56 %

*Budovy Brněnská, SKM Jateční, Bukovina, Na Okraji, SKM ul. Klišská a Velká Hradební žádný zaměstnanec neoznačil jako budovu, kde nejčastěji pracuje. Proto nejsou uvedeny v tabulce. V seznamu nebyla uvedena budova Hoření, v případě, že pracovali v této budově, měli vybrat budovu k ní nejbližší situovanou.

**Zaměstnanci, kteří uvedli, že nejčastěji pracují z home office.



Nejčastější fyzické místo fyzického výskytu studentů a způsob dopravy [%]*							
studenti	Za Válcovou	Na Okraji	Králova Výšina	FZS (Masarykova nemocnice)	Moskevská (FSE)	České mládeže	kampus
počet (ti, kdo vyplnili nejčastější budovu a zároveň cest. deník)	30	4	60	109	149	111	465
vlak	26,67 %	50,00 %	38,33 %	25,69 %	27,52 %	20,72 %	32,69 %
osobní automobil – řidič	13,33 %	0,00 %	13,33 %	24,77 %	32,89 %	36,94 %	23,23 %
městská hromadná doprava	16,67 %	25,00 %	5,00 %	14,68 %	9,40 %	6,31 %	5,38 %
chůze	33,33 %	0,00 %	26,67 %	16,51 %	16,78 %	15,32 %	21,94 %
autobus – mimo MHD	0,00 %	0,00 %	5,00 %	7,34 %	1,34 %	2,70 %	4,52 %
osobní automobil – spolujezdec	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	3,36 %	1,80 %	1,94 %
jiné dopravní prostředky	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,90 %	0,00 %
kolo	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,67 %	0,00 %	0,22 %
motocykl/skútr	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,22 %
elektrokolo	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
kombinace	10,00 %	25,00 %	11,67 %	11,01 %	8,05 %	15,32 %	9,89 %

*Budovy Brněnská, SKM Jateční, Bukovina, SKM ul. Klíšská a Velká Hradební žádný student neoznačil jako budovu, kde se nejčastěji vyskytuje. Proto nejsou uvedeny v tabulce. V seznamu nebyla uvedena budova Hoření, v případě, že pobývali v této budově, měli vybrat budovu k ní nejbližší situovanou.

	zaměstnanci				studenti			
	bydlí v Ústí nad Labem		dojíždí do Ústí nad Labem		bydlí v Ústí nad Labem		dojíždí do Ústí nad Labem	
	-	[%]	-	[%]	-	[%]	-	[%]
vlak	2	1,92 %	31	33,70 %	25	12,08 %	176	38,51 %
osobní automobil – řidič	14	13,46 %	39	42,39 %	12	5,80 %	151	33,04 %
městská hromadná doprava	10	9,62 %	1	1,09 %	40	19,32 %	11	2,41 %
chůze	70	67,31 %	9	9,78 %	111	53,62 %	30	6,56 %
autobus – mimo MHD	0	0,00 %	2	2,17 %	4	1,93 %	20	4,38 %
osobní automobil – spolujezdec	2	1,92 %	1	1,09 %	1	0,48 %	10	2,19 %
jiné dopravní prostředky	0	0,00 %	0	0,00 %	0	0,00 %	1	0,22 %
kolo	0	0,00 %	3	3,26 %	0	0,00 %	2	0,44 %
motocykl/skútr	0	0,00 %	0	0,00 %	0	0,00 %	0	0,00 %
elektrokolo	0	0,00 %	1	1,09 %	0	0,00 %	0	0,00 %
kombinace	6	5,77 %	5	5,43 %	14	6,76 %	56	12,25 %

Jedná se o odpovědi respondentů, kteří vyplnili otázku 46 týkající se pohlaví. Tito respondenti zároveň dokončili celý dotazník (860 respondentů).

Popis:



Celkem otázku vyplnilo 1 174 respondentů. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

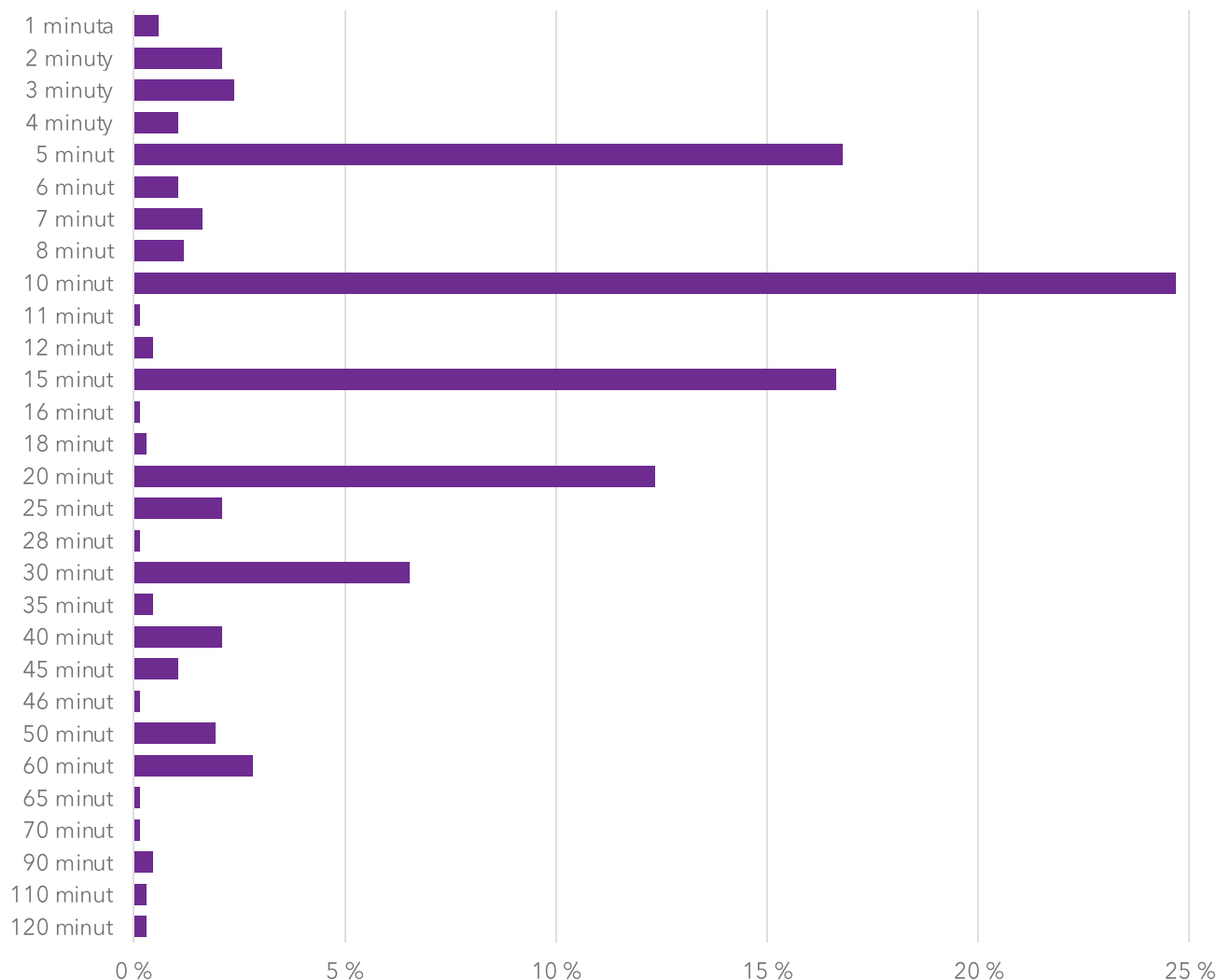
Graf udává zjednodušenou dělbu přepravní práce pro cestu na UJEP podle nejvíce užívaného dopravního prostředku vždy každého respondenta (nejdelší čas uvedený u každého prostředku). V grafu je v zájmu lepší čitelnosti uvedena možnost kombinace. Ta představuje součet odpovědí respondentů, kteří využívají více dopravních prostředků, kterými se po cestě pohybují stejně dlouho (např. 5 minut chůze + 5 minut osobní automobil – řidič). Jejich konkrétní odpovědi jsou uvedeny v tabulce.

Třemi nejvyužívanějšími způsoby dopravy na UJEP jsou **vlak (27,04 %)**, **osobní automobil v roli řidiče (25,77 %)** a **pěší chůze (24,15 %)**. Veřejná městská doprava (MHD) funguje jako hlavní prostředek pouze pro 7,06 % osob. Jízdní kola tvoří celkově méně než 1 %.

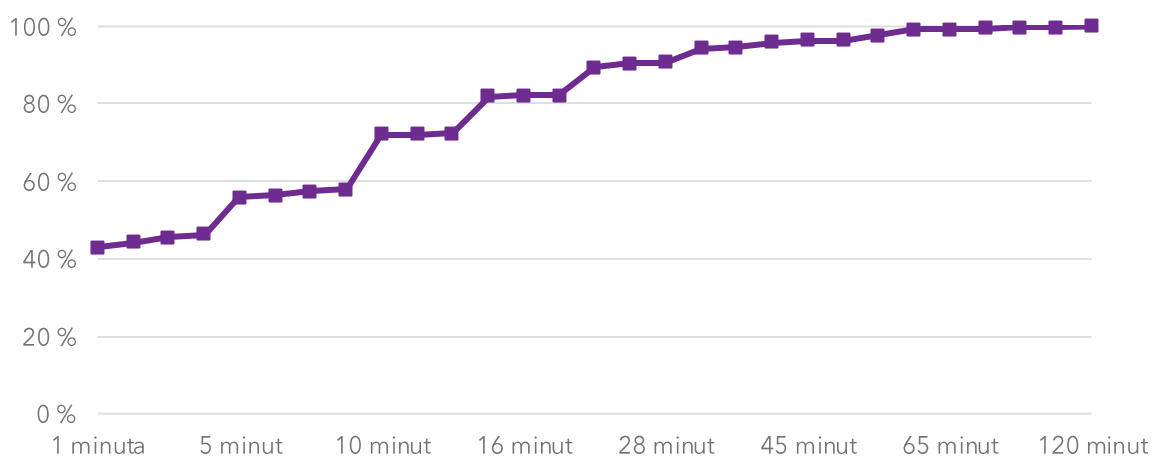
- **Bydliště:** Chování se liší podle výchozího bodu. Studenti i zaměstnanci bydlící přímo v Ústí nad Labem dominují v přesunech **pěšky** (53 % studentů a 67 % zaměstnanců). Naopak u dojíždějících mimo Ústí volí studenti nejčastěji vlak (38,5 %), zatímco dojíždějící zaměstnanci preferují auto (42,4 %).
- **Role vzdálenosti:** Data potvrzují logické limity. Chůze dominuje cestám kratším než 1 km, případně 1–3 km. Jakmile přesáhne délka cesty 3 km, přesouvají se respondenti do osobních aut, vlaků či autobusů. Procento cest nad 3 km u obou skupin převažuje, což se objevuje i ve zjištěních z roku 2019.
- **Rozdíly podle statusu a pohlaví:** Zaměstnanci využívají chůzi a auto častěji než studenti (kteří volí výrazně více na vlak). Z pohledu pohlaví sedají muži častěji za volant (téměř 29 % mužů vs. 23,5 % žen), zatímco ženy o něco více využívají vlak a znatelně více MHD (8,6 % žen vs. 3,6 % mužů).
- **Cílové budovy:** Lidé mířící do budovy Za Válcovnou chodí pěšky či dojíždějí vlakem. Kdo míří do budov FSE (Moskevská) nebo České mládeže, volí velmi často osobní automobil. Zajímavým zjištěním je také, že 43 % zaměstnanců chodí do kampusu pěšky



Otázka 21 - Odhadněte prosím, jak dlouho z celkové cesty na UJEP (JEN TAM) v typický (běžný) den celkem čekáte na dopravní prostředky (minuty).



Kumulativně



Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 1 174

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 357



0 minuta	501	74,44 %	11 minut	1	0,15 %	40 minut	14	2,08 %
1 minuta	4	0,59 %	12 minut	3	0,45 %	45 minut	7	1,04 %
2 minuty	14	2,08 %	15 minut	112	16,64 %	46 minut	1	0,15 %
3 minuty	16	2,38 %	16 minut	1	0,15 %	50 minut	13	1,93 %
4 minuty	7	1,04 %	18 minut	2	0,30 %	60 minut	19	2,82 %
5 minut	113	16,79 %	20 minut	83	12,33 %	65 minut	1	0,15 %
6 minut	7	1,04 %	25 minut	14	2,08 %	70 minut	1	0,15 %
7 minut	11	1,63 %	28 minut	1	0,15 %	90 minut	3	0,45 %
8 minut	8	1,19 %	30 minut	44	6,54 %	110 minut	2	0,30 %
10 minut	166	24,67 %	35 minut	3	0,45 %	120 minut	2	0,30 %

Popis:

Celkem otázku vyplnilo 1 174 respondentů. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Nejčastější respondenty uvedená doba čekání při cestě na UJEP je 0 minut (74,44 %; 501) a dále 10 minut (24,67 %; 166), 5 minut (16,79 %; 113) a 15 minut (16,64 %; 112). Nejdelší vyplněná doba čekání byla 120 minut a uvedli ji dva respondenti (0,30 %). Průměrná doba čekání při nezapočítání respondentů, kteří uvedli hodnotu 0, je cca 17 minut.



Otázka 22 - Liší se vaše cesta z UJEP od cesty na UJEP v běžný den?



ano	21,86 %	256
ne	78,14 %	915

Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 1 171

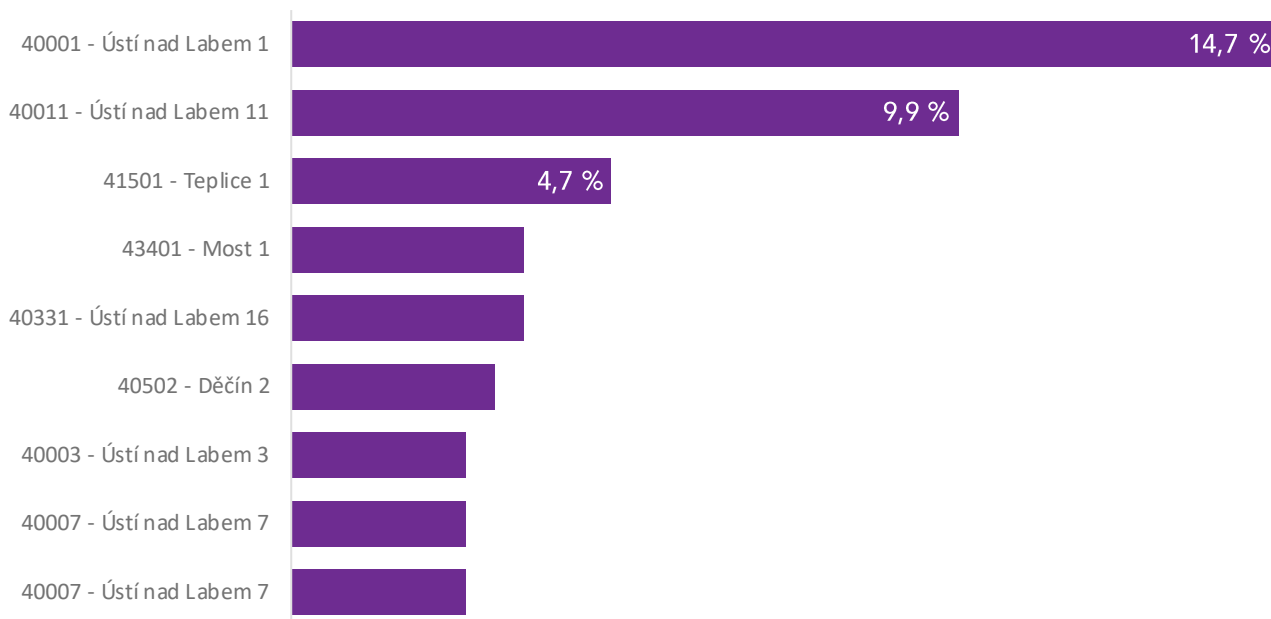
Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 360

Popis:

Celkem otázku vyplnilo 1 171 respondentů. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

U většiny respondentů (78,14 %; 915) se jejich cesta z UJEP od cesty na UJEP v běžný den neliší. Tito respondenti tedy pravděpodobně v běžný den jedou z UJEP rovnou zpět domů. Zbývajících 21,86 % (256 osob) má zpáteční cestu odlišnou, následující tři podotázky se věnují výhradně této skupině.

Podotázka 23 – Vaše cílová destinace: (PSC města/obce.)



40001 - Ústí nad Labem 1	14,66 %	34
40011 - Ústí nad Labem 11	9,91 %	23
41501 - Teplice 1	4,74 %	11
43401 - Most 1	3,45 %	8
40331 - Ústí nad Labem 16	3,45 %	8
40502 - Děčín 2	3,02 %	7
40003 - Ústí nad Labem 3	2,59 %	6
40007 - Ústí nad Labem 7	2,59 %	6
41201 - Litoměřice 1	2,59 %	6
ostatní PSC	46,98 %	109

Filtr – v otázce 22 zvolena možnost „ano“

Celkem odpovědělo: 232

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 1 299

Popis:

Celkem otázku vyplnilo 232 respondentů. Otázka byla povinná pro ty, kdo v otázce 22 vyplnili „ano“, tj. že se jejich běžná cesta z UJEP liší od jejich běžné cesty na UJEP. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Graf výše udává 9 nejčastěji uvedených PSC (53,02 %; 232). Ostatní PSC byla uvedena méně než 6 respondenty (46,98 %; 109). Celkem respondenti, jejichž cesta z UJEP se liší od cesty na UJEP, vyplnili, že jejich cesta končí v 98 obcích/městech o různých PSC. Nejčastěji respondenti končí svou cestu na UJEP v oblasti Ústí nad Labem 1 (14,66 %; 34).

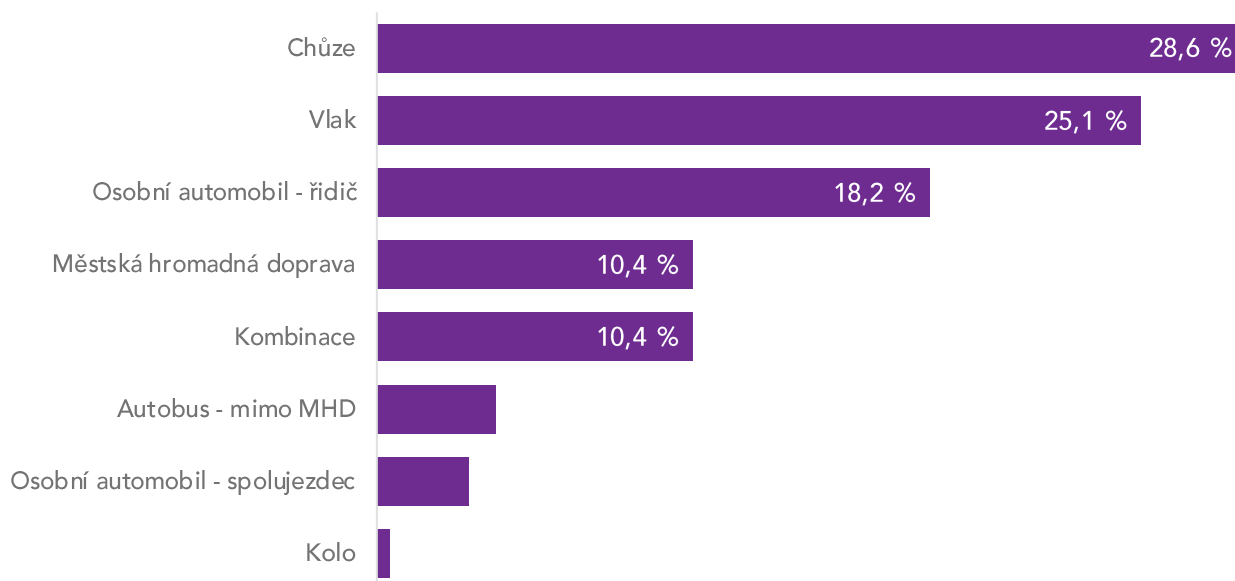


Podotázka 24 – Odhadněte prosím, jak dlouho vám obvykle v typický (běžný) den trvá cesta z UJEP do vaší cílové destinace ode dveří ke dveřím za využití vaší typické kombinace dopravních prostředků (JEN ZPĚT). (U prostředků, které v typický den nevyužíváte, vyplňte hodnotu „0“.)

Cestovní deník

Dopravní prostředky volené pro cestu z UJEP v běžný den, pokud se liší od cesty na UJEP

(nejdelší čas; bez kombinací)



Filtr – v otázce 22 zvolena možnost „ano“

Celkem odpovědělo: 232

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 1 299

	respondenti		cestovní doba [min]		
	počet	podíl	max.	min.	průměr
chůze	66	28,57 %	600*	5	45
vlak	58	25,11 %	160	18	68
osobní automobil - řidič	42	18,18 %	140	8	42
městská hromadná doprava	24	10,39 %	55	11	32
autobus - mimo MHD	9	3,90 %	135	25	47
osobní automobil - spolujezdec	7	3,03 %	50	7	29
kolo	1	0,43 %	100	100	50
chůze; městská hromadná doprava	4	1,73 %	35	15	23
chůze; osobní automobil - spolujezdec	2	0,87 %	30	15	23
chůze; vlak	5	2,16 %	45	20	33
autobus - mimo MHD; vlak	1	0,43 %	20	20	40

	respondenti		cestovní doba [min]		
	počet	podíl	max.	min.	průměr
městská hromadná doprava; vlak	1	0,43 %	90	90	90
městská hromadná doprava; autobus – mimo MHD; vlak	1	0,43 %	100	100	50
osobní automobil – řidič; vlak	1	0,43 %	60	60	60
osobní automobil – řidič; osobní automobil – spolujezdec	8	3,46 %	45	20	28
osobní automobil – spolujezdec; městská hromadná doprava	1	0,43 %	25	25	13

Hodnota např. 600 minut u chůze je pravděpodobně chybou při vyplňování dotazníku. Někteří respondenti asi nepochopili otázku a vyplnili, jak dlouho by jim teoreticky cesta daným prostředkem trvala, místo uvedení skutečného času pouze u prostředků, které v běžný den používají.

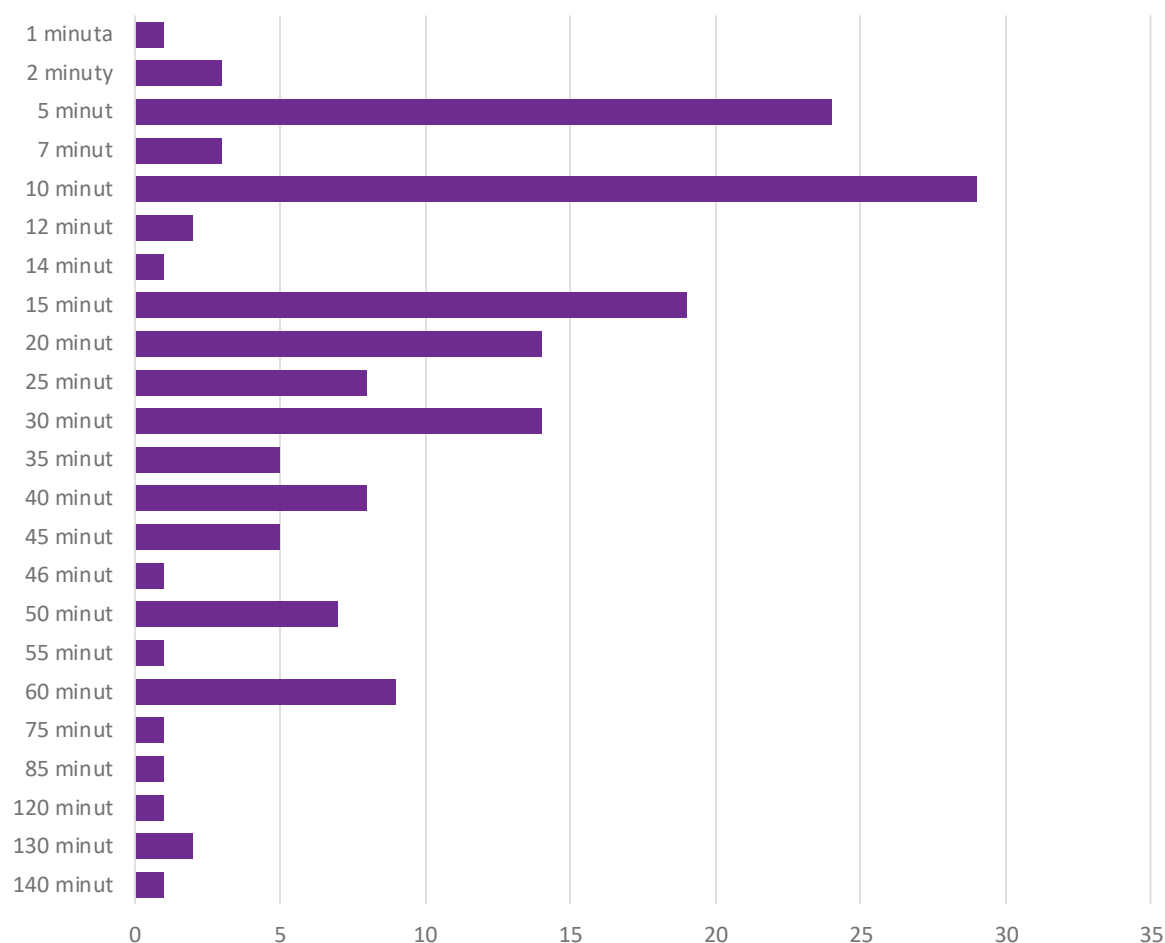
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 232 respondentů. Otázka byla povinná pro ty, kdo v otázce 22 vyplnili „ano“, tj. že se jejich běžná cesta z UJEP liší od jejich běžné cesty na UJEP. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

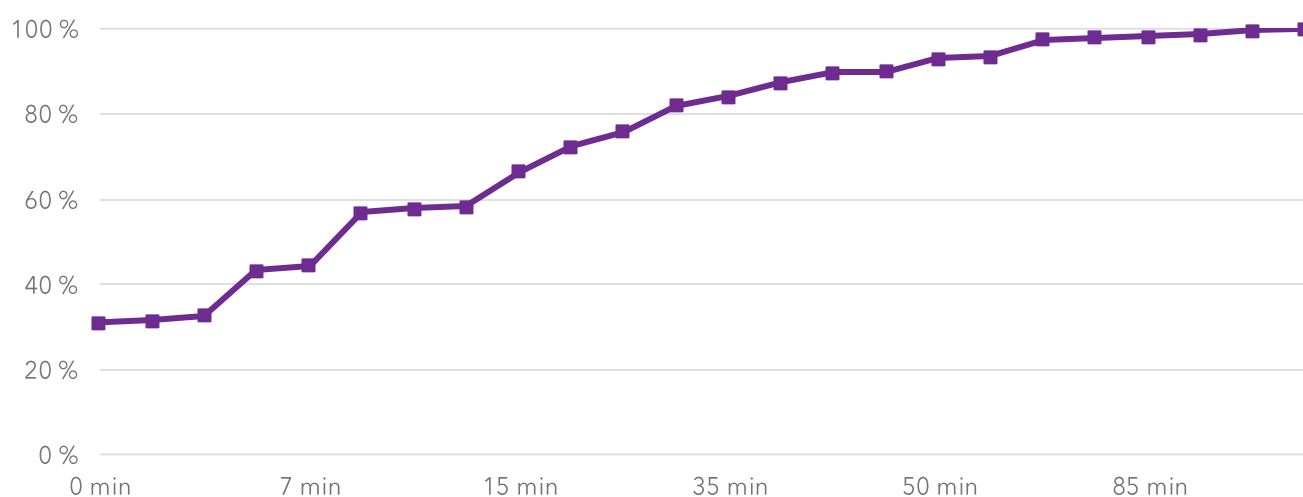
Graf udává zjednodušenou dělbu přepravní práce pro cestu z UJEP podle nejvíce užívaného dopravního prostředku každého respondenta, jehož cesta z UJEP se liší od cesty na UJEP (nejdelší čas uvedený u každého prostředku). V grafu je v zájmu lepší čitelnosti uvedena možnost kombinace. Ta představuje součet odpovědí respondentů, kteří využívají více dopravních prostředků, kterými se po cestě pohybují stejně dlouho (např. 20 minut chůze + 20 minut městská hromadná doprava). Jejich konkrétní odpovědi jsou uvedeny v tabulce. Na první místo se posouvá **pěší chůze (28,57 %)**, následovaná vlakem (25,11 %) a autem – řidič klesající na 18,18 %. Větší podíl chůze pravděpodobně souvisí s odpoledními aktivitami, např. pěším přesunem do centra města apod.



Podotázka 25 - Odhadněte prosím, jak dlouho z celkové cesty z UJEP (JEN ZPĚT) v typický (běžný) den celkem čekáte na dopravní prostředky (minuty).



Kumulativně



Filtr – v otázce 22 zvolena možnost „ano“

Celkem odpovědělo: 232

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 1 299



0 minut	72	31,03 %	15 minut	19	8,19 %	50 minut	7	3,02 %
1 minuta	1	0,43 %	20 minut	14	6,03 %	55 minut	1	0,43 %
2 minuty	3	1,29 %	25 minut	8	3,45 %	60 minut	9	3,88 %
5 minut	24	10,34 %	30 minut	14	6,03 %	75 minut	1	0,43 %
7 minut	3	1,29 %	35 minut	5	2,16 %	85 minut	1	0,43 %
10 minut	29	12,50 %	40 minut	8	3,45 %	120 minut	1	0,43 %
12 minut	2	0,86 %	45 minut	5	2,16 %	130 minut	2	0,86 %
14 minut	1	0,43 %	46 minut	1	0,43 %	140 minut	1	0,43 %

Popis:

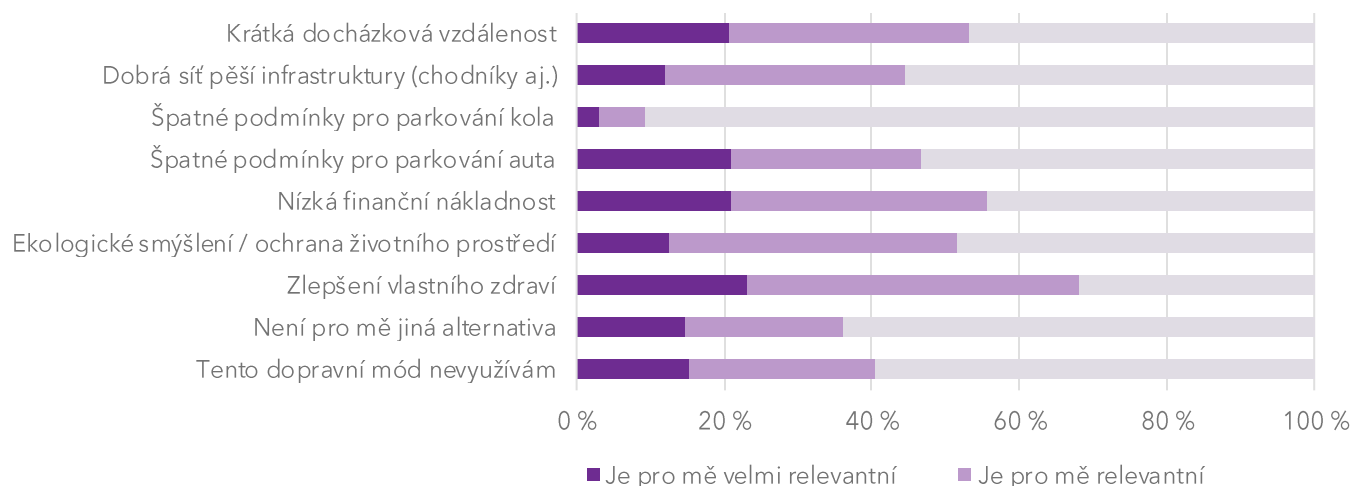
Celkem otázku vyplnilo 232 respondentů. Otázka byla povinná pro ty, kdo v otázce 22 vyplnili „ano“, tj. že se jejich běžná cesta z UJEP liší od jejich běžné cesty na UJEP. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Zatímco cestou *na* UJEP čekalo 0 minut přes 74 % osob, při cestě z UJEP nemá žádné čekání pouze 31,03 % (72 osob). Většina lidí tak musí na zpáteční spoj čekat. Při nezapočítání nulových hodnot čekání stráví respondent při cestě zpět čekáním v průměru **25 minut** (což je o 8 minut více než při cestě tam).



2.7 Společná sekce - motivace

Otázka 26 - Co vás motivuje k chození pěšky na UJEP?



	je pro mě velmi relevantní		je pro mě relevantní		není pro mě relevantní	
tento dopravní mód nevyužívám	25,38 %	268	15,15 %	160	59,47 %	628
není pro mě jiná alternativa	21,21 %	224	14,77 %	156	64,02 %	676
zlepšení vlastního zdraví	44,88 %	474	23,20 %	245	31,91 %	337
ekologické smýšlení / ochrana životního prostředí	39,02 %	412	12,60 %	133	48,39 %	511
nízká finanční nákladnost	34,57 %	365	21,02 %	222	44,41 %	469
špatné podmínky pro parkování auta	25,76 %	272	20,83 %	220	53,41 %	564
špatné podmínky pro parkování kola	6,15 %	65	3,12 %	33	90,72 %	958
dobrá síť pěší infrastruktury (chodníky aj.)	32,38 %	342	12,03 %	127	55,59 %	587
krátká docházková vzdálenost	32,67 %	345	20,55 %	217	46,78 %	494
jiné (prosím, upřesněte):						-

Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 1 056

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 475

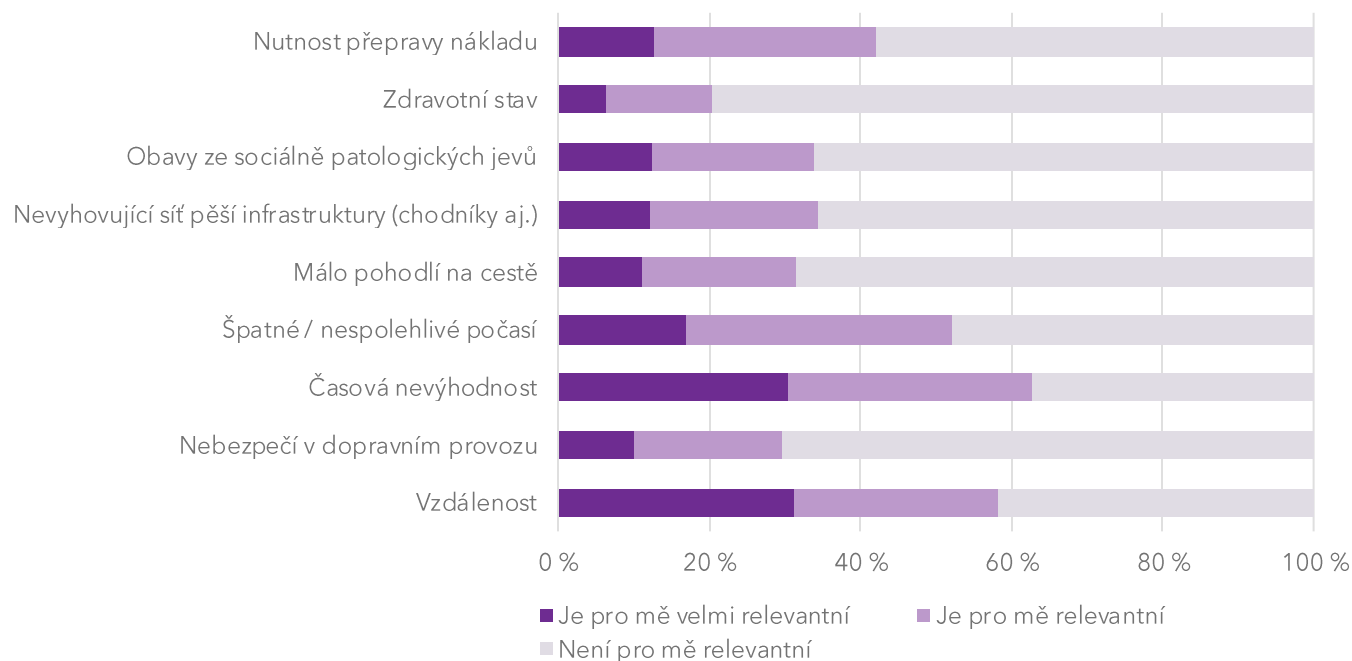
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 1 056 respondentů. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

K chození pěšky na UJEP motivuje respondenty zejména zlepšení vlastního zdraví, nízká finanční nákladnost, krátká docházková vzdálenost a ekologické smýšlení. 84 respondentů vybralo možnost jiné, kde se často vyskytovaly postoje, že z důvodu velké vzdálenosti pro ně není možné chodit pěšky, či že bydlí nedaleko. Jiní uváděli, že chodí pěšky od zastávek MHD, dále že jsou dlouhé intervaly mezi spoji MHD a někdy si tím zkracují i čekání.



Otázka 27 - Co vás odrazuje od chození pěšky na UJEP?



	je pro mě velmi relevantní		je pro mě relevantní		není pro mě relevantní	
vzdálenost	31,35 %	322	26,97 %	277	41,67 %	428
nebezpečí v dopravním provozu	10,03 %	103	19,67 %	202	70,30 %	722
časová nevýhodnost	30,55 %	315	32,10 %	331	37,34 %	385
špatné / nespolehlivé počasí	17,07 %	176	35,11 %	362	47,82 %	493
málo pohodlí na cestě	11,08 %	114	20,32 %	209	68,61 %	706
nevhovující síť pěší infrastruktury (chodníky aj.)	12,05 %	124	22,36 %	230	65,60 %	675
obavy ze sociálně patologických jevů	12,56 %	129	21,22 %	218	66,21 %	680
zdravotní stav	6,43 %	66	14,02 %	144	79,55 %	817
nutnost přepravy nákladu	12,81 %	132	29,23 %	301	57,96 %	597
jiné (prosím, upřesněte)						-

Filtr – žádný

Celkem odpovědělo: 1 034

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 497

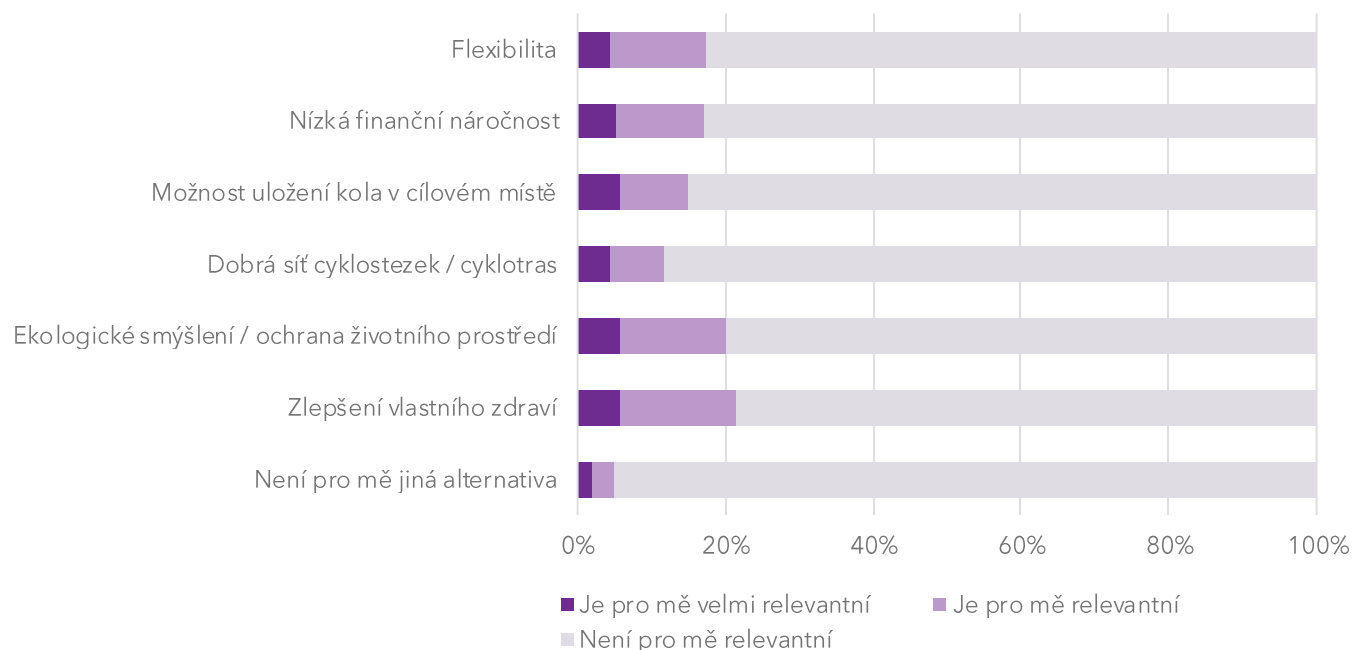
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 1 056 respondentů. Otázka byla nepovinná. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Jako hlavní bariéry pro pěší dopravu vnímají respondenti logistické faktory – primárně se jedná o **vzdálenost** a s tím spojenou **časovou nevýhodnost**. Významnou roli hraje také **špatné počasí** a **nutnost přepravy nákladu**. V části jiné byly zmíněny také další povinnosti po cestě.



Otázka 28 - Co vás motivuje k dojíždění na kole na UJEP?



	je pro mě velmi relevantní		je pro mě relevantní		není pro mě relevantní	
není pro mě jiná alternativa	1,94 %	19	2,96 %	29	95,09 %	930
zlepšení vlastního zdraví	5,83 %	57	15,54 %	152	78,63 %	769
ekologické smýšlení / ochrana životního prostředí	5,73 %	56	14,22 %	139	80,06 %	783
dobrá síť cyklostezek / cyklotras	4,40 %	43	7,16 %	70	88,45 %	865
možnost uložení kola v cílovém místě	5,83 %	57	9,10 %	89	85,07 %	832
nízká finanční náročnost	5,11 %	50	12,06 %	118	82,82 %	810
flexibilita	4,39 %	43	12,98 %	127	82,62 %	808
jiné (prosím, upřesněte)						-

Filtr – žádný

Celkem odpovědělo: 978

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 553

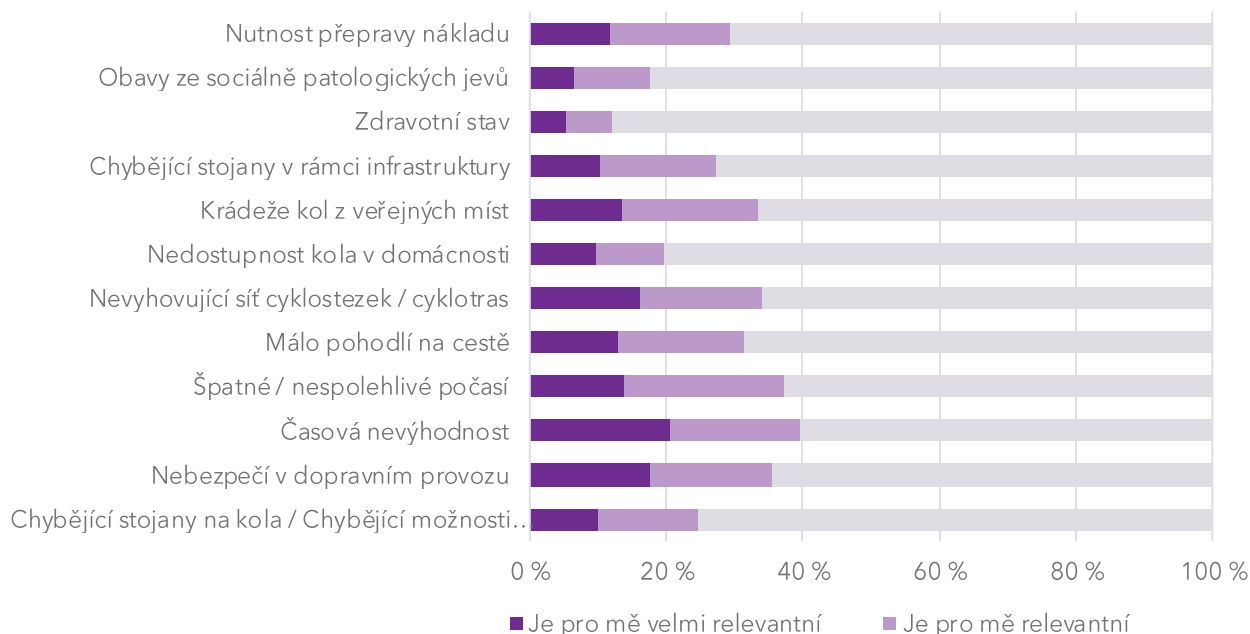
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 978 respondentů. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Z dat je na první pohled patrné, že **cyklistika hraje v dojížděcí na UJEP zcela marginální roli** – naprostá většina nabízených motivátorů je pro zhruba 80–95 % dotázaných zcela nerelevantní. Pro úzkou skupinu respondentů je hlavní motivací **zlepšení vlastního zdraví** a **ekologické smýšlení / ochrana životního prostředí**. Otevřené odpovědi v kategorii jiné potvrzují, že většina dotázaných jízdni kolo pro účely dojíždění vůbec nevlastní.



Otázka 29 - Co vás odrazuje od dojíždění na kole na UJEP?



	je pro mě velmi relevantní		je pro mě relevantní		není pro mě relevantní	
chybějící stojany na kola / chybějící možnosti parkování jízdního kola	9,88 %	93	14,77 %	139	75,35 %	709
nebezpečí v dopravním provozu	17,59 %	166	17,90 %	169	64,51 %	609
časová nevýhodnost	20,45 %	193	19,28 %	182	60,28 %	569
špatné / nespolehlivé počasí	13,73 %	130	23,65 %	224	62,62 %	593
málo pohodlí na cestě	13,06 %	123	18,26 %	172	68,68 %	647
nevhovující síť cyklostezek / cyklotras	16,24 %	154	17,72 %	168	66,03 %	626
nedostupnost kola v domácnosti	9,63 %	91	10,06 %	95	80,32 %	759
krádeže kol z veřejných míst	13,44 %	127	20,11 %	190	66,46 %	628
chybějící stojany v rámci infrastruktury	10,29 %	97	17,09 %	161	72,61 %	684
zdravotní stav	5,31 %	50	6,58 %	62	88,11 %	830
obavy ze sociálně patologických jevů	6,59 %	62	11,15 %	105	82,25 %	774
nutnost přepravy nákladu	11,67 %	110	17,52 %	165	70,81 %	667
jiné (prosím, upřesněte)						-

Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 953

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 578

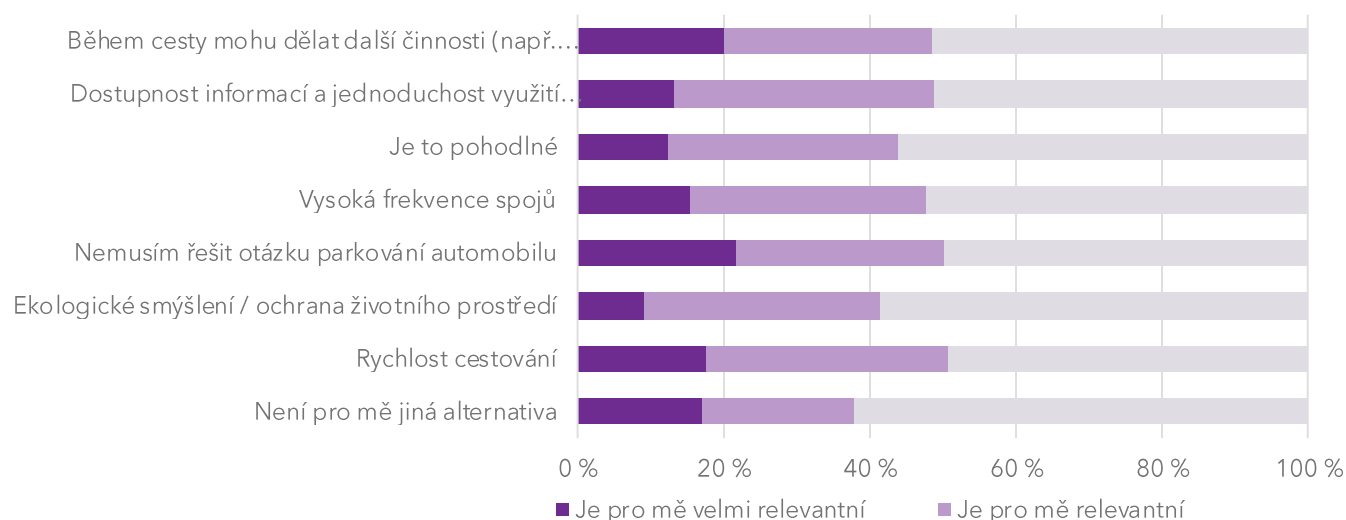


Popis:

Bariéry pro rozvoj cyklistiky jsou na rozdíl od motivátorů mnohem jasněji definované. Základní překážkou je opět **časová nevýhodnost** a **špatné počasí**. Z pohledu univerzity je však zásadní podívat se na faktory, které může UJEP anebo město ovlivnit:

- Přes 35 % lidí odrazuje **nebezpečí v dopravním provozu** a 34 % **nevyhovující síť cyklostezek**.
- 33 % dotázaných má obavy z **krádeže kola z veřejných míst** a necelých 25 % poukazuje na **chybějící možnosti bezpečného parkování jízdních kol a stojanů**. Budování bezpečných a uzamykatelných koláren by tak mohlo část respondentů k využití kola motivovat.

Otázka 30 - Co vás motivuje k dojíždění na UJEP veřejnou dopravou?



	je pro mě velmi relevantní		je pro mě relevantní		není pro mě relevantní	
není pro mě jiná alternativa	17,14 %	158	20,61 %	190	62,26 %	574
rychlost cestování	17,46 %	161	33,19 %	306	49,35 %	455
ekologické smýšlení / ochrana životního prostředí	9,00 %	83	32,54 %	300	58,46 %	539
nemusím řešit otázku parkování automobilu	21,69 %	200	28,52 %	263	49,78 %	459
vysoká frekvence spojů	15,51 %	143	32,11 %	296	52,39 %	483
je to pohodlné	12,47 %	115	31,45 %	290	56,07 %	517
dostupnost informací a jednoduchost využití veřejné dopravy	13,34 %	123	35,47 %	327	51,19 %	472
během cesty mohu dělat další činnosti (např. číst, studovat či pracovat)	19,96 %	184	28,53 %	263	51,52 %	475
jiné (prosím, upřesněte)						-

Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 922

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 609

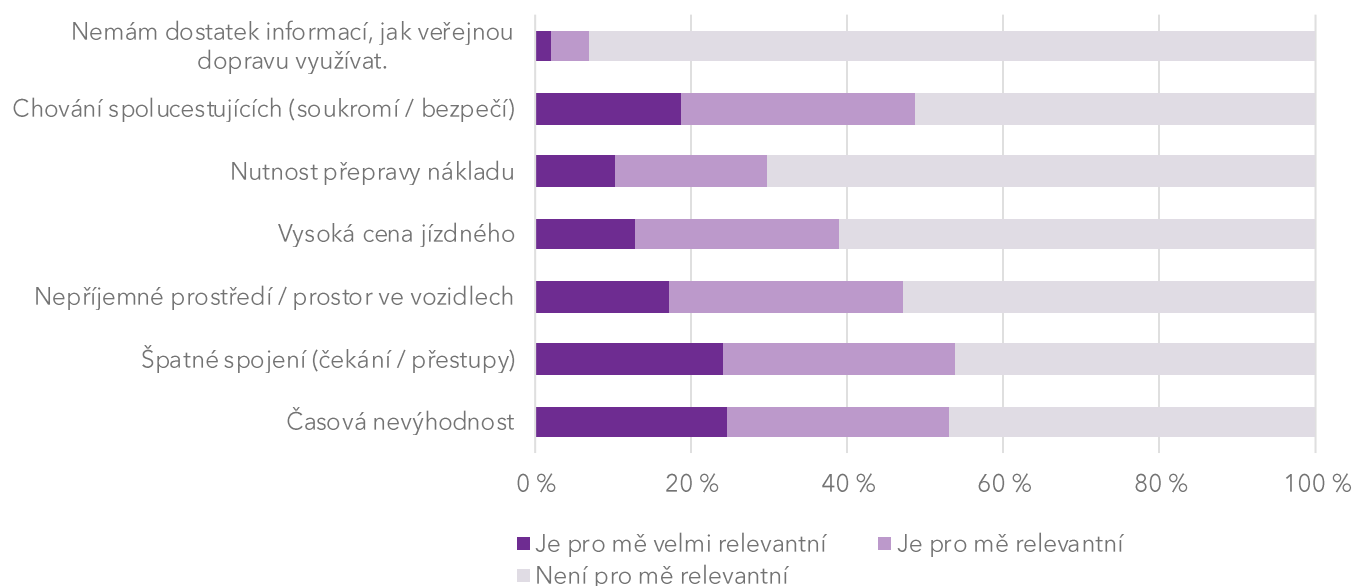
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 922 respondentů. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

K ježdění na UJEP veřejnou dopravou motivuje respondenty zejména rychlost cestování, absence nutnosti řešit parkování, dostupnost informací a jednoduchost využití veřejné dopravy a možnost děláni jiných činností během cesty. 27 respondentů vybralo možnost jiné, kde se často vyskytovaly komentáře, že veřejnou dopravou nejedí nebo bydlí příliš blízko, aby ji využívali, další ji využívají, když mají rozbitý automobil.



Otázka 31 - Co vás odrazuje od dojíždění na UJEP veřejnou dopravou?



	je pro mě velmi relevantní		je pro mě relevantní		není pro mě relevantní	
časová nevýhodnost	24,48 %	221	28,46 %	257	47,07 %	425
špatné spojení (čekání / přestupy)	23,98 %	217	29,72 %	269	46,30 %	419
nepříjemné prostředí / prostor ve vozidlech	17,15 %	155	29,98 %	271	52,88 %	478
vysoká cena jízdného	12,72 %	115	26,21 %	237	61,06 %	552
nutnost přepravy nákladu	10,23 %	92	19,46 %	175	70,30 %	632
chování spolucestujících (soukromí / bezpečí)	18,59 %	168	30,20 %	273	51,22 %	463
nemám dostatek informací, jak veřejnou dopravu využívat.	2,11 %	19	4,77 %	43	93,12 %	839
jiné (prosím, upřesněte)						-

Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 907

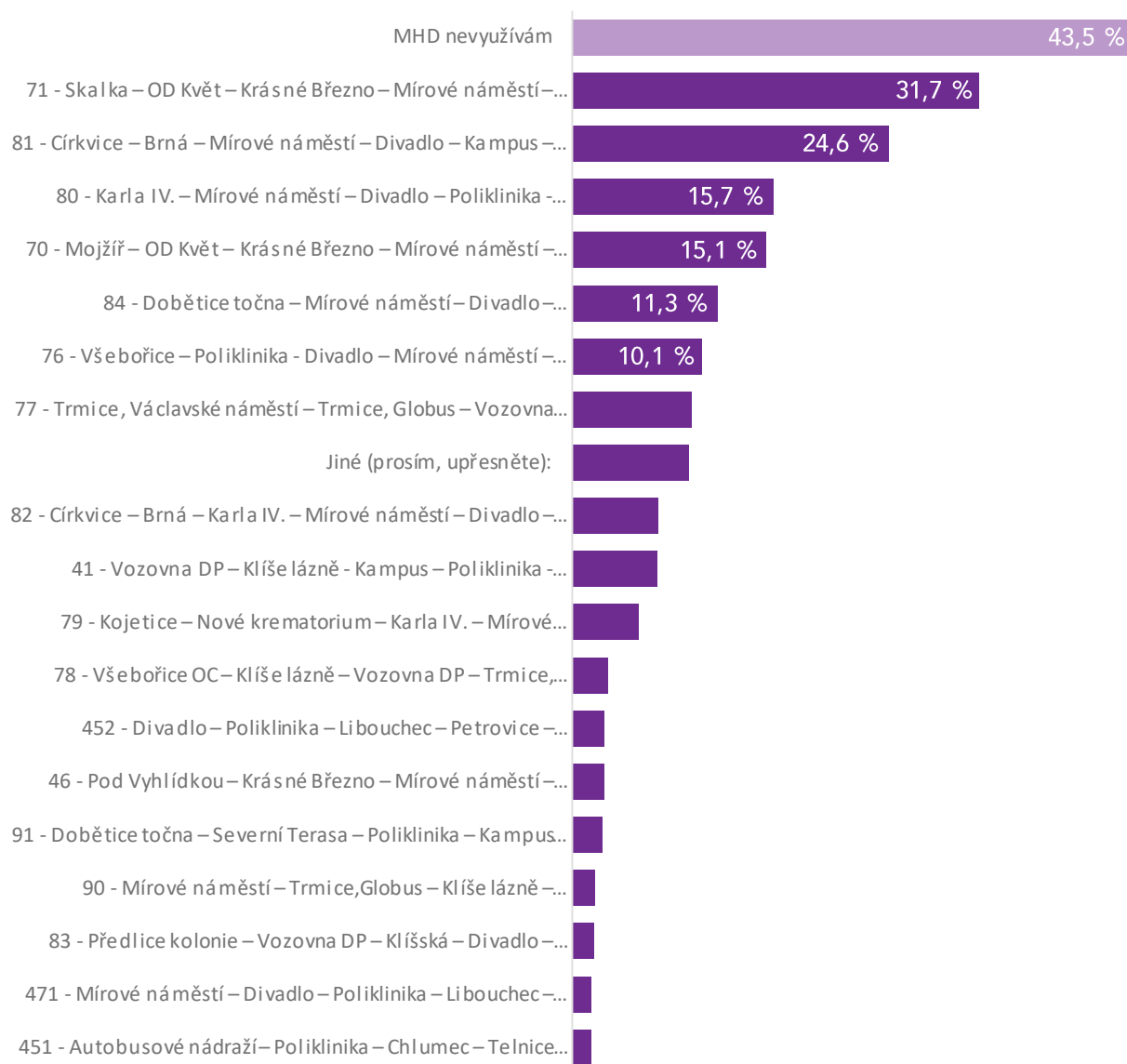
Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 624

Popis:

Celkem otázku vyplnilo 907 respondentů. Otázka byla nepovinná. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Hlavním odrazujícím faktorem jsou **časová nevýhodnost** a **špatné spojení (čekání / nutnost přestupů)**, což jako bariéru vnímá nadpoloviční většina dotázaných. Silným negativním faktorem je také sociální rozměr cesty, kdy téměř polovinu respondentů odrazuje **chování spolucestujících** a **nepříjemné prostředí ve vozidlech**. 24 respondentů vybralo možnost jiné, kde se často vyskytovaly komentáře, že je jednodušší jet autem nebo jít pěšky.

Otázka 32 - Jaké linky/linku MHD využíváte obvykle při cestě na UJEP? Prosím zahrňte všechny, které využíváte.



Filtr – žádný

Celkem odpovědělo: 894

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 637



451 – Autobusové nádraží – Poliklinika – Chlumeč – Telnice – Petrovice, Krásný les, konečná	1,45 %	13
471 – Mírové náměstí – Divadlo – Poliklinika – Libouchec – Tisá – Jílové, Sněžník, celnice	1,45 %	13
83 – Předlice kolonie – Vozovna DP – Klíšská – Divadlo – Hlavní nádraží – Svádov obec – Olešnice	1,68 %	15
90 – Mírové náměstí – Trmice, Globus – Klíše lázně – Vozovna DP	1,79 %	16
91 – Dobětice točna – Severní Terasa – Poliklinika – Kampus – Klíše lázně – Vozovna DP	2,35 %	21
46 – Pod Vyhlídkou – Krásné Březno – Mírové náměstí – Divadlo – Poliklinika – Všebořice	2,46 %	22
452 – Divadlo – Poliklinika – Libouchec – Petrovice – Bahratal, Grenzübergang	2,46 %	22
78 – Všebořice OC – Klíše lázně – Vozovna DP – Trmice, Globus – Trmice, Václavské náměstí	2,80 %	25
79 – Kojetice – Nové krematorium – Karla IV. – Mírové náměstí – Divadlo – Klíše lázně – Vozovna DP	5,15 %	46
41 – Vozovna DP – Klíše lázně – Kampus – Poliklinika – Divadlo – Hlavní nádraží – OD Květ – Poliklinika – Divadlo	6,60 %	59
82 – Církvice – Brná – Karla IV. – Mírové náměstí – Divadlo – Poliklinika – Kampus – Všebořice OC	6,71 %	60
Jiné (prosím, upřesněte):	9,06 %	81
77 – Trmice, Václavské náměstí – Trmice, Globus – Vozovna DP – Klíše lázně – Kampus – Poliklinika – Severní Terasa	9,28 %	83
76 – Všebořice – Poliklinika – Divadlo – Mírové náměstí – Krásné Březno – Pod Vyhlídkou	10,07 %	90
84 – Dobětice točna – Mírové náměstí – Divadlo – Poliklinika – Všebořice	11,30 %	101
70 – Mojžíř – OD Květ – Krásné Březno – Mírové náměstí – Divadlo – Poliklinika – Kampus – Klíše lázně	15,10 %	135
80 – Karla IV. – Mírové náměstí – Divadlo – Poliklinika – Masarykova nemocnice – Severní Terasa – Mírová	15,66 %	140
81 – Církvice – Brná – Mírové náměstí – Divadlo – Kampus – Všebořice OC – Chlumeč – Přestanov	24,61 %	220
71 – Skalka – OD Květ – Krásné Březno – Mírové náměstí – Divadlo – Poliklinika – Kampus – Klíše lázně – Předlice kolonie – Vozovna DP	31,66 %	283
MHD nevyužívám	43,51 %	389

Popis:

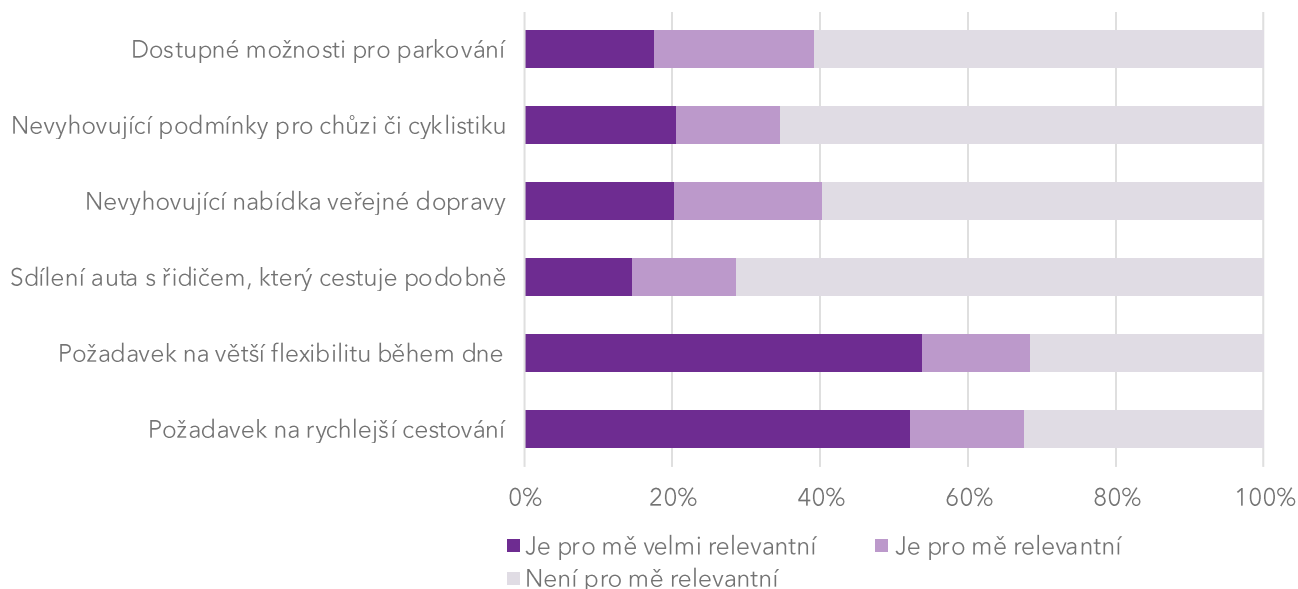
Celkem otázku vyplnilo 894 respondentů. Otázka byla nepovinná. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Většina respondentů z těch, kteří se rozhodli na tuto otázku odpovědět MHD nevyužívá (43,51 %). Nejvyužívanější bývají linky č. 71 (31,66 %; 283) a č. 81 (24,61 %; 220).

V možnosti Jiné uváděli respondenti ještě i linky č. 71, 72, 74, 75, 80, 85, 86, 87, 88, 432, 450, 450, 453, 454, 456, 458, 472, 488 a 524.



Otázka 33 – Co vás motivuje k dojíždění individuální automobilovou dopravou na UJEP?



	je pro mě velmi relevantní		je pro mě relevantní		není pro mě relevantní	
požadavek na rychlejší cestování	52,31 %	464	15,22 %	135	32,47 %	288
požadavek na větší flexibilitu během dne	53,89 %	478	14,43 %	128	31,68 %	281
sdílení auta s řidičem, který cestuje podobně	14,54 %	129	13,98 %	124	71,48 %	634
nevhovující nabídka veřejné dopravy	20,18 %	179	20,07 %	178	59,75 %	530
nevhovující podmínky pro chůzi či cyklistiku	20,63 %	183	13,87 %	123	65,50 %	581
dostupné možnosti pro parkování	17,59 %	156	21,53 %	191	60,88 %	540
jiné (prosím, upřesněte)						-

Filtr – žádný

Celkem odpovědělo: 887

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 644

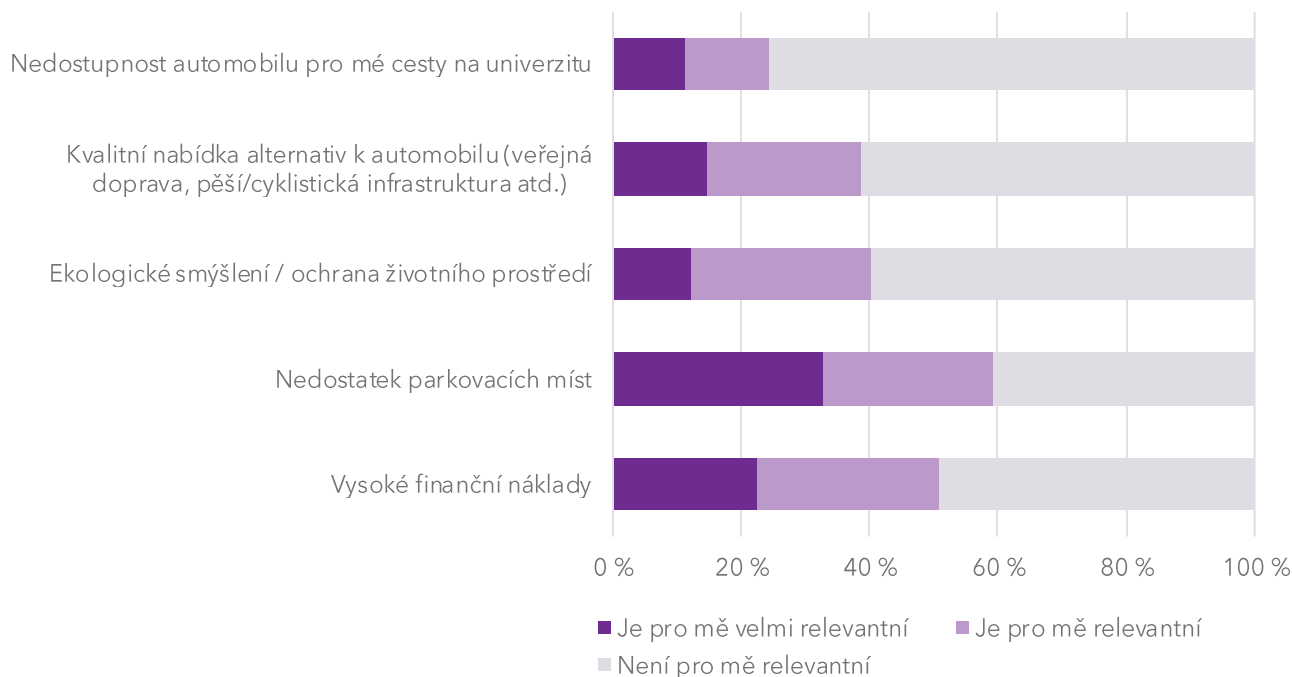
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 887 respondentů. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

K ježdění na UJEP individuální automobilovou dopravou motivuje respondenty zejména požadavek na větší flexibilitu během dne a požadavek na rychlejší cestování. 35 respondentů vybralo možnost jiné, kde se často vyskytovaly komentáře, že osobní automobilovou dopravou nejedí, dále je zmiňována problematika vzdálenosti.



Otázka 34 - Co vás odrazuje od dojíždění individuální automobilovou dopravou na UJEP?



	je pro mě velmi relevantní		je pro mě relevantní		není pro mě relevantní	
vysoké finanční náklady	22,49 %	195	28,26 %	245	49,25 %	427
nedostatek parkovacích míst	32,83 %	284	26,24 %	227	40,92 %	354
ekologické smýšlení / ochrana životního prostředí	12,29 %	106	27,81 %	240	59,91 %	517
kvalitní nabídka alternativ k automobilu (veřejná doprava, pěší/cyklistická infrastruktura atd.)	14,57 %	126	24,04 %	208	61,39 %	531
nedostupnost automobilu pro mé cesty na univerzitu	11,17 %	96	13,26 %	114	75,58 %	650
jiné (prosím, upřesněte):						-

Filtr – žádný

Celkem odpovědělo: 867

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 664

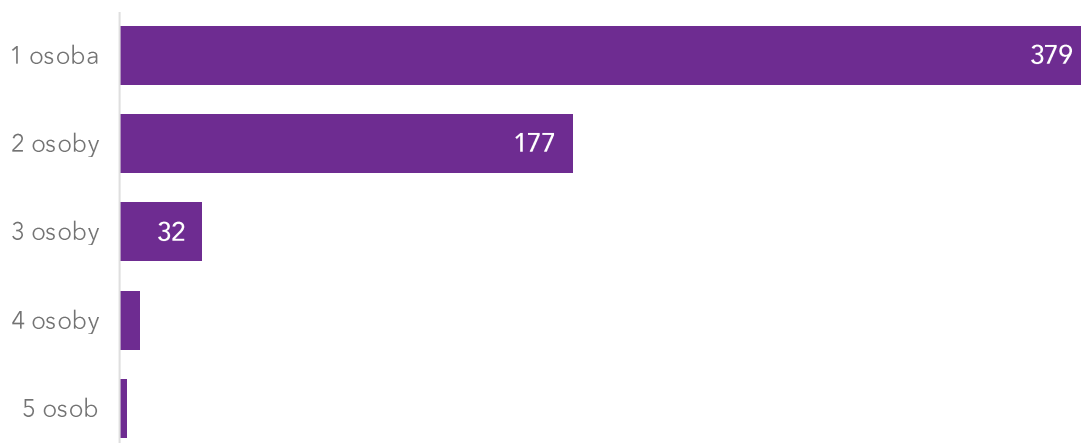
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 867 respondentů. Otázka byla nepovinná. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Od dojíždění na UJEP individuální automobilovou dopravou odrazuje respondenty zejména nedostatek parkovacích míst a vysoké finanční náklady. 22 respondentů vybralo možnost jiné, kde se často vyskytovaly komentáře, že je jednodušší jet autem nebo jít pěšky.



Otázka 35 - Když jedete na UJEP osobním automobilem, kolik osob v něm obvykle celkem jede? Vyplňte prosím, pokud jezdíte na UJEP osobním automobilem.



1 osoba v automobilu	379	63,27 %
2 osoby v automobilu	177	29,55 %
3 osoby v automobilu	32	5,34 %
4 osoby v automobilu	8	1,34 %
5 osob v automobilu	3	0,50 %

Filtr – žádný

Celkem odpovědělo: 599

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 932

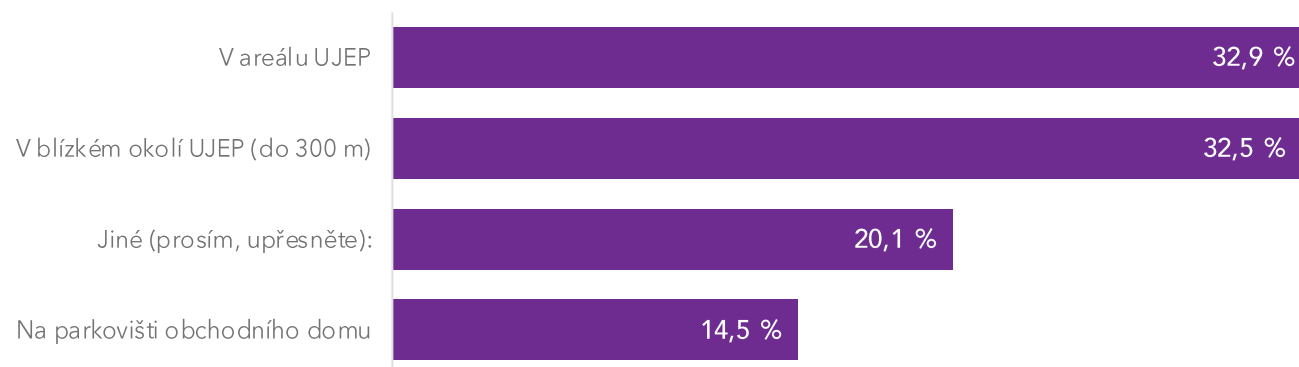
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 599 respondentů. Otázka byla nepovinná. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Většina vozidel (63,27 %) přijíždí na UJEP obsazena pouze jedním člověkem. Dalších 29,55 % vozidel veze dvě osoby. Průměrná obsazenost vozidla je tedy nízká, což zatěžuje parkovací kapacity kampusu. Podpora spolujízdy (carpoolingu) představuje oblast s vysokým potenciálem.



Otázka 36 - Kde obvykle parkujete, když jedete na UJEP? Vyplňte prosím, pokud jezdíte na UJEP osobním automobilem.



	celkem		zaměstnanci		studenti	
na parkovišti obchodního domu	14,53 %	92	0,00 %	0	19,21 %	92
jiné (prosím, upřesněte):	20,06 %	127	8,44 %	13	23,80 %	114
v blízkém okolí UJEP (do 300 m)	32,54 %	206	1,95 %	3	42,38 %	203
v areálu UJEP	32,86 %	208	89,61 %	138	14,61 %	70

Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 633

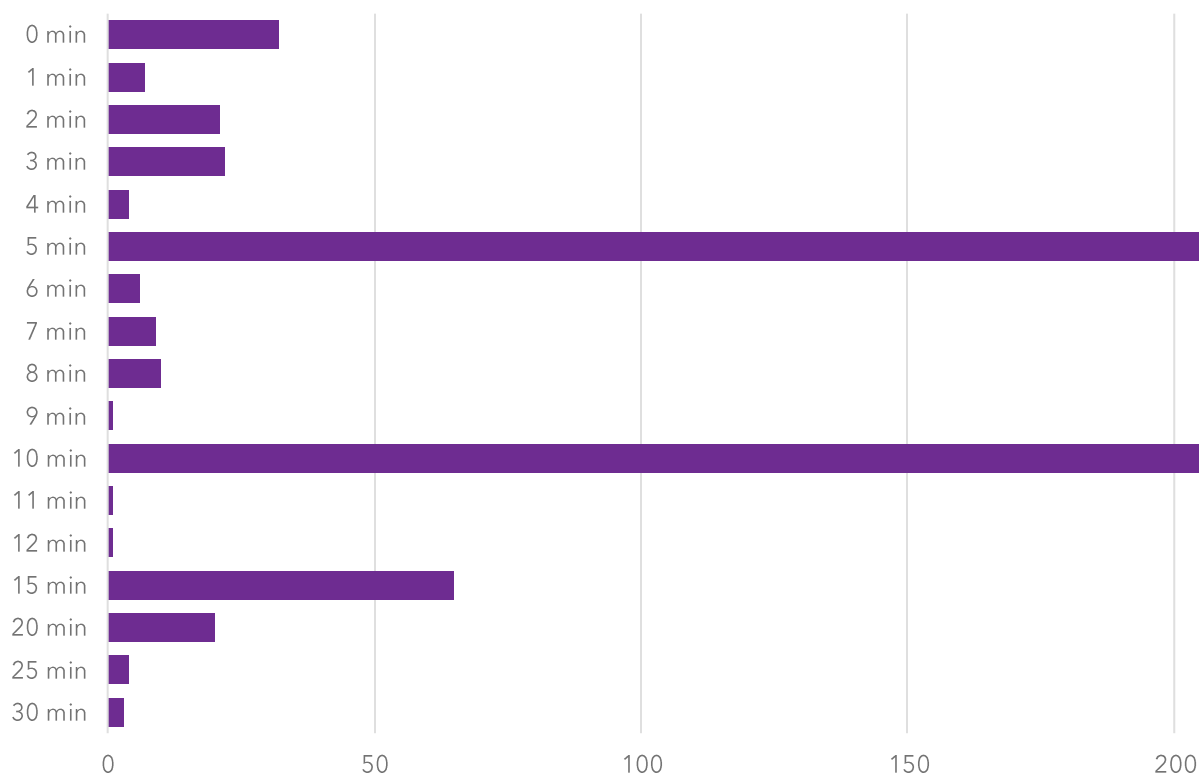
Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 898

Popis:

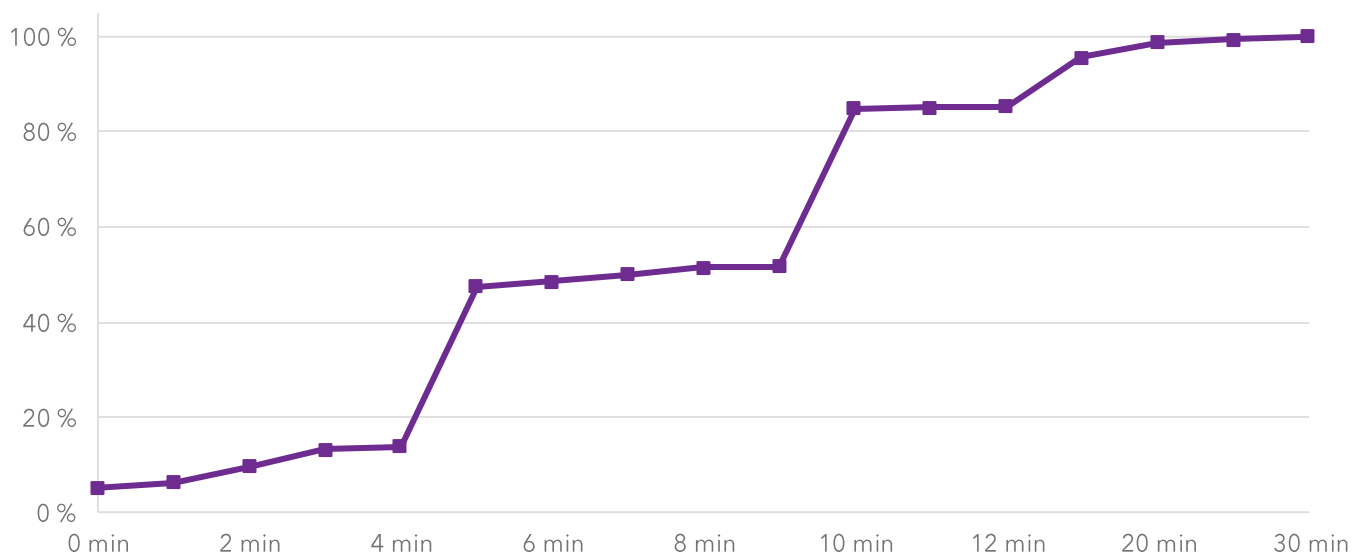
Celkem otázku vyplnilo 633 respondentů. Otázka byla nepovinná. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Zaměstnanci parkují takřka výhradně **v areálu UJEP (89,61 %)**. **Studenti** naopak svá vozidla nechávají primárně **v blízkém okolí do 300 m (42,38 %)**, na parkovištích obchodních domů jako je Kaufland nebo volí jiné možnosti (např. v ulicích na sídlištích či u nemocnice).

Otázka 37 - Jak daleko od UJEP jste ochotni parkovat? Vyplňte prosím, pokud jezdíte/chtěli byste jezdit na UJEP osobním automobilem (v minutách).



Kumulativně



Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 625

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 906



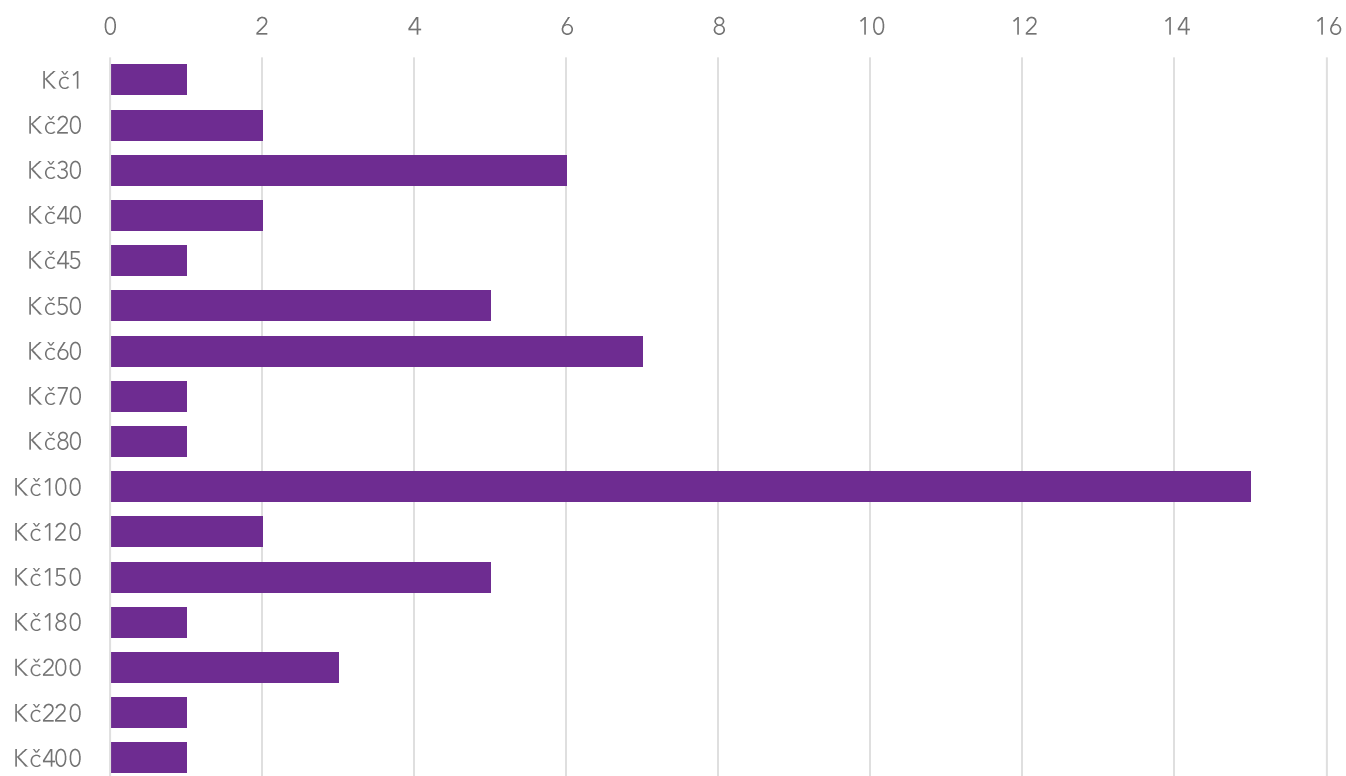
0 min	5,14 %	32	9 min	0,16 %	1
1 min	1,12 %	7	10 min	33,23 %	207
2 min	3,37 %	21	11 min	0,16 %	1
3 min	3,53 %	22	12 min	0,16 %	1
4 min	0,64 %	4	15 min	10,43 %	65
5 min	33,71 %	210	20 min	3,21 %	20
6 min	0,96 %	6	25 min	0,64 %	4
7 min	1,44 %	9	30 min	0,48 %	3
8 min	1,61 %	10			

Popis:

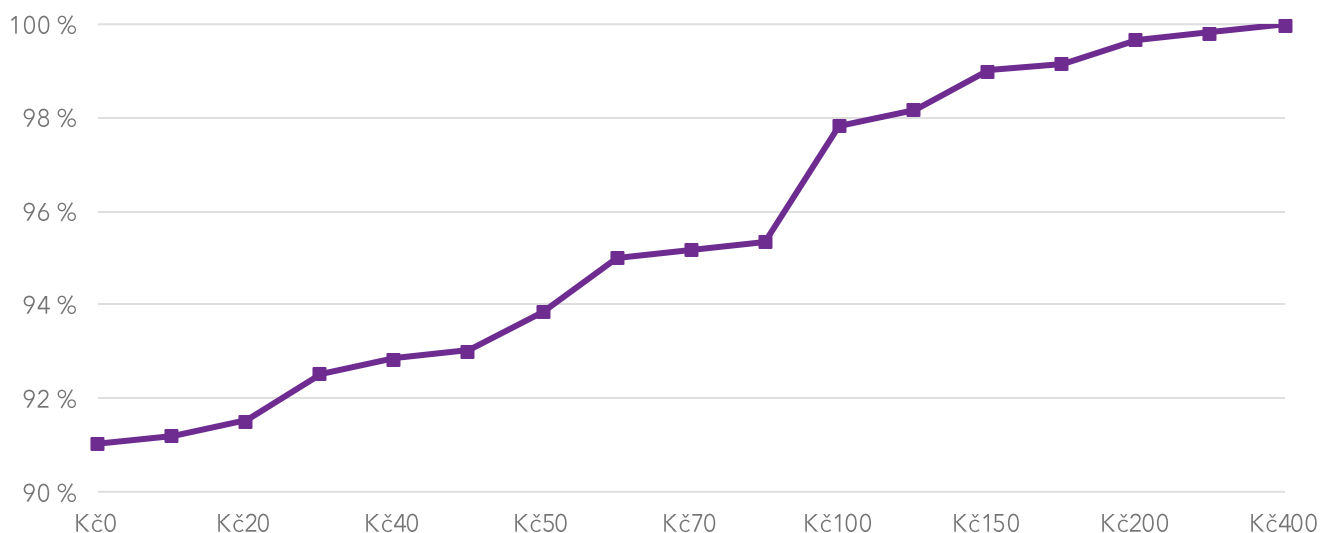
Celkem otázku vyplnilo 625 respondentů. Otázka byla nepovinná. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Respondenti, kteří jezdí na UJEP osobním automobilem, nejčastěji uvedli, že jsou ochotni parkovat do vzdálenosti 5 minut od UJEP (33,71 %; 210), 10 minut (33,23 %; 207) a 15 minut (10,43 %; 65).

Otázka 38 - Kolik nyní platíte za parkování, když jedete na UJEP? Vyplňte prosím, pokud jezdíte na UJEP osobním automobilem. Pokud se na parkovné skládáte se spolucestujícími, uveďte celkovou částku. Pokud parkujete zadarmo, uveďte „0“ (Kč/den).



Kumulativně



Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 602

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 929



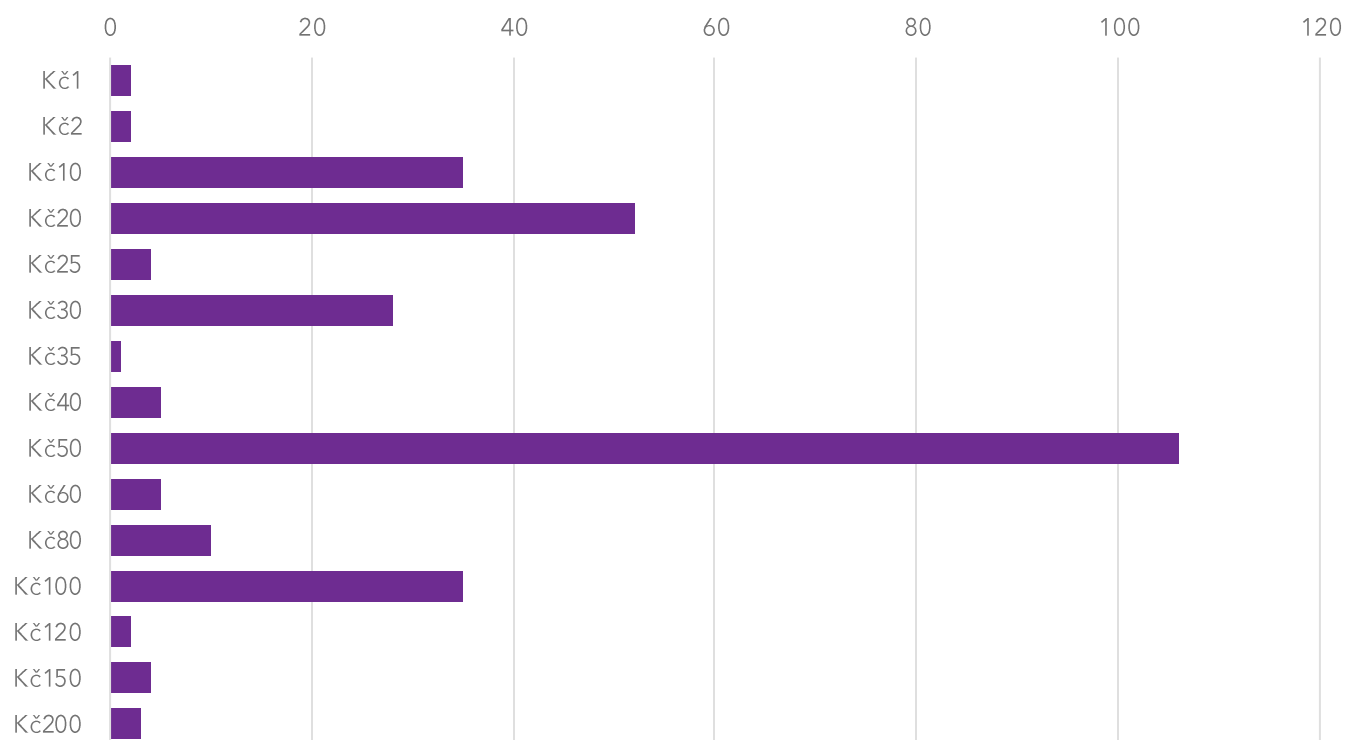
0 Kč	548	91,03 %	80 Kč	1	0,17 %
1 Kč	1	0,17 %	100 Kč	15	2,49 %
20 Kč	2	0,33 %	120 Kč	2	0,33 %
30 Kč	6	1,00 %	150 Kč	5	0,83 %
40 Kč	2	0,33 %	180 Kč	1	0,17 %
45 Kč	1	0,17 %	200 Kč	3	0,50 %
50 Kč	5	0,83 %	220 Kč	1	0,17 %
60 Kč	7	1,16 %	400 Kč	1	0,17 %
70 Kč	1	0,17 %			

Popis:

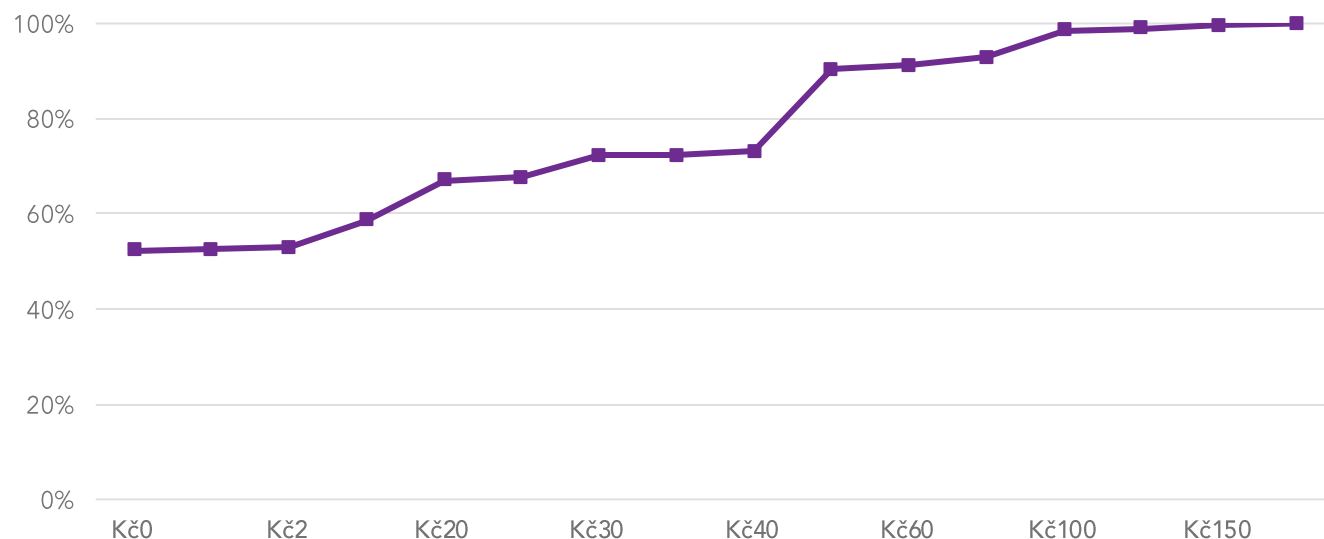
Celkem otázku vyplnilo 602 respondentů. Otázka byla nepovinná. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Naprostá většina řidičů (91,03 %) parkuje zcela zdarma.

Otázka 39 - Kolik jste ochotni platit za parkování, když jedete na UJEP? Vyplňte prosím, pokud jezdíte/chtěli byste jezdit na UJEP osobním automobilem. Pokud se na parkovné skládáte se spolucestujícími, uveďte celkovou částku (Kč/den).



Kumulativně



Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 616

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 915



0 Kč/den	321	52,20 %	40 Kč/den	5	0,81 %
1 Kč/den	2	0,33 %	50 Kč/den	106	17,24 %
2 Kč/den	2	0,33 %	60 Kč/den	5	0,81 %
10 Kč/den	35	5,69 %	80 Kč/den	10	1,63 %
20 Kč/den	52	8,46 %	100 Kč/den	35	5,69 %
25 Kč/den	4	0,65 %	120 Kč/den	2	0,33 %
30 Kč/den	28	4,55 %	150 Kč/den	4	0,65 %
35 Kč/den	1	0,16 %	200 Kč/den	3	0,49 %

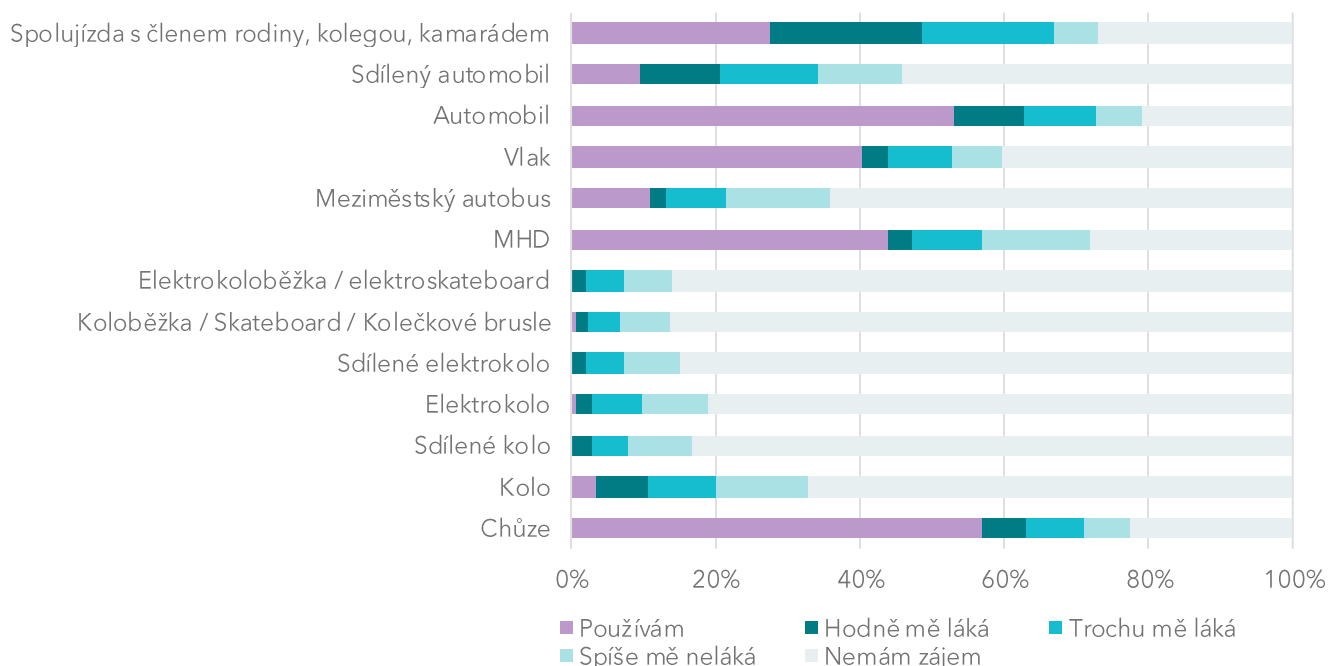
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 616 respondentů. Otázka byla nepovinná. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Respondenti, kteří jezdí na UJEP osobním automobilem v **52,2 % deklarují, že nejsou ochotni za parkování platit vůbec nic**. Dále je nejčastěji zmiňovanou akceptovatelnou částkou **50 Kč/den (17,24 %)**. Zajímavým zjištěním je, že ochota platit je u studentů vyšší (průměrná částka 27 Kč/den) než u zaměstnanců (pouhých 15 Kč/den).

2.8 Společná sekce - potenciál a spokojenost

Otázka 40 - Jaké způsoby dopravy byste rád/a využíval/a na cesty na UJEP?



	používám		hodně mě láká		trochu mě láká		spíše mě neláká		nemám zájem	
chůze	57,03 %	495	5,99 %	52	8,06 %	70	6,45 %	56	22,47 %	195
kolo	3,57 %	31	7,14 %	62	9,45 %	82	12,56 %	109	67,28 %	584
sdílené kolo	0,23 %	2	2,53 %	22	5,18 %	45	8,76 %	76	83,29 %	723
elektrokolo	0,69 %	6	2,07 %	18	7,14 %	62	8,99 %	78	81,11 %	704
sdílené elektrokolo	0,00 %	0	2,07 %	18	5,18 %	45	7,95 %	69	84,79 %	736
koloběžka / skateboard / kolečkové brusle	0,81 %	7	1,50 %	13	4,38 %	38	6,91 %	60	86,41 %	750
elektrokoloběžka/ elektroskateboard	0,12 %	1	1,96 %	17	5,30 %	46	6,68 %	58	85,94 %	746
MHD	43,89 %	381	3,34 %	29	9,79 %	85	14,98 %	130	28,00 %	243
meziměstský autobus	10,83 %	94	2,30 %	20	8,41 %	73	14,40 %	125	64,06 %	556
vlak	40,21 %	349	3,57 %	31	8,99 %	78	7,03 %	61	40,21 %	349
automobil	53,11 %	461	9,68 %	84	10,02 %	87	6,22 %	54	20,97 %	182
sdílený automobil	9,45 %	82	11,06 %	96	13,71 %	119	11,75 %	102	54,03 %	469
spolujízda s členem rodiny, kolegou, kamarádem	27,65 %	240	20,97 %	182	18,43 %	160	5,88 %	51	27,07 %	235

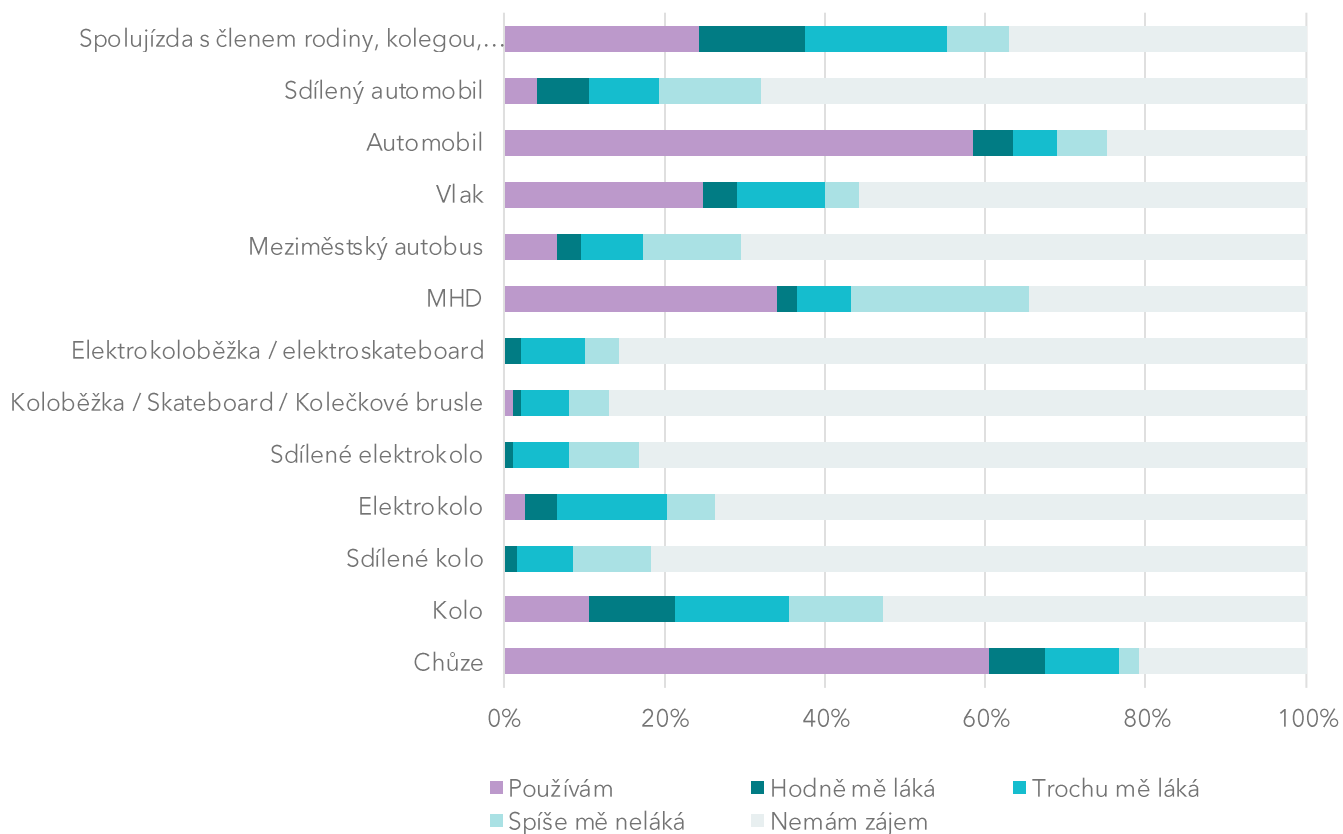
Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 868

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 663



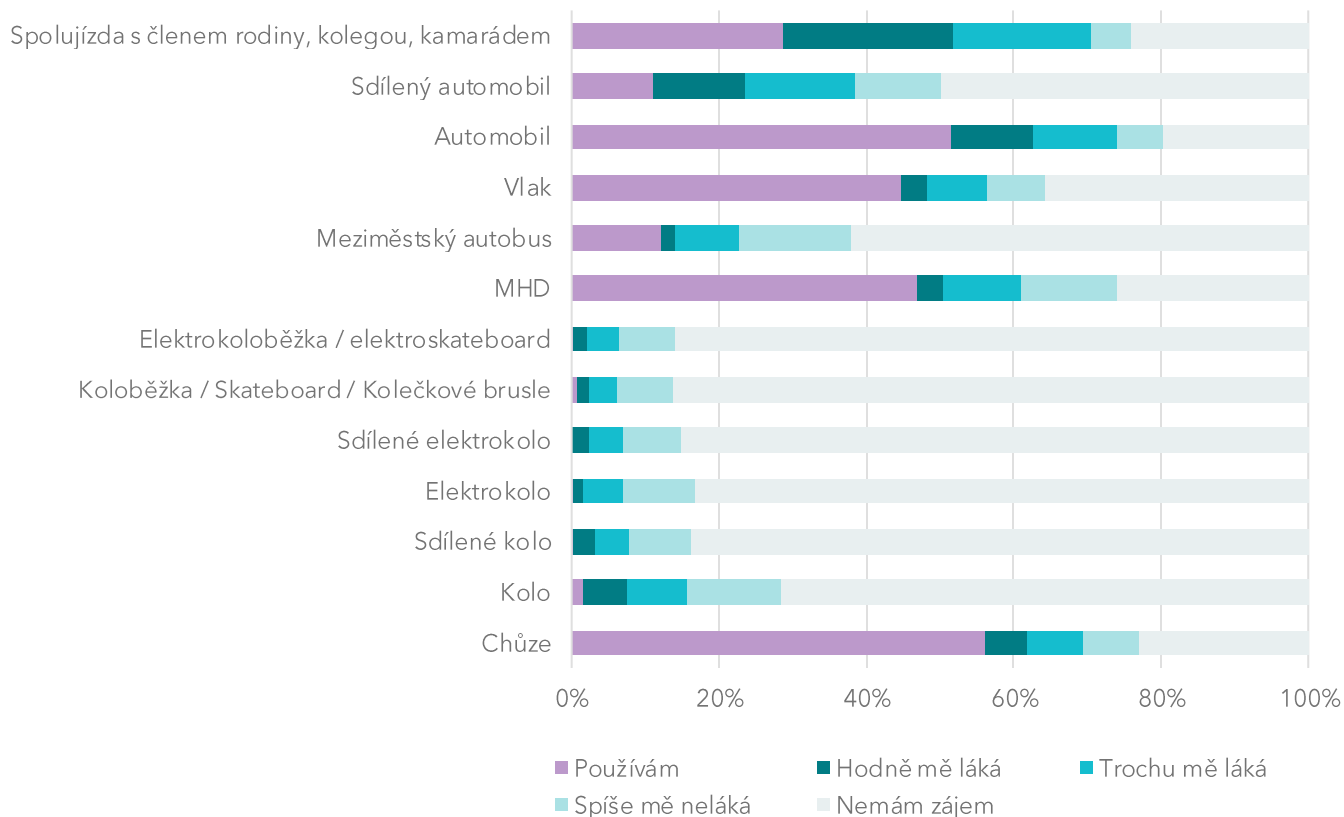
Zaměstnanci



zaměstnanci	používám		hodně mě láká		trochu mě láká		spíše mě neláká		nemám zájem	
chůze	60,41 %	119	7,11 %	14	9,14 %	18	2,54 %	5	20,81 %	41
kolo	10,66 %	21	10,66 %	21	14,21 %	28	11,68 %	23	52,79 %	104
sdílené kolo	0,00 %	0	1,52 %	3	7,11 %	14	9,64 %	19	81,73 %	161
elektrokolo	2,54 %	5	4,06 %	8	13,71 %	27	6,09 %	12	73,60 %	145
sdílené elektrokolo	0,00 %	0	1,02 %	2	7,11 %	14	8,63 %	17	83,25 %	164
koloběžka / skateboard / kolečkové brusle	1,02 %	2	1,02 %	2	6,09 %	12	5,08 %	10	86,80 %	171
elektrokoloběžka/ elektroskateboard	0,00 %	0	2,03 %	4	8,12 %	16	4,06 %	8	85,79 %	169
MHD	34,01 %	67	2,54 %	5	6,60 %	13	22,34 %	44	34,52 %	68
meziměstský autobus	6,60 %	13	3,05 %	6	7,61 %	15	12,18 %	24	70,56 %	139
vlak	24,87 %	49	4,06 %	8	11,17 %	22	4,06 %	8	55,84 %	110
automobil	58,38 %	115	5,08 %	10	5,58 %	11	6,09 %	12	24,87 %	49
sdílený automobil	4,06 %	8	6,60 %	13	8,63 %	17	12,69 %	25	68,02 %	134
spolujízda s členem rodiny, kolegou, kamarádem	24,37 %	48	13,20 %	26	17,77 %	35	7,61 %	15	37,06 %	73



Studenti



studenti	používám		hodně mě láká		trochu mě láká		spíše mě neláká		nemám zájem	
chůze	56,04 %	376	5,66 %	38	7,75 %	52	7,60 %	51	22,95 %	154
kolo	1,49 %	10	6,11 %	41	8,05 %	54	12,82 %	86	71,54 %	480
sdílené kolo	0,30 %	2	2,83 %	19	4,62 %	31	8,49 %	57	83,76 %	562
elektrokolo	0,15 %	1	1,49 %	10	5,22 %	35	9,84 %	66	83,31 %	559
sdílené elektrokolo	0,00 %	0	2,38 %	16	4,62 %	31	7,75 %	52	85,25 %	572
koloběžka / skateboard / kolečkové brusle	0,75 %	5	1,64 %	11	3,87 %	26	7,45 %	50	86,29 %	579
elektrokoloběžka/ elektroskateboard	0,15 %	1	1,94 %	13	4,47 %	30	7,45 %	50	85,99 %	577
MHD	46,80 %	314	3,58 %	24	10,73 %	72	12,82 %	86	26,08 %	175
meziměstský autobus	12,07 %	81	2,09 %	14	8,64 %	58	15,05 %	101	62,15 %	417
vlak	44,71 %	300	3,43 %	23	8,35 %	56	7,90 %	53	35,62 %	239
automobil	51,56 %	346	11,03 %	74	11,33 %	76	6,26 %	42	19,82 %	133
sdílený automobil	11,03 %	74	12,37 %	83	15,20 %	102	11,48 %	77	49,93 %	335
spolujízda s členem rodiny, kolegou, kamarádem	28,61 %	192	23,25 %	156	18,63 %	125	5,37 %	36	24,14 %	162

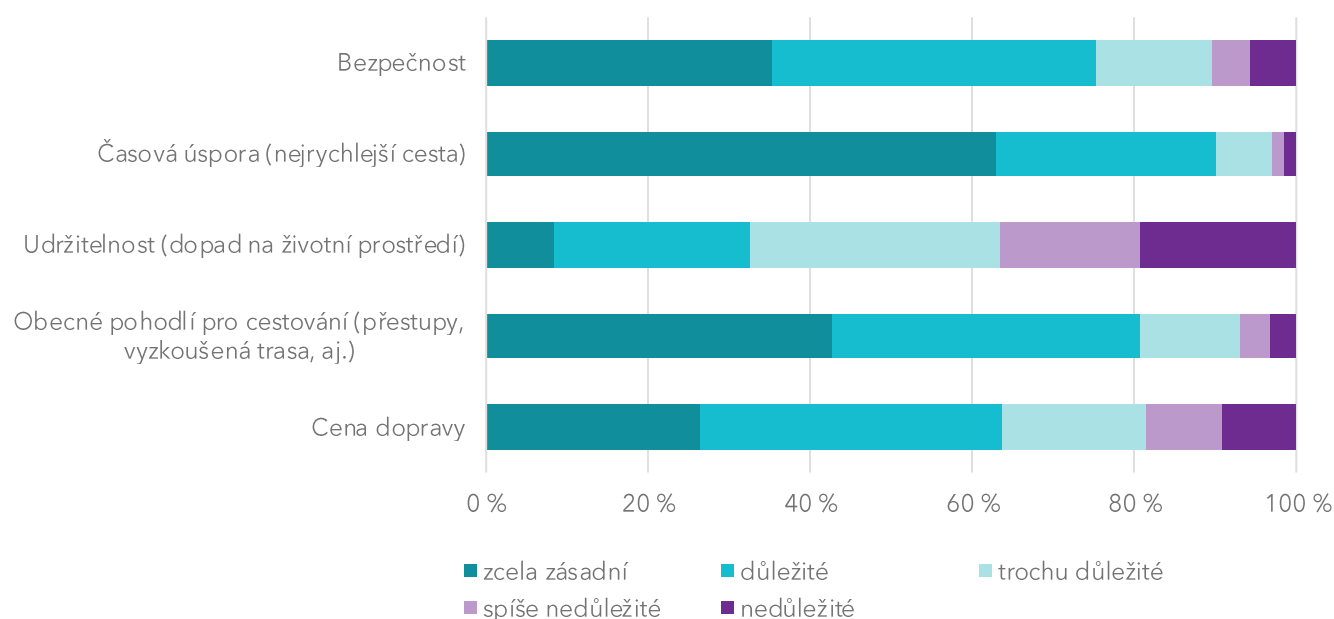


Popis:

Celkem otázku vyplnilo 868 respondentů. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

- **Automobil a chůze:** Automobil pro cestu na univerzitu využívá nebo by rádo využívalo přes 70 % všech dotázaných (přes 68 % zaměstnanců a téměř 74 % studentů). Velmi podobný, vysoce pozitivní postoj mají respondenti k pěší chůzi.
- **MHD a vlak:** O cestování městskou hromadnou dopravou a vlakem se pozitivně (využívám / hodně či trochu láká) vyjádřila nadpoloviční většina dotázaných.
- **Mikromobilita a sdílená doprava:** Naopak o sdílená kola, elektrokola či koloběžky nemá drtivá většina respondentů vůbec žádný zájem (hodnoty „nemám zájem“ se pohybují nad hranicí 80 %).
- **Spolujízda:** Z dat vyplývá velmi zajímavý trend u spolujízdy. O tento způsob cestování projevilo zájem, nebo jej už využívá, necelých **67 %** respondentů (55,3 % zaměstnanců a přes 70 % studentů). Ve srovnání s průzkumem z roku 2019 došlo k **výraznému nárůstu využívání spolujízdy**: u zaměstnanců podíl vzrostl ze 3,7 % na 24,37 %, u studentů ze 14,6 % na 28,61 %. Zájem nad rámec těch, kdo už spolujízdu využívali či využívají mírně vzrostl u zaměstnanců z 28,2 % na 30,97 %. U studentů mírně klesl z 44,1 % na 41,88 %.

Otázka 41 - Jak jsou pro vás následující faktory důležité při rozhodování se, jaký dopravní prostředek zvolíte pro cestu na UJEP?



	zcela zásadní		důležité		trochu důležité		spíše nedůležité		nedůležité	
cena dopravy	26,38 %	229	37,21 %	323	17,86 %	155	9,33 %	81	9,22 %	80
obecné pohodlí pro cestování (přestupy, vyzkoušená trasa, aj.)	42,63 %	370	38,02 %	330	12,33 %	107	3,80 %	33	3,23 %	28
udržitelnost (dopad na životní prostředí)	8,29 %	72	24,19 %	210	30,99 %	269	17,28 %	150	19,24 %	167
časová úspora (nejrychlejší cesta)	62,90 %	546	27,19 %	236	7,03 %	61	1,27 %	11	1,61 %	14
bezpečnost	35,37 %	307	39,86 %	346	14,29 %	124	4,72 %	41	5,76 %	50

Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 868

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 663

Popis:

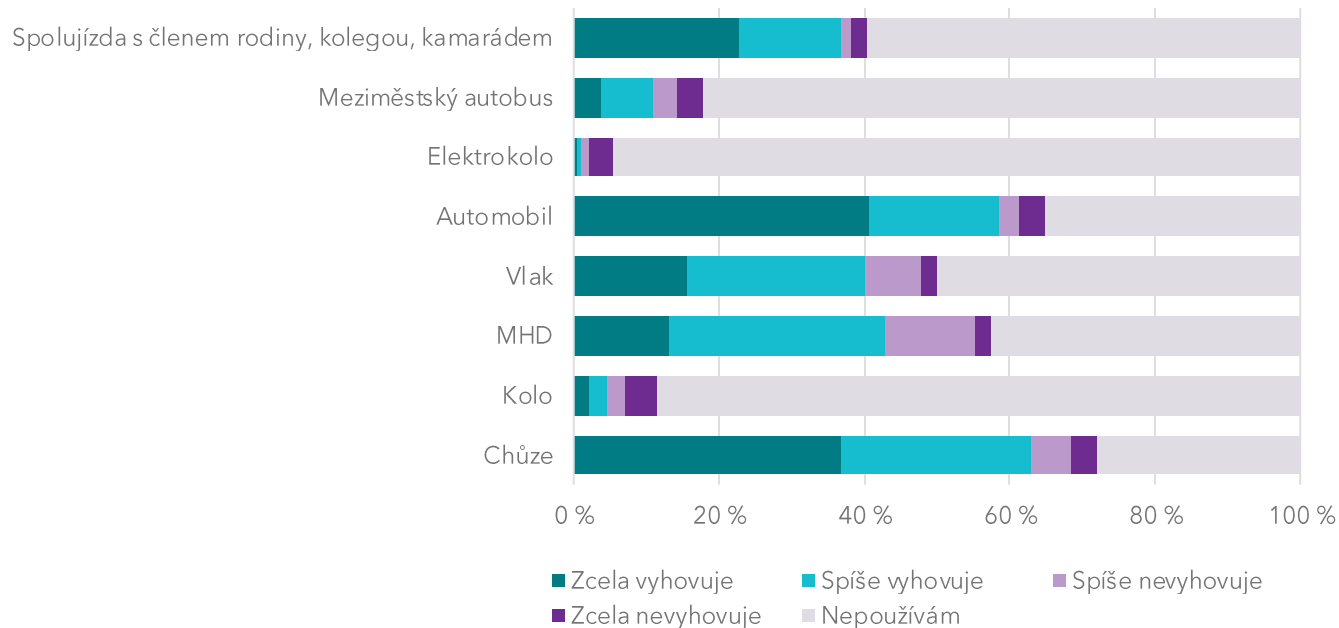
Celkem otázku vyplnilo 868 respondentů. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Při dojíždění na UJEP jsou pro respondenty absolutně klíčové dva faktory: **časová úspora** (pro téměř 63 % je to zcela zásadní) a **obecné pohodlí cestování** (zásadní pro 42,6 %). Vysokou prioritu má také bezpečnost a cena dopravy.

Nejméně významným faktorem při volbě dopravy zůstává **udržitelnost a dopad na životní prostředí**, kterou více než třetina respondentů (cca 36,5 %) označila za spíše nedůležitou nebo zcela nedůležitou.



Otázka 42 – Jak jste spokojen/a s jednotlivými způsoby dopravy, které běžně využíváte při cestě z domova na UJEP?



	zcela vyhovuje		spíše vyhovuje		spíše nevyhovuje		zcela nevyhovuje		nepoužívám	
chůze	36,66 %	316	26,22 %	226	5,57 %	48	3,71 %	32	27,84 %	240
kolo	1,97 %	17	2,67 %	23	2,32 %	20	4,52 %	39	88,52 %	763
MHD	12,99 %	112	29,93 %	258	12,30 %	106	2,32 %	20	42,46 %	366
vlak	15,66 %	135	24,48 %	211	7,54 %	65	2,20 %	19	50,12 %	432
automobil	40,60 %	350	17,87 %	154	2,90 %	25	3,48 %	30	35,15 %	303
elektrokolo	0,35 %	3	0,58 %	5	1,16 %	10	3,25 %	28	94,66 %	816
meziměst. autobus	3,71 %	32	7,31 %	63	3,25 %	28	3,48 %	30	82,25 %	709
spolujízda s členem rodiny, kolegou, kamarádem	22,85 %	197	14,04 %	121	1,16 %	10	2,44 %	21	59,51 %	513

Filtr – žádný

Celkem odpovědělo: 862

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 669

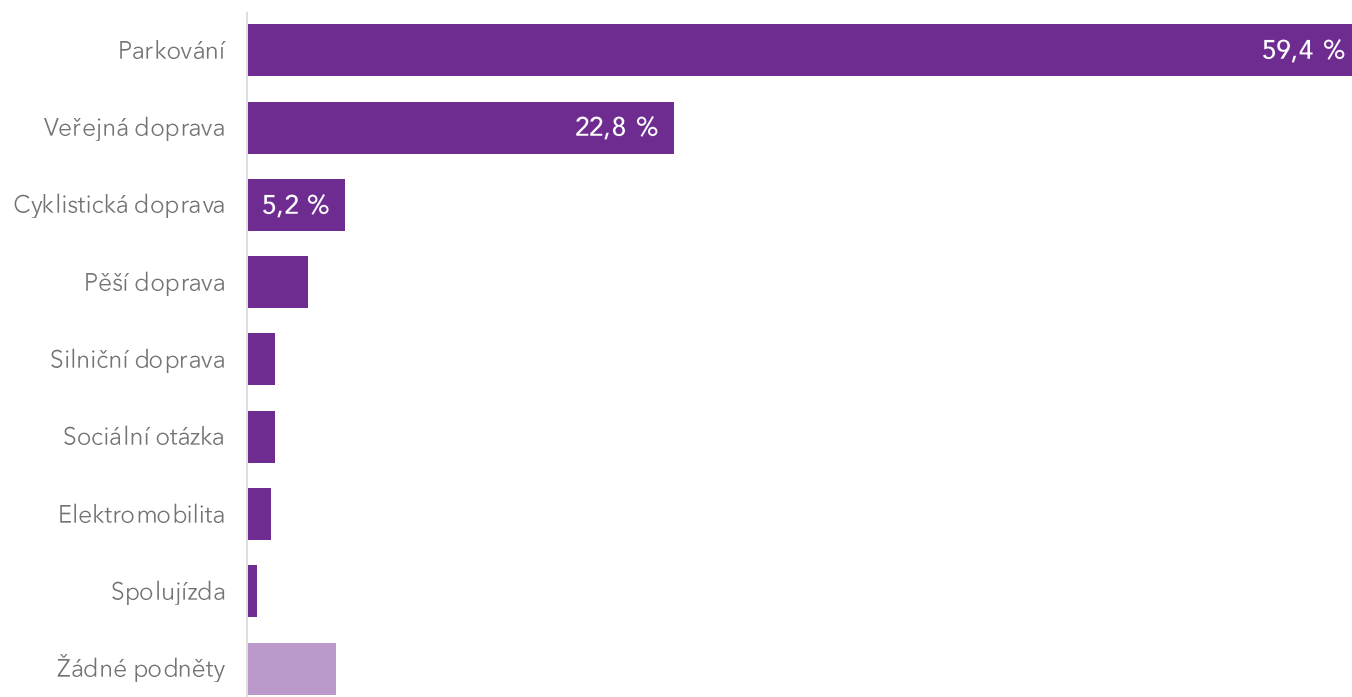
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 862 respondentů. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Více než 60 % respondentů je spokojeno s cestou z domova na UJEP pěšky. Téměř 60 % je spokojeno s cestou automobilem. U veřejné dopravy (MHD a vlaky) vyjadřují uživatelé spíše průměrnou spokojenost.



Otázka 43 - Jaké konkrétní zlepšení byste uvítal/a v dopravě na UJEP?



parkování	240	59,41 %
veřejná doprava	92	22,77 %
cyklistická doprava	21	5,20 %
pěší doprava	13	3,22 %
silniční doprava	6	1,49 %
sociální otázka	6	1,49 %
elektromobilita	5	1,24 %
spolujízda	2	0,50 %
žádné podněty	19	4,70 %

Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 404

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 1 127



Popis:

Celkem otázku vyplnilo 404 respondentů. Otázka byla nepovinná. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Většina konkrétních podnětů se týkala převážně parkování (více parkovacích stání, povolení parkování studentům v konkrétní dny či o zkouškovém, aj.) a veřejné dopravy (vyšší frekvence spojů, doplnění autobusových linek, aj.). Dále se týkaly cyklistické dopravy (cyklistická infrastruktura, stojany, sprchy, aj.), pěší dopravy (pěší infrastruktura, přechody), silniční dopravy (zrušení zákazu odbočení, úprava vjezdů), sociálních otázek (bezpečnost, organizace výuky, aj.), spolujízda (cestování s kolegy, aj.) a nakonec komentářů bez podnětů k dopravě na UJEP (současný stav vyhovuje, aj.).

Shrnutí návrhů z dotazníku rozdělené podle hlavních tematických okruhů jsou uvedeny níže.

Cyklistická doprava:

- **Rozšíření cyklostezek a cyklopruhů** po městě – včetně napojení různých částí (např. Střekov, Všebořice, Neštěmice, Vaňov).
- Lepší **propojení kampusu UJEP s městem** bezpečnými cyklotrasami.
- Chybějící **mosty nebo přivozy** pro pěší a cyklisty – např. mezi Mojžířem a Valtířovem, Svádovem a Neštěmicemi, nebo směrem k Vaňovu.
- **Stojany na kola** v kampusu i po městě – požadavek na zastřešené, oplocené, hlídané stojany, ideálně s přístupem na ID kartu.
- Možnost bezpečné **úschovy kol/elektrokol v areálu UJEP** (např. místnost nebo kolárna).
- **Obava z krádeží kol** – důvod, proč někteří raději chodí pěšky.
- Chybějící **sprchy** v kampusu – zejména po cestě do školy/práce na kole nebo pěšky.
- Potřeba doplňkových zařízení – např. **zázemí** pro převlečení, uzamykatelné skříňky.
- Zavedení **systému sdílených kol** (např. Nextbike, Rekola) s dotovanými prvními 15 minutami – jako v Mostě.

Elektromobilita:

- Zajištění **nabíjecích stanic** pro **elektromobily i elektrokola**.
- Zavedení **systému sdílených elektrokoloběžek** pro dopravu do kampusu – např. jako v Plzni.
- Upozornění na **riziko krádeží** – potřeba řešit bezpečné parkování a ochranu sdílených zařízení.

Parkování:

- Časté a opakované stížnosti na **nedostatek parkovacích míst** v areálu UJEP i jeho okolí.
- Problémy s hledáním volného místa – někteří studenti uvádějí, že hledání trvá i 20–30 minut.
- Vysoká obsazenost ulic v okolí kampusu, často i kvůli modrým zónám, které ztěžují parkování studentům.
- Opakovaně zaznívá požadavek na **umožnění parkování v areálu kampusu UJEP** i pro studenty, zejména: kombinovaného studia (často ve čtvrtek–sobotu), během zkouškového období, nebo během celého týdne.
- Část studentů navrhuje **zpřístupnění parkovacích míst skrze ISIC nebo univerzitní kartu**.
- Někteří požadují **parkování i za poplatek** (případně zvýhodněný tarif pro studenty).
- Kritika směrem k **nezpevněnému povrchu parkovacích ploch** (např. pod CPTO – bahno, výmoly).
- Návrhy na **zastřešení** některých parkovišť.

- Požadavek na **lepší značení, transparentnost, a řízení využití parkovišť** (např. kdo a kdy smí parkovat).
- Volání po **zvýšení bezpečnosti a instalaci kamer** na parkovištích.
- Opakovaný návrh na **výstavbu parkovacího domu** v blízkosti kampusu.
- Zřízení **odstavného parkoviště s napojením na MHD**.
- Zavedení **K+R** míst (např. u menzy pro rychlé vyzvednutí oběda nebo knih).
- Možnost dlouhodobého **pronájmu parkovacího místa** (např. pro zaměstnance bydlící poblíž).
- Vyhrazené **místo pro motocykly** v kampusu jako sezónní a prostorově nenáročné řešení.
- Pro některé je parkování klíčové kvůli práci, dětem nebo nedostupné veřejné dopravě.
- Frustrace z poloprázdných parkovišť v areálu, která jsou pro studenty nepřístupná.
- **Parkování v okolí konkrétních budov:** FZS, FSE (Moskevská), CPTO, Králova výšina, Česká mládež.
- **Možnost parkovat ve čtvrtk** – problém zejména pro kombinované studenty.
- Požadavek na **jasnou mapu parkovacích míst** s informacemi o podmínkách (např. cena, časy, přístupnost).

Pěší doprava:

- Upozornění na **absenci přechodů pro chodce**: v okolí parku, pod novou budovou směrem k Hraníčáři, Pasteurova ulice, před budovou FUD
- Více odpovědí zmiňuje, že **chodníky jsou rozbité**, děravé, špinavé nebo blátivé, což ztěžuje bezpečný pohyb. Konkrétní zmíněné problematické úseky: cesta z nádraží Západ do kampusu UJEP, chodníky v parku mezi nádražím Západ a UJEP, před kolejemi
- Špatná viditelnost chodců za parkujícími auty.
- Řidiči nedodržují pravidla, nestaví na přechodech, nereagují na značky.
- Chybí semaforey na frekventovaných místech.
- Konkrétní jmenované nebezpečné lokality: křižovatka Londýnská × Moskevská, zejména přechody v jednosměrce v ul. Londýnská.

Silniční doprava:

- Kritika současného **řešení vjezdů do kampusu** – konkrétně vjezd z **ulice České mládeže**: závory znemožňují **plynulý průjezd cyklistům**.
- Požadavek na **zrušení zákazu odbočení vlevo** při výjezdu z kampusu směrem do **ulice Klášská**.
- **Obavy ze zhoršení dopravy po uzavření Benešova mostu** – zejména pro dojíždějící z druhé strany Labe.

Sociální otázky:

- **Nebezpečná cesta z kampusu k nádraží**, zejména ve večerních hodinách.
- Návrh na to, aby kombinované studium více využívalo distanční výuku.
- Vyšší ubytovací stipendia pro studenty, kteří dojíždějí z jiných měst.

Spolujízda:

- Zmíněn zájem o spolujízdu s kolegyní.

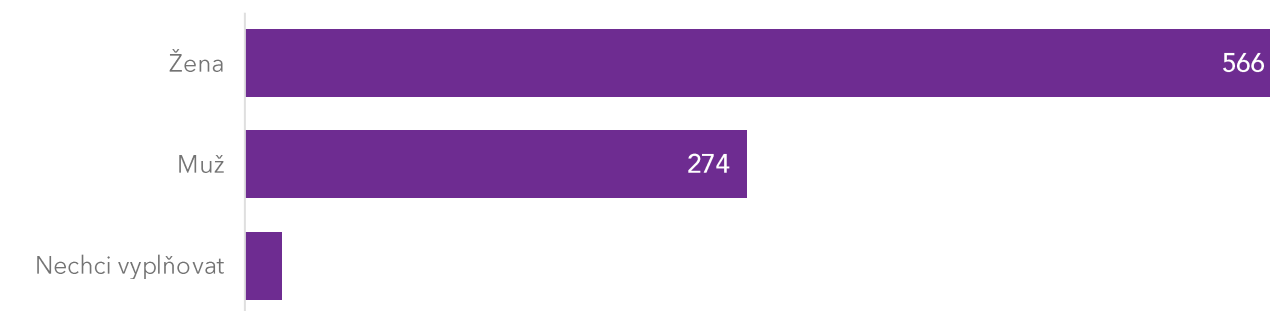


Veřejná doprava:

- Opakované požadavky na **častější spoje MHD**, zejména: v ranních hodinách (kolem 7:30-8:00), v odpoledních a večerních časech (zejména po 21:00), o víkendech a mimo špičku.
- Zmíněny jsou i **problémy s přeplněností spojů**, nedostatečná kapacita autobusů a **nedodržování jízdních řádů**.
- Opakovaně zmiňován **požadavek na přímé spoje**: z kolejí k fakultě zdravotnických studií (FZS) / Masarykově nemocnici, mezi kampusem a lokalitami Hoření, Za Válcovnou, Mírové náměstí, hlavní nádraží.
- Návrh **nové zastávky Kampus blíže k ulici České mládeže**.
- Časté stížnosti na **špatnou návaznost vlakových a autobusových spojů** – zejména z/do Teplic, Chomutova, Prahy.
- Návrh na **časovou synchronizaci spojů MHD s příjezdy vlaků**, např. z Prahy.
- Opakovaný požadavek na **častější meziměstské autobusové i vlakové spoje**, např. linka 488 z Teplic, či vlaková trať 072.
- Kritika **nízké spolehlivosti vlaků** (zpoždění, intervaly 1-2 hodiny).
- Přání **více vlaků a lepší intervaly**, např. vlaky každou půl hodinu Chomutov-Kadaň.
- Četné žádosti o **levnější jízdné, větší studentské slevy** nebo **příspěvek na dopravu pro zaměstnance** (např. roční kupony, kredit v aplikaci DÚKapka).

2.9 Společná sekce - sociodemografické otázky

Otázka 44 - Pohlaví



Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 860

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 671

	celkem odpovědí		celkem osob na UJEP	podíl odpovědí z UJEP
žena	65,81 %	566	6 373	8,89 %
muž	31,86 %	274	3 808	7,20 %
nechci vyplňovat	2,33 %	20	-	-

	zaměstnanci (196)		celkem zaměstnanců UJEP	podíl odpovědí z UJEP
žena	55,61 %	109	831	13,12 %
muž	41,33 %	81	676	11,98 %
nechci vyplňovat	0,31 %	6	-	-

	studenti (664)		celkem zaměstnanců UJEP	podíl odpovědí z UJEP
žena	68,83 %	457	5 542	8,25 %
muž	29,07 %	193	3 132	6,16 %
nechci vyplňovat	0,02 %	14	-	-



Popis:

Celkem otázku vyplnilo 860 respondentů. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

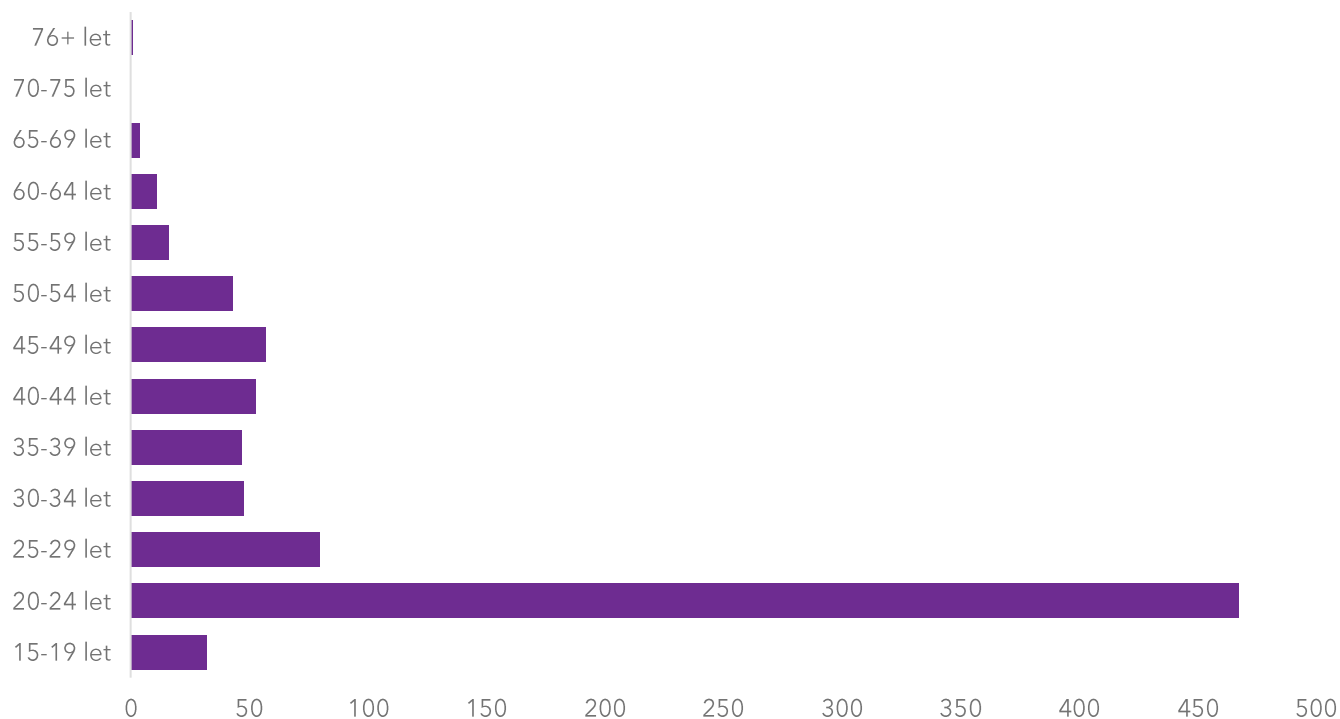
Zhruba 2/3 respondentů byly ženy (65,81 %; 566). Muži tvořili 31,86 % (274) respondentů. Zbývajících 2,33 % (20) respondentů si nepřálo upřesnit pohlaví.

Ze zaměstnanců byli respondenti složeni z 55,61 % žen a 44,33 % mužů. Zbývajících 0,31 % byli respondenti, kteří si nepřáli pohlaví vyplnit. Jedná se o podobné procentuální složení, jako v dotazníku z roku 2019, kdy zaměstnankyně tvořily 51,5 % a zaměstnanci 48,5 %.

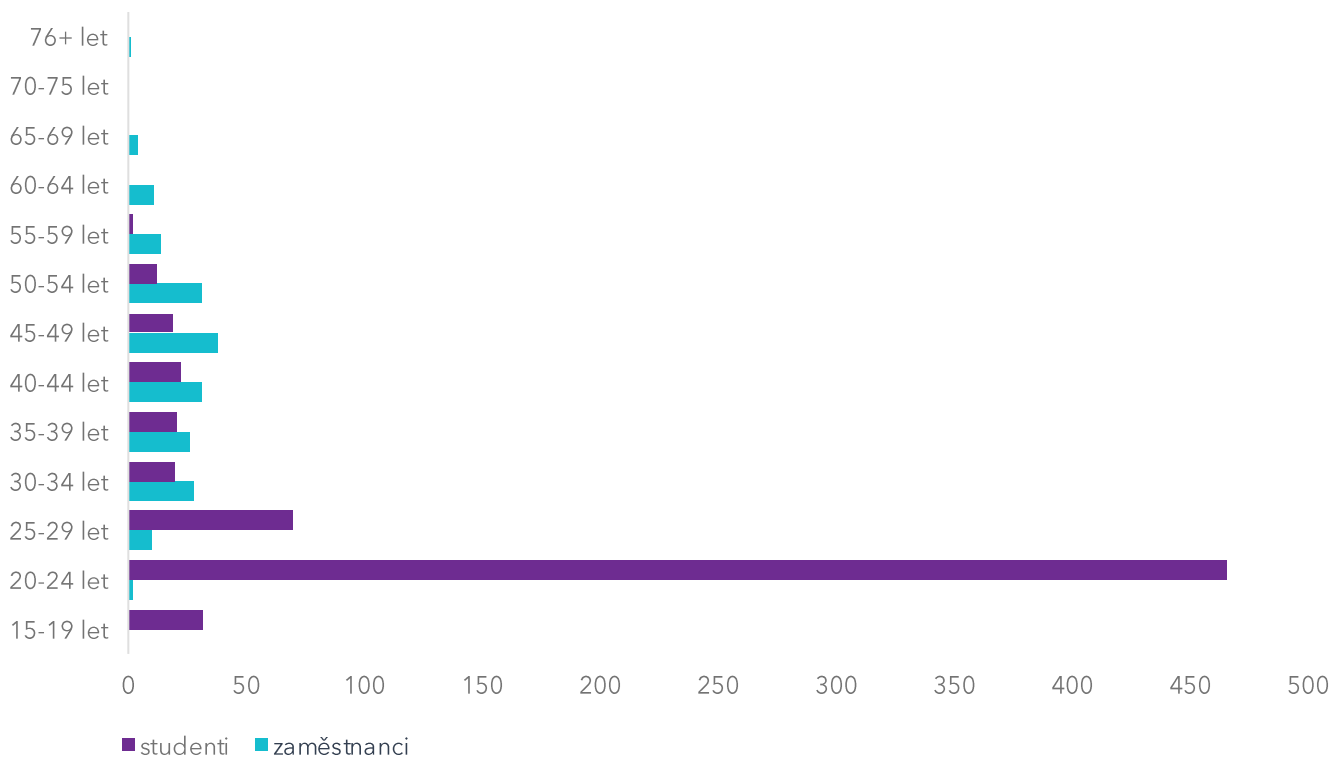
Ze studentů byli respondenti složeni z 68,83 % žen a 29,07 % mužů. Zbývajících 0,02 % byli respondenti, kteří si nepřáli pohlaví vyplnit. Jedná se o podobné procentuální složení, jako v dotazníku z roku 2019, kdy studentky tvořily 71,6 % a studenti 28,4 %.

Podle sčítání obyvatel z roku 2021 tvoří populaci v ČR 50,7 % žen a 49,3 % mužů. V obou dotazníkových šetření z roku 2025 i 2019 mezi studenty výrazně převažují ženy, u zaměstnanců odpovídá rozdělení přibližně celkové populaci.

Otázka 45 - Věk



Dle vztahu k univerzitě



Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 860

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 671



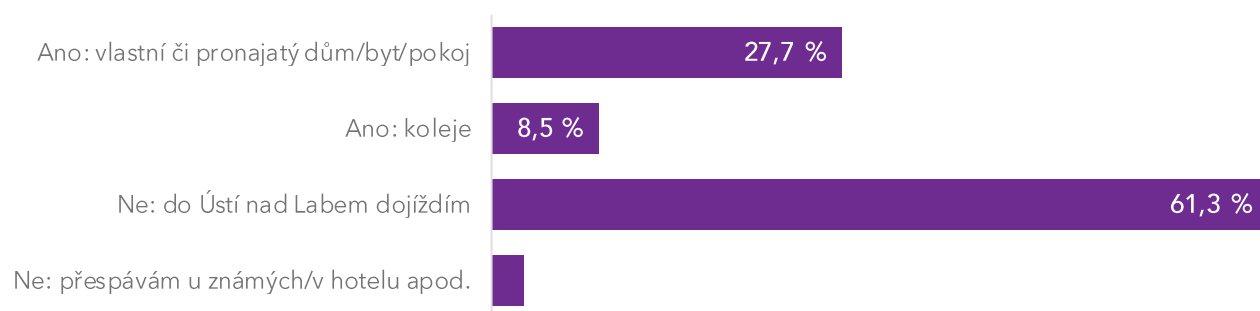
	celkem		zaměstnanci		studenti	
15-19 let	3,72 %	32	0,00 %	0	4,82 %	32
20-24 let	54,42 %	468	1,02 %	2	70,18 %	466
25-29 let	9,30 %	80	5,10 %	10	10,54 %	70
30-34 let	5,58 %	48	14,29 %	28	3,01 %	20
35-39 let	5,47 %	47	13,27 %	26	3,16 %	21
40-44 let	6,16 %	53	15,82 %	31	3,31 %	22
45-49 let	6,63 %	57	19,39 %	38	2,86 %	19
50-54 let	5,00 %	43	15,82 %	31	1,81 %	12
55-59 let	1,86 %	16	7,14 %	14	0,30 %	2
60-64 let	1,28 %	11	5,61 %	11	0,00 %	0
65-69 let	0,47 %	4	2,04 %	4	0,00 %	0
70-75 let	0,00 %	0	0,00 %	0	0,00 %	0
76+ let	0,12 %	1	0,51 %	1	0,00 %	0

Popis:

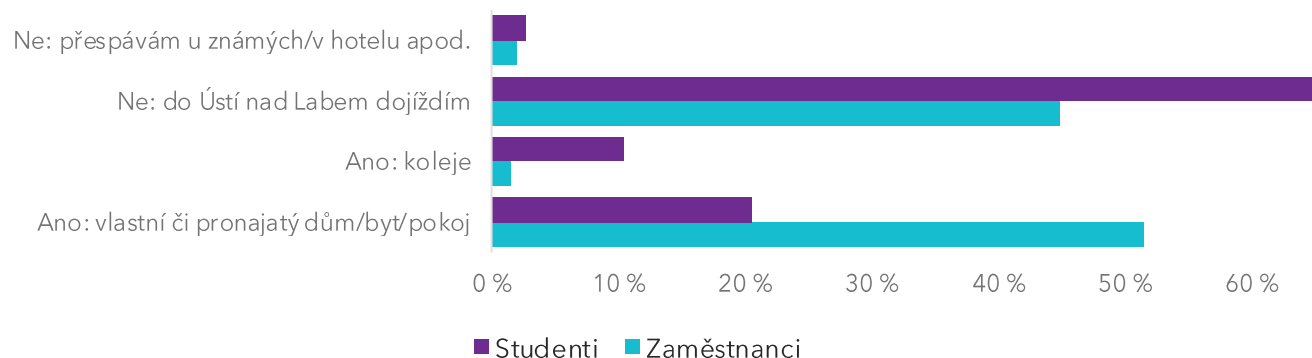
Celkem otázku vyplnilo 860 respondentů. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Věková struktura odpovídajících logicky kopíruje univerzitní prostředí. Nadpoloviční většina všech respondentů (54,42 %) spadá do kategorie **20-24 let**, tvořené převážně studenty. Mezi zaměstnanci jsou nejpočetnějšími skupinami osoby ve věku **45-49 let** (19,39 %), následované kategoriemi 40-44 let a 50-54 let (obě cca 15,8 %).

Otázka 46 – Máte stálé bydlení v Ústí nad Labem?



Dle vztahu k univerzitě



	celkem		zaměstnanci (196)		studenti (664)	
ano: vlastní či pronajatý dům/byt/pokoj	27,67 %	238	51,53 %	101	20,63 %	137
ano: koleje	8,49 %	73	1,53 %	3	10,54 %	70
ne: do Ústí n. L. dojíždím	61,28 %	527	44,90 %	88	66,11 %	439
ne: přespávám u známých/v hotelu apod.	2,56 %	22	2,04 %	4	2,71 %	18

Filtr – žádný

Celkem odpovědělo: 860

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 671

Popis:

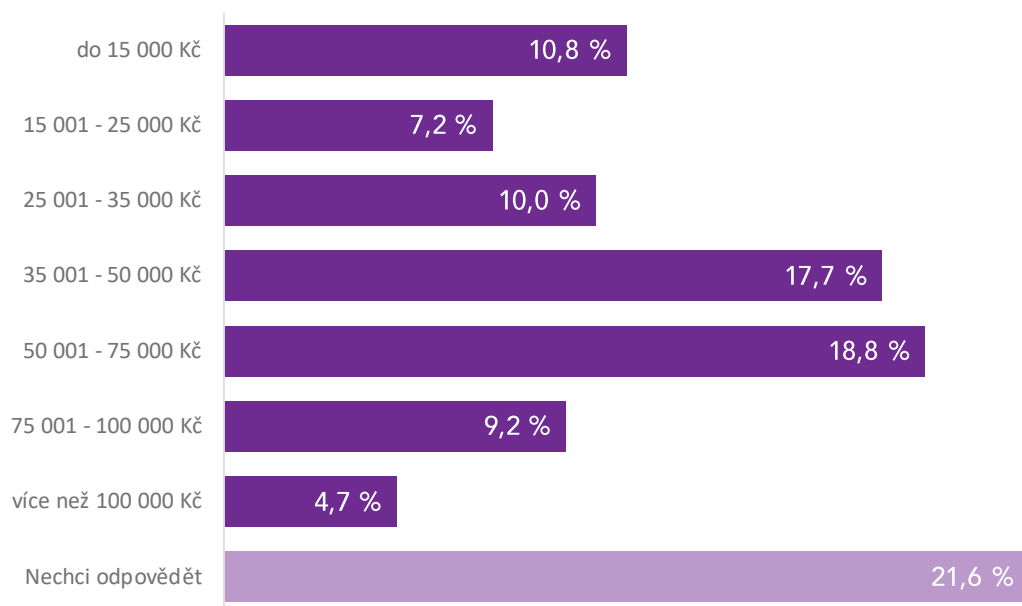
Celkem otázku vyplnilo 860 respondentů. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Většina respondentů (61,28 %; 527) do Ústí nad Labem dojíždí.

- **Zaměstnanci:** Více než polovina (51,53%) v Ústí nad Labem trvale bydlí (vlastní či pronajaté bydlení).
- **Studenti** naopak většinou (66,11 %) do města za studiem dojíždějí. Ubytování na kolejích využívá 10,54 % z nich.



Otázka 47 - Odhadněte prosím, jaký je celkový čistý měsíční příjem vaší domácnosti.



do 15 000 Kč	10,81 %	93
15 001 - 25 000 Kč	7,21 %	62
25 001 - 35 000 Kč	10,00 %	86
35 001 - 50 000 Kč	17,67 %	152
50 001 - 75 000 Kč	18,84 %	162
75 001 - 100 000 Kč	9,19 %	79
více než 100 000 Kč	4,65 %	40
nechci odpovédět	21,63 %	186

Filtr – žádný

Celkem odpovědělo: 860

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 671

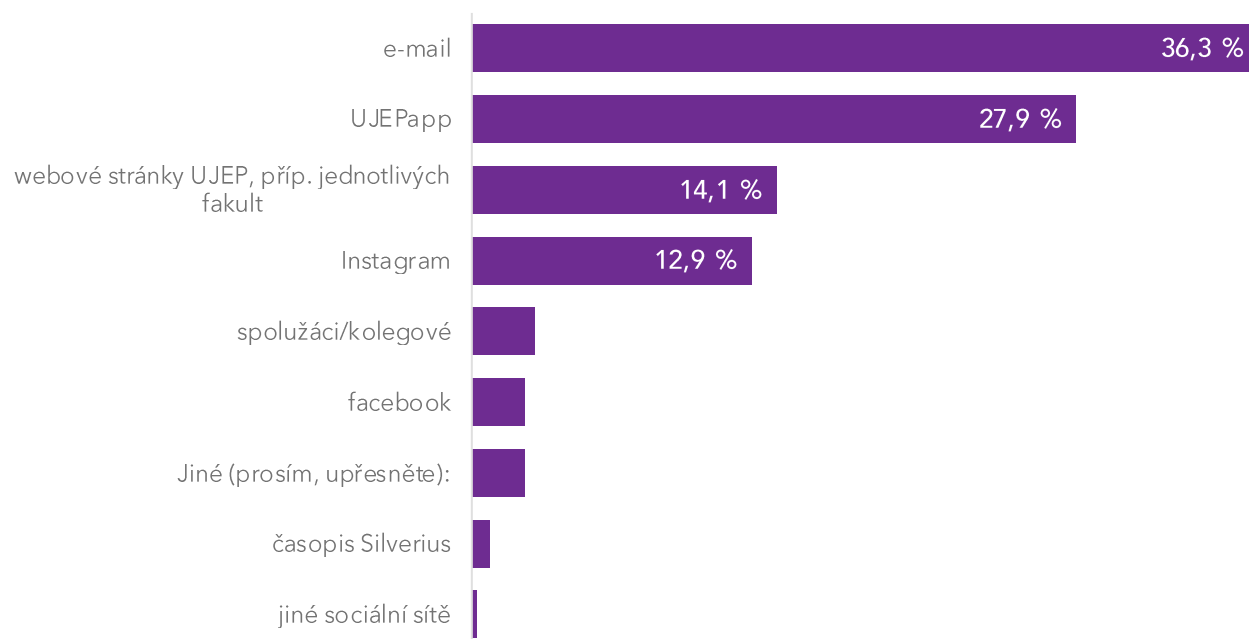
Popis:

Celkem otázku vyplnilo 860 respondentů. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Nejčastěji uváděný čistý měsíční příjem domácnosti respondentů se pohybuje v pásmu **50 001 - 75 000 Kč** (18,84 %) a **35 001 - 50 000 Kč** (17,67 %). Zhruba pětina respondentů si nepřála na otázku odpovědět.



Otázka 48 - Odkud se chcete dozvídat nové informace o dopravě a mobilitě na UJEP?



časopis Silverius	0,81 %	7
e-mail	36,28 %	312
Facebook	2,44 %	21
spolužáci/kolegové	2,91 %	25
Instagram	12,91 %	111
webové stránky UJEP, příp. jednotlivých fakult	14,07 %	121
UJEPapp	27,91 %	240
jiné sociální sítě	0,23 %	2
jiné (prosím, upřesněte):	2,44 %	21

Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 860

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 671

Popis:

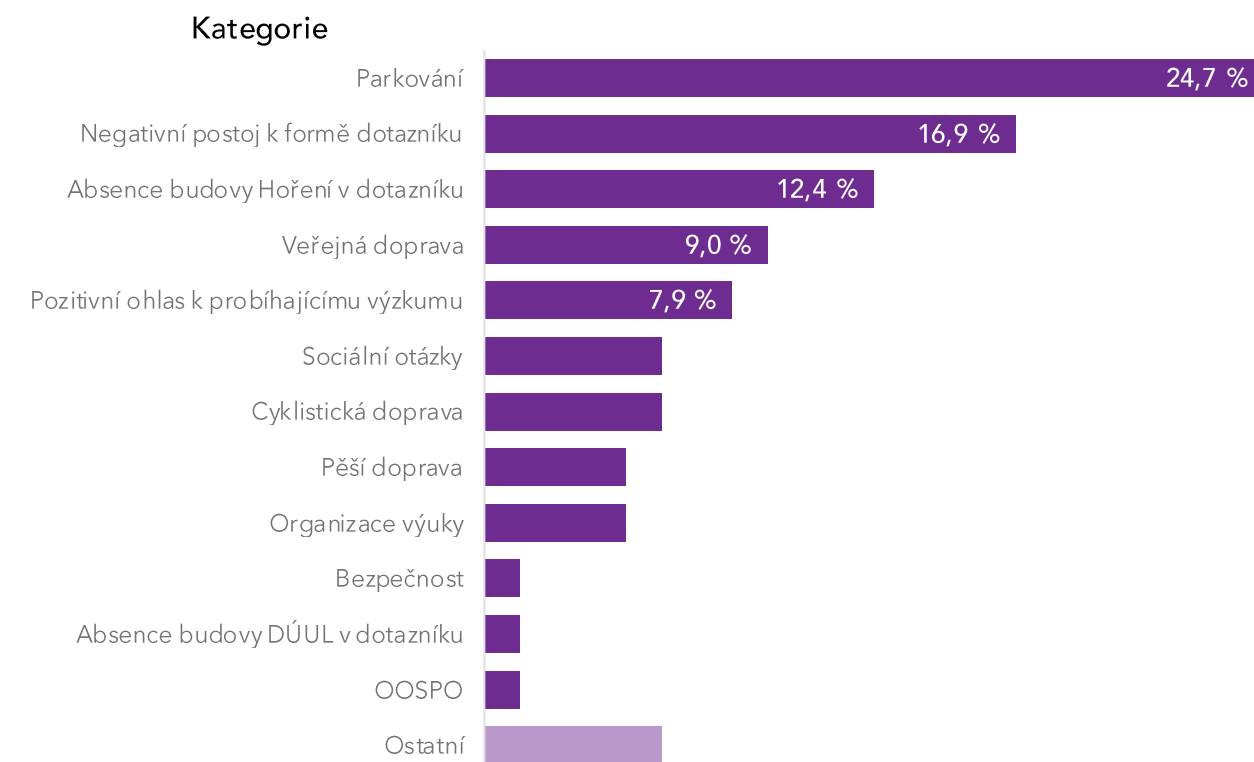
Celkem otázku vyplnilo 860 respondentů. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Nejpreferovanějším komunikačním kanálem zůstává tradiční **e-mail (36,28 %)**, těsně následovaný moderní cestou přes **mobilní aplikaci UJEPapp (27,91 %)**. Nezanedbatelný podíl má i web UJEP/fakult (14,07 %) a z pohledu sociálních sítí jasně dominuje Instagram (12,91 %), zatímco Facebook ztratil na relevanci (2,44 %). Univerzitní časopis Silverius jako informační kanál o mobilitě nepreferuje téměř nikdo (0,81 %).



2.10 Společná sekce - komentáře

Otázka 49 - Pokud byste chtěl/a dodat nějaký komentář k tomuto výzkumu či tématu, zde máte prostor.



ostatní	5	5,62 %
OOSPO	1	1,12 %
absence budovy DÚUL v dotazníku	1	1,12 %
bezpečnost	1	1,12 %
organizace výuky	4	4,49 %
pěší doprava	4	4,49 %
cyklistická doprava	5	5,62 %
sociální otázky	5	5,62 %
pozitivní ohlas k probíhajícímu výzkumu	7	7,87 %
veřejná doprava	8	8,99 %
absence budovy Hoření v dotazníku	11	12,36 %
negativní postoj k formě dotazníku	15	16,85 %
parkování	22	24,72 %

Filtr - žádný

Celkem odpovědělo: 89

Celkem otázku přeskočilo/nevyplnilo: 1 442



Popis:

Celkem otázku vyplnilo 89 respondentů. Otázka byla nepovinná. Někteří respondenti před touto otázkou vyplňování dotazníku ukončili.

Většina komentářů se týkala převážně parkování (více parkovacích stání, aj.). Dále zde byly komentáře k formě dotazníku. Někteří respondenti se postavili kriticky k rozsahu a náročnosti dotazníku. Někdo se stavil k podobě otázek negativně a někdo pozitivně. Pár respondentům chyběla v dotazníku možnost výběru budovy Hoření a DÚUL.

Shrnutí komentářů z dotazníku rozdělené podle hlavních tematických okruhů jsou uvedeny níže.

Absence budov v dotazníku

- Některým respondentům **chyběla** ve výčtu budov v otázkách možnost vybrat **budovu DÚUL a Hoření**.

Bezpečnost

- Byla zmíněna **obava o bezpečnost** při dojíždění na Hoření v pozdních hodinách.

Cyklistická doprava

- Cyklistická a pěší doprava by měly být základem dopravní infrastruktury v kampusu.
- Automobilová doprava by měla být v kampusu omezena, včetně omezení průjezdnosti a přístupu studentů i zaměstnanců auty do některých částí kampusu.
- Je potřeba **zlepšit přístup cyklistů** do kampusu, například umožnit pohodlný průjezd přes závary.
- **Chybí stojany** na kola, zejména u sportovní haly.
- Podmínky pro cyklistiku v okolí UJEP a v Ústí n. L. jsou nevyhovující a odrazují od využívání kola.
- Sdílená kola by byla využívána více, pokud by byla přizpůsobena kopcovitému terénu města.

Negativní postoj k formě dotazníku

- Dotazník je **příliš dlouhý** a **není jasné, kolik otázek zbývá**.
- Některé otázky neumožňují vybrat více možností, i když by to bylo vhodné (např. více informačních zdrojů).
- **Jazyk** dotazníku je považován za příliš **akademický a komplikovaný**.
- Chybí možnost specifikovat různé cesty do a z UJEP (např. v kombinaci s nákupy).
- **Budova Na Okraji** již není ve vlastnictví UJEP, přesto je v dotazníku uvedena.
- Otázky vyžadují vyplnění údajů i k dopravním prostředkům, které respondent nevyužívá a ani neplánuje.

OOSPO

- Osoby na vozíku mají **problém s přístupem z parkoviště** pod budovou, pokud nemají vstupní kartičku. Stejný problém se týká i osob s kočárky, které nelze nosit do schodů.



Organizace výuky

- Výuka pouze v hlavním areálu (např. u nádraží na Čs. mládeže) by byla pohodlnější a praktičtější, zejména pro studenty bez auta.
- Přesuny mezi budovami (např. z Čs. mládeže na Hoření) je obtížné zvládnout v předepsaných 10 minutách.
- Rušení výuky bez předchozího nebo včasného informování ovlivňuje volbu dopravy (časová ztráta, finanční náklady na dopravu).

Ostatní

- Stav **veřejného prostoru** před budovou FUD je **tristní**.

Parkování

- Studenti **kombinovaného** studia **oceňují** možnost **parkování v kampusu v pátek a sobotu**, ale **chtějí** možnost parkovat **i během zkouškového období i v jiné dny**.
- Poptávka je po **rozšíření parkovacích kapacit pro studenty**, nejen pro zaměstnance.
- Nedostatek parkovacích míst je velkým problémem zejména u sportovní haly a v dalších ulicích (Hoření, Čs. mládeže).
- Parkoviště jsou často plná, některá místa jsou placená, což studentům dlouhodobě znesnadňuje parkování.
- **Nedostatečná kvalita povrchů** některých parkovišť (např. šterkové parkoviště nad PřF).
- Někteří studenti upozorňují, že parkování v okolí UJEP je ztížené kvůli modrým zónám, které brání bezplatnému stání.
- **Podzemní garáže a parkoviště** u budov jsou často vyhrazeny pouze pro zaměstnance, přestože by je studenti také chtěli využívat.
- Vzneseny byly návrhy na **zvýhodněné parkování pro studenty**, například formou **semestrálního poplatku**.
- Doporučení na vybudování **parkovacího domu** či využití nevyužitých pozemků k **rozšíření parkovacích míst**.
- Studenti někdy uvádějí, že musí přijíždět výrazně dříve, aby parkovací místo našli, případně hledají místo daleko od kampusu (např. u Kauflandu), což je pro ně nepraktické a někdy i nebezpečné (večer).

Pěší

- **Žádost o znovuotevření branky** na Hoření pro lepší průchodnost.
- V parku pod FSE chybí: **udržované chodníky, osvětlení**.
- Přechod z Výšiny na Mládež je v časové dotaci méně než 10 minut obtížně zvládnutelný.

Pozitivní ohlas k probíhajícímu výzkumu

- Podporu a naději, že z výzkumu vzejde smysluplný rozvoj.
- Poděkování za uskutečnění výzkumu.
- Pozitivní vnímání dotazníku, i když byl označen za trochu dlouhý.



Sociální otázky

- Někteří respondenti potřebují **zajistit dopravu dítěte** do školky či mají po práci **další pochůzky** (nákupy, další povinnosti).
- Někteří respondenti **kombinují studium a práci** a auto šetří výrazně čas.
- Někteří pracují na více místech kvůli **nízkému platu** na UJEP – auto je pro ně nezbytností k obživě.
- Někdo říká, že dojíždění autem není nutné, pokud k tomu nejsou vážné důvody (např. zdravotní stav, převoz nákladu).
- Kampus by měl být **příkladem udržitelného přístupu**.

Veřejná doprava

- Změny spojů MHD v roce 2024 jsou kritizovány
- Přesun pěšky po lokalitách jako Předlice je vnímán jako nebezpečný, zejména večer.
- Uživatelé vnímají MHD jako časově neefektivní
- Cesta MHD z nádraží na pracoviště je někdy zdlouhavá.
- Přestupy a čekání na spoje zdržují cestu.
- Cesta MHD na FZS trvá někomu i dvakrát déle než automobilem. Elektrokolo je pro některé finančně nedostupné, běžné kolo není reálné kvůli fyzické náročnosti (kopcovitý terén, nemožnost se převléct po příjezdu do práce).
- Byly zmíněny komplikace v dopravě v souvislosti s chystanou opravou Benešova mostu.
- Vysoká cena vlakových jízdenek.



3 POCITOVÁ MAPA

Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem se v roce 2024 rozhodla podpořit otevřené naslouchání, a to zejména svým studentům a zaměstnancům v otázkách kvality veřejného prostoru a dopravní dostupnosti kampusu. Pocitová mapa, která byla zpřístupněna široké akademické obci během března 2025, sloužila jako nástroj pro zachycení reálných zkušeností, dojmů a potřeb lidí, kteří se v univerzitním areálu a jeho okolí každodenně pohybují.

Unikátní metodika umožnila každému účastníkovi vyjádřit se k různým aspektům prostředí – ať už pozitivním či negativním. Cílem nebylo pouze zjistit „co nefunguje“, ale i poukázat na místa, která si lidé oblíbili a která mohou sloužit jako inspirace pro další rozvoj. Výsledky pocitové mapy přinášejí cenný vhled do každodenní zkušenosti uživatelů kampusu a doplňují odborné poznatky z dopravně-bezpečnostní inspekce, která probíhá paralelně. Spojením subjektivních výpovědí s odbornou analýzou vzniká silný nástroj pro plánování konkrétních opatření i dlouhodobého strategického rozvoje.

Tento dokument shrnuje klíčová zjištění z realizovaného sběru podnětů. Prezentuje statistický profil respondentů, přehledové mapy vybraných kategorií včetně vizualizace prostorových shluků, a přináší podrobnou interpretaci hlavních témat. Zvláštní pozornost je věnována pěší dopravě – tedy způsobu pohybu, který je nejen ekologicky nejšetrnější, ale i sociálně nejedostupnější. Právě v ní se často koncentrují nejviditelnější překážky i možnosti změny.

Výsledky budou sloužit jako podklad pro další diskusi v rámci univerzity, ale také pro jednání s městem Ústí nad Labem, které musí nezbytně být partnerem v řešení řady zjištěných problémů mimo vlastní areál UJEP. Tento materiál je tak nejen výstupem jednoho výzkumu, ale i výzvou k další spolupráci, dialogu a odpovědnému přístupu k tvorbě kvalitního prostředí pro vzdělávání, práci i každodenní život.

3.1 Metodický postup

Tato kapitola představuje stručný report z pocitové mapy na Univerzitě J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, které se uskutečnily 1. 3. – 31. 3. 2025.

Sběr dat proběhl online formou, uživatelé podněty vyplňovali na speciálním mapovém portálu (obrázek 3.1) www.pocitovemapy.cz. Odkaz na pocitové mapy byl distribuován několika způsoby, např.:

- e-mail
- časopis Silverius
- QR kódy na letácích
- UJEP APP
- sociální sítě a web univerzity



Předmětem této akce bylo zaznamenání pocitů, názorů a pozorování očima uživatelů veřejného prostoru, tj. studentů a zaměstnanců UJEP. Data budou dále kombinována a porovnávána s odborným posouzením dopravní infrastruktury (bezpečnostní inspekce) a souhrnná data z pocitové mapy pomáhají zpracovateli a objednateli pochopit, jaké jsou ve veřejném prostoru překážky, nedostatky a příležitosti.

Záznamy kromě sociodemografického začlenění respondenta obsahují data zejména geolokaci daného podnětu a případné textové doplnění. Respondenti mohli vyplňovat linie či body v následujících kategoriích:

- **Kudy na UJEP** – s cílem určit pěší koridory a pozemní komunikace, po kterých se lidé v okolí UJEP nejčastěji pohybovali. Toto umožnilo blíže upřesnit rozsah bezpečnostní inspekce.
- **Necítím se bezpečně v dopravě!** – zaměřené zejména na pocit bezpečí v dopravě.
- **Něco mi tu chybí!** – zaměřené zejména na mobiliář a vybavení veřejného prostoru.
- **Vadí mi!** – velmi otevřená otázka zaměřená na obecné nedostatky veřejného prostoru.
- **Líbí se mi!** – možnost upozornit na části veřejného prostoru, které uživatelé oceňují.

Jeden uživatel mohl pro každou z kategorií vyplnit 0 či více odpovědí bez omezení. Jednotlivé otevřené odpovědi byly kategorizovány (manuálně) pro možnou bližší specifikaci problémových bodů a souhrnnou prostorovou analýzu. Aktuálně prostorová analýza spočívá zejména v přípravě tzv. teplotní mapy, která pomáhá vizuálně určit shluky stejných podnětů.

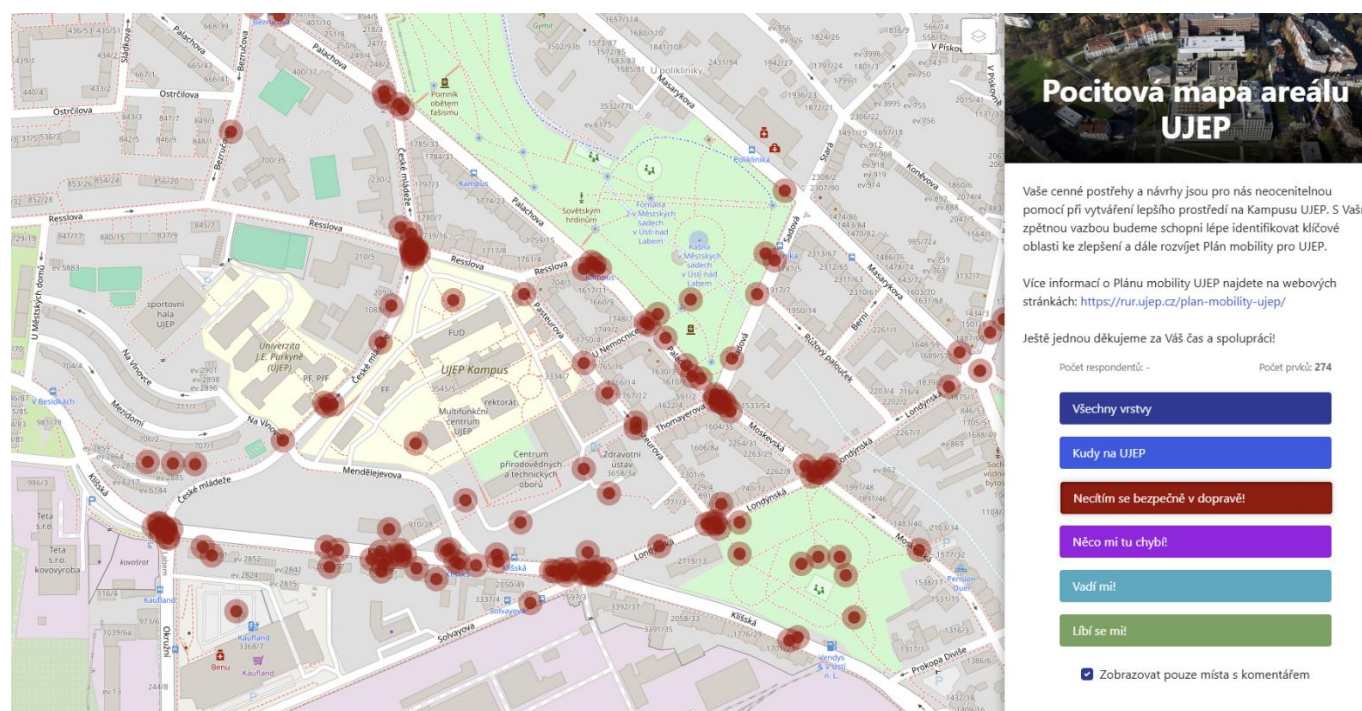
Na úvod je řešen statistický přehled demografického začlenění respondenta. Níže jsou uvedeny přehledové mapy (formou tzv. teplotních map, které v rámci jedné kategorie znázorňují kumulaci podnětů) pro základní kategorie dle výše uvedených typů otázek, dále specifické kategorie doplněné na základě ruční kategorizace dle doplněných komentářů a dílčí specifická zjištění. Závěrem se dokument věnuje stěžejnímu pilíři mobility uživatelů, a to jsou bariéry v pěší dopravě.

Součástí zpracování pocitové mapy je také [Příloha 5: Shluky podnětů pocitové mapy v kontextu BI](#)



Identifikované clustery byly ručně identifikovány (vzhledem k různorodosti podnětů) a dále automaticky párovány se sounáležejícími identifikovanými dopravně-bezpečnostními deficity z bezpečnostní inspekce.

Souhrnné zhodnocení jednotlivých clusterů a jejich lokalizace v rámci delších koridorů jsou dále řešeny v hlavním dokumentu.



Obrázek 3.1: Ukázka filtrovaných podnětů přímo na portálu, kde se pocitové mapy vyplňovaly.
Zdroj: www.pocitovemapy.cz

3.2 Demografické údaje

V tabulkách níže (tabulka 3.1 a tabulka 3.2) je uvedeno jednoduché rozdělení respondentů a podnětů, nejprve podle role a následně dle pohlaví. Je zde uveden počet respondentů, počet podnětů, průměrný počet podnětů na respondenta dané kategorie a následně návratnost, která udává počet respondentů vůči celkovému počtu lidí dané kategorie na UJEP. Je například patrné, že i přes nízký celkový počet respondentů z řad zaměstnanců, je tak celková návratnost vyšší a naopak. Zároveň je vidět, že počet respondentů při rozdělení na pohlaví je podobný, ale vzhledem k vyššímu celkovému zastoupení žen na UJEP, odpovídali muži častěji v poměru na celkový počet mužů na UJEP. Počty podnětů se v průměru zásadně nijak neliší, průměrný uživatel vyplnil cca 3,5 podnětu. Vzhledem k tomu, že bylo celkem 5 kategorií, resp. 4, pokud nepočítáme cestu na UJEP, je možné usuzovat, že respondenti spíše cíleně vyplňovali věci, které jsou pro ně důležité, než aby se zamysleli nad vším, co by doplnit mohli, často tedy například nevyplnili všechny kategorie.

Celkem se vyplnění pocitové mapy zúčastnilo jen 2,64 % ze všech lidí v systému UJEP, což není mnoho. I tak je ale k dispozici celá řada podnětů (celkem 915). Počet podnětů je dokonce dostatečný na to, aby bylo možné identifikovat konkrétní shluky, tj. problémy, které se opakují, resp. jsou významné pro vícero respondentů.

Tabulka 3.1: Základní statistické údaje rozdělené dle role.

	Respondentů	Poměr	Podnětů	Poměr	Prům. poč. pod.	Celkem lidí	Návratnost
Zaměstnanec	93	35%	328	36%	3.53	1 507	6.17%
Student	175	65%	587	64%	3.35	8 674	2%
Celkem	269	100%	915	100%	3.40	10 181	2.64%

Tabulka 3.2: Základní statistické údaje rozdělené dle pohlaví.

	Respondentů	Poměr	Podnětů	Poměr	Prům. poč. pod.	Celkem lidí	Návratnost
Žena	132	49%	469	51%	3.55	6 373	2.07%
Muž	122	45%	402	44%	3.30	3 808	3.20%
Neuvedeno	15	6%	35	4%	2.33	-	-
Celkem	269	100%	915	100%	3.40	10 181	2.64%

V následující tabulce (tabulka 3.3) je uvedeno začlenění respondentů i podnětů kromě role a pohlaví také do věkové kategorie, aby bylo možné prozkoumat, zda se nějak odlišují počty vyplnění podle věku. Respektive bylo cílem objevit, zda nejsou v rozdělení do věku nějaké očividné nesrovnalosti. Na první pohled je přitom vidět, že je distribuce respondentů do věkových kohort logická a odpovídá očekávanému rozdělení. Například z řad studentů je nejvyšší koncentrace respondentů ve věku 20–24 let, což odpovídá většině studentů UJEP, o něco méně ale také s významným zastoupením je pak věková kategorie 25–29 let a pak už zcela náhodně další věkové kategorie, kde půjde zejména o doktorandy. Zaměstnanci jsou poměrně rovnoměrně distribuováni v rámci věkových kohort od 25 až do 64 let. V případě mužů zaměstnanců je možné rozpoznat dvě zvýšené koncentrace kolem let 30–39 a dále kolem let 45–55.

V rámci počtu podnětů je zřejmé velmi podobné rozdělení jako v případě počtu respondentů, což odpovídá předcházejícím tabulkám a průměrnému počtu podnětů na osobu přibližně 3,5. Průměrným počtem podnětů s rozdělením na věk ovlivňuje spíše malý vzorek dat, tj. například kategorie Zaměstnanec-muž-55–59 let, s průměrem 8 podnětů na osobu vypadá významně, ale jedná se jen o 3 osoby. Tj. mohlo jít i o jednu vysoce aktivní osobu, která vyplnila více podnětů. Toto je patrně stejná situace i u dalších špiček, které jsou zkrátka ovlivněny jednou nebo dvěma osobami v dané kategorii, které se



do vyplňování pustily zodpovědněji než ostatní. Za zmínku však stojí kategorie studenti, 20–24 let, kdy je poměrně významný rozdíl mezi počtem podnětů mezi ženami a muži. Jak je vidět z dalších výstupů z pocitové mapy níže v dokumentu, liší se muži a ženy i ve volbě tras, resp. koncentraci podnětů. Důvodem tedy může být například i to, že muži mohou častěji parkovat v Kauflandu, a proto často cíleně komentovali svoji relativně krátkou trasu, zatímco ženy častěji jezdí veřejnou hromadnou dopravou a mají tím pádem širší přehled o okolí.

















Tabulka 3.3: Věkové začlenění různých respondentů a podnětů.

Věk	Respondentů				Podněty			
	Zaměstnanec		Student		Zaměstnanec		Student	
	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž
15-19	0	0	5	0	0	0	9	0
20-24	0	1	57	46	0	1	205	131
25-29	4	1	12	11	17	1	73	34
30-34	6	9	1	5	31	47	3	32
35-39	6	11	4	2	16	38	15	7
40-44	6	4	6	0	25	26	13	0
45-49	3	9	6	2	9	24	12	2
50-54	5	11	2	2	15	26	13	0
55-59	3	3	0	0	6	24	0	0
60-64	4	2	0	0	7	1	0	0
65-69	0	1	0	0	0	5	0	0
70-75	0	0	0	0	0	0	0	0
76+	0	0	0	1	0	0	0	0

Věk	Průměrný počet podnětů			
	Zaměstnanec		Student	
	Žena	Muž	Žena	Muž
15-19	0.00	0.00	1.80	0.00
20-24	0.00	1.00	3.60	2.85
25-29	4.25	1.00	6.08	3.09
30-34	5.17	5.22	3.00	6.40
35-39	2.67	3.45	3.75	3.50
40-44	4.17	6.50	2.17	0.00
45-49	3.00	2.67	2.00	1.00
50-54	3.00	2.36	6.50	0.00
55-59	2.00	8.00	0.00	0.00
60-64	1.75	0.50	0.00	0.00
65-69	0.00	5.00	0.00	0.00
70-75	0.00	0.00	0.00	0.00
76+	0.00	0.00	0.00	0.00

Poslední soustava tabulek (tabulka 3.4) udává opět počty respondentů a podnětů jako v případě tabulek výše ale kumulativně bez zohlednění věku pro rychlé a jednoduché znázornění procentuálního zastoupení těchto kombinací kategorií. Z těchto dat je například patrné, že zatímco v případě zaměstnanců dávali v průměru více podnětů muži, v případě studentů je tomu opačně, tj. že obecně největším zdrojem podnětů jsou studentky a že největší návratnost byla z řad zaměstnanců, konkrétně mužů.

Tabulka 3.4: Statistiky kombinace pohlaví a role.

Respondentů	Zaměstnanec	Student
Žena	37	94
Muž	52	70
Poměr responderů	Zaměstnanec	Student
Žena	 14.62%	 37.15%
Muž	 20.55%	 27.67%
Podněty	Zaměstnanec	Student
Žena	126	343
Muž	194	208
Poměr podnětů	Zaměstnanec	Student
Žena	 14.47%	 39.38%
Muž	 22.27%	 23.88%
Prům. poč. pod.	Zaměstnanec	Student
Žena	 3.41	 3.65
Muž	 3.73	 2.97
Celkem lidí	Zaměstnanec	Student
Žena	831	5 542
Muž	676	3 132
Návratnost	Zaměstnanec	Student
Žena	 4.45%	 1.70%
Muž	 7.69%	 2.23%



















3.3 Přehledové teplotní mapy pro základní kategorie

Z pohledu demografického začlenění stojí za zmínku, že studenti se častěji necítí v dopravě bezpečně. To může být způsobeno rozdílem ve volbě dopravního prostředku, nebo také věkem, protože mladí lidé mají méně zkušeností (nevhodně volí trasy, nebo obecná nezkušenost s dopravním provozem může působit strach). Přehled demografického začlenění ve vztahu k vyplňovaným kategoriím je uveden v tabulkách níže (tabulka 3.5 až tabulka 3.7, poslední dvě tabulky jsou vloženy jako obrázek kvůli formátování podbarvení).

















Tabulka 3.5: Rozdělení podnětů dle kategorií otázek a následně separátně dle pohlaví a role.

	žena	muž	zaměstnanec	student
Necítím se bezpečně v dopravě!	171	147	97	241
Něco mi tu chybí!	104	85	86	107
Vadí mi!	81	88	69	107
Líbí se mi!	113	82	76	132

Tabulka 3.6: Rozdělení podnětů dle kategorií otázek a zároveň dle pohlaví i role.

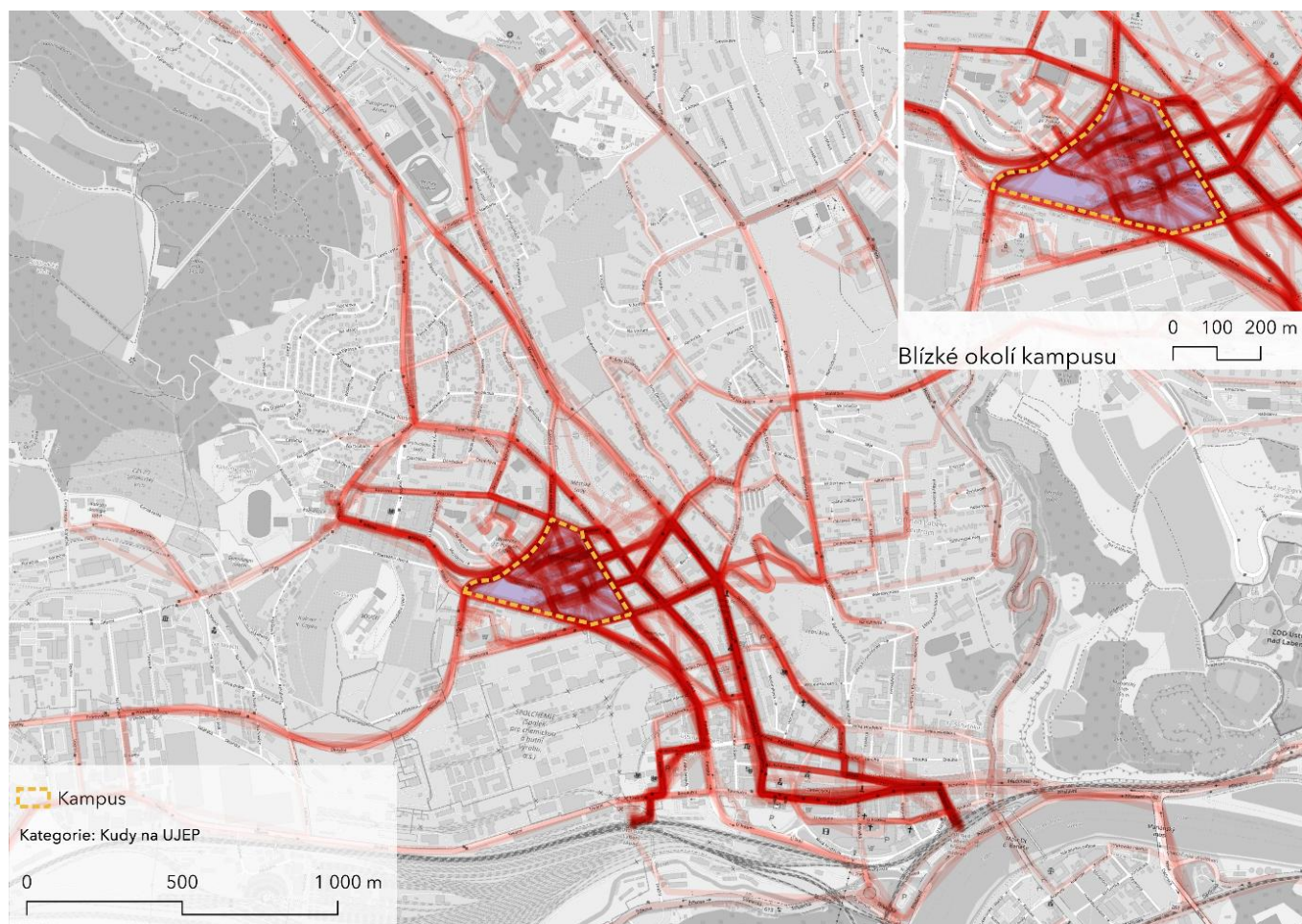
Podněty	Zaměstnanec		Student	
	Žena	Muž	Žena	Muž
Necítím se bezpečně v dopravě!	 40	 54	 131	 93
Něco mi tu chybí!	 32	 54	 72	 31
Vadí mi!	 18	 50	 63	 38
Líbí se mi!	 36	 36	 77	 46

Tabulka 3.7: Podíl podnětů dle kategorie otázek, pohlaví a role na celkovém počtu podnětů.

Podněty	Zaměstnanec		Student	
	Žena	Muž	Žena	Muž
Necítím se bezpečně v dopravě!	 4%	 6%	 14%	 10%
Něco mi tu chybí!	 3%	 6%	 8%	 3%
Vadí mi!	 2%	 5%	 7%	 4%
Líbí se mi!	 4%	 4%	 8%	 5%

Kudy na UJEP

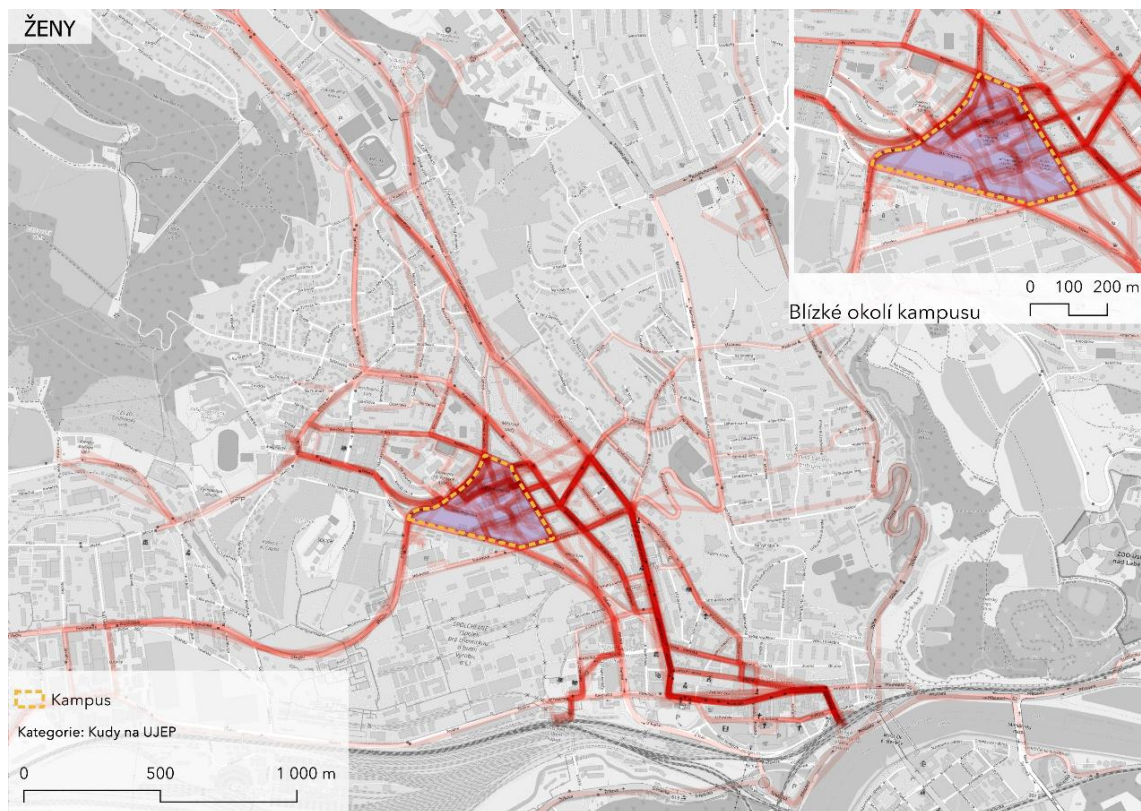
Uživatelé označovali v mapě (obrázek 3.2) kudy se pohybují na UJEP. Jedná se o kombinaci pěší chůze i přepravu dopravním prostředkem. Cílem bylo zejména nalézt koridory, které je třeba podrobit bezpečnostní inspekci. Na základě nejbližšího okolí kampusu a významných bodů (koleje, nádraží) tak bylo pomocí pocitové mapy redefinováno území, pro které proběhla bezpečnostní inspekce. Zároveň toto pomáhá identifikovat hlavní pěší vazby, a tudíž i primární vstupy do území. Zatímco trasa z kolejí je poměrně přímočará, přínosnými informacemi jsou trasy z Kauflandu (kombinace severní i východní trasy) a trasy z nádraží, kde je rovněž uživateli využito několik koridorů. To samé pak platí také o příchodu z východní strany do kampusu od polikliniky.



Obrázek 3.2: Kudy na UJEP.

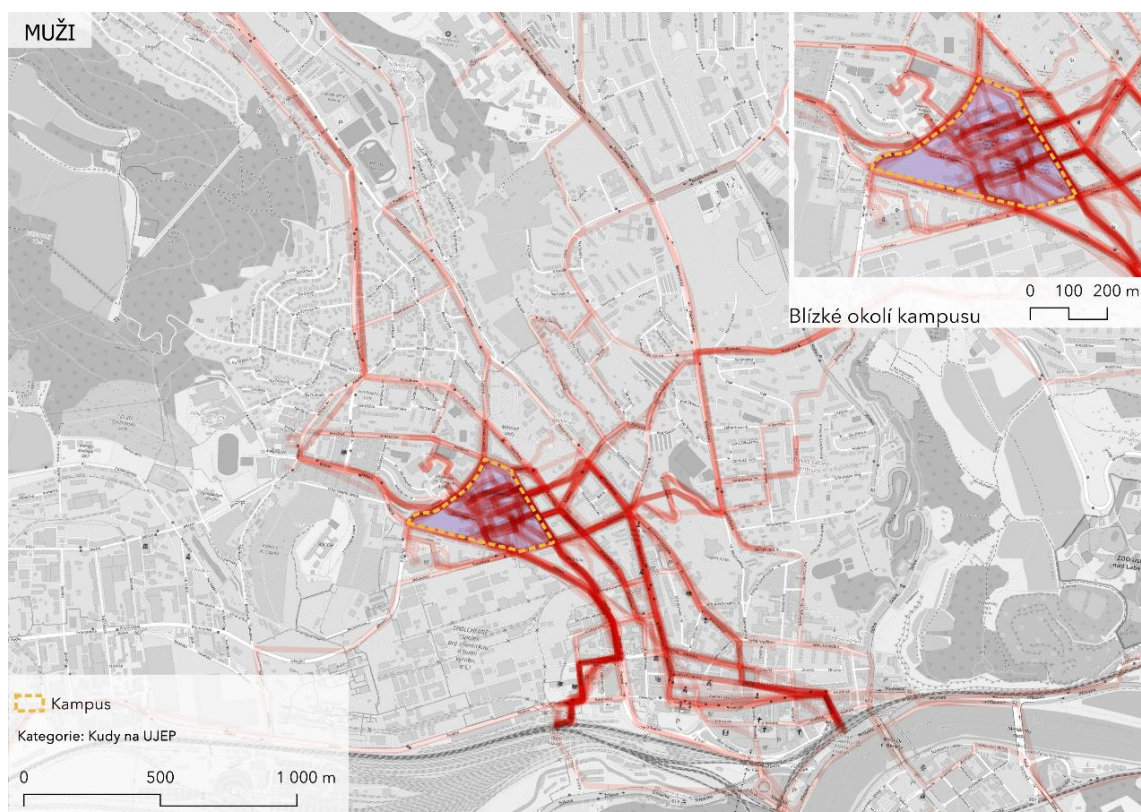
Zdroj: OpenStreetMap, SmartPlan s.r.o. – vlastní zpracování

Jak se od sebe liší cesty na UJEP v závislosti na pohlaví (žena/muž) a roli (zaměstnanec/student) je uvedeno v mapách níže (obrázek 3.3 až obrázek 3.6). Jsou zde vidět základní rozdíly. Například mírně nižší podíl žen, které chodí z nádraží jižně od kampusu „nádraží Ú. n. L. západ“, oproti mužům a zároveň velkou podobnost trasy žen z hlavního nádraží u centra (muži jsou více rozptýleni). Zaměstnanci oproti studentům (dle očekávání) nechodí z Kauflandu a z kolejí. Pro všechny podkategorie však jasně vyplývají konkrétní koridory, které jsou pro všechny významné, a to zejména trasy z obou nádraží a od polikliniky, tj. vazby na veřejnou hromadnou dopravu.



Obrázek 3.3: Kudy na UJEP – ženy.

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



Obrázek 3.4: Kudy na UJEP – muži.

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



Obrázek 3.5: Kudy na UJEP – zaměstnanci.

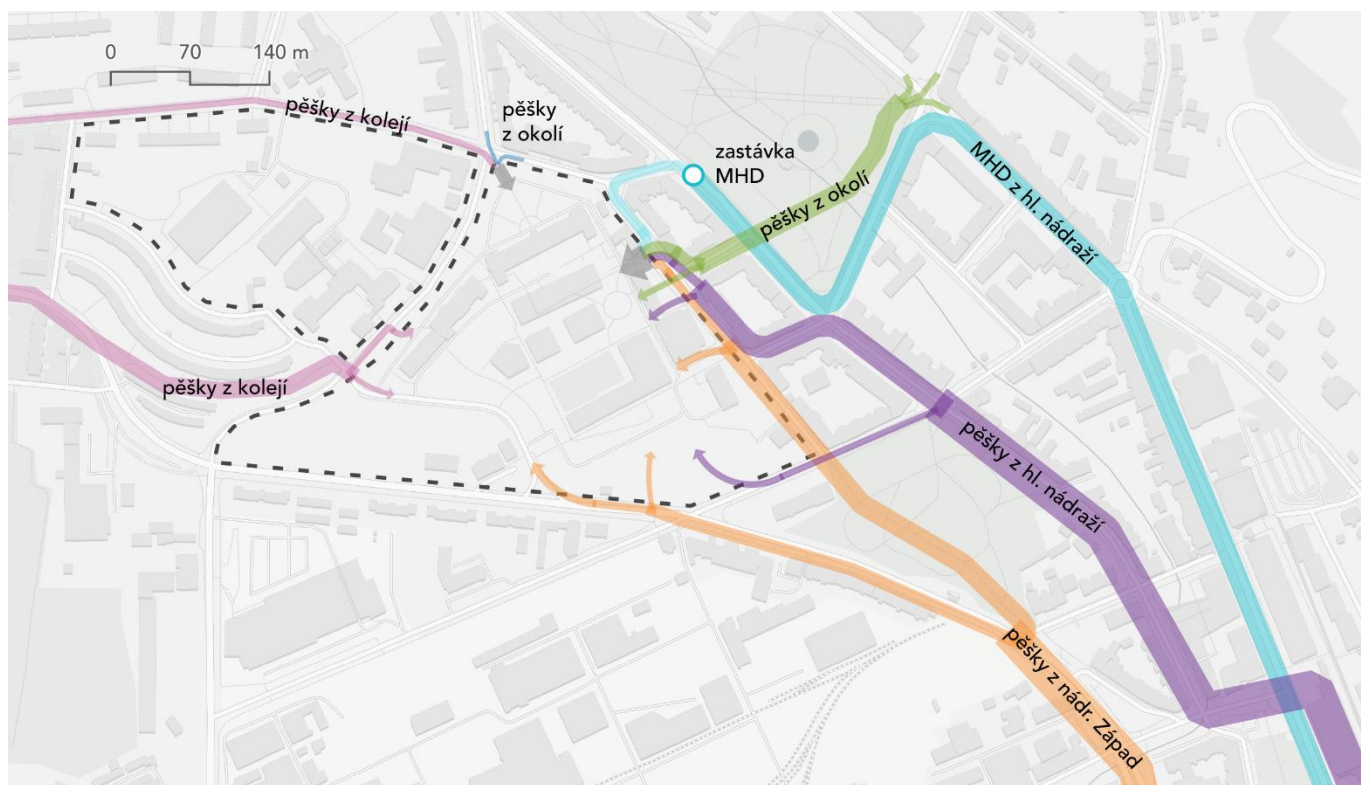
Zdroj: OpenStreetMap, SmartPlan s.r.o. – vlastní zpracování



Obrázek 3.6: Kudy na UJEP – studenti.

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

Z pocitové mapy byly také analyzovány hlavní směry, ze kterých uživatelé do kampusu přicházejí. Významná část přichází pěšky z hlavního nádraží, o něco méně osob přichází z nádraží Západ. Další významnou trasou je cesta MHD z hl. nádraží na zastávku Kampus.



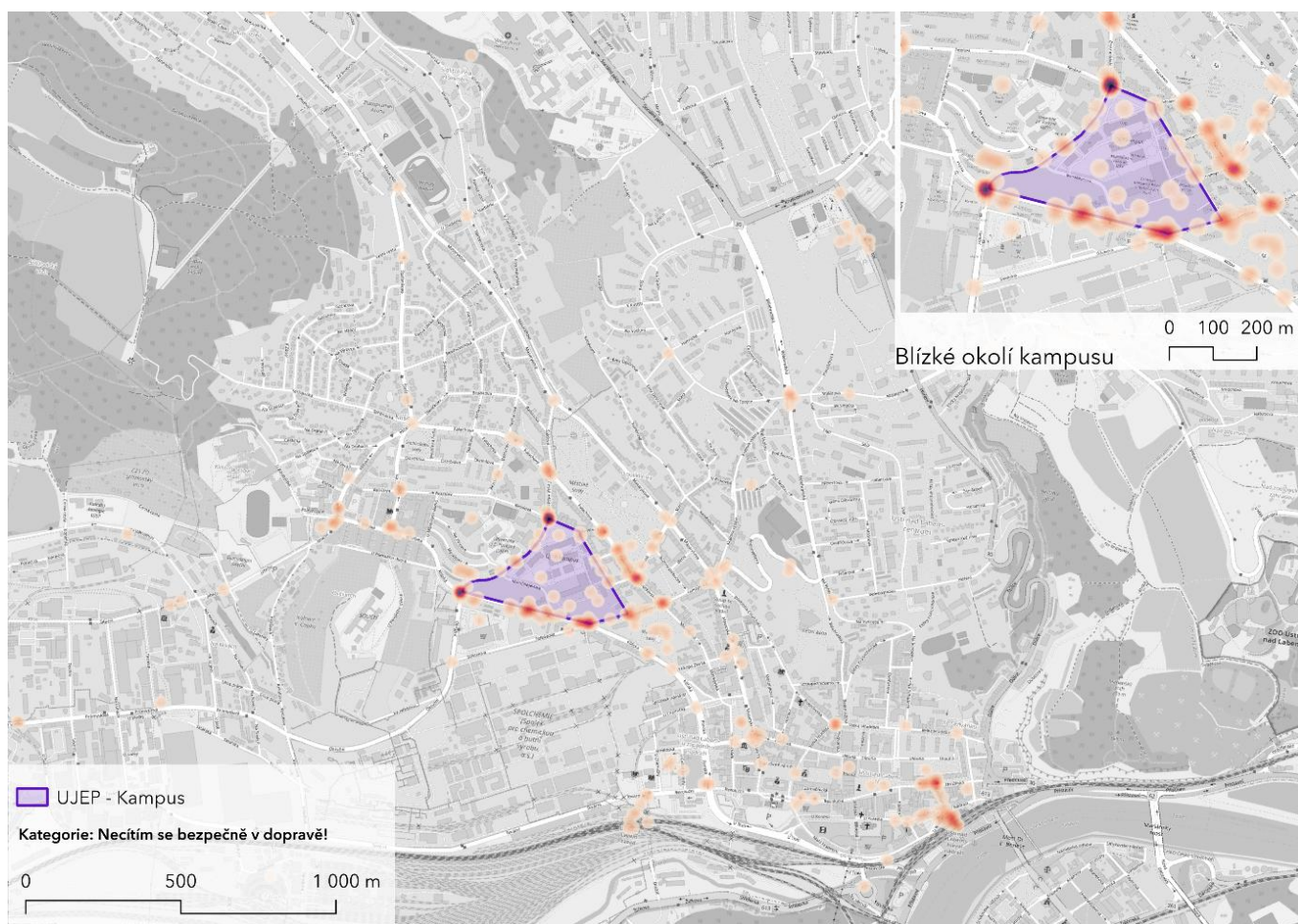
Obrázek 3.7: Znázornění přicházejících z různých směrů, tloušťka indikuje počet.

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

Necítím se bezpečně v dopravě!

Uživatelé označovali v mapě (obrázek 3.8) místa, kde se v dopravě necítí bezpečně. Je zřetelná značná kumulace na komunikacích a křižovatkách v blízkém okolí kampusu, protože zejména tam se většina respondentů pravidelně pohybuje. Vzhledem k nízkému provozu uvnitř areálu kampusu je také logické, že tam nebylo označeno mnoho míst. Dále je zřetelná koncentrace kolem kolejí a obou nádraží. Zejména jsou zřetelná místa (identifikována také v rámci bezpečnostní inspekce) jako křižovatka před kolejemi (Klíšská × Jateční × Černá cesta), u Kauflandu (Klíšská × Okružní × České mládeže), pod kempusem (Klíšská × Solvayova × Londýnská), severně od kampusu (Resslova × České mládeže) a dále obecně koridory na ulicích Klíšská, Pasteurova a Palachova. Značná je právě i kumulace v okolí nádraží u centra města, kde kromě pohledu čistě dopravního respondenti často vyplňovali také připomínky k sociálně patologickým jevům a obecnému pocitu nebezpečí.

Vzhledem k tomu, že se jedná převážně o lokality mimo kampus, a tedy mimo pozemky UJEP, je nezbytné upozornit na to, že UJEP jako takový má poměrně omezenou možnost tyto věci změnit. Je nezbytná komunikace s městem.



Obrázek 3.8: Necítím se bezpečně v dopravě.

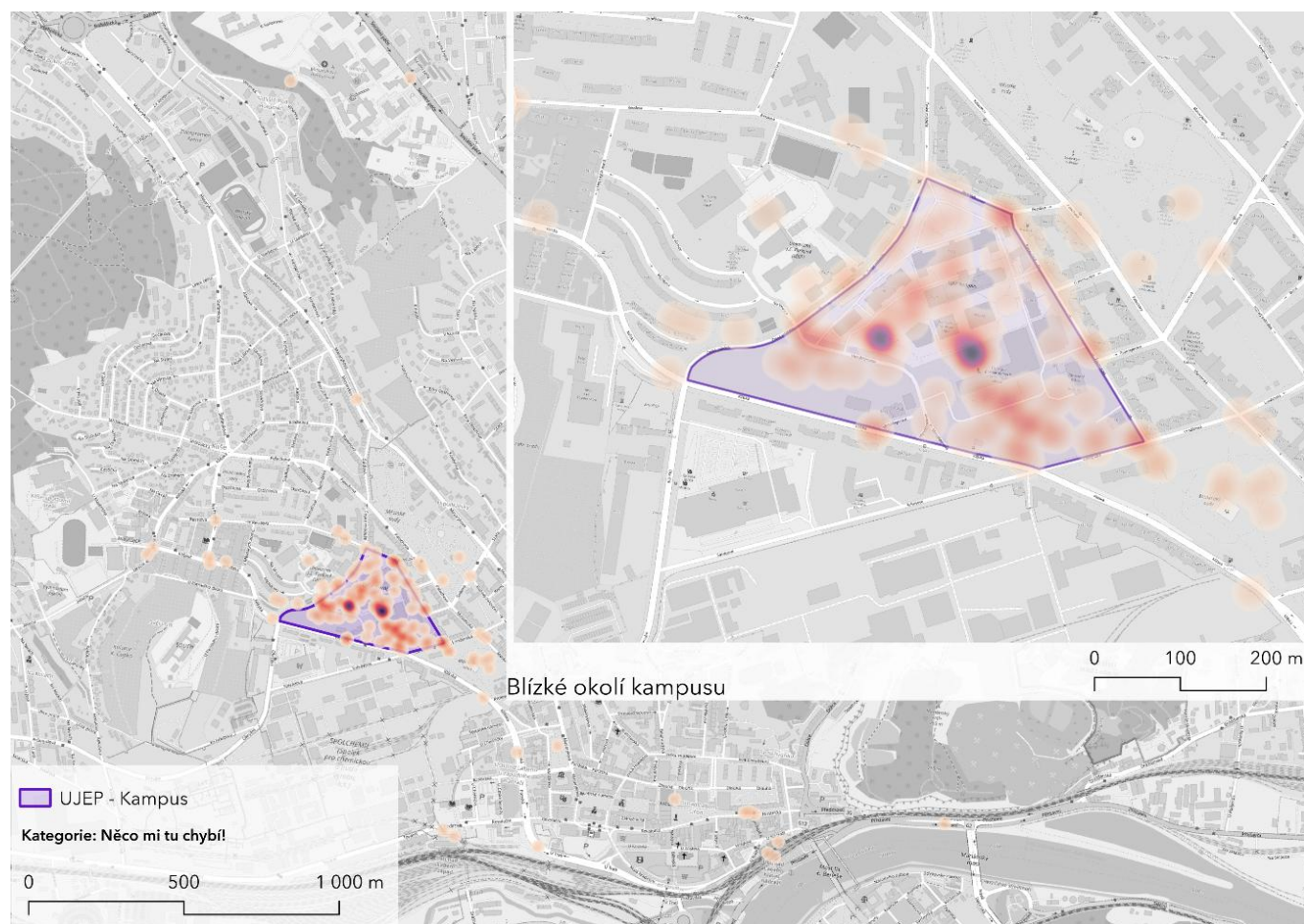
Zdroj: OpenStreetMap, SmartPlan s.r.o. – vlastní zpracování



Něco mi tu chybí!

Uživatelé označovali v mapě (obrázek 3.9) body, kde jim něco chybí. Jednalo se o kombinaci chybějících pěších vazeb, další dopravní infrastruktury (cyklistická či parkování), absence zeleně či obecně mobiliáře. Logicky se potom shluky koncentrují zejména uvnitř kampusu. Především se jedná o nádvoří mezi rektorátem a menzou (absence chodníku, kvalita povrchu, absence parkování pro jízdní kola, absence mobiliáře), severní částí ulice Mendělejevova (absence parkování a absence chodníku), pěšinou nad svahem z ulice Mendělejevova (např. chybějící lavičky) a jižní parkoviště (zejména komentáře na omezení parkování studentů).

Na rozdíl od přechozího bodu se jedná převážně o záležitosti na pozemku UJEP, a tudíž s vyšší možností přímého řešení.



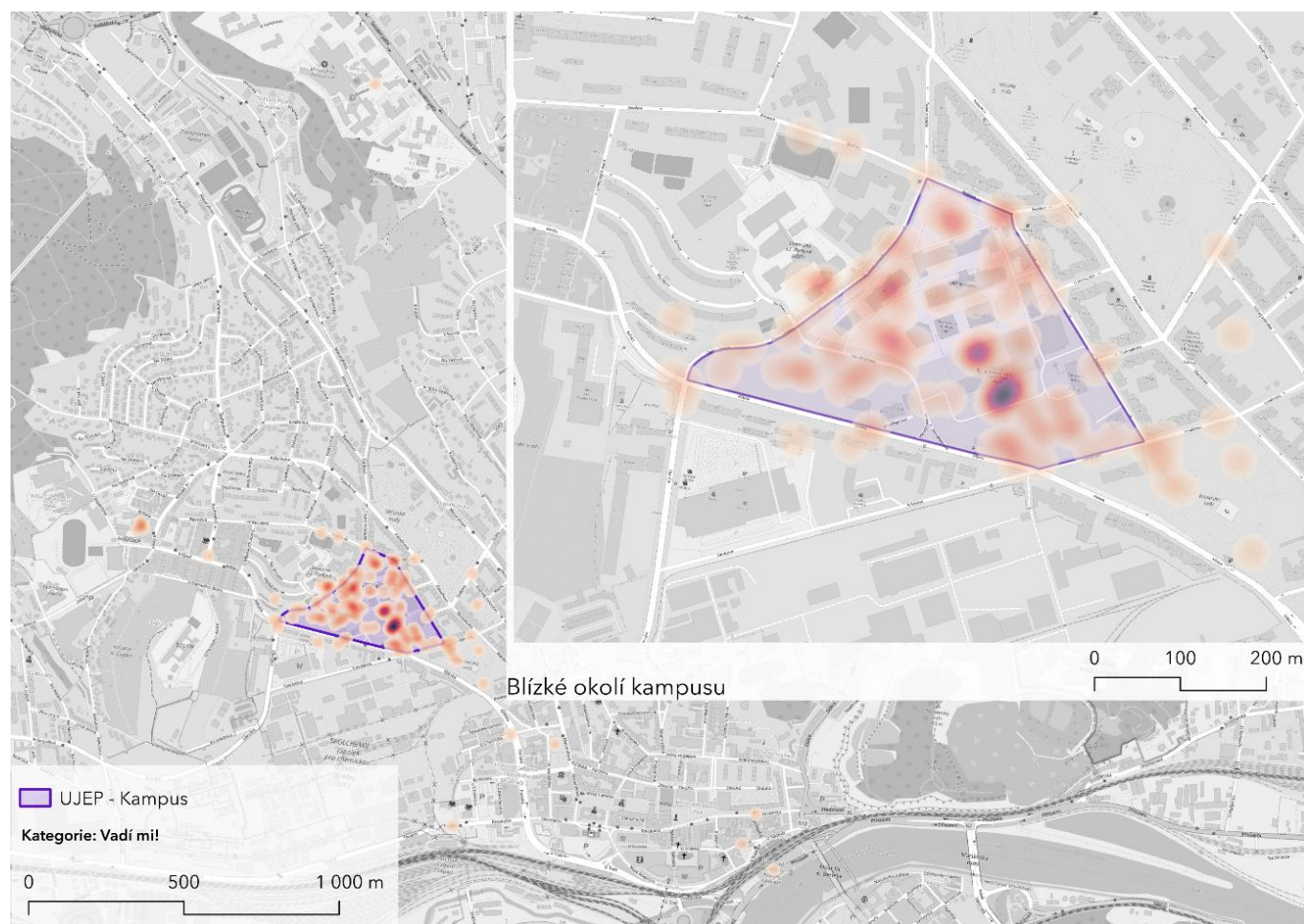
Obrázek 3.9: Něco mi tu chybí! – přiblížení na kampus.

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

Vadí mi!

Uživatelé označovali v mapě (obrázek 3.10) body, kde jim něco vadí. Z velké části se lokality a často i témata překrývají s bodem Chybí mi! Podněty jsou však oproti předchozí kategorii více orientovány na chybějící chodníky, neudržovanou zeleň, a stav povrchů a o něco méně na absenci parkování, ale většina témat se v této části opakuje. Největší kumulaci můžeme vidět na místě jižního parkoviště, kde je zdaleka největším tématem nevhodný povrch parkoviště (zejména v zimním období či za deštivého počasí). Skrze celý kampus je však možné identifikovat celou řadu zajímavých podnětů, které netvoří vždy shluky, ale jsou zajímavým pohledem studentů a zaměstnanců na stav veřejného prostoru.

Stejně jako v předchozím případě se jedná převážně o záležitosti na pozemku UJEP, a tudíž s vyšší možností přímého řešení.



Obrázek 3.10: Vadí mi!

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



Líbí se mi!

Je dobré poukázat na to, že respondenti jsou si dobře vědomi toho, že spousta věcí je na univerzitě udělána dobře. Na mapě níže (obrázek 3.11) je proto možné vidět, kde se to lidem líbí nejvíce. Univerzita by si z toho měla vzít ponaučení a aplikovat tyto typy řešení častěji a více.

Komentáře zahrnují:

- pocit bezpečí v areálu
- vybavení jako je knihovna, kavárna, bufet, amfiteátr aj.
- kvalitu veřejného prostoru
- mobiliář jako místa na sezení, kompost aj.
- témata jako je modernost, výsadba květin atd.

Řada bodů je i bez komentáře a uživatelé jen určili místa, která se jim líbí – situována nejčastěji na různé budovy.



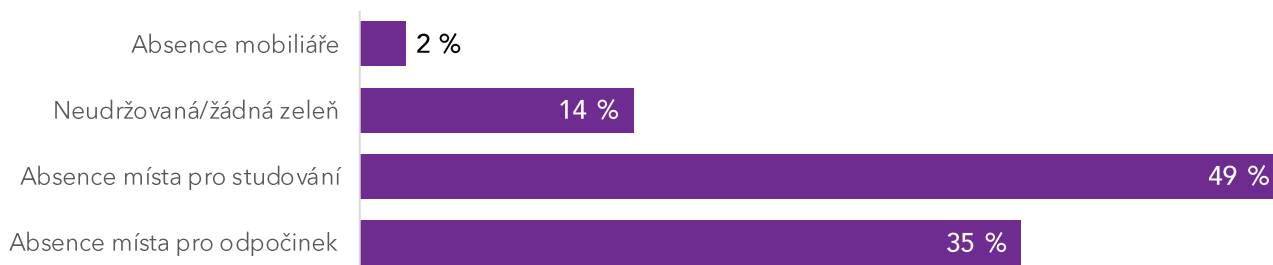
Obrázek 3.11: Líbí se mi!

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

3.4 Přehledové teplotní mapy pro specifické podkategorie

Veřejný prostor

Teplotní mapa (obrázek 3.12) znázorňující nedostatky v oblasti mobiliáře, zeleně a venkovních míst pro odpočinek či studium. Nejvíce problémových lokalit se soustředí přímo v areálu kampusu, kde studenti nejčastěji upozorňují na absenci vhodných zón pro venkovní studium (téměř 50 % všech podnětů), dále na chybějící odpočinkové prostory a neudržovanou nebo zcela chybějící zeleň. Tyto výsledky (graf 3.1) poukazují na potřebu zlepšit veřejný prostor kampusu doplněním mobiliáře, výsadbou zeleně a vytvořením klidových zón, které podpoří pobyt i studium venku.



Graf 3.1: Veřejný prostor.

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

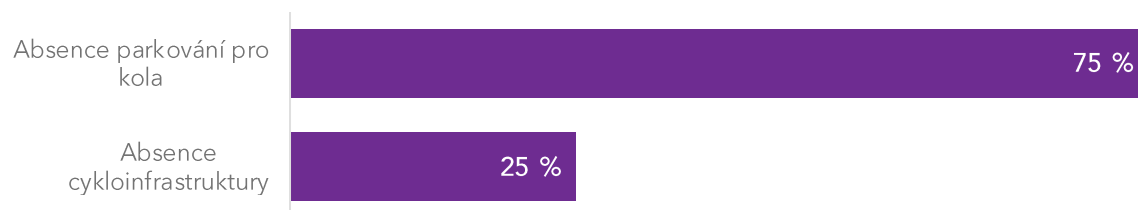


Obrázek 3.12: Teplotní mapa deficitů ve veřejném prostoru.

Zdroj: OpenStreetMap, SmartPlan s.r.o. vlastní zpracování

Cyklistická infrastruktura

Pro cyklistickou infrastrukturu (obrázek 3.13) z odpovědí studentů a zaměstnanců UJEP (graf 3.2) vyplývá, že cyklistická infrastruktura v okolí kampusu vykazuje výrazné nedostatky. Nejčastěji respondenti poukazovali na chybějící parkování pro kola, které je vnímáno jako zásadní překážka pro každodenní využívání kola jako dopravního prostředku. Dále byla často zmiňována i absence cyklostezek nebo bezpečných tras pro cyklisty. Tato zjištění naznačují potřebu systematičtější podpory udržitelné mobility prostřednictvím rozvoje odpovídajícího zázemí.



Graf 3.2: Cyklistická infrastruktura.

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

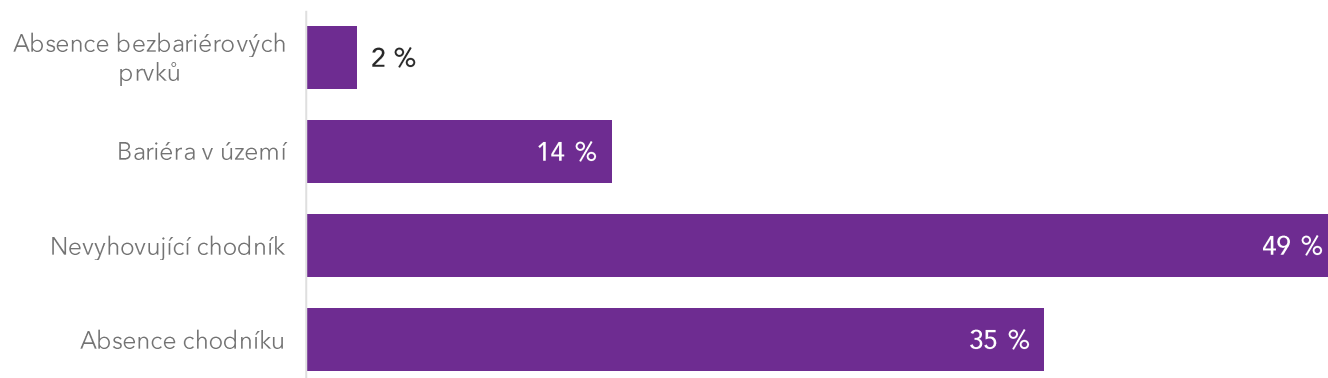


Obrázek 3.13: Teplotní mapa deficitů cyklistické infrastruktury.

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

Pěší komunikace

V oblasti pěší infrastruktury (obrázek 3.14) jsou nejvýraznějšími tématy (graf 3.3) absence chodníků a jejich nevyhovující stav, což se týká jak šířky a povrchu, tak i celkové průchodnosti. Dále se v datech objevují bariéry v území, které komplikují plynulý pohyb, a to nejen lidem s omezenou schopností pohybu. Respondenti upozorňovali i na nedostatek bezbariérových prvků, což ukazuje na nutnost zvýšené pozornosti při plánování a úpravách veřejného prostoru pro zajištění dostupnosti pro všechny.



Graf 3.3: Pěší komunikace.

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



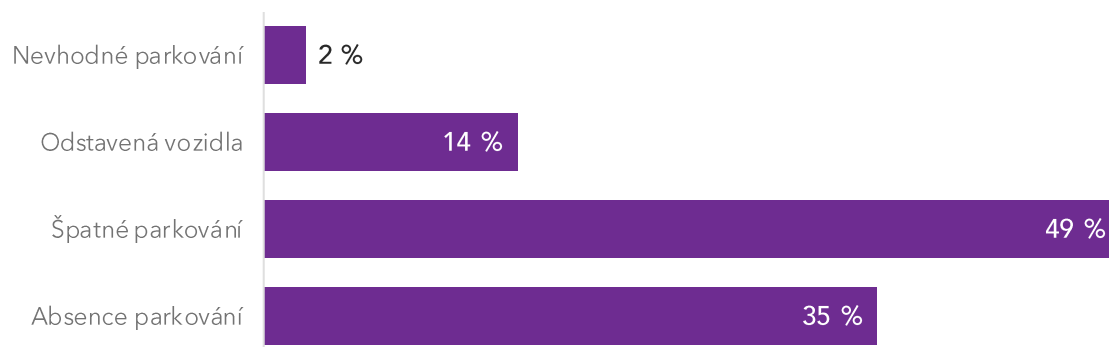
Obrázek 3.14: Teplotní mapa deficitů pěších komunikací.

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



Parkování

Parkování (obrázek 3.15) představuje dlouhodobý problém, což potvrzují i výsledky (graf 3.4) počítačových map. Špatné parkování – rozumějme například neudržované plochy nebo nevyhovující řešení – tvoří téměř polovinu všech podnětů v této kategorii. Absence parkovacích míst je dalším častým problémem. Objevily se také zmínky o nevhodném parkování, tedy situacích, které mohou ohrožovat bezpečnost nebo narušovat plynulost provozu. Odstavená vozidla pak přispívají k vizuálnímu nepořádku a snižují atraktivitu okolí.



Graf 3.4: Parkování.

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

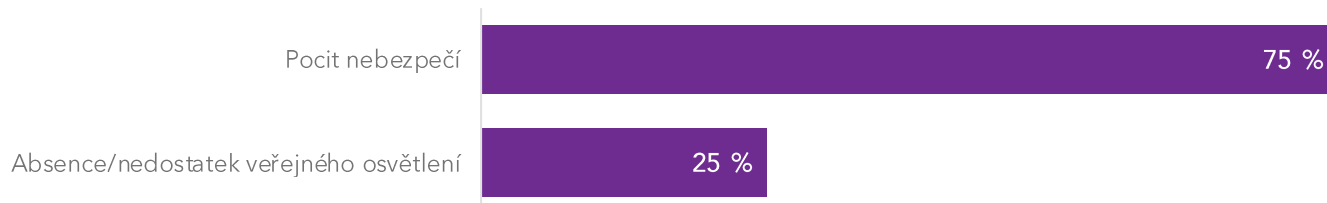


Obrázek 3.15: Teplotní mapa deficitů parkování.

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

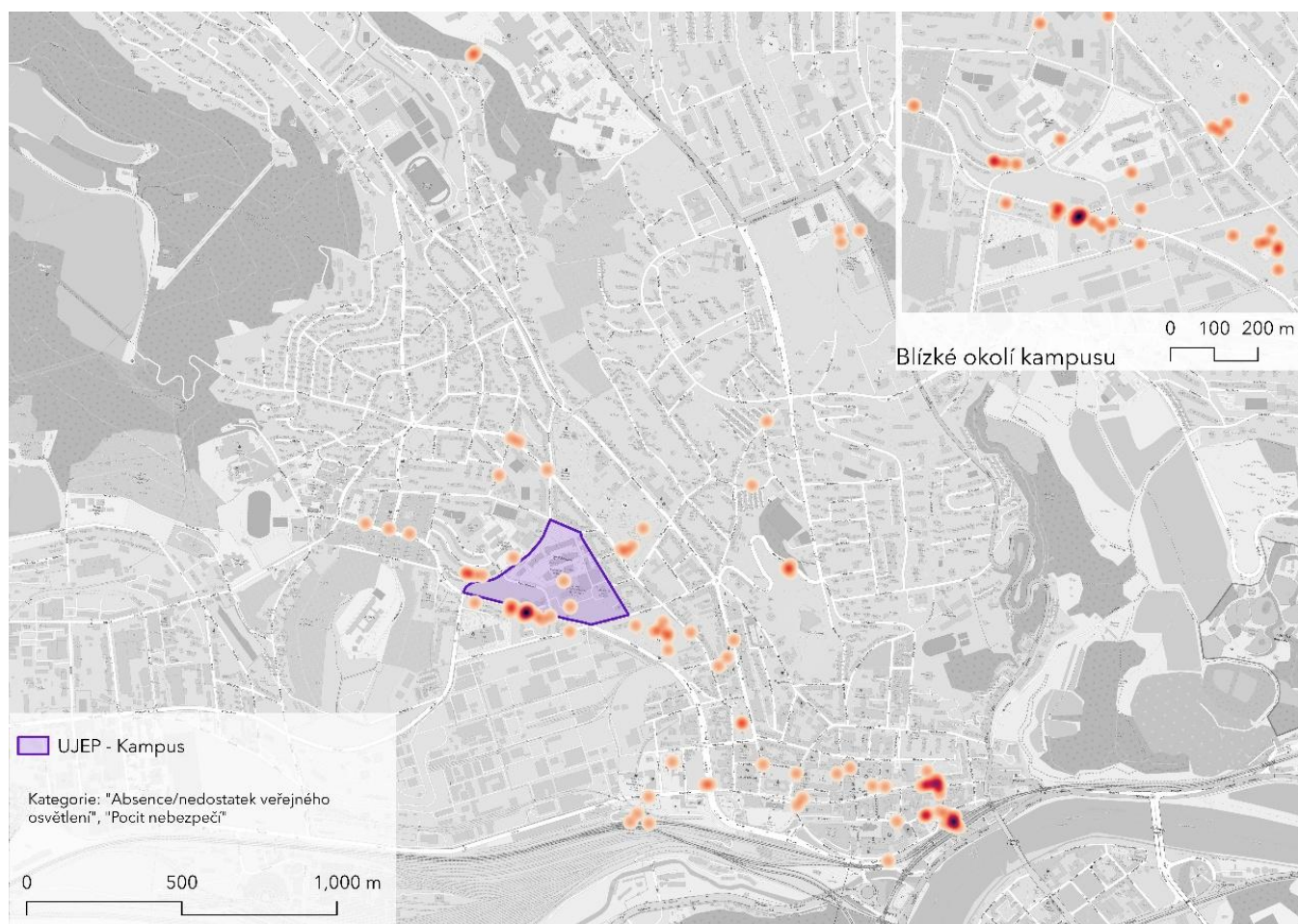
Osvětlení a pocit nebezpečí

Jedním z nejvýraznějších výstupů z map (obrázek 3.16) je častý pocit nebezpečí, který respondenti (graf 3.5) spojují především s nedostatečně osvětlenými nebo nepřehlednými místy. Ačkoliv absence veřejného osvětlení nebyla nejčastěji zmiňovaná samostatně, ve spojení s celkovou atmosférou a typem prostředí působí negativně na vnímání bezpečí, obzvláště v nočních hodinách. Tyto poznatky jsou důležitým signálem pro zlepšení fyzických podmínek prostředí a prevenci rizikového vnímání některých lokalit.



Graf 3.5: Osvětlení, pocit nebezpečí.

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

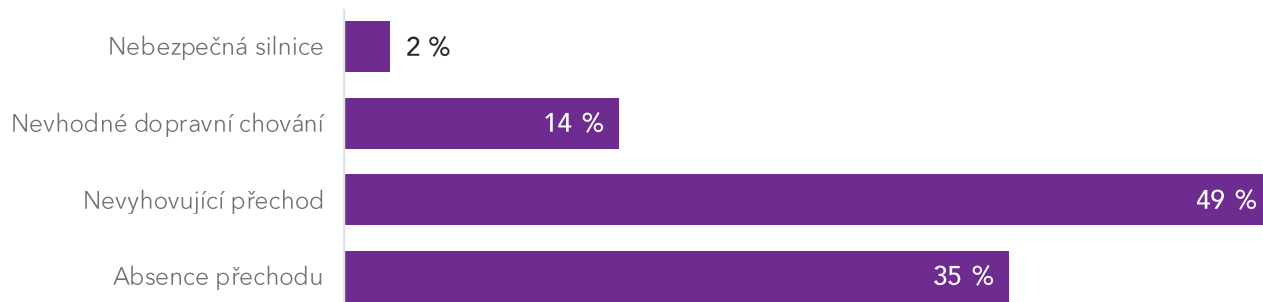


Obrázek 3.16: Teplotní mapa deficitů osvětlení/pocit nebezpečí.

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

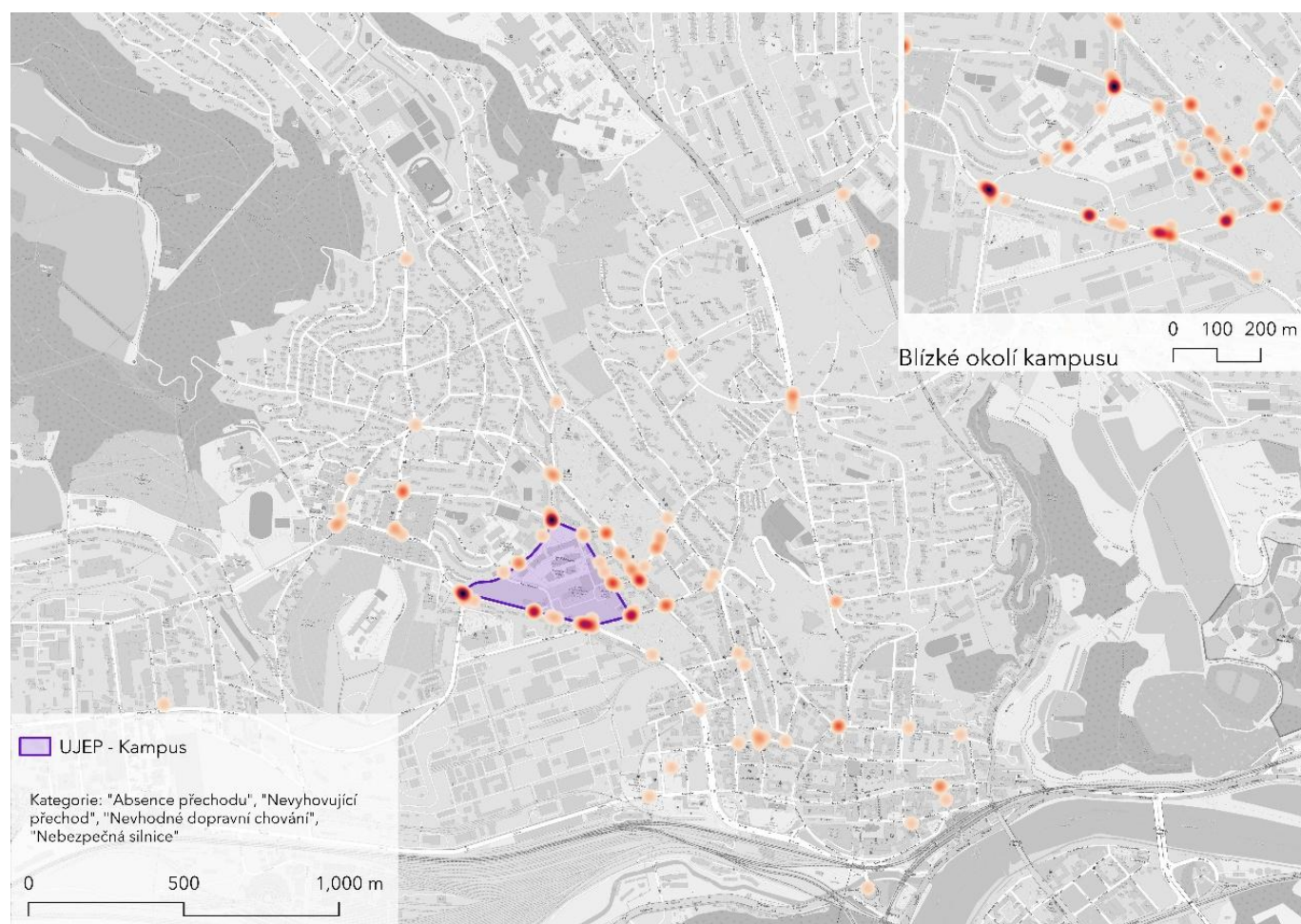
Bezpečnost silničního provozu

Nejčastěji se objevovaly podněty (graf 3.6) související s nevyhovujícím přechodem a absencí přechodu – dohromady tvoří více než 80 % ze všech zmíněných případů. Významná část lokalit (obrázek 3.17) se přirozeně koncentruje v okolí hlavních tahů u kampusu, kde se kříží pěší pohyb s automobilovou dopravou. V některých případech se vyskytuje i vnímání nevhodného dopravního chování, což může poukazovat na nedostatečnou regulaci nebo nejednoznačné dopravní řešení. Tato zjištění jsou důležitým podkladem pro plánování opatření zvyšujících bezpečnost v kampusu a jeho okolí, a to zejména pro zranitelné účastníky provozu, jako jsou chodci.



Graf 3.6: Nebezpečná místa na silnici.

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



Obrázek 3.17: Teplotní mapa deficitů na pozemních komunikacích.

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

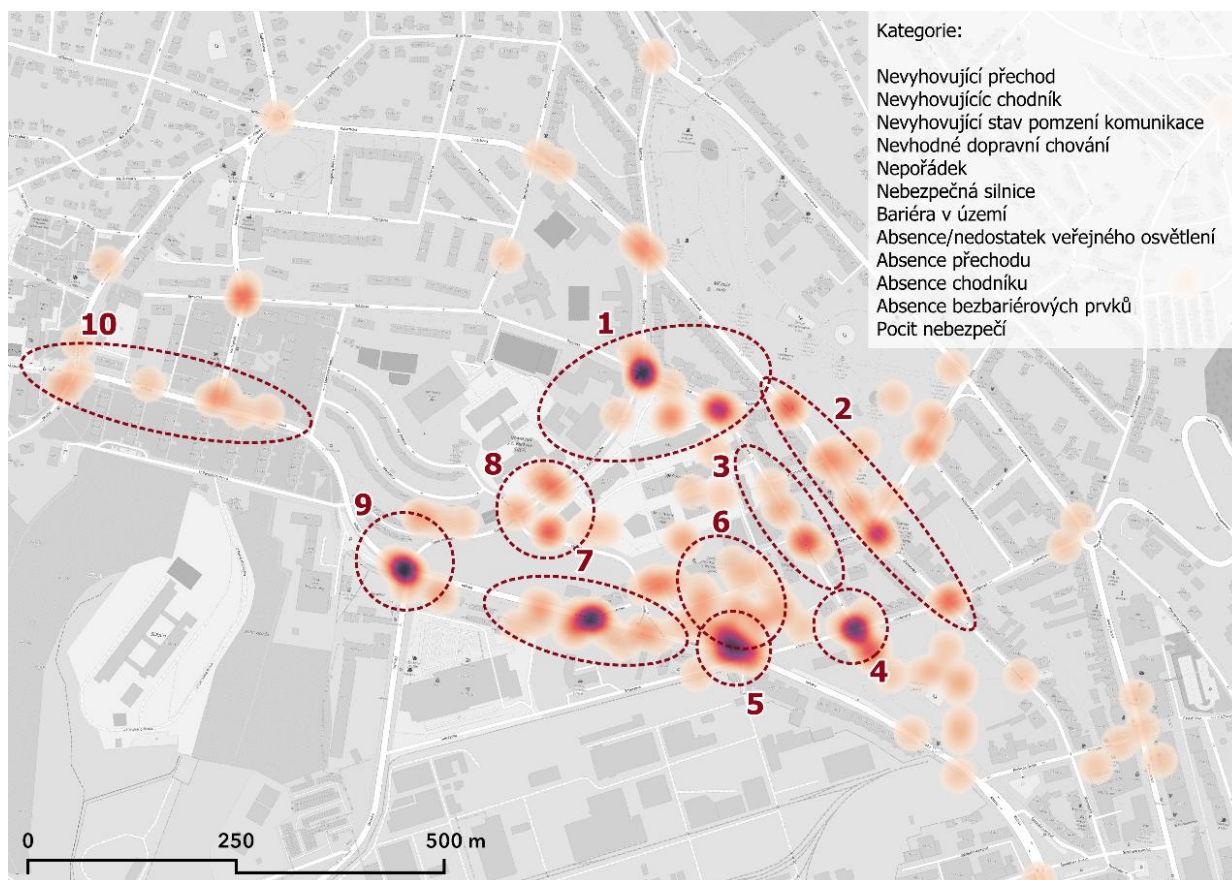
3.5 Bariéry v pěší dopravě

Témata, která se objevovala nejčastěji byla spojena s pěší dopravou. To platí nejen pro pocitovou mapu, ale také pro dotazníkové šetření a bezpečnostní inspekci. Vzhledem k tomu, že pěší doprava je zároveň nejen významnou částí dělby přepravní práce (cca 1/4 cest proběhne dominantně pomocí chůze), ale také velmi silným nástrojem s velkým potenciálem (právě na pěší dopravu bychom měli cílit), je chůze považována za stěžejní pilíř plánu mobility. Bariéry totiž nezpůsobují jen to, že je lidé obcházejí. Bariéry hrají roli již při rozhodování o způsobu cesty a velký počet takových bariér může lidi demotivovat od chůze.

Z tohoto důvodu je také jedním z hlavních cílů odstraňování bariér pro pěší dopravu. Bariéry přitom mohou mít mnoho podob:

- skutečné bariéry jako neprůchozí ploty
- svahy a místa bez pěší infrastruktury
- nebezpečné přechody, komunikace a křižovatky
- přechody úplně chybějící
- pocit nebezpečí (neudržovaný veřejný prostor, absence osvětlení, sociálně patologické jevy aj.)

V mapě níže (obrázek 3.18) jsou kombinovány různé podkategorie do jedné přehledové teplotní mapy. Očíslované lokality (tabulka 3.8) či úseky jsou nezbytné pro porovnání, jak na dané místo/problém nahlíží různé skupiny uživatelů. Zároveň jsou to také významné skupiny problémů ve veřejném prostoru, které společně vytváří významnou bariéru.



Obrázek 3.18: Teplotní mapa bariér pro pěší dopravu.

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

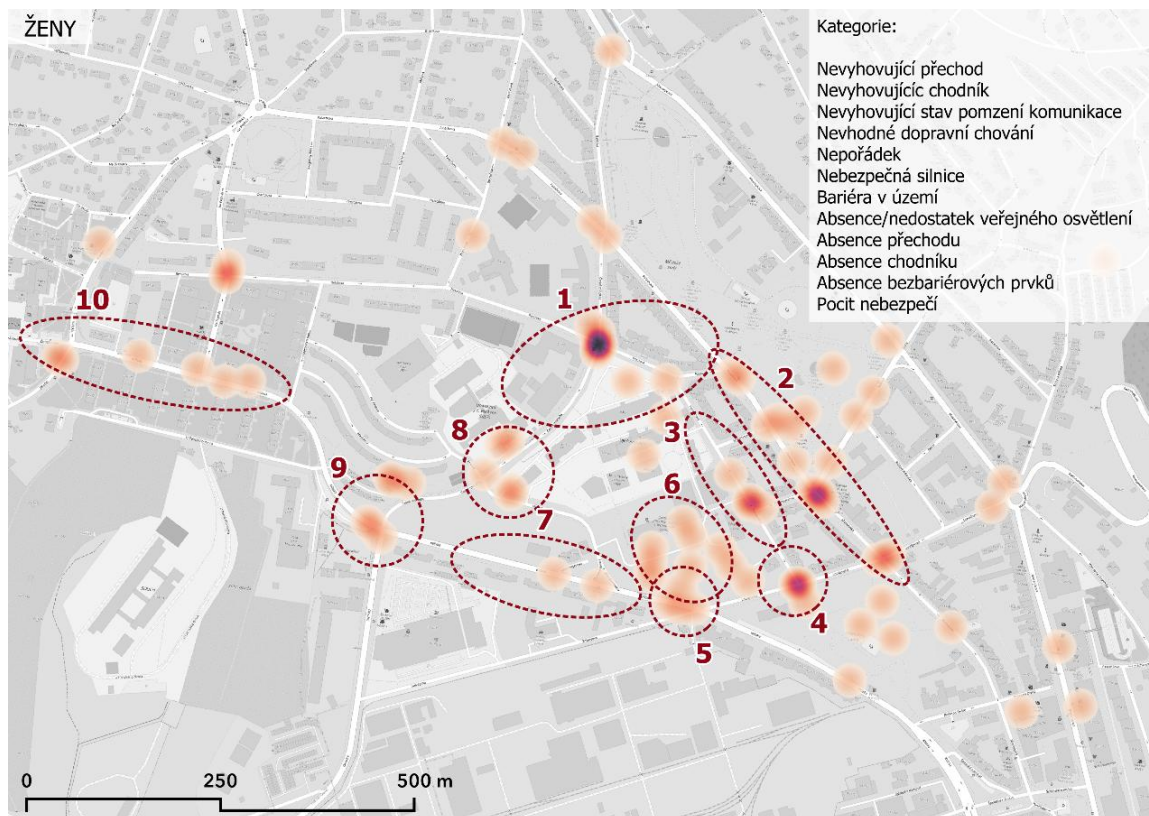
Tabulka 3.8: Přehled lokalit a koridorů, které tvoří významnou bariéru pro pěší dopravu.

lokalita - problém	
1	sever od kampusu – neprůchozí plot, absence přechodů a chodníků, stav veřejného prostoru
2	ulice Palachova – chybějící či nebezpečné přechody pro chodce, silná doprava
3	ulice Pasteurova – chybějící či nebezpečné přechody pro chodce
4	ulice Londýnská při východu z parku – absence přechodů a chodníku
5	křížení Klíšská x Londýnská x Solvayova – nebezpečná křižovatka, nevhodné a nebezpečné přechody
6	svah a zeleň jižně od kampusu + jižní parkoviště – nevhodné povrchy, absence pěší infrastruktury
7	ulice Klíšská – chybějící přechody, kumulace sociálně patologických jevů
8	sever ulice Mendělejevovy – chybějící infrastruktura pro pěší
9	křížení Klíšská x Okružní x České mládeže – nebezpečná křižovatka, nebezpečné přechody
10	oblast kolem kolejí – nebezpečné přechody, špatné povrchy

Jedná se o lokality, které mají významnou podporu zejména v bezpečnostní inspekci. V dokumentu [↗ Příloha 5: Shluky podnětů pocitové mapy v kontextu BI](#) byl proveden podobný přehled shluků s o něco větší podrobností a pro každou lokalitu (nejsou spojovány koridory) je prověřeno také množství dopravně-bezpečnostních deficitů identifikovaných při bezpečnostní inspekci s výčtem těch nejzávažnějších. Podrobný přehled bezpečnostní inspekce je veden separátně v dokumentu [↗ Příloha 4: Bezpečnostní inspekce](#).

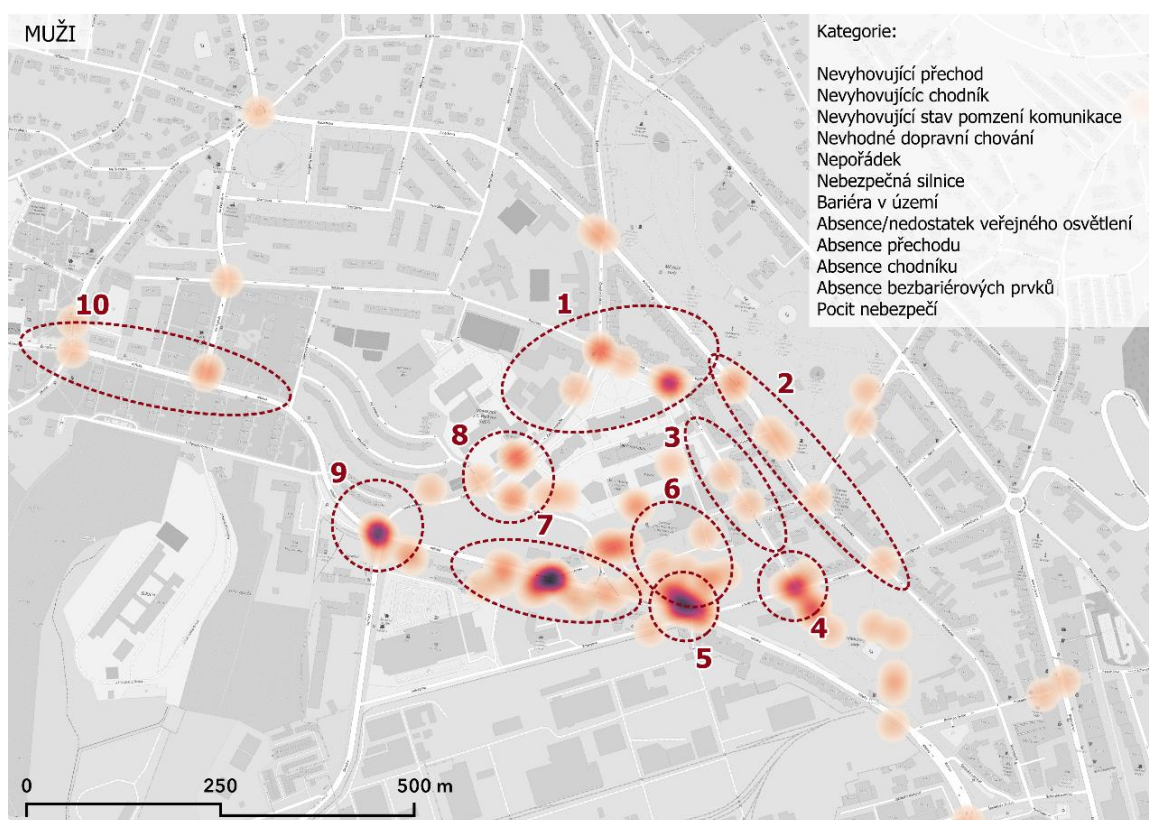
V mapách níže jsou uvedeny stejné lokality jako ty uvedené v tabulce výše (tabulka 3.8), ale tentokrát s rozdělením na ženy (obrázek 3.19) a muže (obrázek 3.20) a také zaměstnance (obrázek 3.21) a studenty (obrázek 3.22), aby bylo možné určit, zda jsou ve vnímání veřejného prostoru a bariér v území nějaké rozdíly. Srovnání jsou pak vždy uvedena v tabulkách níže (dle pohlaví – tabulka 3.9, dle role – tabulka 3.10).

Po rychlém vizuálním porovnání je vidět, že rozdíly zde skutečně jsou a nejsou patrně způsobeny pouze vlastním vnímáním pocitu nebezpečí, ale obecně dopravním chováním (volbou trasy a volbou dopravního prostředku), který se od sebe liší v rámci pohlaví i role.



Obrázek 3.19: Teplotní mapa bariér pro pěší dopravu – ženy.

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



Obrázek 3.20: Teplotní mapa bariér pro pěší dopravu – muži.

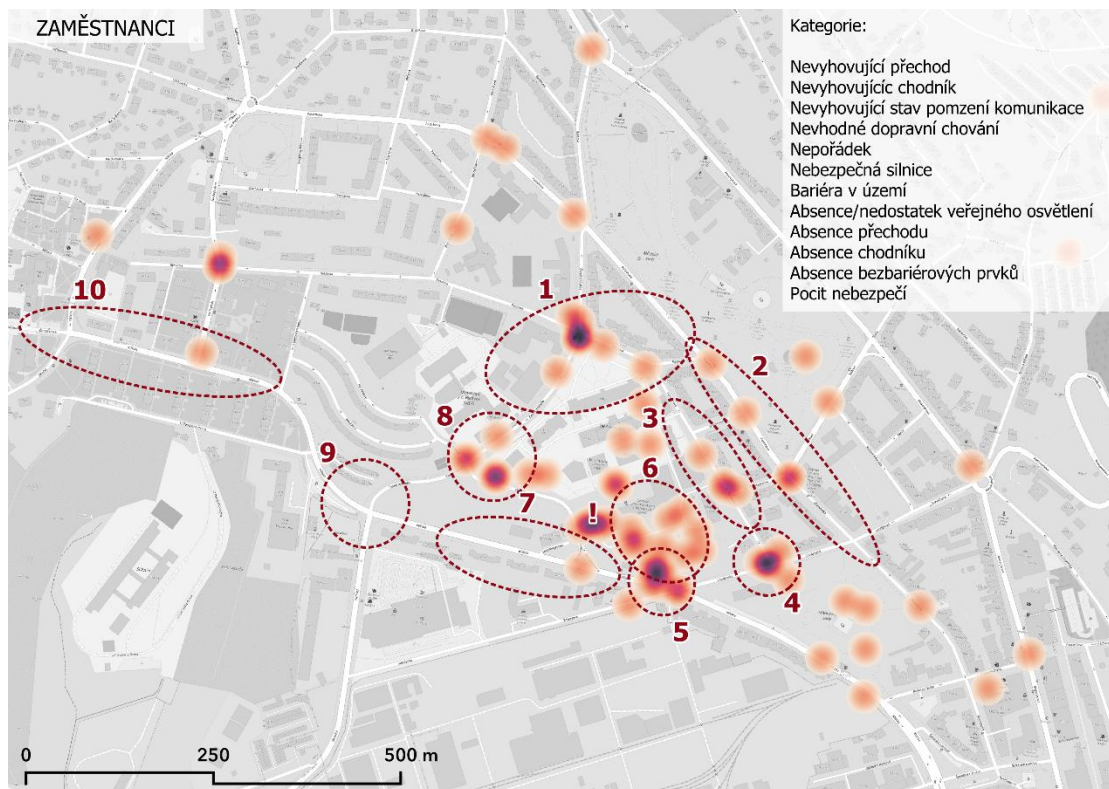
Zdroj: OpenStreetMap, SmartPlan s.r.o. – vlastní zpracování

Tabulka 3.9: Přehled lokalit a koridorů, které tvoří významnou bariéru pro pěší dopravu – rozdíl podle pohlaví.

	lokalita - problém	muž	žena
1	sever od kampusu – neprůchozí plot, absence přechodů a chodníků, stav veřejného prostoru	významné lokalizované	významné
2	ulice Palachova – chybějící či nebezpečné přechody pro chodce, silná doprava	významné lokalizované	významné
3	ulice Pasteurova – chybějící či nebezpečné přechody pro chodce	středně významné	významné
4	ulice Londýnská při východu z parku – absence přechodů a chodníků	významné	významné
5	křížení Klíšská × Londýnská × Solvayova – nebezpečná křižovatka, nebezpečné přechody	středně významné	významné
6	svah a zeleň jižně od kampusu + jižní parkoviště – nevhodné povrchy, absence pěší infrastruktury	středně významné	středně významné
7	ulice Klíšská – chybějící přechody, kumulace sociálně-patologických jevů	významné	méně významné
8	sever ulice Mendělejevova – chybějící infrastruktura pro pěší	středně významné	středně významné
9	křížení Klíšská × Okružní × České mládeže – nebezpečná křižovatka, nebezpečné přechody	významné	středně významné
10	oblast kolem kolejí – nebezpečné přechody, špatné povrchy	středně významné	středně významné

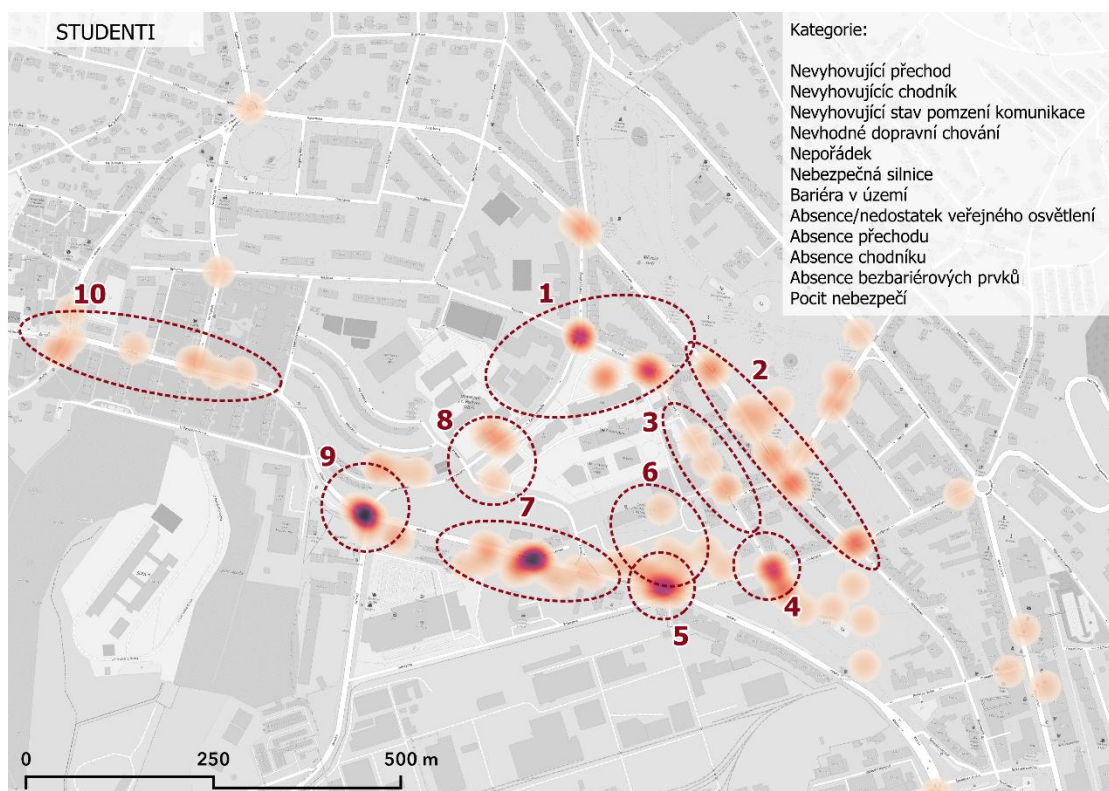
Na první pohled je nejvíce zřejmý rozdíl mezi významností ulic Palachova (2) a Pasteurova (3) a následně na ulici Klíšská (5, 7, 9). Lze z dat usuzovat, že ženy častěji jezdí veřejnou hromadnou dopravou (vazba na Polikliniku a nádraží směrem na jih a k centru) a muži naopak jezdí častěji automobilem (vazba na Kaufland). Toto má oporu v datech z dotazníkového šetření (dělba přepravní práce), z dotazníkového šetření vychází, že muži skutečně jezdí automobilem více než ženy, není to ale nijak závažný rozdíl (28,83 % mužů a 23,5 % žen jede jako řidič osobním automobilem, 2,19 % mužů a 1,41 % žen jako spolujezdec). Také platí, že veřejnou hromadnou dopravu využívají častěji ženy (28,09 % žen a 25,55 % mužů jede vlakem, 8,66 % žen a 3,65 % mužů jede veřejnou hromadnou dopravou a 3,71 % žen a 1,82 % mužů jede regionálními autobusy), ale muži častěji chodí pěšky (28,83 % muži, 23,5 % ženy). Toto tvrzení má také oporu v minulých dotazníkových šetřeních, ze kterých skutečně vycházelo, že muži častěji využívají osobní automobil. Tyto průzkumy se již nezabývají důvody, proč tomu tak je, ale může jich být mnoho: finanční možnosti, potřeba statutu, postoj k udržitelnosti atd.

Rozdíly v dělbě přepravní práce nejsou markantní, ale skutečně zde jsou. Toto patrně způsobuje rozdílné vnímání a také využívání veřejného prostoru, a proto také kumulaci podnětů/kritiky v odlišných částech řešeného území.



Obrázek 3.21: Teplotní mapa bariér pro pěší dopravu – zaměstnanci.

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



Obrázek 3.22: Teplotní mapa bariér pro pěší dopravu – studenti.

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



Tabulka 3.10: Přehled lokalit a koridorů, které tvoří významnou bariéru pro pěší dopravu – rozdíl podle role.

	lokalita - problém	zaměstnanec	student
1	sever od kampusu – neprůchozí plot, absence přechodů a chodníků, stav veřejného prostoru	významné	středně významné
2	ulice Palachova – chybějící či nebezpečné přechody pro chodce, silná doprava	významné lokalizované	významné
3	ulice Pasteurova – chybějící či nebezpečné přechody pro chodce	významné	středně významné
4	ulice Londýnská při východu z parku – absence přechodů a chodníku	významné lokalizované	významné
5	křížení Klíšská × Londýnská × Solvayova – nebezpečná křižovatka, nebezpečné přechody	významné	významné
6	svah a zeleň jižně od kampusu + jižní parkoviště – nevhodné povrchy, absence pěší infrastruktury	významné	méně významné
7	ulice Klíšská – chybějící přechody, kumulace sociálně patologických jevů	méně významné	významné
8	sever ulice Mendělejevova – chybějící infrastruktura pro pěší	významné	středně významné
9	křížení Klíšská × Okružní × České mládeže – nebezpečná křižovatka, nebezpečné přechody	méně významné	významné
10	oblast kolem kolejí – nebezpečné přechody, špatné povrchy	méně významné	významné

Rozdíl mezi studenty a zaměstnanci je ještě více ovlivněn individuální automobilovou dopravou, a to zejména tím, že zaměstnanci mohou parkovat v kampusu, čímž se zcela očividně koncentrují jejich podněty do kampusu, zatímco studenti mají zkušenosti také s okolím. Například se objevují oproti studentům podněty při vjezdu do garáží (značeno „!“). Opět lze rozlišit trasy, které volí zaměstnanci a které volí studenti. Největším rozdílem je patrně ulice Klíšská. Rozdíl je způsobem patrně zejména vlivem pěších tras z kolejí (až na pár výjimek jde převážně o studenty) a také parkování studentů v Kauflandu a parkování zaměstnanců v kampusu. Z pohledu dopravního chování jsou rozdíly mezi studenty a zaměstnanci výraznější než mezi pohlavím:

- vlak: zaměstnanci – 16,87 %, studenti – 29,75 %
- MHD: zaměstnanci – 4,49 %, studenti – 7,63 %
- BUS: zaměstnanci – 1,65 %, studenti – 3,39 %
- auto – řidič: zaměstnanci – 26,34 %, studenti – 25,67 % – překvapivě malý rozdíl
- auto – spolujezdec: zaměstnanci – 2,06 %, studenti – 1,72 % – překvapivě malý rozdíl
- chůze: zaměstnanci – 39,51 %, studenti – 20,19 %

Tedy, zatímco zaměstnanci a studenti jezdí automobilem přibližně stejně (rozdíl zejména v tom, kde parkují), liší se alternativní formy dopravy. Zaměstnanci častěji chodí a studenti častěji využívají VHD, patrně z důvodu blízkosti bydliště, studenti jsou více rozptýleni do okolí oproti zaměstnancům.

