

2026

Plán mobility UJEP

UJEP jako živý univerzitní kampus, v němž je mobilita přirozenou součástí akademického života – dostupná, bezpečná, udržitelná a přívětivá pro všechny.



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
Mgr. Filip Horák
Ing. Tomáš Janča, MBA
doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.
Ing. Martin Málek
Ing. Bc. Karolína Moudrá
Eduard Němeček
Ing. David Šimandl
Štěpán Veselý

a kolektiv autorů



Spolufinancováno
Evropskou unií

Ministerstvo životního prostředí



OBSAH

SLOVO ÚVODEM	6
VIZE MODERNÍ A UDRŽITELNÉ MOBILITY UJEP	7
MANAŽERSKÉ SHRUTÍ	8
VÝCHOZÍ STAV	12
A/ PĚŠÍ DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR	16
A/ I Bezpečná a komfortní pěší prostupnost	17
A/ II Kultivace veřejného prostoru	26
A/ III Otevřený a čitelný kampus	31
B/ ROZVOJ INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTY	38
B/ I Podpora každodenní cyklistiky	39
B/ II Bezpečné parkování a zázemí pro cyklisty	44
C/ VEŘEJNÁ DOPRAVA A REGIONÁLNÍ DOSTUPNOST	50
C/ I Rozvoj nabídky a dostupnosti veřejné dopravy	51
C/ II Motivační nástroje pro veřejnou dopravu	54
D/ UDRŽITELNÉ FORMY INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVY	57
E/ MANAGEMENT PARKOVÁNÍ	62
E/ I Regulace a kultivace parkování	63
E/ II Rozvoj parkovací infrastruktury	67
F/ KOMUNIKACE, PARTICIPACE A OSVĚTA	72
F/ I Informovanost v oblasti mobility	73
F/ II Informace a komunikace parkování	78
F/ III Řízení, monitoring a participace	81



Přílohy

Příloha 1: Komunikační strategie

Příloha 2: Rozbor dojížděkových vztahů

Příloha 3: Průzkum dopravního chování

Příloha 4: Bezpečnostní inspekce

Příloha 5: Shluky podnětů pocitové mapy v kontextu BI

Příloha 6: Průzkum dopravy v klidu

Příloha 7: SWOT analýza

Příloha 8: Generel dopravy (textová část)

Příloha 9: Generel dopravy (výkresová část)

Příloha 10: Infobalíček mobility pro nové studenty

Příloha 11: Návaznosti jednotlivých opatření



SLOVO ÚVODEM

Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem se dlouhodobě hlásí k odpovědnosti za prostředí, které spoluutváří – nejen uvnitř svých budov, ale i v širším městském kontextu. Mobilita je jedním z témat, kde se tato odpovědnost velmi konkrétně promítá do každodenní zkušenosti studentů, zaměstnanců i návštěvníků.

Při pohledu na výchozí stav je zřejmé, že náš kampus těží z dobré dostupnosti veřejné dopravy – 38 % cest je realizováno MHD a téměř 40 % studentů dochází pěšky. Z dat však také vyplývá značný a zatím nevyužitý potenciál. Ačkoliv cyklistika tvoří aktuálně jen 0,5 % cest, 16 % uživatelů by na kole jezdilo rádo, pokud by měli k dispozici vhodnou infrastrukturu.

Abychom tento potenciál dokázali využít a stávající problémy efektivně řešit, vznikl tento Plán mobility. UJEP je první univerzitou v České republice, která přistoupila k jeho zpracování v takto komplexní podobě. Dokument představuje strategický podklad pro navazující rozhodování univerzity v oblasti rozvoje areálu a mobility. Vytváří jednotný rámec, z něhož budou vycházet další konkrétní projekty – od úprav veřejných prostranství přes investiční akce až po provozní a organizační opatření. Plán zajišťuje, že

investice i změny budou koordinované a vzájemně provázané, což umožňuje předcházet konfliktům a nastavovat srozumitelná a spravedlivá pravidla.

Mobilita není pouze otázkou dopravy – dotýká se kvality veřejného prostoru, bezpečnosti, finanční efektivity, klimatických závazků i reputace univerzity. Každé opatření proto musí být posuzováno nejen z hlediska komfortu, ale také z hlediska nákladů, provozní udržitelnosti a dlouhodobých přínosů.

Věříme, že tento dokument se stane pevnou oporou pro další rozvoj kampusu a současně inspirací pro další veřejné instituce. Univerzita tím potvrzuje, že svou roli nevnímá pouze jako poskytovatele vzdělávání a výzkumu, ale také jako odpovědného správce prostoru a aktivního partnera rozvoje města a regionu.



Jaroslav Koutský
rektor



VIZE MODERNÍ A UDRŽITELNÉ MOBILITY UJEP

Kampus UJEP v roce 2032 je místem, kde je každodenní pohyb přirozený, srozumitelný a udržitelný. Mobilita zde není samostatným tématem, ale nedílnou součástí kvalitního univerzitního prostoru, který podporuje studium, práci i setkávání. Kampus je čitelný, bezpečný a přívětivý pro studenty, zaměstnance i návštěvníky a umožňuje jim snadno a intuitivně volit udržitelné způsoby dopravy.

Pěší pohyb je v kampusu samozřejmým základem. Trasy jsou bezpečné, přehledné a bezbariérové, orientace v prostoru je intuitivní a pohyb po areálu je příjemnou součástí univerzitního života. Kampus není parkovištěm, ale místem setkávání, pobytu a každodenního fungování.

Většina studentů a zaměstnanců přijíždí na univerzitu veřejnou dopravou, protože je spolehlivá, časově konkurenceschopná a snadno pochopitelná. Návaznosti fungují, zastávky jsou bezpečné a přístupové trasy ke kampusu logické a přívětivé. Univerzita aktivně spolupracuje s městem a dopravci na tom, aby byl kampus přirozenou součástí městského dopravního systému.

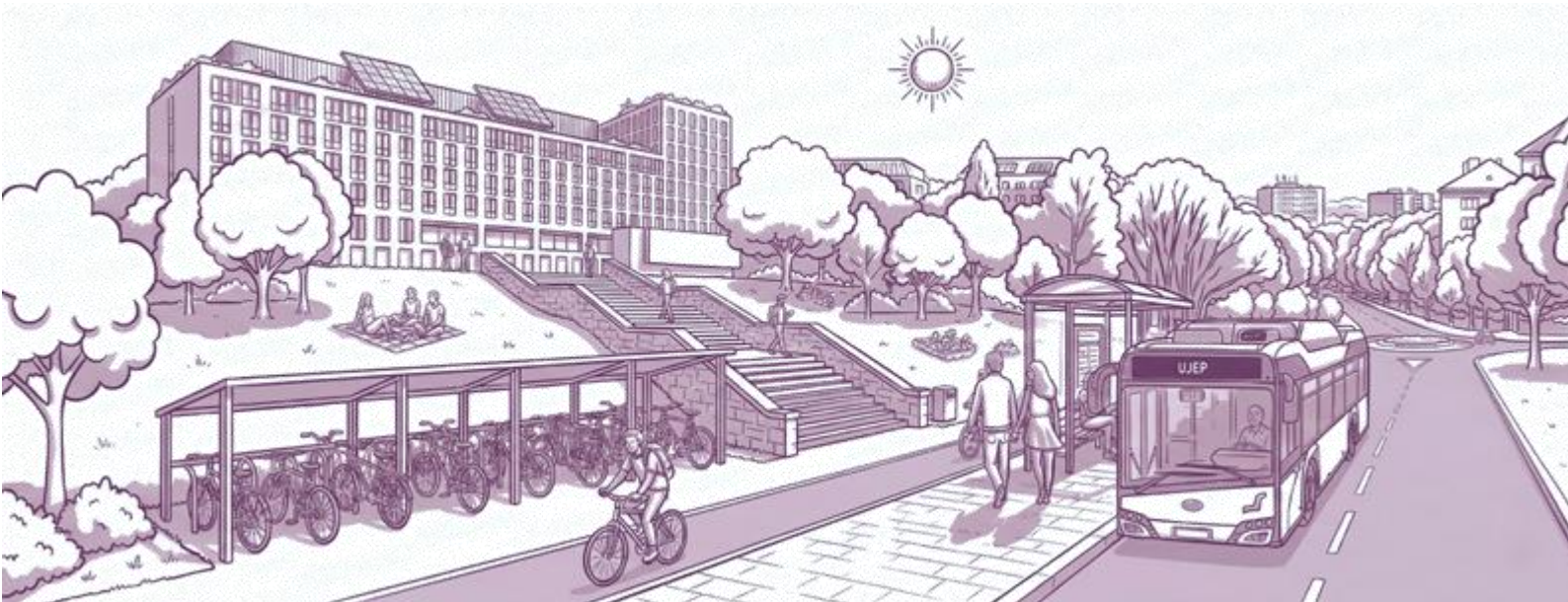
Individuální automobilová doprava má na univerzitě své jasně vymezené místo. Je využívána tam, kde dává smysl, ale nezahlučuje prostor a neomezuje ostatní. Parkování je řízené, transparentní a chápané jako nástroj mobility, nikoli jako samozřejmý nárok. Sdílené jízdy jsou běžnou praxí – podpořenou univerzitními nástroji.

Součástí každodenní mobility jsou jízdní kola a elektrokola, která bez obtíží překonávají místní terénní podmínky. Studenti i zaměstnanci mají k dispozici bezpečné, uzamykatelné kóly a boxy umístěné u vstupů do budov. Ti, kteří vlastní kolo nemají, využívají systém sdílených kol integrovaný do městské dopravy, umožňující efektivně překonat poslední úsek cesty ke kampusu.

UJEP se tak v oblasti mobility stává příkladem dobré praxe – nejen pro své studenty a zaměstnance, ale i pro město Ústí nad Labem a další instituce v regionu. Plán mobility se

stává konkrétním nástrojem naplňování cílů klimatické neutrality na místní i regionální úrovni. Univerzita tím potvrzuje svou roli nejen vzdělávací instituce, ale i aktivního partnera rozvoje města a regionu.

UJEP jako živý univerzitní kampus, v němž je mobilita přirozenou součástí akademického života – dostupná, bezpečná, udržitelná a přívětivá pro všechny.



MANAŽERSKÉ SHRNU TÍ



Pěší doprava a veřejný prostor

Kampus má být místem, které přirozeně vybízí k pěšímu pohybu. Důraz se klade na odstranění bariér, doplnění chybějících chodníků nebo úpravy rizikových křižovatek. Proměnou projdou i veřejná prostranství, přičemž pohyb aut samotným areálem zklidní zavedení sdílené zóny.

→ [s. 16](#)



Rozvoj infrastruktury pro cyklisty

Cesta na univerzitu na kole či elektrokole má být rychlá a bezpečná. Pozornost se proto soustředí na budování bezpečných a krytých cykloboxů s možností dobíjení a na plynulý průjezd areálem bez zbytečného sesedání z kola. Ruku v ruce s tím jde i spolupráce s městem, aby byl kampus logicky a bezpečně napojen na síť městských cyklotras.

→ [s. 38](#)



Veřejná doprava a regionální dostupnost

Veřejná hromadná doprava má být pro studenty i zaměstnance přirozenou volbou číslo jedna. Snahou je ji zatraktivnit nejen nabídkou příspěvků na jízdné pro zaměstnance, ale i aktivní podporou udržitelné dálkové dopravy. Cílem je také zavést poptávkovou dopravu pro hůře dostupné obce v okolí Ústí.

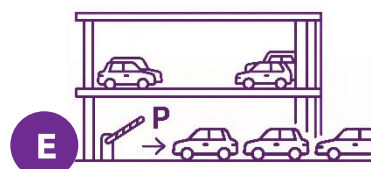
→ [s. 50](#)



Udržitelné formy individuální dopravy

Pokud je vhodnější cestovat individuálně, mělo by to dávat smysl prostorově i ekologicky. Pokračování podpory carpoolingu částečně uleví přeplněným parkovištím. Postupně dojde k ekologizaci univerzitní flotily vozidel. Cesty do centra pak usnadní zavedení sdílených kol.

→ [s. 57](#)



Management parkování

Kampus není parkovištěm, a proto si parkování žádá jasná a spravedlivá pravidla. Nový systém přinese moderní kontrolu vjezdů pomocí čtení registračních značek a důslednou regulaci neoprávněného stání. Dlouhodobou vizí je pak příprava podzemního parkovacího domu a směrování řidičů na dostupné kapacity ve městě.

→ [s. 62](#)



Komunikace, participace a osvěta

Sebelepší infrastruktura nebude fungovat, pokud o ní lidé nebudou vědět a nepřijmou ji. Zásadní roli tak hraje nová pozice manažera mobility, přehledné infobalíčky pro nováčky a dlouhodobá informační kampaň. Kampus se navíc stane experimentální laboratoří (Living Lab) pro testování dopravních řešení, a to vše v úzké součinnosti s městem.

→ [s. 72](#)



Přehled všech 36 opatření ze šesti oblastí

Pěší doprava a veřejný prostor

- A1 Doplnění a zkvalitnění pěší infrastruktury uvnitř kampusu**
Doplnění chybějících pěších tras a chodníků v rámci areálu kampusu tak, aby odpovídaly skutečným pěším vazbám.
- A2 Optimalizace automobilové dopravy**
Úprava organizace automobilové dopravy v areálu s cílem omezit průjezdnost kampusu.
- A3 Řešení chybějících a nebezpečných přechodů**
Doplnění přechodů pro chodce nebo jejich úprava s cílem zvýšit bezpečnost pěší dopravy na trasách v okolí kampusu.
- A4 Úpravy nebezpečných křižovatek**
Stavební a organizační úpravy křižovatek vyhodnocených jako rizikové.
- A5 Kvalitní povrchy a mobiliář**
Úprava a standardizace povrchů a mobiliáře v areálu kampusu s cílem zvýšení komfortu, bezbariérovosti a estetické kvality prostředí.
- A6 Úpravy veřejného prostoru na přístupových trasách do kampusu**
Úpravy veřejného prostoru na hlavních pěších trasách vedoucích do kampusu ve spolupráci s městem.
- A7 Revitalizace přednádražních prostor u nádraží Západ**
Zkvalitnění přednádražních prostor v blízkosti železniční stanice Západ jako klíčového propojení s kampusem.
- A8 Odstraňování bariér a kultivace vstupů do areálu**
Postupné odstraňování fyzických a vizuálních bariér v okolí vstupů do areálu univerzity, včetně redukce oplocení a kultivace přístupových bodů.

- A9 Zlepšení orientace v areálu kampusu**
Jednotný a srozumitelný orientační systém v areálu kampusu, zahrnující navigaci pro pěší, návštěvníky i nové studenty a zaměstnance.
- A10 Zlepšení navigace ke kampusu**
Využití přehledných směrových tabulek a ukazatelů od klíčových přestupních uzlů.

Rozvoj infrastruktury pro cyklisty

- B1 Zlepšení podmínek pro průjezd cyklistů areálem kampusu**
Úprava dopravního režimu a drobné technické zásahy umožňující legální, srozumitelný a bezpečný průjezd cyklistů areálem kampusu.
- B2 Rozvoj bezpečné cyklistické infrastruktury v návaznosti na kampus**
Podpora rozvoje cyklistické infrastruktury v širším okolí kampusu ve spolupráci s městem.
- B3 Budování bezpečných a krytých parkovacích stání pro kola**
Výstavba uzamykatelných boxů, doplnění cyklostanů a zabezpečených koláren.
- B4 Podpora e-kol**
Postupná instalace dobíjecích stanic pro elektrokola v návaznosti na parkovací místa pro kola.



Veřejná hromadná doprava a regionální dostupnost

C1 Zavedení poptávkové dopravy

Podpora dopravní obsluhy pomocí zavedení poptávkové dopravy jako doplňkové formy veřejné hromadné dopravy pro obsluhu méně dostupných obcí v okolí Ústí nad Labem s nižší poptávkou.

C2 Zvýšení frekvence spojů v návaznosti na parkoviště P+R

Jednat s městem a dopravci o posílení spojů v ranních a odpoledních špičkách na linkách, které budou obsluhovat plánované záchytné parkoviště P+R.

C3 Příspěvek na jízdné pro zaměstnance

Zavedení příspěvku na jízdné jako motivačního nástroje pro podporu využívání veřejné dopravy zaměstnanci.

C4 Podpora udržitelné dálkové dopravy

Využívání šetrných forem dopravy při služebních cestách a studijních pobytech. Motivační nástroje zvýhodňující udržitelné způsoby cestování.

Udržitelné formy individuální mobility

D1 Spolupráce na zavedení bikesharingu v kampusu

Zavedení bikesharingu v kampusu ve spolupráci s městem a provozovateli sdílených kol.

D2 Podpora carpoolingu mezi studenty a zaměstnanci

Rozvoj aplikace na spolujízdu (carpooling) mezi studenty i zaměstnanci s konkrétními kroky podpory jako možnost vjezdu do areálu pro studenty využívající tuto službu.

D3 Podpora nízkoemisního vozového parku

Obnova vozového parku s důrazem na nízkoemisní a bezemisní vozidla. Zohledňování environmentálních kritérií při veřejných zakázkách.

Management parkování

E1 Regulace vjezdu do areálu pro studenty

Zpřísnění pravidel pro vjezd do areálu, zrušení povolení vjezdu pro studenty kombinovaného studia v pátky a soboty.

E2 Regulace parkování uvnitř areálu

Úprava systému vjezdu a parkování v areálu, včetně modernizace technického řešení, zjednodušení nahlašování návštěv a důsledného vymáhání nastavených pravidel.

E3 Jednoznačné vymezení míst se zákazem parkování

Vymezení ploch, kde parkování není povoleno, prostřednictvím vodorovného a svislého dopravního značení.

E4 Příprava podzemního parkovacího domu

Zahrnutí projektu podzemního parkování do dlouhodobého plánu. Město a univerzita technicky připraví napojení pro budoucí výstavbu podzemního parkování.

E5 Dobíjecí infrastruktura

Doplnění dobíjecích stanic pro elektromobily v areálu UJEP v kontextu rozvoje elektromobility v ČR.

E6 Výstavba parkoviště typu P+R

Podpora záměru vybudovat záchytný parkovací dům v lokalitě Předlice. Tento parkovací dům umožní dojíždějícím odstavit auto na okraji města a pokračovat MHD.



Komunikace, participace a osvěta

- F1 Infobalíčky mobility pro nové studenty a zaměstnance**
Vytvoření přehledných informačních balíčků, které novým studentům a zaměstnancům usnadní orientaci v možnostech dopravy do kampusu.
- F2 Pravidelná komunikace o možnostech udržitelné dopravy**
Dlouhodobá informační kampaň propagující alternativy k automobilové dopravě. Využití webu, sociálních sítí a interních newsletterů ke sdílení novinek, úspěchů a praktických tipů pro cestování.
- F3 Pořádání tematických akcí**
Organizace eventů, jako je Evropský týden mobility, cyklosnídaně či dny bez aut.
- F4 Komunikace změn systému parkování**
Systematická a včasná komunikace plánovaných změn systému parkování směrem ke studentům a zaměstnancům.
- F5 Využití a komunikace dostupných parkovacích kapacit ve městě**
Identifikace, monitoring a komunikace dostupných parkovacích ploch ve městě vhodných pro parkování studentů a zaměstnanců univerzity.
- F6 Zřízení role manažera mobility**
Zřízení role manažera mobility, který bude koordinovat opatření plánu mobility, komunikaci se stakeholdery a vyhodnocování dopadů.
- F7 Platforma Living Lab**
Zřízení experimentální platformy Living Lab zaměřené na testování a ověřování opatření nejen v oblasti udržitelné mobility v prostředí kampusu.
- F8 Instalace sčítačů pěších a cyklistů**
Instalace sčítačů na hlavních přístupových trasách za účelem dlouhodobého sledování intenzit pěší a cyklistické dopravy.
- F9 Spolupráce s městem v oblasti mobility**
Aktivní zapojení univerzity do městského plánování mobility, včetně účasti v pracovních skupinách, kampaních a participativních procesech. Sdílení dat, podnětů a zkušeností.



VÝCHOZÍ STAV

Analýza výchozího stavu je založena na datech ze systému UJEP, dotazníkového šetření, pocitové mapy, bezpečnostní inspekce, průzkumu dopravy v klidu, terénního šetření a závěrech z proběhlých workshopů.

- Příloha 2: Rozbor dojížděkových vztahů
- Příloha 3: Průzkum dopravního chování
- Příloha 4: Bezpečnostní inspekce
- Příloha 5: Shluky podnětů pocitové mapy v kontextu BI
- Příloha 6: Průzkum dopravy v klidu

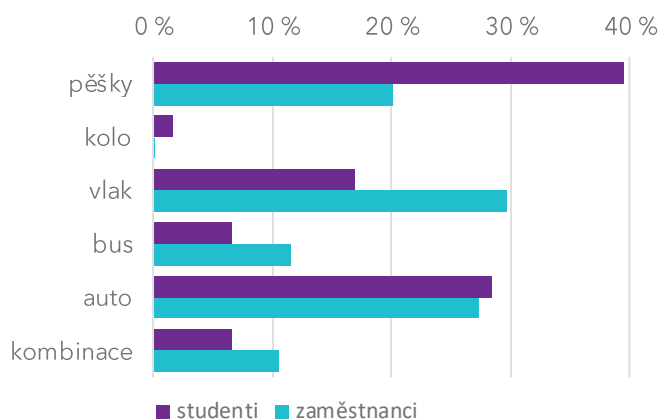
Univerzita jako město s 10 tisíci obyvateli

S celkovým počtem přes 10 000 studentů a zaměstnanců představuje UJEP organismus o velikosti menšího města. Spádová oblast univerzity je přitom rozdílná pro jednotlivé skupiny uživatelů. Studenti přijíždějí kromě Ústí nad Labem (12 %) a Ústeckého kraje také z Karlovarského, Libereckého, Středočeského kraje a Prahy. Zaměstnanci univerzity se naopak koncentrují mnohem více lokálně – 43 % zaměstnanců dojíždí přímo z města Ústí. Další dojíždějí z okolních okresů a menší část pak také z Prahy.

Ze severu navíc na kampus UJEP navazují další areály a budovy škol, které do této lokality přivádějí dohromady dalších téměř 2 000 studentů. Patří sem střední průmyslová škola, VOŠZ a SŠZ, fakultní ZŠ a ZŠ Palachova. Zejména střední průmyslová škola v podstatě přímo navazuje na areál kampusu a situaci je potřeba řešit také v koordinaci se školou.

38 % cest na UJEP je realizováno veřejnou hromadnou dopravou. Kampus totiž těží z dobré dostupnosti veřejné dopravy. Významné zastoupení má také chůze, tvořící přirozený základ mobility na kratší vzdálenosti. Univerzita se však zároveň potýká se silným tlakem individuální automobilové dopravy a zásadně zde zaostává podíl cyklistické dopravy, který je aktuálně zcela marginální.

Dělbá přepravní práce



ČTVRTINA dojíždějících volí pro cestu na univerzitu osobní automobil, a to bez ohledu na to, zda jde o studenty nebo zaměstnance. Využití individuální automobilové dopravy je tak mezi oběma skupinami překvapivě vyrovnané (28,4 % u studentů a 27,4 % u zaměstnanců).

Studenti pěšky, zaměstnanci vlakem

Téměř 40 % studentů dochází do kampusu pěšky (často díky blízkosti kolejí), zatímco u zaměstnanců je to jen zhruba pětina. Ti naopak při dojíždě z okolních měst mimo Ústí nad Labem mnohem více spoléhají na železniční dopravu (téměř 30 % oproti 17 % u studentů).

0,5 % tvoří podíl cyklistické dopravy při cestách na UJEP. V kontextu univerzitního prostředí se jedná o velmi nízké číslo. Nejvíce uživatele odrázuje od jízdy na kole časová nevýhodnost. Významnými překážkami jsou také chybějící cykloinfrastruktura nebo nezabezpečené parkování kol.



Rozhoduje čas, pohodlí a bezpečnost

Při každodenním rozhodování o způsobu dopravy se uživatelé řídí silně pragmatickými faktory. Zcela klíčová je pro ně časová úspora, následovaná pohodlím a na třetím místě figuruje bezpečnost. Naopak vliv na životní prostředí hraje při rozhodování málo významnou roli.

63 % osob, kteří na UJEP jedou automobilem, přijedou sami. 67 % uživatelů má zájem o spolujízdu (carpooling). Je zde tedy významný potenciál pro její aktivní využívání.

Chybějící přechody a nebezpečné křižovatky

V okolí univerzitního kampusu v řadě případů chybí bezpečná a spojená pěší infrastruktura. Problémem je absence přechodů pro chodce na přirozených trasách, chybějící či chodníky v nevyhovujícím stavu. Rozlehlé a nepřehledné křižovatky chodcům brání v bezpečném a komfortním pohybu.

Veřejná doprava a aktivní mobilita jdou ruku v ruce

Silné zastoupení veřejné dopravy při cestách na UJEP (zejména vlaků s 27% podílem) přirozeně podporuje aktivní mobilitu. Dojíždějící často kombinují páteřní veřejnou dopravu (vlak, meziměstský autobus) s navazující pěší chůzí od nádraží do kampusu. Chůze je tak nedílnou a přirozenou součástí velké části cest těch uživatelů, kteří pro hlavní část trasy volí hromadnou dopravu.

okolo 80 % se pohybuje obsazenost parkovacích míst uvnitř kampusu během pracovního týdne. Problém nastává v pátek, kdy je vjezd do areálu povolen nejen zaměstnancům, ale i studentům. V tento den dochází k živelnému odstavení vozidel i mimo vyznačená parkovací stání, což výrazně zhoršuje dopravní a bezpečnostní situaci v areálu.

Pro cyklisty chybí infrastruktura

Síť cyklistické infrastruktury v okolí univerzity v podstatě chybí. Nachází se zde pouze minimum izolovaných cyklistických opatření, která na sebe nenavazují a neumožňují tak souvislý a bezpečný příjezd do kampusu. Problémem je rovněž nedostatečná možnost uschování kola v areálu univerzity, především z pohledu bezpečnosti.

16 % respondentů by pro svou cestu na univerzitu rádo využívalo jízdní kolo, ačkoliv v současnosti tvoří cyklistika pouze 0,5 % všech cest. Tento rozdíl mezi současným stavem a preferencemi uživatelů ukazuje na značný rozvojový potenciál.

Za parkování platit nechceme

Poptávka po parkovacích kapacitách na UJEP je sice vysoká, naráží však na silně vžitý předpoklad bezplatnosti. Více než polovina dojíždějících řidičů nechce za parkování platit. Pokud už jsou uživatelé ochotni poplatek akceptovat, jedná se nejčastěji o nízkou částku do 50 Kč za den. O poznání benevolentnější jsou řidiči v otázce docházkové vzdálenosti – zhruba dvě třetiny z nich jsou ochotny od svého vozu do kampusu dojít 5 až 10 minut pěšky, dalších 10 % akceptuje i patnáctiminutovou chůzi.



Potenciály

0 90 180 m



Zóna 20 v areálu kampusu

V kampusu je již nyní stanovena maximální dovolená rychlost na 20 km/h, také zde platí přednost zprava. To jsou vhodné předpoklady pro zklidněný pohyb vozidel.



Množství pěších vstupů z východu

Dobrá prostupnost z východní strany, zde je možné se do kampusu dostat čtyřmi různými vstupy.



Stojany jízdních kol pod střechou

V areálu je několik míst s cyklostojany. U dvou z nich je možné kolo nechat pod střechou.



Dobíjecí stanice pro elektromobily

V areálu se již nyní nachází jedna dobíjecí stanice u vjezdu Fakulty strojního inženýrství.



Blízkost kolejí ke kampusu

Vysokoškolské koleje se nacházejí v docházkové vzdálenosti, což přirozeně podporuje pěší chůzi.



Napojení na MHD a vlak

V okolí je několik zastávek MHD s rychlým spojením do centra. 15 minut pěší chůze je vzdáleno vlakové nádraží Západ.



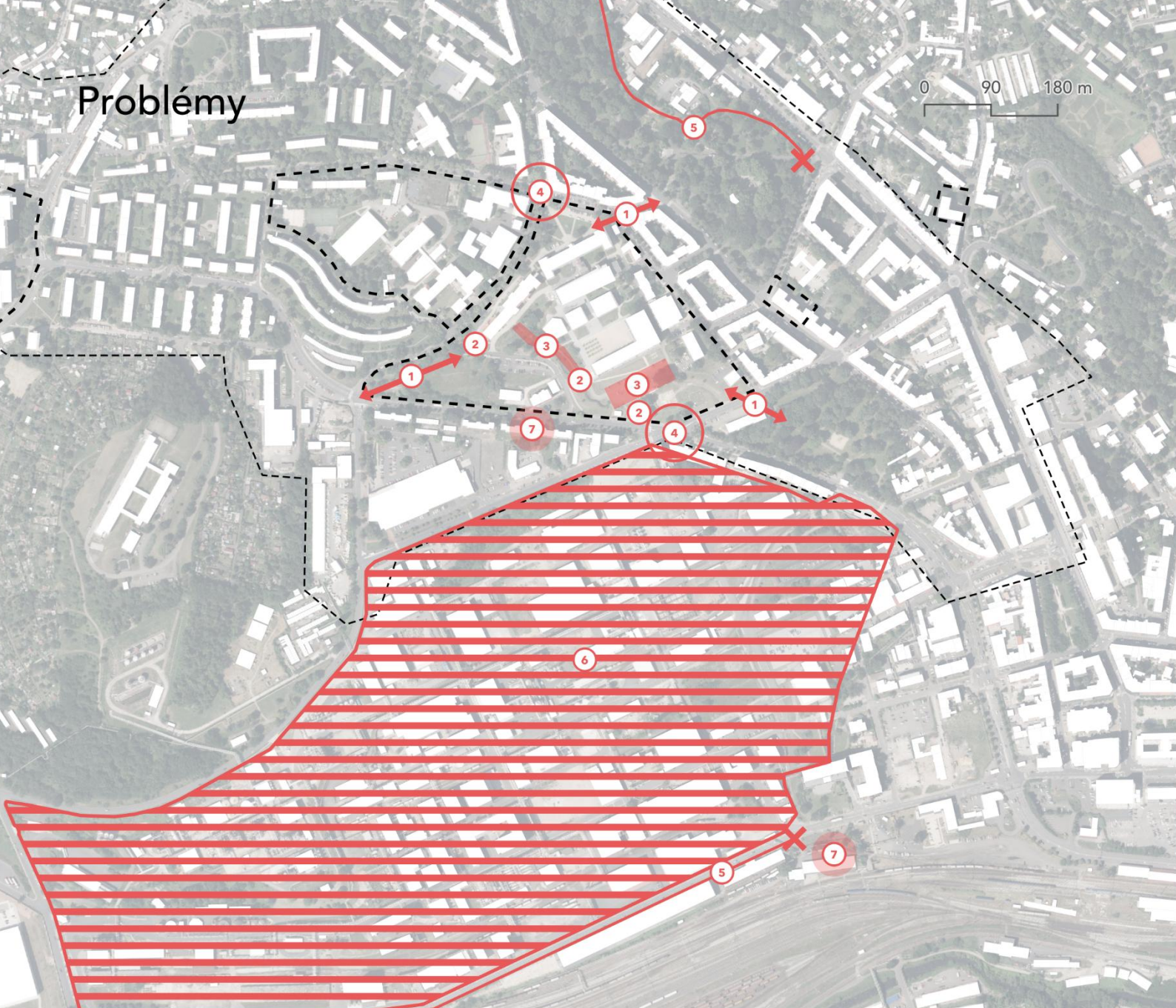
areál univerzity



zájmová oblast

Problémy

0 90 180 m



Chybějící pěší vazby

Některé vazby mezi areálem kampusu a okolím chybí. Chybí přímý vstup od zastávky MHD Kampus, lepší propojení s Mánesovými sady a nedořešený je také jihozápadní okraj areálu.

2

Vyšlapané pěšiny

Cesty uvnitř areálu ne vždy reflektují potřebu pěších. Ti si tak vyšlapani pěšiny, to však není žádoucí cílový stav.

3

Nevhodné materiály povrchů

Povrchy v areálu jsou velmi rozdílné, některé však nevyhovují danému účelu. Na ploše parkoviště se často tvoří bahno, pěší šterkové cesty jsou v areálu kampusu nevhodným řešením.



Nebezpečné křižovatky

Stav dopravní infrastruktury v okolí kampusu není na některých místech vyhovující, problémem je zejména křižovatka Klíšská, Londýnská a Solvayova s nevyhovujícími rozhledy. Křižovatka České mládeže a Resslerova navazující na kampus zcela postrádá pěší vazby.



Chybějící cykloinfrastruktura

Kampus není napojen na bezpečnou cykloinfrastrukturu. Ta v okolí převážně chybí a je nespojitá.



Neprostupný areál Spolchemie

Veřejně nepřístupný oplocený areál je problémem z hlediska prostupnosti území.



Sociálně-patologické jevy a pocitově nebezpečná místa

Domy na jižní straně ulice Klíšská. Odlehlé a zanedbané nádraží Západ.



areál univerzity

zájmová oblast



PĚŠÍ DOPRAVA A VEŘEJNÝ PROSTOR

BALÍČKY OPATŘENÍ

Bezpečná a komfortní pěší prostupnost

Cílem je zlepšit podmínky pro pěší pohyb v kampusu i jeho okolí prostřednictvím doplnění chybějících pěších tras, přechodů nebo zavedení sdílené zóny, aby byl areál i jeho okolí bezpečnější a přívětivější pro chodce.

→ [s. 17](#)

Kultivace veřejného prostoru

Opatření směřují ke zvýšení kvality veřejných prostranství v kampusu a na navazujících přístupových cestách. To zahrnuje úpravy povrchů, doplnění mobiliáře, zeleně nebo pobytových prvků.

→ [s. 26](#)

Otevřený a čitelný kampus

Hlavním cílem je vytvořit prostupný areál, kde se každý snadno zorientuje. Opatření se proto zaměřují na odstraňování zbytečných bariér, kultivaci vstupů a doplnění navigačního systému uvnitř i vně kampusu.

→ [s. 31](#)

A/I Bezpečná a komfortní pěší prostupnost

Univerzitní kampus je prostředím s vysokou koncentrací pěšího pohybu. Většina přesunů mezi jednotlivými budovami probíhá pěšky a významná část studentů i zaměstnanců přichází do kampusu z okolních zastávek MHD, kolejí nebo parkovišť. Kvalita pěší infrastruktury proto zásadně ovlivňuje každodenní fungování kampusu i celkovou kvalitu veřejného prostoru.

Analýza současného stavu ukazuje, že pěší prostupnost areálu není v některých částech dostatečná. V některých místech kampusu chybějí pěší vazby. To následně vede k tvorbě vyšlapaných pěšin, které lépe odpovídají přirozenému pohybu v území.



Vyšlapaná pěšina u filozofické fakulty.
Zdroj: SmartPlan s.r.o.

Významným tématem je také bezpečnost pěší dopravy v okolí kampusu. Na základě bezpečnostní inspekce a participativních aktivit 9 chybějících a 11 nevyhovujících přechodů a 9 nebezpečných křižovatek. U části přechodů byla zjištěna nadměrná délka přechodu nebo nedostatečná viditelnost, což zvyšuje riziko zejména pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Problémy potvrzují také výstupy z pocitové mapy, ve které bylo zaznamenáno 43 podnětů na zřízení nových přechodů a 57 podnětů upozorňujících na jejich nevyhovující stav. Podle dotazníkového šetření považuje 33 % respondentů stávající pěší infrastrukturu za nevyhovující a 30 % se při pohybu v kampusu necítí bezpečně.

Současně je patrné, že dopravní režim v kampusu není plně přizpůsoben jeho charakteru. V řadě míst se přirozeně mísí pohyb chodců a automobilů, což může v současném stavu vytvářet potenciální konflikty.

- Příloha 3: Průzkum dopravního chování
- Příloha 4: Bezpečnostní inspekce
- Příloha 5: Shluky podnětů pocitové mapy v kontextu BI



A1 Doplnění a zkvalitnění pěší infrastruktury uvnitř kampusu

 PROJEKT UNIVERZITY  DLOUHODOBÝ HORIZONT

Doplnění chybějících pěších tras v areálu kampusu tak, aby odpovídaly skutečným pěším vazbám. V dlouhodobém horizontu je možné uvažovat o propojení kampusu a areálu PF pomocí pěší zóny.

V současnosti v některých místech kampusu chybí pěší propojení nebo jsou realizována jen pomocí vyšlapaných pěšin.

První etapa

V první etapě se návrh zaměřuje na doplnění pěší vazby na jihu z ulice Klíšská, dále doplnění pěší infrastruktury v oblasti jihozápadního vstupu z ulice České mládeže. V areálu je navrhována změna dopravního režimu v podobě sdílené zóny. [↗ A2 Optimalizace automobilové dopravy](#)

Ve směru od zastávky MHD Kampus je pak doplněn pěší vstup v návaznosti na přirozenou pěší trasu [↗ A8 Odstraňování bariér a kultivace vstupů do areálu](#).

Druhá etapa

Druhá etapa se zaměřuje na investice s nižší prioritou. Doplněny jsou vstupy na jihovýchodě, jihozápadě a související pěší vazby.

I přes zavedení režimu sdílené zóny je vhodné tento dopravní režim podpořit také stavebními úpravami, které zvýší bezpečnost. V křižovatkách, které jsou v mapě etapy 2 označeny, je doporučeno vybudování zvýšených křižovatkových ploch. Usnadní se tak přecházení do dané komunikace, a to i z pohledu osob se sníženou schopností pohybu a orientace, které v současnosti musejí překonávat obrubník. Benefitem zvýšené plochy je i připomenutí rychlostního režimu 20 km/h, který platí v režimu sdílené zóny.

Etapizace řešení pěších vazeb je zobrazena na následující straně →

V dlouhodobém horizontu je pak možné uvažovat o spojení areálů kampusu a fakulty pedagogické zavedením pěší zóny v ulici České mládeže. To je možné realizovat v různých variantách: pěší zóna v celém úseku mezi areály, v části ulice pro zachování části parkovacích míst nebo alternativně pouze pomocí tzv. modálního filtru, který zamezí průjezdu tranzitní dopravy ulicí, ale zachová příjezd k parkovacím místům. V tomto směru je však potřeba oslovit město, které je vlastníkem dané komunikace.



Tzv. modální filtr může omezit průjezdnou dopravu v ulici České mládeže.

Zdroj: Cambridge Cycling Campaign

Detailní prostorové a architektonicko-krajinářské řešení pěších vazeb je také předmětem Krajinářské koncepce.

[↗ Krajinářská koncepce UJEP](#)

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

- !
Doplnit prioritní chybějící vazby z první etapy a zavést v areálu režim sdílené zóny.
- !
Postupně doplnit pěší vazby i z druhé etapy a doplnit zvýšené křižovatkové plochy.



První etapa

0 30 60 m

nahrazení
vyšlapaných pěšin

průchod přes
plochu parkoviště

schodiště místo
stávajících pěšin

- stávající pěší vazby
- ▶ stávající vstup
- doplnění pěších vazeb 1. etapa
- ▶ navrhovaný vstup 1. etapa
- ⋯ areál univerzity

Druhá etapa

0 30 60 m

pěší zóna v ulici
České mládeže

průchod přes
plochu parkoviště

- pěší vazby stávající a 1. etapa
- ▶ stávající vstup a 1. etapa
- doplnění pěších vazeb 2. etapa
- ▶ navrhovaný vstup 2. etapa
- zvýšená křižovatková plocha
- ⋯ areál univerzity

A2 Optimalizace automobilové dopravy

 PROJEKT UNIVERZITY  DLOUHODOBÝ HORIZONT

Úprava organizace automobilové dopravy v kampusu s cílem omezit jeho průjezdnost. Areál je rozdělen na severní a jižní část. V celém areálu je navrhováno zavedení sdílené zóny.

Hlavním principem návrhu je přerušení průjezdu mezi severní a jižní částí areálu a jejich funkční oddělení z hlediska dopravní obsluhy. Areál bude rozdělen na dva samostatné celky – severní a jižní – mezi nimiž nebude umožněn přímý automobilový průjezd.

Sdílená zóna

Součástí první etapy je rovněž zavedení režimu sdílené zóny v celém areálu kampusu a také v areálu pedagogické fakulty. Toto opatření lze realizovat v první etapě jen pomocí dopravního značení. Sdílená zóna lépe odpovídá současnému způsobu využívání prostoru, kdy se pěší pohybují i v prostoru vozovky. Na některých místech jsou chodníky velmi úzké nebo zcela chybí, což vede k přirozenému sdílení dopravního prostoru. Zavedení sdílené zóny proto formalizuje stávající stav, zvýší bezpečnost pěších a zároveň přispěje ke zklidnění automobilové dopravy v areálu.

Tato organizační opatření lze realizovat v krátkodobém horizontu pomocí úprav dopravního značení.

➤ Příloha 8: Generel dopravy (textová část)

➤ Příloha 9: Generel dopravy (výkresová část)



Svislé dopravní značení označující začátek a konec sdílené zóny.

Zdroj: TP 132

Sdílená zóna je urbanisticko-dopravní koncept, který potlačuje hierarchii mezi jednotlivými druhy dopravy a vytváří společný prostor pro chodce, cyklisty i motorová vozidla. Provoz je zde veden nízkou rychlostí, orientace účastníků se opírá o prostorové a vizuální uspořádání, nikoli o dopravní značení, a důraz je kladen na pobytovou funkci veřejného prostoru.

➤ TP 132, kapitola 6



Sdílená zóna v městském kampusu v Dornbirnu (Rakousko).

Zdroj: Mapy Google

Dlouhodobý horizont

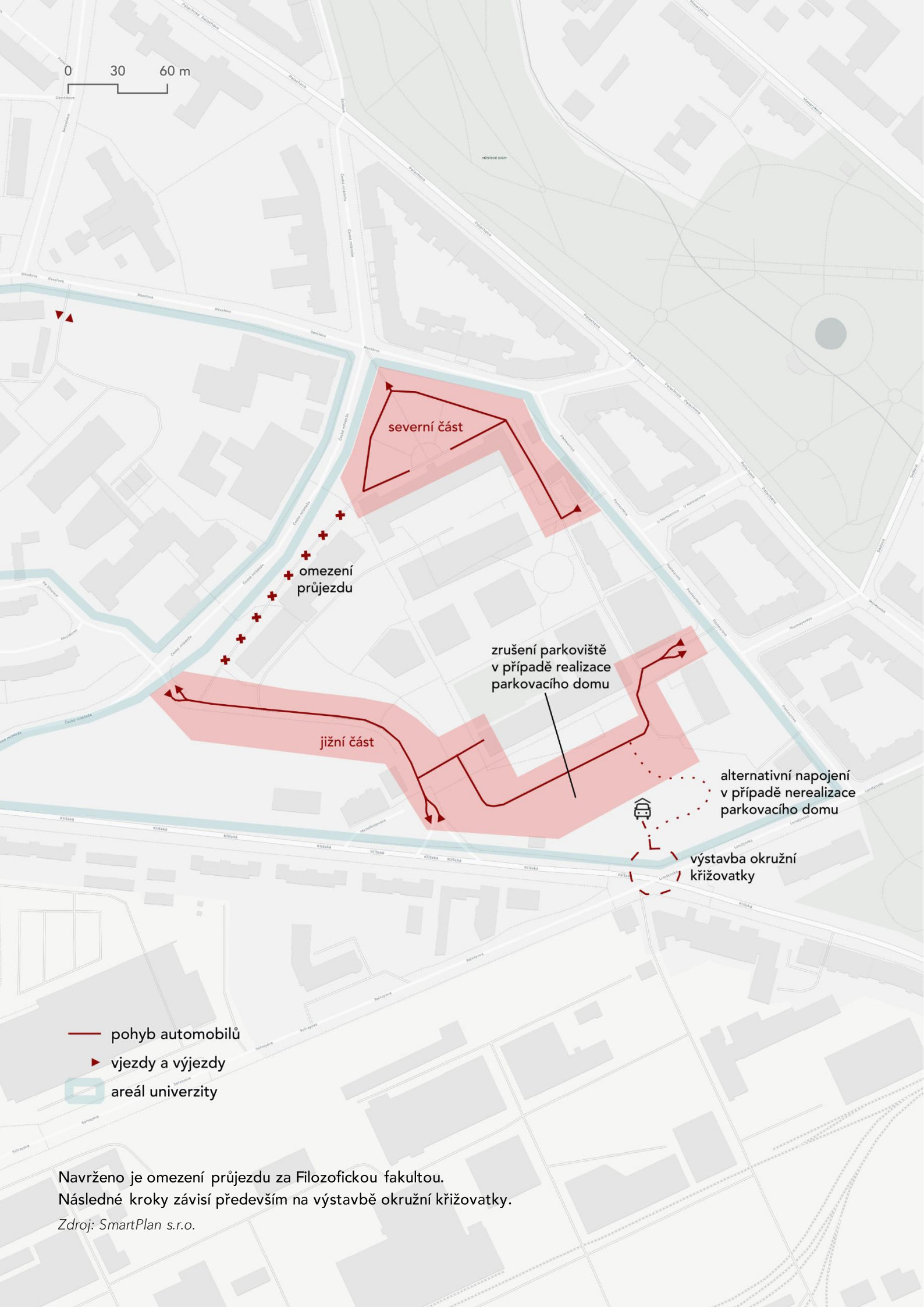
Ve střednědobém horizontu má dojít k výstavbě okružní křižovatky (projekt města), na kterou má být později napojen nový parkovací dům ➤ E4 Příprava podzemního parkovacího domu. Při nerealizaci parkovacího domu lze uvažovat o alternativě v podobě výstavby propojovací komunikace k parkovišti u CPTO. Toto řešení nedoporučujeme, neboť s ohledem na výškové poměry v území by vyžadovalo značné prostorové nároky a výrazné navýšení ploch komunikací.

Krajinářská koncepce dále rozpracovává dopravní řešení, které také závisí na způsobu využití konkrétních míst v rámci kampusu.

➤ Krajinářská koncepce UJEP



0 30 60 m



severní část

omezení průjezdu

zrušení parkoviště
v případě realizace
parkovacího domu

jižní část

alternativní napojení
v případě nerealizace
parkovacího domu

výstavba okružní
křižovatky

- pohyb automobilů
- ▶ vjezdy a výjezdy
- areál univerzity

Navrženo je omezení průjezdu za Filozofickou fakultou.
Následné kroky závisí především na výstavbě okružní křižovatky.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

A3 Řešení chybějících a nebezpečných přechodů

 PROJEKT MĚSTA  DLOUHODOBÝ HORIZONT

Doplnění 9 chybějících a úprava 11 stávajících přechodů s cílem zvýšit bezpečnost pěší dopravy na trasách v okolí kampusu.

Opatření je zaměřeno na doplnění chybějících přechodů pro chodce a úpravu stávajících přechodů s cílem zvýšit bezpečnost pěší dopravy v okolí univerzitního kampusu. Na základě výstupů z bezpečnostní inspekce, pocitových map a participativních aktivit (workshop) bylo identifikováno celkem 9 chybějících přechodů a 11 nevyhovujících přechodů pro chodce. Jejich poloha je znázorněna na následující straně, nevyhovujícím stavem jsou označeny přechody s vysokou mírou rizika.

Všechny zjištěné deficity z bezpečnostní inspekce (i ty méně závažné) ukazuje [↗ Příloha 4: Bezpečnostní inspekce](#)

Dále jsou tyto deficity zobrazeny v kontextu pocitové mapy [↗ Příloha 5: Shluky podnětů pocitové mapy v kontextu BI](#)

U části stávajících přechodů byla identifikována nadměrná délka přechodu, která neodpovídá normám a zvyšuje riziko pro chodce, zejména pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Opakovaně bylo rovněž poukazováno na bezohledné chování řidičů, zejména nerespektování přednosti chodců na přechodech.

Mapa všech chybějících a nevyhovujících přechodů je zobrazena na následující straně →



Středový ostrůvek a zpomalovací polštář před přechodem pro chodce.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

V případě dlouhých přechodů na sběrných komunikacích je vhodným řešením realizace vysazených chodníkových ploch nebo středových dělicích ostrůvků, které zkracují délku jednotlivých úseků přecházení a umožňují chodci soustředit se vždy pouze na jeden směr provozu. Pro zvýšení bezpečnosti na vybraných přechodech, kde není přednost chodců dostatečně respektována, je vhodné uvažovat o instalaci zpomalovacích polštářů. Toto opatření přispívá ke snížení rychlosti individuální automobilové dopravy, aniž by omezovalo provoz vozidel veřejné dopravy s větším rozchodem kol nebo cyklistickou dopravu.

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

→ !

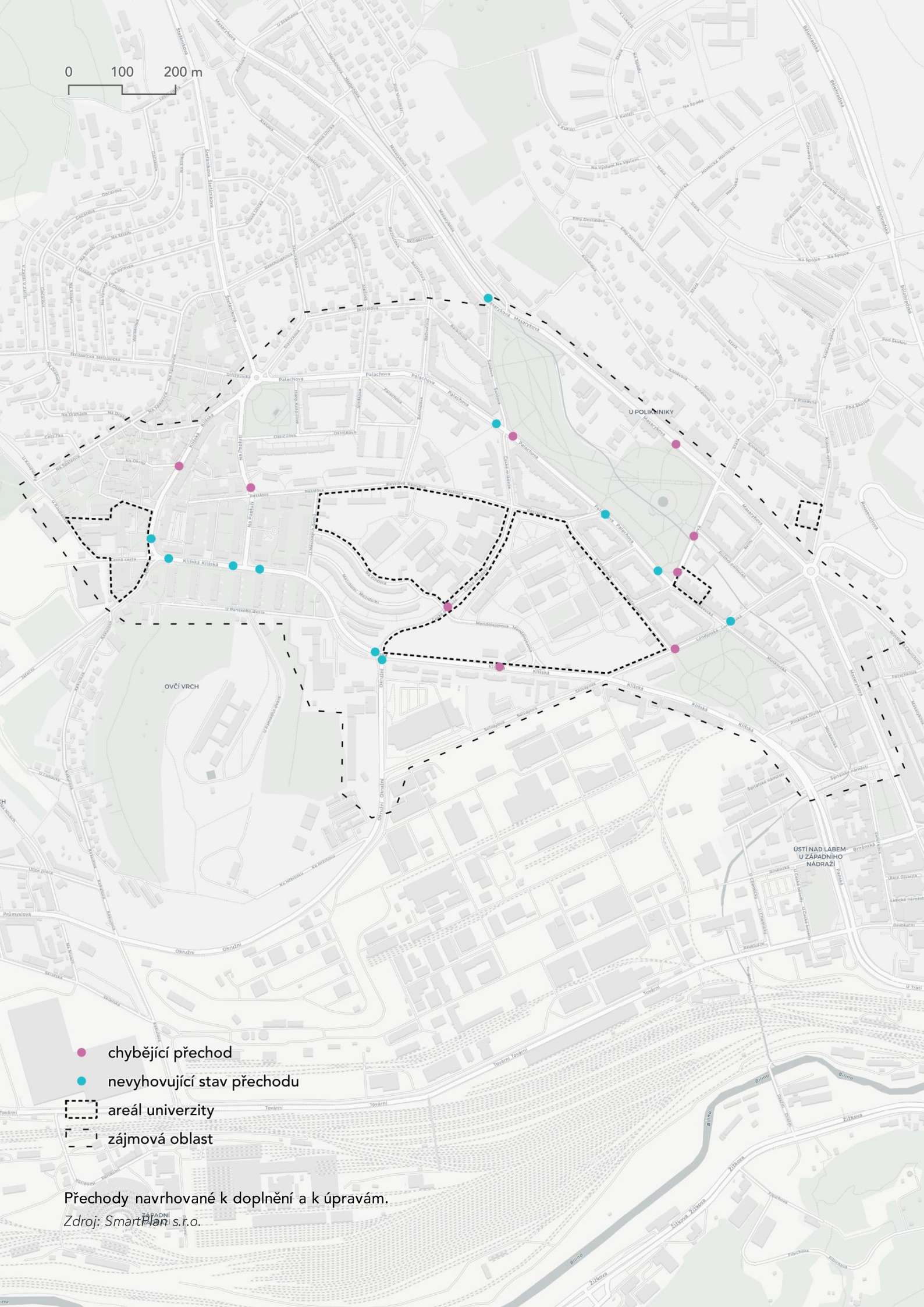
Prosazovat zohlednění potřeb univerzity v připravovaných projektech, zejména v oblasti přechodů a pěších vazeb.

→ !

Uplatňovat požadavek na zavedení dočasných, nestavebních organizačních opatření u rizikových přechodů v období před realizací trvalých stavebních úprav.



0 100 200 m



- chybějící přechod
- nevyhovující stav přechodu

- ▭ areál univerzity
- ▭ zájmová oblast

Přechody navržené k doplnění a k úpravám.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

A4 Úpravy nebezpečných křižovatek

 PROJEKT MĚSTA  DLOUHODOBÝ HORIZONT

Stavební a organizační úpravy 9 křižovatek vyhodnocených jako rizikové. Úpravy zahrnují redukci rozloh křižovatek, zvýšené křižovatkové plochy a kanalizaci křižovatek pro větší bezpečnost.

Opatření je zaměřeno na stavební a organizační úpravy křižovatek vyhodnocených jako rizikové z hlediska bezpečnosti v okolí univerzitního kampusu. Identifikace problematických míst vychází z provedené bezpečnostní inspekce a pocitových map. Polohu křižovatek zobrazuje obrázek na další straně.

Zjištěné deficitní z bezpečnostní inspekce ukazuje dvojice příloh:

➤ Příloha 4: Bezpečnostní inspekce

➤ Příloha 5: Shluky podnětů pocitové mapy v kontextu BI

Křižovatka **K1 Resslera – České mládeže** u vstupu do kampusu je charakteristická nadměrnou rozlehlostí a absencí pěších vazeb. Navrhovány jsou úpravy směřující ke zmenšení křižovatkové plochy a doplnění přechodů, projekt bude město realizovat v roce 2027. Z hlediska dlouhodobého rozvoje kampusu a kvality veřejného prostoru se však nabízí také komplexnější a moderní řešení ve formě **sdílené zóny**.



Sdílená zóna před univerzitou v Grazu.

Zdroj: Stadt Graz

Křižovatka **K2 Klíšská – Londýnská – Solvayova** je problematická zejména z důvodu nevhodného úhlu křížení komunikací a nevyhovujících rozhledových poměrů. Město zde plánuje přestavbu na okružní křižovatku, což vytváří příležitost k širší koordinaci. V této souvislosti je vhodné ve spolupráci s městem uvažovat také o zřízení ramene směřujícího k budoucímu podzemnímu parkovacímu domu.

➤ E4 Příprava podzemního parkovacího domu

Křižovatky **K3 a K4** v blízkosti kampusu jsou rozlehlé a postrádají adekvátní pěší vazby. V těchto případech je vhodným řešením například **zvýšená křižovatková plocha**, která přispívá ke zklidnění dopravy, zlepšení bezpečnosti chodců a zvýšení čitelnosti prostoru.

Křižovatky **K5-K9** se vyznačují nadměrnou rozlohou křižovatkových ploch. Navrhována je jejich **kanalizace** prostřednictvím úprav geometrie, zřízení ostrůvků a vodorovného značení. U křižovatek **K8 a K9** je navíc nutné upravit stavební řešení tak, aby psychologická přednost odpovídala skutečnému stavebnímu uspořádání. Řidič by měl být intuitivně veden k tomu, kdy má a kdy nemá přednost v jízdě, a to především prostřednictvím tvaru křižovatky, šířek jízdních pruhů a materiálového řešení.

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

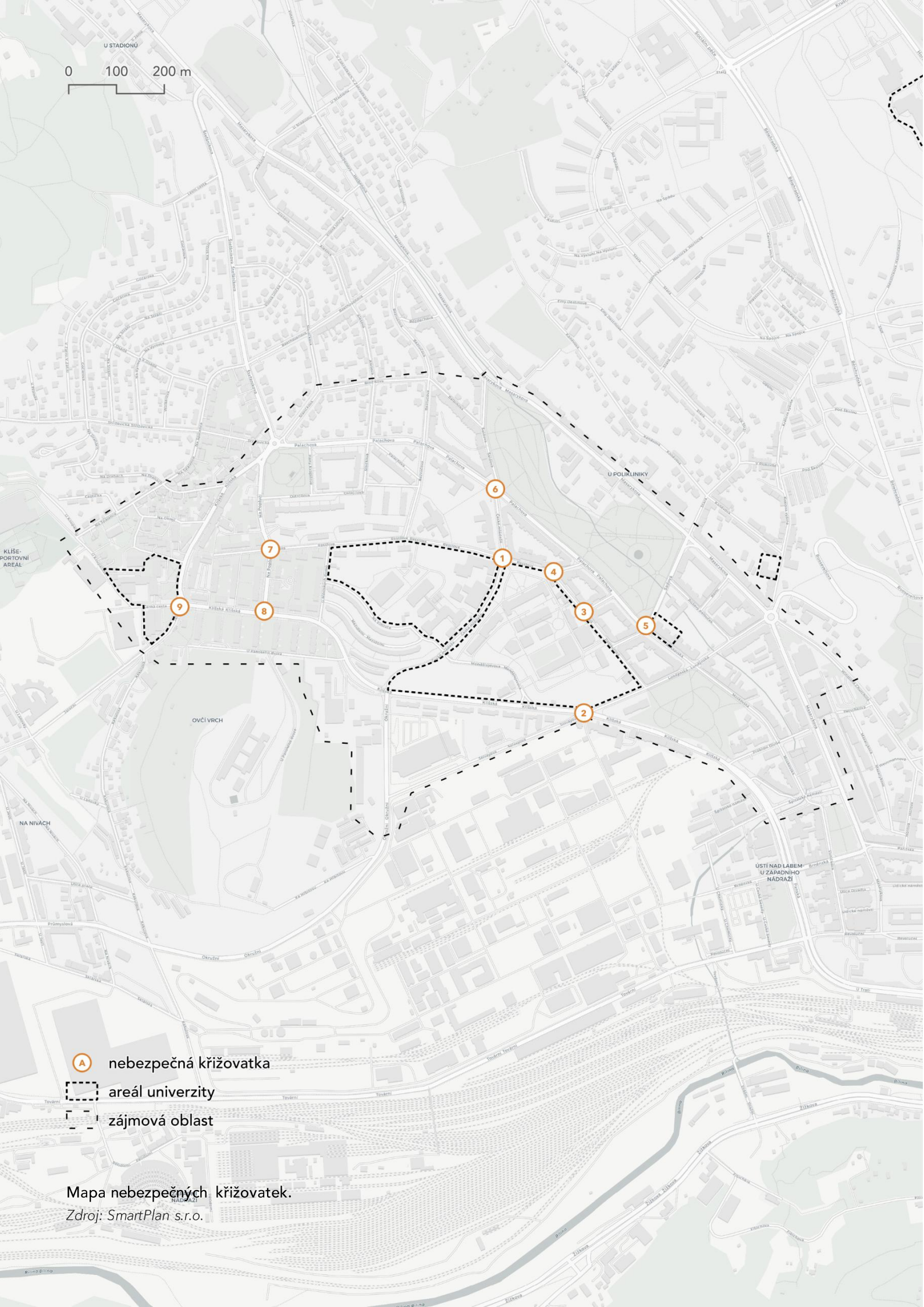
→ !

Prosazovat zohlednění potřeb univerzity v připravovaných projektech, zejména v oblasti pěších vazeb, zklidnění dopravy a čitelnosti prostoru.

→ !

Uplatňovat požadavek na zavedení dočasných, nestavebních organizačních opatření u rizikových křižovatek v období před realizací trvalých stavebních úprav.





A nebezpečná křižovatka

areál univerzity

zájmová oblast

Mapa nebezpečných křižovatek.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

A/II Kultivace veřejného prostoru

Kvalita povrchů a mobiliáře významně ovlivňuje každodenní fungování kampusu i celkové vnímání jeho prostředí. Nevhodně volené materiály snižují komfort pohybu a mohou představovat bariéru zejména pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Současně platí, že kvalita detailu – tedy právě povrchů a mobiliáře – zásadně formuje celkový obraz kampusu jako veřejného prostoru.

V areálu kampusu se v současnosti vyskytuje široká škála povrchů, od mlatových ploch přes šterkové cesty až po dlažby z žulových kostek. Tento materiálový mix není vždy funkčně ani provozně vhodný. Problematické je zejména použití mlatového povrchu na parkovišti pod budovou CPTO, kde dochází k jeho degradaci a při nepříznivých klimatických podmínkách ke vzniku bahna. Z hlediska komfortu pěšího a cyklistického pohybu se jako méně vhodné jeví také plochy z neopracovaných žulových kostek, které jsou sice z urbanistického hlediska přípustné, avšak neposkytují dostatečný uživatelský komfort. Nevhodné jsou rovněž šterkové povrchy na trasách s každodenním provozem, které komplikují pohyb zejména osobám se sníženou schopností pohybu a orientace.



Nevhodný povrch parkoviště pod budovou CPTO.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

Nedostatky v kvalitě povrchů a veřejného prostoru se neprojevují pouze uvnitř kampusu, ale také na jeho hlavních přístupových trasách. Na základě vyhodnocení pocitové mapy, bezpečnostní inspekce a navazujících workshopů byla identifikována problémová místa charakteristická zejména chybějícími nebo nevyhovujícími chodníky, nedostatečným osvětlením a absencí logických pěších propojení. V pocitové mapě bylo zaznamenáno 31 podnětů poukazujících na nevyhovující stav chodníků a dalších 16 připomínek se týkalo nedostatečného veřejného osvětlení. Konkrétně se jedná například o trasu od kolejí z ulice Klíšská směrem ke kampusu, kde chodník šířkově nevyhovuje.

- Příloha 3: Průzkum dopravního chování
- Příloha 4: Bezpečnostní inspekce
- Příloha 5: Shluky podnětů pocitové mapy v kontextu BI



A5 Kvalitní povrchy a mobiliář

 PROJEKT UNIVERZITY  DLOUHODOBÝ HORIZONT

Doporučení vhodných povrchů a materiálů. Současné neopracované žulové kostky jsou přípustné, vhodnější z hlediska komfortu je ale použití hladkých povrchů.

V areálu kampusu se nachází několik typů povrchů, od mlatového povrchu až po dlažbu z žulových kostek. Mlat se nachází na ploše parkoviště pod budovou CPTO, kde je jeho použití nevhodné. Dochází zde k degradaci povrchu a při nepříznivých klimatických podmínkách ke vzniku bahna. Doporučeno je zde použít betonovou dlažbu na pojezdové plochy a na samotná parkovací stání aplikovat zatravněvací dlaždice, které umožní vsakování srážkových vod a současně vizuálně změkčí charakter rozlehlé plochy parkoviště.



Zatravněvací dlaždice na parkovacích místech, na pojezdové ploše je vhodnější dlažba (ČZÚ, Praha).

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

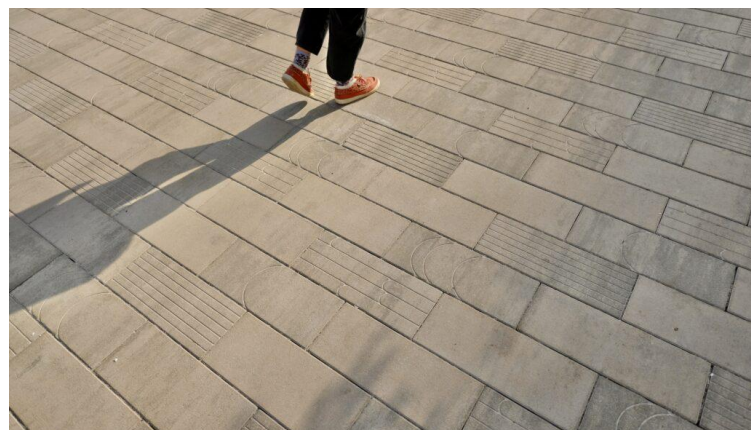
Zejména v okolí rektorátu a budovy CPTO je používána dlažba z žulových kostek štípaných a neopracovaných. To je přípustné, avšak z hlediska komfortu pěších nebo cyklistů se jedná o méně vhodný materiál. Vhodnější je – a to mimo jiné také kvůli pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace – volit hladké povrchy např. kamennou dlažbu s hladkou strukturou a minimálními spárami nebo kvalitní betonovou dlažbu. V areálu, jakým je kampus, je vhodné používat současné formy materiálů. Neopracované žulové kostky jsou vhodné především do parkových prostor, které tvoří hlavní pěší trasy a tvoří tak spíše doplňkovou a rekreační funkci areálu.

Pro některé cesty v kampusu je použit štěrkový povrch. To je v kontextu města nevhodné řešení opět např. kvůli osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Pokud se nejedná o doplňkové cesty nebo cesty s rekreační funkcí, mají být tyto cesty ze zpevněného materiálu, viz výše.

Příklad z Bratislavy

Inspiraci lze čerpat například z Bratislavy, kde byla vytvořena Bratislavská dlažba, která je používána jak v kamenné variantě u významných míst, tak i v betonové u méně významných míst. Dlažba je příjemná pro pěší pohyb včetně pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace nebo pojezdu cyklistů. Jedná se tak o vhodnější volbu než neopracované dlažební kostky. Do návrhu vzoru dlažby je možné zapojit studenty.

➤ www.mib.sk/projekt/bratislavskadlazba/



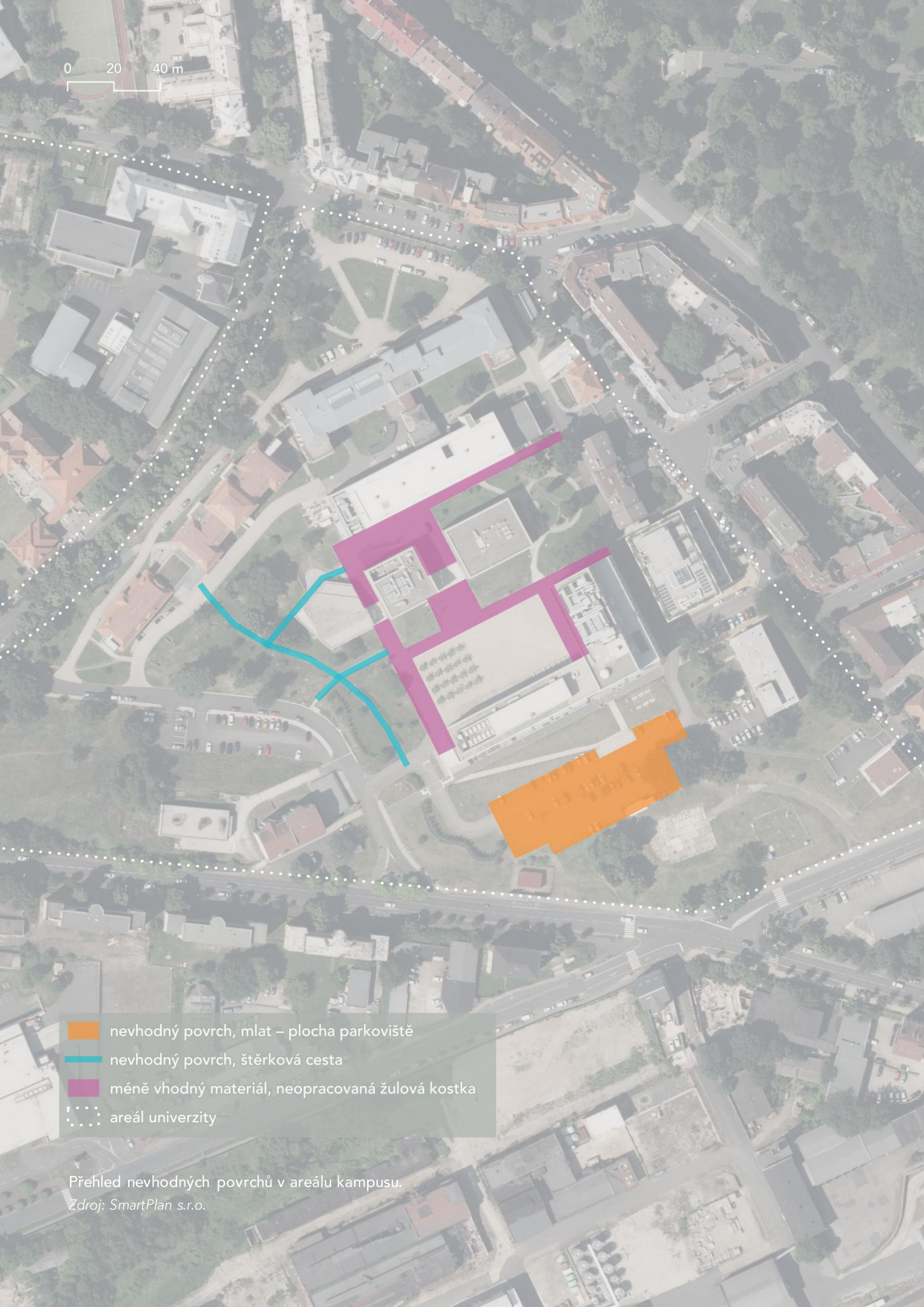
Bratislavská městská dlažba.

Zdroj: Metropolitný inštitút Bratislava

Součástí opatření je rovněž doplnění a rozmístění mobiliáře. Jedná se zejména o lavičky, případně variabilní prvky umožňující individuální i skupinové posezení, studium či krátkodobý odpočinek. Tato témata budou řešena zejména v současnosti zpracovávané krajinářské koncepci, která bude dále rozpracovávat typy povrchů, práci se zelení i rozmístění mobiliáře v širším kontextu kampusu.

➤ [Krajinářská koncepce UJEP](#)

0 20 40 m



- nevhodný povrch, mlat – plocha parkoviště
- nevhodný povrch, štěrková cesta
- méně vhodný materiál, neopracovaná žulová kostka
- areál univerzity

Přehled nevhodných povrchů v areálu kampusu.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

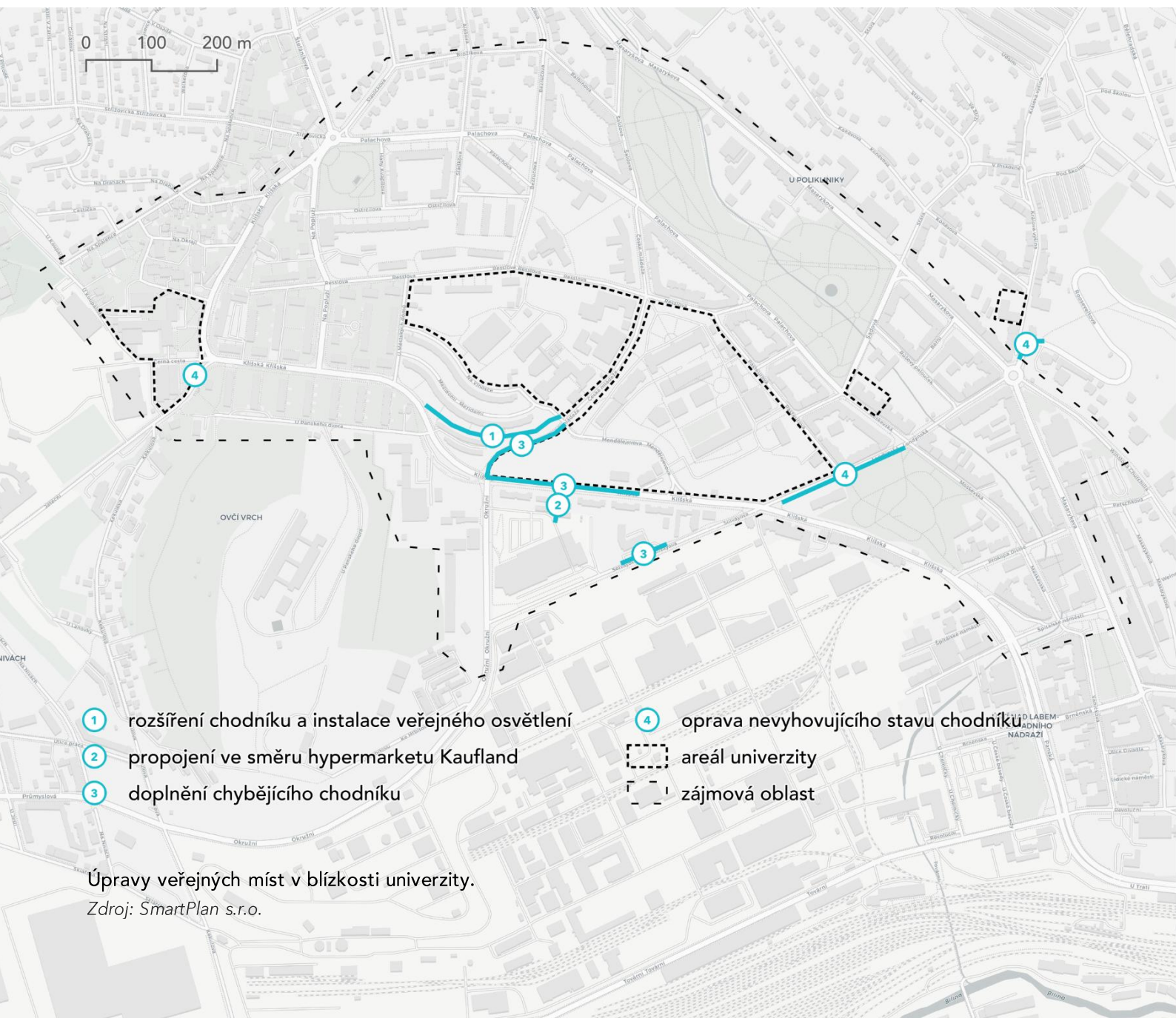
A6 Úpravy veřejného prostoru na přístupových trasách do kampusu

PROJEKT MĚSTA DLOUHODOBÝ HORIZONT

Úpravy veřejného prostoru na hlavních přístupových trasách do kampusu na základě identifikovaných problémových míst.

Na základě vyhodnocení pocitové mapy, zpracované bezpečnostní inspekce a navazujících workshopů byla identifikována konkrétní problémová místa. Nejčastěji se jedná o chybějící chodníky nebo jejich nevyhovující stav, chybějící propojení nebo absence veřejného osvětlení.

Prvním nevyhovujícím místem je úzký chodník na trase od kolejí z ulice Klíšská směrem ke kampusu, zde je navrhováno rozšíření chodníku, doplnění veřejného osvětlení a případné řešení pěších vazeb v návaznosti na přechody. Dalším zmiňovaným problémem je lepší a kratší propojení s hypermarketem Kaufland. Na severní straně ulice Klíšská, podél jižního okraje univerzity, by také bylo vhodné vybudovat chodník, který by sloužil jako alternativa k tomu jižnímu, kde dochází k častému výskytu sociálně-patologických jevů. Dalšími připomínkami jsou povětšinou nevyhovující stavy chodníkových ploch.



- 1 rozšíření chodníku a instalace veřejného osvětlení
- 2 propojení ve směru hypermarketu Kaufland
- 3 doplnění chybějícího chodníku

- 4 oprava nevyhovujícího stavu chodníku
- areál univerzity
- zájmová oblast

Úpravy veřejných míst v blízkosti univerzity.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

A7 Revitalizace přednádražních prostor u nádraží Západ

PROJEKT MĚSTA DLOUHODOBÝ HORIZONT

Revitalizace přednádražního prostoru stanice Ústí n. L. západ jako významného přístupového bodu do kampusu, s cílem zvýšit kvalitu veřejného prostoru a bezpečnost.

Přednádražní prostor u železniční stanice Ústí nad Labem západ představuje významný uzel veřejné dopravy, ze kterého studenti nebo zaměstnanci míří do kampusu. V současnosti je však tento prostor urbanisticky i funkčně nedostatečně řešený – působí odlehle, není plnohodnotně integrován do struktury města a vykazuje deficit v kvalitě veřejného prostoru i vnímání bezpečnosti.

Opatření směřuje primárně na město a stát jako vlastníky a správce daných prostor a zahrnuje:

- Komplexní revitalizaci přednádražního prostoru, včetně úprav povrchů, mobiliáře, zeleně, osvětlení a orientačního systému.
- Zvýšení bezpečnosti a prevence sociálně-patologických jevů, a to jak prostřednictvím fyzických úprav (osvětlení, přehlednost prostoru, odstranění bariér, případně kamerový systém), tak prostřednictvím aktivace prostoru a zvýšení jeho přirozeného dohledu (princip „eyes on the street“).
- Lepší urbanistické začlenění prostoru do městské struktury, posílení vazeb na okolní čtvrti a jasnější napojení na pěší a cyklistické trasy směrem ke kampusu.
- Aktivaci parteru a podporu smíšených funkcí, které přispějí k větší frekvenci uživatelů během dne a tím i ke zvýšení subjektivního i objektivního pocitu bezpečí.

V kontextu bezpečnosti je vhodné upozornit, že problematika sociálně-patologických jevů se neomezuje pouze na stanici Západ, ale dlouhodobě se objevuje i v prostoru hlavního nádraží v Ústí nad Labem. Systémové řešení by proto mělo být koordinováno na úrovni města.

Jedním z možných nástrojů může být také taktický urbanismus, tedy dočasné, nízkonákladové a rychle realizovatelné intervence (např. dočasný mobiliář, pop-up zeleň, úpravy povrchů, komunitní prvky), které umožní otestovat budoucí podobu prostoru a zároveň okamžitě zlepšit jeho funkčnost a vnímání bezpečnosti. Tyto intervence mohou sloužit jako pilotní fáze před realizací trvalého řešení.



Taktický urbanismus může prostor oživit bez významných investičních nákladů.

Zdroj: www.internimagazine.com



A/III Otevřený a čitelný kampus

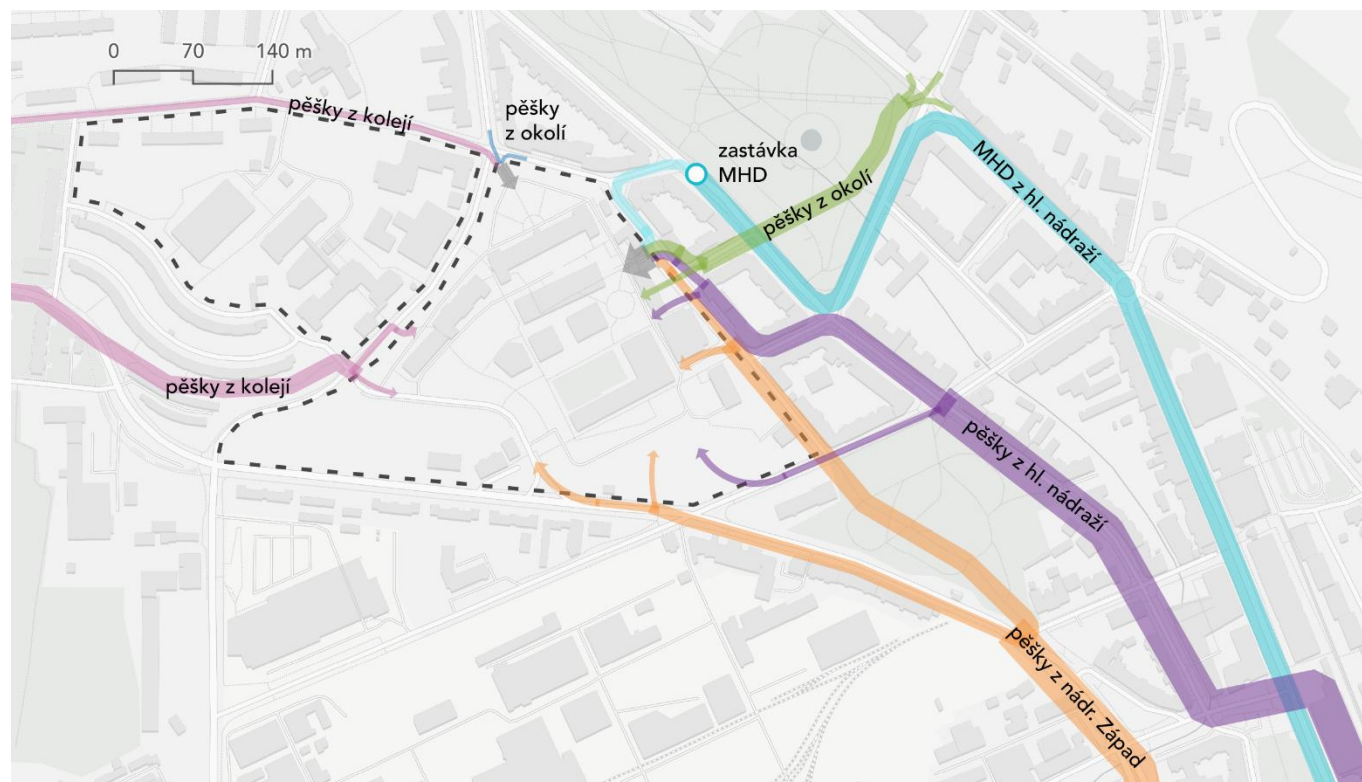
Univerzita by neměla působit jako uzavřený areál, ale jako prostupné a srozumitelné prostředí, do kterého lze intuitivně vstoupit a jednoduše se v něm orientovat. Do kampusu uživatelé přicházejí z více směrů v návaznosti na širší městské vazby, zejména z okolních čtvrtí, zastávek MHD a železničních stanic.

Z proběhlé pocitové mapy byly analyzovány hlavní směry, ze kterých uživatelé do kampusu přicházejí. Jednotlivé vstupy do areálu nejsou vždy umístěny v návaznosti na hlavní pěší proudy. V některých případech jsou vstupy spíše technického charakteru, případně jsou doprovázeny prvky, jako jsou oplocení nebo závory, které vytvářejí fyzické i psychologické bariéry. V pocitové mapě bylo zaznamenáno 9 podnětů poukazujících na nadbytečné bariéry nebo chybějící vstupy.

↗ Příloha 3: Průzkum dopravního chování

Uvnitř areálu na některých místech chybí orientační systém. Návštěvníci a noví studenti se tak obtížně orientují. To bylo v pocitové mapě zaznamenáno dvěma příspěvky.

Problém orientace se zároveň projevuje i v širším měřítku města. Na hlavních přístupových trasách ke kampusu - zejména z centra města, od hlavního nádraží a od stanice Ústí nad Labem západ - chybí navigační systém. Kampus tak není v městském prostoru dostatečně „viditelný“ a jeho dostupnost pro nové návštěvníky je snížena.



Znázornění přicházejících z různých směrů na základě dat z pocitové mapy, tloušťka indikuje počet.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.



A8 Odstraňování bariér a kultivace vstupů do areálu

 PROJEKT UNIVERZITY  STŘEDNĚDOBÝ HORIZONT

Opatření otevírá kampus městu prostřednictvím odstranění zbytečného oplocení a vybudování čtyř zcela nových vstupů pro pěší. Vzniknou reprezentativní vstupy, které dotvoří identitu univerzity.

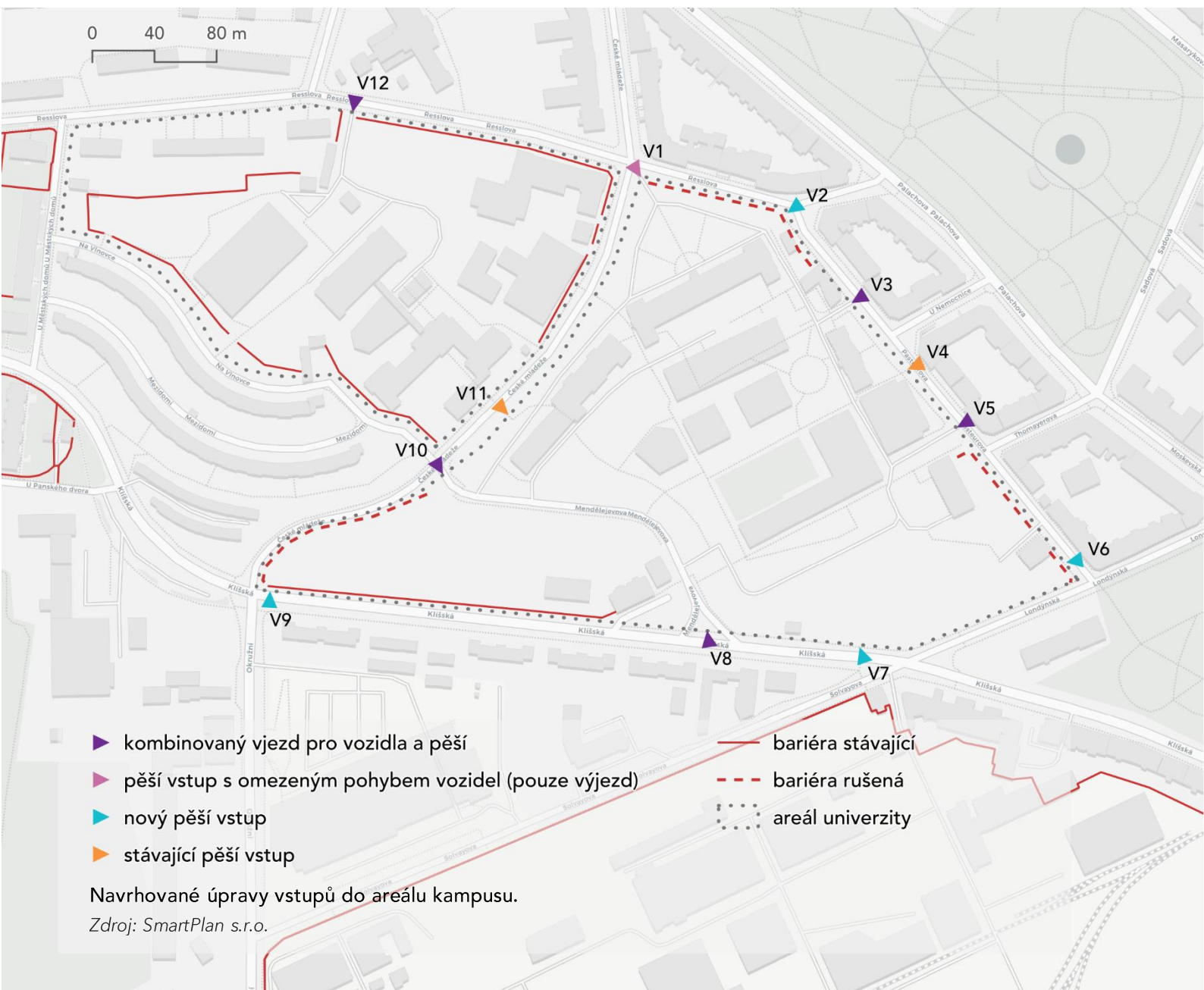
Vstup V1 bude kultivován (možnost instalace vysouvacího sloupku namísto závor) a určen primárně pro pěší, přičemž je zde umožněn pouze výjezd vozidel z areálu. U vjezdu V3 je plánována přestavba, přičemž dojde k rozšíření vjezdu, zrušení severního chodníku, a naopak rozšíření toho jižního.










Plánované úpravy vjezdu V3.

Zdroj: Correct BC, s.r.o.

Z dlouhodobého hlediska je zde vhodné uvažovat o sjednoceném prostoru v jedné výškové úrovni bez rozlišení na prostor pro vozidla a pěší ve smyslu pěší zóny. [↗ A1 Doplnění a zkvalitnění pěší infrastruktury uvnitř kampusu](#)



-  kombinovaný vjezd pro vozidla a pěší
-  pěší vstup s omezeným pohybem vozidel (pouze výjezd)
-  nový pěší vstup
-  stávající pěší vstup

-  bariéra stávající
-  bariéra rušená
-  areál univerzity

Navrhované úpravy vstupů do areálu kampusu.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

U vstupu V10 je vhodné řešit pěší vazby v návaznosti na okolí, v současnosti zde totiž chybí.

Nově mají vzniknout čtyři pěší vstupy, které přispějí ke zprůchodnění areálu a k lepšímu propojení kampusu s okolní městskou strukturou. Prioritní je vstup V2 a následně V7. Na obvodu kampusu budou odstraněny zbytečné ploty a oplocení, které neplní funkční ani bezpečnostní účel a představují bariéru pro pěší pohyb. Tyto prvky zároveň působí negativně i z psychologického hlediska, protože mohou vytvářet dojem uzavřeného a obtížně přístupného areálu.

Vstupy do areálu budou zároveň architektonicky a prostorově kultivovány tak, aby působily reprezentativně, byly snadno identifikovatelné a podporovaly vnímání kampusu jako otevřeného a přívětivého univerzitního prostředí. Konkrétní návrh vstupů bude předmětem dokumentu [↗ Krajinářská koncepce UJEP](#).

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

→!

Odstranit bariéry a ploty označené v mapě výše, které již v současnosti nemají reálné opodstatnění.

→!

Vybudovat čtyři nové pěší vstupy, prioritně vstup V2 a následně V7.

→!

Úzce koordinovat úpravy všech vstupů se vznikající Krajinářskou koncepcí UJEP. Zajistit, aby vstupy do kampusu plnily silnou reprezentativní funkci.



Ilustrační návrh vstupu do kampusu z křižovatky ulic České mládeže, Resslova. Nezobrazuje skutečné řešení.
Vytvořeno s pomocí umělé inteligence Nano Banana Pro.



A9 Zlepšení orientace v areálu kampusu

 PROJEKT UNIVERZITY  KRÁTKODOBÝ HORIZONT

Doplnění orientačního systému v areálu kampusu včetně instalace map u hlavních vstupů. Orientaci usnadní také digitální panel a aplikace UJEPapp, které návštěvníky dovedou až ke konkrétním učebnám.

V současné době jsou směrové orientační prvky umístěny pouze v části areálu, přičemž zejména v nové části kampusu u nově vybudovaných objektů orientační směrovky chybí. Navrženo je proto doplnění směrovek v celém areálu kampusu. Směrovky, které se nacházejí na vstupních místech kampusu je vhodné doplnit také mapou areálu.

Dalším doplňkovým opatřením může být instalace digitálního orientačního panelu s interaktivní mapou areálu, obdobným řešením využívaným v obchodních centrech. Tyto panely by umožňovaly vyhledání konkrétní místnosti, učebny nebo pracoviště a zobrazení optimální trasy k cíli.

Obdobnou funkcionalitu je vhodné integrovat rovněž do aplikace UJEPapp, která v současnosti obsahuje pouze mapu budov bez navigační funkce.

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

→!
Zpracovat návrh orientačního systému a doplnit chybějící směrovky, zejména v nové části kampusu.

→!
Doplnit k hlavním vstupům mapu kampusu s vyznačením hlavních budov a pěších cest.

→!
Prověřit možnost instalace interaktivního digitálního panelu s mapou areálu a s možností vyhledání konkrétní místnosti a zobrazení optimální trasy.

→!
Rozšířit funkcionalitu aplikace UJEPapp o navigační funkci umožňující vyhledání konkrétní místnosti a zobrazení optimální trasy.

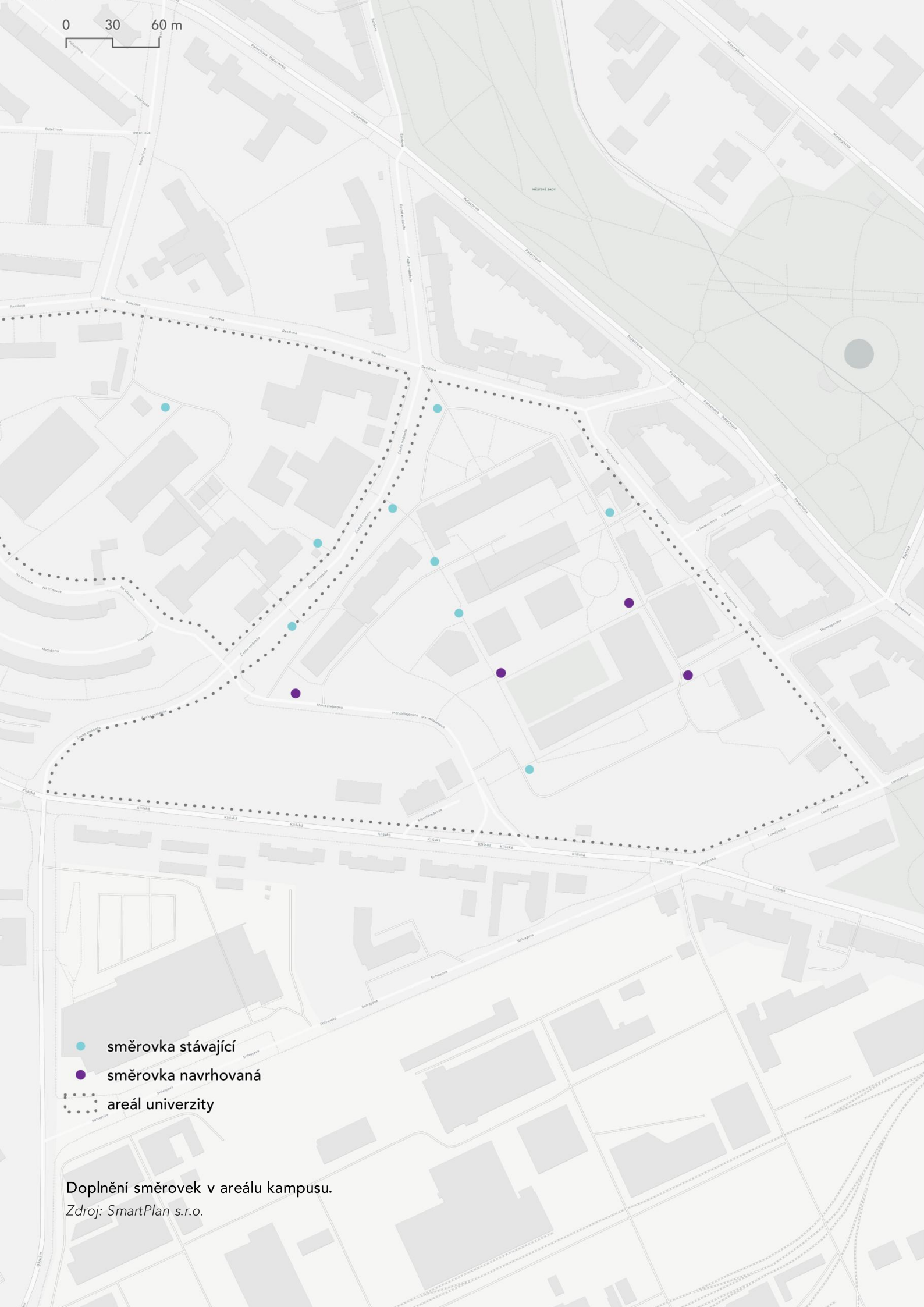


Digitální navigační kiosk v obchodním centru.

Zdroj: www.pos-digital.eu



0 30 60 m



- směrovka stávající
- směrovka navrhovaná
- ⋯ areál univerzity

Doplnění směrovek v areálu kampusu.
Zdroj: SmartPlan s.r.o.

A10 Zlepšení navigace ke kampusu

 PROJEKT MĚSTA  KRÁTKODOBÝ HORIZONT

Instalace jednotného a srozumitelného navigačního systému z hlavních pěších směrů k univerzitě. Na směrovkách má být informace o vzdálenosti v metrech nebo minutách.

Opatření je zaměřeno na zlepšení orientace pěších návštěvníků a nových studentů při příchodu na univerzitu z hlavních přístupových bodů ve městě. V současnosti je navigační systém nedostatečný, zejména ve směru z centra města, od hlavního železničního nádraží a od nádraží Ústí nad Labem západ. Směrové ukazatele k univerzitě chybí.

Opatření navazuje na to předchozí v širším kontextu univerzity. Směrové tabule by měly být umístěny zejména na trasách:

- z hlavního nádraží
- z nádraží Ústí nad Labem západ
- z centra města
- na významných křižovatkách v docházkové vzdálenosti od areálu.

Navigační prvky mají obsahovat také orientační vzdálenost nebo docházkový čas.



Příklad vznikajícího navigačního systému v Praze se vzdáleností v minutách.

Zdroj: Pražská integrovaná doprava

U vjezdu k FSI je vhodné doplnit směrovku navigující k FSE, viz mapa.

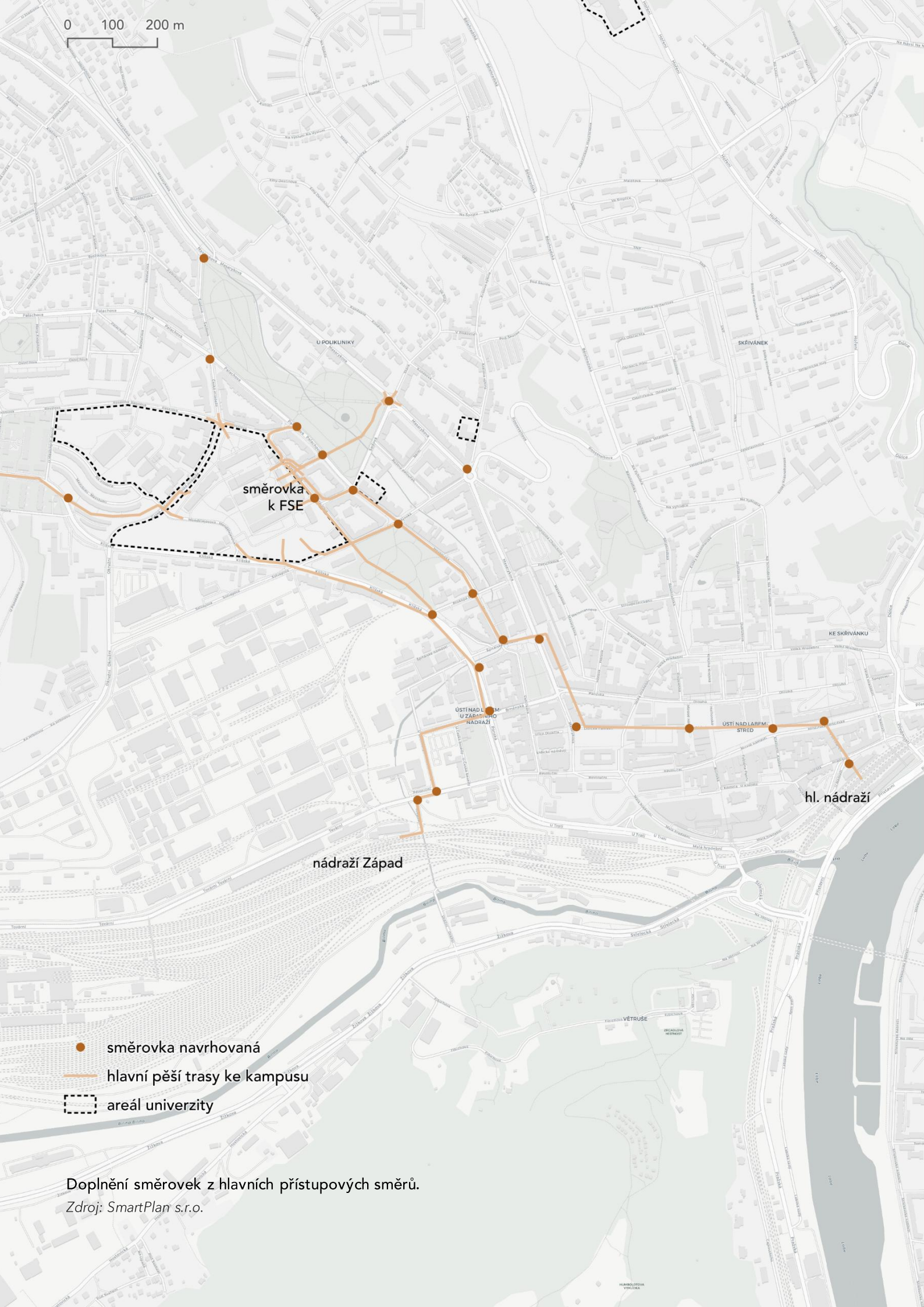


Stávající směrovky na Mírovém náměstí. Ukazatel s univerzitou chybí.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.



0 100 200 m



Doplnění směrovek z hlavních přístupových směrů.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

B/



ROZVOJ INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTY

BALÍČKY OPATŘENÍ

Podpora každodenní cyklistiky

Opatření cílí na komfortnější průjezd areálem pomocí sdílených stezek, cykloobousměrek a zkrácení vjezdových závor. Ve spolupráci s městem je plánováno bezpečné a logické napojení kampusu na páteřní síť městských cyklotras.

→ [s. 39](#)

Bezpečné parkování a zázemí pro cyklisty

Cílem je vytvořit bezpečné podmínky pro dlouhodobé parkování kol v podobě uzamykatelných cykloboxů a koláren. Počítá se také s náhradou nevyhovujících stojanů a instalací dobíjecí infrastruktury pro elektrokola.

→ [s. 44](#)

B/I Podpora každodenní cyklistiky

Každodenní využívání cyklistické dopravy není podmíněno pouze dostupností parkování, ale také kvalitou samotného pohybu v území. Pro rozhodování uživatelů je důležité, zda je možné se do kampusu dostat a pohybovat se v něm plynule, bezpečně a bez zbytečných objížděk.

Současný stav cyklistické dopravy v areálu kampusu je charakteristický omezenou prostupností a přítomností bariér pro cyklistický provoz. Jedním z problémů jsou vjezdové závory, které jsou příliš dlouhé a jejich provedení neumožňuje pohodlný průjezd jízdních kol.



Příliš dlouhé vjezdové závory neumožňují průjezd. Cyklista by tak měl sesednout z kola a pokračovat po chodníku.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

Dále je v některých úsecích omezena prostupnost uvnitř areálu kampusu, například v prostoru mezi budovami CPTO a CEMMTECH, je vedena pouze pěší stezka bez možnosti legálního průjezdu cyklistů. Podobně je tomu i v okolí fakulty umění a designu nebo podél filozofické fakulty, kde se nacházejí jednosměrky bez průjezdu cyklistů v opačném směru.

V kontextu širšího okolí je limitem nedostatečná cyklistická infrastruktura. V okolí neexistují ucelená cyklistická opatření, vyskytují se spíše ojediněle bez jakékoli koncepce a spojitosti. Chybí napojení na centrum města, železniční stanice i univerzitní koleje. 35 % dotázaných vnímá nedostatečnou síť cyklostezek a bezpečnost v provozu jako problém. V rezidentních ulicích v okolí kampusu není aplikován zklidněný dopravní režim (např. zóna 30), což snižuje bezpečnost a komfort cyklistického pohybu. Zároveň zde chybí cykloobousměrky, takže jsou cyklisté nuceni tyto ulice objíždět, to je obzvláště nevhodné v členitém prostředí, jakým je město Ústí.

➤ Příloha 3: Průzkum dopravního chování



B1 Zlepšení podmínek pro průjezd cyklistů areálem kampusu

 PROJEKT UNIVERZITY  KRÁTKODOBÝ HORIZONT

Cílem je zvýšení prostupnosti areálu pro cyklistickou dopravu. Závary u vstupů je navrženo zkrátit kvůli průjezdu cyklistů. Plánovaná je sdílená stezka v okolí budovy CPTO a zřízení cykloobousměrky.

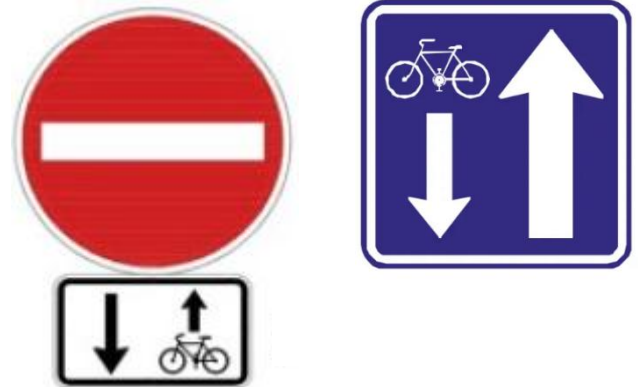
V současném stavu se v areálu nachází několik bariér, které ztěžují nebo znemožňují plynulý průjezd cyklistů. Jedním z omezujících prvků jsou vjezdové závary, jejichž délka neumožňuje pohodlný průjezd jízdních kol. Navrhováno je jejich zkrácení. Jedná se o standardně aplikované řešení. V případě výjezdu z areálu do křižovatky Resslova – České mládeže je možné nahradit závoru vysouvacím sloupkem.

Další část opatření spočívá ve zlepšení prostupnosti v rámci kampusu. Jako vhodné se jeví umožnění průjezdu mezi budovami CPTO a CEMMTECH formou sdílené stezky pro pěší a cyklisty. V současnosti je zde vedena pouze pěší stezka. Na tuto trasu je vhodné navázat pod budovou CPTO směrem k ulici Mendělejevova. V daném úseku se aktuálně nachází chodník se stojany na jízdní kola, přičemž legální přístup k nim je možný pouze pěšky.

S ohledem na plánované omezení průjezdu automobilů na severozápadní komunikaci (rozdělení severní a jižní části areálu) je navrhováno zřízení sdílené stezky pro pěší a cyklisty rovněž na této komunikaci.

Mapa s navrhovanými úpravami cyklistické dopravy je na následující straně →

Navrhováno je rovněž zřízení cykloobousměrky při východní straně budovy Fakulty umění a designu. Legalizace obousměrného provozu jízdních kol v daném úseku představuje výrazné zefektivnění pohybu po areálu a omezuje nutnost objíždění. Vzhledem k tomu, že v areálu je stanovena maximální dovolená rychlost 20 km/h, je toto opatření vhodné realizovat.



Dopravní značka B2 s dodatkovou tabulkou E12b a značka IP4c.

Zdroj: www.cistoustopou.cz

Návrh dopravního značení v celém areálu včetně tohoto opatření je k dispozici v samostatných přílohách.

➤ Příloha 8: Generel dopravy (textová část)

➤ Příloha 9: Generel dopravy (výkresová část)

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

→ !

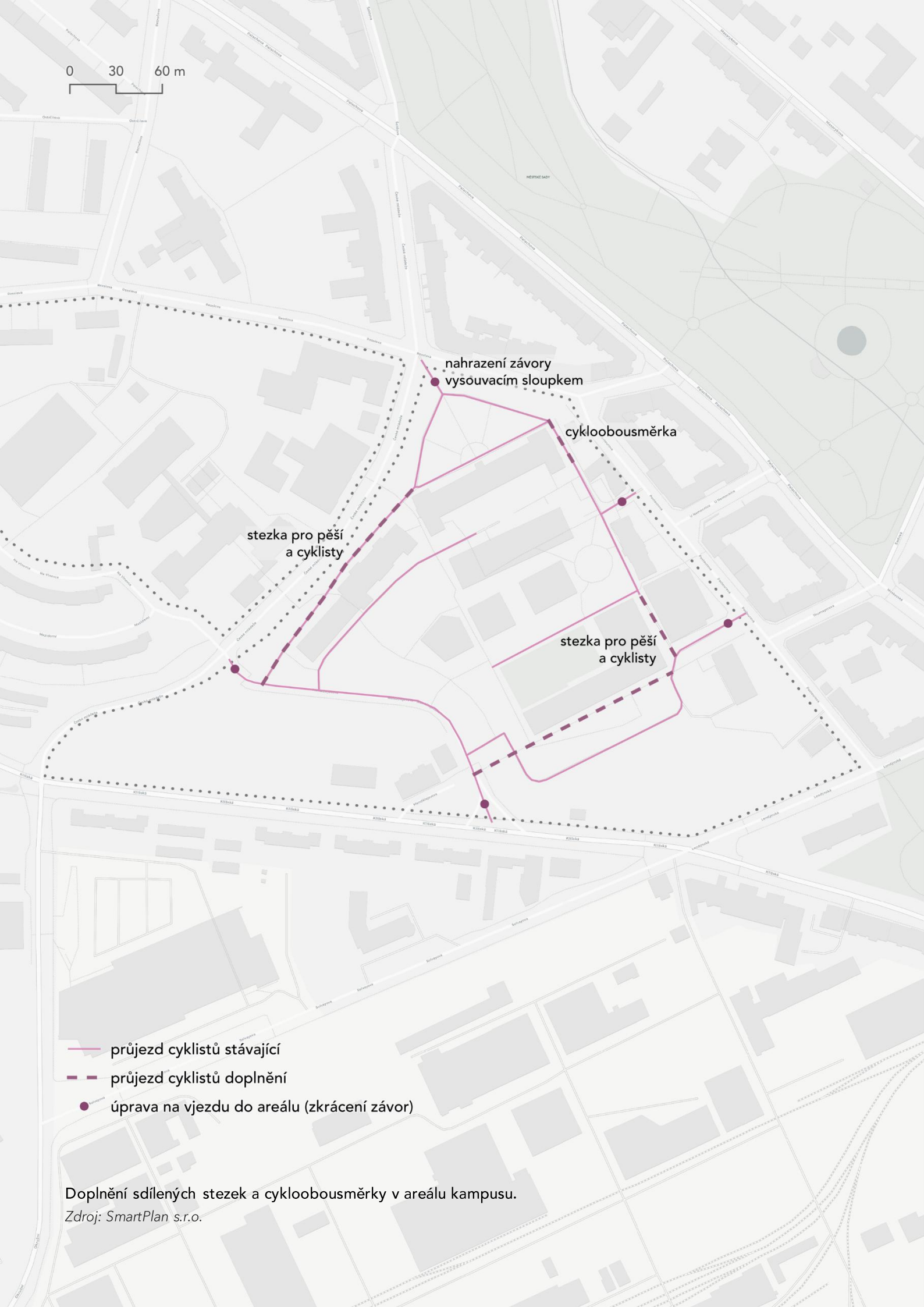
Upravit stávající vjezdové závary jejich zkrácením tak, aby umožňovaly pohodlný průjezd jízdních kol.

→ !

Realizovat úpravu dopravního značení (na základě přílohy), která zlepšit prostupnost areálu pro cyklisty.



0 30 60 m



nahrazení závorý
vysouvacím sloupkem

cykloobousměrka

stezka pro pěší
a cyklisty

stezka pro pěší
a cyklisty

- průjezd cyklistů stávající
- - průjezd cyklistů doplnění
- úprava na vjezdu do areálu (zkrácení závor)

Doplnění sdílených stezek a cykloobousměrky v areálu kampusu.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

B2 Rozvoj bezpečné cyklistické infrastruktury v návaznosti na kampus

 PROJEKT MĚSTA  DLOUHODOBÝ HORIZONT

Definování vedení páteřní trasy Krušnohorská a jejích návazností na kampus a koleje. V rezidentních ulicích mají být systematicky zaváděny zóny 30 a cykloobousměrky.

Opatření je zaměřeno na podporu rozvoje cyklistické infrastruktury v širším okolí kampusu UJEP ve spolupráci s městem. Cílem je vytvořit bezpečné, logické a komfortní napojení kampusu na městskou síť cyklotras.

Páteřní trasa Krušnohorská

Hlavním tématem je definování vedení plánované páteřní cyklotrasy Krušnohorská v okolí areálu univerzitního kampusu. Navrhováno je její vedení z centra města přes park Mánesovy sady, dále zklidněnými ulicemi podél východní strany kampusu a dále po ulici Palachova.

Mapa s navrhovaným vedením páteřní trasy je na následující straně →

Návaznosti

Kromě páteřní trasy je nutné budovat i její návaznosti. Navrhováno je přímé napojení na existující cyklostezku v Městských sadech a zajištění kvalitního propojení univerzitních kolejí s páteřní trasou, potažmo samotným kampusem.

Pro zajištění bezpečného průjezdu je nezbytné upravit režim okolních komunikací. Navrhováno je zavedení zóny 30 mimo hlavní komunikace a systematické zřizování cykloobousměrek v jednosměrných ulicích. V rámci zóny 30 by měly být cykloobousměrky vyznačeny prakticky ve všech jednosměrných ulicích, aby byla zajištěna prostupnost.

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

→ !

V rámci jednání s městem prosazovat vedení páteřní cyklotrasy Krušnohorská v blízkosti kampusu UJEP.

→ !

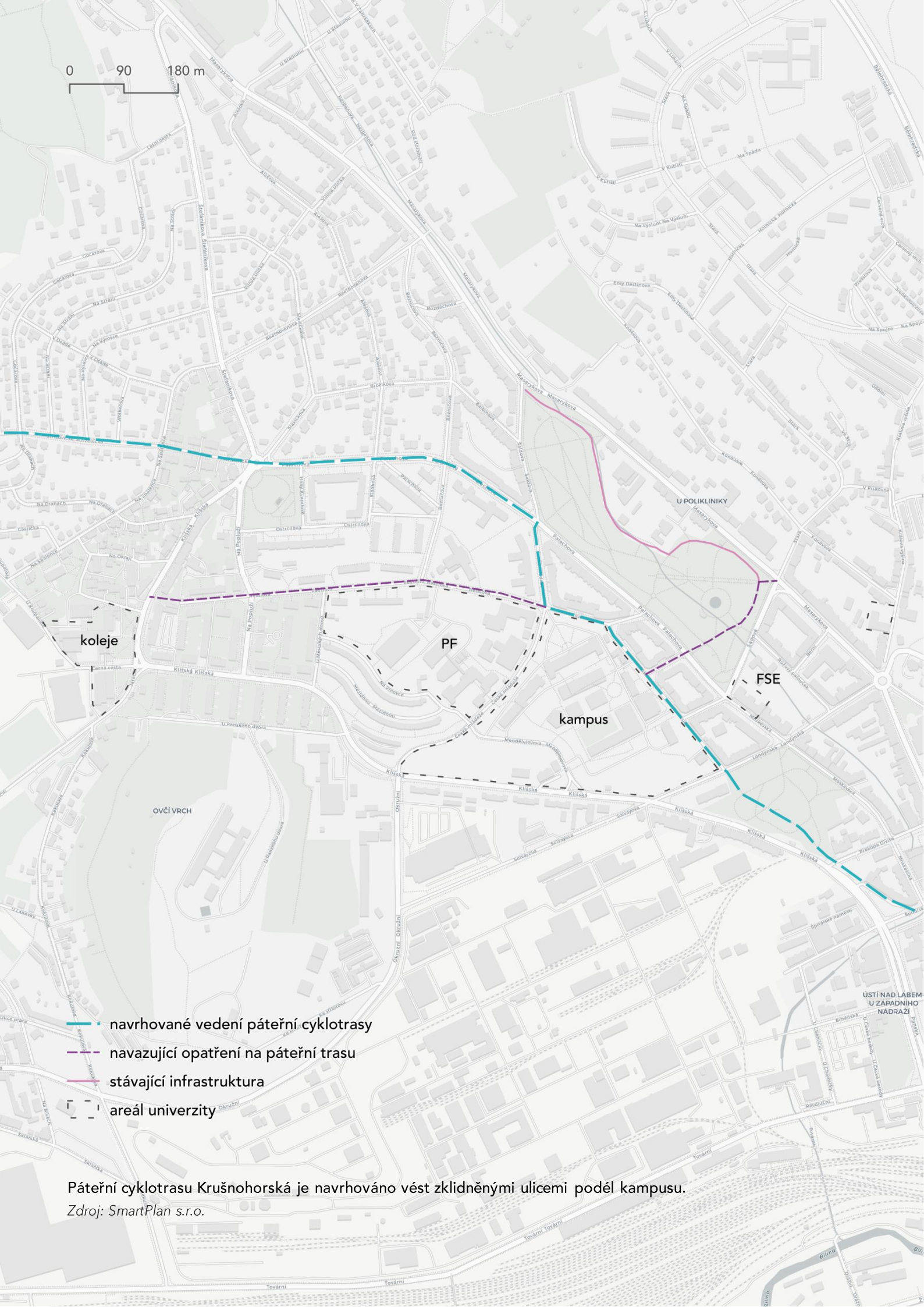
Apelovat na zajištění kvalitního propojení kampusu a univerzitních kolejí s plánovanou páteřní trasou.

→ !

Podporovat zavádění zón 30 a zřizování cykloobousměrek v rezidentních oblastech v okolí univerzity.



0 90 180 m



- navrhované vedení páteřní cyklotrasy
- navazující opatření na páteřní trasu
- stávající infrastruktura
- areál univerzity

Páteřní cyklotrasu Krušohorská je navrhováno vést zklidněnými ulicemi podél kampusu.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

B/II Bezpečné parkování a zázemí pro cyklisty

Kvalitní zázemí pro cyklisty představuje jeden ze základních předpokladů pro rozvoj cyklistické dopravy v kampusu.

Dostupnost bezpečného parkování jízdních kol, ochrana proti krádeži a povětrnostním vlivům nebo možnost dobíjení elektrokol zásadně ovlivňují rozhodování uživatelů, zda kolo pro každodenní dojíždku vůbec využijí.

Současný stav parkování jízdních kol v areálu univerzity je z hlediska kapacity i kvality nedostatečný. V celém areálu je k dispozici pouze 39 parkovacích míst pro jízdní kola, což neodpovídá velikosti univerzity. Parkování je navíc realizováno převážně prostřednictvím nevhodných typů stojanů, které většinou nejsou pod střechou.



Parkování kol u pedagogické fakulty patří v areálu k těm komfortnějším. Na rozdíl od jiných míst je zde alespoň stříška.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

Zcela chybí infrastruktura pro bezpečné dlouhodobé parkování, jako jsou uzamykatelné cykloboxy nebo kolárny, které by umožnily celodenní odstavení jízdních kol. Absence těchto prvků představuje zásadní limit zejména pro studenty a zaměstnance, kteří by jinak mohli kolo využívat pro pravidelnou dojíždku. V pocitové mapě byl tento problém zmíněn 9 podněty.

V kontextu rozvoje cyklistické dopravy je limitující rovněž absence infrastruktury pro elektrokola. Ta přitom představují významný potenciál zejména v podmínkách města Ústí nad Labem, které se vyznačuje členitým terénem. V současnosti však v areálu chybí jak dobíjecí místa, tak technické řešení parkování, které by tuto formu mobility podporovalo.



B3 Budování bezpečných a krytých parkovacích stání pro kola

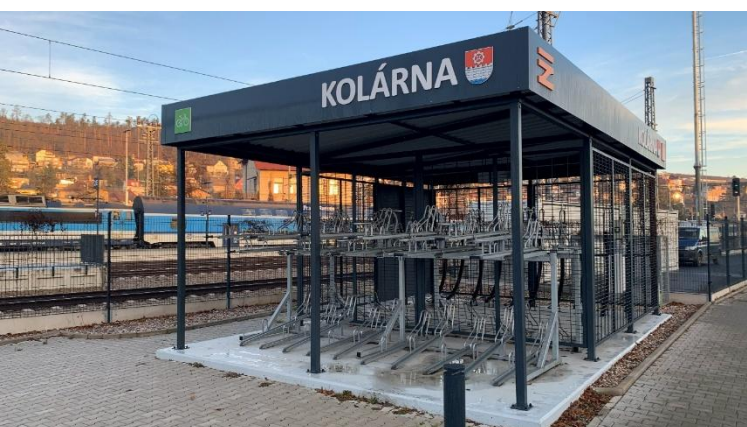
PROJEKT UNIVERZITY STŘEDNĚDOBÝ HORIZONT

Budování zabezpečených parkovacích míst, která umožní delší uschování jízdních kol. V první etapě je počítáno s realizací 85 cykloboxů.

Místa k odstavení a parkování jízdních kol představují nedílnou součást cyklistické infrastruktury kampusu. Dostupnost bezpečného a kvalitního parkování kol patří mezi klíčová kritéria ovlivňující rozhodování studentů i zaměstnanců o využití cyklistické dopravy. Nedostatečná kapacita, nízká úroveň zabezpečení nebo nevhodné technické řešení parkování významně snižují atraktivitu tohoto dopravního módu.

Zásady řešení parkování jízdních kol

Způsob řešení parkování jízdních kol je nutné rozlišovat podle délky stání. **Dlouhodobé parkování** (několikahodinové až celodenní) má být realizováno zejména formou zabezpečených koláren nebo uzamykatelných cykloboxů. Tyto prvky mají být vždy zastřešené a vybavené odpovídajícím stupněm ochrany proti krádeži a vandalismu. Pro uživatele má být k dispozici interaktivní mapa s přehledem polohy cykloboxů/koláren a aktuální obsazenosti, integrovaná do aplikace UJEP.



Zabezpečená kolárna s přístupem na QR kód.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

Krátkodobé parkování (návštěvnické) je vhodné řešit především prostřednictvím stojanů typu obrácené U (nebo jeho designové variace splňující stejnou funkci), které umožňují bezpečné uzamčení rámu.

Naopak stojany upevňující pouze přední kolo jsou považovány za nevhodné, neboť nezajišťují dostatečnou stabilitu, neumožňují bezpečné uzamčení rámu, mohou poškozovat výplet a nejsou kompatibilní se všemi typy jízdních kol. Tyto typy stojanů se proto nedoporučují používat a stávající nevyhovující v areálu kampusu mají být nahrazeny odpovídajícím řešením. U krátkodobého parkování není zastřešení nezbytné.

Stanovení potřebného počtu míst

Existují dva odlišné přístupy pro stanovení počtu parkovacích míst pro kola na univerzitě. Prvním jsou parkovací minima definovaná podle hrubé podlažní plochy budov, která jsou od roku 2024 uplatňována například v Brně. Druhým, a v zahraniční praxi častěji využívaným přístupem, je stanovení kapacity na základě počtu studentů. V Česku je tento přístup aplikován například v cyklogenerelu města Plzně. Vzhledem k různorodé funkční skladbě a členitosti univerzitních budov bylo pro potřeby UJEP zvoleno stanovení kapacity podle počtu studentů jako vhodnější.

Metodiky běžně uvádějí rozmezí přibližně 1 parkovací místo pro 3 až 10 studentů. S ohledem na členitý terén města Ústí nad Labem a dosud omezenou úroveň cyklistické infrastruktury byl zvolen konzervativnější poměr **1 parkovací místo na 20 studentů**, přičemž u kolejí je uvažováno **1 parkovací místo na 10 studentů**. Návrh dále pracuje s rozdělením kapacity na dlouhodobé a návštěvnické parkování v poměru **70 : 30** u univerzitních objektů a **90 : 10** u kolejí.

Navržená kapacita byla stanovena s ohledem na současnou úroveň využívání cyklistické dopravy. Do budoucna však může být nutné kapacitu dále navyšovat také v souvislosti s evropskou legislativou. Směrnice EU 2024/1275 o energetické náročnosti budov stanovuje, že u jiných, než obytných budov s více než dvaceti parkovacími místy pro automobily mají být zajištěna parkovací místa pro jízdní kola odpovídající alespoň 15 % průměrné nebo 10 % celkové uživatelské kapacity budovy, včetně prostoru pro kola nadstandardních rozměrů. V návaznosti na implementaci této směrnice do české legislativy tak může být v budoucnu nutné počet parkovacích míst pro kola upravit. Konkrétní požadavky mohou být dále zpřesněny s ohledem na místní geografické podmínky.

První etapa

V první fázi realizace je počítáno s instalací přibližně **85 cykloboxů**. Do jednoho cykloboxu je možné umístit 2 kola. Obsazenost je nutné pravidelně monitorovat a operativně navyšovat. U budovy kolejí je vhodnější plánovat umístění uzamykatelné kolárny, která umožní ještě vyšší standard uschování než cykloboxy. V případě realizace kolárny je tak možné snížit počet instalovaných cykloboxů, které v kontextu kolejí slouží spíše pro střednědobé parkování kol.

Další návazné etapy odpovídají kompletnímu navrhovanému stavu.



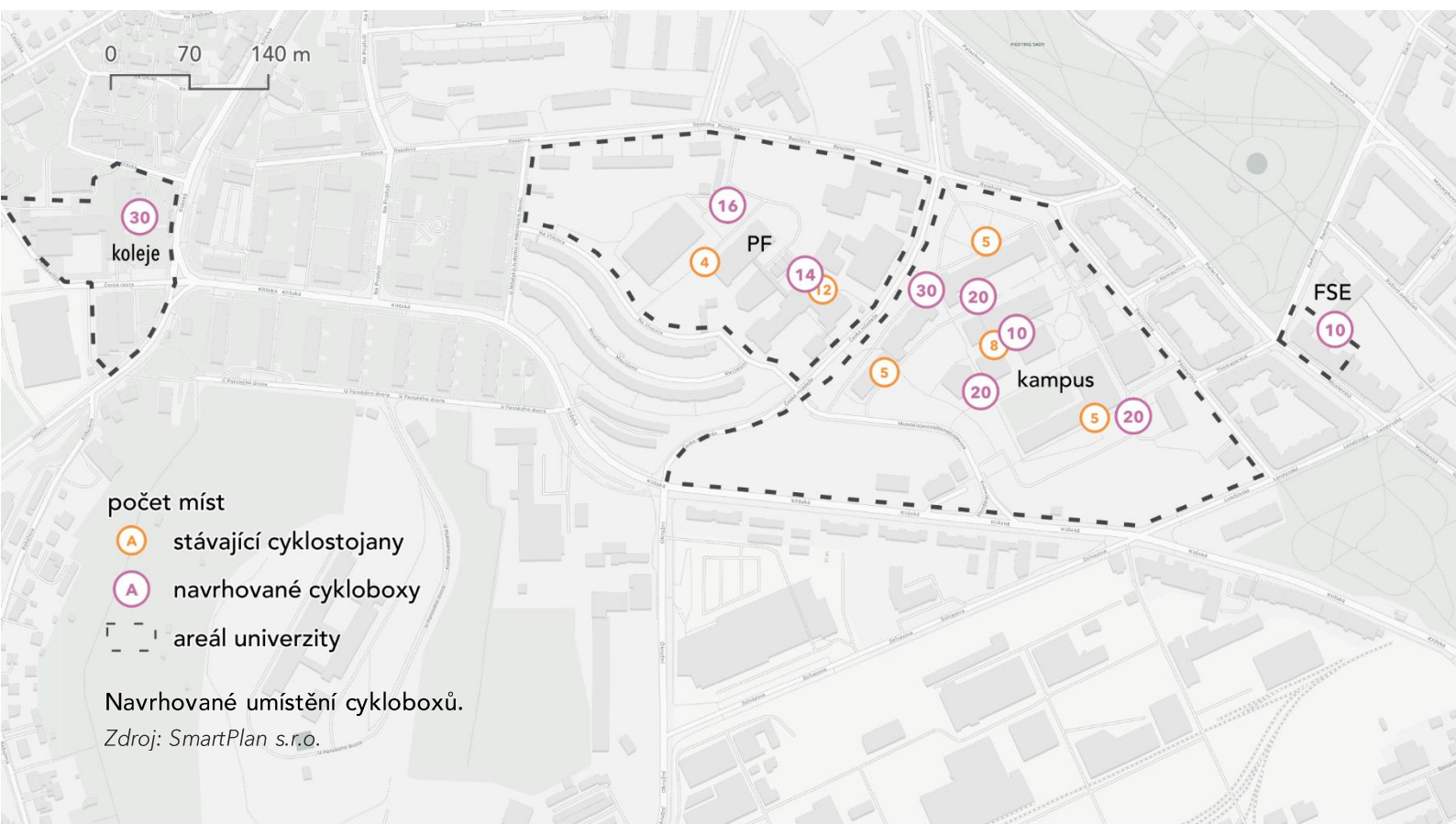
Typický cyklobox umožňuje uschování dvou jízdních kol.

Zdroj: www.urbania.cz

Navrhované počty dlouhodobého a krátkodobého parkování v areálu univerzity.

	stávající stav	návrh (celkem)	z toho dlouhodobé (box, kolárna)	z toho krátkodobé (stojany)	1. fáze (cykloboxy - počet míst)
areál kampusu	23	169	118	51 (23 stávajících)	100
pedagogická fakulta	16	133	93	40 (16 stávajících)	30
fakulta sociálně ekonomická	0	64	45	19	10
koleje	0	85	77	8	30
CELKEM	39	451	333	118	170

Poznámka: uvažováno je, že jeden cyklobox má kapacitu 2 jízdní kola.



počet míst

stávající cyklostojany

navrhované cykloboxy

areál univerzity

Navrhované umístění cykloboxů.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

Areál kampusu

Parkování pro jízdní kola (cykloboxy i stojany) v areálu kampusu má být rozmístěno rovnoměrně podle očekávané poptávky jednotlivých lokalit. Vhodnější je zřizovat **menší kapacity parkování na více místech** než soustředit velký počet stání do několika vzdálených lokalit. Takové řešení zvyšuje dostupnost parkování a snižuje docházkovou vzdálenost.

Parkovací stání by měla být **umístována co nejbližší vstupům do budov**, na dobře viditelných a přirozeně frekventovaných místech. Tím se zvyšuje jejich bezpečnost, přehlednost a komfort uživatelů. Při plánování veřejného prostoru v areálu univerzity by mělo mít vymezení prostoru pro parkování jízdních kol přednost před parkováním motorových vozidel.

➤ Příloha 8: Generel dopravy (textová část)

➤ Příloha 9: Generel dopravy (výkresová část)

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

→ !

V první fázi instalovat 85 cykloboxů, které umožní bezpečné dlouhodobé parkování jízdních kol.

→ !

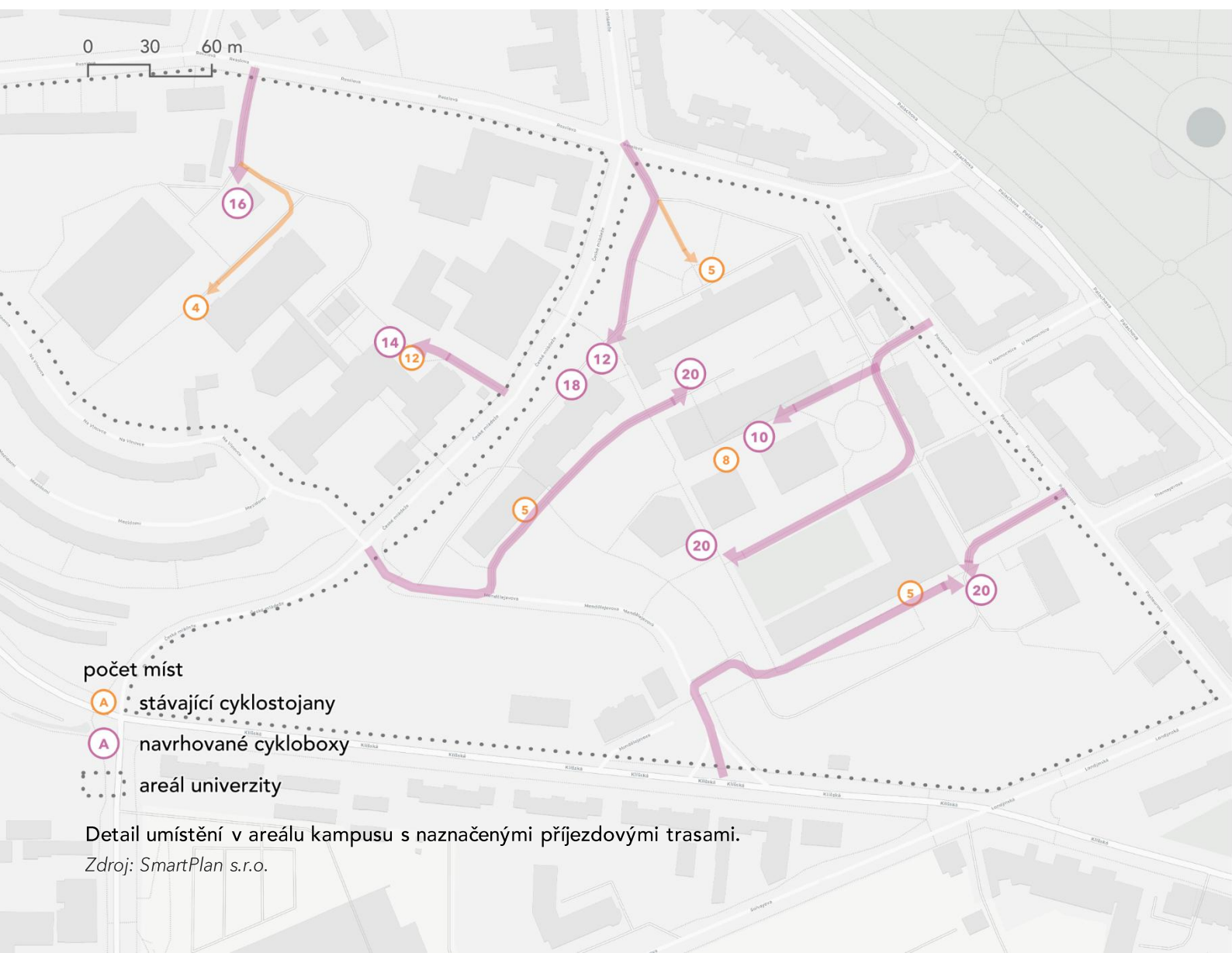
Stávající stojany umožňující upevnění pouze předního kola postupně nahrazovat stojany typu obrácené U.

→ !

Integrovat mapu parkování jízdních kol do aplikace UJEPapp. U uzamykatelných cykloboxů indikovat jejich aktuální obsazenost.

→ !

Pravidelně sledovat obsazenost cykloboxů i stojanů a případně navyšovat jejich kapacity.



Detail umístění v areálu kampusu s naznačenými příjezdovými trasami.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

B4 Podpora e-kol

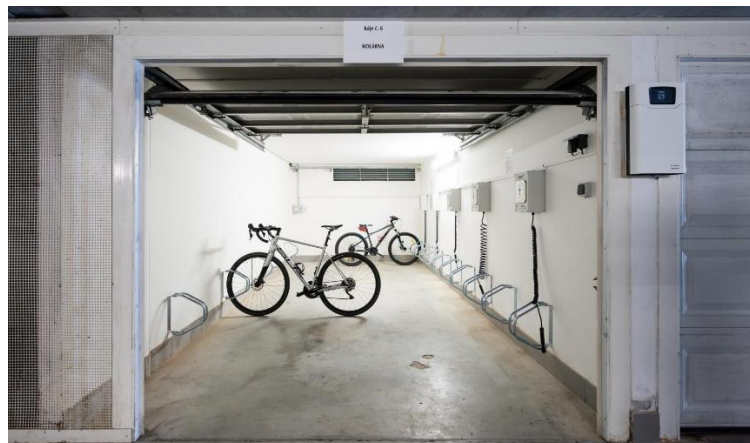


Doplnění cykloboxů o možnost dobíjení elektrokol. Počet míst s dobíjením se má pohybovat mezi 20 a 40 %.

Opatření je zaměřeno na podporu využívání elektrokol prostřednictvím postupné instalace dobíjecích stojanů a cykloboxů s možností nabíjení, a to v přímé návaznosti na navrhovaná parkovací místa pro jízdní kola. Elektrokola představují významný potenciál zejména v podmínkách města Ústí nad Labem, které se vyznačuje členitým terénem, a mohou přispět ke zvýšení podílu cyklistické dopravy i u uživatelů, pro které je klasické jízdní kolo méně atraktivní.

Z bezpečnostních důvodů je nabíjení elektrokol navrhováno ve venkovních prostorech. Nabíjecí prvky mají být integrovány zejména do uzamykatelných cykloboxů, venkovních koláren, případně do samostatných dobíjecích stojanů. V první fázi, která zahrnuje umístění cykloboxů, je uvažováno o vybavení některých boxů dobíjením. Proto jsou volena místa v blízkosti sítí s nízkým napětím.

Nabíjení elektrokol je navrženo jako **bezplatná služba**, vnímaná jako motivační benefit podporující každodenní dojížděku na kole a přispívající k plnění cílů udržitelné mobility univerzity. Kapacita nabíjecích míst má být průběžně sledována a v případě rostoucí poptávky postupně navyšována.



Kolárna s možností dobít elektrokol v podzemních garážích VUT Brno.

Zdroj: Vysoké učení technické v Brně

Stanovení počtu míst s dobíjením

Poměr cykloboxů s možností dobíjení byl stanoven na základě kombinace předpokládaného podílu elektrokol mezi uživateli, charakteru jednotlivých lokalit a očekávané délky stání. V metodických doporučeních je běžně uváděn podíl nabíjecích míst v rozmezí přibližně **20–40 %** z celkové kapacity, přičemž vyšší podíl je vhodný zejména v lokalitách s dlouhodobým parkováním. Z tohoto důvodu je u kolejí navržen podíl **40 %** nabíjecích míst.

Počet cykloboxů vybaveného nabíjením.

	navrhované cykloboxy celkem	z toho boxy s nabíjením	počet míst s nabíjením	podíl míst s nabíjením
areál kampusu	50	12	24	~ 25 %
pedagogická fakulta	15	4	8	~ 25 %
fakulta sociálně ekonomická	5	2	4	~ 40 %
koleje	15	6	12	~ 40 %
CELKEM	85	24	48	



0 70 140 m



Počty cykloboxů vybavených nabíjením.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.



VEŘEJNÁ DOPRAVA A REGIONÁLNÍ DOSTUPNOST

BALÍČKY OPATŘENÍ

Rozvoj nabídky a dostupnosti veřejné dopravy

Záměrem je ve spolupráci s městem posílit frekvenci linek MHD v návaznosti na chystané záchytné parkoviště P+R. Záměrem je také zavedení poptávkové dopravy pro efektivní obsluhu hůře dostupných lokalit.

→ [s. 51](#)

Motivační nástroje pro veřejnou dopravu

Cílem je motivovat zaměstnance k častějšímu využívání udržitelné dopravy prostřednictvím zavedení příspěvku na dlouhodobé jízdné. Součástí je také podpora šetrných forem cestování při služebních a studijních pobytech.

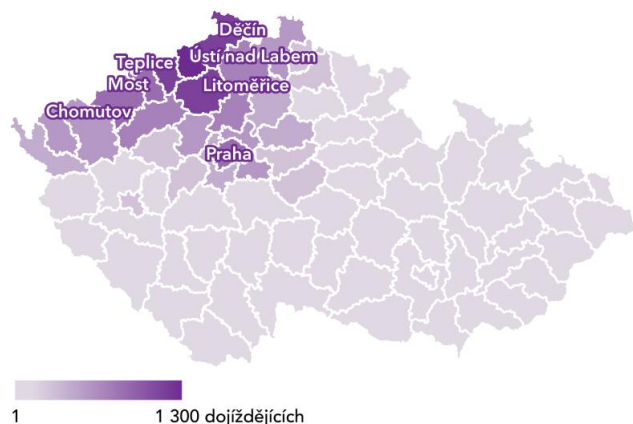
→ [s. 54](#)

C/I Rozvoj nabídky a dostupnosti veřejné dopravy

Veřejná doprava představuje klíčový pilíř dopravní obsluhy univerzitního kampusu. Kvalita, kapacita a dostupnost spojení proto zásadně ovlivňují nejen dopravní chování uživatelů, ale i celkovou dostupnost univerzity jako vzdělávací instituce.

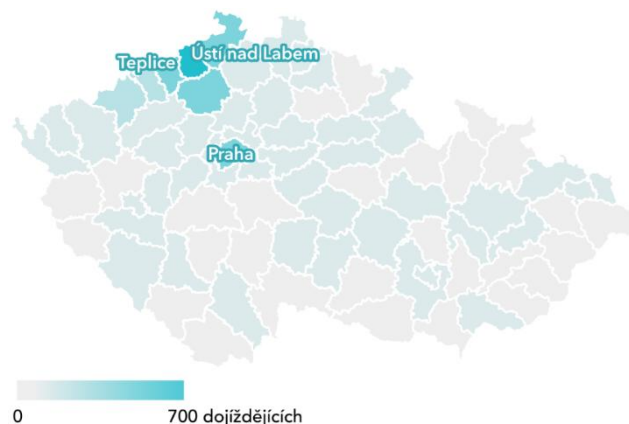
Studenti

V případě studentů je patrná výrazně široká spádová oblast. Kromě přirozené koncentrace v Ústí nad Labem a Ústeckém kraji je dojíždka významně rozprostřena také do Karlovarského, Libereckého a Středočeského kraje včetně Prahy. Zvýšená koncentrace je přitom patrná zejména v okresních městech. Univerzita Jana Evangelisty Purkyně tak plní roli klíčového centra vysokoškolského vzdělávání pro severní část České republiky.



Zaměstnanci

U zaměstnanců je naopak patrná výraznější lokální koncentrace, především v Ústí nad Labem a v sousedních okresech Teplice, Děčín a Litoměřice. Samotný okres Ústí nad Labem tvoří 51 % všech dojíždějících zaměstnanců, přičemž 85 % z nich přijíždí přímo z města Ústí. Přesto zůstává zachována také silná vazba na Prahu. Rozložení bydliště zaměstnanců přitom zřetelně kopíruje kvalitu dopravní infrastruktury, zejména železniční spojení.



➤ Příloha 2: Rozbor dojížděkových vztahů



C1 Zavedení poptávkové dopravy

 PROJEKT MĚSTA  STŘEDNĚDOBÝ HORIZONT

Cílem je zavést poptávkovou dopravu a efektivně obsloužit méně dostupná území. Univerzita má hrát koordinační roli ve spolupráci s městem a krajem, aby se zlepšila dostupnost kampusu a snížila závislost na automobilové dopravě.

Opatření spočívá v zavedení poptávkové dopravy jako doplňkové formy veřejné hromadné dopravy pro obsluhu méně dostupných obcí v okolí Ústí nad Labem, zejména v územích s nižší a nepravidelnou poptávkou. Cílem je zlepšit dopravní dostupnost kampusu univerzity a dalších významných cílů i v obdobích a územích, kde je provoz klasické linkové dopravy málo efektivní.

V Ústeckém kraji již v současnosti částečně fungují spoje na objednání, kdy jsou vybrané zastávky obsluhovány pouze v případě objednání cestujícího. Tento systém je však založen na principu klasické linkové dopravy s pevně danou trasou a jízdním řádem.

Poptávková doprava představuje koncepčně odlišný systém a vyšší stupeň flexibility. Nepracuje s pevně danými trasami ani jízdními řády, ale spojení je vytvářeno dynamicky na základě aktuální poptávky cestujících. Ti si jízdu objednávají prostřednictvím digitálních nástrojů, typicky mobilní aplikace nebo webu.

V praxi může poptávková doprava nahrazovat nebo doplňovat spoje s nízkým vytižením, kde není klasická veřejná doprava atraktivní z hlediska frekvence nebo docházkové vzdálenosti k zastávkám. Tím je možné zajistit dopravní obslužnost i tam, kde by provoz linkové dopravy byl ekonomicky neefektivní.



Poptávková doprava PID Haló.

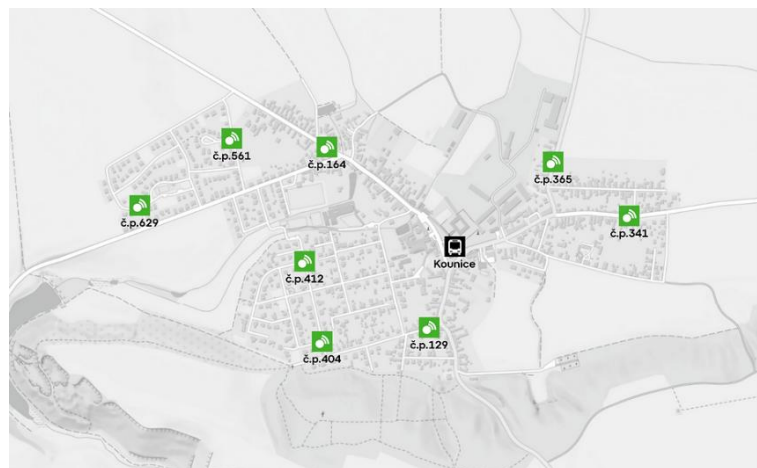
Zdroj: www.halopid.cz

Příklad ze Středočeského kraje

Příkladem úspěšného testování je systém PID Haló v rámci Pražské integrované dopravy, který využívá menší vozidla s kapacitou do osmi osob a je plně integrován do tarifního systému veřejné dopravy. Zde slouží především pro snadný dojezd k nádraží. Výhodou jsou také menší nároky na personální zajištění, neboť provoz lze realizovat řidiči s oprávněním skupiny B.

Z hlediska prostorové obsluhy poptávková doprava kombinuje využití běžných zastávek s virtuálními zastávkami bez označení v terénu. Virtuální zastávky jsou definovány digitálně a umožňují obsluhu území, kde by zřízení klasické zastávky bylo technicky nebo ekonomicky nevhodné.

➤ www.halopid.cz



Běžná zastávka veřejné dopravy (černě) a virtuální zastávky (zeleně) v obci Kounice.

Zdroj: www.halopid.cz

Role univerzity spočívá zejména v podpoře tohoto konceptu na strategické a koordinační úrovni, například prostřednictvím spolupráce s městem, krajem a organizátorem veřejné dopravy, sdílením dat o dojezdových vztazích studentů a zaměstnanců nebo zapojením univerzity jako významného cíle cest v návrhu obsluhovaného území. Zavedení poptávkové dopravy může významně přispět ke zlepšení dostupnosti kampusu z menších obcí v okolí Ústí nad Labem, snížit závislost na individuální automobilové dopravě a rozšířit reálné možnosti udržitelného dojezdu ke studiu a zaměstnání.



C2 Zvýšení frekvence spojů v návaznosti na parkoviště P+R

PROJEKT MĚSTA DLOUHODOBÝ HORIZONT

Posílení linek 79 a 71 v návaznosti na výstavbu parkoviště P+R. Navrhováno je také nové obřatiště linek MHD pro rychlý přestup.

Lokalita má již v současnosti dobré napojení na kampus UJEP prostřednictvím městské hromadné dopravy. Pro zajištění atraktivního přestupu mezi individuální automobilovou dopravou a MHD je vhodné ve spolupráci s městem nabídku spojů dále posílit, zejména v ranních a odpoledních špičkách.

➤ E6 Výstavba parkoviště typu P+R

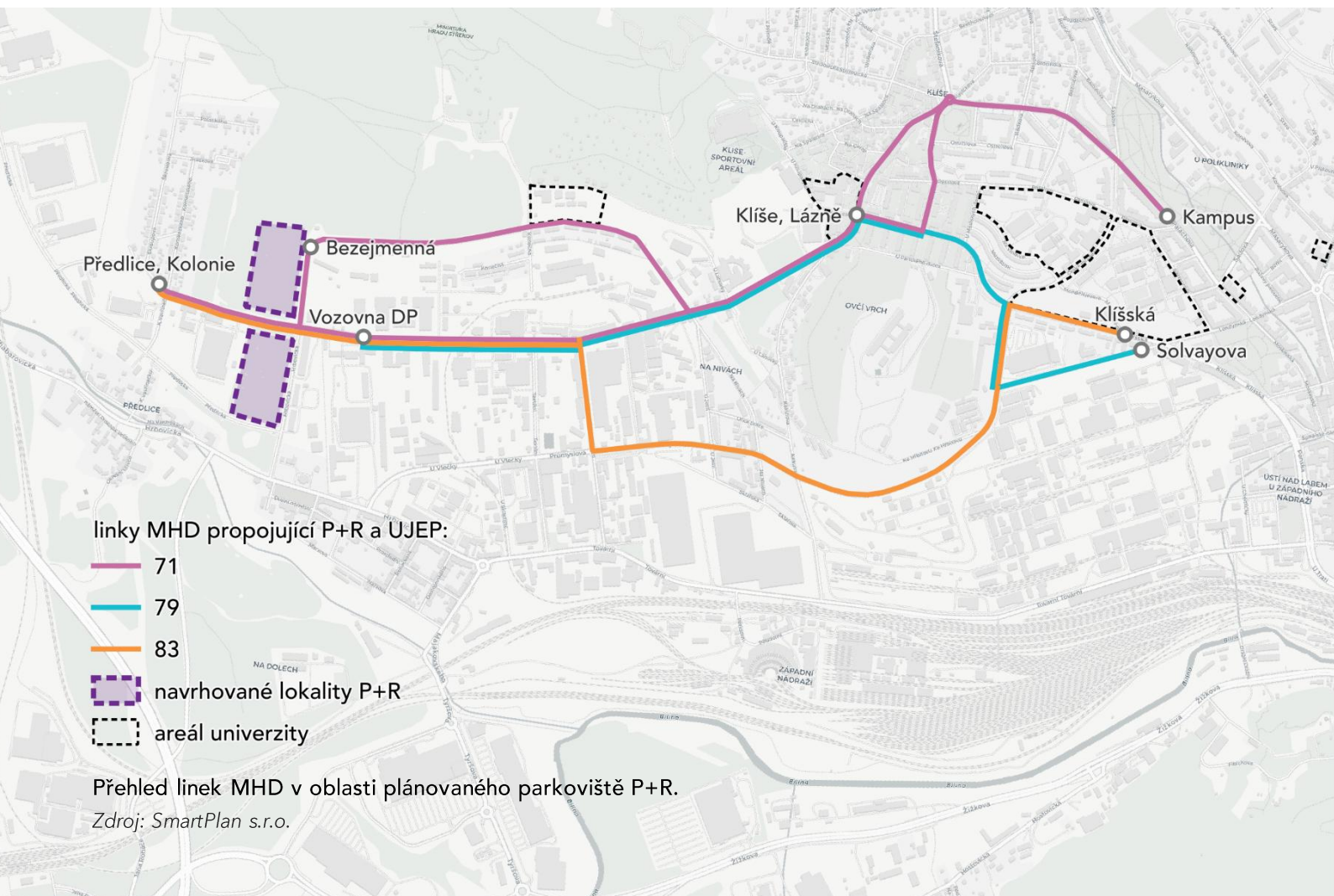
Jednou z možností je posílení linky 79 na interval 30 minut, umožnit proklad s linkou 83, která je dnes provozována ve stejném intervalu. Výsledkem by byl sdružený interval 15 minut. Vzhledem k tomu, že linka 79 na svém druhém konci obsluhuje Kojetice, kde se nepředpokládá potřeba zkrácení intervalu, je možné uvažovat o provozu části posilových spojů ve

zkrácené trase (např. k hlavnímu nádraží / ZPA / nádraží Střekov). Toto řešení by současně posílilo vazbu mezi hl. nádražím a kampusem. Výhodou je rovněž obsluha zastávky Solvayova, která je blíže jižní části kampusu (budova CPTO), linka 79 má velmi krátkou dojezdovou dobu do kampusu.

Alternativně lze uvažovat o posílení linky 71 prodloužením stávajícího špičkového intervalu 15 minut přibližně do 10:00, což lépe odpovídá běžným časům začátků výuky na univerzitě. V současnosti má linka tento interval pouze v ranních hodinách mezi 5. a 7. hodinou.

Nové obřatiště linek MHD

Součástí změn může být také vybudování nového obřatiště pro linky 71, 79 a 83 přímo v areálu parkoviště P+R. Stávající zastávky Vozovna DP a Bezejmenná se sice nacházejí v docházkové vzdálenosti, pro zajištění komfortního a atraktivního přestupu auto-MHD je však vhodné přivést linky co nejbližší prostoru parkoviště.



C/II Motivační nástroje pro veřejnou dopravu

Dopravní chování zaměstnanců a studentů je významně ovlivněno podmínkami, které pro jejich každodenní mobilitu vytváří samotná instituce. Vhodně nastavené motivační nástroje představují přímý a relativně rychle implementovatelný způsob podpory využívání veřejné a udržitelné dopravy.

V současném stavu není na univerzitě systematicky využíván potenciál ekonomických a organizačních nástrojů pro podporu veřejné dopravy. Zaměstnanci nemají k dispozici žádný standardizovaný benefit, který by zohledňoval náklady na pravidelné dojíždění veřejnou dopravou. Přitom téměř 40 % respondentů uvedlo že vidí vysokou cenu jízdného jako problém. Tento stav kontrastuje s praxí zahraničních univerzit, kde jsou příspěvky na dopravu běžnou součástí zaměstnaneckých benefitů a představují jeden z nástrojů podpory udržitelné mobility.

➤ Příloha 3: Průzkum dopravního chování

V oblasti dálkové dopravy se jako problém jeví především absence institucionální podpory při plánování cest. Pro uživatele je stávající systém nepřehledný, zejména v mezinárodní železniční dopravě, kde orientace v tarifech a spojích představuje významnou bariéru. V důsledku toho může docházet k preferenci letecké dopravy, která je z pohledu uživatele často jednodušší na organizaci, přestože z hlediska udržitelnosti není optimální.



C3 Příspěvek na jízdné pro zaměstnance

 PROJEKT UNIVERZITY | → KONTINUÁLNÍ PROJEKT

Zavedení paušálního příspěvku na jízdné představuje administrativně nenáročný benefit inspirovaný praxí jiných univerzit. Navrhovaný je příspěvek ve výši 500 Kč ročně po předložení jednoho dokladu dlouhodobého jízdného ve veřejné dopravě.

Příspěvky na dopravu představují v zahraničí běžný zaměstnanecký benefit univerzit, který podporuje udržitelnou dopravu. V Německu je v současnosti rozšířen systém tzv. Jobticket, navázaný na celoněmeckou jízdenku (Deutschlandticket) v ceně 63 EUR měsíčně, přičemž zaměstnavatel přispívá obvykle 25 % z ceny a dopravce poskytuje dodatečnou slevu 5 %. V Rakousku Technická univerzita ve Vídni (TU Wien) dlouhodobě podporuje své zaměstnance formou příspěvku na KlimaTicket Österreich, přičemž v roce 2026 činí dotace 55 % ceny celoroční jízdenky, což odpovídá řádově stovkám eur ročně na jednoho zaměstnance.

↗ www.tuwien.at/en/tu-wien/sustainability/klimaticket

V českém prostředí je obdobný, administrativně jednoduchý model uplatňován na Fakultě sociálních věd Univerzity Karlovy. Zaměstnavatel zde přispívá na dopravu ve výši 50 % ceny ročního jízdného, přičemž příspěvek je vázán na úhradu celého ročního jízdného (např. roční Lítačka nebo roční In Karta). Maximální výše příspěvku odpovídá polovině ceny ročního jízdného pražské MHD, tedy řádově několika tisícům korun ročně na zaměstnance. Tento přístup cíleně omezuje administrativní zátěž, je propláceno pouze dlouhodobé jízdné.

↗ www.fsv.cuni.cz/pro-zamestnanec/prace-na-fakulte/zamestnanecke-benefity

S přihlédnutím k uvedeným příkladům je pro Univerzitu J. E. Purkyně navrženo zavedení příspěvku na jízdné jako paušálního, symbolického benefitu. Základní variantou je příspěvek ve výši **500 Kč ročně** na zaměstnance, poskytovaný na základě předložení jednoho dokladu o úhradě dlouhodobého jízdného ve veřejné dopravě nebo In Karty. Pro vznik nároku je vhodné stanovit minimální hodnotu doloženého jízdného např. na 1 000 Kč.

Navržený model představuje nízkonákladové a snadno implementovatelné opatření, které může sloužit jako první krok k systematické podpoře udržitelné mobility zaměstnanců.

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

→ !

Projednat a schválit na úrovni vedení univerzity zavedení příspěvku. Stanovit výši příspěvku a oprávněné náklady.

→ !

Zpracovat nový benefit do pravidel čerpání Sociálního fondu UJEP. Definovat tento příspěvek v souladu s platnou legislativou.

→ !

Vytvořit administrativně nenáročný systém žádostí, ideálně digitalizovaný v rámci univerzitního informačního systému.

→ !

Po zavedení opatření sledovat míru využití příspěvku a zvážit jeho úpravu nebo rozšíření v návaznosti na zájem zaměstnanců a finanční možnosti univerzity.



C4 Podpora udržitelné dálkové dopravy

 PROJEKT UNIVERZITY | → KONTINUÁLNÍ PROJEKT

Cílem tohoto opatření je zvýšení podílu šetrných forem dopravy při služebních cestách a studijních pobytech. Součástí je vyjednání slev přímo s dopravci, konkrétně například připravovaná spolupráce s European Sleeper.

Velkým problémem je roztržitost tarifních systémů a obtížná orientace v nabídce spojení, zejména v mezinárodní železniční dopravě. Na rozdíl od letecké dopravy neexistuje jednotná služba, která by systematicky pomáhala s vyhledáváním vhodných a cenově výhodných jízdenek. Je proto žádoucí posílit institucionální podporu při plánování cest a využívat vhodné rezervační nástroje a portály.

UJEP má výhodnou polohu na hlavním mezinárodním železničním koridoru, po kterém jezdí dálkové i noční vlaky. Tato konkurenční výhoda by měla být systematicky využívána při organizaci služebních cest, aby nedocházelo k preferenci méně udržitelných způsobů dopravy a k oslabování role železniční dopravy v dálkových relacích.

Spolupráce s dopravci

UJEP má jako významný zákazník možnost vyjednat lepší podmínky pro služební cesty svých zaměstnanců. V tomto směru je předjednané **memorandum o spolupráci** mezi UJEP a společností **European Sleeper**, provozující mimo jiné noční vlak na trase Praha-Brusel. Business účty nabízí rovněž ČD (včetně např. přenosné In-karty), DB, ÖBB a další. Je však nutné provést analýzu efektivity a potenciálu těchto nástrojů a individuálních smluv.

Podpora udržitelných cest v rámci mobility (ERASMUS+, CEEPUS apod.)

Významná část těchto cest se dosud realizuje letecky. Studenti i zaměstnanci by měli být systematicky informováni o podpoře udržitelné dopravy při těchto cestách.

➤ F2 Pravidelná komunikace o možnostech udržitelné dopravy

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

→ !

Preferovat železniční dopravu jako výchozí způsob přepravy při služebních cestách v dálkových relacích, pokud to časové a provozní podmínky umožňují.

→ !

Finalizovat memorandum o spolupráci se společností European Sleeper pro podporu využívání nočních vlaků na trase Ústí nad Labem – Brusel.

→ !

Analyzovat možnosti využití business účtů, smluvních nástrojů dopravců a zvýhodněných tarifů, z hlediska jejich efektivity pro univerzitu.







UDRŽITELNÉ FORMY INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVY

Záměrem je omezit zátěž z individuální automobilové dopravy a efektivněji řídit poptávku po parkování. Opatření se proto zaměřují na podporu spolujízd (carpoolingu), postupnou ekologizaci a sdílení vozového parku univerzity a zavedení systému sdílených kol.

D1 Spolupráce na zavedení bikesharingu v kampusu

 SPOLUPRÁCE S MĚSTEM  STŘEDNĚDOBÝ HORIZONT

Cílem je zlepšit dostupnost areálu a umožnit efektivní dopravu v rámci poslední míle. Spolupráce může zahrnovat spolufinancování ze strany univerzity nebo strategickou dohodu s výhodami pro studenty a zaměstnance.

Opatření je zaměřeno na zavedení systému sdílených kol v kampusu univerzity ve spolupráci s městem Ústí nad Labem a provozovateli bikesharingu. Cílem je zlepšit dostupnost jednotlivých částí univerzity, posílit návaznost na veřejnou dopravu a nabídnout studentům i zaměstnancům flexibilní alternativu ke krátkým cestám realizovaným automobilem.

V rámci přípravy opatření již proběhla jednání s městem Ústí nad Labem, které se k možnosti zavedení bikesharingu ve městě staví pozitivně. Opatření proto předpokládá další koordinaci s městem, zejména z hlediska umístění stanic a provozních podmínek.

Provozní model

Jednou z možností implementace je částečná finanční nebo nefinanční podpora služby ze strany univerzity, která je běžná zejména v zahraničí, avšak nachází uplatnění i v českém prostředí. Příkladem je Univerzita Palackého v Olomouci sdílená kola finančně podpořila částkou přibližně 240 tisíc korun, studenti a zaměstnanci mohou navíc využívat výhody nad rámec běžného účtu. Sdílená kola se do Olomouce vrátila díky iniciativě této univerzity.



Sdílená kola v Olomouci byla obnovena díky iniciativě Univerzity Palackého.

Zdroj: www.zurnal.upol.cz

Další formu spolupráce ukazuje příklad Ostravské univerzity, který je založený na barterovém modelu. Studenti a zaměstnanci univerzity získají jednorázový kredit na jízdné po registraci prostřednictvím univerzitního e-mailu, zatímco univerzita poskytla provozovateli prostor pro propagaci služby v univerzitních komunikačních kanálech (webové stránky, interní portály, newslettery, sociální sítě) a umožnila umístění informačních materiálů v univerzitních budovách. Součástí spolupráce bylo rovněž zřízení několika stanic v areálu univerzity s výhodnějšími podmínkami pro uživatele oproti standardnímu městskému režimu, zejména v podobě prodloužené doby jízdy zdarma.

Do podpory bikesharingu se mohou zapojovat také významní zaměstnavatelé ve městě. Příkladem je Mladá Boleslav, kde jsou výpůjčky sdílených kol podporovány i prostřednictvím Nadačního fondu Škoda Auto. Tento přístup ukazuje, že bikesharing může fungovat jako společný nástroj města, univerzity a dalších institucí či podniků.

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

- ! Navázat na proběhlá jednání s městem a zapojit se do další přípravy systému bikesharingu, zejména z hlediska umístění stanic v kampusu.
- ! Posoudit možnosti zapojení univerzity do provozu systému, například formou finanční podpory nebo barterové spolupráce.
- ! Zajistit propagaci služby v univerzitních komunikačních kanálech.



D2 Podpora carpoolingu mezi studenty a zaměstnanci

 PROJEKT UNIVERZITY  KRÁTKODOBÝ HORIZONT

Pokračující podpora organizovaných spolujízdy přispěje ke snížení počtu vozidel přijíždějících do areálu. Zásadní je zajištění dlouhodobého financování carpoolingu, který představuje dlouhodobě výrazně levnější alternativu k rozšiřování parkovacích kapacit.

Rozvoj organizované spolujízdy představuje efektivní nástroj řízení poptávky po parkování a snižování individuální automobilové dopravy do areálu univerzity. Opatření reaguje na nedostatek parkovacích míst, na jejich efektivnější využití a současně podporuje environmentální cíle univerzity. **Sdílení vozidel umožňuje zvýšit průměrnou obsazenost automobilů a tím redukovat počet parkujících vozidel bez nutnosti budování nové infrastruktury.** Při obsazenosti dvou osob na vozidlo je potřeba pouze poloviční počet parkovacích míst oproti situaci, kdy každý přijíždí samostatně. Opatření je proto vhodné vnímat jako jeden z klíčových prvků řízení mobility v areálu.

Spolujízda je aktuálně realizována prostřednictvím aplikace Yedem. Pro uživatele systému je v areálu vyčleněno 10 parkovacích stání. Významným prvkem je nastavitelný algoritmus přidělování míst, díky němuž řidič dopředu ví, jestli v areálu pomocí této služby zaparkuje.

V případě zvýšeného zájmu (nedostatku volných míst) je vhodné uvažovat o rozšíření počtu vyhrazených parkovacích míst pro carpooling. Navýšení kapacity může současně fungovat jako kompenzační nástroj při zprísňení podmínek vjezdu pro studenty kombinovaného studia. Tímto způsobem je možné zachovat dostupnost areálu při současném omezení individuálního vjezdu a podporovat efektivnější formy dopravy.

Podpora spolujízdy je v současnosti plánována pouze po dobu trvání projektu, přičemž po jeho ukončení není zajištěno financování provozu a dalšího rozvoje. Je proto vhodné již nyní definovat model dlouhodobého financování, například vyčleněním části rozpočtu na udržitelnou mobilitu. **Podpora carpoolingu je výrazně levnější než nutnost výstavby dalších parkovacích kapacit.**

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

- ! Stanovit model dlouhodobého financování, například vyčleněním prostředků v rámci rozpočtu na udržitelnou mobilitu.
- ! Vyhodnocovat vytíženost vyhrazených stání pro carpooling a v případě zvýšeného zájmu zvážit jejich rozšíření.
- ! Aktivně komunikovat carpooling jako preferovanou formu dopravy (především u studentů kombinovaného studia).

D3 Podpora nízkoemisního vozového parku



PROJEKT UNIVERZITY



KRÁTKODOBÝ HORIZONT

Cílem je zajistit soulad s legislativou a podmínkami EU dotací. Součástí je transformace roztržštěného vozového parku na centrálně sdílený systém (Mobility as a Service) pro efektivní řízení na úrovni celé univerzity.

Opatření spočívá v naplnění požadavků zákona č. 360/2022 Sb., o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a ve striktním dodržování zásady DNSH (Do No Significant Harm = významně nepoškozovat). Od 1. ledna 2026 se pro kategorii osobních vozů (M1) a dodávek (N1) považují za „nízkoemisní“ výhradně vozidla jejichž provoz nemá žádné emise na výstupu (0 g CO₂/km).

Univerzita je povinna zajistit, aby minimálně 29,7 % nově pořízených vozidel v nadlimitních zakázkách tvořily čistě elektromobily či vozy na vodík. V roce 2026 se za nadlimitní považují zakázky s předpokládanou hodnotou nad 5 386 000 Kč bez DPH (souhrnně za univerzitu).

Při realizaci projektů financovaných z operačních programů (např. OP JAK, OP ST) je univerzita povinna prokázat, že její investice do mobility „významně nepoškozují“ žádný ze šesti environmentálních cílů EU (zejména zmírňování změny klimatu). Pořízení vozidel se spalovacími motory je v těchto projektech již prakticky vyloučeno a celý vozový park univerzity by měl postupně přejít na nízkoemisní.

Kvóty pro nákup, leasing nebo pronájem vozidel u nadlimitní veřejné zakázky (dle § 4 zákona č. 360/2022 Sb.)

kategorie vozidel	minimální podíl od 1.1. 2026	definice „nízkoemisního“ vozidla v tomto období
M1, M2 a N1 (osobní vozy, mikrobusey, dodávky do 3,5 t)	29,7 %	Výhradně vozidla jejichž provoz nemá žádné emise CO₂ (0 g CO ₂ /km) – tj. čistě elektromobily nebo vodíkový pohon.
N2 a N3 (nákladní vozidla nad 3,5 t)	11,0 %	Vozidla na alternativní paliva (elektřina, vodík, CNG, LNG, biometan atd.).

Zdroj: § 4 zákona č. 360/2022 Sb.



V současné době je vozový park UJEP spravován decentralizovaně na úrovni jednotlivých fakult a součástí, což znesnadňuje efektivní plánování a monitoring. Navrženo je proto systematické plánování a budoucí zavedení centrálního fleet managementu (např. integrovaného do aplikace UJEPapp). Tento systém umožní:

- **Centrální plánování a monitoring:** Plnění kvót podle zákona 360/2022 Sb. a principu DNSH bude plánováno a evidováno v jednom místě, čímž se předejde případným sankcím.
- **Sdílení nízkoemisních vozidel:** Vzhledem k vyšší pořizovací ceně nízkoemisních vozidel bude snaha o maximalizaci jejich využití skrze mezifakultní sdílení, přístup lze zřídit přes zaměstnanecké karty.

Role univerzity spočívá v důsledném dohledu nad zadávacími řízeními, kde musí být uplatňována environmentální kritéria jako jeden z klíčových hodnotících parametrů. Současně musí dojít k vybudování chytré dobíjecí infrastruktury v kampusu, která je nezbytnou podmínkou pro legální a efektivní provoz pořízených nízkoemisních vozidel.

➤ E5 Dobíjecí infrastruktura

Příklady z české akademické sféry

Příklady dobré praxe lze nalézt i na jiných univerzitách. Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (VŠB-TUO) demonstruje úspěšné propojení výzkumu a environmentálně šetrného provozu v oblasti mobility. Provozuje flotilu elektromobilů a jako jedna z prvních v ČR pořídila i osobní automobil na vodíkový pohon (Toyota Mirai). Nízkoemisní vozový park včetně komplexní infrastruktury pro nabíjení služebních elektrických vozidel je součástí jejich Strategie udržitelného rozvoje VŠB-TUO 2024+. Univerzita Karlova si ve své Strategii udržitelného rozvoje: Na cestě k udržitelnosti 2030 rovněž klade za cíl ekologizaci vozového parku UK, postupný přechod na „čistou“ mobilitu (nízkoemisní či bezemisní formy dopravy) a podporu infrastruktury pro „čistou“ mobilitu na UK.

➤ www.vsb.cz/udrizitelnost/cs/SUR-2024/Zamestnanci-a-Provoz/

➤ www.sustain.cuni.cz/SUS-85.html

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

➔ !

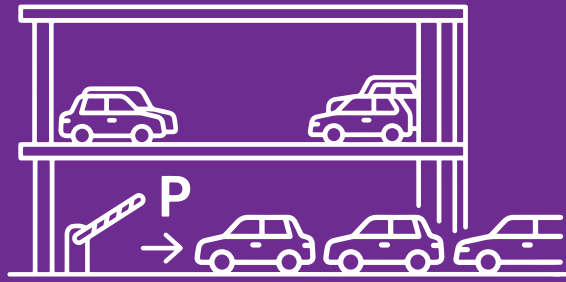
Nastavit interní směrnice pro zadávání veřejných zakázek tak, aby byly plněny minimální podíly nízkoemisních vozidel dle zákona č. 360/2022 Sb.

➔ !

Zahájit transformaci řízení flotily z fakultního modelu na celouniverzitní.



E/



MANAGEMENT PARKOVÁNÍ

BALÍČKY OPATŘENÍ

Regulace a kultivace parkování

Záměrem je zefektivnit využití kapacit omezením vjezdu pro studenty a sjednocením kontrolního systému výhradně na čtení registračních značek. Důraz se klade také na jednoznačné vymezení ploch, kde je zakázáno parkovat.

→ [s. 63](#)

Rozvoj parkovací infrastruktury

Cílem je včasná příprava budoucí výstavby podzemního parkovacího domu a zajištění dobíjecí infrastruktury pro elektromobily. Dlouhodobou vizí je vznik záchytného parkoviště P+R s přímou návazností na MHD.

→ [s. 67](#)

E/I Regulace a kultivace parkování

Parkování představuje jeden z nejvýznamnějších faktorů ovlivňujících dopravní chování uživatelů. Způsob, jakým je parkování regulováno, přímo určuje míru využívání individuální automobilové dopravy. V prostředí univerzitního kampusu, kde je prostor omezený a nároky na jeho využití vysoké, není možné dlouhodobě uspokojit rostoucí poptávku po parkování bez jasně nastavených pravidel.

Obsazenost parkovacích kapacit v areálu univerzity se během běžného pracovního dne pohybuje přibližně okolo 80 %. Situace se však výrazně zhoršuje v pátek, kdy je vjezd do areálu umožněn také studentům. V tento den dochází k překročení kapacity a k žilnému odstavování vozidel i mimo vyznačená parkovací stání, což má negativní dopady na bezpečnost provozu. K nevhodnému parkování mimo vyznačená místa dochází opakovaně, nejvýrazněji v ulici Mendělejevova.

Situaci je nutné vnímat i v širším kontextu. Počet osobních automobilů dlouhodobě roste (v posledních deseti letech přibližně o 30 %), zatímco kapacitu parkovacích ploch nelze adekvátně navyšovat. Parkování tak přirozeně představuje omezený zdroj, který je nutné aktivně řídit. Univerzita již v tomto směru učinila významný krok omezením parkování studentů v areálu kampusu, v okolí zůstává řada možností, kde vozidlo zaparkovat, pokud to daný člověk skutečně nutně potřebuje.

➤ Příloha 6: Průzkum dopravy v klidu



Obsazenost parkovacích míst v areálu kampusu a blízkém okolí v typické úterý, 10 hod.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.



E1 Regulace vjezdu do areálu pro studenty

 PROJEKT UNIVERZITY  KRÁTKODOBÝ HORIZONT

Opatření navrhuje omezení vjezdu studentů kombinovaného studia v pátek a sobotu s cílem uvolnit parkovací místa pro zaměstnance. Toto omezení bude kompenzováno podporou carpoolingu a navigací na dostupné parkovací kapacity v okolí kampusu.

V současné době dochází k výrazným kapacitním problémům s parkováním v areálu UJEP, které se nejvýrazněji projevují zejména v pátek a v sobotu, kdy je studentům umožněn vjezd a parkování v areálu. Kvůli tomu není možné zajistit dostatečné parkování pro zaměstnance univerzity. Na základě tohoto je doporučeno upravit pravidla pro vjezd do areálu a nepovolovat vjezd pro studenty kombinovaného studia. Cílem opatření je snížení dopravní zátěže a uvolnění omezených parkovacích kapacit pro nezbytné uživatele areálu.



Nevhodné parkování v prostoru komunikace Mendělejevova.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

Současně je vhodné posílit komunikaci alternativních způsobů dopravy na UJEP. Vedle využití veřejné hromadné dopravy je doporučeno podporovat také carpooling, který umožní sdílení automobilů mezi studenty se shodnou nebo podobnou trasou.

➤ D2 Podpora carpoolingu mezi studenty a zaměstnanci

Dalším bodem je systematická komunikace dostupných parkovacích kapacit v okolních částech města, které mohou nahradit parkování přímo v areálu univerzity.

➤ F5 Využití a komunikace dostupných parkovacích kapacit ve městě

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

- !
Nastavit vjezdový systém v souladu s novými pravidly.
- !
S dostatečným předstihem informovat studenty o změnách pravidel vjezdu do areálu, včetně jejich důvodů a očekávaných přínosů.
- !
Současně se zavedením regulace systematicky komunikovat možnosti využití veřejné dopravy, carpoolingu a parkování mimo areál univerzity.

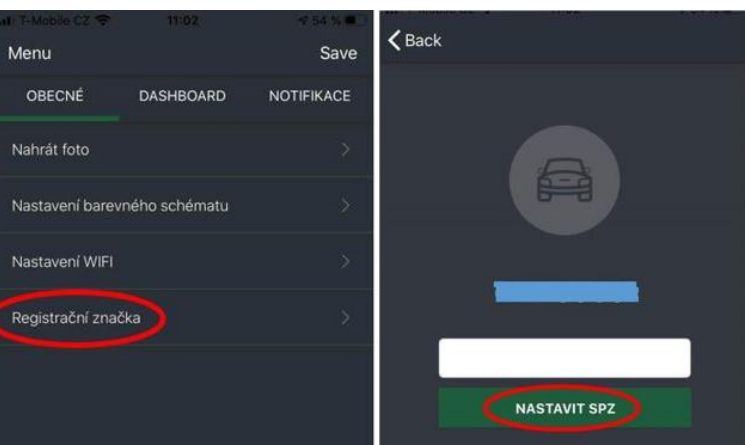


E2 Regulace parkování uvnitř areálu

Cílem opatření je sjednotit systém vjezdu výhradně na principu čtení registračních značek, které si zaměstnanci a návštěvy registrují přes web. To umožní systematickou kontrolu, kdy může být po opakovaném upozornění na nesprávné parkování dočasně odebráno oprávnění k vjezdu.

V současné době je vjezd do areálu univerzity umožněn prostřednictvím dvou systémů – identifikačních karet a rozpoznávání registračních značek vozidel. Tento stav omezuje možnosti efektivní kontroly a vymáhání pravidel parkování. Z tohoto důvodu je vhodné systém vjezdu do areálu sjednotit a zjednodušit, a to zavedením jednotného principu vjezdu výhradně na základě registrační značky vozidla. Tomu musí odpovídat technická modernizace a sjednocení technologie na všech vjezdech do areálu tak, aby byl tento způsob identifikace umožněn plošně.

Zaměstnanci univerzity svou registrační značku registrují prostřednictvím webového rozhraní, na jehož základě by jim byl umožněn automatický vjezd do areálu. Stejným způsobem by probíhala i registrace návštěv, a to prostřednictvím oprávněného uživatele, který by předem zadal registrační značku návštěvníkého vozidla do systému. Proces registrace má být jednoduchý, přehledný a časově nenáročný, aby nedocházelo k jeho obcházení.



Jednoduchý postup nastavení SPZ pro vjezd do areálu ČZÚ.

Zdroj: www.oikt.czu.cz

Součástí regulace parkování musí být rovněž jasné stanovená a srozumitelně komunikovaná pravidla stání v areálu. V první fázi je nezbytné jednoznačně vymezit místa se zákazem stání a parkování, a to kombinací svislého a vodorovného dopravního značení, a současně tuto změnu aktivně komunikovat všem uživatelům areálu. [↗ E3 Jednoznačné vymezení míst se zákazem parkování](#)

V případě nerespektování stanovených pravidel je vhodné uplatňovat postupně a předvídatelně dodatečná opatření v těchto dvou krocích:

- Uživateli nesprávně zaparkovaného vozidla je doručeno upozornění či výtka (což je možné právě díky identifikaci vozidel prostřednictvím spárované registrační značky).
- Pokud ani po opakovaných upozorněních nedojde ke zlepšení, je na místě přistoupit k dočasnému omezení nebo odebrání oprávnění k vjezdu do areálu univerzity, například na několik dní či týdnů.

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

- !
Webové rozhraní pro registraci RZ zaměstnanců doplnit i o registraci návštěv.
- !
Jednoznačně vymezit plochy se zákazem stání pomocí svislého i vodorovného značení. Nová pravidla aktivně komunikovat všem uživatelům.
- !
Provést technické úpravy na všech vjezdech do areálu a sjednotit systém kontroly oprávnění výhradně na technologii automatického rozpoznávání registračních značek (ANPR). Odstranit duplicitu systémů.
- !
Definovat procesní postup pro řešení přestupků. Nastavit systém varování, který na základě RZ odešle vlastníkovvi upozornění e-mailem.

E3 Jednoznačné vymezení míst se zákazem parkování

 PROJEKT UNIVERZITY  KRÁTKODOBÝ HORIZONT

Jednoznačné vymezení ploch se zákazem parkování prostřednictvím kombinace vodorovného a svislého dopravního značení.

Opatření je zaměřeno na odstranění nejednoznačnosti v organizaci parkování v areálu prostřednictvím jasného a jednoznačného vymezení ploch, kde parkování není dovoleno.

V současném stavu dochází k parkování na komunikacích v areálu, které k tomu nejsou určeny. Tato vozidla mohou v některých případech bránit průjezdu vozidel nebo údržbě. Absence nebo nedostatečnost dopravního značení v těchto místech snižuje jednoznačnost.

Navrhuje se proto kombinace vodorovného a svislého dopravního značení v souladu s platnou legislativou a technickými podmínkami.

- **Vodorovné dopravní značení:** doplnění žlutých podélných čar (V12c) vymežujících zákaz zastavení v místech, kde dochází k opakovanému nevhodnému parkování.
- **Svislé dopravní značení:** instalace značek zakazujících stání (B28). Svislé značení je zásadní zejména v zimním období, kdy může být vodorovné značení překryto sněhem.

Návrh dopravního značení v celém areálu včetně tohoto opatření je k dispozici v samostatných přílohách.

➤ Příloha 8: Generel dopravy (textová část)

➤ Příloha 9: Generel dopravy (výkresová část)

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

→ !

Zajistit instalaci vodorovného a svislého značení dle přílohy.



E/II Rozvoj parkovací infrastruktury

Rozvoj parkovací infrastruktury v prostředí univerzitního kampusu nelze chápat pouze jako navyšování kapacity, ale především jako dlouhodobý strategický proces, který má reflektovat proměny dopravního chování, legislativní požadavky i prostorová omezení území.

V areálu univerzity (kampus + ped. f.) se v současnosti nachází přibližně 370 parkovacích míst, přičemž se zde nachází jen jedna dobíjecí stanice pro dvě vozidla.

Významnou roli hraje také širší územní kontext, včetně dostupnosti parkovacích kapacit mimo areál a napojení na nadřazenou dopravní síť. Tyto faktory potvrzují, že další rozvoj parkování musí být koordinován nejen v rámci kampusu, ale i ve spolupráci s městem a v návaznosti na dlouhodobé plánování dopravní infrastruktury.

➤ Příloha 8: Generel dopravy (textová část)

➤ Příloha 9: Generel dopravy (výkresová část)



Jediná dobíjecí stanice v areálu univerzity u budovy FSI.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.



E4 Příprava podzemního parkovacího domu



SPOLUPRÁCE S MĚSTEM



DLOUHODOBÝ HORIZONT

Příprava podzemního parkovacího domu bude probíhat v úzké koordinaci univerzity a města. Cílem je zajistit, aby budoucí realizace byla možná bez zásadních zásahů do dopravní infrastruktury.

Opatření je zaměřeno na dlouhodobou přípravu podzemního parkovacího domu v návaznosti na rozvoj kampusu. Univerzita nemá v krátkodobém ani střednědobém horizontu k dispozici finanční prostředky na samotnou realizaci stavby, záměrem je však včasná technická a územní příprava projektu a jeho koordinace s městem Ústí nad Labem.

V souvislosti s plánovanou přestavbou křižovatky ulic Klíšská - Solvayova - Londýnská - Klíšská na okružní křižovatku vzniká příležitost připravit technické napojení pro budoucí parkovací dům. Opatření proto předpokládá zahrnutí tohoto záměru do dlouhodobých investičních a plánovacích dokumentů města i univerzity a koordinaci projektové přípravy tak, aby budoucí realizace byla technicky i provozně možná bez nutnosti zásadních dodatečných zásahů do dopravní infrastruktury.



Vizualizace parkovacího domu P+R Opatov (Praha) se zelenou střechou a parkem.

Zdroj: www.praha11.cz

Vzhledem k příznivé konfiguraci terénu ve svahu je uvažováno s řešením, které umožní nad podzemním parkováním vytvořit kvalitní pobytový veřejný prostor. Střecha objektu, která je dnes využívána jako povrchové parkoviště, může být v budoucnu transformována na park, případně jiný typ zeleného nebo rekreačního prostoru, a přispět tak ke zlepšení kvality prostředí kampusu i jeho okolí. Současně je vhodné v rámci návrhu zohlednit vazbu na bezpečnostní opatření v souvislosti s potenciálním únikem látek z areálu Spolchemie.



Ilustrační návrh možné podoby parkovacího domu. Nezobrazuje skutečný navrhovaný objekt.

Vytvořeno s pomocí umělé inteligence Nano Banana Pro.

E5 Dobíjecí infrastruktura



PROJEKT UNIVERZITY



STŘEDNĚDOBÝ HORIZONT

Projekt reaguje na zákonnou povinnost od roku 2033 zajistit přípravu kabeláže pro minimálně 50 % parkovacích míst ve vlastnictví univerzity, což v areálu kampusu představuje asi 170–185 stání.

Rozvoj elektromobility v České republice je přímo provázán s klimaticko-energetickou politikou Evropské unie a postupnou dekarbonizací dopravy. Vysoké školy jako veřejné instituce musí na tento trend reagovat nejen z hlediska poptávky uživatelů (zaměstnanci, studenti, návštěvníci), ale především s ohledem na legislativní rámec vyplývající z práva EU a jeho transpozice do českého právního řádu.

Zásadním předpisem je Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1275, zejména čl. 14, který stanovuje požadavky na instalaci dobíjecích bodů a přípravu kabeláže v budovách a na přilehlých parkovištích. Transpozice proběhla novelou stavebního zákona (zákon č. 283/2021 Sb., § 167 písm. e) a f)), ve znění zákona č. 87/2025 Sb., účinného od 1. 8. 2025, a návaznou novelizací prováděcí vyhlášky č. 146/2024 Sb.

Pro UJEP jako veřejný subjekt je relevantní zejména požadavek účinný od 1. 1. 2033, týkající se přípravy kabeláže.

V areálu univerzity se nachází přibližně 370 parkovacích míst (některá místa nejsou vyznačena, může se mírně lišit). Přibližně 30 míst není zkolaudováno přímo jako parkovací stání (šterková plocha u přírodovědné fakulty). V současnosti je v areálu instalována pouze jedna dobíjecí stanice, umístěná u vjezdu fakulty strojního inženýrství.

Legislativní požadavky od roku 2033

Pro stávající budovy vlastněné veřejnými subjekty platí od 1. 1. 2033 povinnost zajistit kabeláž pro alespoň 50 % parkovacích míst umístěných v budově nebo na fyzicky přilehlém parkovišti. Tato povinnost se vztahuje na budovy s vytápěním nebo chlazením a počet parkovacích míst se počítá v rámci jednoho areálu.

Pokud bude započítáno všech přibližně 370 parkovacích míst, bude nutné zajistit přípravu kabeláže pro **185 stání**. V případě, že by byly započítány pouze zkolaudované parkovací plochy (cca 340 míst), bude nutné připravit kabeláž minimálně pro 170 stání.

Je důležité zdůraznit, že požadavek se týká přípravy infrastruktury (kabeláže, tras kabelovodů), nikoliv nutně instalace aktivních dobíjecích bodů ve stejném rozsahu. Instalaci kabeláže je proto vhodné koordinovat např. s plánovanou změnou povrchu parkoviště pod budovou CPTO.

Výběr z požadavků směrnice 2024/1275 EU.

	dispozice	povinnost
stávající budovy	vlastněné veřejnými subjekty od 1.1.2033	kabeláž pro alespoň 50 % parkovacích míst
nové budovy a větší renovace	nerezidenční budovy s více než 5 park. místy	1 dobíjecí bod na 5 parkovacích míst kabeláž pro 50 % parkovacích míst kabelovody pro zbylá parkovací místa

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:



Postupně realizovat přípravu kabeláže a kabelovodů. Přípravu infrastruktury koordinovat s plánovanými stavebními zásahy.



Realizovat etapově instalaci aktivních dobíjecích bodů na základě skutečného využití a vývoje poptávky.



E6 Výstavba parkoviště typu P+R

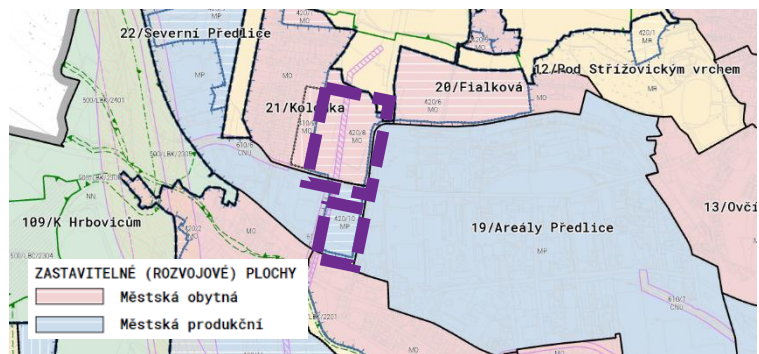
PROJEKT MĚSTA DLOUHODOBÝ HORIZONT

Záměrem je vybudovat záchytné parkoviště typu P+R v městské části Předlice. Cílem je umožnit dojíždějícím odstavit vozidlo na okraji města a pokračovat do univerzity prostřednictvím městské hromadné dopravy.

Navrhovaná lokalita se nachází v západní části města, s velmi dobrým napojením na dálnici D8 prostřednictvím exitů č. 69 a 72. Poloha je z hlediska příjezdu individuální automobilovou dopravou velmi vhodná.

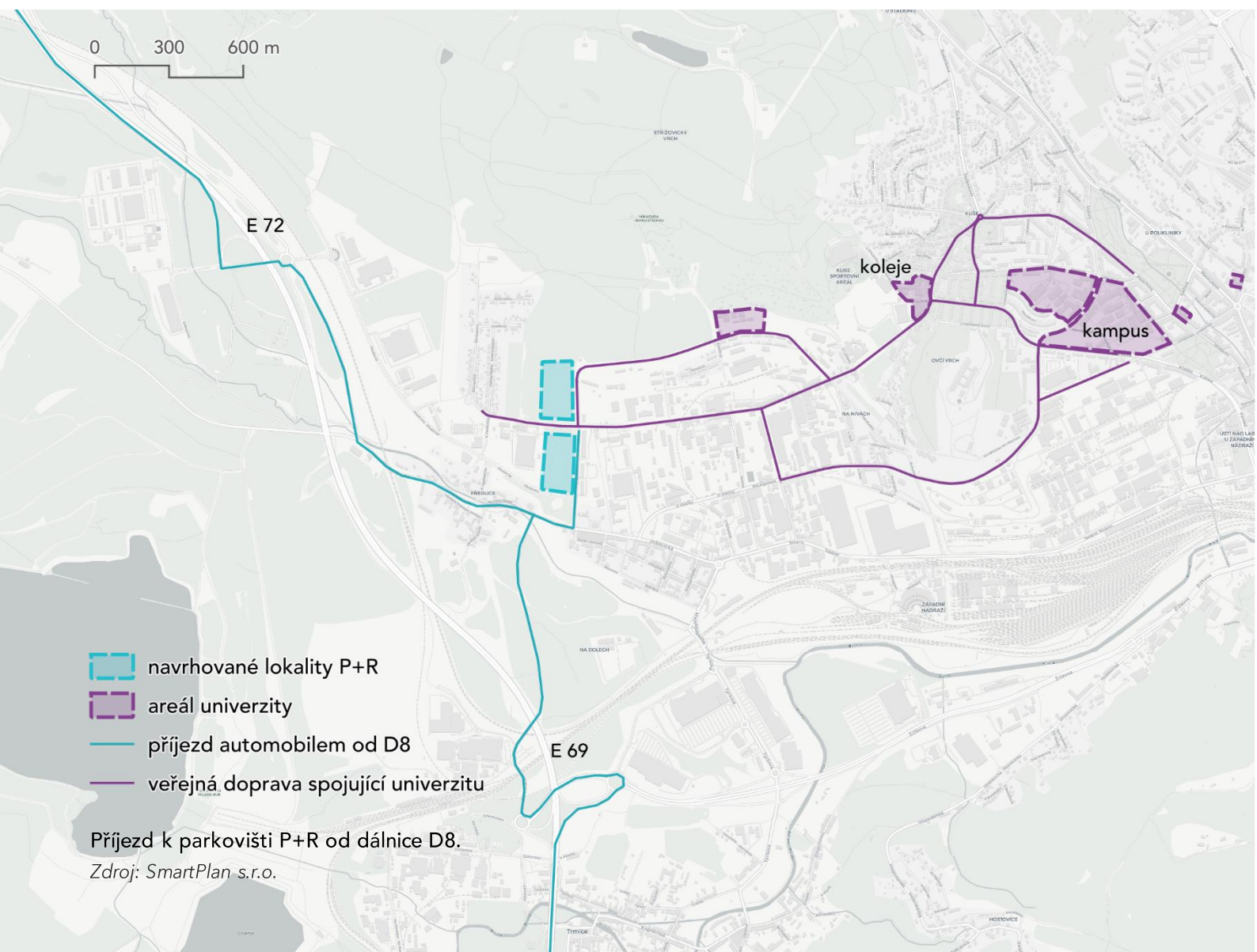
Dle územního plánu, který je v současnosti v přípravě, se v daném území nacházejí rozvojové plochy: severně od ulice Jateční rozvojové území pro obytnou výstavbu a jižně od ulice Jateční rozvojové území pro produkční funkci. Obě lokality jsou vedeny jako rozvojová území. Jedná se o pozemky ve vlastnictví

města. Při budoucím rozvoji této lokality mají být akcentovány potřeby a návrhy univerzity, které byly podány v procesu připomínkování územního plánu. Při dalším rozpracování záměru bude nutné podrobněji prověřit dostupné možnosti řešení.



Uvažované plochy znázorněné v připravovaném územním plánu.

Zdroj: www.usti.cz



- navrhované lokality P+R
- areál univerzity
- příjezd automobilem od D8
- veřejná doprava spojující univerzitu

Příjezd k parkovišti P+R od dálnice D8.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

Bezpečnost a kvalita prostředí

Lokalita vyžaduje urbanistickou a architektonickou kultivaci tak, aby nepůsobila zanedbaně nebo nebezpečně. Nicméně na základě aktuálních statistik portálu Mapa kriminality za rok 2025 však situace v dané lokalitě není natolik závažná; počet evidovaných případů se pohybuje v obdobných mezích jako

v jiných částech města s podobnou strukturou zástavby. Lokalita tedy není z hlediska bezpečnosti riziková, nicméně prevence a kvalitní návrh prostoru jsou nezbytné.

➤ www.kriminalita.policie.gov.cz



Počet deliktů není v porovnání s okolními částmi nijak výjimečný.

Zdroj: www.kriminalita.policie.gov.cz

Návaznost na MHD

Podmínkou funkčnosti P+R je kvalitní a kapacitní napojení na MHD. V případě realizace parkoviště je nutné posílit frekvenci a kapacitu spojů v návaznosti na jeho provoz.

➤ C2 Zvýšení frekvence spojů v návaznosti na parkoviště P+R

F/



KOMUNIKACE, PARTICIPACE A OSVĚTA

BALÍČKY OPATŘENÍ

Informovanost v oblasti mobility

Cílem je vytvořit ucelený informační systém zahrnující přehlednou webovou sekci, mobilní aplikaci a vstupní balíčky pro nové studenty a zaměstnance. Důraz se klade také na trvalou osvětu a pořádání tematických akcí.

→ [s. 73](#)

Informace a komunikace parkování

Zejména v oblasti parkování je zásadní včasná komunikace jakýchkoliv změn společně s nabídkou dostupných alternativ. Snahou je také navigovat uživatele na dostupné parkovací kapacity ve městě mimo samotný areál univerzity.

→ [s. 78](#)

Řízení, monitoring a participace

Klíčovým krokem je zřízení pozice manažera mobility, který zajistí koordinaci a implementaci celého plánu. Rozhodování se bude opírat o reálná data z nových sčítačů, testování opatření v platformě Living Lab a o spolupráci s městem.

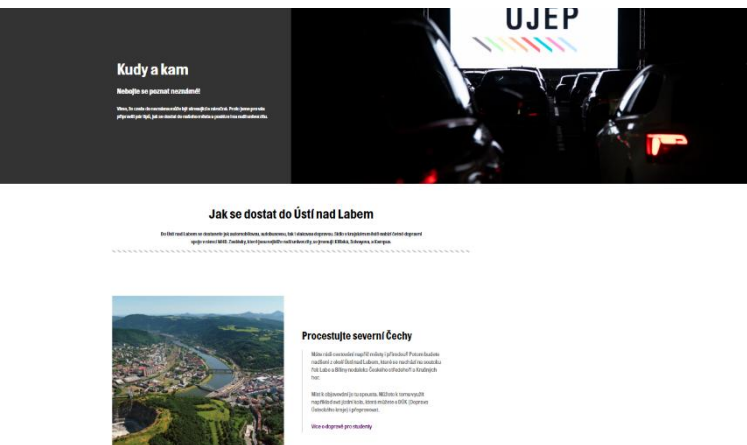
→ [s. 81](#)

F/I Informovanost v oblasti mobility

Informace o dopravních možnostech představují důležitý předpoklad pro efektivní fungování mobility na univerzitě. Pro nové studenty i zaměstnance je orientace v dopravním systému jedním z prvních kroků při začlenění do každodenního provozu univerzity. Přehledná, srozumitelná a snadno dostupná komunikace může významně ovlivnit volbu dopravního prostředku a podpořit využívání udržitelných forem dopravy.

V současnosti jsou informace o dopravě na UJEP roztržštěné a obtížně dohledatelné. Základní informace se nacházejí jak na hlavním webu univerzity, tak na stránce myjsmeujep.cz, přičemž propojení mezi těmito zdroji je nedostatečné a uživatel nemusí o existenci doplňkového webu vůbec vědět. Obsah dostupných informací má navíc často obecný nebo propagační charakter a neposkytuje praktické návody pro každodenní dojíždění do kampusu. Chybí zejména přehledné informace o trasách z hlavního nádraží, využití MHD, tarifních možnostech, parkování či kombinaci jednotlivých dopravních módů.

Informace pro nové studenty jsou dále rozděleny mezi více formátů, včetně webových stránek, PDF brožury a doprovodných materiálů. V těchto materiálech však informace o dopravě buď zcela chybí, nebo jsou nedostatečné. Dostupná videa a mapové podklady mají omezenou informační hodnotu a nejsou koncipovány jako efektivní nástroj pro rychlou orientaci. Výsledkem je nepřehledný informační systém, který neposkytuje uživatelům jasně a snadno využitelné podklady pro rozhodování o způsobu dopravy do kampusu i v jeho rámci.



Na webu www.myjsmeujep.cz je v sekci Doprava spíše nabídka výletů po okolí než instrukce, jak se dostat na univerzitu.

Zdroj: www.myjsmeujep.cz/doprava/



F1 Infobalíčky mobility pro nové studenty a zaměstnance

 PROJEKT UNIVERZITY  KRÁTKODOBÝ HORIZONT

Vytvoření přehledného informačního balíčku o dopravě a mobilitě pro nové studenty a zaměstnance, který bude kombinovat stručnou tištěnou verzi s podrobnější digitální platformou.

Informace o dopravě jsou pro nově příchozí často roztržité a obtížně dohledatelné, což může vést k preferenci individuální automobilové dopravy i v situacích, kdy existují vhodné alternativy. Přehledná a srozumitelná komunikace hned při nástupu na univerzitu může významně ovlivnit dopravní chování uživatelů kampusu.

Na stránkách univerzity je v současnosti k dispozici PDF materiál „Průvodce pro prváky“, jehož struktura však již neodpovídá současným potřebám. Vhodné je proto vytvořit komplexnější systém informací, který bude kombinovat stručný tištěný materiál s podrobnější digitální verzí. Základem by měla být dedikovaná webová stránka pro nové studenty a zaměstnance, kde budou všechny klíčové informace soustředěny na jednom místě. Inspirací mohou být stránky pro prváky na jiných univerzitách (Provozně ekonomická fakulta ČZU, Přírodovědecká fakulta UK), které přehledně vysvětlují fungování studia i každodenní provoz kampusu.

www.jsemprvak.pef.czu.cz

www.prirucka-prvaka.natur.cuni.cz

V první fázi je možné informace o dopravě a mobilitě začlenit také do již existující sekce Udržitelnost na webu univerzity. Toto řešení je však z hlediska uživatelské přívětivosti méně vhodné, protože se jedná o tematicky širší sekci, kterou nově příchozí uživatelé nemusí přirozeně vyhledávat a informace zde tak mohou zůstat hůře dohledatelné.

Tištěná verze může mít podobu krátkého letáku, který bude distribuován při zápisu nebo při nástupu zaměstnance. Tento materiál by měl sloužit především jako základní orientační přehled a rozcestník na detailní informace dostupné na webu.



Webová stránka pro prváky na PEF ČZU.

Zdroj: www.jsemprvak.pef.czu.cz

Obsah informačního balíčku

Součástí informačního balíčku by měly být tyto informace týkající se dopravy a mobility:

- veřejná doprava (cesta z nádraží – mapa, linky MHD ke kampusu)
- cyklistická doprava (parkování kol v areálu – mapa, dobíjení, sprchy, v budoucnu bikesharing)
- parkovací možnosti a carpooling (omezení pro studenty, aplikace pro carpooling, registrace SPZ pro zaměstnance, mapa, kde zaparkovat mimo kampus)
- mapa kampusu
- specifiky pro zaměstnance (příspěvek na dopravu pro zaměstnance, udržitelné služební cesty)

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

→ !

Vytvořit přehlednou webovou stránku pro prváky, která bude zahrnovat informace o mobilitě.

→ !

Vytvořit krátký informační leták distribuovaný při zápisu studentů a při nástupu nových zaměstnanců.



F2 Pravidelná komunikace o možnostech udržitelné dopravy

 PROJEKT UNIVERZITY | → KONTINUÁLNÍ PROJEKT

Vytvoření jednotné a systematicky spravované webové sekce o dopravě na UJEP a návazná komunikace v aplikaci UJEPapp. Zde budou soustředěny informace o veřejné, cyklistické dopravě i parkování.

Vedle infrastrukturních a organizačních faktorů hraje významnou roli také informovanost a vnímání jednotlivých dopravních módů. Část studentů a zaměstnanců má o veřejné dopravě zkreslené představy nebo se neorientuje v tarifech a možnostech efektivního využívání udržitelné dopravy. Informační bariéra tak představuje samostatný faktor, který může významně ovlivňovat volbu dopravního prostředku.

Ke komunikaci je vhodné používat následující komunikační kanály:

- web UJEP (samostatná sekce „Doprava na UJEP“)
- mobilní aplikace UJEPapp
- interní newsletter a sociální síť univerzity
- fyzické informační prvky (nástěnky, mapy, letáky)
- začlenění tématu do výuky

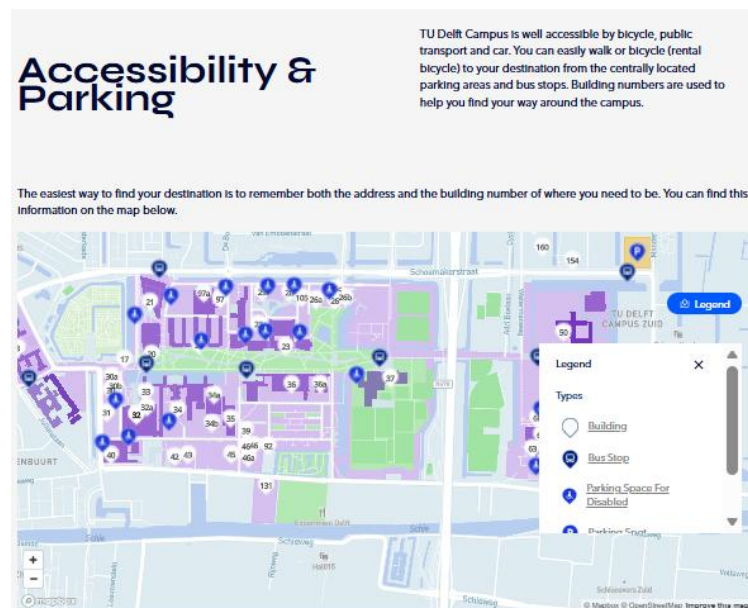
Webová sekce Doprava na UJEP

Hlavní platformou bude samostatná sekce „Doprava na UJEP“ na webu univerzity, která bude představovat centrální zdroj informací. Současná podoba webu <https://myjsmeujep.cz/doprava/> je nedostatečná, chybí zde přehledné mapy i důležité informace.

Web má obsahovat přehledné mapy dostupnosti kampusu a kolejí, vysvětlení tarifního systému, informace o parkování v kampusu i mimo kampus. Součástí budou i informace o carpoolingu, možnostech udržitelné dopravy při zahraničních cestách. Obsah má být pravidelně aktualizován. Vhodným vzorem může být web Technické univerzity Delft.

↗ www.tudelftcampus.nl/accessibility/

Zde jsou pomocí různých map zobrazené informace o parkování, dobíjecích stanicích, veřejné dopravě ale také o možnostech uschování jízdního kola.



Technická univerzita Delft nabízí na webu přehledné interaktivní mapy.

Zdroj: TU Delft

Vhodně je řešena sekce s dopravou také na Masarykově univerzitě, včetně možností, kde parkovat v okolí ↗ www.muni.cz/open-day/doprava

Aplikace UJEPapp

Na webovou platformu má být navázána komunikace prostřednictvím mobilní aplikace UJEP. Vše výše uvedené má nabízet i mobilní aplikace, včetně mapy jednotlivých budov a navigaci k nim. Aplikace bude také využívána pro operativní sdělení (dlouhodobá omezení, zásadní změny spojení) a pro připomínání dostupných alternativ dopravy (carpooling).

Infobalíčky pro nové studenty a zaměstnance

Specifickou pozornost je nutné věnovat novým studentům a zaměstnancům. Informace o dopravních možnostech mají být předávány při nástupu do studia či zaměstnání. ↗ [F1 Infobalíčky mobility pro nové studenty a zaměstnance](#)

Podpora udržitelných zahraničních cest

Zaměstnanci budou informováni o možnostech kombinace dopravy a o ekonomických i environmentálních souvislostech volby dopravního prostředku. Obdobný princip bude uplatněn u zahraničních cest (např. ERASMUS+, CEEPUS), kde budou účastníci informováni o možnostech nízkoemisní dopravy.

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

→ !

Vytvořit z webu „Doprava na UJEP“ centrální informační rozcestník. Zpracovat přehledné mapy se zobrazením parkovacích kapacit ve městě, cyklostanů.

→ !

Klíčové informace o dopravě doplnit i do mobilní aplikace. Aplikaci systematicky využívat pro rozesílání operativních sdělení.

→ !

Začlenit téma udržitelné mobility do interních komunikačních kanálů (newsletter, sociální sítě) a informovat zaměstnance i studenty o možnostech nízkoemisní dopravy při zahraničních cestách.



F3 Pořádání tematických akcí

 PROJEKT UNIVERZITY |→ KONTINUÁLNÍ PROJEKT

Na univerzitě již částečně probíhají aktivity na podporu udržitelné mobility. Nyní je vhodné tyto aktivity zastřešit na webu a komunikovat napříč celou univerzitou.

Opatření je zaměřeno na systematickou organizaci tematických akcí a kampaní podporujících udržitelnou a aktivní mobilitu. Tyto aktivity umožňují praktické vyzkoušení alternativních způsobů dopravy, zvyšují povědomí o jejich přínosech a přispívají k dlouhodobé změně dopravního chování. Termíny akcí je nutné koordinovat s ohledem na začátek a konec semestru a zkuškové období.

Do práce na kole

Na univerzitě již v omezené míře probíhá zapojení do celorepublikové výzvy Do práce na kole. Opatření předpokládá rozvoj této aktivity směrem k systematictější univerzitní kampani, posílení její propagace napříč všemi fakultami a součástmi univerzity a vytvoření jednotného zastřešení na úrovni UJEP.



Předávání ocenění výhercům.

Zdroj: www.udrzitelna.upol.cz

Evropský týden mobility

Další možností je zapojení univerzity do Evropského týdne mobility. Program může zahrnovat informační a vzdělávací aktivity (přednášky, workshopy, prezentace témat udržitelné mobility), motivační nástroje (soutěže mezi fakultami, snídaň pro cyklisty) i dočasné pilotní zásahy v areálu kampusu, které umožní testování alternativních dopravních řešení. Vhodné je zapojení jednotlivých fakult a součástí univerzity, například formou dílčích aktivit realizovaných v rámci společného tematického rámce.

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

- ! Vytvořit webovou stránku věnovanou udržitelným aktivitám s přehledem pořádaných akcí, která bude sloužit jako centrální rozcestník.
- ! Systematizovat kampaň Do práce na kole a pravidelně přehledně vyhodnocovat účast.
- ! Zapojovat se do Evropského týdne mobility prostřednictvím tematicky provázaného programu zahrnujícího vzdělávací a informační aktivity.



Přehledné vyhodnocení akce.

Zdroj: www.udrzitelna.upol.cz

Inspirací je přístup Univerzity Palackého v Olomouci, která výzvu Do práce na kole realizuje pod hlavičkou univerzity a doplňuje ji o univerzitní soubor fakult a součástí. Účastníci se při registraci zařazují ke konkrétní fakultě, výsledky jsou po skončení výzvy vyhodnocovány v několika kategoriích a prezentovány na společném setkání spojeném s oceněním nejúspěšnějších týmů a jednotlivců. Tento model více motivuje účastníky, podporuje soutěživost mezi fakultami a zároveň umožňuje vyhodnocení kampaně.



F/II Informace a komunikace parkování

System parkování v univerzitním kampusu je ze své podstaty kapacitně omezený. Aby mohl fungovat efektivně a spravedlivě, musí být jeho pravidla jednoznačně komunikována a pro uživatele snadno pochopitelná.

Informace o parkování na UJEP jsou v současnosti obtížně dostupné a nejsou systematicky komunikovány. Na webových stránkách univerzity se nacházejí pouze základní textové informace o režimu vjezdu do areálu, které jsou navíc skryté bez přímého odkazu. Tyto informace jsou omezeny především na výčet oprávněných uživatelů a časová omezení parkování a neposkytují širší kontext ani praktické pokyny pro uživatele. Chybí zejména navigace na alternativní parkovací možnosti mimo areál či vysvětlení celkového systému parkování.



F4 Komunikace změn systému parkování

 PROJEKT UNIVERZITY | → KONTINUÁLNÍ PROJEKT

Včasná komunikace změn zajistí jejich přijetí mezi studenty a zaměstnanci. Spolu s vysvětlením důvodů pro zavedení restrikcí mají být vždy komunikovány dostupné alternativy.

Změny v systému parkování v areálu kampusu představují zásah do každodenních dopravních návyků studentů i zaměstnanců. Z tohoto důvodu je nezbytné věnovat značnou pozornost systematické, včasné a srozumitelné komunikaci připravovaných opatření. Nedostatečná nebo opožděná komunikace může vést k nepochopení přijatých opatření, negativnímu vnímání změn a snížené akceptaci nového systému.

Komunikace by měla začít s dostatečným předstihem před samotnou implementací změn. Uživatelé areálu musí být informováni nejen o tom, že ke změnám dochází, ale také o jejich důvodech, cílech a očekávaných přínosech. Důležitou součástí sdělení je vysvětlení, že opatření směřují ke zlepšení dopravní situace v kampusu, efektivnějšímu využití parkovacích kapacit a podpoře udržitelnějších forem dopravy.

Důležitou roli hraje také komunikace v období bezprostředně po zavedení změn. V této fázi je vhodné poskytovat průběžné informace o fungování systému, reagovat na vzniklé problémy a případně vysvětlovat dílčí úpravy. Pravidelná komunikace pomáhá nastavení nového režimu a snižuje míru nejistoty mezi uživateli.

Hlavní změny ke komunikaci

- ↗ E1 Regulace vjezdu do areálu pro studenty
- ↗ E2 Regulace parkování uvnitř areálu
- ↗ E3 Jednoznačné vymezení míst se zákazem parkování

Komunikační kanály

Informace o změnách systému parkování by měly být komunikovány prostřednictvím více kanálů tak, aby zasáhly co nejširší skupinu uživatelů. Mezi základní komunikační nástroje patří zejména:

- webové stránky univerzity a samostatná sekce věnovaná mobilitě v kampusu ↗ F2 Pravidelná komunikace o možnostech udržitelné dopravy
- hromadná e-mailová komunikace směrem ke studentům a zaměstnancům
- informační bannery a aktuality v univerzitních informačních systémech, UJEPapp
- sociální sítě univerzity
- fyzická informační kampaň přímo v areálu (plakáty, informační tabule, letáky)
- informace v prostoru parkovišť

Komunikace restrikcí společně s alternativami

Klíčovým pravidlem komunikace je, že s každým oznámením restrikce má být komunikována také dostupná alternativa.

- Spolu s informací o zákazu vjezdu pro studenty má být propagována aplikace pro carpooling, která studentům naopak garantuje vjezd a vyhrazené místo, pokud svezou kolegy. ↗ D2 Podpora carpoolingu mezi studenty a zaměstnanci
- Uživatelé mají být navigováni na dostupné kapacity ve městě – městské garáže, odkud lze do kampusu snadno dojet MHD. ↗ F5 Využití a komunikace dostupných parkovacích kapacit ve městě

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

- !
Využívat kombinaci digitálních i fyzických nástrojů (web, e-mail, informační systémy, aplikace, soc. sítě).
- !
Každé omezení (např. regulace vjezdu, omezení parkování) komunikovat společně s alternativami.



F5 Využití a komunikace dostupných parkovacích kapacit ve městě

 PROJEKT UNIVERZITY  KRÁTKODOBÝ HORIZONT

Aktivní využití a systematická komunikace dostupných parkovacích kapacit mimo areál kampusu. Možností je také navázání spolupráce s komerčním sektorem.

Opatření vychází ze skutečnosti, že část studentů a zaměstnanců dojíždí z obcí s omezenou nabídkou veřejné dopravy nebo s časově nevýhodným spojením. Z důvodu omezených kapacit v areálu kampusu je vhodné nabídnout možnost parkování mimo kampus s následným pokračováním cesty udržitelným způsobem, zejména městskou hromadnou dopravou, pěšky nebo na sdíleném kole.

Městská parkoviště

V Ústí nad Labem existuje několik parkovacích ploch, které nabízejí celodenní stání za poplatek v řádu desítek korun:

- garáže Zanádraží
- parkoviště Přístavní
- parkoviště Zeyerova (dočasně zřízené v souvislosti s rekonstrukcí mostu)
- Mariánské garáže (centrum města)

Spolupráce s komerčním sektorem

Další možností je navázání spolupráce s provozovateli komerčních parkovišť s větší kapacitou, zejména:

- parkoviště Kaufland v blízkosti univerzity
- parkoviště Tamda v severní části města

V tomto případě je možné jednat o vyčlenění části kapacity nebo o časově omezeném režimu využití. Univerzita by tyto možnosti aktivně komunikovala směrem ke studentům a zaměstnancům, čímž by mohlo dojít i ke zvýšení návštěvnosti dotčených provozoven (např. kombinace parkování s nákupem). Model by byl založen na oboustranné výhodnosti bez nutnosti investic do nové infrastruktury.



Rozlehlé parkoviště Tamda na severu města.

Zdroj: *Mapy.com*

Součástí má být průběžná aktualizace informací o kapacitách, cenových podmínkách a návaznostech na MHD či cyklistickou dopravu. Informace o těchto možnostech budou systematicky komunikovány zejména na webových stránkách univerzity, v materiálech pro nové studenty a zaměstnance a v rámci kampaní na podporu udržitelné mobility.

[➤ F1 Infobalíčky mobility pro nové studenty a zaměstnance](#)

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

→ !

Vytvořit a pravidelně aktualizovat přehled parkovišť, včetně cenových podmínek, kapacitních možností a návaznosti na MHD, pěší a cyklistickou dopravu.

→ !

Provéřit možnost dohody s vybranými komerčními subjekty o využívání části kapacit, případně o zvýhodněném režimu parkování pro uživatele univerzity.

→ !

Zajistit pravidelnou a přehlednou komunikaci těchto možností na webu univerzity, v informačních materiálech pro nové studenty a zaměstnance a v rámci kampaní zaměřených na udržitelnou mobilitu.



F/III Řízení, monitoring a participace

Efektivní řízení mobility v univerzitním prostředí není jednorázovým opatřením, ale dlouhodobým procesem založeným na koordinaci, práci s daty a aktivním zapojením uživatelů. Samotná infrastruktura nedokáže zajistit funkční dopravní systém, pokud není doplněna o řízení, práci s daty a zapojení uživatelů.

V současnosti chybí dlouhodobý sběr a vyhodnocování dat o dopravním chování, zejména v oblasti pěší a cyklistické dopravy, což omezuje možnosti kvalifikovaného rozhodování. Data jsou získávána spíše jednorázově, bez návaznosti na systematický monitoring a bez možnosti sledovat vývoj v čase.

Současně není v rámci univerzity určena odpovědnost za oblast mobility. Agenda je roztržena mezi více subjektů, přičemž chybí koordinační role, která by zajišťovala provázanost jednotlivých opatření a jejich průběžné vyhodnocování.



F6 Zřízení role manažera mobility

 PROJEKT UNIVERZITY |→ KONTINUÁLNÍ PROJEKT

Zřízení pozice manažera mobility jako centrální koordinační role odpovědné za systematickou implementaci a průběžné vyhodnocování Plánu mobility UJEP.

Zřízení role manažera mobility představuje klíčové institucionální opatření pro dlouhodobou implementaci Plánu mobility. Cílem je vytvořit jednoznačně koordinační funkci, která bude odpovědná za systematické řízení agendy dopravy a mobility napříč univerzitou, za komunikaci s externími partnery a za průběžné vyhodnocování dopadů realizovaných opatření.

Role manažera mobility je koncipována jako průřezová, s přesahem do oblasti investic, správy majetku, digitalizace, komunikace i výuky. Tato funkce má zajistit kontinuitu plnění plánu mobility a zabránit roztržitosti odpovědností mezi jednotlivé útvary.

Spolupráce

Manažer mobility má být v pravidelném kontaktu zejména s těmito subjekty:

- studenti a zaměstnanci univerzity
- vedení univerzity
- vedoucí investičního oddělení
- prorektor pro rozvoj a digitalizaci
- vedoucí centra informatiky
- zástupci fakult
- odborová organizace
- vedení města Ústí nad Labem
- vedení Ústeckého kraje

Směrem dovnitř univerzity má být role zaměřena na koordinaci jednotlivých aktivit, sladění investičních a neinvestičních kroků a na zajištění informovanosti vedení o postupu implementace. Směrem na okolní instituce má být zajištěna vazba na strategické dokumenty města a kraje, zejména v oblasti veřejné dopravy, parkovací politiky, bezpečnosti dopravy a rozvoje infrastruktury.

Hlavní agenda

Manažer mobility má mít na starost především následující agendu:

- **Komunikace a participace:** Komunikace tématu mobility směrem ke studentům a zaměstnancům. Spolupracuje na organizaci informačních kampaní, tematických akcí a participativních aktivit a zajišťuje průběžný sběr podnětů.
- **Účast na koordinaci investičních projektů:** Zapojení do přípravy a posuzování investičních projektů z hlediska dopravního řešení. Cílem je včasné zohlednění principů udržitelné mobility.
- **Evidence informací agendy dopravy a mobility:** Součástí agendy je systematická evidence a aktualizace dat souvisejících s mobilitou. Data slouží jako podklad pro vyhodnocování plnění plánu mobility a jeho průběžné aktualizace.
- **Vlastní rozvoj a vzdělávání v tématu dopravy a mobility:** Manažer mobility průběžně rozvíjí svou odbornost v oblasti plánování dopravy, mobility managementu a behaviorálních změn. Nové poznatky jsou přenášeny do praxe formou návrhů opatření a metodických doporučení.
- **Projekt Living Lab:** Univerzitní kampus je využíván jako testovací prostředí pro pilotní projekty v oblasti mobility.
[↗ F7 Platforma Living Lab](#)
- **Zahrnutí tématu mobility a dopravy do výuky:** Téma mobility je systematicky začleňováno do výuky. Manažer mobility iniciuje spolupráci s fakultami, podporuje zadávání studentských prací zaměřených na problémy kampusu a rozvíjí mezioborovou spolupráci.

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

- !
Definovat pozici manažera mobility, určit jeho pravomoci, odpovědnosti a vazby na jednotlivé útvary.
- !
Nastavit pravidelnou komunikaci mezi manažerem mobility a klíčovými aktéry.



F7 Platforma Living Lab

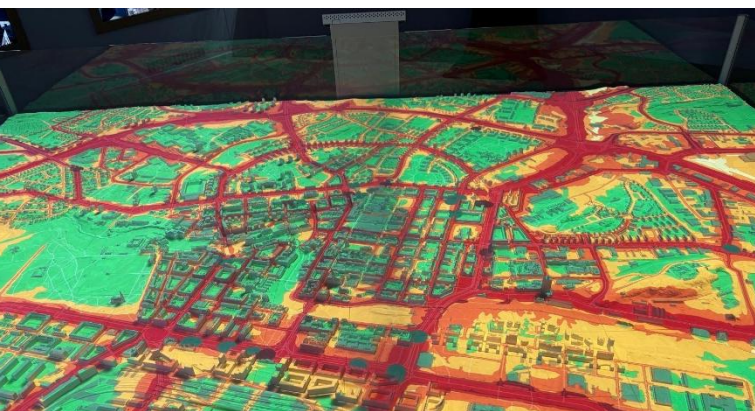
 PROJEKT UNIVERZITY | → KONTINUÁLNÍ PROJEKT

Zřízení platformy Living Lab jako experimentálního prostředí pro testování dopravních opatření před jejich plošnou realizací. Vhodné je vytvoření digitálního dvojčete, které umožní práci s daty a diskusi nad problematikou.

Navrhováno je zřízení experimentální platformy Living Lab, která umožní testování, ověřování a vyhodnocování opatření v prostředí kampusu. Living Lab představuje otevřený inovační ekosystém založený na spolupráci univerzity, studentů, zaměstnanců a dalších partnerů. Jeho cílem je podpora evidence-based přístupu k plánování mobility a ověřování funkčnosti navrhovaných intervencí před jejich plošnou implementací.

Významným prvkem platformy bude vytvoření modelu kampusu, resp. jeho digitálního dvojčete, případně digitálního kiosku umístěného na frekventovaném místě kampusu. Tento interaktivní prvek bude sloužit jako vizualizační a diskusní platforma, na níž budou zobrazována vybraná data o mobilitě.

Platforma bude současně rozvíjena jako výzkumné a výukové prostředí. Vytvoření digitálního dvojčete umožní využívat kampus jako digitální testbed – tedy simulovat, analyzovat a optimalizovat různé scénáře opatření ještě před jejich realizací v reálném prostoru. Tento postup je efektivní jak z hlediska nákladů, tak z hlediska environmentálních dopadů.



Digitální dvojče ve městě Norrköping.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

Zároveň se otevírá prostor pro zapojení studentů do řešení konkrétních problémů mobility v kampusu, a to zejména prostřednictvím semestrálních a závěrečných prací. Studenti tak mohou na základě reálných dat navrhnout a vyhodnocovat jednotlivá opatření, přičemž jejich výstupy budou přímo využitelné pro další rozvoj kampusu.

Living Lab bude využíván k realizaci experimentů zaměřených zejména na pěší mobilitu, cyklo dopravu a veřejnou dopravu. Opatření budou testována formou dočasných úprav infrastruktury, pop-up prvků, pilotních služeb či motivačních programů a jejich dopady budou systematicky vyhodnocovány.

Vybraná opatření vhodná pro testování, pilotní ověřování nebo průběžné datové vyhodnocování:

- A8 Odstraňování bariér a kultivace vstupů do areálu
- B3 Budování bezpečných a krytých parkovacích stání pro kola
- F3 Pořádání tematických akcí
- F8 Instalace sčítačů pěších a cyklistů

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

- !
Zpracovat digitální dvojče umožňující diskusi, vizualizaci dat nebo testování variantních řešení.
- !
Pořádat diskuzi, testovat vybraná opatření formou dočasných úprav a měřit jejich dopady.

F8 Instalace sčítačů pěších a cyklistů

PROJEKT UNIVERZITY ⚡ KRÁTKODOBÝ HORIZONT

Zavedení monitoringu pěších a cyklistů pomocí kombinace pyrometrických detektorů a indukčních smyček. Nezbytné je technicky upravit vjezdové brány tak, aby cyklisté projížděli detekční zónou.

Instalace sčítačů pěších a cyklistů představuje nástroj systematického a dlouhodobého monitoringu intenzit bezmotorové dopravy do areálu univerzity. Smyslem opatření je sledovat vývoj v čase a opírat rozhodování o reálná data. Díky tomu lze vyhodnocovat účinnost realizovaných opatření v oblasti aktivní mobility a podkládat investiční či koncepční rozhodnutí měřitelnými ukazateli.

Umístění sčítačů

Pro získání interpretovatelných dat je nejhodnější instalovat sčítače na hlavních vjezdech a přístupových trasách do areálu. Instalace uvnitř areálu je možná, avšak poskytovala by pouze dílčí informaci. Data by v takovém případě měla spíše orientační charakter a jejich vypovídací hodnota pro strategické řízení mobility by byla omezená.

Univerzitní prostředí

Sčítače tohoto typu jsou primárně určeny pro instalaci na samostatných cyklostezkách nebo pěších komunikacích, kde je pohyb veden relativně jednoznačně a uživatelé nemají možnost zařízení snadno obejít. Univerzitní prostředí je otevřené a sčítání se zde provádí obtížněji. Pohyb studentů na vstupech často neprobíhá v jednoduchém koridoru, což komplikuje volbu místa tak, aby byli zaznamenáni všichni, kteří do areálu vstoupí nebo vjedou.

Z pohledu cyklistů je problémem současné řešení většiny vjezdů do kampusu, které neumožňuje pohodlný a legální vjezd cyklistů po vozovce. Cyklisté jsou často nuceni jet nebo vést kolo po chodníku. To představuje komplikaci zejména při použití indukční smyčky při objíždění závoru přes chodníkovou plochu. ➔ [B1 Zlepšení podmínek pro průjezd cyklistů areálem kampusu](#)

Za vhodně řešený lze považovat vjezd z křižovatky Reslova - České mládeže, kde je možné instalovat sčítač bez nutnosti dalších úprav. V ostatních případech je nutné upravit délku závoru tak, aby byl umožněn legální průjezd cyklistů po vozovce přes místo instalace indukční smyčky.



Sčítače je doporučeno umístit ke vstupům do univerzity.

Zdroj: SmartPlan s.r.o.

Technické řešení

Z hlediska technologie existuje několik variant řešení. Nejjednodušší zařízení zaznamenávají souhrnný počet průchodů a průjezdů bez rozlišení mezi chodci a cyklisty. Takové řešení je technicky méně náročné, avšak neposkytuje data o jednotlivých skupinách uživatelů.

V případě rozlišení chodců a cyklistů je vhodné využít kombinaci dvou detektorů: pyrometrického senzoru zaznamenávajícího chodce na základě teplotního rozdílu a indukční smyčky instalované ve vozovce, která detekuje kovové části jízdních kol. Tato varianta umožňuje oddělené sčítání obou skupin bez využití kamerové technologie, avšak její přesnost je podmíněna tím, že cyklisté skutečně projíždějí přes místo instalace smyčky.



Sčítač kombinující indukční smyčku a pyrometrický detektor.

Zdroj: www.eco-counter.com

Systém může být doplněn o venkovní displej zobrazující aktuální počet chodců a cyklistů. Tento prvek může působit motivačně a posilovat vnímání aktivní mobility jako běžné a podporované součásti univerzitního prostředí.



Sčítače v Plzni.

Zdroj: Město Plzeň

Hlavní aktivity plynoucí z této kapitoly:

→ !

Před instalací sčítačů realizovat úpravy závor na vytvářených profilech, aby byli cyklisté přirozeně navedeni do vozovky nad indukční smyčku.

→ !

Instalovat sčítače pěších a cyklistů dle stanovených podmínek a pravidel.

F9 Spolupráce s městem v oblasti mobility

 SPOLUPRÁCE S MĚSTEM |→ KONTINUÁLNÍ PROJEKT

Ustanovení spolupráce mezi městem a univerzitou na klíčových strategických dokumentech. Součinnost na strategické, analytické i projektové úrovni zajistí vzájemné sdílení dat nebo koordinaci investic.

Cílem opatření je zajistit promítnutí opatření navržených v tomto Plánu do klíčových strategických a územně plánovacích dokumentů města a vytvořit stabilní rámec spolupráce mezi univerzitou a městem v oblasti dopravního plánování.

Dotčené městské dokumenty

Spolupráce se má týkat zejména následujících dokumentů města:

- Územní plán (ve fázi návrhu, resp. jeho změny a aktualizace)
- Plán udržitelné městské mobility (PUMM)
- Strategie rozvoje města 2021–2030
- Akční plán udržitelné energetiky a klimatu (SE-CAP)

Výčet má být průběžně aktualizován dle aktuálních podkladů.

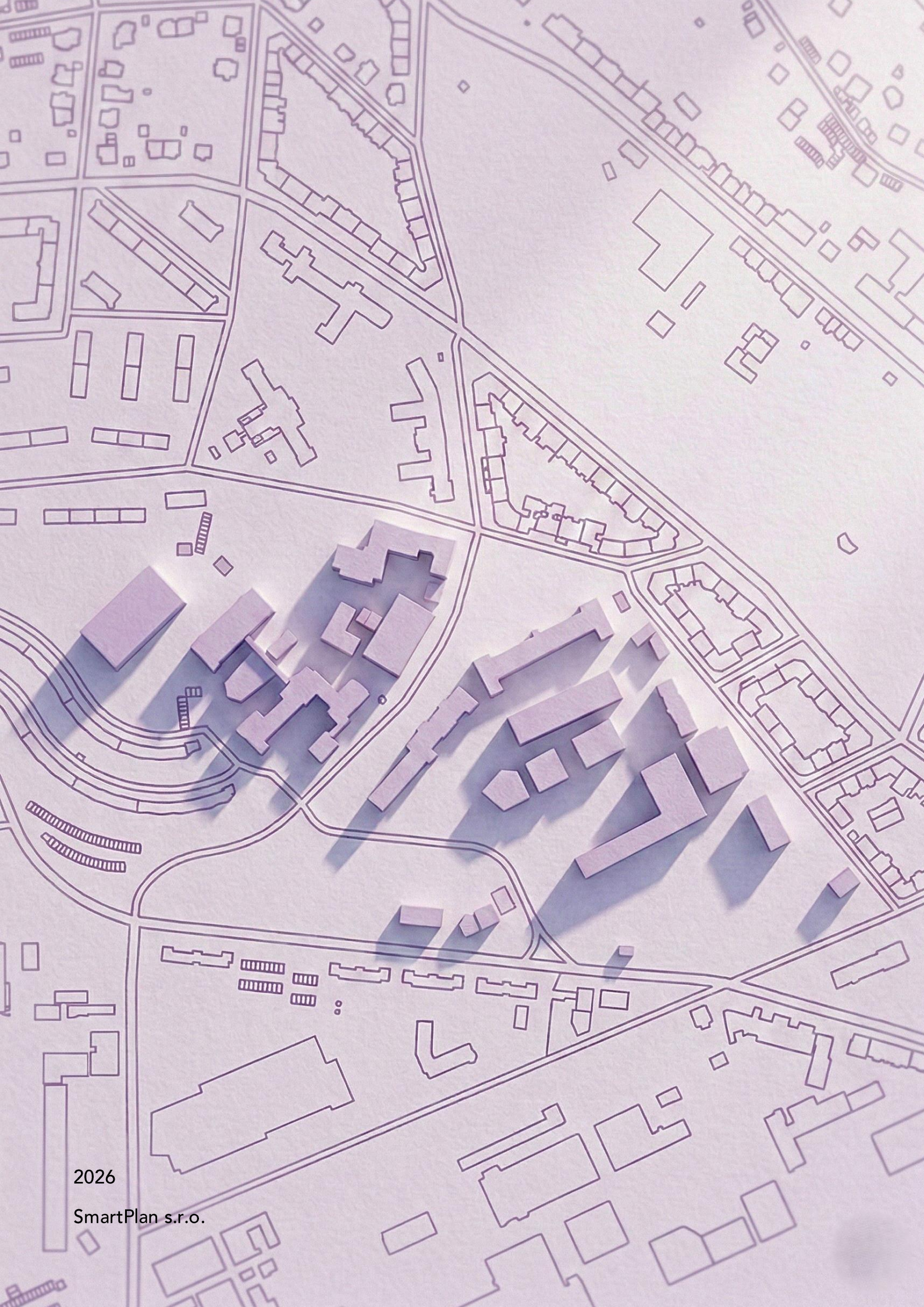
Forma spolupráce

Spolupráce má probíhat na strategické, analytické i projektové úrovni. Na strategické úrovni se má univerzita aktivně zapojovat do přípravy a aktualizací uvedených dokumentů, zejména prostřednictvím účasti v pracovních skupinách, podávání připomínek a iniciování zpracování opatření z Plánu mobility do návrhových částí městských koncepcí a akčních plánů.

Na analytické úrovni má univerzita poskytovat městu relevantní datové podklady. Jedná se zejména o data o dojížděcí studentů a zaměstnanců, data ze sčítačů pěších a cyklistů, informace o využití parkovacích kapacit a výstupy z dotazníkových šetření či participativních aktivit.

Na projektové úrovni má být usilováno o koordinaci investičních záměrů univerzity a města, zejména v případě úprav komunikací, veřejných prostranství a cyklistické infrastruktury v okolí kampusu. Cílem má být časová i technická provázanost projektů a efektivní využití veřejných prostředků. Vhodné je rovněž společné zapojování do dotačních výzev, kde může koordinovaný postup zvýšit šanci na získání podpory.





2026

SmartPlan s.r.o.