

# REPORT MOBILITY STUDUJÍCÍCH A ZAMĚSTNANÝCH V KAMPUSU UNIVERZITY PARDUBICE

ZA ROK 2025



## Obsah

Seznam obrázků: .....	3
Úvod .....	4
Cíl reportu .....	4
1 Příprava dotazníku a sběr dat .....	4
2 Výsledková část .....	4
2.1 Počet dní strávených během semestru na Univerzitě Pardubice .....	4
2.2 Využívané dopravní prostředky .....	6
2.2.1 <i>Využívané dopravní prostředky – zaměstnaní</i> .....	7
2.2.2 <i>Využívané dopravní prostředky – studující</i> .....	8
2.3 Časová náročnost dojíždění do kampusu Univerzity Pardubice .....	9
2.4 Dojezdová vzdálenost do kampusu Univerzity Pardubice .....	11
2.5 Faktory motivace ke změně způsobu dopravy k udržitelnější variantě dopravy .....	13
3 Hlavní zjištění a doporučení .....	14
3.1 Hlavní zjištění .....	14
3.2 Doporučení pro další rozvoj mobility v kampusu .....	14
4 Závěr .....	15

## **Seznam obrázků:**

<i><b>Obrázek 1</b></i> Počet dní strávených během semestru na UPCE – zaměstnaní a studující celkem..	5
<i><b>Obrázek 2</b></i> Počet dní strávených během semestru na UPCE – zaměstnaní .....	6
<i><b>Obrázek 3</b></i> Počet dní strávených během semestru na UPCE – studující.....	6
<i><b>Obrázek 4</b></i> Využívané dopravní prostředky – zaměstnaní a studující celkem .....	7
<i><b>Obrázek 5</b></i> Využívané dopravní prostředky – zaměstnaní .....	8
<i><b>Obrázek 6</b></i> Využívané dopravní prostředky – studující .....	9
<i><b>Obrázek 7</b></i> Časová náročnost dojíždění – zaměstnaní a studující celkem.....	10
<i><b>Obrázek 8</b></i> Časová náročnost dojíždění – zaměstnaní .....	10
<i><b>Obrázek 9</b></i> Časová náročnost dojíždění – studující.....	11
<i><b>Obrázek 10</b></i> Dojezdová vzdálenost – zaměstnaní a studující celkem .....	12
<i><b>Obrázek 11</b></i> Dojezdová vzdálenost – zaměstnaní .....	12
<i><b>Obrázek 12</b></i> Dojezdová vzdálenost – studující .....	12
<i><b>Obrázek 13</b></i> Faktory změny motivace na udržitelnější způsoby dopravy – zaměstnaní .....	13
<i><b>Obrázek 14</b></i> Faktory změny motivace na udržitelnější způsoby dopravy – studující .....	13

# Úvod

Mobilita představuje významnou součást každodenního fungování vysokých škol a zároveň důležitý faktor ovlivňující kvalitu univerzitního prostředí, dopravní zatížení města i environmentální dopady provozu univerzity. Způsob dopravy do kampusu ovlivňuje nejen časovou dostupnost studia a práce, ale také komfort univerzitní komunity, nároky na infrastrukturu, potřebu parkovacích kapacit či celkovou uhlíkovou stopu instituce.

Dotazníkové šetření se zaměřilo zejména na způsoby dojíždění do univerzitního kampusu, časovou a vzdálenostní náročnost cest, kombinaci dopravních prostředků, postoje k veřejné dopravě, cyklistické a pěší dopravě i na vnímání kvality dopravní infrastruktury a parkovacích možností. Součástí hodnocení je také orientační posouzení environmentálních souvislostí mobility především ve vztahu k dopadům dopravy na změnu klimatu.

## Cíl reportu

Hlavním cílem tohoto reportu je vyhodnotit výsledky dotazníkového šetření a poskytnout datově podložený přehled o současném stavu mobility v kampusu Univerzity Pardubice. Report slouží jako analytický podklad pro strategické plánování v oblasti dopravy, rozvoje univerzitní infrastruktury a podpory udržitelné mobility. Zároveň může přispět k formulaci budoucích opatření vedoucích ke zvýšení dostupnosti univerzity, zlepšení kvality univerzitního prostředí a snižování environmentálních dopadů každodenní dopravy.

## 1 Příprava dotazníku a sběr dat

Podkladem pro zpracování tohoto reportu byla data získaná prostřednictvím dotazníkového šetření zaměřeného na mobilitu, dopravní chování a postoje k udržitelné dopravě. Sběr dat byl koordinován Univerzitou Palackého v Olomouci prostřednictvím Referátu udržitelného rozvoje, přičemž odborným konzultačním partnerem byl ITREGEP – Institut pro dopravní ekonomii, geografii a politiku.

Na průzkumu se podílelo celkem 11 vysokých škol v České republice, které probíhalo od 15. května do 30. září 2025, a to v rámci spolupráce navázané na platformu UNILEAD. Za Univerzitu Pardubice se celkem zapojilo 740 osob, z toho 324 zaměstnaných a 416 studujících. To odpovídá přibližně 27 % všech zaměstnaných Univerzity Pardubice a 5,5 % studujících. Cílem šetření bylo získat detailní přehled o dopravním chování univerzitní komunity v kampusu, identifikovat hlavní faktory ovlivňující volbu dopravních prostředků a zmapovat bariéry i příležitosti pro rozvoj udržitelnějších forem mobility.

Dotazník kombinoval uzavřené otázky (např. četnost využívání jednotlivých druhů dopravy, časové úspory, postoje k dopravním opatřením) a otevřené otázky, které respondentům umožnily formulovat vlastní názory, motivace a překážky související s udržitelnou mobilitou.

## 2 Výsledková část

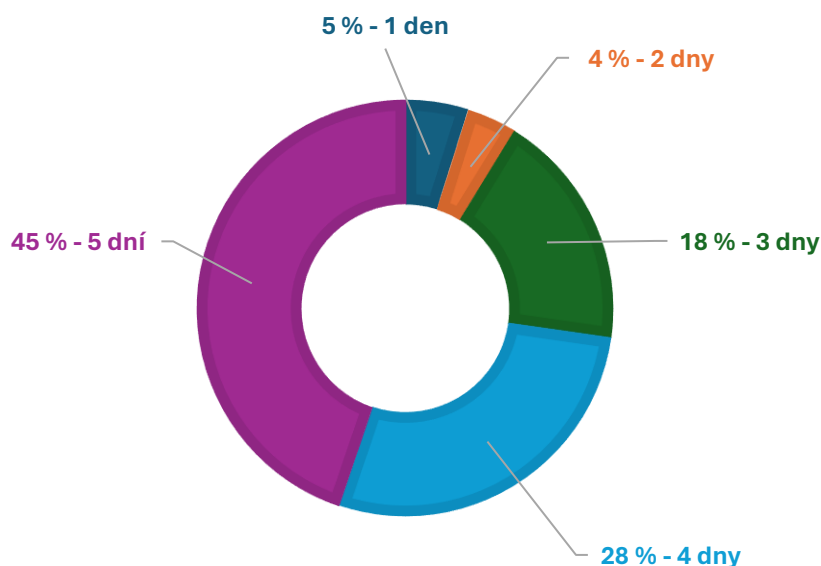
### 2.1 Počet dní strávených během semestru na Univerzitě Pardubice

Výsledky dotazníkového šetření za studující i zaměstnané jsou graficky znázorněny na Obrázku 1. Zde je vidět, že téměř polovina respondentů (45 %) tráví na Univerzitě Pardubice během semestru pět dní v týdnu. Dalších 28 % respondentů uvedlo přítomnost na univerzitě čtyři dny v týdnu a 18 % tři dny v týdnu. Získaný vzorek tak tvoří převážně osoby, které univerzitu navštěvují pravidelně a s vysokou

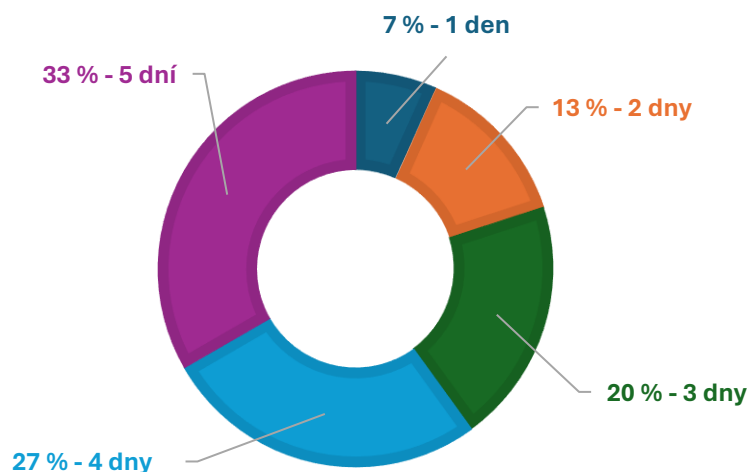
frekvencí. Frekvence přítomnosti respondentů v kampusu představuje významný faktor ovlivňující jejich dopravní chování a volbu způsobu dopravy.

Z Obrázku 2 vyplývá, že zaměstnaní Univerzity Pardubice tráví v kampusu převážně čtyři až pět dní v týdnu. Pět dní týdně uvedlo 33 % respondentů a čtyři dny 27 % respondentů. Dalších 20 % zaměstnaných navštěvuje univerzitu tři dny v týdnu. Výsledky potvrzují, že většina zaměstnanců vykonává svou pracovní činnost v pravidelném prezenčním režimu, což se promítá do vysoké frekvence cest do kampusu. Tato skutečnost má významný dopad na dopravní zatížení kampusu i na potřebu zajištění odpovídající dopravní infrastruktury, zejména v oblasti parkování, veřejné dopravy a aktivní mobility.

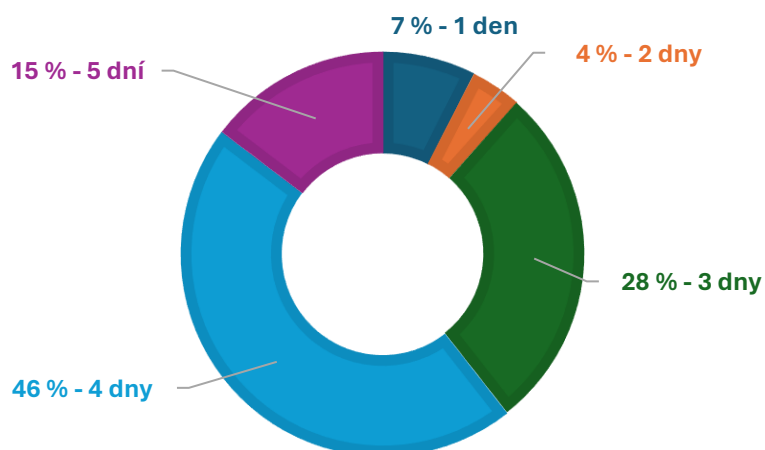
Mezi studujícími převládá pravidelná docházka do kampusu, což znázorňuje Obrázek 3. Nejvyšší podíl respondentů (46 %) uvedl přítomnost na univerzitě čtyři dny v týdnu, zatímco 15 % studujících tráví v kampusu pět dní týdně. Tři dny docházky uvedlo 28 % respondentů. Výsledky odrážejí charakter studia na Univerzitě Pardubice, kdy většina studijních programů vyžaduje pravidelnou osobní účast na výuce. Současně je patrné, že část studujících kombinuje prezenční výuku s individuální přípravou nebo jinými aktivitami mimo univerzitní prostředí.



**Obrázek 1** Počet dní strávených během semestru na UPCE – zaměstnaní a studující celkem



**Obrázek 2** Počet dní strávených během semestru na UPCE – zaměstnaní



**Obrázek 3** Počet dní strávených během semestru na UPCE – studující

## 2.2 Využívané dopravní prostředky

Strukturu dopravních prostředků využívaných respondenty při cestách do kampusu Univerzity Pardubice v členění podle jednotlivých fakult a dalších součástí univerzity zobrazuje Obrázek 4. Výsledky ukazují značné rozdíly v dopravním chování mezi jednotlivými skupinami respondentů, které souvisejí zejména s místem bydliště, dostupností veřejné dopravy a charakterem každodenního dojíždění.

Napříč většinou fakult představuje významný způsob dopravy individuální automobilová doprava, zejména cesta automobilem v roli řidiče. Nejvyšší podíl tohoto způsobu dopravy vykazují Fakulta restaurování (49 %), Fakulta ekonomicko-správní (43 %) a Rektorát (33 %). Automobilová doprava tak

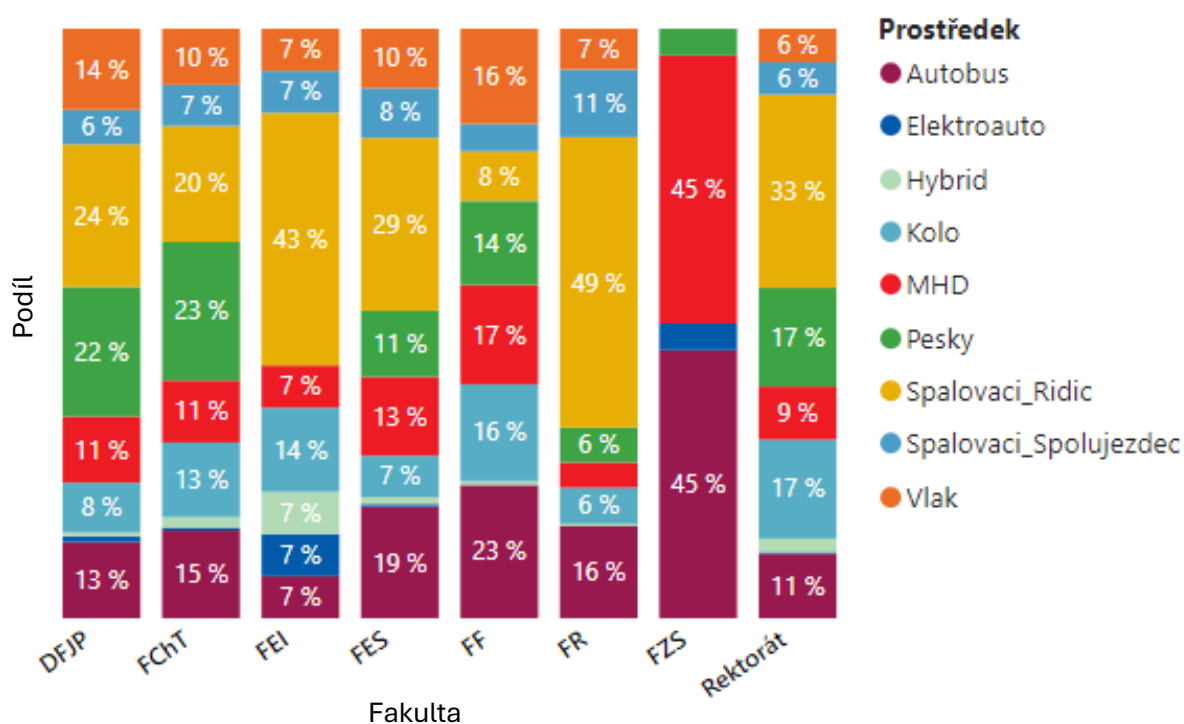
zůstává důležitou součástí mobility univerzitní komunity, především u osob dojíždějících z větších vzdáleností.

Významné zastoupení má také pěší doprava, která dosahuje nejvyšších hodnot zejména na Fakultě chemicko-technologické (23 %), Dopravní fakultě Jana Pernera (22 %) a Rektorátu (17 %). Tento výsledek může souviset s bydlením respondentů v blízkosti kampusu nebo s využíváním studentských kolejí.

Městská hromadná doprava představuje důležitý způsob přepravy především na Fakultě zdravotnických studií, kde ji využívá 45 % respondentů. Vyšší podíl využití MHD je patrný také na Fakultě filozofické (17 %) a Fakultě ekonomicko-správní (13 %).

Cyklistická doprava dosahuje nejvyššího zastoupení na Fakultě filozofické (16 %) a Rektorátu (17 %), zatímco využívání vlakové dopravy se pohybuje mezi 5 % a 16 % podle jednotlivých fakult. Hybridní vozidla a spolujízda automobilem se na celkové mobilitě podílejí pouze okrajově.

Výsledky potvrzují, že dopravní chování na Univerzitě Pardubice je značně diferencované a odráží jak prostorové rozmístění bydliště respondentů, tak dostupnost jednotlivých druhů dopravy. Současně je patrné, že vedle individuální automobilové dopravy hrají významnou roli také veřejná doprava a aktivní formy mobility, které představují důležitý potenciál pro další rozvoj udržitelné dopravy v kampusu.



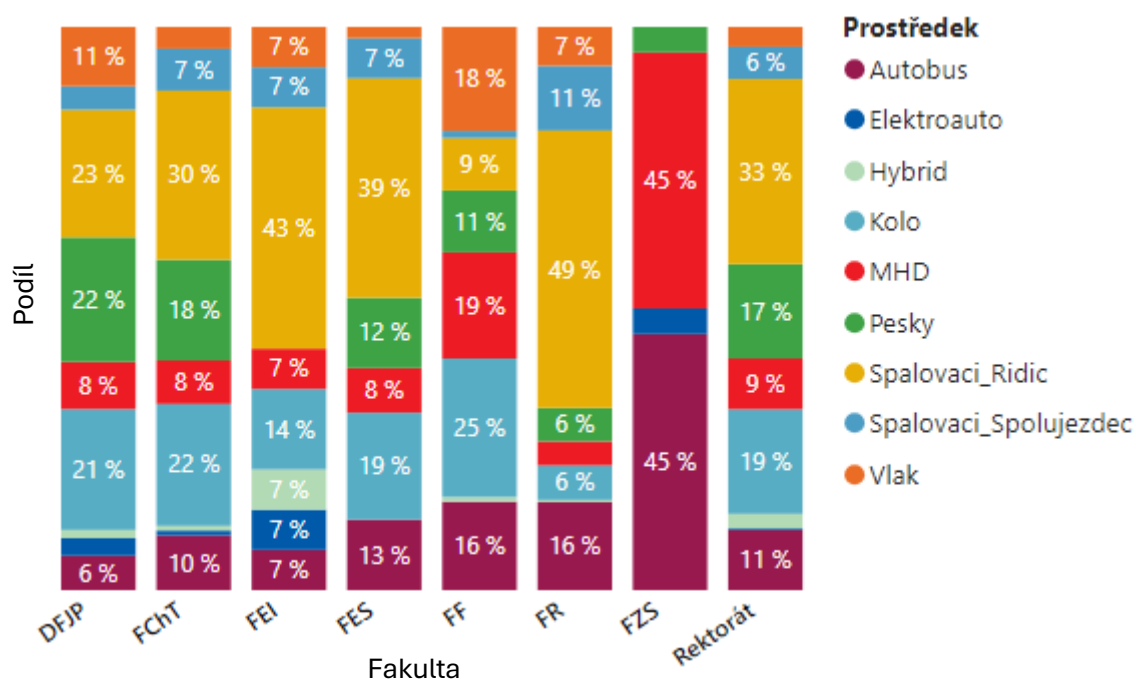
**Obrázek 4** Využívané dopravní prostředky – zaměstnaní a studující celkem

### 2.2.1 Využívané dopravní prostředky – zaměstnaní

Strukturu dopravních prostředků využívaných zaměstnanými Univerzity Pardubice při cestách do kampusu podle jednotlivých fakult a dalších součástí univerzity znázorňuje Obrázek 5. Výsledky ukazují, že dopravní chování se mezi fakultami liší, přičemž významnou roli hrají zejména individuální automobilová doprava, pěší doprava a městská hromadná doprava.

Ve většině fakult představuje nejčastěji využívaný způsob dopravy automobil v roli řidiče, což potvrzuje význam individuální automobilové dopravy při každodenním dojíždění do kampusu. Současně je patrné významné zastoupení pěší dopravy, především na Dopravní fakultě Jana Pernera (22 %), Fakultě chemicko-technologické (18 %) a Rektorátu (17 %). Významné zastoupení má využívání veřejné dopravy, zejména u fakult, jejichž zaměstnaní dojíždějí z různých částí města nebo okolních obcí a mají dobrou dostupnost spojů veřejné dopravy – především Fakulta zdravotnických studií (45 %).

Cyklistická doprava, vlaková doprava a spolujízda automobilem tvoří doplňkové způsoby přepravy. Výsledky potvrzují, že vedle individuální automobilové dopravy mají na Univerzitě Pardubice významné postavení také udržitelnější formy mobility, které představují potenciál pro další rozvoj dopravní udržitelnosti kampusu.



**Obrázek 5** Využívané dopravní prostředky – zaměstnaní

### 2.2.2 Využívané dopravní prostředky – studující

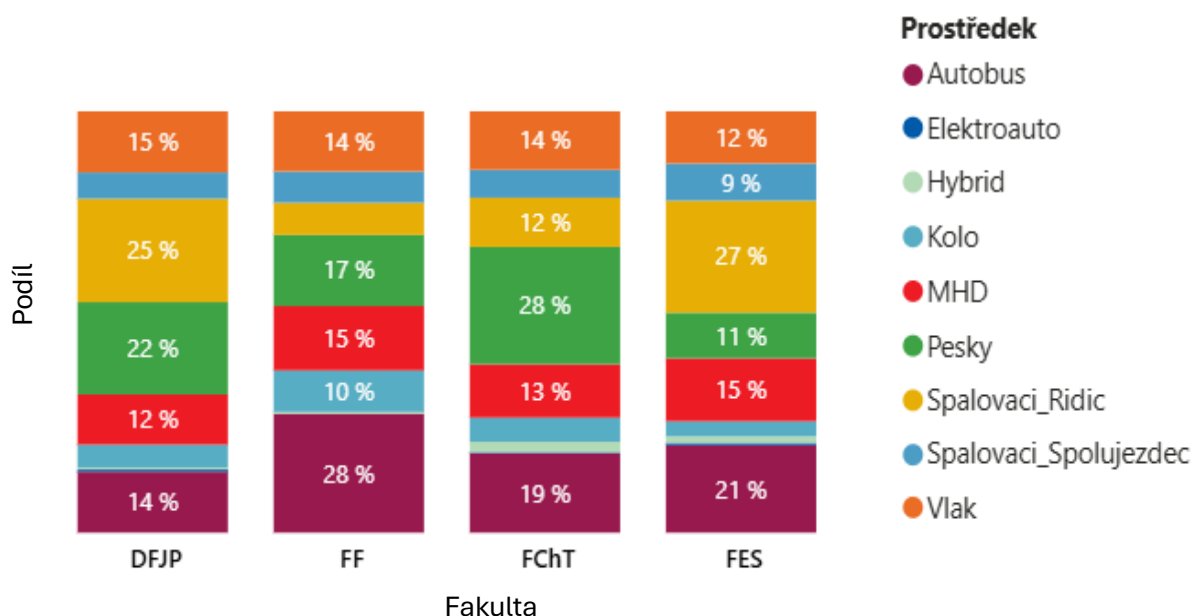
Způsoby dopravy využívané studujícími při cestách do kampusu Univerzity Pardubice v členění podle jednotlivých fakult zachycuje Obrázek 6. Z výsledků je patrné, že dopravní chování studentů je poměrně rozmanité a odráží rozdílné podmínky dojíždění, vzdálenost bydliště i dostupnost jednotlivých druhů dopravy.

Významnou roli v mobilitě studujících hraje veřejná doprava, zejména městská hromadná doprava a vlakové spojení, které umožňují pravidelné dojíždění z Pardubic i širšího regionu. Nejvyšší podíl využití autobusové dopravy vykazují studenti Fakulty filozofické, Fakulty ekonomicko-správní a Fakulty chemicko-technologické. Současně je patrný také význam pěší dopravy, což může souviset s ubytováním části studentů v blízkosti kampusu nebo na kolejích. Tento typ dopravy nejvíce využívají studenti Fakulty Chemicko-technologické (28 %) a Dopravní fakulty Jana Pernera (22 %).

Zastoupení individuální automobilové dopravy se mezi fakultami liší, avšak ve srovnání se zaměstnanými je dopravní chování studujících více založeno na kombinaci různých způsobů přepravy.

Automobil v roli řidiče nejčastěji využívají studující Fakulty ekonomicko-správní a Dopravní fakulty Jana Pernera.

Výsledky naznačují, že studenti jsou relativně otevření využívání udržitelnějších forem mobility, což vytváří příznivé podmínky pro další rozvoj opatření podporujících veřejnou dopravu, pěší pohyb a cyklo dopravu.

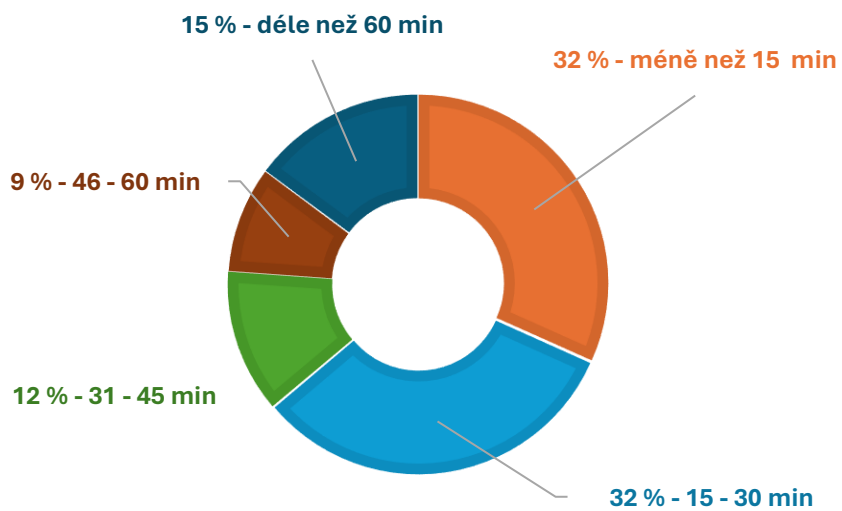


**Obrázek 6** Využívané dopravní prostředky – studující

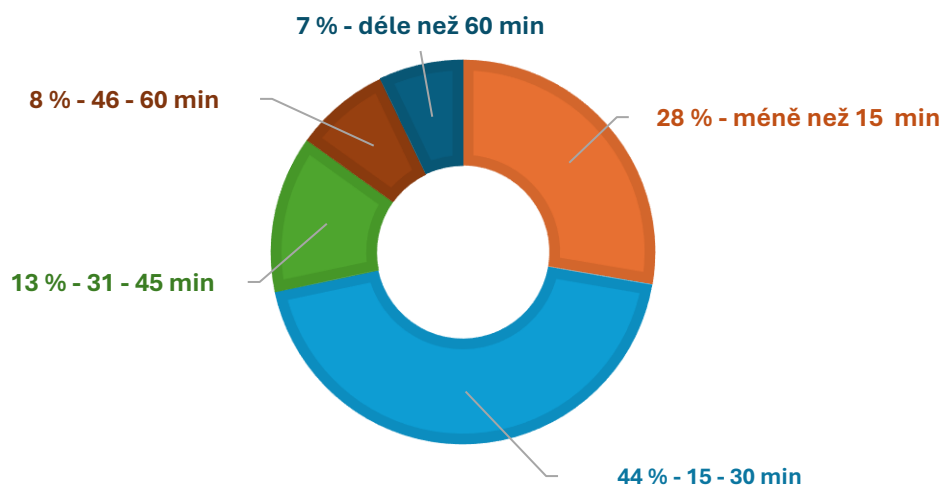
### 2.3 Časová náročnost dojíždění do kampusu Univerzity Pardubice

Analýza časové náročnosti dojíždění ukazuje, že většina respondentů se do kampusu Univerzity Pardubice dostane během 30 minut, viz Obrázek 7. U zaměstnaných i studujících dohromady tvoří největší skupinu osoby s dobou dojezdu kratší než 30 minut, což potvrzuje dobrou dopravní dostupnost kampusu pro značnou část univerzitní komunity. Současně však přibližně 15 % respondentů uvádí dobu dojíždění delší než 60 minut, což naznačuje regionální význam univerzity a její schopnost oslovit studující i zaměstnané z širšího území.

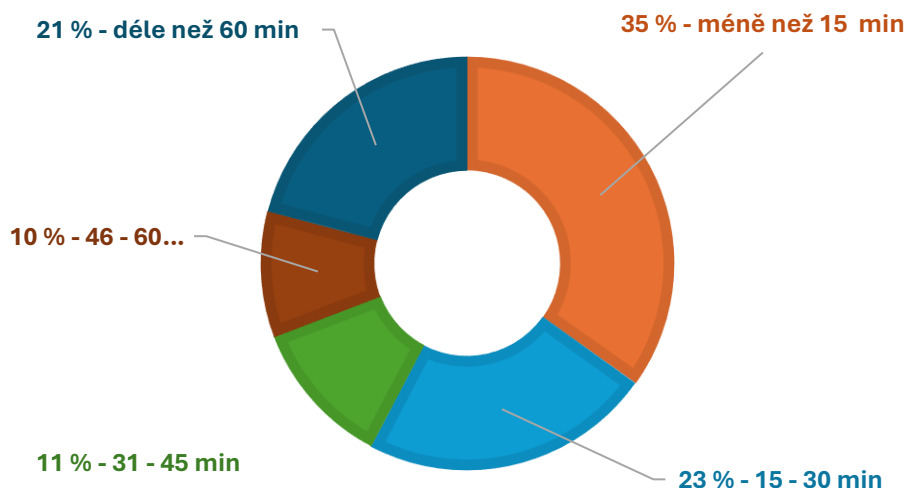
Při porovnání jednotlivých skupin je patrné, že zaměstnaní, viz Obrázek 8, mají obecně kratší dojezdové časy než studující, viz Obrázek 9. Nejvíce zaměstnaných uvádí dobu dojezdu mezi 15 a 30 minutami, přičemž více než dvě třetiny se do kampusu dostanou do půl hodiny. U studujících je rozložení dojezdových časů pestřejší a vyšší podíl tvoří osoby dojíždějící ze vzdálenějších lokalit. Tento výsledek odpovídá skutečnosti, že Univerzita Pardubice přitahuje studenty z celého regionu i dalších částí České republiky.



**Obrázek 7** Časová náročnost dojíždění – zaměstnaní a studující celkem



**Obrázek 8** Časová náročnost dojíždění – zaměstnaní



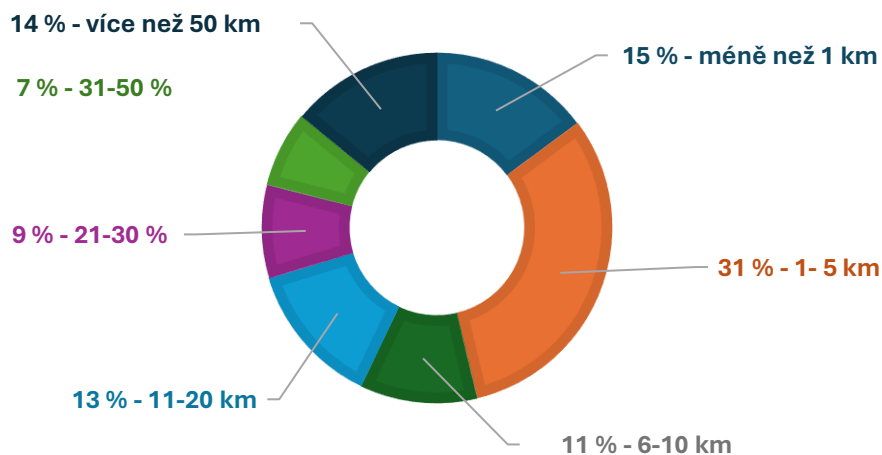
*Obrázek 9 Časová náročnost dojíždění – studující*

## **2.4 Dojezdová vzdálenost do kampusu Univerzity Pardubice**

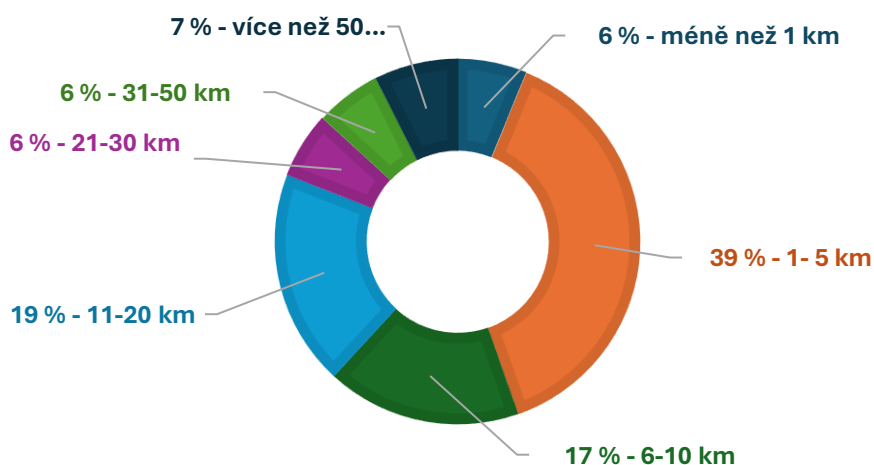
Analýza vzdálenosti dojíždění, viz obrázky 10, 11 a 12, potvrzuje, že významná část respondentů bydlí v relativní blízkosti univerzitního kampusu. U studujících převažují kratší dojezdové vzdálenosti, zejména v kategorii do 1 km a 1 až 5 km. Tento výsledek lze částečně vysvětlit vysokým podílem studentů ubytovaných na kolejích nebo v soukromém ubytování v blízkosti kampusu. Současně je však patrné i významné zastoupení studentů dojíždějících z větších vzdáleností, včetně respondentů s bydlištěm více než 50 kilometrů od univerzity. Tyto výsledky potvrzují regionální a nadregionální působnost Univerzity Pardubice a význam veřejné dopravy pro zajištění dostupnosti studia.

Zaměstnaní vykazují vysokou koncentraci kratších dojezdových vzdáleností, především do 5 kilometrů od kampusu. Tento výsledek naznačuje, že značná část zaměstnanců bydlí přímo v Pardubicích. Významný podíl mají i zaměstnaní do 20 km, což reflektuje jejich bydlení v bezprostředním okolí, což vytváří příznivé podmínky pro využívání pěší, cyklistické i veřejné dopravy. Současně je patrný také podíl respondentů dojíždějících ze vzdálenějších lokalit, včetně osob s dojezdovou vzdáleností přesahující 50 kilometrů. Výsledky potvrzují, že Univerzita Pardubice představuje významného zaměstnavatele nejen na lokální, ale i regionální úrovni.

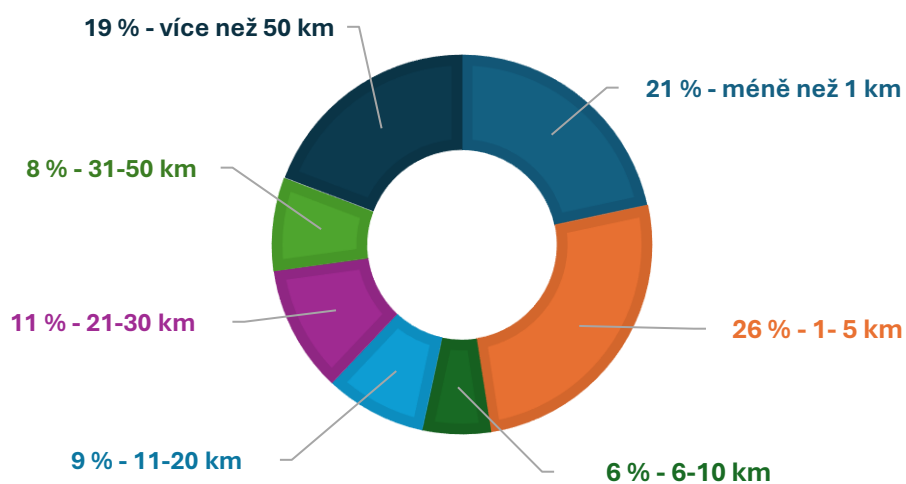
Výsledky potvrzují, že dopravní dostupnost kampusu je založena nejen na místních vazbách v rámci města Pardubice, ale také na kvalitním regionálním a meziregionálním dopravním spojení.



**Obrázek 10** Dojezdová vzdálenost – zaměstnaní a studující celkem



**Obrázek 11** Dojezdová vzdálenost – zaměstnaní

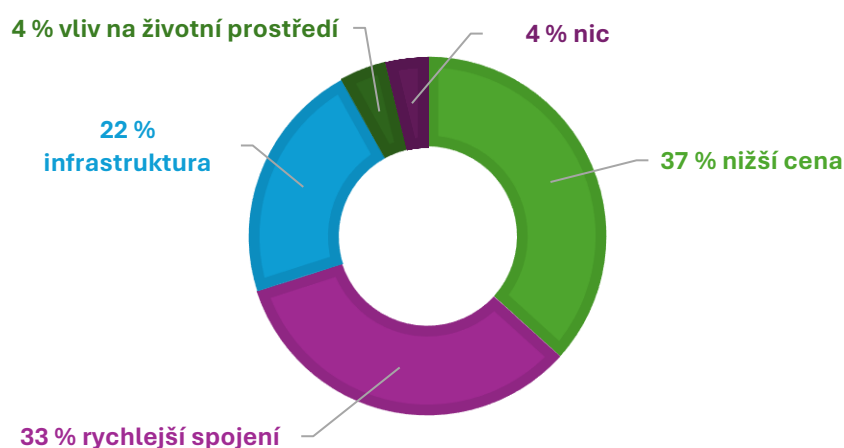


**Obrázek 12** Dojezdová vzdálenost – studující

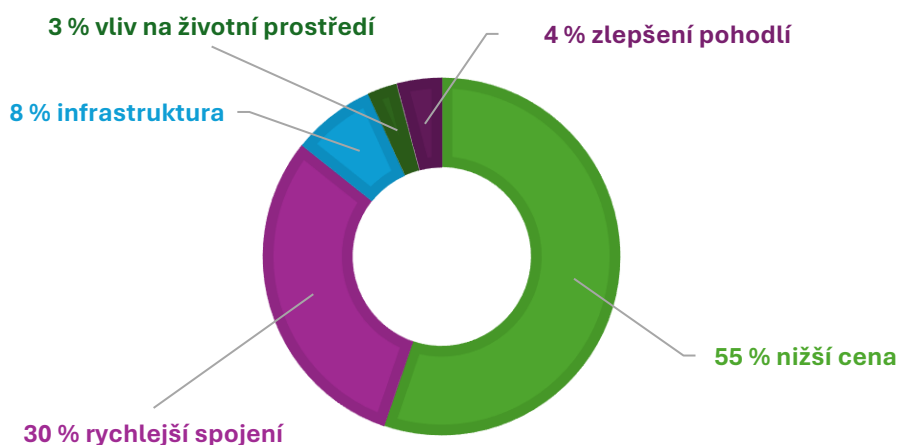
## 2.5 Faktory motivace ke změně způsobu dopravy k udržitelnější variantě dopravy

Výsledky výzkumu motivace ke změně způsobu dopravy k udržitelnějším způsobům, viz obrázky 12, 13, ukazují, že nejvýznamnějším faktorem, který by respondenty motivoval ke změně dopravního prostředku směrem k udržitelnějším variantám, jsou ekonomické a časové aspekty dopravy. Jak u zaměstnaných, tak u studujících dominuje zejména nižší cena dopravy a rychlejší spojení. Tyto faktory výrazně převyšují význam environmentálních motivací nebo zlepšení dopravní infrastruktury.

U zaměstnaných je vedle nižší ceny významným motivačním prvkem také kvalitnější dopravní infrastruktura, zatímco studující kladou větší důraz na rychlost spojení. Pouze malá část respondentů uvádí jako hlavní motivaci environmentální přínosy dopravy. Výsledky naznačují, že při navrhování opatření podporujících udržitelnou mobilitu bude klíčové zdůrazňovat především jejich ekonomické a praktické přínosy pro uživatele.



**Obrázek 13** Faktory změny motivace na udržitelnější způsoby dopravy – zaměstnaní



**Obrázek 14** Faktory změny motivace na udržitelnější způsoby dopravy – studující

## **3 Hlavní zjištění a doporučení**

### **3.1 Hlavní zjištění**

Dotazníkové šetření potvrdilo, že mobilita představuje významnou součást každodenního fungování Univerzity Pardubice. Vysoká frekvence docházky studujících i zaměstnaných do kampusu generuje pravidelné dopravní proudy, které mají přímý vliv na dopravní zatížení kampusu, potřebu parkovacích kapacit i nároky na veřejnou dopravní infrastrukturu.

Výsledky ukazují, že dominantním způsobem dopravy do kampusu zůstává individuální automobilová doprava, zejména mezi zaměstnanými. Současně však významná část univerzitní komunity využívá veřejnou dopravu, pěší dopravu nebo další formy aktivní mobility. Zatímco zaměstnaní preferují především automobilovou dopravu, studující častěji kombinují více druhů dopravy a ve větší míře využívají veřejnou dopravu, vlakové spojení nebo pěší docházku.

Analýza dojezdových časů potvrzuje relativně dobrou dostupnost kampusu. Většina respondentů se do univerzitního areálu dostane během 30 minut. Současně je však patrný také podíl osob dojíždějících z větších vzdáleností, což potvrzuje regionální a nadregionální význam Univerzity Pardubice jako vzdělávací a zaměstnavatelské instituce.

Významným zjištěním je rovněž skutečnost, že značná část studujících bydlí v bezprostřední blízkosti kampusu, zejména na kolejích nebo v okolních lokalitách. Tato skutečnost vytváří příznivé podmínky pro další rozvoj pěší a cyklistické dopravy a současně snižuje závislost této skupiny na individuální automobilové dopravě.

Z pohledu motivace ke změně dopravního chování se ukázalo, že rozhodující roli hrají především ekonomické a časové faktory. Respondenti by byli ochotni častěji využívat udržitelnější formy dopravy zejména v případě nižších nákladů, lepší dostupnosti spojů nebo kratší doby cestování. Environmentální aspekty dopravy byly naopak uváděny méně často, což naznačuje, že případná opatření zaměřená na podporu udržitelné mobility by měla být spojena především s konkrétními praktickými přínosy pro uživatele.

Celkově lze konstatovat, že Univerzita Pardubice disponuje příznivými podmínkami pro další rozvoj udržitelné mobility. Výsledky šetření potvrzují existenci potenciálu pro posílení veřejné dopravy, pěší a cyklistické dopravy, a současně poskytují důležitý podklad pro plánování budoucích opatření vedoucích ke zvyšování dopravní dostupnosti kampusu a snižování environmentálních dopadů každodenní mobility univerzitní komunity.

Zjištěné výsledky poskytují důležitý podklad pro identifikaci oblastí, ve kterých může Univerzita Pardubice dále rozvíjet podmínky pro udržitelnou a efektivní mobilitu. Na základě provedené analýzy lze formulovat následující doporučení.

### **3.2 Doporučení pro další rozvoj mobility v kampusu**

#### ***Podpora veřejné dopravy***

Vzhledem k významnému využívání autobusové a železniční dopravy zejména mezi studujícími je vhodné pokračovat ve spolupráci s městem Pardubice, Dopravním podnikem města Pardubic a dalšími dopravci s cílem zlepšovat dostupnost kampusu veřejnou dopravou. Pozornost by měla být věnována zejména návaznostem spojů a časové dostupnosti kampusu.

### ***Rozvoj podmínek pro aktivní mobilitu***

Výsledky potvrzují potenciál pěší a cyklistické dopravy, zejména u respondentů bydlících v blízkosti kampusu. Univerzita by proto měla pokračovat v rozvoji infrastruktury podporující aktivní mobilitu, například prostřednictvím kvalitních stojanů na kola, bezpečných úschoven kol nebo zlepšování pěších vazeb v rámci kampusu.

### ***Efektivní řízení automobilové dopravy***

Automobilová doprava bude i nadále představovat významnou součást mobility univerzitní komunity. Je proto vhodné zaměřit se na efektivní správu parkovacích kapacit a současně hledat možnosti postupného snižování závislosti na individuální automobilové dopravě prostřednictvím podpory alternativních forem přepravy.

### ***Zaměření na ekonomické a praktické přínosy***

Výsledky ukazují, že respondenti jsou citlivější na ekonomické a časové aspekty dopravy než na environmentální argumenty. Při přípravě budoucích opatření a komunikačních kampaní je proto vhodné zdůrazňovat zejména úsporu nákladů, času a zvýšení komfortu cestování.

### ***Pravidelné sledování mobility***

Pro efektivní plánování dopravy a vyhodnocování přijatých opatření je vhodné realizovat obdobné šetření v pravidelných intervalech. Opakované sledování umožní identifikovat změny v dopravním chování univerzitní komunity a vyhodnotit účinnost zavedených opatření.

## **4 Závěr**

Tento report vznikl jako jeden z výstupů projektu *Jak se hýbou univerzity*, do kterého se Univerzita Pardubice zapojila společně s dalšími vysokými školami v České republice. Realizované dotazníkové šetření poskytlo cenná data o dopravním chování studujících a zaměstnaných a umožnilo lépe porozumět jejich potřebám, preferencím a očekáváním v oblasti mobility.

Získané poznatky představují důležitý podklad pro naplňování cílů Strategie udržitelného rozvoje Univerzity Pardubice a souvisejících akčních plánů. Výsledky šetření budou využity při plánování a realizaci opatření zaměřených na zvyšování dostupnosti kampusu, podporu udržitelných forem dopravy a vytváření kvalitního prostředí pro studium, práci i každodenní pohyb v univerzitním areálu.

Univerzita Pardubice vnímá oblast mobility jako součást své dlouhodobé odpovědnosti vůči studujícím, zaměstnaným i širšímu okolí. Proto plánuje této problematice věnovat pozornost i v dalších letech, průběžně sledovat vývoj dopravního chování univerzitní komunity a vyhodnocovat dopady realizovaných opatření. Cílem je vytvářet podmínky pro moderní, dostupný a udržitelný kampus, který bude reagovat na potřeby své komunity a současně přispívat k naplňování principů udržitelného rozvoje.