

Report mobility

na úrovni dopravy zaměstnanců a studentů
Jihočeské univerzity
v Českých Budějovicích



Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

www.jcu.cz

Prorektorka pro vnější vztahy, udržitelnost a personální rozvoj

doc. Mgr. Lenka Šedová, Ph.D.

Útvar pro strategii a rozvoj

Mgr. Barbora Štumpfová

Fakulta zemědělská a technologická JU

Laboratoř LCA

doc. Ing. Jaroslav Bernas, Ph.D.

Ing. Nina Veselovská

Obsah

1	PŘEDMLUVA.....	4
2	Cíl REPORTU.....	4
3	Rámcová metodika zpracování dat o mobilitě.....	5
3.1	Vznik a sběr dat	5
3.2	Charakter dat a způsob vyhodnocení.....	5
3.3	Rámec hodnocení uhlíkové stopy mobility.....	6
3.4	Interpretace výsledků a využití v praxi	6
4	Výsledková část.....	6
4.1	Mobilita jako klíčový provozní a strategický aspekt fungování univerzity.....	6
4.2	Klíčové poznatky z dat a jejich význam pro další směřování mobility.....	6
4.3	JU a faktory ovlivňující charakter mobility.....	7
4.3.1	Co by vás motivovalo ke změně způsobu dopravy na udržitelnější*?	7
4.3.2	Souhlasíte s politikou omezování vjezdu aut do center měst?	8
4.3.3	Pokud je vaše cesta autem rychlejší než cesta veřejnou dopravou, tak o kolik minut?	8
4.3.4	Co je dle vašeho názoru největší překážkou pro rozvoj udržitelné mobility* na vaší vysoké škole?	9
4.3.5	Jaká infrastruktura pro udržitelnou mobilitu dle vašeho názoru na vaší vysoké škole nejvíce chybí?	10
4.3.6	Co by vás motivovalo k tomu méně využívat automobilovou dopravu?	10
4.4	Mobilita zaměstnanců a studentů JU.....	11
4.5	JU jako celek	12
4.5.1	Ekonomická fakulta JU (EF)	13
4.5.2	Filozofická fakulta JU (FF)	14
4.5.3	Pedagogická fakulta JU (PF)	15
4.5.4	Přírodovědecká fakulta JU (PřF)	16
4.5.5	Fakulta rybářství a ochrany vod JU (FROV)	17
4.5.6	Teologická fakulta JU (TF)	18
4.5.7	Zdravotně sociální fakulta JU (ZSF).....	19
4.5.8	Fakulta zemědělská a technologická JU (FZT).....	20
4.5.9	Rektorát (REK).....	21
4.6	Uhlíková stopa mobility	21
5	Implementace a doporučení	22
5.1	Mobilita jako dlouhodobý nástroj dekarbonizace	23

1 PŘEDMLUVA

Mobilita je každodenní, často samozřejmou součástí fungování univerzity. Způsob, jakým se studenti a zaměstnanci dopravují do kampusu, ovlivňuje nejen životní prostředí, ale také kvalitu univerzitního prostoru, plynulost provozu, dostupnost výuky a pracovních míst, stejně jako celkový komfort a bezpečnost v okolí fakult a dalších součástí univerzity. Právě proto se mobilita stává jedním z klíčových témat současného rozvoje univerzit a veřejných institucí.

Tento report vznikl s cílem lépe porozumět skutečnému dopravnímu chování studentů a zaměstnanců JU. Nejde pouze o to, kolik lidí využívá auto, veřejnou dopravu či kolo, ale především o pochopení důvodů, které za těmito volbami stojí. Časová náročnost, dostupnost spojů, finanční náklady, pohodlí, bezpečnost i osobní zvyklosti – to vše formuje každodenní rozhodování o dopravě a určuje, jaké změny jsou realistické a přijatelné.

Vyhodnocení dotazníkového šetření poskytuje poměrně ucelený obraz současné mobility na univerzitě a umožňuje identifikovat oblasti s největším potenciálem ke zlepšení. Získaná data neslouží pouze k popisu stávajícího stavu, ale především jako podklad pro diskusi o budoucím směřování univerzitní mobility – o tom, jak vytvářet podmínky, které budou podporovat efektivní, dostupné a dlouhodobě udržitelné způsoby dopravy.

Součástí reportu je také orientační vyhodnocení uhlíkové stopy spojené s dojížděním. Tento ukazatel je zde chápán nikoli jako hlavní cíl analýzy, ale jako podpůrný nástroj, který pomáhá ilustrovat rozdíly mezi jednotlivými dopravními volbami a jejich environmentálními dopady. Výsledky ukazují, že změna dopravních preferencí může vést ke snížení emisí, avšak klíčovým předpokladem je vytvoření takových podmínek, aby udržitelnější doprava byla časově, ekonomicky i komfortem konkurenceschopná.

Report je určen jako praktický podklad pro rozhodování, plánování a komunikaci. Má sloužit vedení univerzity, fakultám i dalším aktérům jako východisko pro cílená opatření v oblasti dopravy, rozvoje infrastruktury a podpory mobility, která bude odpovídat potřebám univerzitní komunity dnes i v budoucnu. Mobilita zde není chápána jako izolované environmentální téma, ale jako nedílná součást kvalitního a funkčního univerzitního prostředí.

2 CÍL REPORTU

Hlavním cílem reportu je vyhodnotit výsledky dotazníkového šetření zaměřeného na mobilitu zaměstnanců a studentů Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, popsat současný stav, strukturu a preference charakteru dojíždění do kampusu a identifikovat klíčové faktory, které ovlivňují volbu dopravních prostředků, časovou náročnost cest a postoje k udržitelné mobilitě.

Report slouží jako souhrnný analytický podklad, který propojuje kvantitativní i kvalitativní odpovědi respondentů a umožňuje komplexní interpretaci mobility v kontextu provozu univerzity, dostupnosti dopravní infrastruktury a chování uživatelů.

Součástí hodnocení je také orientační vyjádření dopadů mobility na změnu klimatu, využité především jako podpůrný rámec pro lepší pochopení širších souvislostí a pro následnou formulaci doporučení. Cílem reportu není detailní inventarizace emisí, ale poskytnutí srozumitelného, datově podloženého přehledu o mobilitě, který může sloužit jako základ pro strategické rozhodování, plánování opatření a komunikaci tématu udržitelné mobility uvnitř univerzity i směrem k externím partnerům.

Dílčí cíle reportu:

Vyhodnocení dotazníkového šetření o mobilitě

Systematicky zpracovat a interpretovat odpovědi studentů a zaměstnanců týkající se způsobů dopravy, četnosti dojíždění, časové náročnosti, motivací, bariér a postojů k udržitelné mobilitě a poskytnout přehled o současném stavu mobility na Jihočeské univerzitě.

Zvýšení informovanosti a povědomí o mobilitě

Poskytnout srozumitelný a přehledný obraz o charakteru dojíždění na univerzitu, včetně rozdílů mezi skupinami respondentů a jednotlivými součástmi JU, s cílem zvýšit povědomí o souvislostech mezi mobilitou, kvalitou života v kampusu a širšími environmentálními dopady.

Podpora formulace praktických doporučení

Na základě výsledků šetření identifikovat hlavní problémové oblasti a příležitosti pro zlepšení mobility a formulovat doporučení zaměřená na zvýšení atraktivity udržitelných forem dopravy, snížení závislosti na individuální automobilové dopravě a zlepšení dopravní dostupnosti kampusu.

Podklad pro rozhodování a plánování opatření

Poskytnout vedení univerzity a odpovědným pracovištím datově podložený podklad pro strategické rozhodování, prioritizaci investic a plánování opatření v oblasti mobility, infrastruktury a dopravních služeb.

Vytvoření výchozího stavu pro budoucí sledování

Stanovit referenční (baseline) přehled o mobilitě studentů a zaměstnanců, který může být v budoucnu využit pro opakování šetření, sledování trendů a vyhodnocování dopadů přijatých opatření.

3 RÁMCOVÁ METODIKA ZPRACOVÁNÍ DAT O MOBILITĚ

3.1 Vznik 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 veřejných vysokých škol napříč Českou republikou, a to v rámci spolupráce navázané na platformu UNILEAD. Tento kontext umožnil metodickou jednotnost dotazníku, sdílení know-how a porovnatelnost výsledků napříč institucemi, přičemž pro účely tohoto reportu byla data filtrována výhradně na Jihočeskou univerzitu v Českých Budějovicích (JU).

Dotazníkové šetření probíhalo v období 15. května – 30. září 2025. Celkem bylo za JU získáno 1 371 validních odpovědí (68 % ženy, 29 % muži, 2 % non-binary, 1 % bez uvedení) z toho 836 od studentů a 535 od zaměstnanců. To odpovídá přibližně 28 % všech zaměstnanců JU a 9 % studentů, což představuje vzorek pro identifikaci hlavních trendů, bariér a motivačních faktorů v oblasti mobility.

3.2 Charakter dat a způsob vyhodnocení

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.

U vybraných otázek měli respondenti možnost uvést více odpovědí současně, což bylo zohledněno při interpretaci výsledků. V takových případech se procentuální hodnoty nevztahují k počtu respondentů, ale k četnosti výskytu jednotlivých odpovědí v celém souboru. Tento přístup umožňuje lépe zachytit komplexnost rozhodovacích faktorů a skutečnost, že volba dopravního prostředku je výsledkem kombinace více motivací a omezení.

Získaná data byla následně:

- očištěna o neúplné nebo nerelevantní záznamy
- agregována na úroveň JU a jejích součástí
- interpretována především deskriptivními metodami (podíly, rozložení odpovědí, tematické shluky)

Cílem analýzy nebylo statistické testování hypotéz, ale identifikace klíčových vzorců chování, bariér a příležitostí, které mohou sloužit jako podklad pro rozhodování a návrh opatření.

3.3 Rámec hodnocení uhlíkové stopy mobility

Pro hodnocení environmentálních dopadů mobility byl použit rámec GHG Protocol, který představuje mezinárodně uznávaný standard pro kvantifikaci emisí skleníkových plynů. Mobilita studentů a zaměstnanců je v tomto kontextu chápána jako nepřímý zdroj emisí, který spadá do kategorie Scope 3. Scope 3 zahrnuje emise vznikající mimo přímou kontrolu organizace, avšak v důsledku její činnosti – typicky právě dojíždění zaměstnanců a studentů. Uhlíková stopa je v reportu chápána jako celkové množství skleníkových plynů vyjádřené v ekvivalentu oxidu uhličitého (CO₂ ekv) za sledované období.

Tento ukazatel slouží jako:

- nástroj pro pochopení klimatických dopadů současného dopravního chování
- podklad pro identifikaci nejvýznamnějších emisních zdrojů v oblasti mobility
- výchozí bod pro návrh opatření vedoucích ke snižování emisí

3.4 Interpretace výsledků a využití v praxi

Výsledky šetření byly interpretovány v širším kontextu udržitelného rozvoje, strategického řízení a environmentálního managementu univerzity. Důraz byl kladen zejména na:

- identifikaci hlavních bariér udržitelné mobility (časová náročnost, kvalita veřejné dopravy, infrastruktura)
- pochopení motivačních faktorů, které mohou vést ke změně dopravního chování
- vyhodnocení postojů k dopravním regulacím a systémovým opatřením
- preferenční způsoby dopravy zaměstnanců a studentů JU

Metodika tak vytváří rámec, který umožňuje nejen interpretaci současného stavu, ale i opakování šetření v budoucnu a sledování vývoje v čase. Současně poskytuje podklad pro formulaci konkrétních doporučení v oblasti udržitelné mobility, uhlíkové neutrality a plnění cílů v oblasti ESG.

4 VÝLEDKOVÁ ČÁST

4.1 Mobilita jako klíčový provozní a strategický aspekt fungování univerzity

Mobilita zaměstnanců a studentů představuje významnou součást každodenního fungování univerzity a má přímý dopad na dostupnost kampusu, časovou efektivitu, komfort uživatelů i celkové dopravní zatížení okolí. Způsob, četnost a organizace dojíždění ovlivňují nejen provozní aspekty univerzity, ale také širší environmentální a společenské souvislosti, včetně spotřeby energie, emisí skleníkových plynů a kvality veřejného prostoru.

Výsledky tohoto reportu vycházejí z rozsáhlého dotazníkového šetření, které poskytlo detailní vhled do dopravního chování studentů a zaměstnanců, jejich preferencí, motivací i bariér. Hodnocení mobility je zde pojato především jako analýza reálného chování a rozhodovacích faktorů, nikoli jako čistě environmentální inventarizace. Orientační vyjádření uhlíkové stopy je využito jako doplňující interpretační prvek, který pomáhá zasadit výsledky do širšího kontextu udržitelnosti.

Z odpovědí respondentů jednoznačně vyplývá, že současné dopravní chování je výsledkem kombinace časové náročnosti, dostupnosti a kvality dopravní infrastruktury, finančních nákladů a osobních preferencí. Environmentální hlediska jsou přítomna, avšak ve většině případů nehrají rozhodující roli. Tento obraz odpovídá zkušenostem z jiných vysokoškolských institucí a veřejného sektoru a potvrzuje, že změna mobility je primárně otázkou systémových a organizačních opatření, nikoli pouze individuální motivace.

4.2 Klíčové poznatky z dat a jejich význam pro další směřování mobility

Analýza dat ukazuje, že časová úspora je nejvýznamnějším faktorem ovlivňujícím volbu dopravního prostředku. Přibližně polovina respondentů uvádí, že automobil jim oproti veřejné dopravě šetří 15–30 minut na jednu cestu, u dalších přibližně 20 % je časová úspora ještě výraznější. Tyto rozdíly vysvětlují přetrvávající vysoký podíl individuální automobilové dopravy, a to i u osob, které jsou environmentálně uvědomělé nebo otevřené změně.

Současně však výsledky naznačují významný potenciál ke změně dopravního chování, pokud budou vytvořeny odpovídající podmínky. Více než polovina respondentů vyjádřila podporu politice omezování vjezdu automobilů do

center měst a značná část uvedla ochotu přejít na udržitelnější formy dopravy za předpokladu:

- rychlejších, spolehlivějších a lépe navazujících spojů veřejné dopravy
- nižších finančních nákladů na alternativní způsoby dopravy
- bezpečné a kvalitní infrastruktury pro cyklistiku a mikromobilitu
- vyššího komfortu a předvídatelnosti cestování

Z pohledu dalšího rozvoje mobility na univerzitě to znamená, že největší potenciál změny nespočívá v apelování na individuální odpovědnost, ale v systematickém zlepšování dopravních podmínek, dostupnosti infrastruktury a organizačních nástrojů. Takový přístup může vést nejen ke změně dopravního chování, ale také ke snížení nepřímých environmentálních dopadů mobility, zlepšení kvality života v kampusu a efektivnějšímu fungování univerzity jako celku.

4.3 JU a faktory ovlivňující charakter mobility

Respondenti dostali prostor k vyjádření se k různým otázkám souvisejícím s udržitelností a přispět tak k obecné diskusi na související téma. Následující podkapitoly představují jednotlivé otázky a vyhodnocené reakce respondentů.

4.3.1 Co by vás motivovalo ke změně způsobu dopravy na udržitelnější*?

(*Udržitelnou dopravou je myšlena doprava, která minimalizuje negativní dopady na životní prostředí – například chůze, kolo, MHD atp.).

Vysvětlivka: Respondenti mohli uvést více motivátorů současně (někteří uvedli 2, jiní 5, někteří i 8 položek), proto se jednotlivé procentuální hodnoty nesčítají do 100 %. Uvedená procenta vyjadřují podíl výskytů daného motivátoru ve všech odpovědích, nikoli podíl osob, které jej uvedly jako jediný nebo hlavní důvod. Každý motivátor tedy představuje četnost, s jakou se objevoval napříč celým souborem odpovědí.

Souhrn motivací ke změně způsobu dopravy

Po zpracování všech dodaných odpovědí vyvstává následující trend: respondenti nejčastěji zmiňují praktické a finanční motivace, environmentální důvody jsou významné, ale méně dominantní.

Hlavní motivátory

- Rychlejší spojení** (cca 55 % všech komentářů): Jednoznačně nejčastější odpověď. Lidé by byli ochotni přejít na udržitelnější dopravu, pokud by časová náročnost nebyla překážkou.
- Nižší cena dopravy** (cca 48 % všech komentářů): Finanční důvody tvoří druhou nejsilnější skupinu motivací. Patří sem levnější MHD, slevy na vlaky, sdílenou mobilitu apod.
- Zlepšení infrastruktury** (zejména více cyklostezek, bezpečné trasy, zázemí pro kola) (cca 38 % všech komentářů): Velká část zaměstnanců by využívala aktivní dopravu, pokud by infrastruktura byla bezpečnější a pohodlnější.
- Zlepšení pohodlí ve veřejné dopravě** (cca 22 % všech komentářů): Např. více míst k sezení, méně přeplněné spoje, lepší návaznost linek.
- Vliv na životní prostředí** (cca 20 % všech komentářů): Environmentální motivace jsou přítomné u pětiny respondentů – nejsou hlavní motivací, ale u části osob jsou rozhodující.
- Větší dostupnost sdílené mobility** (cca 17 % všech komentářů): Zahrnuje sdílená kola, koloběžky, auta, carsharing či lepší dostupnost těchto služeb v místě bydliště.

Další méně časté motivace

- Již teď používám udržitelný způsob dopravy – několik desítek odpovědí
- Nic mě nemotivuje – jednotky až nižší desítky odpovědí
- Změna bydliště, možnost sprchy v práci, lepší návaznost spojů – jednotlivé zmínky

Z odpovědí respondentů vyplývá, že nejvýznamnějšími motivátory ke změně způsobu dopravy jsou rychlejší spojení (55 %), nižší cena dopravy (48 %) a zlepšení infrastruktury, zejména pro cyklisty (38 %). Komfort, dostupnost

sdílené mobility a environmentální hlediska hrají doplňkovou roli. Část respondentů již udržitelnou dopravu využívá nebo nemá reálnou alternativu.

4.3.2 Souhlasíte s politikou omezování vjezdu aut do center měst?

Vysvětlivka: Politika omezování vjezdu automobilů do center měst zahrnuje opatření, jejichž cílem je snížit intenzitu individuální automobilové dopravy v nejzatíženějších městských oblastech. Typicky se jedná o nízkoemisní zóny, pěší zóny, regulaci parkování, mýtné nebo časová omezení vjezdu. Hlavním cílem těchto opatření je zlepšení kvality ovzduší, snížení hluku, omezení emisí skleníkových plynů, zvýšení bezpečnosti a podpora alternativních forem dopravy, jako je veřejná doprava, cyklistika a pěší mobilita. Omezování vjezdu aut je zároveň považováno za jeden z nástrojů udržitelné městské mobility a klimatické politiky měst.

Omezování vjezdu automobilů do center měst zahrnuje opatření, jejichž cílem je snížit individuální automobilovou dopravu ve prospěch veřejné, aktivní a nízkoemisní mobility. Tato opatření přispívají ke zlepšení kvality ovzduší, snížení hluku a emisí skleníkových plynů a představují důležitý nástroj snižování uhlíkové stopy z dopravy, zejména v rámci nepřímých emisí Scope 3 (dojíždění zaměstnanců a studentů).

Po sečtení a kategorizaci všech odpovědí vychází následující rozložení:

Ano: ~56 %

Nedovedu posoudit: ~31 %

Ne: ~13 %

Většina respondentů (přibližně 56 %) podporuje omezení vjezdu aut do center měst. Zaznívá tedy poměrně výrazná převaha souhlasných postojů. Zároveň je ale značný podíl osob (31 %), které si nejsou jisté nebo nedokáží situaci posoudit. To může znamenat: nedostatek informací o dopadech takových opatření, nízkou osobní zkušenost, nebo potřebu lepší komunikace ze strany měst / institucí. Nesouhlas vyjádřilo asi 13 % respondentů, tedy menší, ale zřetelná menšina.

4.3.3 Pokud je vaše cesta autem rychlejší než cesta veřejnou dopravou, tak o kolik minut?

Vyhodnocení časové úspory (auto vs. veřejná doprava)

1) Nízká časová úspora (0–15 min)

Tato skupina zahrnuje zhruba 25 % respondentů. Pro tyto osoby není cestování autem zásadně rychlejší; výhody mohou být spíše komfortní než časové.

2) Střední časová úspora (15–30 min)

Jedná se o největší skupinu (cca 50 %). U poloviny respondentů přináší auto výrazné zrychlení. Pro rozhodování může být tento rozdíl stále komfortem nebo flexibilitou spíše než extrémní úsporou času.

3) Vysoká časová úspora (30–60 min)

Zastoupení má přibližně 20 % respondentů. Pro tuto skupinu je auto jednoznačně nejrychlejším způsobem dopravy. Veřejná doprava často zahrnuje více přestupů, čekání či špatnou dostupnost.

4) Velmi vysoká časová úspora (60+ min)

Jen jednotky respondentů (extrémy až 200 min). Zpravidla jde o dlouhé dojíždění nebo špatné napojení veřejné dopravy.

4.3.4 Co je dle vašeho názoru největší překážkou pro rozvoj udržitelné mobility* na vaší vysoké škole?

*Udržitelnou mobilitou myslíme dopravu, která minimalizuje negativní dopady na životní prostředí.

Z odpovědí se velmi jasně rýsuje několik klíčových bariér. Témata se opakují ve stovkách variant, ale jdou přehledně seskupit takto:

1) Vzdálenost + časová náročnost (nejčastější bariéra)

- dojíždění z velkých vzdáleností (20–40+ km)
- udržitelná doprava by trvala výrazně déle než auto (někdy i dvojnásobek)
- návaznost spojů je špatná, mnoho přestupů, velké prodlevy
- rozvrhy/pracovní doba často nekončí tak, aby bylo možné použít MHD nebo regionální spoj (nejčastěji zmiňovaný problém)

2) Nízká kvalita a dostupnost veřejné dopravy

- MHD přeplněná, nespolehlivá, nepravidelná
- málo linek, velké intervaly, čekání i hodinu
- u regionálních spojů mizerné návaznosti
- ve večerních hodinách a o víkendech téměř žádné možnosti

3) Nedostatečná infrastruktura pro kola a mikromobilitu (mikromobilita označuje dopravu na krátké vzdálenosti pomocí malých, lehkých a často elektrifikovaných dopravních prostředků)

- málo cyklostezek, nebezpečné úseky, přetížené křižovatky
- chybí bezpečné úschovy kol (obava z krádeží)
- chybí nabíjecí stanice pro elektrokola/koloběžky
- málo stojanů na kolech v areálu

4) Nízká dostupnost sdílené mobility

- vysoká cena sdílených kol/koloběžek
- nedostatečné pokrytí města
- lidé často neví, jak služby používat (nízká osvěta)

5) Cena a dostupnost alternativ

- elektromobily jsou drahé
- MHD není dostatečně cenově výhodná oproti autu
- sdílená mobilita je drahá

6) Pohodlnost / návyk na auto

- Auto nabízí rychlost, komfort, flexibilitu
- Lidé nechtějí být limitováni jízdním řádem
- Možnost vzít věci, vyřešit práci cestou, ušetřit čas

7) Klima, roční období a fyzické podmínky

- zima, déšť, nepříjemné počasí = polovina roku méně vhodná pro cyklo
- vlhké a studené klima v regionu

8) Neochota, nezvyk nebo nedůvěra

- lenost (uvedeno mnohokrát)

- neochota měnit návyky
- nedůvěra k ekologickým opatřením/ skepticismu vůči "Green Dealu"
- nedostatek informací o možnostech udržitelné mobility

9) Specifické situace

- rekonstrukce cest
- kampus rozmístěný napříč městem → nutnost přestupů
- ojediněle: obavy z chování cestujících, nepříjemná zkušenost, krádeže

Stručná interpretace

Největšími překážkami udržitelné mobility jsou vzdálenost a časová náročnost cest, nekvalitní nebo nedostatečně dostupná veřejná doprava, chybějící cykloinfrastruktura a přirozená preference pohodlí automobilu. Další překážky zahrnují cenu alternativ, nízkou dostupnost sdílené mobility, obavy z bezpečnosti kol, klimatické podmínky a nízkou míru informovanosti či motivace.

4.3.5 Jaká infrastruktura pro udržitelnou mobilitu dle vašeho názoru na vaší vysoké škole nejvíce chybí?

Shrnutí odpovědí lze zestručnit do několika hlavních témat:

- cyklostezky a bezpečná infrastruktura pro kola – nejčastější požadavek je na více cyklostezek, jejich propojení, bezpečné pruhy, preferenční pruhy MHD/kol a celkově lepší napojení univerzity na město a okolní vesnice
- bezpečné parkování a zázemí pro cyklisty a uživatele koloběžek – kryté a uzamykatelné stojany, kolostavy, možnost sprch a převlečení, zabezpečení před krádežemi
- dobíjecí stanice pro elektromobily, elektrokola a koloběžky – často zmiňované, univerzita má částečně infrastrukturu, ale chybí kapacitně nebo pro veřejnost
- sdílená mobilita a dopravní propojení – sdílená kola, auta, minibusy, lepší napojení na MHD, častější spoje mezi vesnicemi a centrem města, rychlovlaky
- ostatní doplňující infrastruktura – parkoviště pro auta, větší kapacity MHD, přístupné zastávky, lepší propojení budov univerzity

Celkově lze říct, že hlavním problémem není samotná univerzitní infrastruktura (většinou dostatečná), ale její propojení s městem a bezpečné podmínky pro cyklisty a elektromobilitu. Část respondentů také uvádí, že infrastruktura je sekundární – záleží na motivaci a chování lidí.

4.3.6 Co by vás motivovalo k tomu méně využívat automobilovou dopravu?

Hlavní motivátory a požadavky:

- častější, spolehlivější a rychlejší spoje MHD, autobusů a vlaků, přímá spojení bez zbytečných přestupů.
- nižší cena jízdného a možnost různých finančních pobídek (sleva, příspěvek zaměstnavatele)
- pohodlí a komfort cestování, dostupnost sedadel, bezpečnost, klimatizace či možnost využití elektrokol a koloběžek
- bezpečná infrastruktura pro cyklisty a chodce, včetně cyklostezek a vhodných chodníků
- snížení potřeby vlastního automobilu díky dostupnosti a flexibilitě veřejné dopravy
- úspora času a peněz, možnost efektivně využít čas během dojíždění
- dosažení udržitelnosti a environmentálních benefitů (menší emise, méně zácp)

Hlavní bariéry a důvody nevyužívání veřejné dopravy:

- nedostatečná frekvence spojů, dlouhé čekací doby a omezená časová flexibilita
- nevhodná lokalita zastávek a špatné napojení na pracovní nebo studijní místa
- krátké vzdálenosti nebo nutnost převážet děti či náklad, kde je auto praktičtější
- komfort a časová nezávislost spojená s vlastním autem

- vysoká cena, nepravidelnost, přečpané spoje nebo komplikované přestupy
- nedostatečná infrastruktura pro bezpečný pohyb pěšky či na kole
- omezení vyplývající z rodinné situace, zdravotního stavu nebo počasí

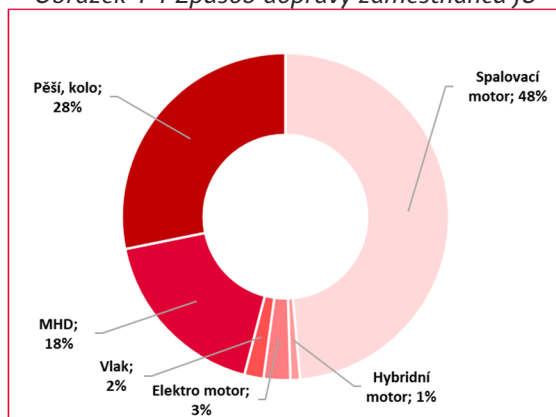
V obecné rovině respondenti preferují rychlou, spolehlivou, levnou a pohodlnou veřejnou dopravu s dobrou dostupností, zároveň si ale často zachovávají automobil pro flexibilitu, krátké vzdálenosti či specifické potřeby (děti, nákup, práce v terénu).

4.4 Mobilita zaměstnanců a studentů JU

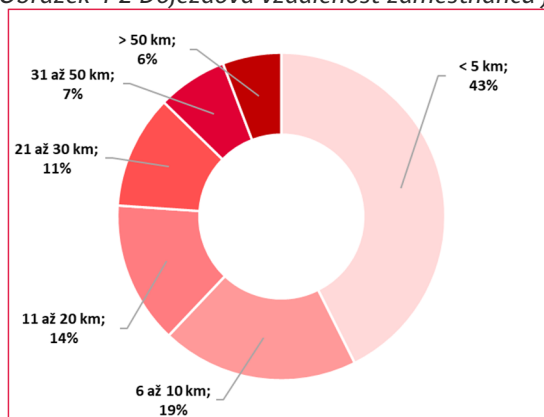
Následující část se věnuje grafickému zpracování dopravních preferencí, dojezdovým vzdálenostem a času dojezdu zaměstnanců a studentů JU, kteří se účastnili dotazníkového šetření.

4.5 JU jako celek

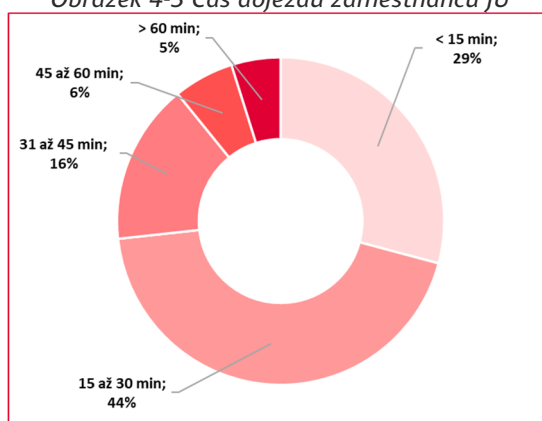
Obrázek 4-1 Způsob dopravy zaměstnanců JU



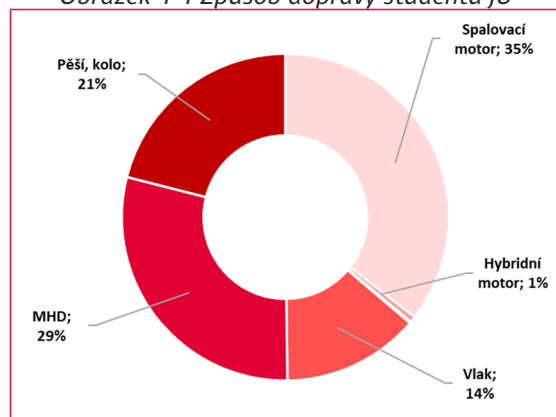
Obrázek 4-2 Dojezdová vzdálenost zaměstnanců JU



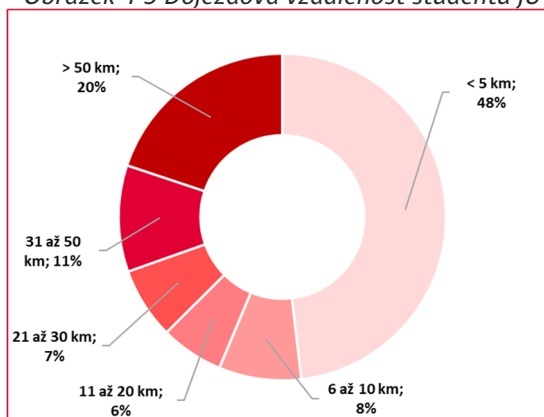
Obrázek 4-3 Čas dojezdu zaměstnanců JU



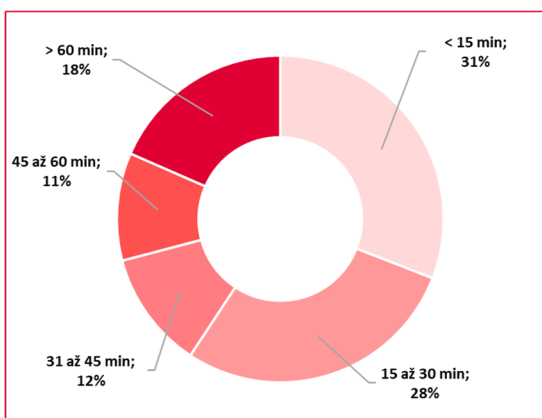
Obrázek 4-4 Způsob dopravy studentů JU



Obrázek 4-5 Dojezdová vzdálenost studentů JU

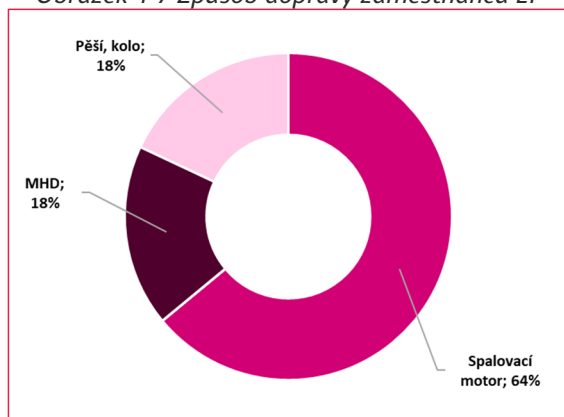


Obrázek 4-6 Čas dojezdu studentů JU

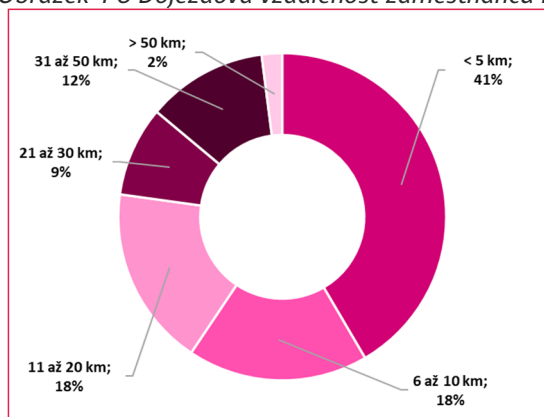


4.5.1 Ekonomická fakulta JU (EF)

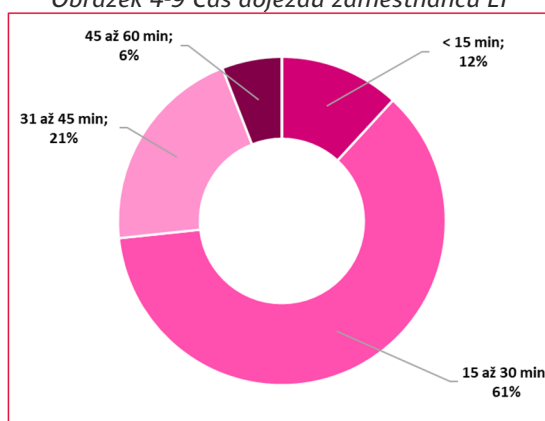
Obrázek 4-7 Způsob dopravy zaměstnanců EF



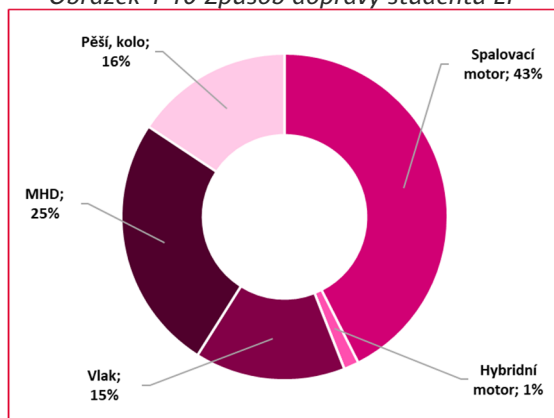
Obrázek 4-8 Dojezdová vzdálenost zaměstnanců EF



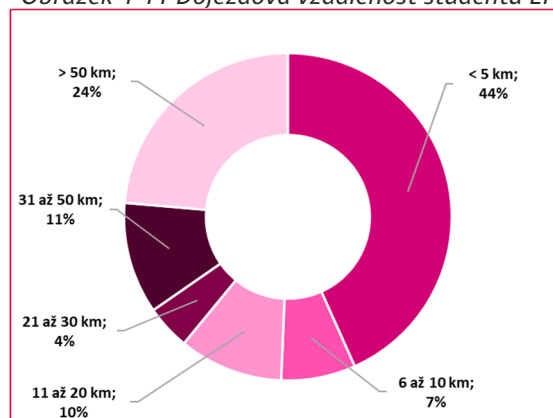
Obrázek 4-9 Čas dojezdu zaměstnanců EF



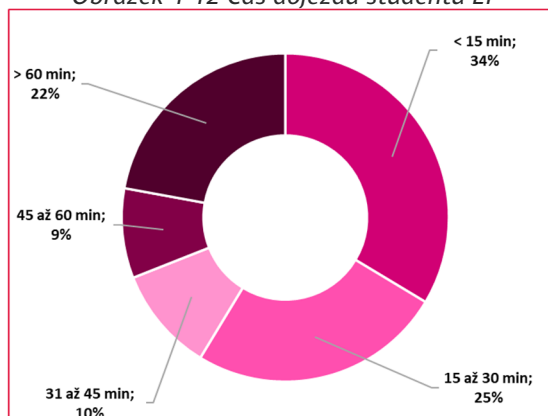
Obrázek 4-10 Způsob dopravy studentů EF



Obrázek 4-11 Dojezdová vzdálenost studentů EF

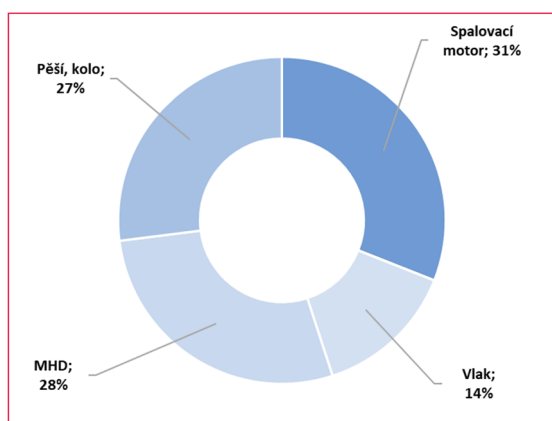


Obrázek 4-12 Čas dojezdu studentů EF

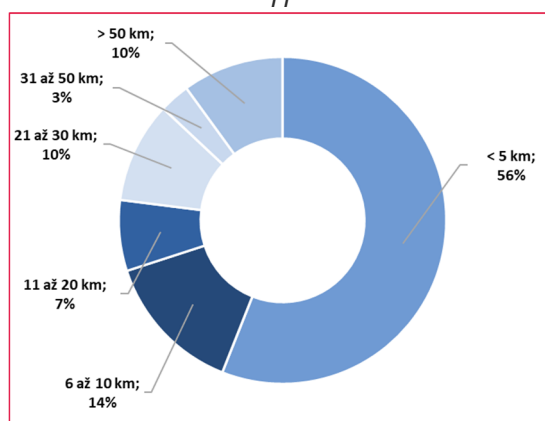


4.5.2 Filozofická fakulta JU (FF)

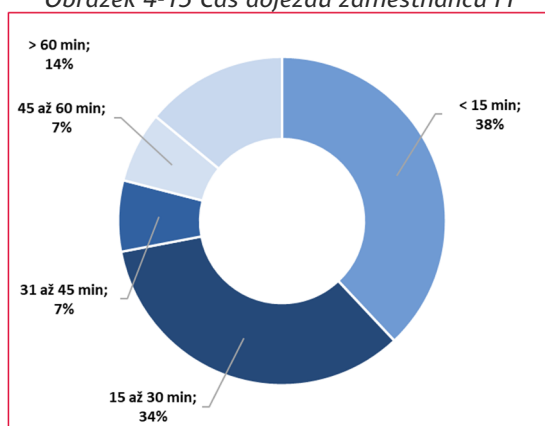
Obrázek 4-13 Způsob dopravy zaměstnanců FF



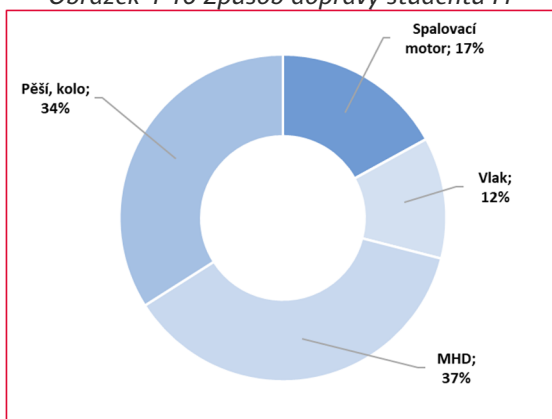
Obrázek 4-14 Dojezdová vzdálenost zaměstnanců FF



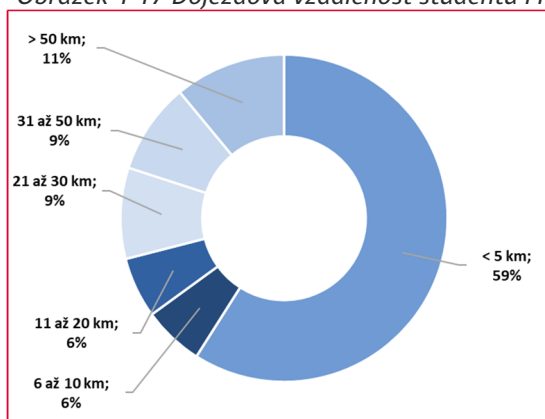
Obrázek 4-15 Čas dojezdu zaměstnanců FF



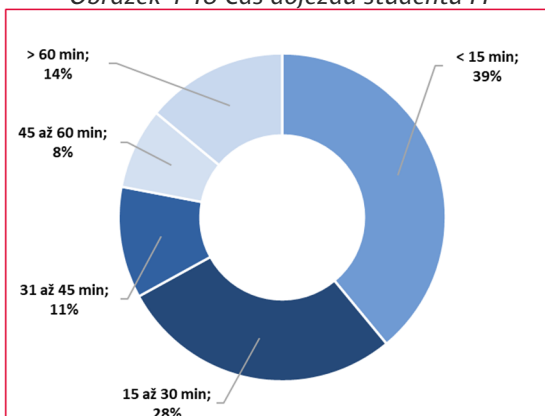
Obrázek 4-16 Způsob dopravy studentů FF



Obrázek 4-17 Dojezdová vzdálenost studentů FF

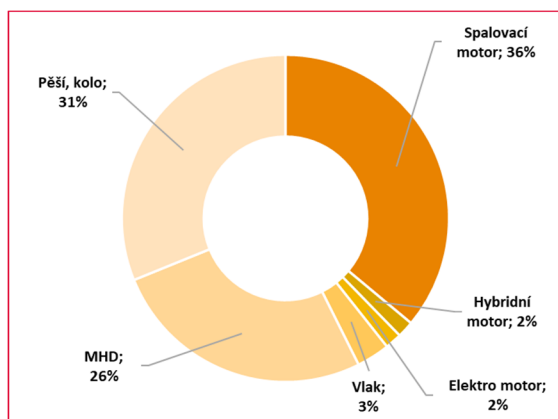


Obrázek 4-18 Čas dojezdu studentů FF

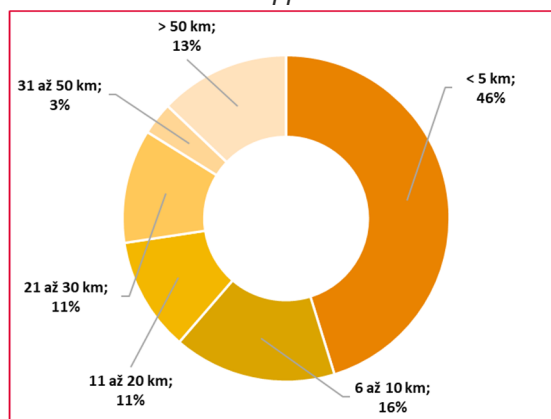


4.5.3 Pedagogická fakulta JU (PF)

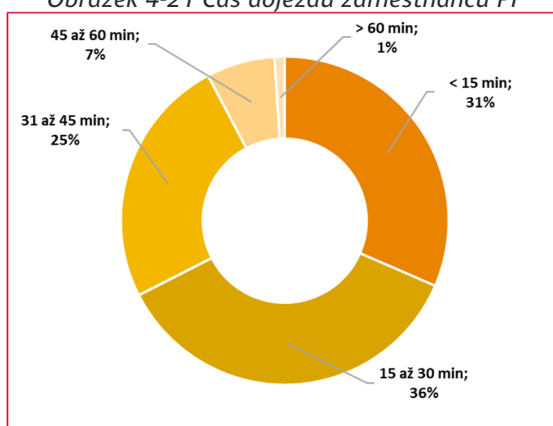
Obrázek 4-19 Způsob dopravy zaměstnanců PF



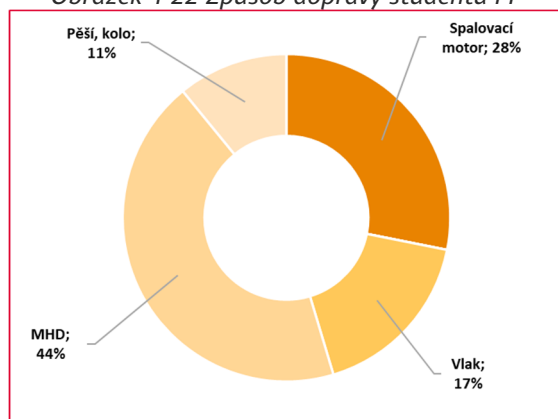
Obrázek 4-20 Dojezdová vzdálenost zaměstnanců PF



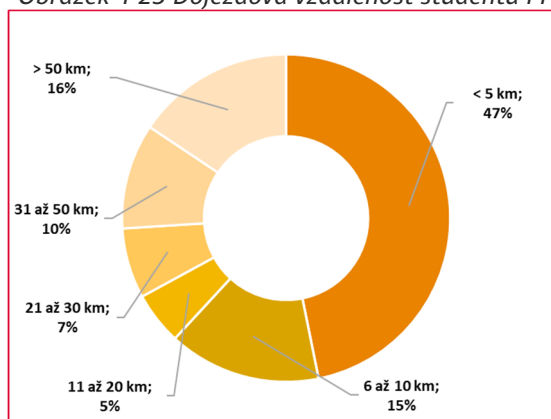
Obrázek 4-21 Čas dojezdu zaměstnanců PF



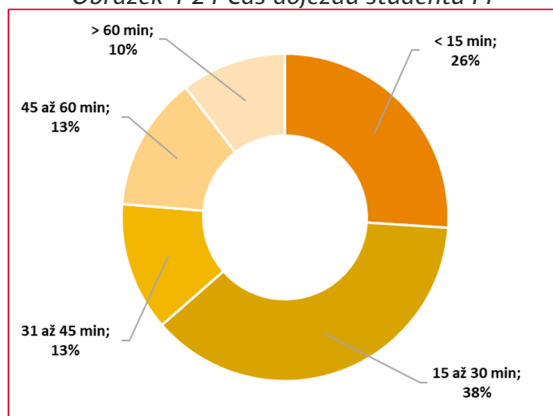
Obrázek 4-22 Způsob dopravy studentů PF



Obrázek 4-23 Dojezdová vzdálenost studentů PF

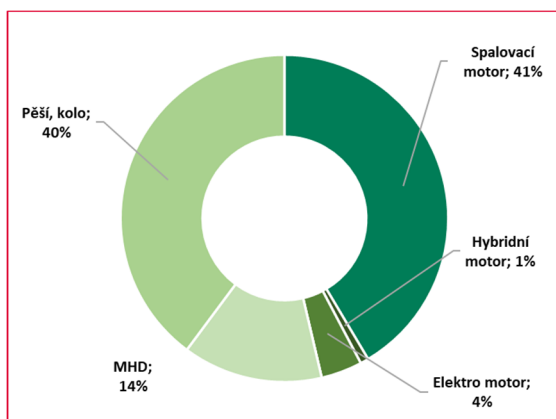


Obrázek 4-24 Čas dojezdu studentů PF

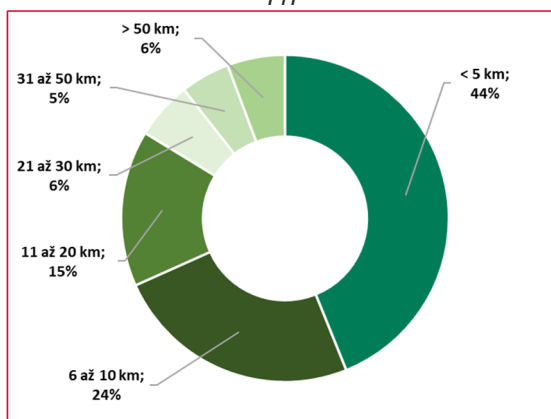


4.5.4 Přírodovědecká fakulta JU (PřF)

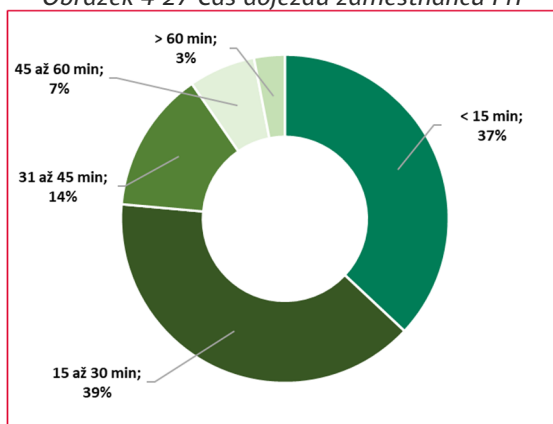
Obrázek 4-25 Způsob dopravy zaměstnanců PřF



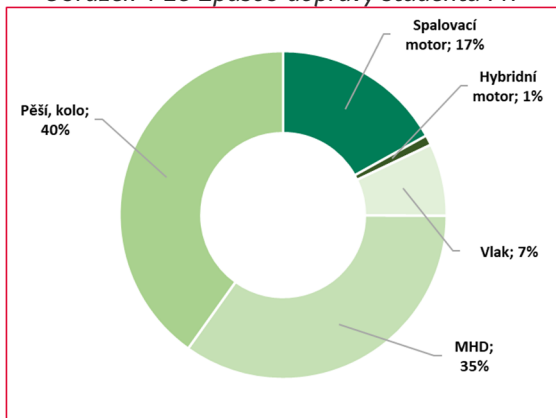
Obrázek 4-26 Dojezdová vzdálenost zaměstnanců PřF



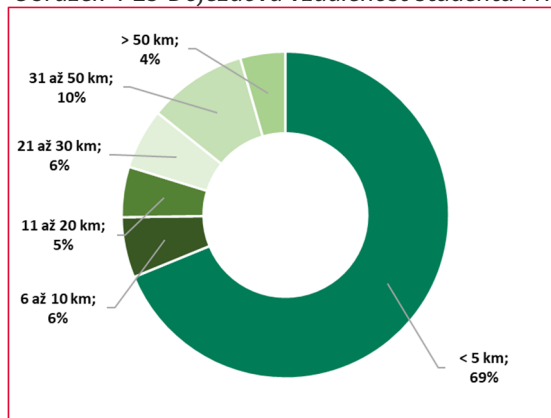
Obrázek 4-27 Čas dojezdu zaměstnanců PřF



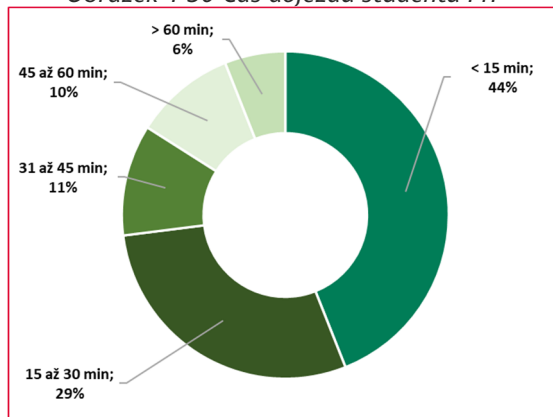
Obrázek 4-28 Způsob dopravy studentů PřF



Obrázek 4-29 Dojezdová vzdálenost studentů PřF

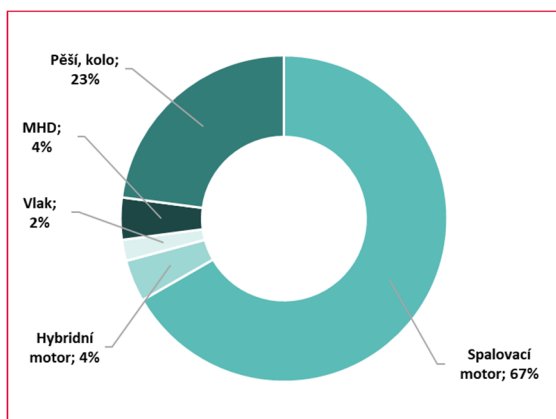


Obrázek 4-30 Čas dojezdu studentů PřF

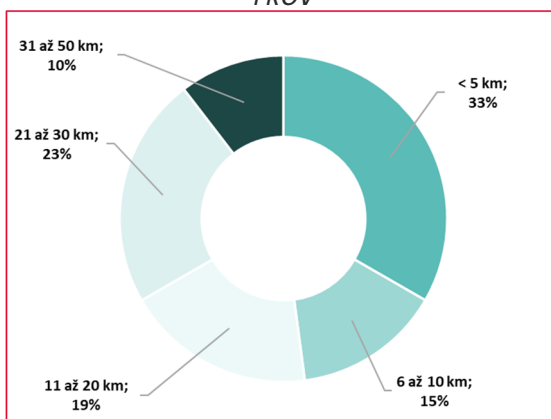


4.5.5 Fakulta rybářství a ochrany vod JU (FROV)

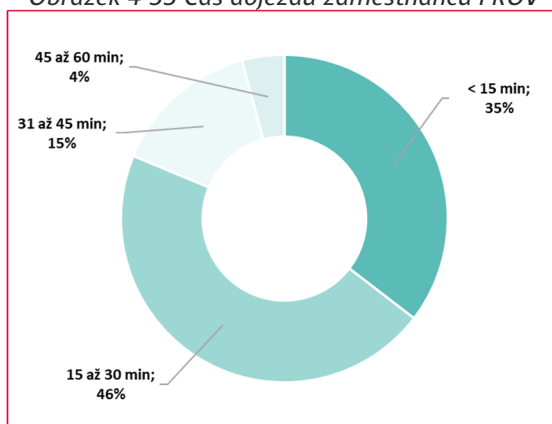
Obrázek 4-31 Způsob dopravy zaměstnanců FROV



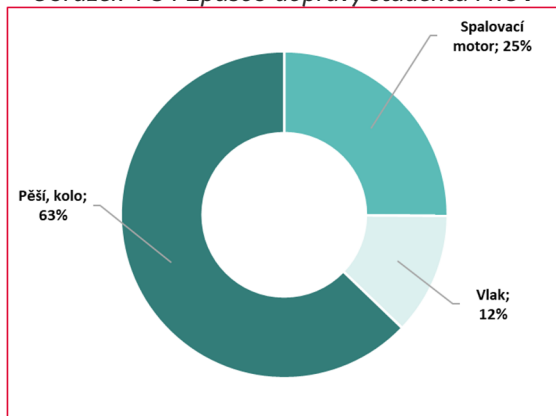
Obrázek 4-32 Dojezdová vzdálenost zaměstnanců FROV



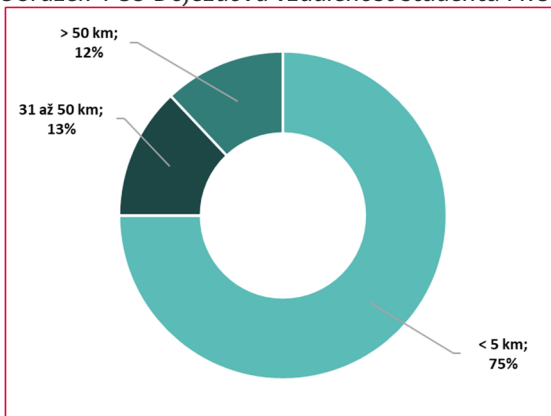
Obrázek 4-33 Čas dojezdu zaměstnanců FROV



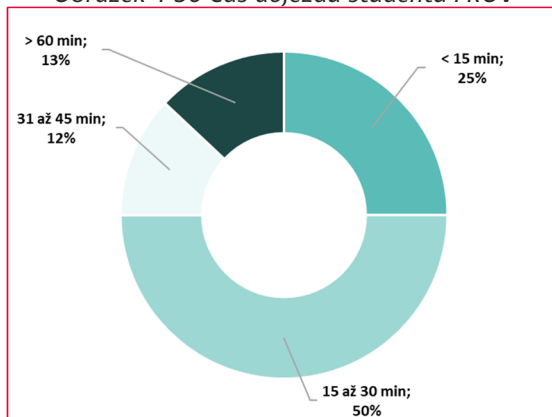
Obrázek 4-34 Způsob dopravy studentů FROV



Obrázek 4-35 Dojezdová vzdálenost studentů FROV

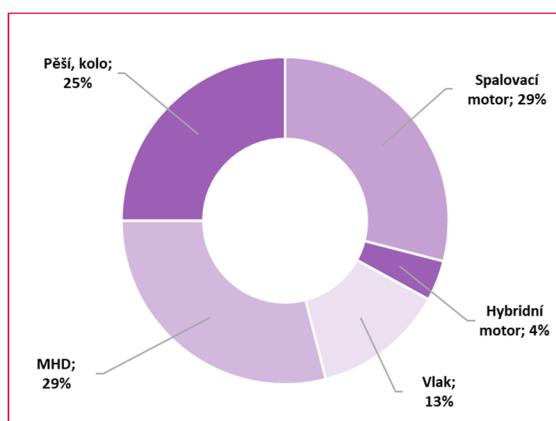


Obrázek 4-36 Čas dojezdu studentů FROV

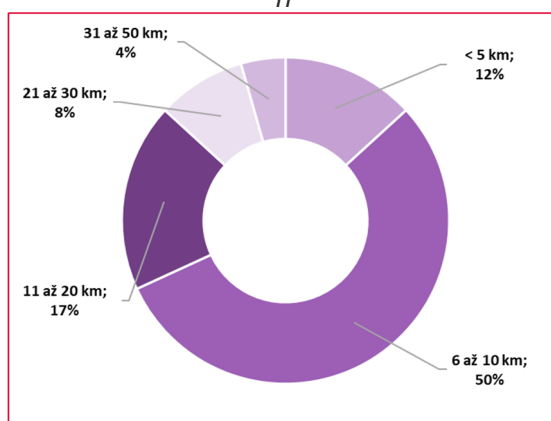


4.5.6 Teologická fakulta JU (TF)

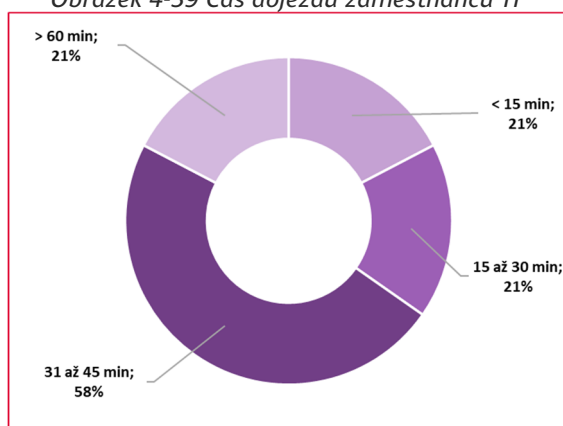
Obrázek 4-37 Způsob dopravy zaměstnanců TF



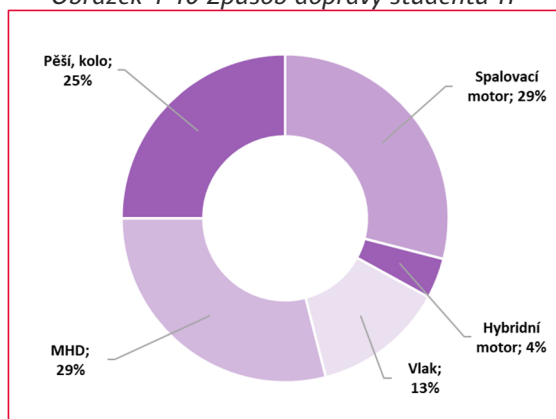
Obrázek 4-38 Dojezdová vzdálenost zaměstnanců TF



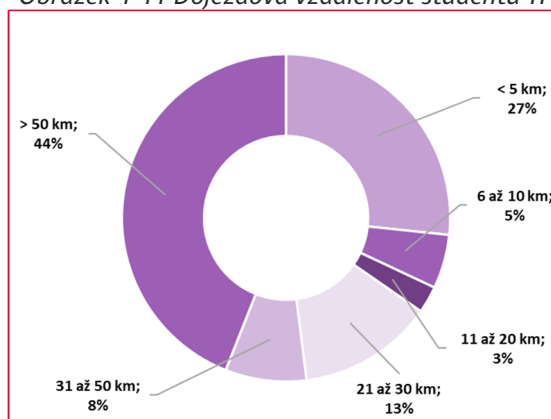
Obrázek 4-39 Čas dojezdu zaměstnanců TF



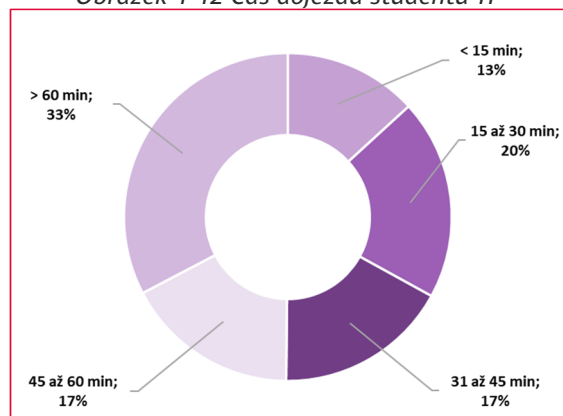
Obrázek 4-40 Způsob dopravy studentů TF



Obrázek 4-41 Dojezdová vzdálenost studentů TF

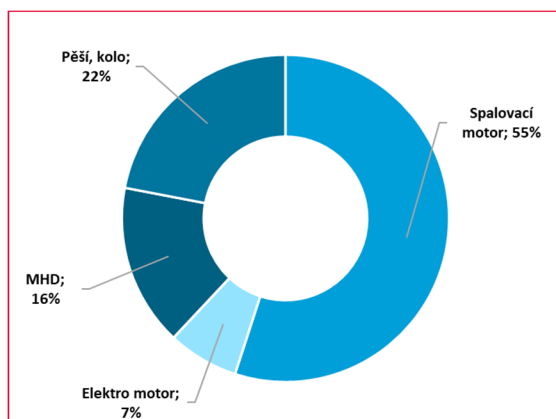


Obrázek 4-42 Čas dojezdu studentů TF

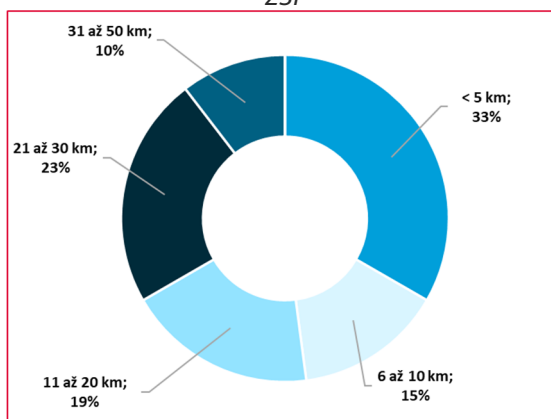


4.5.7 Zdravotně sociální fakulta JU (ZSF)

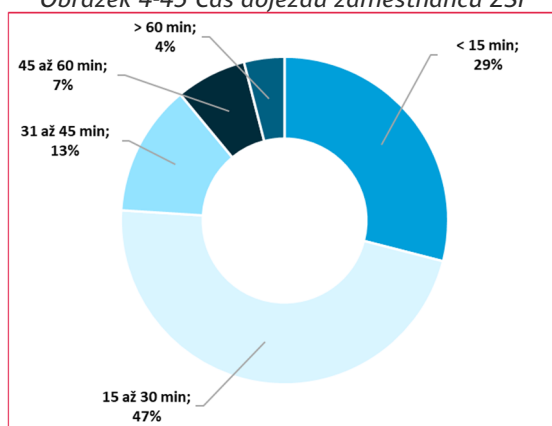
Obrázek 4-43 Způsob dopravy zaměstnanců ZSF



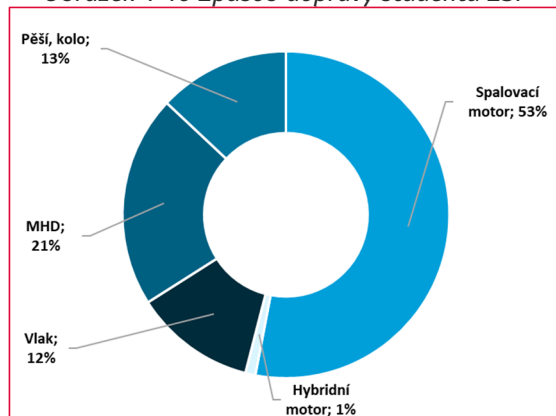
Obrázek 4-44 Dojezdová vzdálenost zaměstnanců ZSF



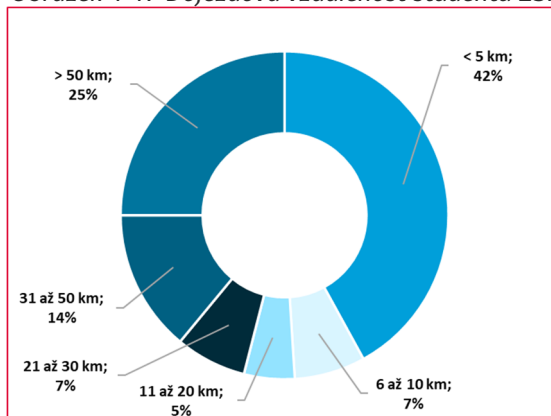
Obrázek 4-45 Čas dojezdu zaměstnanců ZSF



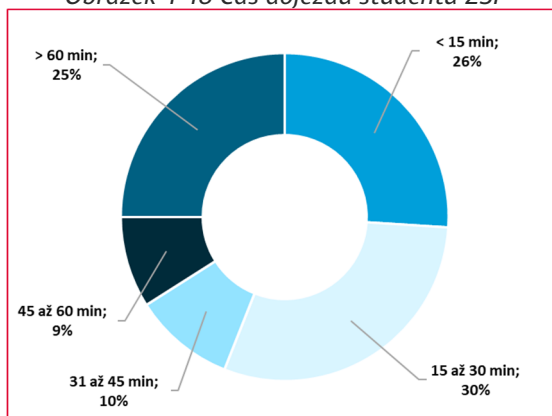
Obrázek 4-46 Způsob dopravy studentů ZSF



Obrázek 4-47 Dojezdová vzdálenost studentů ZSF

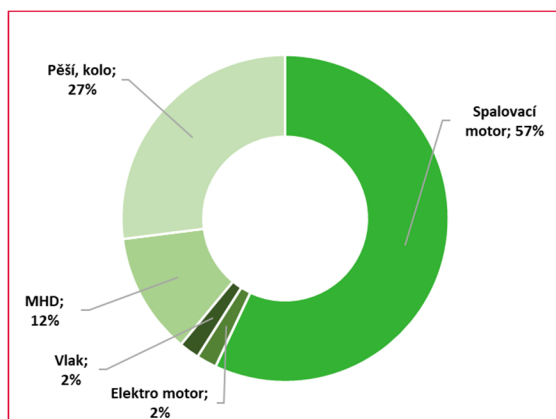


Obrázek 4-48 Čas dojezdu studentů ZSF

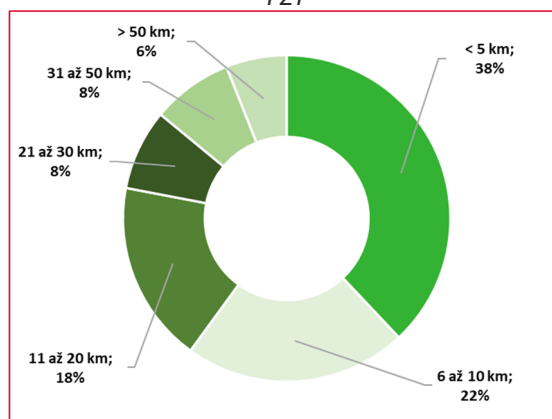


4.5.8 Fakulta zemědělská a technologická JU (FZT)

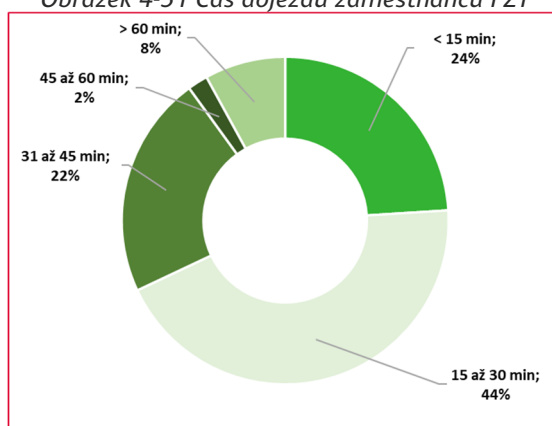
Obrázek 4-49 Způsob dopravy zaměstnanců FZT



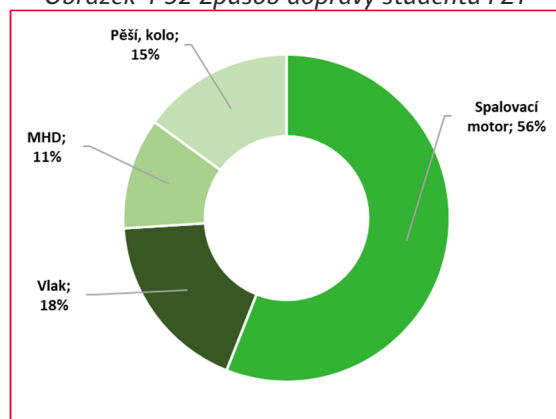
Obrázek 4-50 Dojezdová vzdálenost zaměstnanců FZT



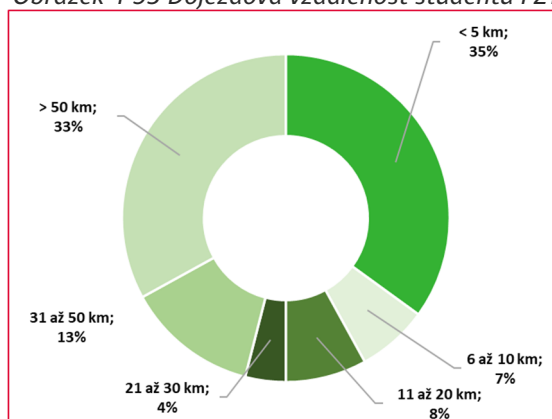
Obrázek 4-51 Čas dojezdu zaměstnanců FZT



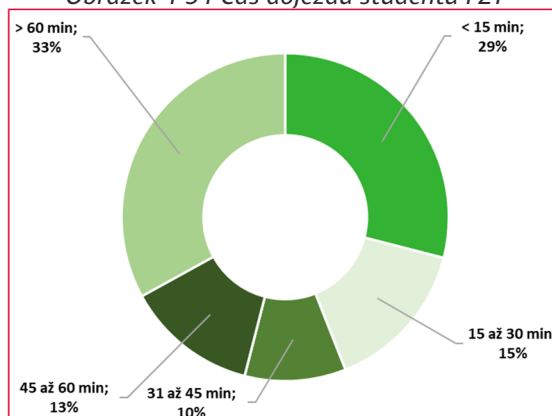
Obrázek 4-52 Způsob dopravy studentů FZT



Obrázek 4-53 Dojezdová vzdálenost studentů FZT

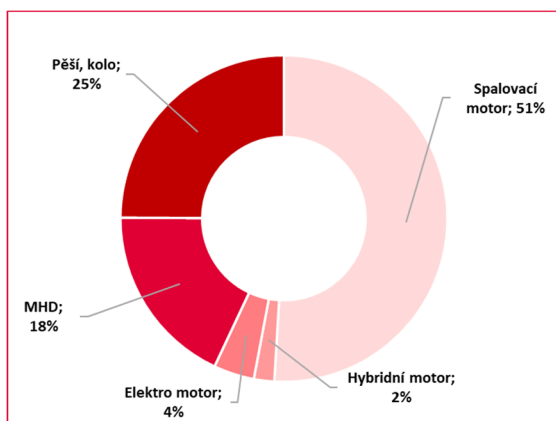


Obrázek 4-54 Čas dojezdu studentů FZT

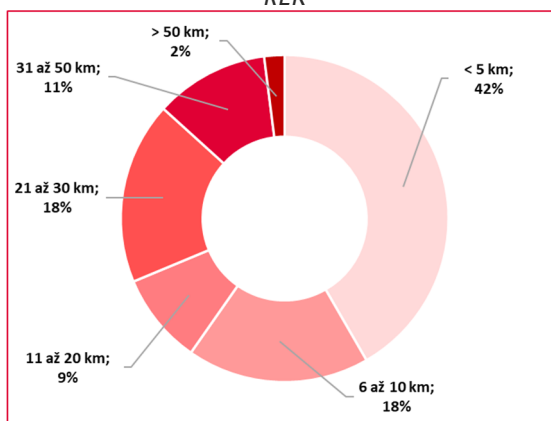


4.5.9 Rektorát (REK)

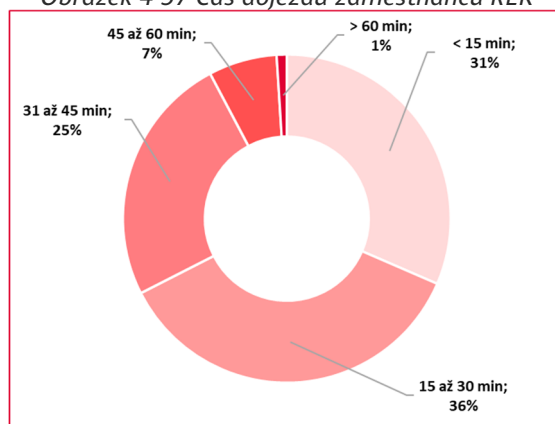
Obrázek 4-55 Způsob dopravy zaměstnanců REK



Obrázek 4-56 Dojezdová vzdálenost zaměstnanců REK



Obrázek 4-57 Čas dojezdu zaměstnanců REK



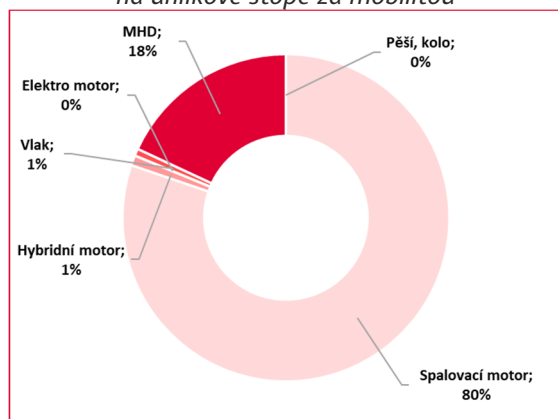
4.6 Uhlíková stopa mobility

Uhlíková stopa mobility byla vyhodnocena na základě deklarovaných dopravních preferencí zaměstnanců a studentů JU prostřednictvím modelového scénáře 10 000 ujetých kilometrů. Tento přístup umožňuje transparentní a srovnatelné posouzení relativního příspěvku jednotlivých dopravních prostředků k celkovým emisím skleníkových plynů, aniž by byl výsledek zatížen rozdílnými dojezdovými vzdálenostmi či individuální frekvencí cest.

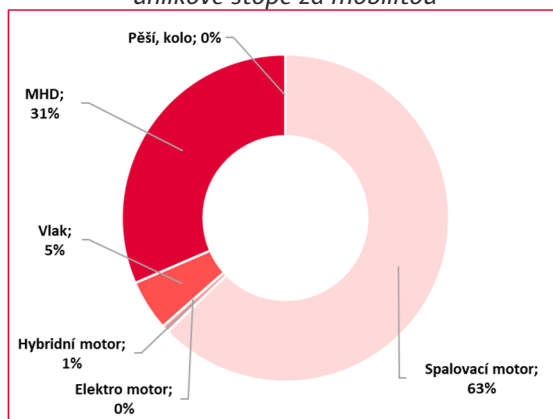
Výsledky ukazují, že rozhodujícím zdrojem emisí je individuální automobilová doprava se spalovacím motorem. U zaměstnanců činí emise v tomto scénáři přibližně 844 kg CO₂ ekv., u studentů pak zhruba 620 kg CO₂ ekv. na 10 000 km. Ostatní formy dopravy – zejména veřejná doprava, železnice a alternativní pohony – vykazují řádově nižší uhlíkovou stopu. Pěší doprava a cyklistika jsou z pohledu přímých emisí bezemisní. Rozdíly mezi zaměstnanci a studenty odrážejí odlišné dopravní chování a dostupnost alternativních způsobů dopravy. Zatímco u zaměstnanců zůstává dominantní spalovací automobilová doprava, u studentů je patrný vyšší podíl veřejné dopravy a železnice, což se promítá do relativně nižší celkové uhlíkové stopy na jednotku ujeté vzdálenosti. Současně však i u studentů představuje individuální automobilová doprava nejvýznamnější emisní položku. Z hlediska interpretace je klíčové zdůraznit, že tato scénářová analýza neslouží primárně k přesnému vyčíslení absolutní uhlíkové stopy univerzity, ale k identifikaci citlivosti emisí na změnu dopravních preferencí. Výsledky tak ukazují, že i relativně mírný posun od spalovacích vozidel směrem k veřejné dopravě, železnici, elektromobilitě či aktivním formám mobility by mohl vést k významnému snížení emisí spojených s dojížděním zaměstnanců a studentů.

V kombinaci s výsledky dotazníkového šetření lze konstatovat, že potenciál ke snížení uhlíkové stopy mobility existuje, avšak jeho realizace je podmíněna především systémovými opatřeními. Ta zahrnují zejména zlepšení časové konkurenceschopnosti veřejné dopravy, kvalitu návazností, finanční dostupnost, komfort a bezpečnou infrastrukturu pro cyklistiku a mikromobilitu. Uhlíková stopa mobility je tak spíše výsledkem nastavení dopravního systému než individuální environmentální motivace jednotlivých uživatelů. Tato zjištění poskytují důležitý podklad pro strategické řízení mobility na úrovni univerzity a pro formulaci opatření, která mohou přinést nejen environmentální přínosy, ale také zlepšení dostupnosti, komfortu a celkové kvality dopravní obslužnosti kampusů.

Obrázek 4-58 Podíl způsobu dopravy zaměstnanců na uhlíkové stopě za mobilitou



Obrázek 4-59 Podíl způsobu dopravy studentů na uhlíkové stopě za mobilitou



Tabulka 1 Uhlíková stopa (kg CO₂ ekv) dopravy zaměstnanců dle GHG při 10.000 km

Způsob dopravy	kg CO ₂ ekv
Spalovací motor	843.7
Hybridní motor	10.8
Elektro motor	10.4
Vlák	6.6
MHD	182.5
Pěší, kolo	0.0

Tabulka 2 Uhlíková stopa (kg CO₂ ekv) dopravy studentů dle GHG při 10.000 km

Způsob dopravy	kg CO ₂ ekv
Spalovací motor	620.2
Hybridní motor	6.9
Elektro motor	0.5
Vlák	47.9
MHD	301.2
Pěší, kolo	0.0

5 IMPLEMENTACE A DOPORUČENÍ

Na základě analýzy lze doporučit postupovat v několika vzájemně provázaných úrovních:

1. Strukturální a infrastrukturní opatření

- Největší bariéry souvisejí s dostupností a kvalitou dopravní infrastruktury mimo přímou kontrolu univerzity, nicméně univerzita může sehrát aktivní koordinační a partnerskou roli:
- spolupráce s městem a krajem na zlepšení návaznosti MHD a regionální dopravy,
- podpora bezpečné cyklistické infrastruktury v okolí kampusu,
- rozšiřování zázemí pro cyklisty (stojany, úschovy, sprchy),
- rozvoj dobíjecí infrastruktury pro elektromobilitu a elektrokola.

2. Ekonomické a motivační nástroje

- Finanční motivace patří mezi nejsilnější faktory změny chování:
- příspěvky na MHD, vlaky nebo kombinovanou dopravu,
- zvýhodněné tarify pro sdílenou mobilitu,
- interní benefity pro zaměstnance a studenty využívající nízkoemisní dopravu.
- Taková opatření mohou mít relativně nízké náklady, ale výrazný dopad na emise ve Scope 3.

3. Organizační a provozní opatření

- Časová náročnost dojíždění úzce souvisí s organizací práce a výuky:
- podpora flexibilní pracovní doby a hybridních forem práce,
- lepší sladění rozvrhů s jízdními řády veřejné dopravy,
- omezení nutnosti krátkých, opakovaných cest mezi rozptýlenými budovami kampusu.

4. Osvěta, komunikace a data

- Významná část respondentů uvádí nejistotu nebo nedostatek informací:
- systematická komunikace dopadů mobility na uhlíkovou stopu,
- transparentní prezentace dat (emise dle dopravních módů),
- propojování mobility s cíli udržitelnosti a SDGs,
- pravidelné opakování šetření a sledování trendů v čase.

5.1 Mobilita jako dlouhodobý nástroj dekarbonizace

Výsledky šetření ukazují, že univerzita má reálný potenciál snižovat uhlíkovou stopu mobility, pokud bude kombinovat infrastrukturní, ekonomická a organizační opatření. Klíčové je vnímat mobilitu nikoli izolovaně, ale jako součást širší strategie udržitelnosti, kvality života a atraktivity instituce.

Z pohledu ESG reportingu představuje oblast mobility:

- významnou emisní položku ve Scope 3
- dobře měřitelnou oblast s jasnými KPI (Key Performance Indicator, česky klíčový ukazatel výkonnosti)
- prostor pro viditelná a komunikovatelná opatření
- téma s přímým dopadem na zaměstnance i studenty

Systematický přístup k řízení mobility tak nepřispívá pouze ke snižování emisí skleníkových plynů, ale také ke zvyšování odolnosti organizace, její reputace a souladu s národními i evropskými cíli v oblasti klimatické neutrality.



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics



Přírodovědecká
fakulta
Faculty
of Science



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education



Teologická
fakulta
Faculty
of Theology



Fakulta rybářství
a ochrany vod
Faculty of Fisheries
and Protection
of Waters



Fakulta zemědělská
a technologická
Faculty of Agriculture
and Technology



Filozofická
fakulta
Faculty
of Arts



Zdravotně
sociální fakulta
Faculty of Health
and Social Sciences

Report mobility na úrovni dopravy zaměstnanců a studentů Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích

Vydala: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Adresa: Branišovská 1645/31a, 370 05 České Budějovice

Redakce: doc. Ing. Jaroslav Bernas, Ph.D.

Vydání: 1. vydání 2025

Report mobility na úrovni dopravy zaměstnanců a studentů Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích byl vytvořen za podpory Národního plánu obnovy, Komponenta 7.4 „Podpora zelených dovedností a udržitelnosti na vysokých školách“.

© 2025 Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích www.jcu.cz



Financováno
Evropskou unií
NextGenerationEU



NÁRODNÍ
PLÁN OBNOVY



MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ,
MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY