



Filozofická  
fakulta

Genius loci ...

## Průzkum

# Udržitelná doprava a mobilita na UP 2022

Autoři:

Doc. PhDr. Matúš Šucha PhD.

Bc. Kristýna Josrová

2022

Univerzita Palackého v Olomouci

Podpořeno projektem MŠMT University leaders in SDG (UNILEAD) -  
(ROZV/C10/2022).

Interní zpráva UP – neprošlo jazykovou a stylistickou korekturou.

## Manažerské shrnutí

Z iniciativy Univerzity Palackého vznikl průzkum zabývající se dopravou studentů a zaměstnanců při cestách z domova na univerzitu. Respondentů jsme se ptali na jejich dopravní zvyklosti, spokojenost s využívanými dopravními módy a zaměřili jsme se na to, co jim vyhovuje, co se jim nelíbí a jaké mají podněty pro zlepšení. Zajímali nás i jejich postoje k udržitelné mobilitě.

Do průzkumu se zapojilo 1201 respondentů. Typickým respondentem byla studentka denního pregraduálního studia na UP ve věku 20 až 23 let.

**Bydlení má v Olomouci 70 %** respondentů, zbytek dojíždí. Velká část respondentů žije nedaleko univerzity, celá **polovina** z nich to má **do dvou kilometrů**, mnoho dalších překonává vzdálenost maximálně pěti kilometrů. Naopak dojíždějící urazí na cestě v průměru 42 kilometrů.

V Olomouci jasně **vede pěší doprava**, většina chodí na UP alespoň část trasy pěšky, což je přirozené, když mnozí bydlí blízko. Hojně používaná je i **MHD**. V popularitě následují dálkové spoje, kterých využívá třetina respondentů. Dojíždějící jezdí **vlakem** a regionálními i dálkovými **autobusy**, někteří volí zase **auto**. **Kolo** využívá skoro pětina respondentů.

Ptali jsme se na **spokojenost** a dále i na konkrétní **příčiny nespokojenosti** u cest z domova na UP. S chůzí jsou lidé velmi spokojeni, zato u MHD, kola, vlaku a auta je zhruba čtvrtina nespokojená s využívaným dopravním módem. **Chodcům** nevyhovují **úzké chodníky**, mnohé jsou nebezpečné a **nehodná dlažba** znepráhňuje chůzi. Pohodlnému využívání **MHD** brání **malé frekvence spojů**, cesty jsou navíc komplikované četnými výlukami a zpožděními. V současnosti citelně chybí přímé spojení z nádraží do centra, mnohým znesnadňuje využití MHD a dojíždění. Obdobně jako u MHD, dojíždějící jezdící **vlakem** trápí **zpoždění vlaků** a **málo čtené spoje**, navíc nenavazující a nutící k přestupům. Cesta na UP pak trvá dlouho. Proto takřka polovina dojíždějících radši volí **auto**, aby si cestu významně zkrátily a zjednodušily. Motoristy trápí zejména **nedostatek parkovacích míst** u univerzitních budov. **Cyklisty** odrazuje zejména **nedostatek cyklostezek**, bohužel i ty stávající nenavazují. Respondenti vnímají jízdu bez cyklostezek či cyklopruhů jako příliš nebezpečnou, na mnoha místech je **povrch** pro jízdu zcela **nehodný**. Velkou překážkou je **nedostatek stání pro kola** u univerzitních budov, stávající **stojany nejsou kryté** ani dostatečně **zabezpečené**. Mnozí se tak obávají krádeže kola.

V průzkumu byla mnohokrát skloňovaná lokalita **Šlechtitelů**, která je z hlediska dopravní dostupnosti nejvíce **problematická**. Nespokojenost vyjadřovali takřka všichni, kteří tam cestují. Cesty pěšky či na kole jsou značně nepohodlné a nebezpečné. Docházejícím chybí **chodníky**, **přechody** a použitelné krajnice, chodci tak musí často procházet porostem a bahnem. Navíc je část trasy **neosvětlená**. Cyklisté zase musí využívat nebezpečnou a

frekventovanou vozovku, protože tam **chybí cyklostezka**. **Autobusy** na Šlechtitelův jezdí **málo** často a spoje bývají přeplněné a mívají zpoždění.

Respondenti jeví **zájem** o další dopravní módy, které zatím nevyužívají. Nejvíce zájemců má **kolo**, které **láká 37 %** respondentů. Příznivce má i koloběžka a elektrické koloběžka. Aspirujícím cyklistům se do cesty staví řada překážek. **Požizovací cena kol** a podobných prostředků je příliš vysoká, přičemž mnoho respondentů se **obává krádeže kola**. Zároveň si stěžují na **nedostatek stojanů**. Klíčovými tématy jsou **chybějící infrastruktura** a **obavy o bezpečnost**. Potenciální cyklisté mluví o strachu z jízdy. Nedostačující infrastruktura je nutí sdílet vozovku s motoristy a vystavuje je nebezpečným situacím. V současnosti by museli překonat strach z jízdy na nevyhovujících vozovkách i strach z krádeže kola u nedostatečně zabezpečených stojanů. Co se týká dalších módů, část respondentů by ráda využívala **MHD** a **vlak**y, jenže jim nevyhovují **spoje**, které často jezdí **s malou frekvencí**. Objevuje se také zájem o jízdu **autem**, ale aspirujícím motoristům brání k jejich využití vysoká **pořizovací cena, provozní náklady** a **nedostatek parkovacích míst**.

Respondenti popsali **navrhovaná řešení** nutná pro to, aby se jim na univerzitu cestovalo lépe. Týkají se nejvíce populárních módů, tedy chůze, jízdy v MHD a na kole. **Chodci** by ocenili **rozšíření** a zlepšení stavu **chodníků**, jejich **zpevnění** a údržbu. Respondenti jezdící **MHD** by nejvíce ze všeho potřebovali **posílit spoje**. **Kolo**, nejžádanější dopravní prostředek, vyžaduje potřebnou infrastrukturu. Cyklisté by potřebovali u univerzitních budov **více stojanů**, a to **zastřešených** a dobře **zabezpečených**. Je vidět jednoznačný zájem o **rozšíření sítě cyklostezek** a **zkvalitnění** stávajících, aby se daly plynule a bezpečně používat. Co se týká nejproblematictější lokace **Šlechtitelův**, bylo by zapotřebí **vybudovat** chybějící **chodníky, cyklostezku** a cestu **osvětlit**. Bylo by namístě také **posílit** autobusové **spoje**.

Zajímalo nás také to, jak naši respondenti **cestují** i **mimo Olomouc** a jak si pro cestu vybírají dopravní mód. Zaměstnanci na **služebních cestách** nejčastěji jezdí **vlakem**, který jednoznačně vede u všech cest do 500 kilometrů. Méně oblíbené je auto, které využije maximálně třetina cestujících zaměstnanců a čím delší vzdálenost musí překonat, tím spíše zvolí radši vlak namísto auta. Pouze u cest na více než 500 kilometrů takřka všichni zvolí letadlo. Mnozí by rádi jeli vlakem, pokud by cesta nebyla neúměrně dlouhá a namáhavá. Pokud je vůbec dostupný spoj do cílové lokality, často je cesta s komplikovanými přestupy až příliš náročná. Obdobný trend můžeme vidět i u studentstva. Polovina studentů, kteří by jeli na **zahraniční studijní pobyt**, by do cílové destinace letěla. Naopak při **pohybu v cílové destinaci** by takřka všichni studenti volili **udržitelný dopravní mód**, dopravovali by se tedy obdobně jako po Olomouci.

**Udržitelná mobilita** je pro většinu našich respondentů **aktuální téma**, přemýšlí o něm nebo se jím snaží řídit **84 %** respondentů. Pouhých **14 %** se o udržitelnou mobilitu vůbec **nezajímá**. **Většina** účastníků výzkumu se snaží chovat v **souladu s udržitelností**, zároveň ale **zůstává pragmatiky**, pro které je důležitý i komfort při cestování. **Nejčastějším** postojem byla **střední cesta**, což jsou ti, kteří se snaží někdy využít udržitelné alternativy. To mohou ale jen v případě, kdy je alternativa dostupná a použitelná. V **praxi** má myšlenka

udržitelnosti vliv na **60 %** studentů a zaměstnanců, kteří se snaží využívat udržitelné alternativy, někteří systematicky, jiní alespoň příležitostně. Další si mohou o využití udržitelných dopravních módů jen zdát. Nejčastěji berou udržitelnou mobilitu jako důležité téma, které ale **nemá vliv** na výběr dopravního módu. Typicky se jedná o **dojíždějící**. Ti jsou závislí na dopravním spojení, které se v jejich bydlišti nabízí. Často je špatně dostupné a cesty jsou časově náročné a nepohodlné, zatímco obyvatelé Olomouce mají širší výběr a nemusí jet tak daleko. Když jsou takto příznivé podmínky a navíc je na výběr několik alternativ, je o dost snazší uvést udržitelnou mobilitu do praxe.

U cestujících ovlivňuje **volbu dopravního módu** několik základních faktorů, a to zejména **čas, bezpečnost a pohodlnost**. To, že si lidé váží svého času i komfortu můžeme dobře vidět u respondentů, kteří na velkou dálku nejspíše poletí, tak i dojíždějících, mnoho z nich totiž právě kvůli úspoře času radši zvolí auto. Je přirozené vybrat si to, co je dostupné a praktické. Kamenem úrazu jsou právě dlouhé a náročné cesty, které zvolí spíše odolnější povahy. Při dopravě **po Olomouci** bývá klíčovým termínem **bezpečnost**. Je patrné, že mnozí budou rádi jezdit na UP na **kole**, ovšem často jim v tom brání **strach**. Pocit ohrožení u jízdy mezi auty mnohé spolehlivě odradí, přitom by více než polovina našich respondentů kolo ráda využívala. Navíc je Olomouc pro udržitelnost, hlavně pro pěší i pro kola jako stvořená: je na rovině a člověk často nemusí jezdit daleko.

## Úvod

Univerzita Palackého má zájem podpořit u svých zaměstnanců a studentů udržitelnou mobilitu. Proto iniciovala průzkum ohledně dopravních zvyklostí a preferencí, který probíhal od prosince 2021 do února 2022 ve formě online dotazníku. Zapojilo se do něj 1201 studentů a zaměstnanců, tedy zhruba 5 % z celkového počtu členů UP. Jádrem našeho zájmu bylo zjistit, jak se respondenti dopravují z domova na univerzitu, jakým dopravním výzvám musí čelit a jaká zlepšení by přivítali. V dotazníku jsme se zabývali i dalšími tématy, například postojem k udržitelné dopravě, služebními cestami i dopravou na zahraničních studijních pobytech. Kromě otázek s nucenou volbou dotazník nabízel i řadu otázek vybízejících k vyjádření svých názorů ve formě slovních odpovědí. Díky nim jsme se dozvěděli mnoho konkrétních připomínek i návrhů pro zlepšení cest na univerzitu.

Průzkum může být ovlivněn aktuálními okolnostmi. Pro uvedení kontextu uvedme několik významných vlivů. V uplynulých dvou letech pandemie Covidu – 19 značně omezila dopravu. V době, kdy probíhal tento průzkum se už navrátil původní režim, tedy prezenční výuka. Zaměstnanci v posledních letech absolvovali méně služebních cest. Mnohé respondenty zasahuje dvouletá rekonstrukce mostu na Masarykově třídě. Tato uzavírka znamená, že není souvislá doprava od hlavního nádraží směrem do centra.

## Popis charakteristik respondentů

Z 1201 respondentů bylo 79 % z řad studentů a 21 % zaměstnanců UP. Při srovnání s aktuálními statistikami zjistíme, že dotazník vyplnilo 4 % studentů a 6 % zaměstnanců z celkové populace UP.

Převažovaly respondentky, celkově odpovědělo 69 % žen a 30 % mužů, zbývajících neopověděli na otázku ohledně pohlaví. Tento poměr pohlaví je obdobný mezi studenty, konkrétně 72 % studentek a 27 % studentů. U zaměstnanců je podíl pohlaví vyváženější než u studentů, tedy 56 % žen a 42 % mužů, což odpovídá i současné skladbě celé populace zaměstnanců UP.

Dotazovaným bylo 18 až 74 let. Průměrný věk respondenta výzkumu je 26 let. I zde jsou rozdíly mezi skupinami, u studentů je průměrný věk 23 let, u zaměstnanců 41 let. Kvůli převaze studentů jsou ve výzkumu ve větší míře zastoupeny spíše mladší ročníky: 50 % všech respondentů je mezi 20 a 23 lety, celkem téměř 70 % jich dosahuje věku 20 až 27 let.

Ze zúčastněných studentů jich 93 % studuje v denním pregraduálním studijním programu. Zbývajících 7 % studuje v pregraduálním distančním, kombinovaném, nebo doktorském studijním programu.

Ze zúčastněných zaměstnanců jich 49 % pracuje jako akademický pracovník, 46 % jako technicko-hospodářský pracovník a 5 % zastává pozici výzkumného pracovníka.

V souhrnu můžeme říct, že typickým respondentem je studentka denního pregraduálního studia na UP ve věku 20 až 23 let.

## Dopravní zvyklosti

### Stálé bydlení v Olomouci

Většina respondentů, a to 70 %, má stále bydlení v Olomouci, což znamená, že mají vlastní či pronajatý byt nebo pokoj. Dalších 28 % do Olomouce dojíždí. Zbývající 2 % při cestě na UP volí pobyt v hotelu nebo přenocování u známých.

### Frekvence cest na UP

Většina respondentů chodí na univerzitu takřka denně, 72 % z nich tam dochází čtyřikrát či pětkrát týdně. Pokud zahrneme i ty, kteří tam cestují aspoň třikrát do týdne, dostaneme se na 86 %. Vzhledem k frekvenci jejich cest můžeme soudit, že pro ně bude téma dopravy aktuálních tématem.

### Vzdálenost domova od univerzity

Zajímalo nás, jak velkou vzdálenost respondenti překonávají z domova na univerzitu. Celá polovina respondentů to má na UP blízko, do dvou kilometrů. Většina respondentů, celých 80 %, bydlí do pěti kilometrů od univerzity. Zbývající pětina musí cestovat více než pět kilometrů (tabulka 1).

Vzdálenost	Podíl respondentů
do 500 m	10 %
500 m – 1 km	14 %
1 km – 2 km	26 %
2 km – 5 km	30 %
5 km – 8 km	6 %
8 km a více	13 %

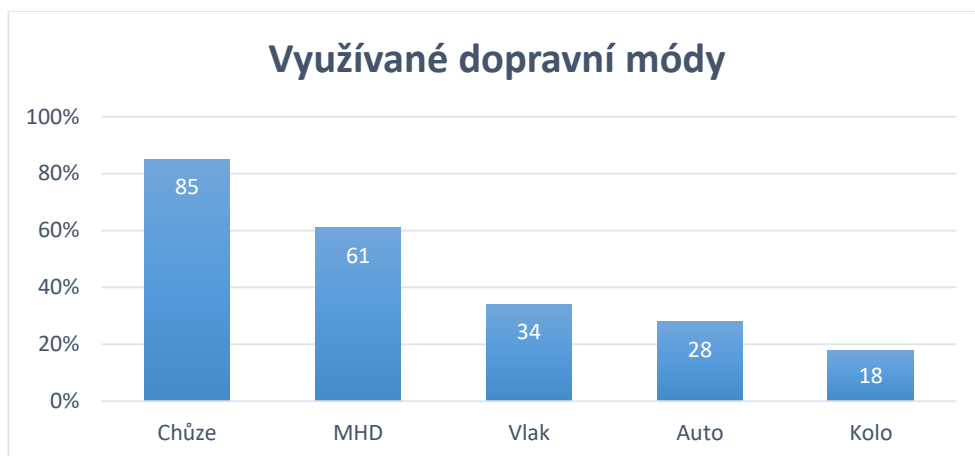
Tabulka 1: Vzdálenost domova od univerzity při cestách do práce nebo školy.

**Dojíždějící** zaměstnanci a studenti, kterých je mezi respondenty 28 %, v průměru urazí 42 kilometrů. Obvykle je domov od UP vzdálen do sta kilometrů. Mezi studenty a zaměstnanci nalézáme znatelné rozdíly: studenti v průměru dojíždí 72 km, zaměstnanci jen 34 km. Studenti tedy dojíždí dále. Obecně vzato, velice blízko univerzity bydlí jen malá část zaměstnanců: více než 8 km překonává 24 % z nich, u studentů je to jen 10 %. Studenti mají naopak kratší cestu k univerzitě, do 5 km to má 85 % z nich. Z řad zaměstnanců bydlí do 5 km jen 66 % z nich, zbývajících 34 % to má více než 5 km. V souhrnu ve srovnání se studenty zaměstnanci obvykle bydlí dále od univerzity, ale když už dojíždí, tak je jejich domov o pár desítek kilometrů blíže. Většina studentů naopak bydlí blízko univerzity.

### Využívané dopravní módy

V Olomouci jasně vede pěší, pěšky chodí na UP 85 % respondentů. Chůze a MHD jsou jasná volba, když polovina respondentů bydlí do pěti kilometrů od univerzity. Hojně používané je i MHD (61 %), časté jsou i cesty vlakem a regionálními i dálkovými autobusy, a to u 34 % respondentů. Mnozí (28 %) volí i auto. Kolo pak využívá 18 % respondentů.

Auta i kola jsou populární spíše mezi zaměstnanci UP. Auto využívá jen 20 % studentů, u zaměstnanců je to ale 56 %. Obdobně i na kole jezdí pouze 13 % studentů, z řad zaměstnanců je to ovšem 39 %. Naopak vlakem jezdí jen 11 % zaměstnanců, zřejmě místo vlaků volí jízdu autem: připomeňme, že třetina z nich to má do práce více než 5 km (graf 1).



Graf 1: Využívané dopravní módy při cestách do práce nebo školy.

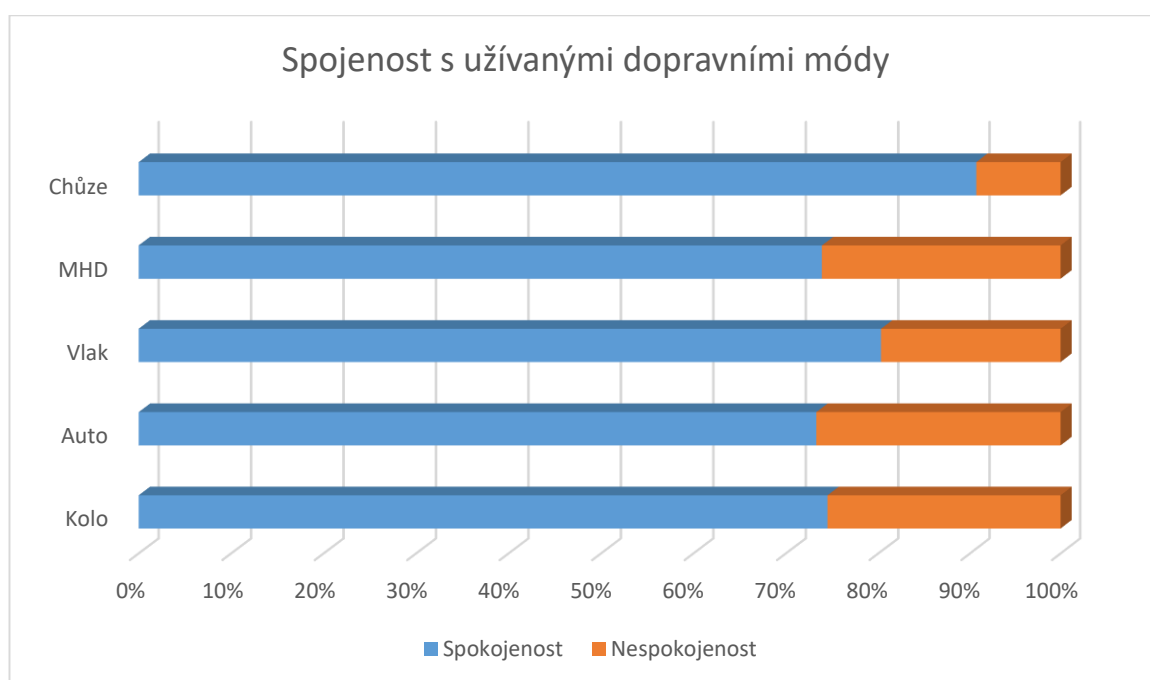
Podívejme se blíže na specifické podmínky, které nahrávají využívání **aut**. Nejčastěji je využívají ti respondenti, kteří do Olomouce vždy dojíždí, autem jezdí takřka polovina, tedy 45 % z dojíždějících. Jízda autem často není volbou, ale spíše nutností. Největší překážkou pro využití alternativního módu, tedy vlaku či autobusu, je časová náročnost, obvykle kvůli špatnému dopravnímu spojení. U nedostačující dopravní dostupnosti nevyhovuje nízká

frekvence spojů a špatná návaznost spojů, přičemž mnozí musí přestupovat. Cestu často komplikují i zpoždění. Motoristé cítí, že nemají na výběr. Pro možné využití jiných módů by potřebovali lepší dopravní spojení u vlaků, autobusů a MHD, tedy lepší návaznost spojů, a aby spoje byly častější a spolehlivější, tedy příjezdy bez zpoždění. Tyto okolnosti by znamenaly menší časovou náročnost cest na UP. Část respondentů využívajících auto je používají jako nutnost pro rozvoz dětí, někteří pro převoz těžkého materiálu nebo v případě nepříznivého počasí.

## Spokojenost s dopravou a dopravní výzvy

### Spokojenost s používanými dopravními módy

Zjišťovali jsme **spokojenost** u nejčastěji používaných **dopravních módů**. Níže uvádíme srovnání těch, kterým využívaný mód zcela či spíše vyhovuje s těmi, kteří jsou spíše či zcela nespokojeni. Respondenti jsou nejvíce spokojeni s pěší chůzí, naopak u MHD, kola a auta zhruba čtvrtině cestujících daný mód nevyhovuje. U vlaků je pak nespokojena pětina. I přes zdánlivou spokojenost s využívanými módy mnoho dotazovaných k nim později vyslovila řadu námitek a podnětů (graf 2).



Graf 2: Spokojenost s užívanými dopravními módy při cestách do školy nebo práce.



## **Nevyhovující podmínky u používaných dopravních módů**

Více než polovina respondentů se vyjádřila ohledně konkrétních okolností, které jim znesnadňují cesty z domova na univerzitu. V této části naleznete nejčastěji uváděné problémy.

### *Kolo*

Mnozí chtějí využívat k dopravě na univerzitu **kolo**, ovšem do cesty se jim staví velké překážky. Velice často není kolo možné zaparkovat, protože je u univerzitních budov málo **stojanů**. Když už se cyklistům povede najít volný stojan, trápí je, že jsou jejich kola vystavena okolním vlivům, dešti, ale i krádežím. Velice si pochvalují zastřešené stojany a přejí si jejich rozšíření, aby kapacita dostačovala pro všechny, kteří by rádi přijeli na kole. Citelným problémem jsou **cyklostezky** či spíše jejich absence, která mnohé odradí. Cyklostezek je nedostatek a nenavazují na sebe. Respondenti vnímají jízdu bez cyklostezek či pruhů pro cyklisty jako nebezpečnou. Vozovka je kvůli velkému provozu pro jízdu nevhodná a nebezpečná. V různých lokalitách také chybí či nedostačuje osvětlení. Na mnoha místech cyklistům znepříjemňuje až znemožňuje jízdu nevhodný povrch, rozkopané chodníky a v centru nutnost jet na nevyhovující dlažbě, často na kostkách.

Nejcitelnější je situace u cesty k areálu **Šlechtitelů**, kde je část trasy neosvětlená a zdatelně chybí cyklostezky. Je tam frekventovaná a nespravená silnice s nedostatkem chodníků a přechodů.

### *Chůze*

Cesta na **Šlechtitelů** není příjemná a bezpečná ani pro **pěší**. Protože chybí chodníky i použitelné krajnice, chodci musí často procházet porostem a bahnem. Chodci jsou také nespokojeni s dopravními omezeními na **Masarykově třídě**. Vadí jim rozbitý chodník a bláto. Na mnohých **dalších místech** v Olomouci se chodci musí potýkat s **úzkými chodníky**, kupříkladu kolem univerzitního centra kolem náměstí Republiky a ulice Křížkovského. Mnohé chodníky jsou navíc nezpevněné a dlažba ztěžuje případnou jízdu s kufrem nebo chůzi za deště.

### *MHD*

Velká řada respondentů se vyjádřila ohledně negativních stránek olomoucké **MHD**. Spojů MHD je málo a jsou nejen málo frekventované, ale cesty jsou komplikované četnými výlukami a zpožděními. Cestující pak čeká dlouhá cesta, během které musí přestupovat, protože řada spojů nenavazuje. Ve vytížených časech bývají spoje navíc přeplněné.

Mnohým znepříjemňuje cestu na univerzitu opravy města a s nimi související výluky. Olomouc je rozkopaná, řadě respondentů citelně chybí přímé spojení z Hlavního nádraží směrem do centra. To dříve zajišťovala tramvaj, ale nyní je kvůli opravám mostu na

Masarykově třídě nedostupné. Kvůli této uzavírci se pro mnohé stává MHD nepoužitelnou a některým výrazně komplikuje dojíždění.

Nejzřetelnější je u lokace **Šlechtitelů**, stěžuje si na ní většina respondentů docházejících do tohoto areálu. Dopravní obslužnost areálu je opravdu nedostačující, autobusové spoje jsou přeplněné, jezdí velice málo často a mívají zpoždění.

#### *Vlaky a auta*

U cest **vlakem** respondentům nejvíce znepríjemňuje cestu zpoždění vlaků a málo četné spoje, navíc nenavazující a nutící k přestupům. Výsledkem je, že dojíždějící čeká o poznání delší cesta, protože čekání na navazující spoj, navíc s možným zpožděním či výlukou, což znamená, že možná dorazí na univerzitu pozdě. Taková komplikovaná cesta je pro cestující značně nepohodlná a trvá i několikrát déle než přímá cesta z domova na UP. Někteří proto radši volí **auto**, aby si cestu významně zkrátili a zjednodušili. Motoristy trápí zejména nedostatek parkovacích míst u univerzitních budov, například v okolí kampusu Envelopa na ulici 17. listopadu.

## **Zájem o dopravní módy a překážky bránící jejich využití**

### **Zájem o nevyužívané dopravní módy**

Mnozí by rádi zkusili či využívali pro své cesty Olomoucí jiné dopravní módy. Jedná se zde o ty, kteří daný mód nevyužívají, ale láká je. Největší zájem jeví o zde níže uvedené dopravní módy. Vede kolo a populární jsou i podobné varianty, tedy elektrokola či koloběžky a elektrokoloběžky. Respondenti mají zájem i o jízdu autem či MHD (tabulka 2).

<b>Dopravní mód</b>	<b>Podíl zájemců</b>
Kolo	37 %
Elektrická koloběžka	24 %
Koloběžka	19 %
Auto	15 %
MHD	14 %
Elektrické kolo	13 %
Kolečkové brusle	12 %

*Tabulka 2: Zájem o nevyužívané dopravní módy.*

## Překážky bránící vyzkoušení a využívání nových dopravních módů

V průzkumu se ukázalo, že největší zájem je o kolo, které by rádo zkusilo 37 % respondentů. Jeho popularita se projevila i ve slovních odpovědích, kde bylo nejčastěji zmiňovaným tématem.

Pro zájemce o využití jiných dopravních módů jsou častou překážkou **finance**. **Požizovací cena** je příliš vysoká, což se týká kol i obdobných prostředků, tedy elektrokol či koloběžek. Pro některé je příliš drahé půjčované sdílených kol a elektrokoloběžek.

Pro aspirující cyklisty je aktuální zejména otázka zabezpečení jejich prostředků, mnozí se bojí krádeže kola. Nejčastěji volají po možnosti **bezpečného úložiště**. Spolu s tím si stěžují na **nedostatek stojanů**, protože kola nemají kam uložit. Mnoho potenciálních cyklistů odradí perspektiva toho, že dorazí k univerzitě, kde ani nenajdou volný stojan pro zaparkování a pokud se jim poštěstí, daný stojan nebude dostatečně chránit ani před zloději, ani před nepřízní živlů. Vzhledem k velkým nákladům, které nákup kola představuje, je přirozené, že mnozí tento risk nechtějí podstupovat. Stejněmu úskalí ohledně úschovy čelí i zájemci o podobné módy, například o koloběžky.

Klíčovými tématy jsou chybějící infrastruktura a obavy o bezpečnost, které jdou ruku v ruce. Tyto oblasti jsou výzvou nejen pro cyklisty, koloběžkáře a jejich elektrické varianty, ale i pro cestující využívající jiné dopravní módy. Cyklisté mluví o strachu z jízdy. Nedostačující infrastruktura je nutí sdílet vozovku s motoristy a vystavuje je nebezpečným situacím. Cyklostezek je nedostatek, některé jsou nevyhovující a místy nenavazují. Respondenti se přirozeně nechtějí plést do cesty autům ani chodcům. Přitom v Olomouci bývá velký provoz na silnicích, takže si potenciální cyklisté musí rozmyslet, jestli jim taková cesta za to stojí.

Cyklisté řeší téma bezpečnosti opravdu intenzivně: při jízdě se kvůli chybějící infrastruktuře potýkají s nevhodnými a nebezpečnými jízdními podmínkami, takže mají strach z jízdy, ale ani po příjezdu starosti nekončí. Pokud najdou volný stojan k zaparkování, stále se bojí krádeže.

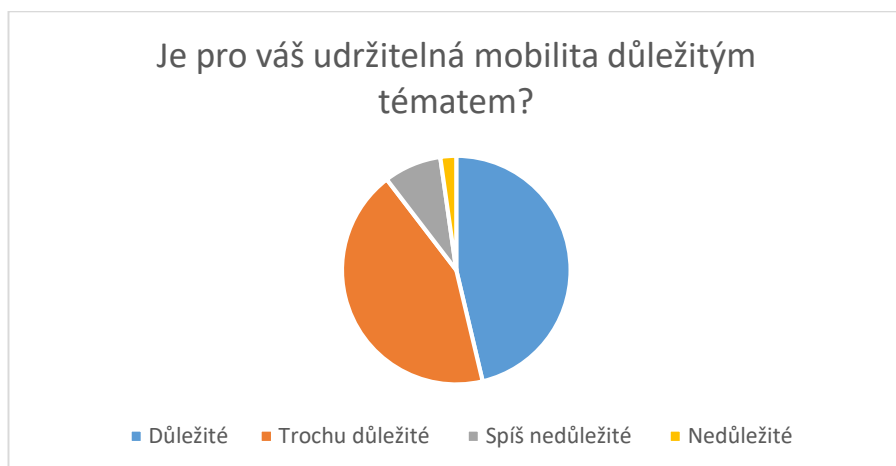
Co se týká ostatních módů, část respondentů by ráda využívala **MHD a vlaků**, jenže jim nevyhovují spoje, které často jezdí s malou frekvencí. Objevuje se také zájem o **auta**, ale aspirujícím motoristům brání k jejich využití vysoká pořizovací cena, provozní náklady a nedostatek parkovacích míst.

## Udržitelnost

Zajímalo nás, jaký mají naši respondenti vztah k udržitelné mobilitě, do jaké míry dbají na okolní prostředí a jak se jejich postoje odrážejí v chování. Ptali jsme se i na to, jak studenti uvažují o tomto tématu na případné cestě do zahraničí a jak přemýšlí o dopadu svého pobytu na tamější obyvatele i kulturu.

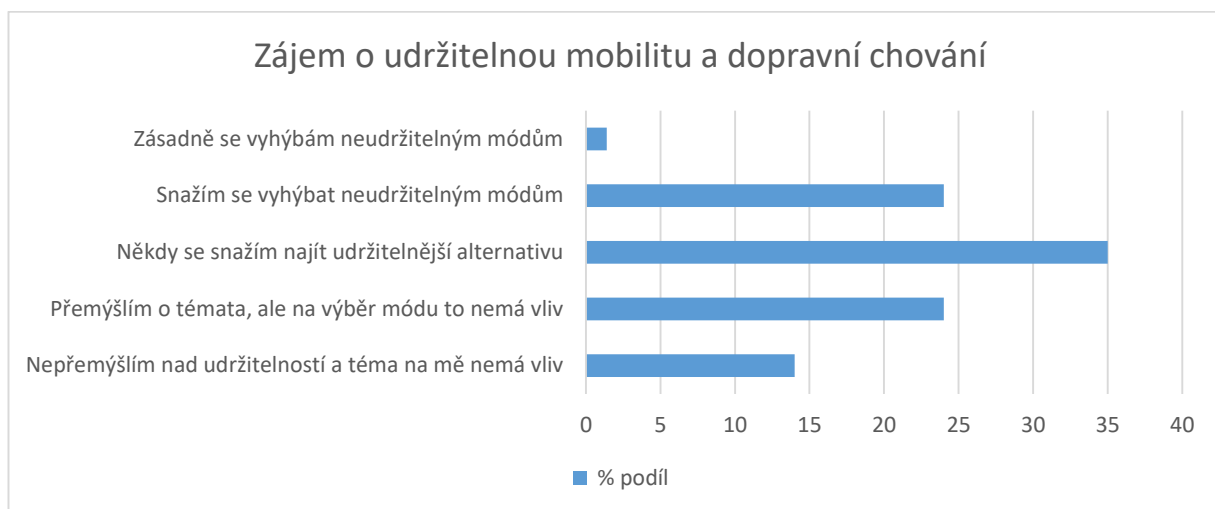
### Postoje k udržitelné mobilitě

Všech respondentů jsme se ptali na vztah k udržitelné mobilitě a jejich chování v této oblasti. Většina ji považuje za aspoň trochu důležitou, a to 90 % našich respondentů (graf 3).



Graf 3: Udržitelnost jako téma pro respondenty.

Dále jsme konkrétněji zjišťovali, v jaké míře tento postoj projevují v praktickém chování. Udržitelná mobilita je téma, nad kterým přemýšlí nebo se jím snaží řídit 84 % respondentů. Co se praxe týče, má vliv na 60 % studentů a zaměstnanců, kteří se snaží využívat udržitelné alternativy, někteří systematicky, jiní alespoň příležitostně. U čtvrtiny respondentů (24 %) zůstává zájem o téma na teoretické úrovni, o tématu přemýšlí, ale nečiní v jeho směru praktické kroky. Pouhých 14 % se o udržitelnou mobilitu vůbec nezajímá. Na opačné straně spektra bere 1,4 % respondentů udržitelnou mobilitu jako prioritu a zásadně se vyhýbá dopravním módům, které mají negativní dopad na životní prostředí (graf 4).



*Graf 4: Zájem o udržitelnou mobilitu a dopravní chování.*

Je znát, že myšlenka udržitelné dopravy se mezi zaměstnanci a studenty UP v různé míře prosazuje. Většina se snaží chovat v souladu s udržitelností, zároveň ale zůstává pragmatiky. Nejčastějším postojem byla u 35 % střední cesta s odpovědí „někdy se snažím najít udržitelnější alternativu“. Můžeme u nich předpokládat, že si zvolí udržitelnou alternativu, pokud bude dostupná a nebude znamenat nadměrné nepohodlí. Obdobně to může mít i čtvrtina respondentů, pro kterou je toto téma aktuálním, ovšem nemá vliv na volbu jejich dopravního prostředku. Mohou je k tomu vést praktické důvody, třeba když je z místa bydliště opravdu špatná dopravní dostupnost a pro překonání cesty na UP by museli vykonat nadměrné úsilí a absolvovat dlouhou a nepohodlnou cesty s řadou přestupů. Snad právě proto skoro polovina dojíždějících odpovídá tak, že o téma udržitelné mobility nemá zájem, anebo když má, při svých cestách to nezohledňuje. Pravdu bude mít i jeden komentář dojíždějící respondentky: Pro někoho bydlícího přímo v Olomouci je snadné praktikovat udržitelnou mobilitu, když člověk může snadno dojít pěšky nebo dojet MHD. Udržitelné módy se zde přímo nabízejí a jsou tedy nejpřirozenější volbou. Pro dojíždějící je to o poznání těžší, nepraktické až nerealizovatelné.

## Cesty do zahraničí

Abychom zjistili dopravní preference na studijních cestách mimo Olomouc, ptali jsme se studentů, zda plánují nebo již absolvovali studijní pobyt v zahraničí, tedy zahraniční stáž či výměnný pobyt Erasmus. Zhruba třetina nemá zájem, třetina není rozhodnuta a třetina by ráda do zahraničí vyjela, nebo už studijní pobyt absolvovala. Zájemců, absolventů a možných zájemců jsme se podrobněji ptali na otázky související s dopravou a chováním

v rámci zahraniční cesty. Studenti měli odhadnout, jak by se pravděpodobně chovali, kdyby na danou cestu nyní vyjeli.

Můžeme výrazně vidět trend k pozitivnímu vztahu jak k udržitelnému cestování, tak i ohleduplnosti k místnímu obyvatelstvu a prostředí, a to u více než 80 % studentů. Těmito aspekty se nezabývá jen menšina, do 15 % studentů. Pouze v případě cesty z ČR do cílové destinace není pozitivní postoj tak výrazný, 49 % s prioritizací udržitelného módu spíše nesouhlasí, nejspíš z praktických důvodů: doprava do cílové destinace může být nejschůdnější letecky.

Pokud by byla dostupná udržitelná varianta pro cestu z ČR do cílové destinace, polovina (51 %) by ji využila k cestě, druhá polovina studentů by tuto možnost ne zvolila. Při představě několik stovek kilometrů dlouhé cesty je snazším rozhodnutím upřednostnit vlastní komfort. Zde je dobře ilustrováno, že pro udržitelnou mobilitu jsou kamenem úrazu dlouhé vzdálenosti: když by byla cesta příliš náročná a komplikovaná, namísto udržitelného módu mnozí zvolí radši praktičnost a pohodlnost. Můžeme to dobře vidět u dojíždějících i u zaměstnanců jezdících na zahraniční služební cesty.

Naopak při pohybu v cílové destinaci vede jednoznačně udržitelnost, v průběhu pobytu by ji využívalo na 95 % studentů. Je vidět, že i zde nahrávají výběru udržitelného prostředku okolnosti a dostupné možnosti. Když člověk žije přímo v daném městě, navíc typicky bez přístupu k autu, udržitelný mód je přirozenou volbou.

Pro studenty je při pobytu důležité sít se s místní kulturou, 96 % navštěvujících studentů by se snažilo být dobrým hostem respektujícím místní zvyky. Většina (82 %) uvádí, že by při zahraničním studijním pobytu zvažovali dopady své cesty. Přemýšleli by nad tím, jak v cílové destinaci utrácí peníze a jaké možné přínosy a důsledky může mít jejich cesta pro místní rezidenty i pro prostředí.

## Služební cesty

Z 247 zúčastněných zaměstnanců UP jich 170 (tedy 69 %) v posledních třech letech absolvovalo pracovní cestu. Cestující zaměstnanci v období posledních tří let obvykle absolvovali jednu až pět cest. Znamená to, že typického zaměstnance čekala průměrně jedna až dvě služební cesty ročně, některé ale i tři. Polovina z nich je spokojená se služebními cestami, čtvrtina by si jich přála více.

Nejčastější jsou cesty zřejmě po České republice, 80 % až 90 % zaměstnanců cestuje na vzdálenosti od pěti do 300 kilometrů. Více než tuto vzdálenost překonává jen 70 % zaměstnanců.

Dopravní prostředky volí dle toho, jak daleko cestují, ale roli hrají i další faktory. U kratších vzdáleností jsou **nejoblíbenější vlaky**, naopak na nejdelší cesty jasně vede letadlo. Kdo jezdí do 5 km, volí MHD, chůzi či kolo. Vlák je jednoznačně nejpopulárnější u těch, kteří jezdí 5 km až 500 km. Konkrétně jej využívá více než polovina cestujících do 100 km, na cesty 100 km až 300 km vlak volí kolem 70 % cestujících a nejoblíbenější je při cestách u 300 km až 500 km, na které je využívá dokonce skoro 80 % zaměstnanců. Až u delších tras nad 500 km je obvyklou volbou letadlo, kterou volí 87 % zaměstnanců vyslaných na služební cestu, ostatní si i na takovou dálku vybírají spíše vlak. Oproti vlaku je méně užívané auto, nejčastěji s ním pojednou ti, kteří cestují do sta kilometrů, činí to tak 34 % z nich. Na větší vzdálenosti oblíbenost auta klesá, na 100 km až 200 km si jej vybere čtvrtina cestujících (25 %), ale nad 200 km je to už jen zhruba 15 % zaměstnanců a nad 500 km takřka nikdo.

Zkoumali jsme i to, jaké **překážky** stojí v cestě tomu, aby pro své služební cesty volili **udržitelné dopravní módy**, tedy vlaky. Ukazuje se, že nabízená alternativa bývá často nepraktická. Cesta vlakem trvá neúměrně dlouho, spojení a jeho dostupnost je problematické, protože spoje nenavazují, někdy ani nejezdí do cílové destinace. Navíc jsou vlaky dražší než ostatní dostupné módy.

Cestě vlakem namísto letadlem jsou nakloněny dvě třetiny cestujících zaměstnanců. Taková cesty by ovšem musela trvat srovnatelně dlouho jako cesta letadlem, a navíc nebyť příliš komplikovaná. Klíčová je tedy časová náročnost, tedy i vzdálenost a složitost dopravy, což znamená malý počet přestupů a dobrá návaznost spojů. Je znát, že se mnozí snaží využívat převážně vlak, jinou alternativu volí až ve chvíli, kdy je cílová destinace vlakem nedostupná či těžce dostupná, případně když vezou objemné vybavení.

Zaměstnanci by byli ochotní zvolit udržitelnější mód, kdyby od zaměstnavatele dostali víc času na služební cestu nebo náhradní volno a zároveň by jim zaměstnavatel zaplatil dražší jízdenku. Vlák je totiž časově i finančně náročnější než auto nebo letadlo.

## Podněty pro podpoření udržitelné mobility

Studenti a zaměstnanci nám sdělili své návrhy pro zlepšení dopravy, které by v praxi uvítali. Z průzkumu vyplývá, že pokud se zapracuje na zlepšení stavu chodníků, rozšíří se síť cyklostezek, vytvoří se dostatek bezpečných stání pro kola a podaří se zavést častější spojení MHD, velice se zlepší spokojenost s cestami na univerzitu. Tyto změny umožní častější využívání udržitelných dopravních módů. Jisté je, že pokud se některé z těchto změn dotknou cesty k areálu Šlechtitelů, docházející studenti a zaměstnanci to jistě ocení. V následujících řádcích konkrétněji vyjádříme nejčastější návrhy k jednotlivým dopravním módům.

Nejpopulárnější je v Olomouci **pěší chůze**. Aby se na univerzitu lépe chodilo, bylo by namístě zlepšení stavu chodníků, jejich zpevnění a údržba, pokud by to bylo možné, tak i jejich rozšíření, protože jsou příliš úzké. Pozornost si nejvíce zaslouží chybějící chodníky na Šlechtitelů, cesta do areálu je bez nich v současnosti nebezpečná a nekomfortní. Je zapotřebí zařídit na cestě osvětlení i chodníky.

**MHD** má mnoho zájemců i uživatelů. Respondenti by nejvíce ze všeho potřebovali posílit spoje. Častější frekvence tramvajů a autobusů podstatně zkrátí čas nutný k cestování a cestu tak významně zpříjemní, obzvláště těm, kteří musí přestupovat.

Posílení spojů by bylo zapotřebí hlavně k areálu Šlechtitelů, k čemuž se vyjádřili takřka všichni tam studující či pracující. Dopravní situace v této oblasti je opravdu kritická. Kromě častějších spojů je zapotřebí větší kapacita autobusů, aby se nestávalo, že se část studentů do autobusu ani nevejde. Ideální by byla eliminace zpoždění, která tam je častým jevem. Posílení spojů by respondenti uvítali zejména ve vyčerpávaných časech.

Protože je **kolo** nejžádanějším dopravním prostředkem, bylo by namístě podpořit potřebnou infrastrukturu. Respondenti navrhovali více stojanů na kola u univerzitních budov. Úschovna kol by měla být zastřešená a zabezpečená, aby se nemuseli obávat krádeže či poškození deštěm. Cyklisté by přivítali zabezpečení v podobně uzamčených prostor, například klecí nebo umístění kol přímo v univerzitních budovách či použití kamer pro monitorování stojanů.

Je vidět jednoznačný zájem o rozšíření sítě cyklostezek a zkvalitnění stávajících, aby se daly plynule a bezpečně používat. Respondenti nechtějí jezdit mezi auty či chodci, potřebují pruhy pro cyklisty a navazující cyklostezky. Nejvíce si cyklostezku žádají u Šlechtitelů, kde je cesta na kole velice nebezpečná. V dané lokalitě jezdí mnoho aut, přičemž kromě cyklostezky chybí i chodníky, přechody a osvětlení.

Pokud by se infrastruktura pro kola zlepšila, více než polovina našich respondentů ráda zvolí právě kolo.

Motoristé mají s **auty** obdobný problém jako cyklisté, potřebují více parkovacích míst. Protože ale vytvoření nových parkovacích míst je jen těžko dosažitelné, může být užitečnější podpora dalších módů suplujících auta, jako je například MHD, aby nebylo aut tolik zapotřebí. Když budou dostupné a komfortní alternativy, mnozí je rádi využijí, protože řada respondentů využívá auta spíše z nutnosti.

Z průzkumu vyplynulo, že mnoho studentů i zaměstnanců považuje udržitelnou mobilitu za důležité téma. Ukázalo se, že když mají respondenti vhodné podmínky, je pro ně využití udržitelného módu přirozenou volbou. Pokud by cesta naopak byla příliš komplikovaná nebo nebezpečná, zvolí raději pohodlí a jistotu. Navíc je Olomouc pro využití udržitelných módů jako stvořená, protože město je v rovině a mnoho respondentů bydlí velice blízko univerzity. Univerzita Palackého může učinit praktické kroky pro podporu udržitelné mobility, kterými usnadní a zpříjemní cesty našim studentům i zaměstnancům. Když se



podaří alespoň trochu zlepšit podmínky pro cestování na univerzitu, pak si každý budeme moci vybrat, jaký mód mu vyhovuje. Díky tomu může být spokojenější cestovatel, ale i spokojenější příroda.