

Mladá veda

Young Science



Mladá veda

Young Science

MEDZINÁRODNÝ VEDECKÝ ČASOPIS MLADÁ VEDA / YOUNG SCIENCE

Číslo 5, ročník 14., vydané v septembri 2026

ISSN 1339-3189, EV 167/23/EPP

Kontakt: info@mladaveda.sk, tel.: +421 908 546 716, www.mladaveda.sk

Fotografia na obálke: Pohorie Čergov. © Branislav A. Švorc, foto.branisko.at

REDAKČNÁ RADA

prof. Ing. Peter Adamišín, PhD. (Katedra environmentálneho manažmentu, Prešovská univerzita, Prešov)

doc. Dr. Pavel Chromý, PhD. (Katedra sociálnej geografie a regionálneho rozvoje, Univerzita Karlova, Praha)

prof. Dr. Paul Robert Magocsi (Chair of Ukrainian Studies, University of Toronto; Royal Society of Canada)

Ing. Lucia Mikušová, PhD. (Ústav biochémie, výživy a ochrany zdravia, Slovenská technická univerzita, Bratislava)

doc. Ing. Peter Skok, CSc. (Ekomos s. r. o., Prešov)

Mgr. Monika Šavelová, PhD. (Katedra translatológie, Univerzita Konštantína Filozofa, Nitra)

prof. Ing. Róbert Štefko, Ph.D. (Katedra marketingu a medzinárodného obchodu, Prešovská univerzita, Prešov)

prof. PhDr. Peter Švorc, CSc., predseda (Inštitút histórie, Prešovská univerzita, Prešov)

doc. Ing. Petr Tománek, CSc. (Katedra verejnej ekonomiky, Vysoká škola báňská - Technická univerzita, Ostrava)

doc. Mgr. Michal Garaj, PhD. (Katedra politických vied, Univerzita sv. Cyrila a Metoda, Trnava)

REDAKCIA

Mgr. Branislav A. Švorc, PhD., šéfredaktor (Inštitút pre vedu, kultúru a spoločenský rozvoj)

Mgr. Martin Hajduk, PhD. (Banícke múzeum, Rožňava)

PhDr. Magdaléna Keresztesová, PhD. (Fakulta stredoeurópskych štúdií UKF, Nitra)

RNDr. Richard Nikischer, Ph.D. (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Praha)

PhDr. Veronika Trstianska, PhD. (Ústav stredoeurópskych jazykov a kultúr FSŠ UKF, Nitra)

Mgr. Veronika Zuskáčová (Geografický ústav, Masarykova univerzita, Brno)

VYDAVATEĽ

Inštitút pre vedu, kultúru a spoločenský rozvoj

IČO: 57728038, Bajkalská 12B, 080 01 Prešov, Slovensko

v spolupráci s vydavateľstvom UNIVERSUM-EU, spol. s r. o.

DOCHÁDZANIE A SUBJEKTÍVNY WELL-BEING VYSOKOŠKOLSKÝCH ŠTUDENTOV: ČASOVÉ NÁKLADY, CESTOVNÁ SKÚSENOSŤ A ŽIVOTNÁ SPOKOJNOSŤ

COMMUTING AND THE SUBJECTIVE WELL-BEING OF UNIVERSITY STUDENTS:
TIME COSTS, TRAVEL EXPERIENCE, AND LIFE SATISFACTION

Barbora Mazúrová, Patrícia Búryová ¹

Barbora Mazúrová pôsobí na Katedre ekonómie Ekonomickej fakulty Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici, v súčasnosti ako vedúca katedry. V rámci svojej vedeckovýskumnej a projektovej činnosti sa venuje problematike dochádzania a jeho vplyvu na well-being dochádzajúcich. Patrícia Búryová je absolventkou bakalárskeho štúdia na Ekonomickej fakulte Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici v študijnom programe ekonomika a manažment podniku. Vo svojej záverečnej práci sa venovala problematike dochádzania študentov Ekonomickej fakulty UMB. Čiastkové výsledky prezentovala aj v rámci Študentskej vedeckej aktivity 2026, pričom sa umiestnila na prvom mieste vo svojej sekcii.

Barbora Mazúrová is a faculty member at the Department of Economics, Faculty of Economics, Matej Bel University in Banská Bystrica, where she currently serves as the Head of the Department. Her research and project activities focus on commuting and its impact on the well-being of commuters. Patrícia Búryová is a graduate of the Bachelor's degree programme in Business Economics and Management at the Faculty of Economics, Matej Bel University in Banská Bystrica. In her bachelor's thesis, she examined the issue of commuting among students of the Faculty of Economics. She also presented selected findings of her research at the 2026 Student Scientific Activity Conference, where she was awarded first place in her section.

Abstract

Commuting constitutes a significant part of the daily lives of university students and may influence their subjective well-being, mental health, and overall life satisfaction. The aim of this paper is to analyze the relationship between commuting characteristics and the subjective well-being of students at the Faculty of Economics, Matej Bel University in Banská Bystrica.

¹ Adresa pracoviska: Ing. Barbora Mazúrová, PhD., Bc. Patrícia Búryová, Katedra ekonómie, Ekonomická fakulta, Univerzita Mateja Bela v Banskej Bystrici, Tajovského 10, 975 90 Banská Bystrica
E-mail: barbora.mazurova@umb.sk, patricia.buryova@student.umb.sk

Attention is paid to the time and financial costs of commuting, students' subjective perceptions of travel, and their relationship with life satisfaction. The empirical research was conducted through an online questionnaire survey involving 146 students who regularly commute to the university from their place of residence. The data were analyzed using descriptive statistics, Spearman's rank correlation coefficient, and the Mann–Whitney U test. The results confirmed a negative relationship between commuting duration and satisfaction with commuting, as well as a positive association between commuting duration and levels of stress and fatigue. However, no statistically significant relationship was found between commuting duration and overall life satisfaction, supporting the concept of the so-called commuting paradox. The findings suggest that subjective commuting experiences are a more important determinant of subjective well-being than the actual length of the journey. The study also identified gender differences in the perception of the negative consequences of commuting.

Key words: commuting, subjective well-being, students, life satisfaction, mobility

Abstrakt

Dochádzanie predstavuje významnú súčasť každodenného života vysokoškolských študentov a môže ovplyvňovať ich subjektívny well-being, psychickú pohodu a spokojnosť so životom. Cieľom príspevku je analyzovať vzťah medzi charakteristikami dochádzania a subjektívnym well-beingom študentov Ekonomickej fakulty Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici. Pozornosť je venovaná najmä časovým a finančným nákladom dochádzania, subjektívnemu vnímaniu cestovania a ich vzťahu k životnej spokojnosti. Empirický prieskum bol realizovaný prostredníctvom elektronického dotazníkového zisťovania medzi 146 študentmi, ktorí pravidelne dochádzajú na univerzitu z miesta svojho bydliska. Pri spracovaní údajov boli využité metódy deskriptívnej štatistiky, Spearmanov korelačný koeficient a Mann-Whitneyho U test. Výsledky potvrdili negatívny vzťah medzi dĺžkou dochádzania a spokojnosťou s dochádzaním, ako aj pozitívnu súvislosť medzi dĺžkou dochádzania a mierou stresu či únavy. Nepotvrdil sa však štatisticky významný vzťah medzi dĺžkou dochádzania a celkovou životnou spokojnosťou, čo podporuje koncept tzv. paradoxu dochádzania. Významnejším determinantom subjektívneho well-beingu sa ukázalo byť subjektívne prežívanie dochádzania než samotná dĺžka cesty. Prieskum zároveň identifikoval rodové rozdiely vo vnímaní negatívnych dôsledkov dochádzania.

Kľúčové slová: dochádzanie, subjektívny well-being, študenti, životná spokojnosť, mobilita

Úvod

Mobilita obyvateľstva patrí medzi charakteristické znaky modernej spoločnosti. Každodenné presuny za prácou, vzdelaním či službami sa stali prirodzenou súčasťou života veľkej časti populácie. Dochádzanie pritom nepredstavuje iba otázku dopravy, ale aj významný sociálny, ekonomický a psychologický fenomén, ktorý ovplyvňuje kvalitu života jednotlivcov.

V podmienkach Slovenskej republiky je dochádzanie študentov vysokých škôl pomerne rozšíreným javom. Významnú úlohu zohráva koncentrácia vysokých škôl vo väčších mestách, rastúce náklady na bývanie, ako aj ekonomické dôvody vedúce študentov k zotrvaní v rodičovskej domácnosti. Dochádzanie však prináša nielen finančné náklady, ale aj

časové straty, vyššiu mieru stresu, únavy a potenciálne negatívne dôsledky na psychickú pohodu.

V posledných rokoch sa vzťah medzi dochádzaním a subjektívnym well-beingom dostáva do centra pozornosti odborného výskumu. Viaceré zahraničné štúdie poukazujú na to, že dochádzanie patrí medzi najmenej obľúbené každodenné aktivity a býva spájané so stresom, frustráciou či časovým tlakom (Clark et al., 2020; Ding & Feng, 2022). Na druhej strane sa objavujú aj zistenia naznačujúce, že cestovanie môže plniť funkciu psychologického prechodu medzi rôznymi životnými rolami alebo poskytovať priestor na oddych a osobné aktivity (Wiese et al., 2024).

Napriek rastúcemu záujmu o túto problematiku zostáva vzťah medzi dochádzaním a subjektívnym well-beingom vysokoškolských študentov v slovenskom prostredí relatívne málo preskúmaný. Väčšina domácich výskumov sa orientuje predovšetkým na pracovnú mobilitu ekonomicky aktívneho obyvateľstva (Mazúrová et al., 2021; Uramová et al., 2016). Študenti pritom predstavujú špecifickú skupinu, ktorej finančné možnosti, životný štýl a každodenné režimy sa výrazne odlišujú od pracujúcej populácie.

Cieľom príspevku je analyzovať vzťah medzi charakteristikami dochádzania a subjektívnym well-beingom študentov Ekonomickej fakulty Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici. Osobitná pozornosť je venovaná časovým a finančným nákladom dochádzania, subjektívnemu vnímaniu cestovania a ich vzťahu k životnej spokojnosti.

Na základe teoretických východísk boli formulované nasledujúce výskumné otázky:

1. Existuje vzťah medzi dĺžkou dochádzania a spokojnosťou s dochádzaním?
2. Ovplyvňuje dĺžka dochádzania subjektívny well-being študentov?
3. Má subjektívne prežívanie dochádzania silnejší vzťah k well-beingu ako objektívne charakteristiky dochádzania?
4. Existujú rodové rozdiely vo vnímaní negatívnych dôsledkov dochádzania?

Teoretické východiská

Dochádzanie možno definovať ako pravidelný pohyb jednotlivcov medzi miestom bydliska a miestom výkonu pracovných alebo študijných aktivít. Predstavuje významnú formu každodennej mobility, ktorá ovplyvňuje organizáciu času, fungovanie domácností, regionálny rozvoj aj kvalitu života jednotlivcov. Vo všeobecnosti sa dochádzanie považuje za jednu z najmenej obľúbených činností v dennom režime človeka (Mazúrová et al., 2021). Tradične býva vnímané ako časová záťaž, ktorá narúša hranice medzi pracovnými, študijnými a rodinnými rolami a znižuje množstvo času dostupného na voľnočasové aktivity či regeneráciu (Montazer a Young, 2024). Zároveň však nie je možné vnímať dochádzanie výlučne negatívne. Niektorí jednotlivci ho považujú za priestor na oddych, psychickú prípravu na pracovné alebo študijné povinnosti, prípadne za obdobie určitej osobnej autonómie a odstupu od každodenných záväzkov (Sandberg et al., 2023).

Z ekonomického hľadiska predstavuje dochádzanie kombináciu priamych a nepriamych nákladov. Okrem finančných výdavkov spojených s dopravou zahŕňa aj časové straty, fyzickú a psychickú záťaž, únavu či obmedzenie možností trávenia voľného času (Pappalardo et al., 2016). Rozhodovanie o dochádzaní je ovplyvňované viacerými faktormi, medzi ktoré patria dostupnosť pracovných a vzdelávacích príležitostí, ceny bývania, kvalita

dopravnej infraštruktúry, priestorové usporiadanie regiónu, ale aj individuálne preferencie a životná situácia jednotlivcov. V prípade vysokoškolských študentov zohrávajú významnú úlohu najmä ekonomické aspekty súvisiace s nákladmi na bývanie a ubytovanie, ako aj rodinné väzby. Dochádzanie im umožňuje zostať v domácom prostredí a zároveň využívať vzdelávacie príležitosti dostupné v inom meste alebo regióne.

V posledných desaťročiach sa pozornosť výskumníkov čoraz intenzívnejšie sústreďuje na vzťah medzi mobilitou, cestovným správaním a subjektívnym well-beingom. Subjektívny well-being predstavuje spôsob, akým jednotlivci hodnotia kvalitu svojho života. Zahŕňa kognitívnu zložku reprezentovanú životnou spokojnosťou a afektívnu zložku, ktorá sa prejavuje prežívaním pozitívnych a negatívnych emócií. V súčasnosti patrí medzi najvýznamnejšie ukazovatele kvality života a jeho determinanty zahŕňajú široké spektrum ekonomických, sociálnych, zdravotných, pracovných a vzdelávacích faktorov, ako aj každodenné skúsenosti spojené s mobilitou a cestovaním.

Výskum subjektívneho well-beingu dopĺňa tradičné ekonomické chápanie užitočnosti založené prevažne na objektívnych ukazovateľoch. Well-being možno skúmať prostredníctvom objektívnych indikátorov, akými sú napríklad príjem alebo materiálne podmienky života, ale aj prostredníctvom subjektívnych hodnotení vlastného šťastia, spokojnosti a životnej pohody (Frey a Stutzer, 2002; Kahneman a Krueger, 2006; Pašková, 2009). Práve subjektívne hodnotenie je považované za mimoriadne dôležité, keďže len samotný jednotlivec dokáže komplexne posúdiť vlastné prežívanie a životnú spokojnosť (Layard, 2005). Z tohto dôvodu sa koncept subjektívneho well-beingu stal významnou súčasťou výskumu dopravy a mobility. Ako uvádzajú Jain a Handy (2025), spôsob, akým ľudia prežívajú každodenné cestovanie, môže významne ovplyvňovať ich dopravný well-being, ktorý sa následne premieta aj do celkovej spokojnosti so životom.

Empirické výskumy naznačujú, že dochádzanie môže mať významné dôsledky pre psychickú pohodu jednotlivcov. Dlhšie cestovanie býva často spájané so zvýšenou mierou stresu, únavy, časového tlaku a pocitom nedostatku času na osobný život (Clark et al., 2020; Montazer a Young, 2024). Viaceré štúdie zároveň ukázali, že počas dochádzania ľudia prežívajú menej pozitívnych emócií a viac negatívnych emócií než pri väčšine ostatných každodenných aktivít (Clark et al., 2020; Liu et al., 2021). Dochádzanie je preto často označované za aktivitu, ktorá môže znižovať každodennú emocionálnu pohodu a nepriaznivo ovplyvňovať kvalitu života.

Napriek tomu výsledky výskumov nie sú jednoznačné. Časť literatúry poukazuje na existenciu tzv. paradoxu dochádzania. Tento koncept vychádza z pozorovania, že jednotlivci s dlhšími cestami do práce alebo školy nemusia nevyhnutne vykazovať nižšiu životnú spokojnosť. Negatívne dôsledky dochádzania môžu byť totiž kompenzované inými benefitmi, ako sú vyšší príjem, kvalitnejšie bývanie alebo lepšie pracovné a vzdelávacie príležitosti (Mantripragada a Prasad, 2025). Na druhej strane existujú aj štúdie naznačujúce, že mnohí jednotlivci zotrvávajú pri dlhom dochádzaní napriek nižšej životnej spokojnosti, pretože ho považujú za nevyhnutnú cenu za dosiahnutie priaznivejších ekonomických podmienok. Takéto správanie možno interpretovať aj prostredníctvom Maslowovej hierarchie potrieb, podľa ktorej jednotlivci uprednostňujú uspokojovanie základných ekonomických a existenčných potrieb pred potrebami vyššieho rádu. Podobne z pohľadu Herzbergovej teórie

motivácie môže byť dlhé dochádzanie akceptované v prípade, ak zabezpečuje uspokojenie základných „hygienických“ faktorov, hoci nemusí prispievať k celkovej spokojnosti a seberealizácii (Mantripragada a Prasad, 2025).

Významnú úlohu pri hodnotení dôsledkov dochádzania zohráva aj subjektívne prežívanie samotnej cesty. Niektorí autori upozorňujú, že čas strávený cestovaním môže predstavovať dôležitý psychologický prechod medzi jednotlivými životnými rolami. Cesta domov alebo do školy môže vytvárať priestor na mentálne odpútanie sa od predchádzajúcich povinností a na prípravu na ďalšie aktivity, čo môže pozitívne prispievať k psychickej pohode (Montazer a Young, 2024). Podobne Yu et al. (2024) uvádzajú, že mnohí ľudia vnímajú cestu ako prestávku medzi domácim a pracovným prostredím. Tento čas využívajú na oddych, počúvanie hudby, premýšľanie alebo pozorovanie okolia, čo môže zvyšovať ich subjektívnu spokojnosť s cestovaním. Zhang a Ma (2024) poukazujú na to, že takéto aktivity môžu mať samy osebe pozitívny psychologický význam a prispievať k pocitu osobnej pohody.

S uvedeným súvisí aj koncept tzv. pozitívnej hodnoty cestovania. Niektorí autori argumentujú, že cestovanie nemusí byť vnímané iba ako náklad potrebný na dosiahnutie určitého cieľa, ale môže mať vlastnú vnútornú hodnotu. Príkladom je jazda autom pre samotný zážitok alebo výber dopravného prostriedku, ktorý poskytuje vyšší komfort či príjemnejšie cestovné skúsenosti. Aj pri účelových cestách, medzi ktoré patrí dochádzanie do práce alebo školy, sa jednotlivci často nerozhodujú výlučne na základe minimalizácie času, nákladov alebo úsilia. Namiesto toho zohľadňujú aj subjektívne aspekty cestovania, akými sú pohodlie, pocit kontroly, bezpečnosť alebo príjemnosť samotnej cesty (Mazúrová et al., 2021).

Výskumy zároveň poukazujú na význam širších sociálnych a rodinných súvislostí dochádzania. Wheatley (2014) zdôrazňuje, že vzorce dochádzania sú výrazne ovplyvňované spôsobom rozdelenia pracovných a domácich povinností v rámci domácností. Tieto faktory následne ovplyvňujú nielen samotné cestovné správanie, ale aj subjektívnu pohodu jednotlivcov. Charakteristiky dochádzania, predovšetkým dĺžka cesty a zvolený spôsob dopravy, sú dlhodobo spájané so spokojnosťou s dochádzaním aj so širším konceptom subjektívneho well-beingu (Jain a Handy, 2025).

Osobitnú pozornosť preto výskumníci venujú spokojnosti s dochádzaním ako špecifickej dimenzii subjektívneho well-beingu. Viaceré štúdie naznačujú, že spokojnosť s každodenným cestovaním prispieva k životnej spokojnosti priamo aj nepriamo. Priamym spôsobom ovplyvňuje emocionálne prežívanie jednotlivca, zatiaľ čo nepriamo umožňuje zapájať sa do zmysluplných aktivít alebo zvyšuje spokojnosť s aktivitami, ktoré sú prostredníctvom mobility dostupné (Jain a Handy, 2025). Výskum Yu et al. (2024) zároveň ukazuje, že vzťah medzi spokojnosťou s dochádzaním a celkovým subjektívnym well-beingom je obojstranný. Ľudia spokojnejší so svojim životom bývajú spravidla spokojnejší aj s dochádzaním, pričom v niektorých prípadoch sa zdá byť vplyv celkového subjektívneho well-beingu na hodnotenie dochádzania dokonca silnejší než opačný smer pôsobenia.

Napokon, viaceré štúdie upozorňujú, že hodnotenie dôsledkov dochádzania by nemalo byť obmedzené iba na skúmanie spokojnosti alebo emocionálnych reakcií. Dôležitú úlohu zohráva aj to, aké aktivity cestovanie umožňuje a aké činnosti jednotlivci počas ciest vykonávajú. Cestovanie môže vytvárať priestor na produktívne využitie času, osobný rozvoj,

sociálnu interakciu alebo regeneráciu, čím prispieva k pocitu zmysluplnosti a životného naplnenia. Well-being spojený s mobilitou je preto komplexným konceptom, ktorý zahŕňa nielen emocionálne hodnotenie samotnej cesty, ale aj širšie dôsledky mobility pre každodenný život jednotlivcov (Liu et al., 2021).

Metodika práce

Empirická časť príspevku je založená na primárnom kvantitatívnom skúmaní realizovanom prostredníctvom elektronického dotazníkového zisťovania medzi študentmi Ekonomickej fakulty Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici. Zber údajov prebiehal v marci 2026 prostredníctvom online dotazníka distribuovaného cez univerzitné komunikačné kanály a študentské skupiny na sociálnych sieťach.

Výberový súbor tvorilo 146 študentov (cca. 10 % základného súboru, ktorí predstavovali všetci oslovení študenti EF UMB), ktorí na fakultu dochádzajú v rôznej periodicite z miesta bydliska. Účasť na prieskume bola dobrovoľná a anonymná. Respondenti boli informovaní o účele a cieľoch prieskumu a spôsobe spracovania údajov. Vzorku tvorilo 115 žien (78,8 %) a 31 mužov (21,2 %). Priemerný vek respondentov bol 23,2 roka ($SD = 5,7$), pričom jadro vzorky tvorila veková skupina 20 – 24 rokov. Najmladší respondent mal 17 a najstarší 51 rokov. Z hľadiska stupňa štúdia prevažovali bakalárski študenti (119 respondentov, 81,5 %) nad inžinierskymi (27 respondentov, 18,5 %). Geografická štruktúra vzorky odrážala lokalizáciu školy. Najväčší podiel tvorili respondenti s bydliskom v Banskobystrickom kraji (54 respondentov, 37,0 %) a druhý najväčší podiel tvoril Žilinský kraj (34 respondentov, 23,3 %). Z Prešovského kraja pochádzalo 22 respondentov (15,1 %), čo súvisí s tým, že EF UMB pôsobí aj v Poprade. Trenčiansky kraj zastupovalo 15 respondentov (10,3 %).

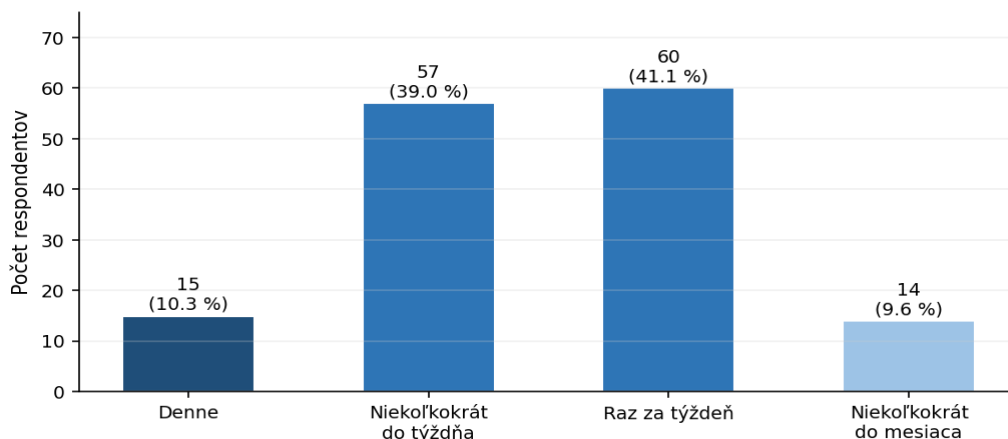
Dotazník pozostával zo štyroch častí. Prvá časť bola zameraná na základné socio-demografické charakteristiky respondentov. Druhá časť sa venovala objektívnym charakteristikám dochádzania, najmä dĺžke dochádzania, vzdialenosti medzi miestom bydliska a univerzitou, frekvencii dochádzania, využívanému dopravnému prostriedku a finančným nákladom spojeným s cestovaním. Tretia časť skúmala subjektívne prežívanie dochádzania. Respondenti hodnotili výroky týkajúce sa stresu, fyzickej a psychickej únavy, časového tlaku, komfortu cestovania a spokojnosti s dochádzaním prostredníctvom Likertovej škály.

Na meranie subjektívneho well-beingu bola použitá škála životnej spokojnosti Satisfaction with Life Scale (SWLS), ktorá patrí medzi najčastejšie využívané nástroje na hodnotenie kognitívnej zložky subjektívneho well-beingu. Škála pozostáva z piatich výrokov hodnotených na sedembodovej škále od úplného nesúhlasu po úplný súhlas.

Spracovanie údajov bolo realizované v programe IBM SPSS Statistics. Na opis výberového súboru boli použité metódy deskriptívnej štatistiky. Vzťahy medzi vybranými premennými boli analyzované pomocou Spearmanovho korelačného koeficientu. Rodové rozdiely vo vnímaní dôsledkov dochádzania boli testované prostredníctvom Mann-Whitneyho U testu. Zvolený metodologický postup umožnil prepojiť objektívne charakteristiky dochádzania so subjektívnym prežívaním a hodnotením kvality života študentov.

Výsledky a diskusia

Výsledky prieskumu potvrdili, že dochádzanie predstavuje významnú súčasť každodenného života skúmaných študentov. Väčšina respondentov dochádzala na univerzitu niekoľkokrát týždenne, pričom značná časť uviedla každodenné cestovanie (viď Graf 2).



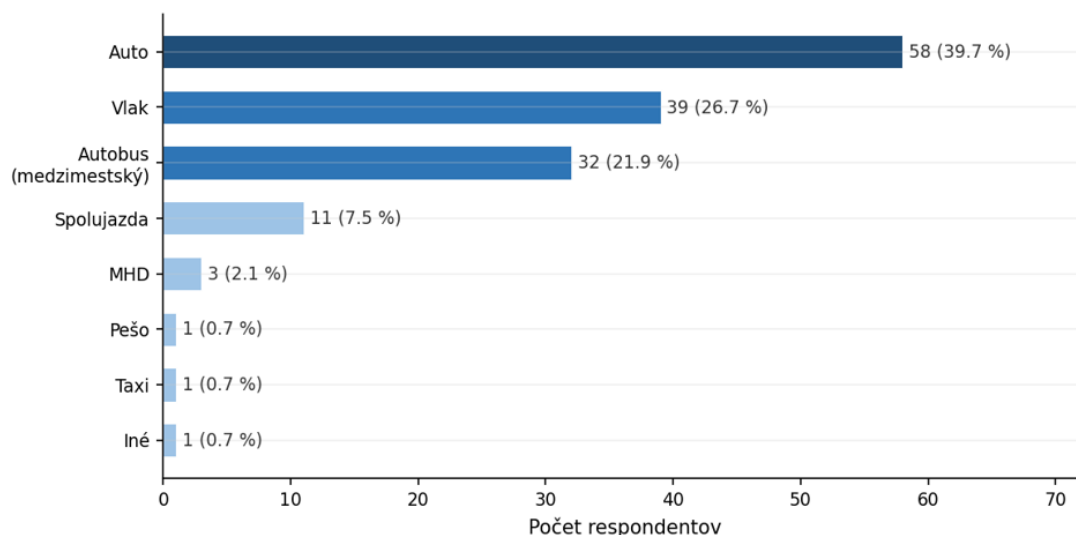
Graf 1 – Frekvencia dochádzania respondentov

Zdroj: Vlastné spracovanie

Časová náročnosť dochádzania bola relatívne vysoká. Viac ako polovica respondentov uviedla, že cesta na univerzitu im trvá viac ako 60 minút jedným smerom. Viacerí študenti zároveň deklarovali čas dochádzania presahujúci 90 minút. Takéto výsledky naznačujú, že dochádzanie predstavuje významný zásah do denného časového rozpočtu študentov.

Podobné zistenia boli identifikované aj pri vzdialenosti medzi miestom bydliska a univerzitou. Veľká časť respondentov dochádzala zo vzdialenosti presahujúcej 80 kilometrov, čo poukazuje na významný regionálny dosah univerzity a vysokú mieru medziregionálnej mobility študentov.

Dominantným spôsobom dopravy bola verejná doprava, predovšetkým autobusová a železničná doprava. Význam študentských zliav a nižších nákladov pravdepodobne prispieva k preferencii týchto foriem dopravy. Respondenti však zároveň poukazovali na problémy spojené s meškaním spojov, prestupmi a nedostatočnou koordináciou cestovných poriadkov.



Graf 2 – Spôsob dochádzania respondentov
Zdroj: Vlastné spracovanie

Na skúmanie vzťahu medzi dĺžkou dochádzania a ukazovateľmi subjektívneho well-beingu bola použitá Spearmanova korelácia, ktorá je vhodná pre ordinálne údaje a Likertove škály. Na porovnanie rodových rozdielov bol využitý Mann-Whitneyho U test. Výsledky ukazujú pomerne konzistentný vzorec: dĺžka cesty ovplyvňuje najmä prežívanie dochádzania, nie však celkovú životnú spokojnosť.

Vzťah medzi dĺžkou dochádzania a spokojnosťou s dochádzaním

Prvá výskumná otázka bola zameraná na identifikáciu vzťahu medzi dĺžkou dochádzania a spokojnosťou s dochádzaním. Výsledky tento vzťah potvrdili. Čas cesty negatívne a stredne silno koreluje so spokojnosťou s dochádzaním ($r_s = -0,377$, $p < 0,001$), čo znamená, že čím dlhšia je cesta, tým nižšia je spokojnosť respondentov s dochádzaním. Zároveň čas cesty pozitívne a stredne silno koreluje s negatívnym vplyvom dochádzania ($r_s = 0,439$, $p < 0,001$). Dĺžka cesty je teda dôležitým zdrojom nespokojnosti, najmä ak sa premieťa do únavy, časovej tiesne a obmedzenia osobného života.

Tento záver podporuje aj deskriptívna analýza jednotlivých položiek. Najvyššie priemery dosiahli tvrdenia, že dochádzanie skraca čas s rodinou a kamarátmi ($M = 4,61$, $SD = 1,77$) a znižuje čas na oddych a voľnočasové aktivity ($M = 4,36$, $SD = 1,81$). Obe hodnoty výrazne presahujú stred škály (3,0), čo naznačuje, že dochádzanie študentov pripravuje najmä o čas určený na sociálne vzťahy a regeneráciu. Tento výsledok je v súlade so zisteniami o negatívnom vplyve dochádzania na work-life balance (Haas a Osland, 2014). Výraznejšie boli vnímané aj fyzická únava ($M = 3,73$), nepredvídateľnosť dopravy ($M = 3,95$), zníženie energie pre štúdium ($M = 3,84$) a psychické vyčerpanie ($M = 3,37$). Strednú intenzitu dosiahli negatívny vplyv na náladu ($M = 2,99$) a stres ($M = 2,82$), zatiaľ čo úzkosť ($M = 2,27$) a negatívny vplyv na fyzické zdravie ($M = 2,10$) boli hodnotené slabšie.

Vzťah (Spearmanova korelácia)	rs	p-hodnota	Sig.	Smer
ČAS CESTY (ot11) →				
→ Spokojnosť s dochádzaním (SAT_DOCH)	-0,377	< 0,001	***	negatívny
→ Negatívny vplyv dochádzania (NEG_DOCH)	0,439	< 0,001	***	pozitívny
→ Fyzická únava (ot14E)	0,435	< 0,001	***	pozitívny
→ Zníženie energie pre štúdium (ot14Q)	0,384	< 0,001	***	pozitívny
→ Negatívny vplyv na náladu (ot14C)	0,374	< 0,001	***	pozitívny
→ Životná spokojnosť (SWLS)	-0,036	0,668	ns	–
→ Celkový pocit (ot20)	-0,099	0,233	ns	–
→ Energia (ot21)	-0,014	0,868	ns	–
SPOKOJNOSŤ S DOCHÁDZANÍM (SAT_DOCH) →				
→ Životná spokojnosť (SWLS)	0,306	< 0,001	***	pozitívny
→ Celkový pocit (ot20)	0,316	< 0,001	***	pozitívny
→ Energia (ot21)	0,294	< 0,001	***	pozitívny
NEGATÍVNY VPLYV DOCHÁDZANIA (NEG_DOCH) →				
→ Životná spokojnosť (SWLS)	-0,232	0,050	ns*	–
→ Celkový pocit (ot20)	-0,324	< 0,001	***	negatívny
→ Energia (ot21)	-0,286	< 0,001	***	negatívny
Pozn.: *** $p < 0,001$; ** $p < 0,01$; * $p < 0,05$; ns – nesignifikantné; ns* – hraničná hodnota ($p = 0,05$).				

Tabuľka 1 – Charakteristiky dochádzania a WB – Spearmanova korelácia

Zdroj: Vlastné spracovanie

Vplyv dĺžky dochádzania na subjektívny well-being

Cieľom druhej výskumnej otázky bolo overiť, či existuje vzťah medzi dĺžkou dochádzania a subjektívnym well-beingom študentov. Výsledky ukázali, že dĺžka cesty neovplyvňuje subjektívny well-being priamo v podobe celkovej životnej spokojnosti ani v podobe hedonických ukazovateľov. Čas cesty nemá štatisticky významný vzťah k celkovej životnej spokojnosti meranej škálou SWLS ($r_s = -0,036$, ns), ani k celkovému pocitu pohody ($r_s = -0,099$, ns), ani k úrovni energie ($r_s = -0,014$, ns). Tento výsledok je dôležitý, pretože naznačuje, že hoci dlhšia cesta zhoršuje samotné prežívanie dochádzania, nemusí sa automaticky premietnuť do nižšej všeobecnej životnej spokojnosti.

Zistenie je v súlade s tzv. paradoxom dochádzania, ktorý opisujú Mantripragada a Prasad (2025). Podľa tohto konceptu si ľudia s dlhším dochádzaním môžu na cestovanie zvyknúť alebo jeho negatívne účinky kompenzujú iné benefity, napríklad lepší prístup k vzdelaniu, priaznivejšie bývanie, rodinné zázemie alebo iné výhody spojené s miestom štúdia.

Dlhšia cesta teda nemusí automaticky znamenať nižšiu životnú spokojnosť, pretože je vyvažovaná širším kontextom životnej situácie.

Výsledky zároveň ukazujú, že subjektívne well-being nemožno redukovať iba na čas strávený cestovaním. Ako uvádzajú Frey a Stutzer (2002), Kahneman a Krueger (2006) a Pašková (2009), well-being možno chápať ako kombináciu objektívnych a subjektívnych ukazovateľov, pričom subjektívne hodnotenie je kľúčové, pretože len samotný jednotlivec vie spoľahlivo posúdiť vlastné prežívanie. Layard (2005) zdôrazňuje, že subjektívne hodnotenie života je nevyhnutné pri analýze kvality života, keďže zachytáva aj psychologické a emocionálne aspekty, ktoré objektívne ukazovatele nevystihujú. Z tohto dôvodu sa koncept subjektívneho well-beingu stal dôležitou súčasťou výskumu dopravy a mobility. Ako uvádzajú Jain a Handy (2025), spôsob, akým ľudia prežívajú každodenné cestovanie, sa môže premietiť do celkovej spokojnosti so životom.

Aj preto je potrebné vnímať dochádzanie komplexne. Clark et al. (2020) a Liu et al. (2021) poukazujú na to, že počas dochádzania ľudia prežívajú menej pozitívnych a viac negatívnych emócií než pri väčšine ostatných denných aktivít. Na druhej strane však dochádzanie nemusí byť len záťažou. Sandberg et al. (2023) ho opisujú aj ako čas na oddych, psychickú prípravu a istú mieru autonómie. Montazer a Young (2024) zdôrazňujú, že cesta môže predstavovať priestor na oddelenie pracovných, študijných a rodinných rolí, čo môže podporovať psychickú regeneráciu.

Subjektívne prežívanie dochádzania a jeho vzťah k well-beingu

Tretia výskumná otázka sa zameriavala na to, či má subjektívne prežívanie dochádzania silnejší vzťah k well-beingu ako objektívne charakteristiky dochádzania. Výsledky túto domnienku jednoznačne potvrdili. Spokojnosť s dochádzaním (SAT_DOCH) pozitívne koreluje so SWLS ($r_s = 0,306$, $p < 0,001$), s celkovým pocitom pohody ($r_s = 0,316$, $p < 0,001$) aj s energiou ($r_s = 0,294$, $p < 0,001$). Naopak, negatívny vplyv dochádzania (NEG_DOCH) vykazuje štatisticky významné negatívne korelácie s hedonickými ukazovateľmi well-beingu. S celkovým pocitom pohody koreluje $r_s = -0,324$ ($p < 0,001$) a s úrovňou energie $r_s = -0,286$ ($p < 0,001$). Vzťah medzi NEG_DOCH a celkovou životnou spokojnosťou je už len hraničný ($r_s = -0,232$, $p = 0,05$), čo naznačuje slabý a štatisticky nepresvedčivý efekt.

Tieto výsledky ukazujú, že kľúčom k pochopeniu well-beingu nie je len čas venovaný dochádzaniu, ale najmä to, ako človek cestovanie subjektívne prežíva. Tento záver je v súlade s tvrdením Jain a Handy (2025), že spokojnosť s dochádzaním môže vplývať na životnú spokojnosť priamo aj nepriamo, napríklad tým, že ľuďom umožňuje vykonávať zmysluplné aktivity alebo sa k nim následne pozitívne vzťahovať. Yu a kol. (2024) navyše uvádzajú, že vzťah medzi subjektívnym well-beingom a spokojnosťou s dochádzaním je obojstranný, pričom subjektívna pohoda môže mať dokonca silnejší vzťah k hodnoteniu dochádzania než naopak.

Deskriptívna analýza tento záver ďalej podporuje. Medzi najvyššie hodnotené tvrdenia patrí skrátenie času s rodinou a kamarátmi ($M = 4,61$) a nedostatok času na oddych a voľnočasové aktivity ($M = 4,36$). Dochádzanie tak respondentom najmä ubera čas, ktorý by mohli venovať sociálnym vzťahom, regenerácii a aktivitám podporujúcim pohodu. Z pozitívnych a neutrálnych aspektov dosahuje najvyšší priemer pocit bezpečia ($M = 3,68$),

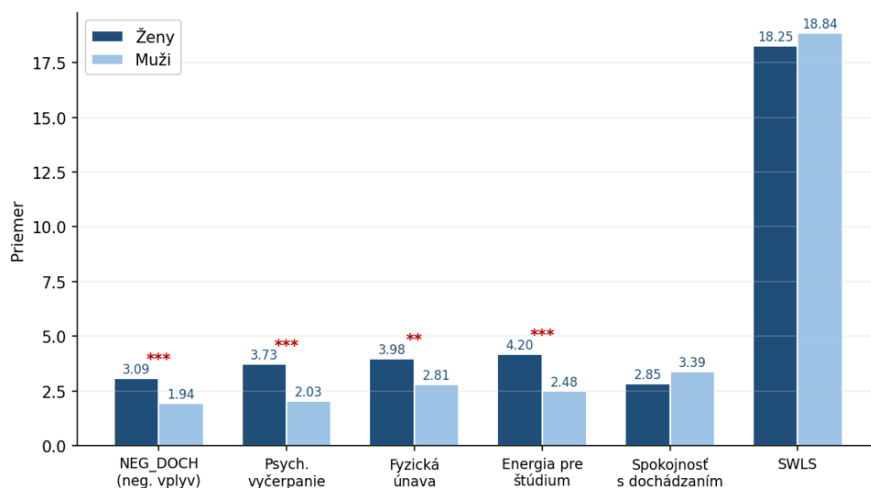
nasleduje pocit kontroly nad priebehom dochádzania ($M = 3,56$) a možnosť odpútať sa od školských povinností na ceste domov ($M = 3,49$). Aktivity podporujúce pohodu, napríklad počúvanie hudby alebo podcastov, dosahujú $M = 3,32$. Naopak, mentálna príprava na školský deň ($M = 2,20$) a vnímanie zdravej hranice medzi školou a súkromným životom ($M = 2,61$) sú hodnotené nízko, čo naznačuje, že dochádzanie nie je respondentmi vo veľkej miere vnímané ako prirodzený psychologický prechod medzi týmito sférami.

S tým súvisí aj koncept pozitívnej hodnoty cestovania. Liu a kol. (2021) upozorňujú, že well-being nie je iba o spokojnosti a emóciách, ale aj o aktivitách, ktoré cestovanie umožňuje, prípadne o zmysle a cieľoch, ktoré mu jednotlivci pripisujú. Cestovanie teda nemožno redukovať len na náklad; v niektorých situáciách môže byť samo osebe hodnotnou súčasťou dňa. Ako uvádzajú Mazúrová et al. (2021), ľudia pri výbere dopravy často nezohľadňujú iba čas či náklady, ale aj pohodlie, bezpečnosť a subjektívnu príjemnosť cesty. Zhang a Ma (2024) zároveň ukazujú, že počas cesty môžu ľudia vykonávať aktivity, ktoré podporujú ich pohodu, napríklad počúvať hudbu, premýšľať alebo pozorovať okolie.

Rodové rozdiely vo vnímaní negatívnych dôsledkov dochádzania

Štvrtá výskumná otázka sa týkala rodových rozdielov vo vnímaní negatívnych dôsledkov dochádzania. Výsledky ukázali, že hoci sa ženy a muži nelíšia v celkovej životnej spokojnosti ani v hedonických ukazovateľoch well-beingu, vo vnímaní negatívnych dôsledkov dochádzania sú rozdiely výrazné a konzistentné. Ženy vykazujú štatisticky vysoko významne vyšší negatívny vplyv dochádzania (NEG_DOCH: $M = 3,09$) v porovnaní s mužmi ($M = 1,94$, $p < 0,001$). Tento rozdiel sa prejavil aj pri jednotlivých položkách, ako sú stres ($p < 0,01$), psychické vyčerpanie ($p < 0,001$), fyzická únava ($p < 0,01$), úzkosť ($p < 0,01$), skrátenie času s rodinou ($p < 0,05$) a zníženie energie pre štúdium ($p < 0,001$).

Dôležité je, že dĺžka cesty bola u oboch pohlaví porovnateľná. To naznačuje, že rozdiely nevysvetľuje objektívne odlišná dĺžka dochádzania, ale rozdielna citlivosť na stresory spojené s cestou a odlišné hodnotenie jej dôsledkov. Tento výsledok je v súlade so zahraničnými výskumami, ktoré upozorňujú na význam rodových rozdielov pri každodennej mobilite a pri prežívaní časovej záťaže. Wheatley (2014) navyše zdôrazňuje, že vzorce dochádzania sú úzko prepojené s rozdelením pracovných a domácich povinností v domácnosti a následne aj so subjektívnou pohodou jednotlivcov.



Graf 3 – Rodové rozdiely vo vybraných ukazovateľoch dochádzania a WB

Zdroj: Vlastné spracovanie

Faktory ovplyvňujúce spokojnosť s dochádzaním a motivácia k zmene

Súčasťou dotazníkového zisťovania bola aj otázka zameraná na identifikáciu faktorov, ktoré najviac znižujú spokojnosť s dochádzaním. Najvýznamnejším problémom je nadväznosť spojov alebo integrovaný systém dopravy, ktorý 64,2 % relevantných respondentov označilo ako veľmi negatívny faktor. Nasledujú dopravné zápchy (59,7 %), celková dĺžka dochádzania (54,9 %), pocit bezpečia (53,5 %) a spoľahlivosť dopravy (53,3 %). Najmenej negatívne boli hodnotené kontakt s inými ľuďmi (25,9 %) a environmentálny aspekt dopravy (12,5 %), čo naznačuje, že respondenti uprednostňujú predovšetkým praktické a časové parametre dopravy pred sociálnymi či ekologickými aspektmi.

Motivácia k zmene spôsobu dochádzania tento obraz ďalej potvrdzuje. Respondenti uvádzali najmä kratší čas dochádzania (53,4 %), nižšie náklady (42,5 %) a vyššiu spoľahlivosť a dostupnosť verejnej dopravy (37,0 %). Až 24,7 % nechce meniť zaužívaný spôsob dochádzania, čo naznačuje určitú mieru adaptácie na aktuálne podmienky. Naopak, nižšia environmentálna záťaž motivuje len veľmi malú časť respondentov (1,4 %). Aj tieto výsledky ukazujú, že v hodnotení dochádzania dominujú pragmatické kritériá, predovšetkým čas, komfort a spoľahlivosť.

Záver

Cieľom príspevku bolo analyzovať vzťah medzi charakteristikami dochádzania a subjektívnym well-beingom študentov Ekonomickej fakulty Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici. Pozornosť bola venovaná predovšetkým časovým a finančným nákladom dochádzania, subjektívnemu prežívaniu cestovania a ich vzťahu k životnej spokojnosti.

Výsledky prieskumu potvrdili, že dochádzanie predstavuje významný faktor vplyvu na well-being študentov. Ukázalo sa, že dĺžka dochádzania negatívne súvisí so spokojnosťou s dochádzaním a zároveň zvyšuje mieru vnímaného stresu, únavy, psychického vyčerpania a zníženia energie pre štúdium. Potvrdila sa tak prvá výskumná otázka, ktorá predpokladala existenciu vzťahu medzi dĺžkou dochádzania a spokojnosťou s dochádzaním. Naopak, v prípade druhej výskumnej otázky sa nepreukázal štatisticky významný vzťah medzi dĺžkou dochádzania a celkovou životnou spokojnosťou ani hedonickými ukazovateľmi subjektívneho

well-beingu. Tento výsledok podporuje koncept paradoxu dochádzania, podľa ktorého sú negatívne dôsledky dlhšieho cestovania často kompenzované inými výhodami, ako je prístup k vzdelaniu, možnosť bývať v domácom prostredí alebo nižšie náklady na bývanie.

Významným zistením je, že subjektívne prežívanie dochádzania sa ukázalo byť dôležitejším determinantom subjektívneho well-beingu než objektívne charakteristiky cesty. Spokojnosť s dochádzaním vykazovala štatisticky významné pozitívne vzťahy s celkovou životnou spokojnosťou, celkovým pocitom pohody aj úrovňou energie, zatiaľ čo negatívne prežívanie dochádzania bolo spojené s nižšou úrovňou subjektívnej pohody. Výsledky tak naznačujú, že pri hodnotení dôsledkov mobility nie je rozhodujúca len dĺžka cesty, ale predovšetkým spôsob, akým ju jednotlivci vnímajú a prežívajú.

Prieskum zároveň identifikoval rodové rozdiely vo vnímaní negatívnych dôsledkov dochádzania. Ženy v porovnaní s mužmi výraznejšie pociťovali stres, psychické vyčerpanie, fyzickú únavu, úzkosť či zníženie energie pre štúdium, a to napriek porovnateľnej dĺžke dochádzania. Tento výsledok poukazuje na význam individuálnych a sociálnych faktorov pri prežívaní mobility a naznačuje potrebu venovať väčšiu pozornosť rozdielom medzi jednotlivými skupinami cestujúcich.

Z praktického hľadiska výsledky poukazujú na význam zlepšovania podmienok dochádzania študentov, najmä v oblasti časovej efektívnosti, spoľahlivosti a nadväznosti dopravných spojení. Práve tieto faktory boli respondentmi identifikované ako najvýznamnejšie zdroje nespokojnosti. Zároveň sa ukazuje, že opatrenia zamerané na zvyšovanie kvality cestovnej skúsenosti môžu mať pozitívny vplyv nielen na spokojnosť s dochádzaním, ale aj na celkovú psychickú pohodu študentov.

Pri interpretácii výsledkov je potrebné zohľadniť viaceré obmedzenia skúmania. Prieskum bol realizovaný na vzorke študentov jednej fakulty jednej univerzity, čo obmedzuje možnosti zovšeobecnenia výsledkov na celú populáciu vysokoškolských študentov na Slovensku. Ďalším limitom je využitie dotazníkového zisťovania založeného na sebahodnotení respondentov, ktoré môže byť ovplyvnené subjektívnym vnímaním alebo momentálnym emocionálnym stavom. Prierezový charakter výskumu zároveň neumožňuje identifikovať kauzálne vzťahy medzi dochádzaním a subjektívnym well-beingom. Budúci výskum by preto mohol zahŕňať širšiu a reprezentatívnejšiu vzorku študentov z viacerých vysokých škôl, prípadne využiť longitudinálny prístup umožňujúci sledovať zmeny vo vnímaní dochádzania a subjektívnej pohody v čase. Zaujímavým smerom ďalšieho výskumu by bolo aj podrobnejšie skúmanie vplyvu jednotlivých spôsobov dopravy, kvality cestovnej skúsenosti či adaptačných mechanizmov spojených s dlhodobým dochádzaním.

Napriek uvedeným obmedzeniam príspevok prináša nové poznatky o vzťahu medzi dochádzaním a subjektívnym well-beingom vysokoškolských študentov v slovenskom prostredí. Výsledky naznačujú, že pri hodnotení dôsledkov každodennej mobility je potrebné venovať pozornosť nielen objektívnym ukazovateľom, ako sú čas alebo vzdialenosť dochádzania, ale aj subjektívnym aspektom cestovnej skúsenosti, ktoré sa ukazujú ako významný determinant kvality života a psychickej pohody študentov.

Tento článok odporúča na publikovanie vo vedeckom časopise Mladá veda:

Ing. Ján Kollár, PhD.

*Príspevok je jedným z výstupov riešených vedecko-výskumných grantov VEGA 1/0415/25
Dochádzanie na Slovensku a jeho vplyv na well-being dochádzajúcich.*

Použitá literatúra

1. CLARK, Ben, Kiron CHATTERJEE, Adam MARTIN a Adrian DAVIS, 2020. How commuting affects subjective wellbeing. *Transportation* [online]. New York: Springer. [cit. 2025-11-19]. Dostupné z: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:000583562100004>.
2. DING, Pengxiang a Suwei FENG, 2022. How School Travel Affects Children's Psychological Well-Being and Academic Achievement in China. *Sustainability* [online]. Basel: MDPI. [cit. 2025-11-19]. Dostupné z: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:000883478400001>.
3. FREY, Bruno S. a Alois STUTZER, 2002. *Happiness and Economics: How the Economy and Institutions Affect Human Well-Being*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
4. JAIN, Aakansha a Susan HANDY, 2025. How does commute well-being affect life satisfaction? Evidence from UC Davis. [online]. London: Elsevier Science Ltd. [cit. 2025-11-19]. Dostupné z: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001561061700001>.
5. KAHNEMAN, Daniel a Alan B. KRUEGER, 2006. Developments in the measurement of subjective well-being. *Journal of Economic Perspectives*. Roč. 20, č. 1, s. 3–24.
6. LAYARD, Richard, 2005. *Happiness: Lessons from a New Science*. London: Penguin.
7. LIU, Qihao, Chia-Lin CHEN a Mengqiu CAO, 2021. Exploring the relationship between the commuting experience and hedonic and eudaimonic well-being. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* [online]. Oxford: Pergamon-Elsevier Science Ltd. [cit. 2025-11-19]. Dostupné z: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:000704350500005>.
8. MANTRIPRAGADA, Anirudh Subramanyam a C. S. R. K. PRASAD, 2025. A systematic review on the impact of daily commute on the well-being of an urban commuter. [online]. London: Elsevier Science Ltd. [cit. 2025-11-19]. Dostupné z: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001510694700001>.
9. MAZÚROVÁ, Barbora, Ján KOLLÁR a Gabriela NEDELLOVÁ, 2021. Travel Mode of Commuting in Context of Subjective Well-Being — Experience from Slovakia. *Sustainability* [online]. Basel: MDPI AG. [cit. 2025-11-19]. Dostupné z: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:000645723100001>.
10. MONTAZER, Shirin a Marisa YOUNG, 2024. The Long Haul Home: The Relationship between Commuting Distance, Work Hours, Work-to-Family Conflict, and Psychological Distress. *Work and Occupations* [online]. Thousand Oaks: SAGE Publications Inc. [cit. 2025-11-19]. Dostupné z: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001274968700001>.
11. PAPPALARDO, Luca, Salvatore RINZIVILLO a Filip SIMINI, 2016. Human Mobility Modelling: Exploration and Preferential Return Meet the Gravity Model. *Procedia Computer Science*. Roč. 83, s. 934–939.
12. PAŠKOVÁ, Lucia, 2009. *Subjektívna pohoda vysokoškolských študentov*. Banská Bystrica: Univerzita Mateja Bela, Pedagogická fakulta. ISBN 978-80-8083-818-8.
13. SANDBERG, Birgitta, Leila HURMERINTA, Henna M. LEINO, Esko LEHTONEN a Jari LYYTIMÄKI, 2023. Time-related aspects of commute well-being. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* [online]. London: Elsevier Science Ltd. [cit. 2025-11-19]. Dostupné z: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001006840200001>.
14. URAMOVÁ, Marta, Marta ORVISKÁ et al., 2016. *Neplatená práca na Slovensku*. Banská Bystrica: Belianum UMB.
15. WHEATLEY, Daniel, 2014. Travel-to-work and the subjective well-being: study of UK dual career households. *Journal of Transport Geography*. Roč. 39, s. 187–196.
16. WIESE, Christopher W., Yuhua LI, Yichen TANG a Thackery I. BROWN, 2024. The Unique Impact of Commuting Time, Quality, and Predictability on Worker Well-Being and Performance. *Journal of Business*

- and Psychology* [online]. London: Springer Nature. [cit. 2025-11-19]. Dostupné z: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001066731800001>.
17. YU, Xiaofen, Tianhan YANG, Jiale ZHOU, Wenzhong ZHANG a Dongsheng ZHAN, 2024. Commuting characteristics, perceived traffic experience and subjective well-being: Evidence from Hangzhou, China. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* [online]. Oxford: Pergamon–Elsevier Science Ltd. [cit. 2025-11-19]. Dostupné z: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001157829900001>.
 18. ZHANG, Xuenuo a Liang MA, 2024. Impact of commuting on mental well-being: Using time-stamped subjective and objective data. *Journal of Transport & Health* [online]. London: Elsevier Science Ltd. [cit. 2025-11-19]. Dostupné z: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001317566700001>.

Mladá veda

Young Science

ISSN 1339-3189