Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem

Fakulta sociálně ekonomická

Bakalářská práce

Vliv typu pracovní doby na dopravní preference v Ústí nad Labem

Autorka práce: Anastasiia Poliakova

Vedoucí práce: Ing. Lucie Vávrová, Ph.D.

2026

Jan Evangelista Purkyně University in Ústí nad Labem

Faculty of Social and Economic Studies

Bachelor's Thesis

The influence of work schedule type on transportation preferences in Ústí nad Labem

Author: Anastasiia Poliakova

Supervisor: Ing. Lucie Vávrová, Ph.D.

2026

UNIVERZITA JANA EVANGELISTY PURKYNĚ V ÚSTÍ NAD LABEM

Fakulta sociálně ekonomická

Akademický rok: 2025/2026

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení:	**Anastasiia POLIAKOVA**
Osobní číslo:	**S23651**
Studijní program:	**B0311A050019 Ekonomika a management**
Téma práce:	**Vliv typu pracovní doby na dopravní preference v Ústí nad Labem**
Zadávající katedra:	**Katedra ekonomie a managementu**

Zásady pro vypracování

Rostoucí dopravní přetížení zejména v městských oblastech je ovlivněno několika faktory. Jeden z těchto faktorů může představovat i fixní pracovní režim. Zejména zahraniční studie popisují pozitivní dopad zavedení flexibilní pracovní doby na zlepšení dopravních situací ve městech. Cílem bakalářské práce je prostřednictvím kvantitativného dotazníkového šetření mezi zaměstnanci 25–45 let v Ústí nad Labem zjistit, zda existují rozdíly v dopravních preferenci u zaměstnanců s fixní a flexibilní dobou. Současně je cílem identifikovat klíčové faktory (např. vzdálenost, ekonomické aspekty, dostupnost dopravy), které ovlivňují výběr dopravního prostředka při každodenním cestování do zaměstnaní. Ke sběru primárních dat bude použit kvantitativní výzkum prostřednictvím dotazníkového šetření. Dotazník bude obsahovat otevřené i uzavřené otázky a intervalové škály. Budou sledovány následující proměnné: typ pracovní doby, preferovaný dopravní prostředek, dojezdová doba, vzdálenost do zaměstnání a sociodemografické faktory. Získaná data budou zpracována a kategorizována prvně pomocí popisné statistiky a následně pomocí x2 testu nezávislosti. Práce bude představovat důležitý podklad pro magistrát města Ústí nad Labem při rozhodování o zlepšení dopravní infrastruktury a efektivnějším plánování městské hromadné dopravy, také umožní dopravním podnikům přizpůsobit nabídky služeb potřebám zákazníků.

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

Čarvašová, A. (2021). Application of Flexible Working Conditions in South Bohemian SMEs Operating in Service Sector. *Economics Working Papers Economics Working Papers, 5(6)*, 5-36. https://doi.org/10.32725/ewp.2021.006

van der Loop, H., Haaijer, R., a Willigers, J. (2019). The impact of various forms of flexible working on mobility and congestion estimated empirically. *In Autonomous vehicles and future mobility (pp. 125-139)*. https://doi.org/10.1016/B978-0-12-817696-2.00010-X

Wöhner, F. (2023). Work flexibly, travel more healthily? How telework and flextime affect active travel in Switzerland? *Transportation Research Part A: Policy and Practice 174*, 103748. https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103748

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Lucie Vávrová, Ph.D.**
Katedra ekonomie a managementu

Datum zadání bakalářské práce: 18. června 2025
Termín odevzdání bakalářské práce: 2. dubna 2026

L.S.

UNIVERZITA JANA EVANGELISTY PURKYNĚ V ÚSTÍ NAD LABEM
FAKULTA SOCIÁLNĚ EKONOMICKÁ

Ing. Miroslav Kopáček, Ph.D.
děkan

Ing. Jan Macháč, Ph.D.
garant studijního programu

V Ústí nad Labem dne 2. března 2026

Abstrakt

V dnešní době se obyvatele měst setkávají s problémy dopravní kongesce, které jsou způsobeny faktory, jako jsou nerozvinutá dopravní infrastruktura, velká vzdálenost do pracoviště a vysoká úroveň vlastnictví osobních automobilů, která vede ke zvýšení dopravního zatížení. Dalším faktorem je fixní pracovní doba, které vede ke vzniku dopravních špiček. Změna pracovních režimů tak může značně pomoci redukovat dopravní přetížení zejména v ranních a odpoledních hodinách. Zkušenosti ze zahraničí popisují pozitivní dopad na zlepšení dopravní situaci ve městech při zavedení flexibilních pracovních režimů, jako jsou pružná pracovní doba, práce z domova a sdílená pracovní místa. Zavedení těchto opatření může kromě zmírnění dopravních zácp v době zvýšeného provozu, také motivovat k využívání alternativních dopravních prostředků a vést ke zlepšení duševního zdraví. Cílem bakalářské práce je zjistit, zda existují rozdíly v dopravních preferencích zaměstnanců s fixní a flexibilní pracovní dobou v Ústí nad Labem. Současně práce identifikuje klíčové faktory (např. vzdálenost bydliště od pracoviště, výši přijmu a vlastnosti dopravy), které ovlivňují výběr dopravního prostředku při dojíždění do zaměstnání. Pro dosažení cíle práce bylo provedeno dotazníkové šetření mezi zaměstnanci ve věkovém rozmezí 25-45 let pracujícími v Ústí nad Labem. Získaná data byla zpracována v programu Microsoft Excel, který byl využit k provedení popisné statistice, a v softwaru SPSS, který sloužil k použití statistických metod (Chí-kvadrát s Monte Carlo simulací, Mann-Whitneyův test, Kruskal-Wallisův test, Chí-kvadrát test nezávislosti, Friedmanův test a Wilcoxonův test). Výsledky práce ukazují, že typ pracovní doby a vybrané charakteristiky zaměstnance ovlivňují volbu dopravního prostředku. Zjištění mohou inspirovat podniky k zavádění flexibilních podmínek a zároveň mohou představovat užitečný podklad pro Magistrát města Ústí nad Labem a dopravní podniky při rozhodování o zlepšení dopravní infrastruktury.

Klíčová slova

Dopravní kongesce, výběr dopravního prostředku, fixní pracovní doba, flexibilní pracovní podmínky, práce z domova

Abstract

In today's world, urban residents face problems of traffic congestion caused by factors such as underdeveloped transport infrastructure, long commuting distances to workplaces and a high level of private car ownership, which increases traffic load. Another contributing factor is fixed working hours, which lead to the formation of peak traffic periods. Changes in work arrangements can therefore significantly help reduce traffic congestion, especially during morning and afternoon rush hours. Experience from abroad describes a positive impact on improving urban traffic conditions when flexible working arrangements are introduced, such as flexible working hours, remote work, and job sharing. In addition to alleviating traffic congestion during peak periods, the implementation of these measures can also encourage the use of alternative modes of transport and contribute to improved mental health. The aim of this bachelor's thesis is to determine whether there are differences in transport preferences between employees with fixed and flexible working hours in Ústí nad Labem. At the same time, the thesis identifies key factors (e.g., distance between residence and workplace, income level, and characteristics of transport) that influence the choice of transport mode when commuting to work. To achieve the objective, a questionnaire survey was conducted among employees aged 25–45 working in Ústí nad Labem. The collected data were processed in Microsoft Excel, which was used for descriptive statistics, and in SPSS software, which was used to apply statistical methods (Chi-square with Monte Carlo simulation, Mann-Whitney test, Kruskal-Wallis test, Chi-square test of independence, Friedman test, and Wilcoxon test). The results show that the type of working hours and selected employee characteristics influence the choice of transport mode. The findings may inspire companies to implement flexible working conditions and may also serve as a useful basis for the City of Ústí nad Labem and transport authorities when making decisions about improving transport infrastructure.

Keywords

Traffic congestion, choice of transport mode, fixed working hours, flexible working arrangements, home office

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucí bakalářské práce Ing. Lucii Vávrové, Ph.D., za odborný dohled, věnovaný čas, cenné rady a připomínky při zpracování této bakalářské práci. Za odbornou konzultaci ve statistice při zpracování dat v praktické části bych chtěla poděkovat doc. RNDr. Martě Žambochové, Ph.d. Také bych chtěla poděkovat všem respondentům, kteří se podíleli na dotazníkovém šetření. Děkuji své rodině, zejména mámě Maryně Poliakove za dlouholetou trpělivost, kterou se mnou měla, a za velkou podporu.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená práce byla vypracována samostatně a řádně byly citovány veškeré použité zdroje a literatura. Dále prohlašuji, že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu a tištěná verze práce je shodná s elektronickou verzí práce, která byla nahrána do IS STAG. Pokud při zpracování práce byly využity nástroje umělé inteligence, tak prohlašuji, že tyto nástroje byly využity v souladu s principy akademické integrity a na využití těchto nástrojů je v práci odkazováno.

V Ústí nad Labem, dne 30. 03. 2026

……

Anastasiia Poliakova

Obsah

Úvod 9
1 Pracovní režimy a jejich struktury 11
1.1 Legislativní rámec pracovní doby 11
1.2 Fixní pracovní doba 12
1.3 Home office 12
1.4 Flexibilní pracovní režim 13
2 Zkušeností ze zahraničí se zmírňováním dopadů fixní pracovní doby 16
3 Flexibilní formy práce v České republice 19
3.1 Ústí nad Labem 20
4 Metodika výzkumu a zpracování dat 22
4.1 Tvorba dotazníku a sběr dat 22
4.2 Popis vzorku 23
4.2.1 Výběr dopravního prostředku 25
4.2.2 Frekvence dojíždění do zaměstnání 27
4.2.3 Frekvence uvíznutí respondenta v dopravních zácpách 28
4.2.4 Důvody cest respondentů po městu 28
5 Vyhodnocení dotazníkového šetření 30
5.1 Výzkumná otázka č.1 30
5.2 Výzkumná otázka č.2 32
5.3 Postoje respondentů k změně pracovní doby 36
6 Diskuze 37
6.1 Limity práce 38
Závěr 39
Seznam zdrojů 40
Seznam příloh 45

Seznam zkratek

ČSOB	Československá obchodní banka
OSVČ	Osoba samostatně výdělečně činná
MHD	Městská hromadná doprava
VZP	Všeobecná zdravotní pojišťovna

Úvod

V České republice každoročně dochází k nárůstu počtu automobilů v osobním vlastnictví, přičemž za posledních 5 let se jejich počet zvýšil o 22,5 % ve srovnání s rokem 2020 (Svaz dovozců automobilů, 2025). Jeden z hlavních důvodu je každodenní dojíždění do zaměstnání prostřednictvím automobilu, ať už v roli řidiče, nebo v roli pasažéra (Český statistický úřad, 2021). Zároveň lze pozorovat i rozdíly ve využívání v souvislosti s pohlavím – muži častěji volí pro cesty do zaměstnání osobní automobil, zatímco ženy volí alternativní formy dopravy jako jsou – autobus a další prostředky hromadné dopravy (Český statistický úřad, 2021).

Vysoká úroveň vlastnictví osobních automobilů ovlivňuje stav silnic ve tvaru dopravních zácp (Brůhová Foltýnová a kol., 2022). V České republice jsou hlavními příčinami dopravních kongescí ve městech zejména vzdálenost pracoviště od místa bydliště, množství aut na silnicích a vysoký počet cestujících. Dle Centra dopravního výzkumu (2019) osobní automobilová doprava poskytuje vysokou míru osobní mobility, zároveň však zejména v ranních a odpoledních dopravních špičkách přispívá k dopravní kongesci. Toto potvrzuje i výzkum Lazarová a kol. (2025), ve kterém autoři dospěli k závěru, že dopravní zácpy vznikají ve městě obzvlášť v čase dojíždění do zaměstnání a při návratu domů.

Dopravní zácpy během ranních a odpoledních špiček mají negativní vliv na obyvatele měst. Mezi nejběžnější negativní následky kolon patří ztráta času, snížení produktivity při práci, znečištění ovzduší a ekonomické náklady (Downs, 2004). Kongesce také vyvolávají negativní emoce a snižují kvalitu života u zaměstnanců, kteří kvůli očekávaným kolonám odjíždějí z domova dříve, než by za běžné situace museli (Conceição a kol., 2023).

Downs (2004) navrhuje několik možností řešení dopravních kongescí v době dopravních špiček. Významnou roli mají zejména pracovní režimy zaměstnanců a rozvržení jejich pracovní doby. Zahraniční studie (van der Loop a kol., 2019; Wöhner, 2023; Bouzaghrane a kol., 2024) naznačují, že flexibilní pracovní doba může mít pozitivní vliv na dopravní chování a dopravní preference. Z toho vyplývá, že rozvoj a implementace flexibilní pracovní formy práce může mít význam pro zmenšení počtu vozidel během dopravních špiček.

Z těchto důvodu si bakalářská práce klade za cíl zjistit, zda existují rozdíly v dopravních preferencích v souvislosti s volbou dopravního prostředku a způsobu dojíždění u zaměstnanců s různým typem pracovní doby ve věkové kategorii 25–45 let. Současně je cílem identifikovat klíčové faktory (např. vzdálenost, ekonomické aspekty, dostupnost dopravy), které ovlivňují výběr dopravního prostředku při každodenním cestování do zaměstnání. V rámci práce bude

provedena analýza dopravních preferenci zaměstnanců Ústí nad Labem, které budou zjištěny prostřednictvím dotazníkového šetření.

Bakalářská práce je rozdělena na dvě časti: teoretickou a praktickou. Teoretická část práce je strukturovaná do tří kapitol. První kapitola popisuje existující typy pracovní doby a jejich vliv na dopravní infrastrukturu. Druhá kapitola je zaměřená na poznatky ze zahraničních studií a přístupy k řešení problémů dopravních kongesci. Třetí kapitola popisuje implementování flexibilních pracovních podmínek v České republice.

Praktická část se věnuje popisu sběru dat, vymezení pracovních hypotéz a charakterizování výzkumného souboru. Pátá kapitola následně obsahuje vyhodnocení dotazníkového šetření pomocí popisné statisticky a pokročilejších statistických metod.

Závěrečná část práce obsahuje doporučení pro praxi, limity a omezení provedeného výzkumu, také shrnuté poznatky a výsledky práce.

1 Pracovní režimy a jejich struktury

Klíčovou roli v každodenním režimu ekonomicky aktivního člověka hraje organizace jeho pracovních hodin. Pracovní doba může v určité míře ovlivňovat nejen čas odjezdu z domova, ale i počet a charakter přesunu ve městě (Su a Wang., 2021).

Rozvržení pracovních hodin může být příčinou dopravních zátěži nebo naopak způsobem jejich zmírnění. Zaměstnanci s pevnou pracovní dobou dojíždí do zaměstnání během ranních a odpoledních dopravních špiček, což pravděpodobně může vést k dopravním kongescím a časově náročnější cestu k zaměstnání (Su a Wang., 2021).

Zahraniční studie (van der Loop a kol., 2019; Kalašová a kol., 2024; Wöhner, 2023) ukazuji, že flexibilní pracovní režim má pozitivní dopad na dopravu, lidé mají možnost pohybovat se po městě v průběhu dne a určit svou pracovní dobu tak, aby se vyhnuli dopravním zácpám během ranních a odpoledních dopravních špiček.

Níže jsou blíže specifikovány typy pracovní doby, jejich legislativní strukturu a dopad režimů na dopravními preferenci zaměstnanců v produktivním věku.

1.1 Legislativní rámec pracovní doby

V České republice je úprava pracovní doby a pracovních podmínek ukotvena v zákoníku práce (zákon č. 262/2006 Sb.). Pracovní doba představuje dobu, ve které zaměstnanec vykonává práci pro zaměstnavatele dle jeho pokynů.

Pevná pracovní doba je nejběžnější typ pracovního režimu, který zahrnuje 40 hodin rovnoměrné rozloženích do pěti pracovních dnů v týdnu (zákon č. 262/2006 Sb.). Obvykle lidé s tímto režimem pracují ve všední dny osm hodin denně. Tento režim je typický pro profese, které vyžadují stálou přítomnost na pracovním místě, například ve výrobě, prodejnách, veřejné dopravě a zdravotnictví.

Zaměstnanci jsou povinni být v práci během přesně stanoveného časového intervalu, který je požadován zaměstnavatelem (zákon č. 262/2006 Sb.). Práva a povinnosti zaměstnance se přímo realizují v rámci pracovní doby, kdy se naplňuje obsah pracovněprávního vztahu. Zaměstnanec vykonává práci osobně v souladu s podmínkami pracovní smlouvy.

Zákoník práce upravuje: zkrácený úvazek jako kratší pracovní dobu, pružnou pracovní dobu jako pružný rozvrh pracovní doby a práci z domova podle místa výkonu práce (zákon č. 262/2006 Sb.). Existuje mnoho podob pružné pracovní doby, které zahrnují několik opatření k volnosti práce zaměstnance. Tyto opatření nejsou přímo definovány v české legislativě a také nejsou v České republice zakázané.

1.2 Fixní pracovní doba

Fixní pracovní režim představuje tradiční formu organizování pracovní doby, která obvykle zahrnuje práce od 9:00 do 17:00 (PlusPortal.cz, 2024). Tento typ režimu je nejvíce populární a přirozenější v profesích spojených s administrativou, výrobou a veřejným sektorem.

Autoři Su a Wang (2021) potvrdili, že fixní pracovní doba má přímý vliv na dopravu ve městě. Vzhledem k tomu, že většina pracovníků má začátek práce ve stejný čas, jejich odjezdy z domova se synchronizují a vedou k přetížení dopravní infrastruktury během krátkého časového úseku. Tento jev se označuje jako tzv. bottleneck efekt – dopravní úzké hrdlo. Dopravní zácpy mají negativní dopad na ekologii města kvůli zvýšení emisí skleníkových plynů (Wöhner, 2022). Na první pohled se může zdát, že zřejmým řešením dopravních zácp je výstavba většího počtu dopravních tepen na silnicích. Na základě amerického výzkumů (Duranton a Turner, 2009; Hopkins, 2019) bylo zjištěno, že to naopak vede k většímu využití osobní dopravy, a úroveň dopravního přetížení a dopravních zácp zůstává konstantní. Přetížení kapacity silnic nutí zaměstnance vyjíždět z domova o několik minut dříve, což zvyšuje jejich časové náklady. Také mezi negativní následky fixního režimu patří zvýšená průměrná doba dojezdu na pracoviště a snížení úrovně komfortu cestování.

Kromě cestovních a časových nákladu lidé nesou také psychologické náklady. Dopravní zácpy mají dopad na duševní zdraví všech účastníků dopravního provozu (Conceição a kol., 2023). Dopravní kolony vyvolávají u řidiče a pasažérů stres, hněv, frustrace a sníženou spokojenost s cestováním. Dle Conceição a kol. (2023) se tyto efekty dělí na krátkodobé, které vznikají bezprostředně při jízdě, a dlouhodobé, které jsou patrné v nižší životní spokojenosti u obyvatel měst. Profesionální řidiči, jako jsou řidiči autobusové dopravy, jsou více náchylní k vyhoření z důvodu časového tlaku, zvýšení míry stresu a potřeby vyšší koncentrace při jízdě. Pracovní vyhoření může vést k roztržitosti, zhoršení komunikace s klienty a má negativní vliv na kvalitu života řidiče.

1.3 Home office

Jak Obdržálková a Moravcová (2022) zmiňují ve své studii – práce z domova získala popularitu mezi pracovníky zejména během pandemie covid-19. Kvůli platným omezením pohybu museli lidé zůstávat doma, aby chránili své zdraví.

Pojem „Home office“ je dynamický a spojuje v sobě pracovní trendy a individuální přání. Každý jednotlivec si home office představuje jinak: pro někoho work-from-home

znamená vyhrazené místo v bytě pro práci, pro někoho je to prostor vybavený profesionálním kancelářským nábytkem (Jurníčková a kol., 2024).

Zaměstnanci našli v práci z domova řadu benefitů, mezi něž patří rovnováha mezi pracovním a osobním životem, úspora cestovních nákladů a vyšší produktivita při plnění úkolů (Obdržálková a Moravcová, 2022). Z pohledu městské správy má home office pozitivní vliv na ekonomiku a politiku měst, jelikož pomáhá snížit dopravní přetížení ve městě a může vést ke zvýšení poptávky po využití služeb lokálních podniků (např. kaváren), a to kvůli soustředění lidí v blízkosti jejich bydlišť (Curtis a kol., 2025).

U většiny zaměstnanců, kteří získali zkušenost s prací z domova a byli celkově spokojení, dochází ke změně životních zvyklostí. Mohou si sami zvolit začátek pracovní doby a čas doby odpočinku. Například s cílem šetřit čas mohou lidé nakupovat v kamenných obchodech svého okresu, čímž zvyšují poptávku po místním zboží a často se stávají stálými klienty. Opačně zaměstnanci, kteří nechtějí věnovat nakupování hodně času, volí e-shopy, čímž přispívají ke změnám v logistických řetězcích a distribučních centrů v městských oblastech (Kolarova a kol., 2021).

Prostorová ekonomická analýza, kterou provedli Sánchez-Vaquerizo a Helbing (2025), prokázala, že home office slouží jako jeden z hlavních faktorů pro snížení dopravního přetížení. Dopad tohoto pracovního režimu se nejvíce projevuje ve velkých městech, hlavně v jejich centrech, kde je hustota zaměstnání vysoká, jelikož většina zaměstnanců do této lokality dojíždí do svých pracovních kanceláří. Slabší efekt v příměstských a venkovských oblastech je vysvětlen tím, že některé profese nelze vykonávat na dálku. Značná část venkovských obyvatel pracuje v profesích s povinností fyzické přítomnosti, například řidiči, prodavači, dělníci, stavebníci a farmáři. Z toho vyplývá, že četnost dojíždění a objem dopravy se zřetelně v těchto lokalitách výrazně nemění (Sánchez-Vaquerizo a Helbing, 2025).

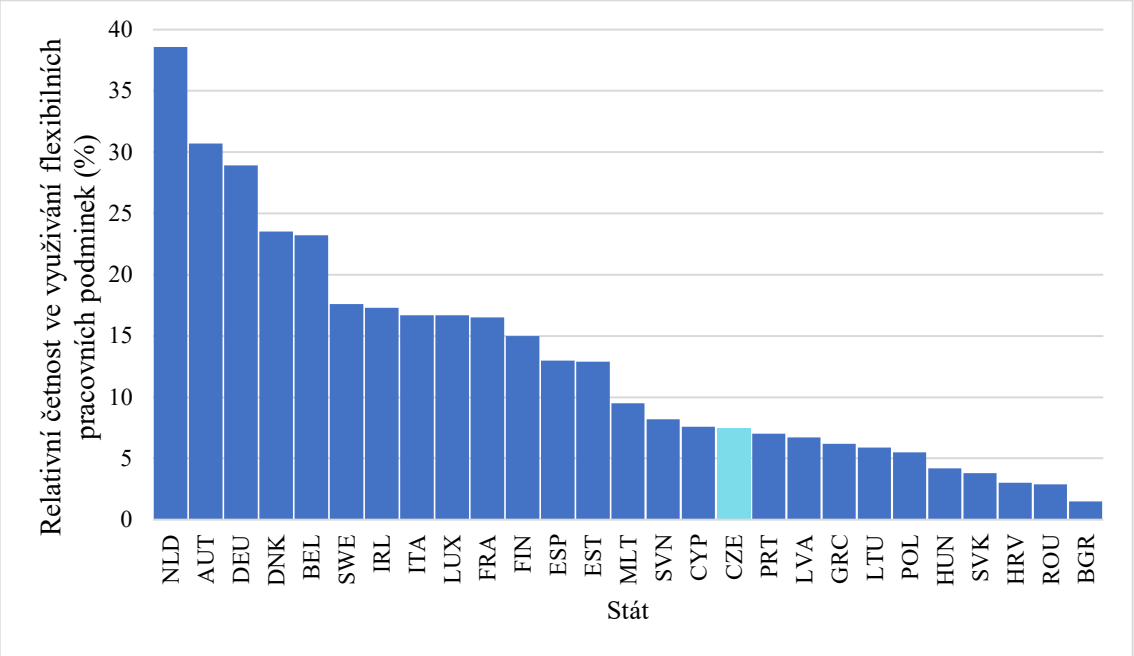
Práce z domova může ovlivňovat volbu dopravního prostředku. Studie (Huang a kol., 2023) ukázala, že se při zavedení home office během pandemii snížilo využití veřejné dopravy. Lide, kteří pracují na dálku, nemusejí každodenně dojíždět do zaměstnání, a proto preferují osobní automobil kvůli zvýšené péči o zdraví. Empirická data ukazují to, že lidé nahrazovali krátké cesty pěší chůzí nebo jízdou na kole pro své nepovinné přesuny, jako jsou volnočasové aktivity, nákupy apod. (Huang a kol., 2023).

1.4 Flexibilní pracovní režim

V České republice zákon upravuje pružnou pracovní dobu, která může mít řadu forem v závislosti na rozhodnutí zaměstnavatele a zaměstnance. Flexibilní pracovní podmínky často

dávají zaměstnancům příležitost samostatně rozhodnout o tom, kdy a kde bude vykonávat své pracovní povinnosti, což vede k vyšší úrovni volnosti a motivaci při práci (Thompson a kol., 2015). Praxe využívání flexibilních podmínek práce v České republice je menší než průměr Evropské unie. V roce 2024 státy Evropské Unie dosáhly průměru 17,1 % zaměstnanců s tímto typem pracovní doby, zatímco v České republice podíl představoval 7,5 % (Eurostat, 2025).

Graf 1: Využití flexibilních podmínek v pracovní době



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z Eurostat, 2025

Flexibilní pracovní dobu je možné rozdělit na několik typů. Každý z nich má za cíl optimalizovat práci zaměstnanců, aby organizace mohla zajistit vysokou úroveň výstupu. Autoři van der Loop a kol. (2019) rozlišují osm typů flexibilního pracovního režimu:

1. Práce z domácího prostředí;
2. Práce z domova a z jiných pracovních adres kvůli vyhýbaní se dopravním špičkám;
3. Výkon práce na jiné provozovně;
4. Práce ve flexibilních kancelářích;
5. Časový posun výkonu práce s ohledem na dopravní špičky;
6. Změna rozvrhu používaní veřejné dopravy při dojíždění k zaměstnání;
7. Absence využití osobního automobilu při služebních cestách;
8. Využití časového prostoru za účelem práce při jízdě ve veřejné dopravě.

Pozitivním výsledkem flexibilního pracovního režimu pomocí empirického šetření v Nizozemsku (van der Loop a kol., 2019) bylo ukázáno, že z pohledu dopravní politiky

flexibilní režimy přispívají k minimalizaci úrovně dopravního přetížení v ranních a odpoledních dopravních špičkách. Stejný názor zastávají výzkumnici Kalašová a kol. (2024) – zaměstnanci mohou zvolit začátek práce podle svých potřeb, například aby dojížděli do práce v méně frekventovaném čase, nebo sdíleli vozidlo s členy rodiny. Zaměstnanci často kombinují flexibilní podmínky práce – pracují na dálku a plánují dojíždění do zaměstnání mimo dopravní špičky. To vede k menšímu využití automobilů v ranních a odpoledních dopravních špičkách (van der Loop, 2019). Ve veřejné dopravě je také patrný dopad implementace pružné pracovní doby. Rovnoměrné rozložení vozidel během pevného časového úseku může teoretický zmenšit počet autobusových spojů a zvýšit dopravní výkon během pracovního dne, což vede k rozšíření jízdného řadu při různých variantech pracovní doby (Kalašová a kol., 2024).

Pružná pracovní doba ne vždy vede k zmenšení dopravního přetížení, ale ve většině případů ovlivňuje formu mobility člověka. Studie (Wöhner, 2023) ukázala, že pracovníci, kteří mají možnost začít práci v samostatně zvoleném čase, tedy pracují v režimech flextime a telework (práce z domova, která vyžaduje připojení k pracovnímu serveru zaměstnavatele (Kochan, 2021)), jsou více motivováni používat udržitelnější a méně rychlé způsoby dopravy za účelem volnočasových aktivit. Wöhner a kol. (2023) zjistili, že flexibilní pracovní doba má dopad na zdravotní stav zaměstnanců, protože se zvýšením použití alternativních způsobů dopravy u většiny zaměstnanců roste počet kroků během pracovního dne.

Flexibilní pracovní podmínky naučily zaměstnance správně rozvrhovat svůj den tak, aby měl stabilní a předvídatelný rytmus. Zaměstnanci využívají online schůzky, porady a konzultace, což jim pomáhá být flexibilní. Díku tomu jsou nezávislí na jednom místě a jsou efektivnější, jelikož mohou ušetřit svůj čas strávený dopravou a naplánovat si tak větší počet úkolů (Bouzaghrane a kol., 2024).

2 Zkušeností ze zahraničí se zmírňováním dopadů fixní pracovní doby

V zahraničí některé státy hledají optimální řešení pro dopady fixního pracovního režimu na dopravu.

Lidé, kteří pracují ve firmách, mají možnost využívat služební auto pro pracovní cesty. Služební auto nejen vede k většímu počtu ujetých kilometrů, ale zároveň podporuje využití osobního automobilu všech členu domácnosti (Shiftan a kol., 2012). Zaměstnanec získá výhodu v tom, že nemusí utrácet peníze na pohonné hmoty, opravu auta, pojištění apod., a zároveň zaměstnavatel má výhodu v tom, že může odečíst většinu výdajů na vozidla pro daňové účely. Například Spojené království při snáze zmenšit kongesce měst upravilo svou daňovou politiku – v důsledku se objem ročních pracovních cest snížil o 483-644 milionů kilometrů (Güven, 2025). Pozitivní následkem omezení výhod pro služební auta je to, že zaměstnanci začínají využívat alternativní způsoby dopravy (Shiftan a kol., 2012).

Spojené království řeší problém kongesce různými způsoby a jeden z nich je poplatek za vjezd do centru města (Herzog, 2024). Výše poplatku je 18 liber od roku 2026 a platí ho lidé za vjezd do vládou definované oblasti ve všední dní od 7:00 do 18:00 hodin (Zdopravy.cz, 2025). Toto řešení má pozitivní dopady na dopravu, jelikož se uvolňují placené silnice, a zároveň neplacené silnice v příměstských částech. Herzog (2024) předpokládá, že v centru města pracují lidé s vyššími příjmy, proto poplatky budou ovlivněni zejména bohatší lidé, zatím co méně kvalifikovaní pracovníci, pracující v oblastech neplacených silnic, získají řadu výhod, například čistší vzduch, absence přeplněnosti silnic apod. Londýn není jediným městem, které je příkladem dobré praxe zpoplatnění kongesce, dalšími městy s pozitivní zkušeností jsou také Stockholm a Singapur (Brůhová Foltýnová a kol., 2022). Singapur kromě zpoplatnění silnic zavedl poplatek za certifikát o vlastnictví automobilu na 10 let. Vysoká výše poplatku ovlivňuje obyvatel natolik, že si pořizují méně automobilů, a proto ve městě na tisíce obyvatel připadá pouze přibližně 100 soukromých vozidel (Brůhová Foltýnová a kol., 2022).

Na příkladu měst Osla a Lisabonu představují Di Marino a kol. (2022) své návrhy na řešení problému kongesce na silnicích. Ve studii autoři popisují koncepci „desetiminutového města“, což znamená, že lidé budou mít možnost pomocí pěší chůze se dostat ze svého bydliště do zaměstnání, škol, parků, obchodů a míst určených k odpočinku během krátkého časového intervalu. Základem této koncepce je propojení regionálních a municipálních struktur s cílem omezit osobní automobilovou dopravu ve městě a podpořit rozvoj mikromobility. Mikromobilita zahrnuje dopravu na krátké vzdálenosti pomocí jízdních kol, elektrokol, koloběžek a skútrů bez pohonných hmot (Centrum dopravního výzkumu, 2023). Přechod na

používání alternativních dopravních prostředků může přinést pozitivní dopady, jako jsou pocit sebevědomí, zlepšení zdravotního stavu a zároveň snížení finančních prostředků na dopravu ve srovnání s dřívějším používáním osobního automobilu (Melia a Bartle, 2022). Implementace koncepce „města 10 minut“ vyžaduje další zkoumaní a testování. Vzhledem k tomu, že řada obyvatel vykonává zaměstnání v částech města nezávisle na místě svého bydliště, je vhodné přemýšlet o dalších opatřeních, které pomohou omezit dopravní kongesce ve městě. Jedním z nich je práce na dálku nebo kombinace práce v kanceláři a z domova, které mají potenciál omezit dopravní zatížení ve městě (Di Marino a kol., 2022).

Během pandemii covid-19 se zvýšil počet zaměstnanců, kteří pracují z domova alespoň část týdne (Curtis a kol., 2025).

Bylo prokázáno, že změny v rozvrhu pracovní doby výrazně zmenšilo dopravní zátěže měst, jelikož méně pracovníků dojíždělo do zaměstnání. Epidemická situace v roce 2020 rovněž urychlila digitalizaci každodenních aktivit obyvatelů (Eurostat, 2025). Lidé začali využívat možnosti pracovat z domova, komunikovat a nakupovat online. Dvacet členských států Evropské unii následně ukotvilo ve svých národních politikách právo vykonávat pracovní činnost z domova (Eurostat, 2025).

Společnosti, jejichž produkty jsou softwarová řešení, streamování hudby, pojištění, finanční systémy a různé aplikace, zavádějí práci z domova ve větší míře, jelikož povaha jejích činnosti nevyžaduje kolektivní rozhodování ani fyzickou přítomnost klienta při plnění jednotlivých úkolů (Šmite a kol., 2024). Autoři Šmite a kol. (2024) analyzovali 17 mezinárodních technologických firem, které se lišily velikostí, lokalitou a zaměřením. Výzkum byl realizován pomoci dotazníkových šetření mezi více než 11 tisíci zaměstnanci a tvoří základ pro hodnocení dlouhodobých dopadů home office. Většina zaměstnanců preferuje pracovat z domova a také radí využívají kombinace home office a prací v kanceláři, přičemž pouze 10 % dotázaných by se chtělo vrátit k tradičnímu způsobů práci (od 9 do 17 hodin, pět dní v týdnu) (Šmite a kol., 2024).

Mezi hlavní motivace změny místa výkonu zaměstnání patří: role zaměstnance, věk, pohlaví a doba dojíždění. Doba dojíždění do kanceláře ve velkých městech může přesahovat 1,5 hodiny, a proto zaměstnanci s takto dlouhou dobou dojížděním tento faktor identifikovali jako klíčový motiv ke změně formy pracovní doby (Šmite a kol., 2024). Společnosti Tietoervry, Telenor, „KNor“, GFT a další zahrnuté v této studii v postpandemickém období transformovaly práci z domova do svých dlouhodobých pracovních politik jako standardní pracovní režim.

Jak bylo zmíněno v podkapitole 1.2, dopravní zácpy mají negativní dopad na ekologii měst. Proto Švýcarsko se snaží splnit cíl – snížení úrovni emise skleníkových plynů, který byl

postaven v souladu s Pařížskou dohodou (UNFCCC, 2015), a zároveň zmírnit dopad fixní pracovní doby pomoci snížení objemu dopravy a objemu dopravních zácp (Wöhner, 2023). Výsledky studie (Wöhner, 2023) ukázaly, že pomoci flexibilních pracovních podmínek je možné snížit počet dopravních zácp ve městě, ale pouze tehdy, kdy zaměstnanci vážně pochopí problém dopravní kongesce, a zároveň budou využívat příležitosti práci na dálku.

Případ implementovaní flexibilní pracovní doby v Nizozemsku ukázal pozitivní dopady na zmírnění dopravních špiček a kongescí. Výzkum realizovaný v letech 2000-2016, který se zaměřil na snižování dopravní zátěže pomoci flexibilních forem práce (práce z domova, posuny začátků a konců směn za účelem se vyhnout dopravním špičkám), prokázal pokles objemu kilometrů ujetých automobilem v dnech dojíždění do práce (van der Loop a kol., 2019). Přičemž bez těchto opatření by objem dojíždění do zaměstnání během ranních a odpoledních špiček vzrostl z 14 na 24 mld. km., zatímco flexibilní formy práce pomohly zpomalit růst na 17 mld. km. Při sledování typického pracovního dne bylo patrné, že z důvodu přesunu pracovní doby se část dopravy na nizozemských dálnicích přesunula do mimošpičkových hodin (van der Loop a kol., 2019). Nejvýraznější pozitivní efekty byly zaznamenány v okolí Amsterdamu a Utrechtu. Doplňkovou motivaci zaměstnanců byly veřejné politiky podporující a odměňující vyhýbání se dopravním špičkám. Z příkladu Nizozemska plyne, že klíčovou roli ve snížení dopravní kongesce hraje statní podpora a ochota obyvatel využívat nové formy pracovní doby (van der Loop a kol., 2019).

3 Flexibilní formy práce v České republice

Česká republika také využívá flexibilní formy práce, které přinášejí přínosy zaměstnancům, zaměstnavatelům a státu. Jejich implementování je systematicky monitorováno a analyzováno; Výzkumný ústav práce a sociálních věci popsal současnou situaci a interpretoval hlavní závěry výzkumu (Výzkumný ústav práce a sociálních věcí a TREXIMA, 2022).

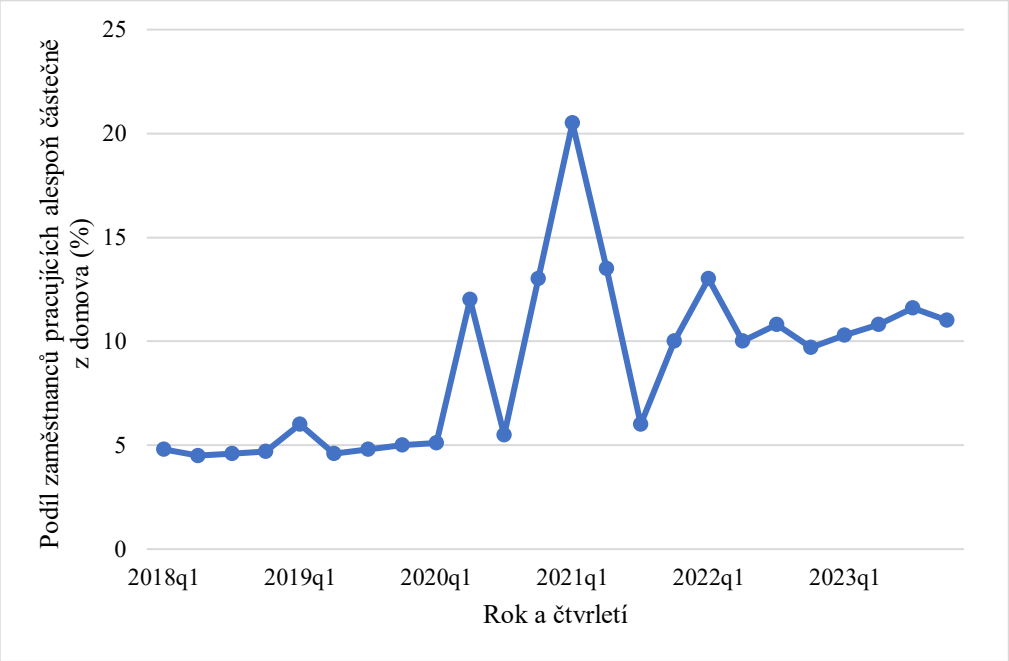
Podle této studie v České republice nabízí 81,5 % zaměstnavatelů jednu nebo více flexibilních podmínek (Výzkumný ústav práce a sociálních věcí a TREXIMA, 2022). Mezi nejvíc využívanější flexibilní formy práce patří dohody o provedení práce a dohody o pracovní činnosti, které jsou velice populární v odvětvích spojených se získáváním surovin a dále ve vědeckých, vzdělávacích a rekreačních odvětvích. Tyto formy zaměstnávání se typicky používají při krátkodobých a sezonních pracích nebo v případech, kdy práce vykonávána v omezeném časovém rozsahu.

Home office, označovaný také jako homeworking, je flexibilní forma práce, která si získala pozornost společnosti a širší uplatnění zejména v období pandemie, přestože byla využívána a zkoumána již před touto globální krizí (Kotíková a kol., 2020; Výzkumný ústav práce a sociálních věcí a TREXIMA, 2022). Práce z domova je v české legislativě upravená zákoníkem práce a je charakterizována jako práce vykonávána mimo pracoviště zaměstnavatele (zákon č. 262/2006 Sb.).

V České republice před pandemií využíval práci z domova každý dvacátý zaměstnanec (Bičáková a Kalíšková, 2025). Podle studii (Výzkumný ústav práce a sociálních věcí a TREXIMA, 2022) se ukázalo, že pandemická opatření výrazně zvýšila míru využívání práce na dálku, přičemž její rozšíření se lišilo podle charakteru vykonávané činnosti. Pandemie pomohla zaměstnancům a zaměstnavatelům lepé pochopit fungování home office, jelikož po pandemii více lidí začalo využívat možnost práce z domova – studie Bičáková a Kalíšková (2025) uvádí, že po pandemii tuto možnost využívá každý desátý člověk (viz graf 2).

Práce vykonávaná mimo pracoviště zaměstnavatele motivuje lidí k využívání coworkingových prostor, kde mohou na jednom místě pracovat nezávislí pracovníci, aniž by museli dojíždět do svých kmenových kanceláří (BNB Paribas Real Estate, 2018). V České republice je evidováno přibližně 80 coworkingových prostorů a mezinárodně známá síť Impact Hub má své pobočky v Praze, Brně a Ostravě (BNB Paribas Real Estate, 2018; Zimanová, 2024).

Graf 2: Vývoj využívání práce z domova



Zdroj: Bičáková a Kalíšková, 2025

S ohledem na míru implementace práce z domova podle odvětví, po skončení pandemických opatření začali zaměstnanci v oblasti peněžnictví a pojišťovnictví vykazovat vyšší míru využívání flexibilních podmínek práce, jelikož povaha jejich práce umožňuje výkon činnosti mimo kancelář. V rámci regionálního rozdělení byl nejvyšší relativní nárust zaměstnanců, kteří pracují home office, identifikován v kraji Vysočina. (Výzkumný ústav práce a sociálních věcí a TREXIMA, 2022)

Další využívanější flexibilní formou práce je pružná pracovní doba, která zaměstnancům umožňuje volit začátek a konec svého pracovního režimu (Výzkumný ústav práce a sociálních věcí a TREXIMA, 2022). Dostupná data naznačují, že některé pracovní zařízení jsou této formě práce nakloněny více než jiné. Jedná se o pozice s vyšší mírou samostatnosti a nižší závislostí na týmové spolupráci jako jsou informační, komunikační, finanční a vědecké činnosti. Podle studii Výzkumný ústav práce a sociálních věcí a TREXIMA (2022) bylo zjištěno, že nejvyšší podíl zaměstnanců pracujících v režimu pružné pracovní doby je v hlavním městě Praha.

3.1 Ústí nad Labem

Úřad práce ČR představil projekt „Flexibilně do práce v Ústeckém kraji“, který se zaměřuje na podporu osobám pečujícím o dítě ve věku 0-15 let nebo o jiné členy rodiny, například kteří jsou zdravotně postižené či seniory (Duchoňová, 2020). Cílem tohoto projektu

je zajistit lidem flexibilitu při kombinování pracovních a rodinných závazků. Zaměstnavateli, kteří zájemcům o pracovní místo dávají k dispozici možnost pružné pracovní dobu, konta pracovní doby, zkráceného úvazku, sdílených pracovních míst a práce z domova, mohou dostat finanční podporu od státu (Duchoňová, 2020). Ve studii Wöhner (2023) bylo naznačeno, že pružná doba může motivovat zaměstnance využívat alternativní dopravní prostředky, jako jsou autobusy, tramvaje, trolejbusy, jízdní kola, což souvisí s cíli tohoto projektu. Následně opatření může pomoci zmenšit dopravní kongesce ve městě (Kalašová a kol, 2024).

4 Metodika výzkumu a zpracování dat

V této kapitole jsou popsány metody sběru a zpracování dat, které měly za cíl zcharakterizovat existence rozdílů v dopravních preferencích zaměstnanců Ústí nad Labem s různou formou pracovní doby. Současně se metodická část zaměřuje na identifikace klíčových faktorů, které ovlivňují způsob dojíždění pří každodenním cestování do zaměstnání.

Na základě studia odborné literatury byly pro naplnění cíle práce vymezeny výzkumné otázky. Každá otázka byla následně rozpracována do hypotéz, které umožňují statisticky otestovat vztahy mezi sledovanými proměnnými.

1. Jak ovlivňuje typ pracovní doby dopravní preference zaměstnanců Ústí nad Labem?
   H1: *„Typ pracovní doby má vliv na výběr dopravního prostředku pro dojíždění do zaměstnání.“*

   H2: *„Ženy jsou více motivovány ke změně dopravního prostředku při změně pracovní doby.“*

2. Existuje statisticky významný vztah mezi volbou dopravního prostředku a:
   a) charakteristikami zaměstnance (příjem, vzdálenost pracoviště od bydliště);
   b) vlastnostmi dopravy (časová plynulost, komfort cesty, ekologické aspekty) (Miskinyte a kol., 2019)?

   H3: *„Vzdálenost pracoviště od bydliště má vliv na volbu dopravního prostředku.“*

   H4: *„Lidé s vyšším příjmem pro dopravu do zaměstnání volí osobní automobil.“*

   H5: *„Lidé s nižším příjmem pro dopravu do zaměstnání volí veřejnou dopravu.“*

K potvrzení či vyvrácení stanovených hypotéz byla použita primární data, přičemž data byla získána prostřednictvím online dotazníkového šetření.

4.1 Tvorba dotazníku a sběr dat

K realizaci dotazníkového šetření byla použita online platforma Google Forms. Šíření dotazníku bylo uskutečněno prostřednictvím sociálních sítí, tento postup umožnil oslovit osoby, které využívají digitální komunikační kanály. Před zahájením hlavního sběru dat bylo provedeno pilotní šetření, které pomohlo ověřit jeho funkčnost a odstranit chyby. Pilotáž byl proveden mezi 7 respondenty v období od 22. do 25. října 2025.

Dotazník byl sdílen do skupin „Ústí nad Labem“, „Наші в Усті над Лабем, весь устецький край“, „Русскоязычный Усти-над-Лабем Теплице Дечин Литомержице Билина Мост Хомутов“ a „Ústečáci sobě“. Skupiny byly zvoleny z důvodu popularity mezi obyvatele Ústí nad Labem a vysokého počtu sledujících. Post ohledně dotazníkového šetření byl pravidelně opakován v každé skupině. Dodatečně byl dotazník šířen pomoci QR kódů s krátkým popisem, které byly umístěny na vybraných veřejných místech, například na pobočce pojišťovny VZP, v čekárně Moje ambulance, na nástěnce v prodejnách Kaufland, v čekárně ČSOB a na informačním stojanu v Domě dětí a mládeže v Ústí nad Labem. Sběr dat probíhal v období od 31. října 2025 do 15. ledna 2026.

Cílovou skupinou tohoto výzkumu byli lidé, kteří pracují v Ústí nad Labem a činí role zaměstnance, nikoliv zaměstnavatele nebo OSVČ. Respondenti byli ve věkovém rozmezí od 25 do 45 let z důvodu jejich specifické životní etapy: budování rodiny, ekonomická síla, bytové situaci a environmentální povědomí. V dotazníkovém šetření dotazovaní odpovídali na otázky, které byly spojeny s jejich formou pracovní doby a motivací při výběru dopravního prostředku (dotazník je součástí přílohy 1).

Dotazník obsahoval 20 otázek. Uzavřené otázky posloužily ke kvalitativnímu zpracování dat, otevřené otázky umožnily hlubší porozumění zájmům respondentu.

4.2 Popis vzorku

Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 196 respondentů, z nichž 48 nesplňovalo stanovená kritéria pro výzkum této bakalářské práce, a proto byli odstraněni pomoci filtrovací otázky. Jednalo se například o studenty, osoby samostatně výdělečně činné, nezaměstnané obyvatele města Ústí nad Labem nebo osoby straší 45 let. Výzkumný soubor se tedy skládá ze 157 zaměstnanců, kteří vykonávají svou pracovní činnost v městě Ústí nad Labem.

Respondenty lze rozdělit do čtyř věkových skupin. Ve věku od 25 do 30 let bylo 37 respondentů, což představuje 23,6 %. Věková skupina od 31 do 35 let zahrnovala 29 zaměstnanců (18,5 %). Respondenti ve věku od 36 do 40 let tvořili 22,3 % výzkumného souboru. Největší zastoupení měla věková skupina od 41 do 45 let, do níž spadalo 56 respondentů, což odpovídá 35,6 %. Průměrný věk dotazovaného zaměstnance stanoví 36 let.

Z hlediska pohlaví vzorek není rovnoměrný: převažuje ženské pohlaví v zastoupení 64 %.

Další sledovanou proměnnou bylo nejvyšší dosažené vzdělaní respondentů, které bylo rozděleno do pěti kategorií. Kategorie základního vzdělání nebyla zastoupena žádným respondentem, zatímco nejvyšší zastoupení měla kategorie vysokoškolského vzdělaní, a to

celkem u 71 respondentů. Z analýzy odpovědí na otázku „Do jaké z kategorie můžete zařadit Vaše současné povolání?“ byl identifikován vyšší podíl zaměstnanců v Ústí nad Labem do kategorii „Specialisté“. Tyto zaměstnance se charakterizují působením v oblasti vědy a výzkumu, technických a informačních oborů, přírodních věd, zdravotnictví, veřejné správy, právních služeb a v oblasti úzce profesních specializací (NSP, 2025). Naopak nejmenší četnost respondentů (n=4) z hlediska pracovního zařazení vykazovala kategorie „Řemeslníci a opraváři“.

Proměnná, která popisovala hrubý příjem respondenta, byla rozdělena do tří skupin: nižší příjem (do 37 000 Kč), střední příjem (37 001 Kč – 61 000 Kč) a vyšší příjem (Nad 61 001). K určení těchto hranic bylo využito přičítání a odečítání hodnot kolem průměrné mzdy 49 402 Kč (Český statistický úřad, 2025). Tato volba byla provedena s cílem zachovat srozumitelnost a pro zohlednění následujících hypotéz H4 a H5, podle kterých se očekává odlišné preference ve výběrů dopravního prostředka podle úrovně příjmu.

Výsledky šetření ukázaly, že mezi zaměstnanci Ústí nad Labem převládá pevná pracovní doba s podílem 56 %. Zároveň jsou identifikovány menší skupiny s využitím flexibilních pracovních podmínek (práce z domova, pružná pracovní doba, práce mimo kancelář, kombinace různých typů). Přehled těchto zjištěných dat je uveden v tabulce 1.

Tabulka 1: Popis výzkumného souboru

Proměnná	Kategorie proměnné	Absolutní četnost	Relativní četnost
Věk	Od 25 let do 30 let	37	23,57 %
	Od 31 let do 35 let	29	18,47 %
	Od 36 let do 40 let	35	22,29 %
	Od 41 let do 45 let	56	35,67 %
Pohlaví	Žena	101	64,33 %
	Muž	54	34,39 %
	Nechci uvádět	2	1,28 %
Vzdělaní	Základní	0	0
	Střední s výučním listem	17	10,83 %
	Střední s maturitní zkouškou	49	31,21 %
	Vyšší odborné	20	12,74 %
	Vysokoškolské	71	45,22 %
Povolání	Zaměstnanci v ozbrojených silách	6	3,82 %
	Zákonodárci a řídící pracovníci	8	5,1 %
	Specialisté	37	23,57 %
	Techničtí a odborní pracovníci	23	14,65 %
	Úředníci	25	15,92 %

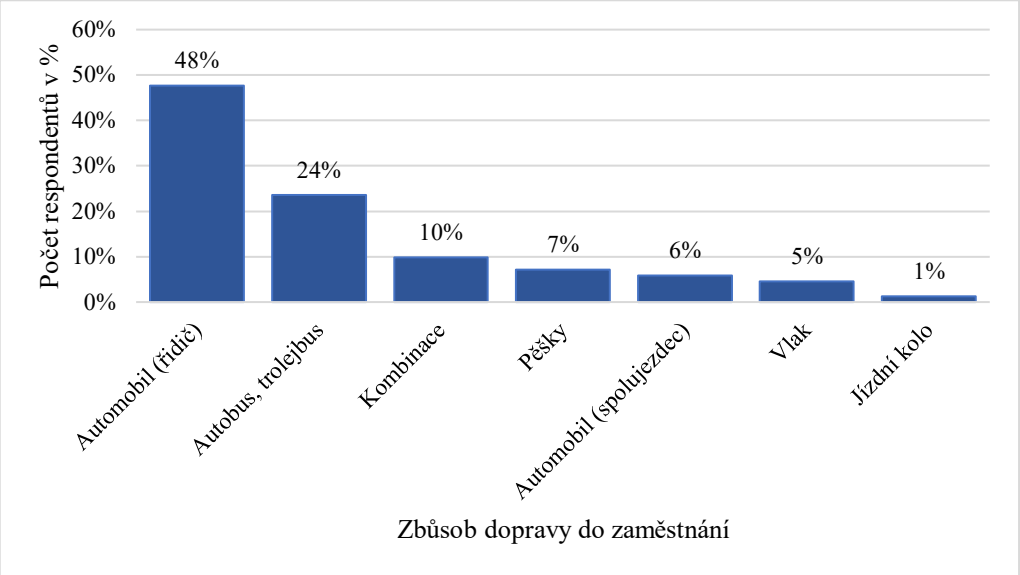
Proměnná	Kategorie proměnné	Absolutní četnost	Relativní četnost
	Pracovníci ve službách a prodeji	25	15,92 %
	Kvalifikovaní pracovníci v zemědělství, lesnictví a rybářství	0	0 %
	Řemeslníci a opraváři	4	2,55 %
	Obsluha strojů a zařízení montéři	13	8,28 %
	Pomocní a kvalifikovaní pracovníci	16	10,19 %
Příjem	Do 37 000 Kč	62	39,49 %
	Od 37 001 do 61 000 Kč	73	46,5 %
	Nad 61 001 Kč	19	12,1 %
	Nechci uvádět	3	1,91 %
Typ pracovní doby	Pevná pracovní doba v místě výkonu zaměstnání	88	56,05 %
	Pružná pracovní doba v místě výkonu zaměstnání	36	22,93 %
	Pracuji flexibilně mimo kancelář	9	5,73 %
	Pracuji z domova	4	2,55 %
	Kombinuji práci z domova a pevnou pracovní dobu	8	5,1 %
	Kombinuji práci z domova a pružnou pracovní dobu	10	6,37 %
	Jiné	2	1,27 %

Zdroj: Vlastní zpracování

4.2.1 Výběr dopravního prostředku

Dotazníkové šetření umožnilo získat přehled o dopravním chování zaměstnanců, kteří pracují v Ústí nad Labem. Graf 3 ukazuje, že dominantním způsobem dopravy je osobní automobil, kdy respondent vystupuje v roli řidiče, což uvedlo 48 % respondentů. Dalším významným způsobem dojíždění je městská hromadná doprava (autobus a trolejbus), kterou využívá 24 % zaměstnanců, zatímco železniční dopravu používá pouze 5 % respondentů. Kombinaci více dopravních prostředků uvedlo 10 % respondentů. Pěší dopravu využívá menší část zaměstnanců (7 %) a spolujízdu v osobním automobilu využívá jenom 6 % respondentů. Z výsledku dále vyplývá, že jízdní kolo jako prostředek dojíždění do zaměstnání využívá jenom 1 % respondentů.

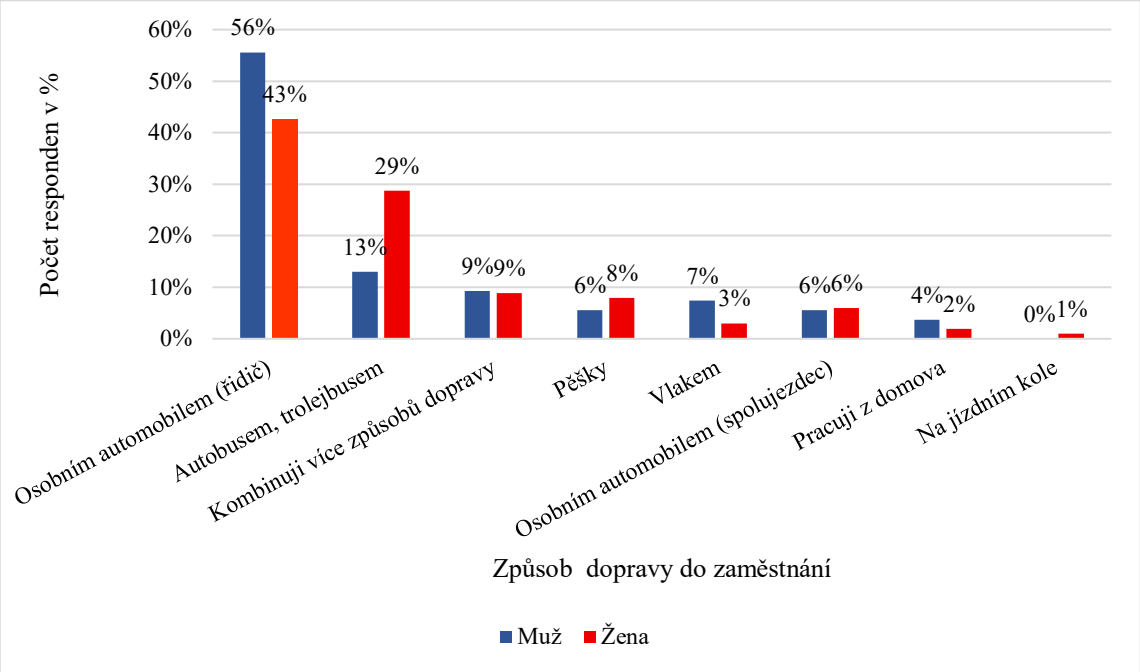
Graf 3: Způsob dojíždění respondentů do zaměstnání.



Zdroj: vlastní zpracování

Při porovnání dojíždění do zaměstnání podle pohlaví, které je znázorněno v grafu 4, lze pozorovat odlišné dopravní chování mezi respondenty. Osobní automobil jako prostředek dopravy do zaměstnání využívají častěji muži než ženy, přičemž rozdíl činí 13 procentních bodů. Naopak vyšší využívaní dopravních prostředků, jako jsou autobusy a trolejbusy, bylo zjištěno u žen, a to v zastoupení 29 %, zatímco u mužů touto odpověď zvolilo jenom 13 %. Stejný počet oslovených respondentů a respondentek uvedli využívání kombinace více způsobů dopravy nebo osobní automobil v roli spolujezdce. U ekologičtějších a fyzicky aktivních způsobů dopravy, jako je pěší chůze a jízda na kole, se projevuje vyšší zastoupení zaměstnankyň.

Graf 4: Dojížďka do zaměstnání podle pohlaví

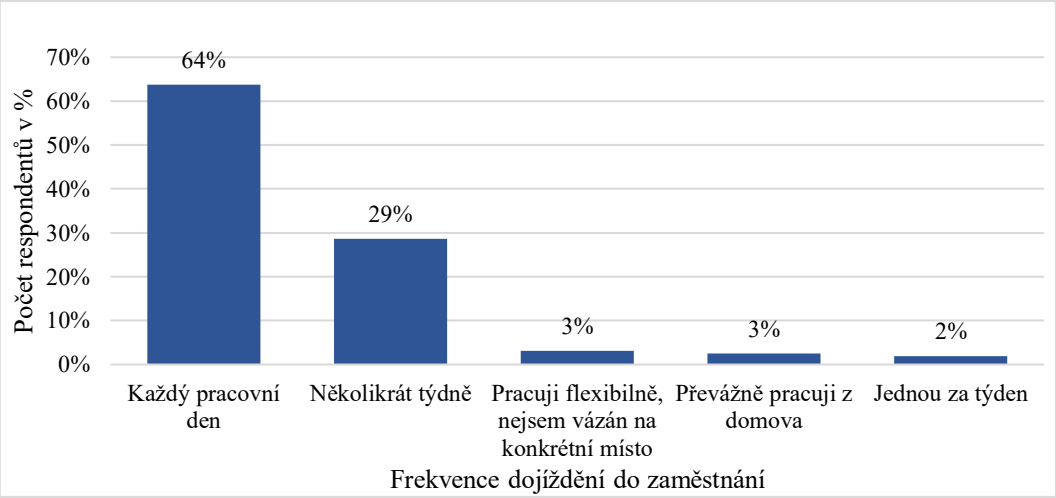


Zdroj: vlastní zpracování

4.2.2 Frekvence dojíždění do zaměstnání

Analýza dat z dotazníkového šetření (viz graf 4) ukazuje, že největší podíl respondentů dojíždí do svého zaměstnání každý pracovní den, a to v zastoupení 64 %. Další významnou kategorií je možnost „Několikrát týdně“, kterou uvedlo 29 % zaměstnanců. Dalších 8 % respondentů bylo rozděleno mezi flexibilní prací nezávislou na konkrétním pracovišti, na práci z domova a dojíždění jednou týdně.

Graf 5: Frekvence dojíždění do zaměstnání

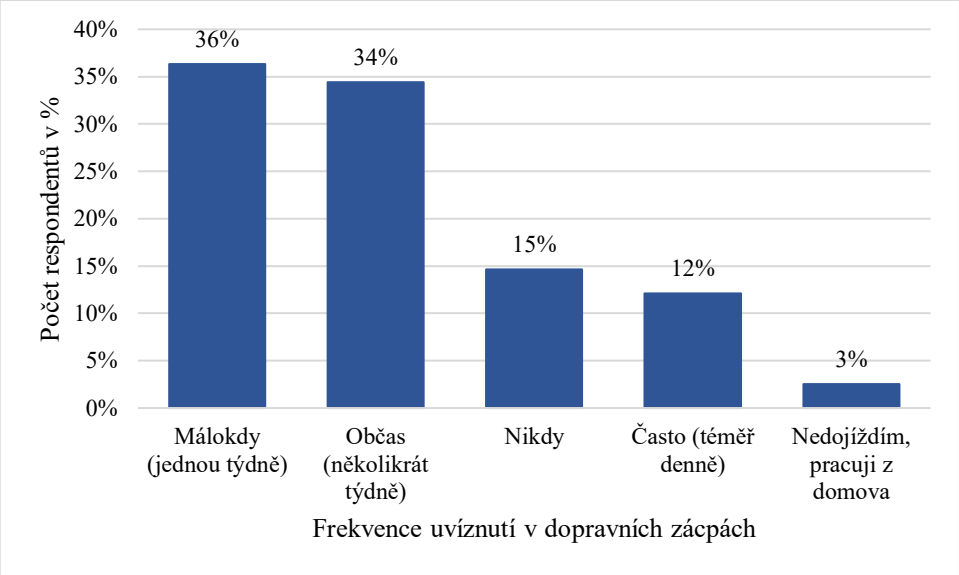


Zdroj: vlastní zpracování

4.2.3 Frekvence uvíznutí respondenta v dopravních zácpách

Graf 5 znázorňuje, jak často se respondenti během pracovního dne setkávají s dopravními zácpami. Nejčastěji byla zastoupena varianta „Málokdy (jednou týdně)“, která byla zaznamenána u 36 % dotazovaných. Téměř srovnatelný podíl respondentů (34 %) označil, že uvízne v dopravní koloně několikrát týdně. Nejméně byly zastoupeny hraniční odpovědi: možnost „Často“ uvedlo 12 % a možnost „Nikdy“ 15 % respondentů.

Graf 6: Frekvence uvíznutí v dopravních zácpách

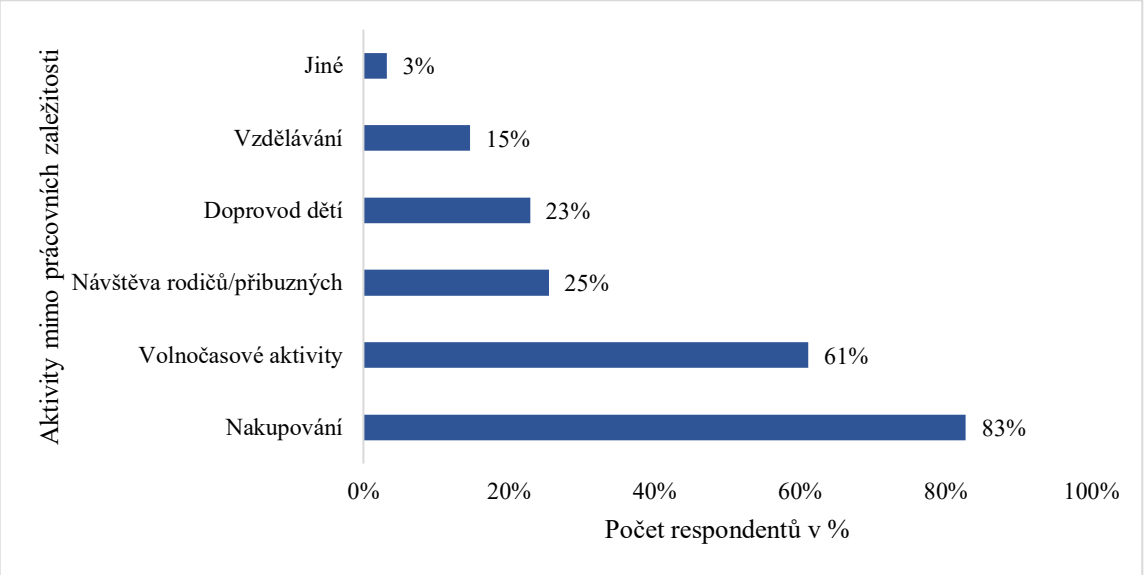


Zdroj: vlastní zpracování

4.2.4 Důvody cest respondentů po městu

V dotazníkovém šetření respondenti uváděli, z jakých důvodů se pohybují po městě. Graf 6 znázorňuje odpovědi oslovených zaměstnanců v Ústí nad Labem. Z výsledků vyplývá, že nejčastějším důvodem cest po městě je nakupování, jež uvedlo 83 % respondentů. Druhou nejčastější příčinou pohybu jsou volnočasové aktivity. Mezi další důvody patřili aktivity spojené s rodinným záležitostmi, například návštěva rodičů a doprovod dětí. V otevřené kategorii „Jiné“ respondenti zmiňovali návštěvy k lékaři a vyřizování administrativních úkolů na státních institucích.

Graf 6: Podíl aktivit mimo pracovní záležitosti



Zdroj: vlastní zpracování

5 Vyhodnocení dotazníkového šetření

V této kapitole jsou představeny výsledky dotazníkového šetření, které bylo realizováno mezi zaměstnanci v Ústí nad Labem ve věkovým rozmezí 25-45 let. Následně jsou zjištění ohodnoceny vhodnými statistickými testy s ohledem na typ proměnných. Výsledky jsou rozděleny do tematických oblastí a navazují na stanovené hypotézy tohoto výzkumu.

5.1 Výzkumná otázka č.1

Výzkumná otázka „Jak ovlivňuje typ pracovní doby dopravní preference zaměstnanců Ústí nad Labem?“

V rámci této části analýzy byla řešena hypotéza H1: *Typ pracovní doby má vliv na výběr dopravního prostředku pro dojíždění do zaměstnání*. Tato hypotéza zkoumala vztah mezi kategorickými proměnnými, proto byl zvolen test chí-kvadrát nezávislosti s Monte Carlo simulací. Z důvodu relativně malé frekvence v některých buňkách kontingenční tabulky, kdy klasický test chí-kvadrát nemusí být spolehlivý, byla využita Monte Carlo simulace.

Tabulka 1: Monte Carlo simulace

Chi-Square Tests									
			Asymptotic	Monte Carlo Sig. (2-sided)			Monte Carlo Sig. (1-sided)		
					99% Confidence			99% Confidence	
	Value	df	Significance (2-	Significance	Lower Bound	Upper Bound	Significance	Lower Bound	Upper Bound
Pearson Chi-Square	179,268[a]	42	0,000	<,001[b]	0,000	0,000			
Likelihood Ratio	63,877	42	0,016	,002[b]	0,001	0,003			
Fisher-Freeman-Halton Exact Test	55,859			,016[b]	0,013	0,019			
Linear-by-Linear Association	,021[c]	1	0,885	,891[b]	0,883	0,899	,453[b]	0,440	0,466
N of Valid Cases	157								
a. 49 cells (87,5%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,03.									
b. Based on 10000 sampled tables with starting seed 2000000.									
c. The standardized statistic is -,145.									

Zdroj: vlastní zpracování v systému SPSS

Při zvolené hladině významnosti ($\alpha = 0,05$) se ukázal statisticky významný vztah mezi formou pracovní doby a volbou dopravního prostředku. Monte Carlo p-hodnota <0,001 a je menší než zvolená hladina významnosti. Zamítá se nulová hypotéza o nezávislosti a přijímá se alternativní hypotéza, tedy závislost. Tohle svědčí o tom, že volby způsobu dopravy závisí na typu pracovní doby. Hodnota Cramer’s V (V = 0,436) naznačuje střední sílou této závislosti.

Pro tuto hypotézu také byly prozkoumány rozdíly mezi pozorovanými a očekávanými četnostmi (viz příloha 2). Je patrné, že očekávaná četnost zaměstnanců, kteří jezdí autobusem nebo trolejbusem do zaměstnání s pevnou pracovní dobou, je 20,2, ale skutečně tohle dělá 25 pracovníků, což naznačuje mírnou nadreprezentaci dané kombinace kategorií. Mezi zaměstnanci s pružnou pracovní dobou vlakem jezdí 3 osoby, i když očekáváná četnost se rovná 1,6. Nadprezentace se také vyskytuje u pracovníků, kteří kombinují pevnou pracovní dobou s prací z domova. Očekávalo se, že osobní automobil v roli řidiče bude využívat 3,7 osoby, ale takový způsob využívá 5 osob. Podobná situace je u využití městské hromadné dopravy (autobus, trolejbus). Pět zaměstnanců dojíždí do zaměstnání pomoci MHD, ale očekávaná četnost je 1,8. Celkově lze shrnout, že využití některých způsobů do zaměstnání je větší v určitých pracovních režimech, než se očekávalo. Ukázalo se, že zaměstnanci s pevnou pracovní dobou více preferují dojíždět do zaměstnání autobusem nebo trolejbusem. Vlaky jako způsob dopravy do místa výkonu práce preferovaně volí zaměstnanci pracující s pružnou pracovní dobou. Také významné statistické preference mají zaměstnanci, kteří kombinují pevnou pracovní dobu s prací z domova. Tito zaměstnanci dojíždějí do své práce buď s využitím MHD nebo sami řídí osobní automobil.

Hypotéza 2: *Ženy jsou více motivovány ke změně dopravního prostředku při změně pracovní doby.* Při zkoumaní této hypotézy bylo cíleno na rozdíly pohlaví při motivaci změny způsobů dojíždění do zaměstnání. Analýza těchto vztahů byla provedena pomocí Mann-Whitney testu. Šetření probíhalo na vzorku 155 respondentů, jelikož dva z celkového souboru odpověděli, že nechtějí uvádět své pohlaví.

Vzhledem k tomu, že proměnná motivace je ordinální (ne; spíše ne; spíše ano; ano), byl proveden Mann-Whitney test, který porovnává rozdělený ordinální veličiny mezi dvěma nezávislými skupinami respondentů.

Tabulka 3: Mann-Whitney

Ranks				
Vaše pohlaví		N	Mean Rank	Sum of Ranks
Motivovala by Vás změna typu pracovní doby k používání jiného dopravního prostředku?	Muž	54	68,45	3696,50
	Žena	101	83,10	8393,50
	Total	155		

Zdroj: vlastní zpracování v systému SPSS

Z výsledků Mann-Whitney testu plyne, že ženy jsou více motivovány změnit dopravní prostředek při změně typu pracovní doby, jelikož měly vyšší průměrné pořadí (83,10), než zaměstnanci mužského pohlaví (68,45). A zároveň p-hodnota (0,035) je menší, než zvolena hladina významnosti ($\alpha = 0,05$), proto přijímáme alternativní hypotézu: *Ženy mají vyšší míru motivace ke změně dopravního prostředku než muži.*

5.2 Výzkumná otázka č.2

Druhá výzkumná otázka *„Existuje statisticky významný vztah mezi volbou dopravního prostředku a:*

a) charakteristikami zaměstnance (příjem, vzdálenost pracoviště od bydliště);

b) vlastnostmi dopravy (časová plynulost, komfort cesty, ekologické aspekty)? (Miskinyte a kol., 2019)“

Pro zkoumání vztahů mezi volbou dopravního prostředku a socioekonomickými charakteristikami pracovníků byla stanovena hypotéza 3: *Vzdálenost pracoviště od bydliště má vliv na volbu dopravního prostředku.* Z důvodů odlehlých hodnot proměnné „vzdálenost“ byl zvolen neparametrický statistický Kruskal-Wallis test.

Tabulka 4: Kruskal-Wallis test

Ranks			
Jakým způsobem se nejčastěji dopravujete do svého zaměstnání?		N	Mean Rank
Na jaké vzdálenosti od Vašeho bydliště je Vaše pracoviště? (Uveďte v km)	Automobilem (řidič)	72	80,84
	Automobilem (spolujezdec)	9	72,50
	Autobusem, trolejbusem	35	67,63
	Vlakem	7	135,79
	Jízdním kolo	2	78,50
	Pěšky	11	13,41
	Kombinuji více způsobů dopravy	15	111,20
	Pracuji z domova	4	81,75
	Total	155	

Zdroj: vlastní zpracování v systému SPSS

Vztah mezi zkoumanými proměnnými byl statisticky významný, jelikož p-hodnota se rovná $1,34*10^{-7}$ je menší než zvolená hladina významnosti ($\alpha = 0,05$). Je patrné, že nejvyšší

průměrné pořadí má cestující vlakem (135,79). To znamená, že zaměstnanci, kteří zvolili vlak jako způsob dojíždění do zaměstnání, mají delší distanci pracoviště od domova. Také významnou vzdálenost dojíždění mají zaměstnanci, kteří kombinují více způsobů dopravy. Zaměstnanci, kteří chodí do zaměstnání pěšky, mají nejmenší průměrné pořadí (13,41), což svědčí o tom, že překonávají krátké distance do své práce. Ostatní způsoby dopravy mají přibližně stejné průměrné pořadí, což může naznačovat, že jejich výběr dopravního prostředku ovlivňují jiné faktory než vzdálenost.

Hypotéza 4: *Lidé s vyšším příjmem pro dopravu do zaměstnání volí osobní automobil.* Při zkoumání této hypotézy byli odstraněni 3 respondenti, kteří zvolili odpověď „Nechci uvádět" na otázku ohledně příjmu. Proměnná „způsob dojíždění do zaměstnání" byla sloučena do dvou kategorií, kde do první kategorie byli zařazeni zaměstnanci, kteří jezdí do práce osobním automobilem, a to buď v roli řidiče nebo v roli spolujezdce, druhá kategorie obsahovala ostatní způsoby dopravy, tedy autobusy, trolejbusy, jízdní kola, pěší chůze, kombinace dopravních prostředků. Byl zvolen chí-kvadrát test nezávislosti.

Tabulka 5: Chí-kvadrát test

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	10,574[a]	2	0,005
Likelihood Ratio	11,408	2	0,003
Linear-by-Linear Association	9,620	1	0,002
N of Valid Cases	154		
a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 8,88.			

Zdroj: vlastní zpracování v systému SPSS

P-hodnota testu chí-kvadrát 0,005 je menší než zvolená hladina významnosti $\alpha = 0,05$. To znamená, že se prokázala závislost výběru osobního automobilu na vyšším přijmu pro dojíždění do místa vykonávání práce.

Téměř stejné vyhodnocení měla hypotéza 5: *Lidé s nižším příjmem pro dopravu do zaměstnání volí veřejnou dopravu.* Byli odstraněni 3 respondenti z důvodů absence informace o výši jejich příjmu. Zároveň byly sloučeny kategorie, do 1. kategorie byla zařazena veřejná doprava (autobus, trolejbus, vlak), 2. kategorie obsahovala ostatní varianty dojíždění do práce. Pro zkoumání závislosti těchto proměnných byl zvolen chí-kvadrát test nezávislosti.

Tabulka 6: Chí-kvadrát test

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	13,153[a]	2	0,001
Likelihood Ratio	13,336	2	0,001
Linear-by-Linear Association	12,080	1	0,001
N of Valid Cases	154		
a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5,31.			

Zdroj: vlastní zpracování v systému SPSS

Při zvolené hladině významnosti $\alpha = 0,05$ je možné zamítnout nulovou hypotézu, která hovoří o nezávislosti volby veřejné dopravy na nižší výše příjmu. P-hodnota (0,001) ukazuje statisticky významný vztah mezi zvolenými proměnnými.

Tabulka 7: Očekávané a pozorované četnosti

Jaký je Váš průměrný hrubý měsíční příjem (bez odměn)? * Jakým způsobem se nejčastěji dopravujete do svého zaměstnání? Crosstabulation					
			Jakým způsobem se nejčastěji dopravujete do svého zaměstnání?		Total
			1	2	
Jaký je Váš průměrný hrubý měsíční příjem (bez odměn)?	Do 37 tis. Kč	Count	27	35	62
		Expected Count	17,3	44,7	62,0
	37 tis. Kč – 61 tis. Kč	Count	14	59	73
		Expected Count	20,4	52,6	73,0
	Nad 61 tis. Kč	Count	2	17	19
		Expected Count	5,3	13,7	19,0
Total		Count	43	111	154
		Expected Count	43,0	111,0	154,0

Zdroj: vlastní zpracování v systému SPSS

Při analýze očekávaných a skutečných četností byla nejvýraznější odchylka zjištěna u respondentů s příjmem do 37 000 Kč a způsobem dopravy do práce pomocí veřejné dopravy, kde očekávaná četnost činila 17,3 a byla menší než skutečný počet zaměstnanců, využívající MHD a vlaky pro dojíždění do místu výkonu práce. Z toho plyne, že zaměstnanci s nižším

příjmem častěji volí pro dojíždění do zaměstnání dopravní prostředky jako jsou autobusy, trolejbusy a vlaky.

Důležitá zjištění byla identifikována prostřednictvím otázky č. 21, v níž respondenti měli ohodnotit důležitost jednotlivých faktorů dopravy při výběru dopravního prostředku. Za účelem ověření rozdílů mezi determinanty byl použit Friedmanův test. Byly zjištěny statisticky významné rozdíly s p-hodnotou $1{,}5*10^{-31}$ (tj. $p < 0{,}001$). Lze tedy usuzovat o tom, že respondenti nevnímají všechny faktory stejně důležité, ale jejich preference se statisticky významně liší.

Tabulka 8: Friedmanův test

Ranks	
	Mean Rank
Rychlost dopravy	3,72
Pohodlí při cestování (např. komfortní sedačky)	3,21
Pohodlí při cestování (např. bez přestupu)	3,42
Možnost kombinace více způsobů dopravy	2,30
Ekologické aspekty	2,35

Zdroj: vlastní zpracování v systému SPSS

Tabulka 9: Wilcoxonův test

Test Statistics[a]			
	Možnost kombinace více způsobů dopravy x Ekologické aspekty	Rychlost dopravy x Pohodlí při cestování (např. bez přestupu)	Pohodlí při cestování (např. komfortní sedačky) x Pohodlí při cestování (např. bez přestupu)
Z	-1,207[b]	-3,651[c]	-1,649[b]
Asymp. Sig. (2-tailed)	0,227	0,00026	0,099
a. Wilcoxon Signed Ranks Test			
b. Based on negative ranks.			
c. Based on positive ranks.			

Zdroj: vlastní zpracování v systému SPSS

Na základě významně statistického výsledku byla následně provedena post hoc analýza s využitím Wilcoxonova párového testu. Cílem bylo identifikovat dvojice faktorů, které mají statistické významné rozdíly.

Statistická analýza potvrdila, že škály možnosti kombinace různých způsobů dopravy a ekologické udržitelnosti jsou více podobné mezi sebou ve své důležitosti, resp. nedůležitosti pro respondenty. Ale mezi kritérii rychlosti dopravy a pohodlí pří cestování (bez přestupu) byl prokázán statisticky významný rozdíl. Tohle svědčí o tom, že účastníci dotazníkového šetření vnímají rychlost dopravy jako důležitější faktor než cestovní komfort s přímým spojem dopravního prostředku. Také na hladině významnosti 10 % byl zaznamenán slabší rozdíl mezi pohodlím během jízdy v dopravním prostředku a pohodlí cestování s dostupným přímým spojem. Tyto faktory lidé nevnímají stejným způsobem, ale zároveň rozdíl není silně výrazný.

Celkové lze konstatovat, že pro oslovené osoby klíčovými aspekty ve výběru dopravního prostředků jsou časová efektivita a komfortní průběh cesty, zatímco udržitelnost dopravy a možnost kombinace zůstávají méně ovlivňovanými faktory.

5.3 Postoje respondentů k změně pracovní doby

Pomoci dotazníkového šetření bylo zjištěno, že 33 % respondentů vyjádřilo zájem o změnu typu pracovní doby. Následně bylo zkoumáno, jak by lidé změnili svůj pracovní režim, pokud by měli tuto možnost. Celkem 50 respondentů uvedlo, že by si přáli větší flexibilitu ve své práce. Nejčastěji oslovené osoby uváděly, že by preferovaly pracovat z domova, a to buď v plném rozsahu pracovního úvazku, nebo několik dní v týdnů. Také významné zastoupení měla varianta přechodu na zkrácený úvazek s cílem pracovat méně dnů v týdnu. Někteří respondenti by uvítali pružnou pracovní dobu, která by jim umožnila lépe a efektivněji organizovávat pracovní a osobní život. Část dotazovaných uvedla, že by mohli zůstat u pevné pracovní doby, pokud by byla posunuta do jiného časového úseku (mimo dopravní špičky).

6 Diskuze

Tato bakalářská práce si kladla za cíl zjistit, zda typ pracovní doby zaměstnanců ve městě Ústí nad Labem ovlivňuje jejich dopravní preference. Současně bylo cílem identifikovat další faktory, které mají vliv na volbu dopravního prostředku. Byly stanovené následující výzkumné otázky: „Jak ovlivňuje typ pracovní doby dopravní preference zaměstnanců Ústí nad Labem?“ a „Existuje statisticky významný vztah mezi volbou dopravního prostředku a charakteristikami zaměstnance (příjem, vzdálenost pracoviště od bydliště) i vlastnostmi dopravy (časová plynulost, komfort cesty, ekologické aspekty) (Miskinyte a kol., 2019)?“.

Pracovní hypotézy byly ověřovány prostřednictvím dotazníkového šetření. Hypotéza 1 byla potvrzena, tedy se prokázala závislost výběru dopravního prostředku na typu pracovní doby. Výsledky naznačují, že zaměstnanci volí takový dopravní prostředek, který jím umožňuje cestovat efektivněji a komfortněji s ohledem na charakter jejich pracovní doby. V případě druhé hypotézy, kde byly zkoumány rozdíly podle pohlaví, se prokázalo, že ženy vykazují vyšší míru motivaci změnit dopravní prostředek při změně pracovní doby. Jak uvádějí Ng a Acker (2018), ženy jsou obecně ochotnější přizpůsobovat své dopravní chování změnám kvůli rodinným povinností a multifunkční povahy jejich života.

Hypotéza 3 se zaměřila na vliv vzdálenosti mezi bydlištěm a pracovištěm na výběr dopravního prostředku. Jak uváděli Dėdelė a kol. (2020), vzdálenost patří mezi významné determinanty výběru dopravního prostředku a s její nárůstem klesá využití aktivních forem dopravy. V této práci se ukázalo, že respondenti s nejdelší dojezdovou vzdáleností využívají železniční dopravu. Také zaměstnanci s delší vzdáleností využívají kombinace různých způsobů dopravy. Hypotéza 4 a hypotéza 5 potvrdily, že úroveň přijmu zaměstnance představuje významný faktor v dopravním chování respondentů. Zjištěné poznatky korespondují se závěry Miskinyte a kol. (2019) a Dėdelė a kol. (2020), že lidé s vyšší úrovní platu pro dopravu používají osobní automobil, zatímco zaměstnanci s nižším platem používají veřejnou dopravu, která zahrnuje autobus, trolejbus a vlaky.

Dále byly analyzovány vybrané vlastnosti dopravy, konkrétně rychlost dopravy, pohodlí při cestování (např. cesta bez přestupu), komfort při cestování (např. komfortní sedačky), možnost kombinace dopravních prostředků a ekologické aspekty dopravy. Nejdůležitějším faktorem pro zaměstnance Ústí nad Labem byla rychlost dopravy, což odpovídá předpokladu ekonomického modelu racionální volby, kdy se jednotlivci snaží minimalizovat náklady a maximalizovat užitek. Toto potvrzuje i výzkum Furindiani a Sulistyaningrum (2026), který také ukázal, že rychlost je nejdůležitějším faktorem při výběru dopravního prostředku, jelikož

zabezpečuje efektivní cestu. Nejméně důležitými faktory byly ekologická kritéria a možnost kombinovat různé dopravní prostředky v rámci jedné cesty.

6.1 Limity práce

Předkládaná bakalářská práce má řadu limitů a omezení. Za jeden z hlavních limitů této práce lze považovat malý počet respondentů. Odpovědi v rámci dotazníkového šetření byly získávány na základě dobrovolné účasti, což znamená, že se zapojili především zaměstnanci, kteří nebyli k účasti finančně ani jinak motivováni. Limitem může být i samotná metoda sběru dat, která umožnila zapojení jen členům vybraných Facebookových skupin a návštěvníkům vybraných institucí.

Z tohoto důvodu mají získaná zjištění omezené možnosti zobecnění a není možné je plně aplikovat na populaci na úrovni celého kraje a České republiky. Výstupy je proto vhodné vztahovat ke vymezenému vzorku, který se šetření zúčastnil.

I přes výše uvedené omezení práce přináší pohled na problematiku dopravních preferencí zaměstnanců v Ústí nad Labem a může sloužit jako podklad pro další výzkum. Pro získání vyššího počtu respondentů by bylo do budoucna vhodné zvolit odlišní způsob sběru dat, který by přispěl k vyšší reprezentativnosti pro zkoumaný soubor.

Závěr

Tato bakalářská práce se zabývala otázkou, zda typ pracovní doby ovlivňuje dopravní preference zaměstnanců, pracujících v Ústí nad Labem. V teoretické části této práce byly představeny jednotlivé typy pracovní doby a jejich vliv na dopravní infrastrukturu. Ukázalo se, že fixní pracovní doba může mít negativní dopad na dopravu, jelikož přispívá ke vzniku dopravních kongescí.

Z analýzy teoretických poznatků bylo zjištěno, že existuje řada způsobu, jak omezit dopravní kongesce. Mezi tyto nástroje patří zpoplatnění vjezdu do konkrétních částí města, změny v daňové politice, úpravy městského plánování a implementování flexibilních pracovních podmínek. Práce se dále zaměřila na fungování pružné pracovní doby a práce z domova na území České republiky.

V rámci praktické části byly stanoveny výzkumné otázky. Za účelem získání potřebných informací pro jejich zodpovězení bylo realizováno dotazníkové šetření, které umožnilo sesbírat data o dopravním chování zaměstnanců. Z výsledků vyplynulo, že typ pracovní doby ovlivňuje výběr dopravního prostředků u zaměstnanců Ústí nad Labem. Dalším zjištěním bylo, že ženy vykazují vyšší míru motivace ke změně dopravního prostředku v případě změny jejich pracovní doby.

Na základě získaných dat se dále ukázalo, že respondenti s nejdelší vzdáleností mezi bydlištěm a pracovištěm v Ústí nad Labem nejčastěji dojíždějí vlakem. Analýza také zohlednila příjmovou stránku pracovníků. Zjistilo se, že lidé s vyšším příjmem vybírají osobní automobil pro dojíždění do zaměstnání, a lidé s nižším příjmem – veřejnou dopravu. Z hlediska vlastnosti dopravy byly pro respondenty nejdůležitější především rychlost a komfort cestování.

Závěrem lze říct, že typ pracovní doby je důležitým determinantem v městské dopravní infrastruktuře. Výsledky mohou posloužit Magistrátu města Ústí nad Labem a dopravním podnikům při rozhodování o zlepšení dopravní infrastruktury a při plánování městské hromadné dopravy. Rovněž zaměstnavatele u pracovních pozic, jejichž výkon nezávisí na přímém osobním kontaktu s klientem, mohou být na základě zjištěni inspirováni k zavedení flexibilních pracovních podmínek, jako je pružná pracovní doba, práce na dálku a kombinace více režimů.

Seznam zdrojů

Bičáková, A. a Kalíšková, K. (2025). *Od nutnosti k nové realitě: práce z domova po pandemii covid-19.* Ekonomický ústav AV ČR, v. v. i.

Bouzaghrane, M. A., Obeid, H., González, M., a Walker, J. (2024). Human mobility reshaped? Deciphering the impacts of the Covid-19 pandemic on activity patterns, spatial habits, and schedule habits. *EPJ Data Science*, *13*(1), 24. https://doi.org/10.1140/epjds/s13688-024-00463-4

BNB Paribas Real Estate. (2018). *Coworking in the Czech republic*. Dostupné 29. 01. 2026 z: https://www.realestate.bnpparibas.com/sites/default/files/2018-09/Coworking%20in%20the%20Czech%20Republic%2C%20September%202018.pdf

Brůhová Foltýnová, H., Jordová, R., Rybová, K., Strnadová, D., Valentová, M., a Vejchodská, E. (2022) *Přehled opatření v modelu PLUMM.* Dostupné 25. 01. 26 z https://www.mobilita-ieep.cz/vystup_plumm_opatreni/

Centrum dopravního výzkumu. (2019). *Dopravní model města Ústí nad Labem. Závěrečná zprava.* Dostupné 05. 05. 2025 z: https://www.usti.cz/files/dopravni-portal/pumm/dm_zaverecna-zprava.pdf

Centrum dopravního výzkumu. (2023). *Katalog (kategorizace) dopravních prostředků z oblasti mikromobility.* Dostupné 20. 11. 2025 z: https://www.akademiemobility.cz/exe/file/be3dc42c076e71aefd80a6b27.pdf/Katalog%20mikromobility.pdf

Conceição, M. A., Monteiro, M. M., Kasraian, D., van den Berg, P., Haustein, S., a Miranda, B. (2023). The effect of transport infrastructure, congestion and reliability on mental wellbeing: a systematic review of empirical studies. *Transport reviews*, *43*(2), 264-302. https://doi.org/10.1080/01441647.2022.2100943

Curtis, C., Olaru, D., Smith, B., W. Reed, T., Knight, C. a Biermann, S. (2025). Sustainable urban mobility transitions through working from home (WFH). *Travel Behaviour and Society, 39,* 100953. https://doi.org/10.1016/j.tbs.2024.100953

Čarvašová, A. (2021). Application of Flexible Working Conditions in South Bohemian SMEs Operating in Service Sector. *Economics Working Papers Economics Working Papers*, *5*(6), 5-36. https://doi.org/10.32725/ewp.2021.006

Český statistický úřad. (2021). *Dojížďka do zaměstnání a škol v roce 2021*. Dostupné 30. 03. 2025 z: https://csu.gov.cz/produkty/vyjizdka-a-dojizdka-do-zamestnani-a-skol-podle-vysledku-scitani-lidu-2021

Český statistický úřad. (2025). *Počet zaměstnanců – přepočtené počty.* Dostupné z 10. 10. 2025 https://csu.gov.cz/docs/107508/eee1b541-ff71-aa60-2a63-42886ec19551/11002425q2p1a.pdf?version=1.1

Dėdelė, A., Miškinytė, A., Andrušaitytė, S., a Nemaniūtė-Gužienė, J. (2020). Dependence between travel distance, individual socioeconomic and health-related characteristics, and the choice of the travel mode: a cross-sectional study for Kaunas, Lithuania. *Journal of Transport Geography*, *86*, 102762. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102762

Di Marino, M., Tomaz, E., Henriques, C., a Chavoshi, S. H. (2023). The 15-minute city concept and new working spaces: a planning perspective from Oslo and Lisbon. *European Planning Studies*, *31*(3), 598-620. https://doi.org/10.1080/09654313.2022.2082837

Downs, A. (2004). *Still Stuck in Traffic: Coping with Peak-Hour Traffic Congestion.* Washington, D.C.: Brookings Institution.

Duchoňová, K. (2020). *Manuál pro zaměstnavatele, kteří mají zájem o zapojení do projektu „Flexibilně do práce v Ústeckém kraji“.* Úřad práce ČR.

Duranton, G., a Turner, M. A. (2009). The fundamental law of road congestion: evidence from US cities. *National Bureau of economic research, 15376.* https://doi.org/10.3386/w15376

Eurostat (2025). *Part-time employment rate.* Dostupné 15. 10. 2025 z https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tesem100/default/table?lang=en

Furindiani, I., a Sulistyaningrum, E. (2026). On the move: how transport infrastructure shapes commuter choices in Greater Jakarta. *Urban, Planning and Transport Research*, *14*(1), 2603743 https://doi.org/10.1080/21650020.2025.2603743

Güven, G. (2025). Telework-induced urban sprawl and traffic congestion: a social discount rate analysis. *European Transport Research Review*, *17*(1), 44. https://doi.org/10.1186/s12544-025-00730-z

Herzog, I. (2024). The city-wide effects of tolling downtown drivers: Evidence from London's congestion charge. *Journal of Urban Economics*, *144*, 103714. https://doi.org/10.1016/j.jue.2024.103714

Hopkins, J.L., (2019) *Could flexible working be the solution to congestion in our cities?* Dostupné 04. 08. 2025 z: https://www.weforum.org/stories/2019/09/flexible-working-solution-congestion-cities/

Huang, Z., Loo, B. P., a Axhausen, K. W. (2023). Travel behaviour changes under Work-from-home (WFH) arrangements during COVID-19. *Travel Behaviour and Society*, *30*, 202-211. https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.09.006

Jurníčková, P., Matulayová, N., Olecká, I., Šlechtová, H., Zatloukal, L., a Jurníček, L. (2024). Home-office managers should get ready for the "New Normal". *Administrative Sciences*, *14*(2), 34. https://doi.org/10.3390/admsci14020034

Kalašová, A., Paľo, J., Černický, Ľ., a Čulík, K. (2024). Research on the Impact of Flexible Working Hours on Reducing Traffic Delays in the City. *Applied Sciences*, *14(17)*, 7941. https://doi.org/10.3390/app14177941

Kim, J. (2019). Estimating the social cost of congestion using the bottleneck model. *Economics of Transportation*, *19*, 100119. https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2019.100119

Kochan, R. (2021). *Domácka práca, telepráca a home office – v čom sa líšia?* Dostupné 17. 09. 2025 z: https://www.podnikajte.sk/pracovne-pravo-bozp/domacka-praca-telepraca-home-office-v-com-sa-lisia

Kolarova, V., Eisenmann, C., Nobis, C., Winkler, C., a Lenz, B. (2021). Analysing the impact of the COVID-19 outbreak on everyday travel behaviour in Germany and potential implications for future travel patterns. *European Transport Research Review*, *13*(1), 27. https://doi.org/10.1186/s12544-021-00486-2

Kotíková, J., Kyzlinková, R., Váňová, J., Veverková, S., a Vychová, H. (2020). *Flexibilní formy práce-homeworking v ČR a vybraných evropských zemích*. Praha: Výzkumný ústav práce a sociálních věcí, v. v. i.

Lazarova, Vitanova, L., Shirinyan, E., Trendafilova, T., a Petrova-Antonova, D. (2025). Understanding Sofia's travel dynamics: Study of private traffic patterns and urban mobility. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, *30*, 101352. https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101352

Melia, S., a Bartle, C. (2022). Who uses e-bikes in the UK and why? *International Journal of Sustainable Transportation*, *16*(11), 965-977. https://doi.org/10.1080/15568318.2021.1956027

Miskinyte, A., Dedele, A., Andrusaityte, S. a Nemaniute-Guziene, J. (2019). Impact of commuting distance on travel mode choice: active and passive transport. E*nvironmental Epidemiology, 3,* 272. https://doi.org/10.1097/01.EE9.0000608904.80486.31

Ng, W. S., a Acker, A. (2018). Understanding urban travel behaviour by gender for efficient and equitable transport policies. *International Transport Forum Discussion Paper, 2018-01*. https://doi.org/10.1787/eaf64f94-en

NSP. (2025). Kategorie CZ-ISCO. Dostupné 14. 10. 2025 z: https://nsp.cz/iscohttps://nsp.cz/isco

Obdržálková, E., a Moravcová, M. (2022). Pros and Cons of Home Office during the Covid-19 Pandemic. *SHS Web of Conferences 135,* 01023. https://doi.org/10.1051/shsconf/202213501023

PlusPortal.cz. (2024). *Není pracovní doba jako pracovní doba.* Dostupné 02. 09. 2025 z: https://plusportal.cz/blog/neni-pracovni-doba-jako-pracovni-doba#:~:text=

Růžičková, B. (2024). *Pevná nebo pružná pracovní doba. O co vlastně jde?* Dostupné 10. 08. 2025 z: https://www.dobraprace.cz

Sánchez-Vaquerizo, J. A., a Helbing, D. (2025). Spatial econometrics to estimate traffic reduction by transforming office space into housing and other land uses: The case for Barcelona. *Cities*, *162*, 105901. https://doi.org/10.1016/j.cities.2025.105901

Shiftan, Y., Albert, G., a Keinan, T. (2012). The impact of company-car taxation policy on travel behavior. *Transport Policy*, *19*(1), 139-146. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.09.001

Su, Q., a Wang, D. Z. (2021). Bottleneck congestion and work starting time distribution considering household travels. *Transportation Research Board, 19-02437* https://doi.org/10.48550/arXiv.2104.00938

Svaz dovozců automobilu. (2025). *Registrace nových OA v ČR 2/2025.* Dostupné 23. 03. 2025 z: https://portal.sda-cia.cz/stat.php?n#str=nova

Šmite, D., Klotins, E., a Moe, N. B. (2024). What Attracts Employees to Work on Site in Times of Increased Remote Working?. *IEEE Software*, *42*(1), 100-109. https://doi.org/10.1109/MS.2024.3375964

Thompson, R.J., Payne, S.C. a Taylor, A.B. (2015). Applicant attraction to flexible work arrangements: Separating the influence of flextime and flexplace. *Journal of Occupational and Organizational Psychology, 88,* 726-749. https://doi.org/10.1111/joop.12095

UNFCCC, M. (2015). Adoption of the Paris Agreement FCCC/CP/2015/L. 9/Rev. 1. *United Nations Framework Convention on Climate Change*. Paris: United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC).

van der Loop, H., Haaijer, R., a Willigers, J. (2019). The impact of various forms of flexible working on mobility and congestion estimated empirically. *Autonomous vehicles and future mobility (pp. 125-139*). https://doi.org/10.1016/B978-0-12-817696-2.00010-X

Výzkumný ústav práce a sociálních věcí, v. v. i. a TREXIMA, spol. s. r. o. (2022). Flexibilní formy práce v ČR. *Svaz průmyslu a dopravy České republiky.*

Wöhner, F. (2022). Work flexibly, travel less? The impact of telework and flextime on mobility behavior in Switzerland. *Journal of transport geography*, *102*, 103390. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103390

Wöhner, F. (2023). Work flexibly, travel more healthily? How telework and flextime affect active travel in Switzerland? *Transportation Research Part A: Policy and Practice, 174,* 103748. https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103748

Zákon č. 262/2006 Sb., zákon zákoník práce, ve znění účinném od 01. 01. 2007

Zdopravy.cz (2025). *Londýn zvyšuje o pětinu poplatek za vjezd do centra. Končí 100% osvobození pro elektromobily*. Dostupné 21. 01. 2026 z: https://zdopravy.cz/londyn-zvysuje-o-petinu-poplatek-za-vjezd-do-centra-konci-100-osvobozeni-pro-elektromobily-265746/

Zimanová, A. (2024). *Sdílená ekonomika* (bakalářská práce). Západočeská univerzita v Plzni.

Seznam příloh

Příloha 1: Dotazník ……..…….46
Příloha 2: Očekávané a pozorované četnosti ……..……..…50

Příloha 1: Dotazník

Dobrý den! Jmenuji se Anastasiia Poliakova. Jsem studentka Fakulty sociálně ekonomické Univerzity Jana Evangelisty Purkyně. V rámci své závěrečné práci dělám výzkum o tom, jak typ pracovní doby ovlivňuje dopravní preference zaměstnanců (25-45 let) v Ústí nad Labem.

Dotazník je zcela anonymní a vyplnění dotazníku zabere u Vás přibližně 10 minut. Získané údaje budou použity výhradně pro zpracování mé bakalářské práce.

Děkuji Vám za Váš čas a ochotu.

1) Jaký je Váš současný status z hlediska zaměstnání?
    a. Převážně zaměstnanec / zaměstnankyně
    b. Osoba samostatně výdělečně činná (OSVČ)
    c. Student / studentka
    d. Nezaměstnaný/á
    e. Na rodičovské dovolené

    Už nemají možnost vyplňovat dotazník dál

2) Jaký je Váš aktuální pracovní úvazek?
    a. Pracuji na plný úvazek
    b. Pracuji na částečný úvazek
3) Váš věk:

    ……..
4) Vaše pohlaví:
    a. Muž
    b. Žena
    c. Nechci uvádět
5) Jaké máte nejvyšší dosažené vzdělání?
    a. Základní
    b. Střední s výučním listem
    c. Střední s maturitní zkouškou
    d. Vyšší odborné
    e. Vysokoškolské
6) Do jaké z kategorie můžete zařadit vaše současné povolání?
    a. Zaměstnanci v ozbrojených silách
    b. Zákonodárci a řídící pracovníci
    c. Specialisté
    d. Techničtí a odborní pracovníci

e. Úředníci
f. Pracovníci ve službách a prodeji
g. Kvalifikovaní pracovníci v zemědělství, lesnictví a rybářství
h. Řemeslníci a opraváři
i. Obsluha strojů a zařízení, montéři
j. Pomocní a kvalifikovaní pracovníci

7) Jaký je Váš průměrný hrubý měsíční příjem (bez odměn)?
   a. Do 37 000 Kč
   b. 37 001 – 61 000 Kč
   c. Nad 61 001 Kč
   d. Nechci uvádět
8) Jaká je forma Vaše pracovní doby?
   a. Pevná pracovní doba v místě výkonu zaměstnání
   b. Pružná pracovní doba v místě výkonu zaměstnání
   c. Pracuji flexibilně mimo kanceláři
   d. Pracuji z domova
   e. Kombinuji práce z domova a pevnou pracovní dobu
   f. Kombinuji práce z domova a pružnou pracovní dobu
   g. Jiné: ……..
9) Jak jste spokojeni s vaší současnou pracovní dobou?
   a. Spokojený/á
   b. Spíše spokojený/á
   c. Spíše nespokojený/á
   d. Nespokojený/á
10) Uvažoval(a) jste někdy o změně typu pracovní doby (např. pevná pracovní doba → práce z domová)?
   a. Ano
   b. Ne
11) O jaké změně jste uvažoval(a)? Odpověď napište do políčka níž.

   ……
12) Jak často dojíždíte do zaměstnání?
   a. Každý pracovní den
   b. Několikrát týdně
   c. Jednou za týden

d. Převážně pracuji z domova
e. Pracuji flexibilně, nejsem vázán na konkrétní místo.

13) Jakým způsobem se nejčastěji dopravujete do svého zaměstnání?
a. Osobním automobilem (řidič)
b. Osobním automobilem (spolujezdec)
c. Autobusem, trolejbusem
d. Vlakem
e. Na jízdním kole
f. Pěšky
g. Pracuji z domova
h. Kombinuji více způsobu dopravy
i. Jiné: …….

14) Dojíždíte do Ústí nad Labem za prací z jiného města?
a. Ano
b. Ne

15) Na jaké vzdálenosti od vašeho bydliště je vaše pracoviště? (Uveďte v km)
……..

16) Jaký je Váš průměrný počet ujetých kilometrů za jeden pracovní den (včetně aktivit mimo práci):
a. Do 15 kilometrů
b. 16 km – 30 km
c. 31 km – 45 km
d. 46 km – 60 km
e. 61 km – 75 km
f. Nad 76 km

17) Z jakých důvodů kromě cesty do práce obvykle jezdíte po městě?
a. Nakupování
b. Doprovod děti
c. Vzdělávání
d. Volnočasové aktivity
e. Návštěva k rodičům/příbuzným
f. Jiné: ……..

18) Jak často při dojíždění do práce stojíte v dopravních zácpách?
a. Často (téměř denně)

b. Občas (několikrát týdně)
c. Málokdy (jednou týdně)
d. Nikdy

19) Dokážete odhadnout, kolik minut strávíte v dopravních zácpách v jednom pracovním dni? (Uveďte v minutách)

…….

20) Motivovala by Vás změna typu pracovní doby k používání jiného dopravního prostředku?

a. Ano
b. Spíš ano
c. Spíš ne
d. Ne

21) Prosím ohodnoťte, jak jsou důležité pro Vás faktory, uvedené v tabulce) při výběru dopravního prostředku pro cestu do zaměstnání. (1 = zcela nedůležitý, 5 = velmi důležitý)

	1	2	3	4	5
Rychlost dopravy					
Pohodlí při cestování (např. komfortní sedačky)					
Pohodlí při cestování (např. bez přestupu)					
Možnost kombinace více způsobů dopravy					
Ekologické aspekty					

Příloha 2: Očekávané a pozorované četnosti

Jaká je forma Vaší pracovní doby? * Jakým způsobem se nejčastěji dopravujete do svého zaměstnání? Crosstabulation										
			Jakým způsobem se nejčastěji dopravujete do svého zaměstnání?							
			1	2	3	4	5	6	7	8	Total
Jaká je forma Vaší pracovní doby?	1	Count	38	5	25	3	2	7	8	0	88
		Expected Count	40,9	5,0	20,2	3,9	1,1	6,2	8,4	2,2	88,0
	2	Count	17	3	7	3	0	3	3	0	36
		Expected Count	16,7	2,1	8,3	1,6	0,5	2,5	3,4	0,9	36,0
	3	Count	0	0	0	0	0	0	0	4	4
		Expected Count	1,9	0,2	0,9	0,2	0,1	0,3	0,4	0,1	4,0
	4	Count	5	0	3	0	0	0	0	0	8
		Expected Count	3,7	0,5	1,8	0,4	0,1	0,6	0,8	0,2	8,0
	5	Count	5	1	1	1	0	1	1	0	10
		Expected Count	4,6	0,6	2,3	0,4	0,1	0,7	1,0	0,3	10,0
	6	Count	6	0	0	0	0	0	3	0	9
		Expected Count	4,2	0,5	2,1	0,4	0,1	0,6	0,9	0,2	9,0
	7	Count	2	0	0	0	0	0	0	0	2
		Expected Count	0,9	0,1	0,5	0,1	0,0	0,1	0,2	0,1	2,0
Total		Count	73	9	36	7	2	11	15	4	157
		Expected Count	73,0	9,0	36,0	7,0	2,0	11,0	15,0	4,0	157,0