

Študentská vedecká aktivita

**Dochádzanie študentov Ekonomickej fakulty UMB a jeho vplyv na
well-being dochádzajúcich**

Patrícia Búryová

Sekcia: Spoločenské vedy

Konzultant: Ing. Barbora Mazúrová, PhD.

Banská Bystrica 2026

Abstrakt

Príspevok sa zaoberá dochádzaním študentov Ekonomickej fakulty Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici a jeho vplyvom na ich well-being. Cieľom bolo zistiť, ako študenti dochádzajú a či to má nejaký vplyv na to, ako sa celkovo cítia a ako sú spokojní so životom. Údaje boli zbierané prostredníctvom dotazníka, ktorý vyplnilo 166 respondentov. Po vylúčení študentov, ktorí nesúhlasili s podmienkami prieskumu a označili odpoveď, že nedochádzajú do školy z miesta bydliska do iného mesta/obce bolo do analýzy zahrnutých 146 dochádzajúcich študentov. Výsledky ukázali, že väčšina respondentov dochádza viac ako 60 minút a najčastejšie cestuje autom. Zistilo sa, že dlhšia cesta znižuje spokojnosť s dochádzaním, ale celkovú životnú spokojnosť priamo neovplyvňuje. Dôležitejšie ako samotná dĺžka cesty je to, ako študenti dochádzanie subjektívne prežívajú — čím sú s ním spokojnejší, tým lepšie hodnotia aj svoj život celkovo.

Kľúčové slová: dochádzanie; well-being; životná spokojnosť; študenti; Spearmanova korelácia

Abstract

This paper deals with the commuting of students at the Faculty of Economics of Matej Bel University in Banská Bystrica and its impact on their well-being. The aim was to find out how students commute and whether it has any effect on how they feel and how satisfied they are with their lives. Data were collected through a questionnaire completed by 166 respondents. After excluding students who did not agree to the survey conditions and those who indicated that they do not commute from their place of residence to another town or municipality, a total of 146 commuting students were included in the analysis. The results showed that the majority of respondents commute more than 60 minutes one way and most commonly travel by car. It was found that longer commuting time reduces satisfaction with commuting but does not directly affect overall life satisfaction. More important than the length of the journey itself is how students subjectively experience commuting — the more satisfied they are with it, the better they also evaluate their life overall.

Key words: commuting; well-being; life satisfaction; students; Spearman correlation

Úvod

Dochádzanie je bežnou súčasťou života väčšiny študentov. Každý deň alebo každý týždeň sa presúvajú z domova do školy a späť, pričom na ceste trávajú neraz aj niekoľko hodín. Napriek tomu sa tejto téme, najmä v slovenskom prostredí, venuje pomerne málo pozornosti. Väčšina výskumov sa zameriava na dochádzanie do práce, no skúsenosti študentov sú v mnohom podobné a ich well-being je rovnako dôležitý.

Táto práca sa zameriava na študentov Ekonomickej fakulty Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici. Zaujímalo ma, ako títo študenti dochádzajú najmä ako často, ako dlho, akým spôsobom, koľko ich to stojí a či má dochádzanie nejaký vplyv na to, ako sa cítia a ako sú spokojní so svojím životom.

Práca je rozdelená na dve časti. V teoretickej časti sa venujem tomu, čo hovorí odborná literatúra o dochádzaní a well-beingu a aký vzťah medzi nimi výskumy identifikujú. V analytickej časti predstavujem výsledky dotazníkového prieskumu, ktorý som realizovala medzi študentmi EF UMB v roku 2026.

1. TEORETICKÁ ČASŤ

Táto kapitola sa zameriava na základné teoretické poznatky týkajúce sa problematiky dochádzania a jeho vplyvu na well-being jednotlivcov. Vychádza z aktuálnych domácich aj zahraničných zdrojov, ktoré sa venujú charakteristikám dochádzania, rôznym prístupom k meraniu well-beingu a vzťahom medzi týmito dvoma oblasťami.

1.1. Dochádzanie ako spoločenský a ekonomický jav

Domácnosti si denne rozdeľujú čas medzi platenú prácu, neplatené činnosti a voľný čas. Významnú časť dňa zaberá aj presúvanie sa, napríklad medzi domovom a pracoviskom, školou alebo miestami trávenia voľného času. Tento pohyb si vyžaduje určitý čas, ktorý by mohol byť využitý aj iným spôsobom (Pappalardo a kol., 2016). Podľa Liu, Chen a Cao (2021) sa pojem „cesta“ chápe najmä ako dochádzanie, teda pravidelné presúvanie sa do práce alebo školy a späť, pričom nezahŕňa voľnočasové či spoločenské presuny.

V kontexte trhu práce sa dochádzanie považuje za prejav priestorovej pracovnej mobility, ktorá odráža ochotu jednotlivcov presúvať sa za pracovnými príležitosťami. Obe formy mobility súvisia s flexibilitou pracovnej sily (Mazúrová a Kollár, 2017). Dochádzanie sa vo všeobecnosti považuje za jednu z najmenej obľúbených činností v dennom režime jednotlivca (Mazúrová a kol., 2021). Tradične sa vníma ako časová záťaž, ktorá narúša hranice medzi pracovnými a rodinnými rolami (Montazer a Young, 2024), no môže byť tiež vnímané ako príležitosť na oddych a psychickú samostatnosť (Sandberg a kol., 2023).

S dochádzaním sú spojené dva kľúčové typy nákladov. Prvým je strata času pri presune medzi domovom a pracoviskom, druhým sú priame finančné výdavky závisiace od vzdialenosti a zvoleného dopravného prostriedku (Mazúrová a kol., 2021). Výskumy ukazujú, že muži trávia dochádzaním do práce viac času a celkovo sú mobilnejší, pričom sú vo všeobecnosti ochotnejší prekonávať väčšie vzdialenosti (Uramová a Orviská, 2016; Bäckström, Sandow, 2016).

1.2. Well-being

Well-being (ďalej WB) sa vo všeobecnosti chápe ako stav dobrého psychického fungovania a pozitívneho prežívania. Zahŕňa pocity radosti, spokojnosti, ale aj vnímanie zmyslu a významu života (Liu a kol., 2021). Podľa autorov Mantripragada a Prasad (2025) ide o stav psychickej, telesnej a sociálnej pohody, ktorý neznamená iba neprítomnosť choroby.

Existuje tiež subjektívny well-being (ďalej SWB), ktorý sa definuje ako stav duševnej pohody zahŕňajúci hodnotenia života a emocionálne reakcie jednotlivca na jeho skúsenosti (Mazúrová a kol., 2021). SWB zahŕňa kognitívnu zložku — spokojnosť so životom — a

afektívnu zložku, ktorá odráža intenzitu pozitívnych aj negatívnych emócií (Jain a Handy, 2025).

1.2.1. Hedonický a eudaimonický WB

WB sa najčastejšie vysvetľuje prostredníctvom dvoch navzájom prepojených filozofických smerov (Liu a kol., 2021). Hedonický WB sa sústreďuje na aktuálne emocionálne prežívanie — prítomnosť pozitívnych emócií, absenciu negatívnych a spokojnosť so životom. Eudaimonický WB kladie dôraz na rozvoj osobného potenciálu a dosahovanie zmysluplných cieľov, zahŕňa sebaakceptáciu, osobný rast, zmysel života, autonómiu a pozitívne vzťahy (Sandberg a kol., 2023).

Niektoré výskumy naznačujú, že eudaimonické dimenzie sú s prežívaním WB prepojené silnejšie než hedonické a majú tendenciu pretrvávať dlhšie. Aktivity hodnotené vysoko z hľadiska eudaimonického WB majú často aj vyššie hodnoty hedonického WB, no opak neplatí automaticky (Liu a kol., 2021).

Na hodnotenie WB slúžia rôzne meracie nástroje: Škála spokojnosti so životom, Škála pozitívnych a negatívnych emócií, Oxfordská dotazníková škála šťastia, krátka forma Mental Health Continuum a Škála rozvoja (Flourishing Scale), ktorá hodnotí pozitívne medziľudské vzťahy, pocit kompetentnosti a vnímanie zmyslu a cieľa v živote (Liu a kol., 2021; Yang a kol., 2025).

1.2.2. Faktory ovplyvňujúce WB

Celkový WB je formovaný skúsenosťami z rôznych oblastí života — pracovným životom, zdravotným stavom aj vzťahmi. Faktory ovplyvňujúce SWB možno rozdeliť na vonkajšie (prostredie, sociálne vzťahy, finančná situácia) a vnútorné (osobnostné vlastnosti, sebahodnotenie) (Pašková, 2009). Vyšší príjem a vyššie vzdelanie bývajú spojené s vyššou životnou spokojnosťou (Jain a Handy, 2025). Výsledky výskumov týkajúcich sa rozdielov medzi pohlaviami nie sú jednoznačné — niektoré štúdie neidentifikujú žiadne rozdiely, iné uvádzajú vyššiu spokojnosť u mužov, viaceré zasa u žien (Liu a kol., 2021). Medzi najdôležitejšie oblasti ovplyvňujúce celkovú spokojnosť patria rodinné a partnerské vzťahy (Jain a Handy, 2025).

1.3. Vzťah dochádzania a WB

Cestovanie, a najmä každodenné dochádzanie, tvorí dôležitú súčasť každodenného života, keďže umožňuje ľuďom dostať sa do práce, školy či k potrebným službám (Jain a Handy, 2025). Zážitok z dochádzania neostáva izolovaný — môže prenikať do pracovného aj súkromného života (Wiese a kol., 2024). Prechodový priestor počas cesty zároveň môže umožňovať

psychologické odpútanie sa od práce a prispievať k prevencii vyhorenia (Montazer a Young, 2024).

Spokojnosť s dochádzkou možno definovať ako osobné hodnotenie skúsenosti s dopravou (Yu a kol., 2024). Skúsenosť z dochádzania zahŕňa inštrumentálne faktory (pohodlie, predvídateľnosť, finančné náklady) a afektívne faktory (pocity radosti, stresu, nudy alebo kontroly). Výskumy ukazujú, že keď sa skutočný spôsob dochádzky nezhoduje s preferenciami cestujúceho, môže to viesť k psychickej nepohode a nižšej spokojnosti (Yang a kol., 2025).

Jedným z najčastejších dôsledkov dochádzania je zvýšená miera stresu. Dochádzanie pôsobí ako zdroj stresu, ktorý vyvoláva nepríjemné pocity a aktivuje fyzické stresové reakcie (Zhang a Ma, 2024). Výskumy naznačujú, že ženy reagujú na stres z dochádzania citlivejšie ako muži (Liu a kol., 2021) a že vyššia úroveň vnímaného stresu počas dochádzky je spojená s nižším SWB (Yang a kol., 2025).

Mnohé štúdie ukázali, že počas cesty do práce a späť ľudia prežívajú najmenej pozitívnych a najviac negatívnych pocitov v porovnaní s inými každodennými aktivitami (Clark a kol., 2020). Na druhej strane, niektorí ľudia vnímajú cestu ako príležitosť venovať sa sebe — počúvaním hudby, tichým premýšľaním alebo pozorovaním okolia (Zhang a Ma, 2024).

Pocit kontroly zohráva dôležitú úlohu: situácie, ktoré človek nedokáže ovplyvniť, ako sú dopravné zápchy alebo meškania, zvyšujú stres. Ľudia, ktorí majú možnosť voliť medzi viacerými spôsobmi dopravy, pociťujú menej stresu než tí, ktorí sú odkázaní len na jeden spôsob cestovania (Zhang a Ma, 2024).

1.3.1. Dĺžka dochádzania

Dĺžka dochádzky má výrazný vplyv na SWB (Yang a kol., 2025). Čas strávený dochádzaním ovplyvňuje, ako si domácnosť rozdelí každodenný program a aké aktivity si môže dovoliť (Mazúrová a Kollár, 2017). Medzinárodné štúdie ukazujú, že čím dlhšie ľudia dochádzajú, tým nižšia je ich spokojnosť a celkový WB, pričom dlhé dochádzanie je tiež často spojené so zvýšenou mierou stresu (Yang a kol., 2025; Zhang a Ma, 2024).

Výskumy zaviedli pojmy ideálny čas dochádzky a tolerovateľný čas dochádzky. Spokojnosť s dochádzkou rastie, keď sa skutočný čas blíži ideálnemu (asi 10–20 minút), a po prekročení tolerovateľného času (30–40 minút) začína klesať (Yang a kol., 2025). Čas strávený dochádzkou zároveň skracuje priestor pre iné dôležité aktivity, ako sú spánok, voľný čas alebo pohyb, čo narúša rovnováhu medzi pracovným a súkromným životom (Haas a Osland, 2014).

Niektoré výskumy poukazujú na tzv. paradox dochádzania, podľa ktorého ľudia s dlhšími cestami nemusia vykazovať nižší SWB, pretože ich dlhé dochádzanie je vyvážené vyšším

príjmom alebo kvalitnejším bývaním (Mantripragada a Prasad, 2025). Predlžovanie času stráveného cestovaním tiež znižuje priestor na pohyb a šport a súvisí s vyšším indexom telesnej hmotnosti a rizikom srdcovo-cievnych ochorení (Mantripragada a Prasad, 2025).

1.3.2. Spôsob dochádzania

Okrem dĺžky cesty zohráva dôležitú úlohu aj zvolený dopravný prostriedok (Liu a kol., 2021). Výber dopravného prostriedku ovplyvňujú objektívne faktory (dopravná infraštruktúra, klimatické podmienky) aj subjektívne (osobné preferencie, finančné možnosti, časové usporiadanie) (Mazúrová a kol., 2021).

Aktívne spôsoby dochádzania — chôdza a bicyklovanie — vyvolávajú viac pozitívnych emócií a sú spojené s nižšími nákladmi, kontaktom s prírodou a priaznivým vplyvom na zdravie (Sandberg a kol., 2023; Yang a kol., 2022). Zároveň podporujú eudaimonický WB, keďže prispievajú k pocitu autonómie a kompetentnosti (Sandberg a kol., 2023). Na druhej strane, zlá kvalita chodníkov, nedostatočné cyklotrasy alebo vysoké znečistenie ovzdušia môžu tieto výhody znižovať (Liu a kol., 2021).

Dochádzanie autom je často vnímané ako najmenej priaznivý spôsob dopravy, keďže súvisí s vyššou mierou stresu, dopravnými zápchami a nepredvídateľnosťou (Zhang a Ma, 2024). Napriek tomu viaceré práce uvádzajú, že vodiči áut sú spokojnejší než cestujúci autobusom, čo sa pripisuje pocitu pohodlia, bezpečia a flexibility (Mantripragada a Prasad, 2025).

Cestujúci vo verejnej doprave väčšinou uvádzajú najnižšiu spokojnosť — zdrojom nespokojnosti sú prestupy, slabá nadväznosť spojov a preplnenosť (Jain a Handy, 2025; Mantripragada a Prasad, 2025). Verejná doprava má však aj pozitívne aspekty: umožňuje multitasking, sociálne interakcie a bola spojená s nižším výskytom depresívnych príznakov v porovnaní s cestovaním autom (Mantripragada a Prasad, 2025).

Tento prehľad ukazuje, že znalosti o vzťahoch medzi rôznymi typmi WB pri dochádzaní sú stále neúplné a výskumy často prinášajú protichodné výsledky (Sandberg a kol., 2023). Dochádzanie nemožno vnímať výlučne negatívne — v dobre fungujúcom dopravnom prostredí môže predstavovať prirodzený medzistupeň medzi pracovným a osobným životom. Problémom sa stáva až vtedy, keď čas strávený na cestách prekračuje únosnú hranicu (Mantripragada a Prasad, 2025). Vhodne nastavená dopravná politika dokáže zmierniť negatívne dopady dochádzania na celkovú pohodu ľudí (Majumdar a kol., 2021).

2. ANALYTICKÁ ČASŤ

Analytická časť práce predstavuje výsledky dotazníkového prieskumu realizovaného medzi študentmi Ekonomickej fakulty Univerzity Mateja Bela v Banskej Bystrici. Cieľom bolo zmapovať charakter dochádzania študentov a identifikovať jeho vzťah k ich well-beingu.

2.1 Charakteristika výskumnej vzorky

Dotazník bol rozoslaný študentom Ekonomickej fakulty UMB v Banskej Bystrici. Celkovo ho vyplnilo 166 respondentov. Po vylúčení tých, ktorí nepotvrdili súhlas s podmienkami prieskumu alebo v čase vyplňania neboli študentmi, a tých, ktorí označili, že nedochádzajú do školy z iného mesta/obce (ot8 = nie), analytická vzorka pozostáva zo 146 dochádzajúcich študentov.

Vzorku tvorí 115 žien (78,8 %) a 31 mužov (21,2 %). Priemerný vek respondentov je $23,0 \pm 5,2$ roka, čiže zhruba od 18 do 28 rokov ($SD = 5,2$), pričom najmladší respondent mal 19 a najstarší 51 rokov. Veková skupina 20 – 24 rokov tvorí jadro vzorky. Z hľadiska stupňa štúdia prevažujú študenti prvého stupňa vysokoškolského štúdia (bakalárske, 81,5 %), zatiaľ čo 18,5 % tvorili študenti druhého stupňa (inžinierske). Podrobná charakteristika vzorky je uvedená v tabuľke 1.

Tabuľka 1 Charakteristika výskumnej vzorky ($n = 146$)

Charakteristika	n	%
Pohlavie		
Žena	115	78,8 %
Muž	31	21,2 %
Typ štúdia		
Vysoká škola – I. stupeň (Bc.)	119	81,5 %
Vysoká škola – II. stupeň (Mgr./Ing.)	27	18,5 %
Priemerný vek	23,0 rokov	$SD = 5,2$
Celkom	146	100 %

Zdroj: Vlastné spracovanie.

2.1.1 Kraj bydliska respondentov

Keďže prieskum bol realizovaný na Ekonomickej fakulte UMB v Banskej Bystrici, nie je prekvapujúce, že najväčšiu skupinu respondentov tvoria študenti s bydliskom v Banskobystrickom kraji (54 respondentov, 37,0 %). Na druhom mieste je Žilinský kraj (34 respondentov, 23,3 %), čo je pochopiteľné vzhľadom na relatívnu blízkosť a dobre zabezpečené vlakové spojenie s Banskou Bystricou. Tretia najväčšia skupina pochádza z Prešovského kraja, keďže EF UMB pôsobí aj v meste Poprad (22 respondentov, 15,1 %). Trenčiansky kraj je zastúpený 15 respondentmi (10,3 %) a Nitriansky 11 respondentmi (7,5 %). Košický kraj zastupuje 7 respondentov (4,8 %). Dvaja respondenti uviedli bydlisko mimo Slovenska (1,4 %) a jeden pochádza z Bratislavského kraja (0,7 %). Trnavský kraj nebol v súbore zastúpený vôbec. Rozloženie respondentov podľa kraja bydliska zobrazuje tabuľka 2.

Tabuľka 2 Kraj bydliska respondentov (n = 146)

Kraj bydliska	n	%
Banskobystrický	54	37,0 %
Žilinský	34	23,3 %
Prešovský	22	15,1 %
Trenčiansky	15	10,3 %
Nitriansky	11	7,5 %
Košický	7	4,8 %
Mimo Slovenska	2	1,4 %
Bratislavský	1	0,7 %
Celkom	146	100 %

Zdroj: Vlastné spracovanie.

2.2 Charakteristika dochádzania študentov

Najčastejšie využívaným dopravným prostriedkom je auto, ktorým dochádza 58 respondentov (39,7 %). Na druhom mieste je vlak s 39 respondentmi (26,7 %) a na treťom medzimestský autobus s 32 respondentmi (21,9 %). Spolujazdu využíva 11 študentov (7,5 %). Ostatné spôsoby dopravy (MHD, pešo, taxi) sú zastúpené minimálne.

Z hľadiska frekvencie dochádzania dominuje dochádzanie raz za týždeň (60 respondentov, 41,1 %) a niekoľkokrát do týždňa (57 respondentov, 39,0 %). Každodenné dochádzanie uvádza

iba 10,3 % respondentov (15 respondentov), čo súvisí s tým, že väčšina študentov počas školského týždňa býva v meste štúdia alebo v blízkosti. Prehľad spôsobu a frekvencie dochádzania je v tabuľke 3.

Tabuľka 3 Spôsob a frekvencia dochádzania (n = 146)

Charakteristika dochádzania	n	%
Spôsob dochádzania		
Auto	58	39,7 %
Vlak	39	26,7 %
Autobus (medzimestský)	32	21,9 %
Spolujazda	11	7,5 %
Iné (MHD, pešo, taxi)	6	4,1 %
Frekvencia dochádzania		
Denne	15	10,3 %
Niekoľkokrát do týždňa	57	39,0 %
Raz za týždeň	60	41,1 %
Niekoľkokrát do mesiaca	14	9,6 %

Zdroj: Vlastné spracovanie.

Výraznou črtou vzorky je dĺžka cesty. Až 65,1 % respondentov uvádza, že cesta od miesta bydliska do školy trvá viac ako 60 minút, čo je výrazne nad hranicou tzv. tolerovateľného času dochádzky (30 – 40 minút), ktorú identifikujú výskumy v oblasti well-beingu (Yang a kol., 2025). Iba 12,3 % dochádza do 30 minút. Zodpovedajúce rozdelenie vzdialeností ukazuje, že polovica respondentov (50,7 %) prekonáva viac ako 80 km. Prehľad časovej a priestorovej náročnosti dochádzania zobrazuje tabuľka 4.

Tabuľka 4 Čas cesty a vzdialenosť (n = 146)

Čas/vzdialenosť	n	%
Čas cesty (jedným smerom)		
Do 30 minút	18	12,3 %
31 – 60 minút	33	22,6 %

Viac ako 60 minút	95	65,1 %
Vzdialenosť		
Do 30 km	22	15,1 %
31 – 80 km	50	34,2 %
Viac ako 80 km	74	50,7 %

Zdroj: Vlastné spracovanie.

Čo sa týka týždenných výdavkov na dochádzanie, najväčšia skupina respondentov (44 respondentov - 30,1 %) vynakladá do 10 € týždenne, ďalších 41 respondentov (28,1 %) uvádza výdavky v rozmedzí 11 – 20 €. Výdavky nad 30 € týždenne má 34 respondentov (22,7 %). Relatívne nízke výdavky súvisia s tým, že väčšina študentov využíva zvýhodnené cestovné (ISIC, študentské tarify) alebo dochádza hromadnou dopravou.

2.3 Vplyv dochádzania na well-being študentov

Na meranie celkovej životnej spokojnosti (kognitívnej zložky subjektívneho well-beingu) bola použitá Škála spokojnosti so životom (SWLS – Satisfaction With Life Scale) pozostávajúca z piatich položiek hodnotených na škále 0 – 6. Súhrnné SWLS skóre dochádzajúcich študentov dosahuje priemer 18,38 bodu (SD = 6,00) z maxima 30 bodov, čo zodpovedá strednej až mierne nadpriemernej úrovni životnej spokojnosti. Hedonický well-being bol meraný aj otázkami o celkovom pociť (M = 5,05 z max. 7) a úrovni energie (M = 4,14 z max. 7), čo naznačuje, že respondenti sa celkovo cítia skôr príjemne a majú stredne vysokú energetickú úroveň.

Spokojnosť s dochádzaním bola meraná piatimi položkami (ot18A – ot18E) na škále 0 – 6. Celková priemerná miera spokojnosti s dochádzaním je 2,96 z maxima 6, čo naznačuje len mierne pozitívne hodnotenie. Najvyšší priemer dosiahla položka Som úplne spokojný/á so svojim dochádzaním (M = 3,50), najnižší dosiahla položka Dochádzanie mi prináša dobrý pocit (M = 2,36).

V rámci otázky 14 respondenti hodnotili 18 tvrdení o subjektívnom prežívaní dochádzania. Tabuľka 5 uvádza priemery pre vybrané kľúčové tvrdenia. Z negatívnych vplyvov dosahuje najvyšší priemer fyzická únava (M = 3,73) a psychické vyčerpanie (M = 3,37), čo naznačuje, že dlhé a časovo náročné cesty fyzicky aj psychicky zaťažujú respondentov. Naopak, medzi najsilnejšie prežívanými dôsledkami celkovo patria tvrdenia o skrátení času s rodinou a

priateľmi ($M = 4,61$) a menej času na oddych ($M = 4,36$) – tieto hodnoty sú najvyššie spomedzi všetkých 18 položiek.

Tabuľka 5 Vybrané tvrdenia o vplyve dochádzania na well-being ($n = 146$)

Tvrdenie (škála 0 – 6)	Priemer	Smer. odchýlka
Fyzicky unavuje	3,73	1,75
Psychicky vyčerpaný/á	3,37	1,79
Negatívny vplyv na náladu	2,99	1,74
Zdroj stresu	2,82	1,82
Skracuje čas s rodinou/kamarátmi	4,61	1,62
Menej času na oddych/volnočasové aktivity	4,36	1,73
Nepredvídateľnosť znižuje pohodu	3,95	1,79
Odpútanie od školských povinností	3,49	1,87
Aktivity prinášajúce pohodu	3,32	1,94

Zdroj: Vlastné spracovanie.

2.4 Vzťah medzi charakteristikami dochádzania a well-beingom

Vzťahy medzi premennými som skúmala pomocou Spearmanovej korelácie, ktorá je vhodná pre moje typy dát. Výsledky korelácie sú zhrnuté v tabuľke 6.

Čas cesty vykazuje štatisticky vysoko významný vzťah so spokojnosťou s dochádzaním ($r_s = -0,377$, $p < 0,001$) a s negatívnym vplyvom dochádzania ($r_s = 0,414$, $p < 0,001$). To znamená, že čím dlhšia je cesta, tým menej sú respondenti spokojní s dochádzaním a tým silnejší je jeho negatívny dopad na ich pohodu. Zaujímavým zistením je, že čas cesty nemá štatisticky významný vzťah k celkovej životnej spokojnosti meranej škálou SWLS ($r_s = -0,036$, $p = 0,668$). Toto zistenie je v súlade s tzv. paradoxom dochádzania popísaným v literatúre, podľa ktorého ľudia dokážu kompenzovať dlhé dochádzanie inými faktormi, ako napríklad výhodami bývania alebo prístupom k štúdiu (Mantripragada a Prasad, 2025).

Spokojnosť s dochádzaním naopak pozitívne koreluje s celkovou životnou spokojnosťou ($r_s = 0,306$, $p < 0,001$), s celkovým pocitom ($r_s = 0,316$, $p < 0,001$) aj s úrovňou energie ($r_s = 0,294$, $p < 0,001$). Negatívny vplyv dochádzania naopak životnú spokojnosť znižuje ($r_s = -$

0,277, $p < 0,001$). Tieto výsledky potvrdzujú, že subjektívne prežívanie dochádzania – nie samotná dĺžka cesty – má priamy vzťah k well-beingu respondentov.

Tabuľka 6 Spearmanove korelácie medzi premennými ($n = 146$)

Vzťah (Spearmanova korelácia)	rs	p-hodnota	Signifikancia
Čas cesty → spokojnosť s dochádzaním	-0,377	< 0,001	***
Čas cesty → negatívny vplyv dochádzania	0,414	< 0,001	***
Čas cesty → životná spokojnosť (SWLS)	-0,036	0,668	ns
Spokojnosť s dochádzaním → SWLS	0,306	< 0,001	***
Negatívny vplyv dochádzania → SWLS	-0,277	0,001	***
Spokojnosť s dochádzaním → celkový pocit	0,316	< 0,001	***
Spokojnosť s dochádzaním → energia	0,294	< 0,001	***
Poznámka: *** $p < 0,001$ (výsledok je vysoko významný); ns – nesignifikantné (výsledok nie je štatisticky významný)			

Zdroj: Vlastné spracovanie.

$p < 0,001$ — výsledok je vysoko významný (v tabuľke označené ***)

$p > 0,05$ — výsledok nie je štatisticky významný, môže byť náhodný (označené **ns** = not significant)

Záver

Cieľom tejto práce bolo zistiť, ako dochádzajú študenti Ekonomickej fakulty UMB v Banskej Bystrici a či má dochádzanie vplyv na ich well-being. Na základe dotazníkového prieskumu, do ktorého sa zapojilo 146 dochádzajúcich študentov, som dospela k niekoľkým zaujímavým zisteniam.

Ukázalo sa, že väčšina respondentov čelí naozaj dlhým cestám — až 65 % z nich dochádza viac ako hodinu a viac ako polovica prekonáva vzdialenosť nad 80 km. Najčastejšie cestujú autom alebo vlakom, pričom väčšina dochádza raz týždenne alebo niekoľkokrát do týždňa. To naznačuje, že mnohí študenti počas týždňa bývajú v Banskej Bystrici a domov sa vracajú len cez víkend.

Čo sa týka vzťahu medzi dochádzaním a well-beingom, zistila som, že dlhšia cesta znižuje spokojnosť s dochádzaním a zvyšuje jeho negatívny vplyv na pohodu. Zaujímavé však je, že dĺžka cesty sama o sebe priamo neovplyvňuje celkovú životnú spokojnosť. To by mohlo naznačovať, že si na dlhé dochádzanie zvyknú alebo ho vyvážia inými faktormi.

Dôležitejšie ako to, koľko času strávia na ceste, je to, ako to dochádzanie prežívajú. Študenti, ktorí sú so svojim dochádzaním spokojnejší, sú celkovo spokojnejší aj so životom, cítia sa lepšie a majú viac energie. To je podľa mňa kľúčové zistenie tejto práce.

Výsledky tejto práce majú aj praktické využitie. Ukazujú, že ak by sa zlepšil komfort, spoľahlivosť a predvídateľnosť dopravy, mohlo by to mať pozitívny dopad na pohodu dochádzajúcich študentov. Zároveň si uvedomujem, že táto práca má svoje obmedzenia, ako napríklad to, že vzorka pochádza len z jednej fakulty, takže výsledky nemožno zovšeobecňovať na všetkých slovenských študentov. Do budúca by bolo zaujímavé porovnať skúsenosti študentov z rôznych škôl alebo regiónov.

Zoznam použitej literatúry

- BÄCKSTRÖM, Pia a Erika SANDOW. 2016. Commuting time of retirement. In *Annals of Regional Science*. 2016, vol. 56, no. 1, pp. 125–152.
- CLARK, Ben, Kiron CHATTERJEE, Adam MARTIN a Adrian DAVIS. 2020. How commuting affects subjective wellbeing [online]. New York: Springer, 2020 [cit. 2025-11-19]. Dostupné na: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:000583562100004>
- HAAS, Anette a Liv OSLAND. 2014. Commuting, migration, housing and labour markets: complex interactions. In *Urban Studies*. 2014, vol. 51, no. 3, pp. 463–476.

- JAIN, Aakansha a Susan HANDY. 2025. How does commute well-being affect life satisfaction? Evidence from UC Davis [online]. In *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. London: Elsevier Science Ltd, 2025 [cit. 2025-11-19]. Dostupné na: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001561061700001>
- LIU, Qihao, Chia-Lin CHEN a Mengqiu CAO. 2021. Exploring the relationship between the commuting experience and hedonic and eudaimonic well-being [online]. In *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Oxford: Pergamon-Elsevier Science Ltd, 2021 [cit. 2025-11-19]. Dostupné na: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:000704350500005>
- MAJUMDAR, Bandhan Bandhu, Malavika JAYAKUMAR, Prasanta K. SAHU a Dimitris POTOGLU. 2021. Identification of key determinants of travel satisfaction for developing policy instrument to improve quality of life: An analysis of commuting in Delhi [online]. In *Research in Transportation Business & Management*. London: Elsevier Science Ltd, 2021 [cit. 2025-11-19]. Dostupné na: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:000679368900011>
- 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]. In *Transport Reviews*. London: Elsevier Science Ltd, 2025 [cit. 2025-11-19]. Dostupné na: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001510694700001>
- MAZÚROVÁ, Barbora a Ján KOLLÁR. 2017. Labour mobility in household decision making on time allocation [online]. In: *ETAP – Economic Theory and Practice International Scientific Conference*. Banská Bystrica: Ekonomická fakulta UMB, 2017 [cit. 2026-02-19]. Dostupné na: https://lms.umb.sk/pluginfile.php/484144/mod_resource/content/1/ETAP%20Mazurova%2C%20Kollar%20-%20Labour%20mobility%20in%20household%20decision-making%20on%20time%20allocation.pdf
- MAZÚROVÁ, Barbora, Ján KOLLÁR a Gabriela NEDELLOVÁ. 2021. Travel Mode of Commuting in Context of Subjective Well-Being — Experience from Slovakia [online]. In *Sustainability*. Basel: MDPI AG, 2021 [cit. 2025-11-19]. Dostupné na: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:000645723100001>
- MONTAZER, Shirin a Marisa YOUNG. 2024. The Long Haul Home: The Relationship between Commuting Distance, Work Hours, Work-to-Family Conflict, and Psychological Distress [online]. In *Work and Occupations*. Thousand Oaks: SAGE Publications Inc, 2024

[cit. 2025-11-19]. Dostupné na: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001274968700001>

- PAPPALARDO, Luca, Salvatore RINZIVILLO a Filip SIMINI. 2016. Human Mobility Modelling: Exploration and Preferential Return Meet the Gravity Model. In *Procedia Computer Science*. 2016, vol. 83, pp. 934–939.
- PAŠKOVÁ, Lucia. 2009. *Subjektívna pohoda vysokoškolských študentov*. Banská Bystrica: Univerzita Mateja Bela, Pedagogická fakulta, 2009. 87 s. ISBN 978-80-8083-818-8.
- SANDBERG, Birgitta, Leila HURMERINTA, Henna M. LEINO, Esko LEHTONEN a Jari LYYTIMÄKI. 2023. Time-related aspects of commute well-being [online]. In *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. London: Elsevier Science Ltd, 2023 [cit. 2025-11-19]. Dostupné na: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001006840200001>
- URAMOVÁ, Marta, Marta ORVISKÁ et al. 2016. *Neplatená práca na Slovensku*. Banská Bystrica: Belianum UMB, 2016. 314 s.
- 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 [online]. In *Journal of Business and Psychology*. London: Springer Nature, 2024 [cit. 2025-11-19]. Dostupné na: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001066731800001>
- YANG, Jiankun, Min HE a Mingwei HE. 2022. Exploring the Group Difference in the Nonlinear Relationship between Commuting Satisfaction and Commuting Time [online]. In *International Journal of Environmental Research and Public Health*. Basel: MDPI AG, 2022 [cit. 2025-11-19]. Dostupné na: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:000832165000001>
- YANG, Haoran et al. 2025. Commuting satisfaction, stress, and subjective well-being: Evidence from Chinese urban commuters [online]. In *Transport Policy*. Oxford: Pergamon-Elsevier Science Ltd, 2025 [cit. 2025-11-19]. Dostupné na: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001561061700001>
- 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 [online]. In *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. Oxford: Pergamon-Elsevier Science Ltd, 2024 [cit. 2025-11-19]. Dostupné na: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001157829900001>

- ZHANG, Xuenuo a Liang MA. 2024. Impact of commuting on mental well-being: Using time-stamped subjective and objective data [online]. In *Journal of Transport & Health*. London: Elsevier Science Ltd, 2024 [cit. 2025-11-19]. Dostupné na: <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001317566700001>