



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

ANALÝZA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI ÚSTECKÉHO KRAJE VE VAZBĚ NA POTŘEBY ZAMĚSTNAVATELŮ

ZADAVATEL	Svaz průmyslu a dopravy České republiky
PROJEKT	Propojování národního, odvětvového a regionálního sociálního dialogu v ČR reg. č. CZ.03.1.52/0.0/0.0/15_002/0000026
ZPRACOVATEL	ppm factum research s.r.o.
DATUM	22/5/2019

Projekt Propojování národního, odvětvového a regionálního sociálního dialogu v ČR je financován z Evropského sociálního fondu prostřednictvím Operačního programu Zaměstnanost a státního rozpočtu České republiky.
Projekt realizuje Svaz průmyslu a dopravy České republiky spolu s Českomoravskou konfederací odborových svazů.

Obsah

1	Zadání a metodika analýzy	3
1.1	Zadání	3
1.2	Metodika	4
1.3	Charakteristiky výběrového souboru a porovnání se základním souborem	5
1.4	Přílohy této zprávy	6
2	Typologie podniků z hlediska dopravní obslužnosti	7
2.1	Poloha podniku	7
2.2	Blízkost veřejné dopravy	8
2.3	Směný provoz a doprava	9
3	Doprava zaměstnanců do práce	11
3.1	Vzdálenost	11
3.2	Způsob dopravy	12
3.3	Poskytované benefity dopravy	15
4	Hodnocení dopravní obslužnosti	17
4.1	Spokojenost zaměstnavatelů	17
4.2	Spokojenost zaměstnanců	18
5	Řešení problému dopravní obslužnosti	20
5.1	Kdo by měl problém řešit	20
5.2	Jak se s dopravou vyrovnávali zaměstnavatelé v minulosti	23
5.3	Jak se s dopravou vyrovnávají zaměstnavatelé v současnosti	25
5.4	Návrhy pro zlepšení dopravní obslužnosti	27
6	Závěrečné zhodnocení zaměstnavatelů	30
7	Zhodnocení a doporučení	31
8	Příloha zprávy – použitý dotaník	32

1 ZADÁNÍ A METODIKA ANALÝZY

1.1 Zadání

Analýzu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje provedl realizátor ppm factum research na základě smlouvy se Svazem průmyslu a dopravy ČR, reg. č. CZ.03.1.52/0.0./0.0/15_002/0000026. V rámci zadávací dokumentace byly specifikovány jak cíle výzkumu, tak i metodika.

Cílem analýzy bylo zmapovat současný stav dopravní obslužnosti Ústeckého kraje s ohledem na potřeby zaměstnavatelů působících v regionu, předložit jim možné postupy při řešení situace.

Aktuální ekonomický rozvoj přinesl do regionu mimo jiné vysokou zaměstnanost. Ta se bohužel projevila i v negativním světle, protože v jejím důsledku razantně ubylo kvalifikované pracovní síly. Poptávka firem na trhu práce po kvalifikovaných pracovnících výrazně převýšila nabídku. A protože dobré dopravní spojení je pro řadu lidí jedním z důležitých kritérií při rozhodování se o setrvání v zaměstnání či hledání nové práce, stává se tato problematika i pro firmy zásadním tématem. Nejen doprava současných a potenciálních zaměstnanců do zaměstnání, ale také dobrá dopravní dostupnost pro studenty hledající brigády, praxe a stáže ve firmách je klíčovým prvkem při výběru zaměstnavatele k navázání spolupráce.

Hlavními cíli dotazníkového šetření, které probíhalo na vzorku podnikatelských subjektů a zaměstnavatelů v Ústeckém kraji, bylo:

- Zjistit statistiky dopravy stávajících a potenciálních zaměstnanců do a z podniku
- Zjistit zapojení firem do jednání na téma dopravní obslužnosti/dopravy s veřejnou správou, dopravci apod.
- Definovat náměty na podněty vedoucí ke zlepšení současného stavu
- Identifikovat benefity v oblasti dopravy poskytované firmami zaměstnancům

Je zde důležité zdůraznit, že se jedná o analýzu názorů vybraných subjektů (viz metodika dále) a tato analýza tak může sloužit pouze jako indikativní zpráva o dopravním chování zaměstnanců větších firem.

1.2 Metodika

Jak již bylo řečeno výše, metodika byla definována zadavatelem již při samotném výběrovém šetření. Byla zvolena metoda sběru dat online, na vzorku minimálně n=50 subjektů. Postup prací byl tedy následující:

- 1) Vytvoření dotazníku pro šetření mezi zaměstnavateli – Zpracovatel
- 2) Odsouhlasení finální verze dotazníku – Zadavatel
- 3) Naprogramování finální verze dotazníku s implementací všech relevantních kontrol – Zpracovatel
- 4) Kontrola online verze dotazníku – Zadavatel
- 5) Rozeslání online linku a reminderu – Zadavatel ve spolupráci s CzechInvest na své kontakty
- 6) Zpracování dat – Zpracovatel
- 7) Analytická zpráva včetně doporučení – Zpracovatel
- 8) Prezentace výstupů na setkání firem, zástupců kraje, obcí a dalších aktérů – Zpracovatel

Finální velikost vzorku: n=63 subjektů

Harmonogram:

- **Odsouhlasení finální verze dotazníku: 15. 3. 2019**
- Zahájení sběru dat 22. 3. 2019
- Zaslání reminderů 15. 4. 2019
- Ukončení sběru dat 30. 4. 2019
- Zpracování a čištění dat do 7. 5. 2019
- Analýza do 17. 5. 2019
- **Předání výstupů 20. 5. 2019**

Zvolená metodika přináší zajímavé postřehy a doporučení, v žádném případě však výstupy z analýzy nelze pokládat za reprezentativní. Vzorek zaměstnavatelů, kteří ve finále na dotazník odpověděli, je velmi nízký. Vzorek se oproti zadání podařilo dokonce navýšit, nicméně je vidět, že odvětvová struktura (viz tabulka 1) ani velikost podniků (viz tabulka 2) neodpovídají rozložení ekonomických subjektů na území kraje. Pro porovnání byla použita aktuální data ČSÚ ze statistické ročenky kraje 2018 (<https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-usteckeho-kraje-2018>). Na dotazník odpovídalo výrazně více zaměstnavatelů s více zaměstnanci a také z oboru NACE B-E (průmysl), než by odpovídalo reprezentativnímu rozložení firem v Ústeckém kraji. Obecně se tak metodika průzkumu blíží „anketě“, neboť pro výzkum byly osloveny jen určité podniky a nebylo přikročeno k motivaci těch zástupců zaměstnavatelů, kteří se pro neochotu nechtěli studie účastnit.

1.3 Charakteristiky výběrového souboru a porovnání se základním souborem

Tabulka 1. Porovnání odvětvové struktury

TŘÍDA NACE	ČSÚ – ÚSTECKÝ KRAJ (V %)	STRUKTURA VZORKU (V %)	ROZDÍL (v proc. bodech)
A Zemědělství, lesnictví, rybářství	3,9	-	-3,9
B-E Průmysl celkem	11,2	63,5	52,3
F Stavebnictví	13,5	7,9	-5,5
G Velkoobchod a maloobchod;	23,1	4,8	-18,3
H Doprava a skladování	2,9	-	-2,9
I Ubytování, stravování a pohostinství	6,6	-	-6,6
J Informační a komunikační činnosti	1,8	1,6	-0,2
K Peněžnictví a pojišťovnictví	2,3	-	-2,3
L Činnosti v oblasti nemovitostí	5,2	-	-5,2
M Profesionální, vědecké a technické činnosti	10,4	3,2	-7,2
N Administrativní a podpůrné činnosti	2,1		-2,1
O Veřejná správa a obrana; povinné soci. zabezpečení	0,4	1,6	1,2
P Vzdělávání	1,8	1,6	-0,2
Q Zdravotní a sociální péče	1,2	-	-1,2
R Kulturní, zábavní a rekreační činnosti	2,7	-	-2,7
S Ostatní činnosti	8,2	-	-8,2
T Činnosti domácností jako zaměstnavatelů	0,0	-	0,0
U Činnosti exteriorních organizací a orgánů	0,0	-	0,0
X nezjištěno	2,7	15,9	13,2

Tabulka 2. Porovnání podle počtu zaměstnanců

TŘÍDA NACE	ČSÚ – ÚSTECKÝ KRAJ (V %)	ČSÚ – ÚSTECKÝ KRAJ (V %) – BEZ NEJMENŠÍCH FIREM	STRUKTURA VZORKU (V %)
0 – 20 zaměstnanců	97	x	9,5
21 – 50 zaměstnanců	1	53,6	14,3
51 – 100 zaměstnanců	1	24,5	20,6
101 – 250 zaměstnanců	0	15,0	17,5
251 – 500 zaměstnanců	0	3,7	19,0
501 – 1000 zaměstnanců	0	2,2	9,5
Více než 1000 zaměstnanců	0	1,0	9,5

Tabulka 3. Místní příslušnost respondentů

MĚSTO	POČET	MĚSTO	POČET	MĚSTO	POČET
ÚSTÍ N. L.	10	RUMBURK	2	MIKULÁŠOVICE	1
KRUPKA	5	DOBŘÍŇ	1	PODBOŘANY	1
BÍTOZEVES	4	DUCHCOV	1	PROBOŠTOV	1
DĚČÍN	4	HROBČICE	1	ROUDNICE N. L.	1
TEPLICE	4	CHLUMEC	1	ŠLUKNOV	1
HAVRAŇ	3	JIŘÍKOV	1	ŠTĚTÍ	1
LOVOSICE	3	KLÁŠTEREC N. O.	1	TEREZÍN	1
D. PODLUŽÍ	2	KRÁSNÁ LÍPA	1	VARNSDORF	1
CHOMUTOV	2	LHOTKA N. L.	1	VELKÉ ŽERNOSEKY	1
LITVNÍNOV	2	LITOMĚŘICE	1	VRSKMAŇ	1
MOST	2	LOUNY	1		

Možnosti třídění vyššího stupně:

U většiny otázek je využíváno třídění druhého stupně, tzn. neanalyzujeme pouze celkové výsledky, ale díváme se také na třídění podle určitých ukazatelů. Ačkoliv je toto třídění velmi zajímavé a může přinést detailní vhled do problematiky, naráží na jednu zcela zásadní bariéru, **a tou je velmi malý vzorek v rámci těchto podskupin**. Celkově bylo dotázáno n=63 ekonomických subjektů, ale pokud se zaměříme na určité skupiny zaměstnavatelů (např. jen ti, kteří mají sídlo v průmyslové zóně, kteří mají do 50 zaměstnanců apod.), pak již narážíme na to, že vybraná skupina obsahuje odpovědi třeba jen od čtyř subjektů. Tyto výsledky jsou zatíženy velkou výběrovou chybou a jejich výsledky jsou pouze indikativní a slouží pouze k dokreslení situace. Rozhodně se nejedná o statisticky významné informace.

Velikost analyzovaných skupin zaměstnavatelů je vidět v tabulkách třídění 2. stupně, které jsou nedílnou součástí této zprávy.

1.4 Přílohy této zprávy

- Tabulky třídění 2. stupně (MS Excel)
- Grafy (MS Excel)

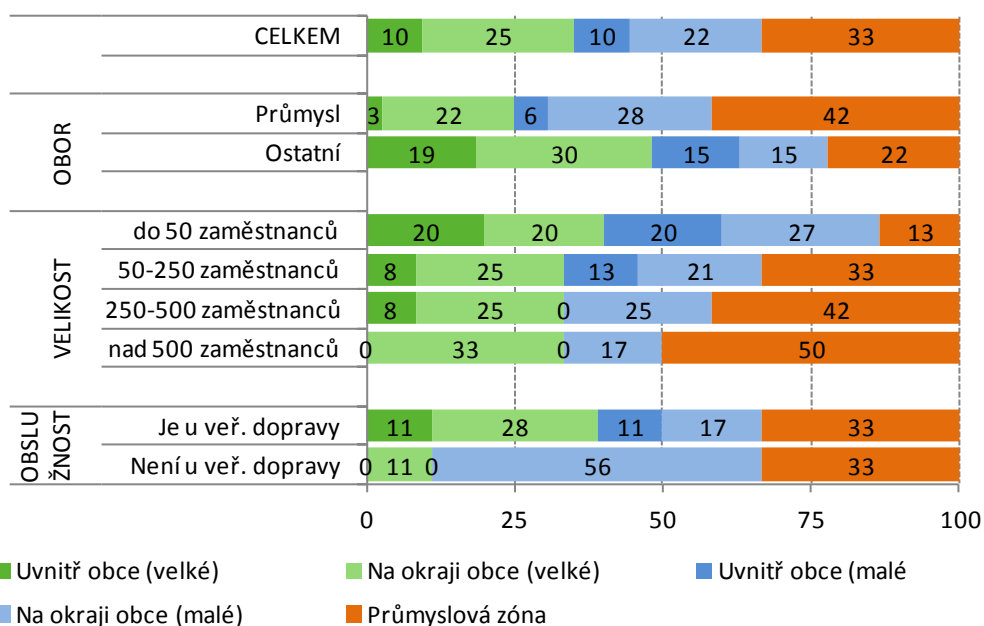
2 TYPOLOGIE PODNIKŮ Z HLEDISKA DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

2.1 Poloha podniku

Analyzované otázky A2. V jaké obci Ústeckého kraje sídlí Vaše provozovna? + A2a. Je Vaše provozovna umístěna uvnitř obce nebo na jejím okraji?

Abychom mohli lépe definovat skladbu zaměstnavatelů, kteří se průzkumu účastnili, zařadili jsme je do jednotlivých kategorií podle toho, kde se jejich provozovna nachází z hlediska polohy město/menší obec a centrum/okraj. Vzniklo tak 5 kategorií, které ukazuje Graf 1 níže. Zařazení do kategorie vycházelo jednak z deklarace v dotazníku, jednak z typologie obcí, ve kterých sami zaměstnavatelé uváděli, že mají sídlo.

Graf 1. Umístění podniku v rámci sídelní zástavby, n=63 celkem, údaje za celek a za jednotlivé skupiny podniků (v řádcích) v %



Ve vzorku zaměstnavatelů, kteří se průzkumu účastnili, sledujeme **relativně rovnoměrné rozložení z hlediska umístění v sídelní zástavbě**. Ve vzorku je tedy přibližně třetina (35 %) zaměstnavatelů, kteří mají sídlo ve větší obci, třetina (32 %) těch, co mají sídlo v malé obci, a třetina (33 %) těch, kteří mají sídlo v nějaké průmyslové zóně.

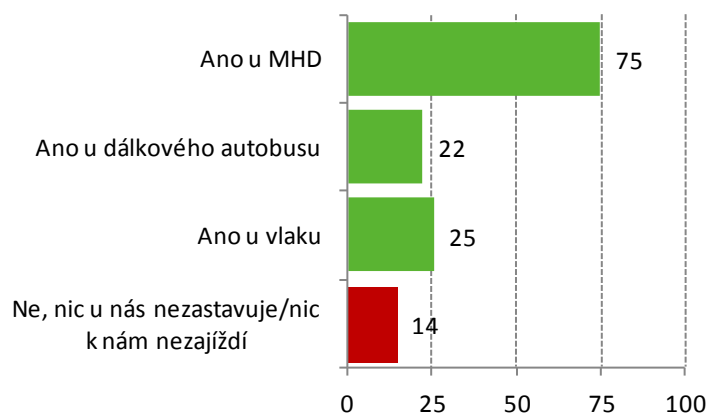
Je vidět, že v průmyslových zónách jsou nejčastěji největší podniky (50 % z nich), zatímco nejmenší podniky se koncentrují spíše do menších obcí. Z hlediska dostupnosti veřejné dopravy (viz také dále) se ukazuje, že podniky, které nemají veřejnou dopravu blízko svých provozoven, jsou daleko častěji v menších obcích.

2.2 Blízkost veřejné dopravy

Analyzovaná otázka A4. Je Vaše provozovna umístěna na stávajících obslužných trasách veřejné dopravy (vlak/bus)?

Ano u MHD, Ano u dálkového autobusu, Ano u vlaku, Ne, nic u nás nezastavuje/nic k nám nezajíždí

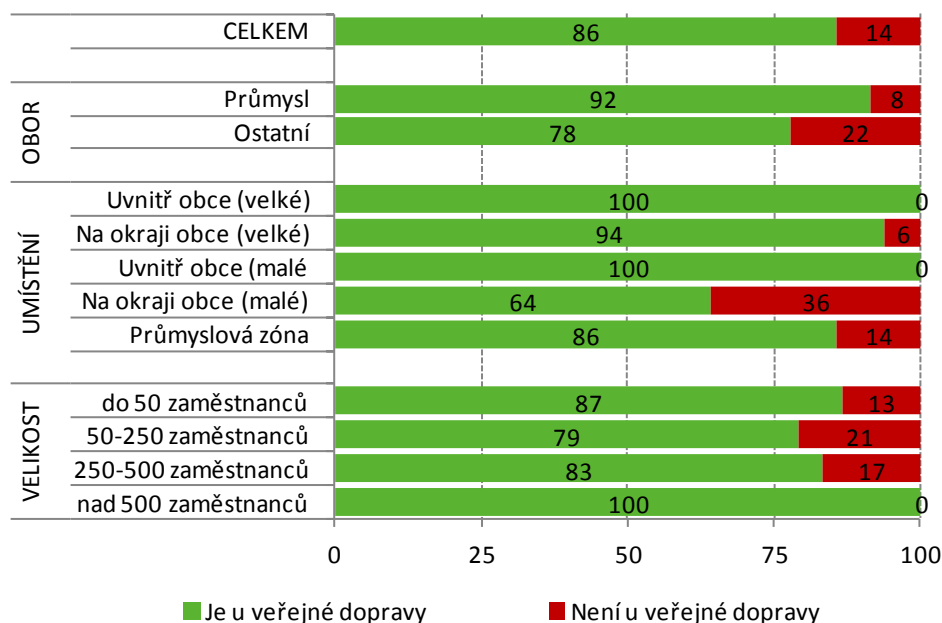
Graf 2. Umístění podniku na obslužných trasách veřejné dopravy, údaje za celý soubor v %, n=63, možnost více odpovědí (součet tedy přesahuje 100 %)



Pouhých 14 % zkoumaných podniků neleží v blízkosti veřejné dopravy. K třem čtvrtinám zkoumaných podniků přijíždí městská hromadná doprava a k více než pětině podniků pak přijíždí také vlak nebo autobus. Část podniků je obsluhována pouze autobusy či vlaky a MHD k nim nejezdí (13 % ze všech).

Jak se dále ukazuje, obslužnost veřejnou dopravou patří k největším problémům spontánně jmenovaným při zamýšlení se nad možnými zlepšeními v oblasti dopravní obslužnosti. Ačkoliv jsou tedy podniky relativně dobře na veřejnou dopravu napojené, ukazuje se, že spojení je často nedostačující nebo nepokrývá vhodně směnný provoz (viz dále).

Graf 3. Kategorizované umístění podniku u obslužných tras veřejné dopravy, n=63 celkem, údaje za celek a za jednotlivé skupiny podniků (v řádcích) v %



Abychom mohli lépe sledovat napojení na veřejnou dopravu, kategorizovali jsme sledované podniky do dvou skupin podle toho, zda mají k veřejné dopravě (MHD, autobus, vlak) přístup nebo ne.

Z hlediska rozložení zaměstnavatelů podle dalších kategorií můžeme vidět, že **větší problém s umístěním u obslužných tras veřejné dopravy mají podniky mimo průmysl a na okrajích malých obcí**, kde dokonce 36 % z nich uvádí, že k nim veřejná doprava nezajíždí. (Je ale potřeba si uvědomit, že v této kategorii bylo dotazováno pouze 14 subjektů).

2.3 Směnný provoz a doprava

Analyzované otázky

A5. Má Vaše společnost vícesměnný provoz? Ano, Ne

A5a. Je dopravní obslužnost přizpůsobena vícesměnnému provozu?

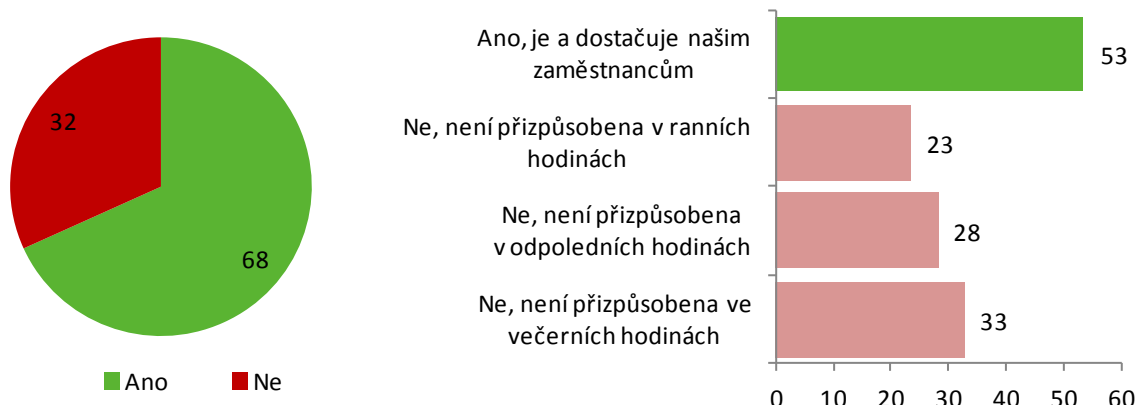
Ano, je a dostačuje našim zaměstnancům, Ne, není přizpůsobena v ranních hodinách (ranní směně),

Ne, není přizpůsobena v odpoledních hodinách (odpolední směně), Ne, není přizpůsobena ve večerních hodinách (večerní směně)

Jak již bylo řečeno výše, i když veřejná doprava u 86 % sledovaných zaměstnavatelů dojíždí až k podnikům, ne všude je tato doprava dobře přizpůsobena vícesměnnému provozu. Více než polovina sledovaných podniků (68 %) má vícesměnný provoz a jen polovině z těchto podniků vyhovuje dopravní obslužnost i v případě vícesměnného provozu.

Graf 4. Vícesměnný provoz, n=63, údaje v %

Graf 5. Přizpůsobení dopravy vícesměnnému provozu, n=43 (jen ti, co vícesměnný provoz mají), údaje v %, možnost více odpovědí (součet tedy přesahuje 100 %)



Graf ukazuje, že u 47 % zaměstnavatelů, kteří mají vícesměnný provoz, existují problémy v dopravní obslužnosti určitých směn. Pokud se zaměříme na denní dobu, pak je nejhorší situace u večerních hodin (problém pro 33 % podniků s vícesměnným provozem), následují odpolední hodiny (28 %) a ranní směny (23 %). Nelze říct, že existuje nějaká skupina podniků, kde by více vadila dopravní obslužnost pouze u ranní, odpolední či večerní směny. Naprostá většina podniků deklaruje nespokojenost s dopravní obslužností u více typů směn.

Tabulka 4. Kategorizované postoje k dostatečnosti dopravní obslužnosti u vícesměnného provozu

		POČET VE VZORKU	DOSTAČUJE (V %)	NE, JE NĚJAKÝ PROBLÉM (V %)
CELKEM		43	53	47
OBOR	Průmysl	30	53	47
	Ostatní	13	54	46
UMÍSTĚNÍ	Uvnitř obce (velké)	1	100	0
	Na okraji obce (velké)	11	73	27
	Uvnitř obce (malé)	2	50	50
	Na okraji obce (malé)	8	25	75
	Průmyslová zóna	21	52	48
VELIKOST	do 50 zaměstnanců	4	50	50
	50-250 zaměstnanců	17	59	41
	250-500 zaměstnanců	10	40	60

Pokud se zaměříme na jednotlivé typy zaměstnavatelů, pak můžeme největší problémy s dopravní obslužností během jednotlivých směn sledovat u podniků na okrajích malých obcí (relativně nejhorší pokrytí veřejnou dopravou). V jednotlivých kategoriích je ale jen velmi málo podniků, výsledky jsou tak spíše indikativní.

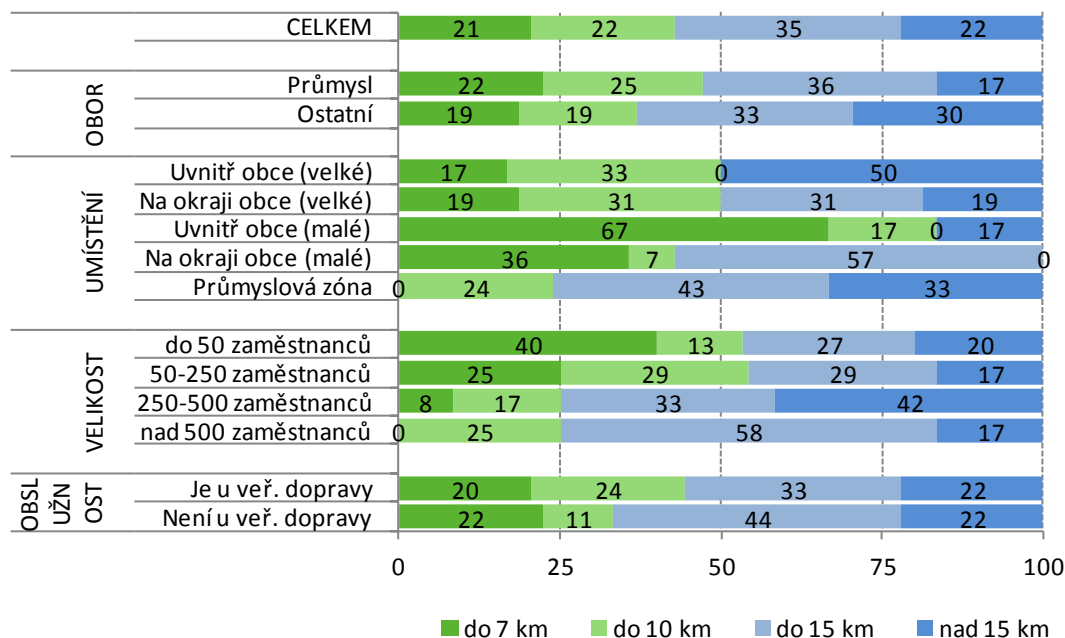
3 DOPRAVA ZAMĚŠTNACŮ DO PRÁCE

3.1 Vzdálenost

*Analyzovaná otázka: A3a. Kolik Vašich zaměstnanců dojíždí na pracoviště zhruba uvedený počet kilometrů? (pro každou vzdálenost uveďte počet zaměstnanců)
0–10 km, 10–20 km, 20–50 km, 50 a více*

Abychom mohli otázku dobře analyzovat (a nadále použít také jako třídící proměnnou pro další interpretace), bylo nejprve nutné jednotlivé zaměstnavatele rozdělit do typů podle převažujícího počtu kilometrů. Proto byl zkonstruován „index vzdálenosti“, který je váženým aritmetickým průměrem uváděných hodnot. Nejprve bylo určeno, jak velký podíl zaměstnanců z celkového počtu cestuje na uvedené vzdálenosti, a to pro každý podnik. Pro jednotlivé kategorie byla použita střední hodnota intervalu (tj. 5, 15, 35 a 70 km) a následně byl vypočítán index. Tento index byl následně kategorizován do 4 kategorií, jak ukazuje následující graf.

Graf 6. Kategorizovaná průměrná vzdálenost dojížděky, n=63 celkem, údaje za celek a za jednotlivé skupiny podniků (v řádcích) v %



Můžeme tedy říct, že v dojízdce zaměstnanců do podniků jsou sledovaní zaměstnavatelé v průměru **relativně rovnoměrně rozděleni** mezi kategorie do 7 km (21 %), 8-10 km (22 %) 11-15 km (35 %) a nad 15 km (22 %).

Ovšem pokud se podíváme na rozložení podle dalších sledovaných znaků, pak již z grafu zcela jasně vidíme, že **nejkratší dojížděku svých zaměstnanců mají nejmenší firmy** (do 7 km 40 % z nich), naopak nejdále dojíždějí zaměstnanci z největších firem (do 7 km nikdo). Existují také rozdíly v samotném umístění zaměstnavatele. Pokud je sídlo zaměstnavatele v menší obci, pak je dojížděka relativně nejmenší. Naopak do **podniků umístěných na okrajích větších obcí a v průmyslových zónách dojíždějí jejich zaměstnanci z větší vzdálenosti**.

Je zajímavé, že na vzdálenost dojížděky zaměstnanců do podniků **nemá příliš velký vliv to, zda je podnik v blízkosti veřejné dopravy**. Pokud v blízkosti veřejné dopravy je, pak je dojížděka o něco kratší (do 10 km 44 %) než u podniků, které u veřejné dopravy nejsou (do 10 km 33 %), ale rozdíl není tak velký, jak bychom očekávali.

3.2 Způsob dopravy

Analyzovaná otázka B1. Jak se dopravují Vaši zaměstnanci do podniku? Prosím uveďte u jednotlivých variant podíl v procentech.

Sami autem (vlastním či sdíleným), MHD, Veřejnou dopravou – autobusem, Veřejnou dopravou – vlakem, Kombinace veřejné dopravy a MHD, Firma zajišťuje vlastní svoz zaměstnanců, Pěšky/na kole

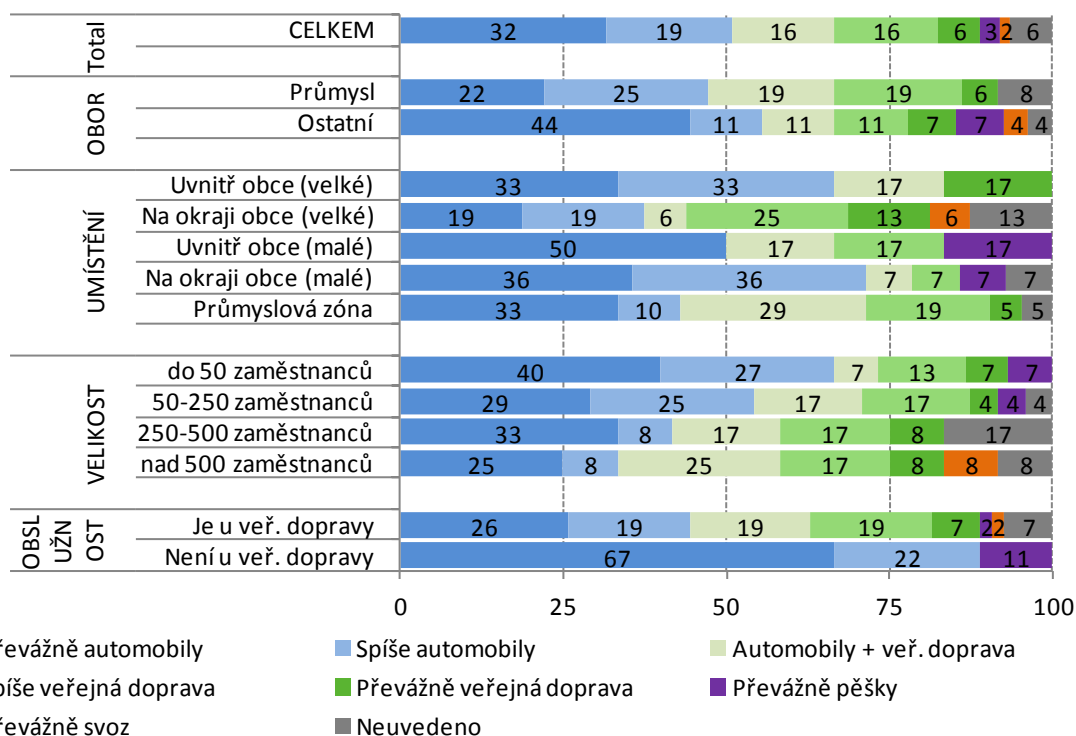
Interpretace této otázky v agregovaném pojetí je velmi složitá. Každý podnik, jehož zástupci dotazník vyplnili, má dopravní zvyklosti svých zaměstnanců trochu jiné. Nicméně abychom dokázali interpretačně otázku uchopit a také segmentovat zaměstnavatele do několika typů z hlediska způsobů dopravy, museli jsme komplexnost odpovědí zjednodušit. Proto jsme zvolili postup:

- Definování % zaměstnanců, kteří jezdí automobily vs. veřejnou dopravou (jakoukoliv) vs. pěšky u každého podniku.
- Vytvoření indexu podle % zastoupení těchto zjednodušených kategorií pro každý podnik.
- Typologie indexu, podle „síly“ jednotlivých způsobů dopravy pro všechny podniky.

Zkonstruovaný index tedy ukazuje převažující (!) způsob, který zaměstnanci při dopravě do práce realizují. V některých případech se ukazovalo, že procentní zastoupení dopravy automobily a MHD je velmi podobné, byla proto přidána kategorie automobily+veřejná doprava.

Typologie nezachycuje zcela přesně všechny typy dopravního chování zaměstnanců vybraných subjektů, nicméně umožňuje alespoň částečně a orientačně ukázat strukturu dopravního chování ve sledované populaci.

Graf 7. Typologie podniků podle převažujícího způsobu dopravy do práce, n=63 celkem, údaje za celek a za jednotlivé skupiny podniků (v řádcích) v %



Z interpretace výše uvedeného grafu je zřetelné, že **zaměstnanci většiny zkoumaných ekonomických subjektů se do práce nejčastěji dopravují automobily**. V celkovém součtu uvádí 32 % zaměstnavatelů, že se většina jejich zaměstnanců dopravuje převážně automobily. Téměř pětina (19 %) zaměstnavatelů pak uvádí, že větší část zaměstnanců se dopravuje automobily. Naproti tomu pouze 22 % zaměstnavatelů uvádí, že jejich zaměstnanci využívají ve větší míře spíše veřejnou dopravu.

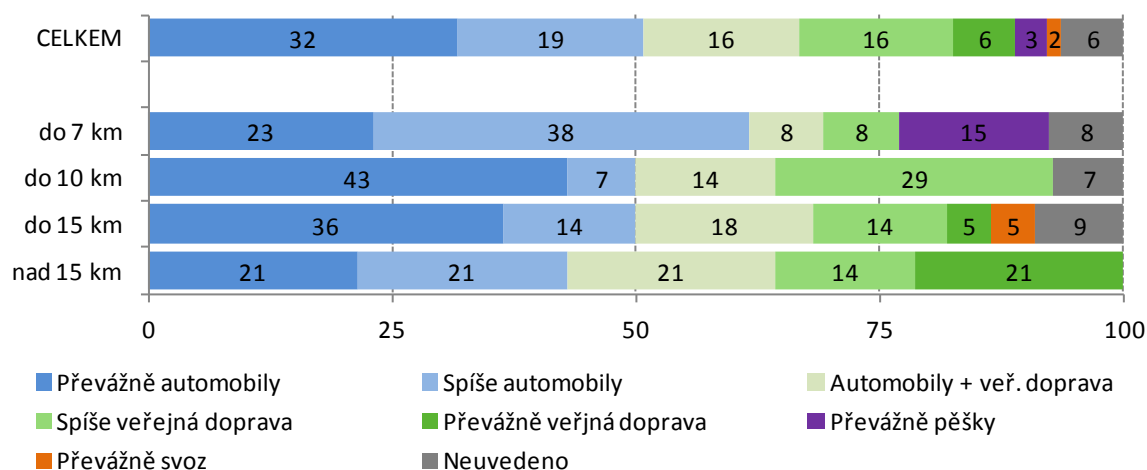
Pěšky se do zaměstnání z větší části dopravují jen zaměstnanci podniků v malých obcích, v celkovém součtu se jedná pouze o 3 % podniků. Ještě méně podniků pak má jako primární způsob dopravy svoz.

Je vidět, že blízkost veřejné dopravy u podniku do velké míry determinuje její využívání v dopravě. Zatímco u podniků, které jsou v blízkosti veřejné dopravy, využívá veřejnou dopravu 26 %, u těch, kde žádná veřejná doprava není, je to logicky 0 %. U těchto podniků je naopak zcela dominantní využívání automobilu.

Znovu upozorňujeme, že se jedná o převažující způsob dopravy. Neznamená to, že u těch podniků, u kterých jsme vypočítali, že patří do segmentu „PŘEVÁŽNĚ AUTOMOBILY“, jezdí všichni zaměstnanci jen automobily. Jen se jedná o velmi vysoký podíl. Stejně tak např. u kategorie „SPÍŠE AUTOMOBILY“ může třeba 20 % zaměstnanců chodit pěšky, nicméně převažuje automobil, příp. veřejná doprava.

Na způsob dopravy zaměstnanců do práce má také vliv délka cest, kterou musí každodenně absolvovat. Předpokládali jsme, že délka dojížděky bude do značné míry determinovat také způsob dopravy (čím delší, tím spíše využití automobilu). Nicméně tato hypotéza se ukázala jako nepravdivá, jak ukazuje následující graf:

Graf 8. Závislost převažujícího typu dopravy na délce dojížděky, n=63 celkem, údaje za celek a za jednotlivé skupiny podniků (v řádcích) v %



Ukazuje se, že vzdálenost **mezi bydlištěm a prací je determinující pouze pro dopravu pěšky**. Pouze ty podniky, do kterých dojíždějí zaměstnanci méně než 7 km (průměrně), deklarují, že jejich zaměstnanci také chodí převážně pěšky (15 %).

U ostatních vzdáleností neregistrujeme žádnou závislost na typu dopravy. Tedy jinak řečeno, způsob dopravy zaměstnanců do podniku není závislý na tom, jak daleko (průměrně!!) do podniku dojíždějí.

Samozřejmě je možné, že pokud bychom se dívali na individuální data zaměstnanců, pak by se nějaké zákonitosti mohly objevit, nicméně taková data k dispozici nemáme – pracujeme pouze s agregovanými daty za celé podniky, nikoliv s individuálními statistikami konkrétních zaměstnanců.

3.3 Poskytované benefity dopravy

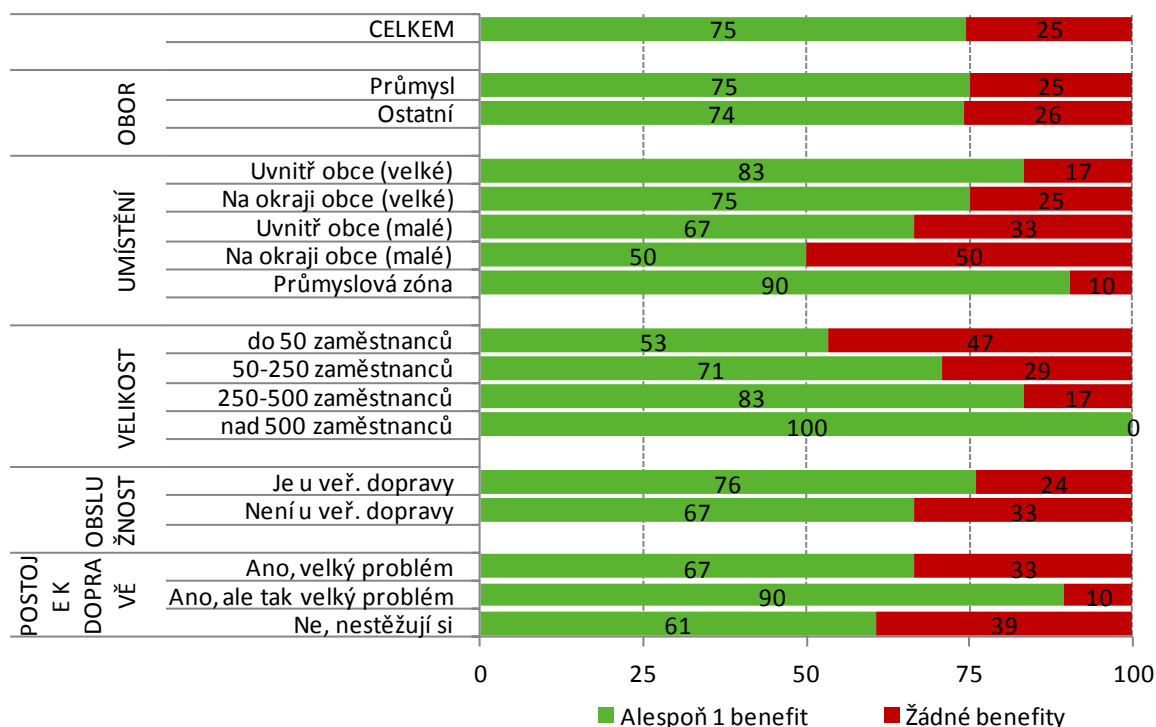
Analyzovaná otázka: B2. Poskytujete zaměstnancům v oblasti dopravy nějaké benefity?

Žádné, Uplatňujeme příspěvek na dopravu a odečítáme si jej z daní, Nabízíme ke mzdě také bonus na dopravu, Nabízíme volný začátek a konec pracovní doby, Nabízíme možnost práce z domova (home-office), Zajišťujeme vlastní svoz (vlastními vozy např. mikrobus), Zajišťujeme svoz smluvním dopravcem, Pomáháme s organizací spolujízdy (více lidí v 1 soukromém autě), Poskytujeme zaměstnancům firemní auto pro dopravu do práce, Obědy zdarma při jízdě do práce na kole, Poskytujeme zaměstnanců parkování zdarma na firemním parkovišti – kolik parkovacích míst:....., Jiné (prosím vypište)

Většina podniků si uvědomuje, že s dopravou mohou svým zaměstnancům pomáhat a také tak různými způsoby činí. **Tři čtvrtiny oslovených podniků poskytují svým zaměstnancům nějaké benefity v oblasti dopravy.**

Existuje ale 25 % podniků, které svým zaměstnancům žádné benefity na dopravu neposkytují. Jedná se častěji o malé podniky do 50 zaměstnanců, podniky v malých obcích a také ty podniky, pro něž doprava jejich zaměstnanců do práce není tak zásadní problém.

Graf 9. Poskytování benefitů podniky, n=63 celkem, údaje za celek a za jednotlivé skupiny podniků (v řádcích) v %



Jak ukazuje následující graf, zdaleka **nejčastějším poskytovaným benefitem jsou parkovací místa zdarma**. Tento benefit poskytuje celkem 63 % sledovaných podniků. Respondenti také mohli uvádět, kolika zaměstnancům je toto zvýhodněné parkování umožněno. **V průměru se jedná o 35 % všech zaměstnanců v podniku**, přičemž přesné počty se pohybují od 7 do 500.

S velkým odstupem pak následuje benevolence u nástupu do práce resp. konce směny. Pohyblivý začátek a konec směn (pracovní doby) samozřejmě může zaměstnancům pomoci v případě, že se do zaměstnání dopravují veřejnou dopravou a spoje jezdí jinak, než by zaměstnanci vyhovovalo. Tuto možnost dává svým zaměstnancům 33 % podniků.

Na třetím místě je tzv. „home office“, tedy práce z domova. Tuto možnost poskytuje svým zaměstnancům čtvrtina (25 %) sledovaných podniků. Nicméně si musíme uvědomit, že tato možnost platí především pro administrativní pracovníky, kteří nemusí obsluhovat ani stroje ani přímé zákazníky a navíc nejsou odpovědní za přímý provoz podniků (např. sklady apod.). Tedy možnost práce z domova se „hodí“ jen pro určité skupiny osob a rozhodně ne pro všechny.

Graf 10. Jmenované benefity dopravy, n=63, údaje v %, možnost více odpovědí (součet tedy přesahuje 100 %)



Výše uvedené benefity jsou spíše nepřímou podporou dopravy zaměstnanců. Přímou **podporu, tedy příspěvky na dopravu nebo bonusy realizuje jen malá část podniků.** Bonus na dopravu poskytuje jen 16 % podniků a příspěvek na dopravu pak 11 %. Tyto bonusy poskytují častěji podniky z oblasti průmyslu, podniky s vícesměnným provozem a také ty, kde se zaměstnanci častěji dopravují vlastními automobily.

Obecně ale rozložení typů poskytovaných bonusů není nijak příliš determinováno dalšími charakteristikami podniků. Tedy jinak řečeno, příliš nezáleží na tom, zda je podnik u veřejné dopravy nebo není, zda je velký či malý nebo zda leží ve velké nebo malé obci. Zkoumané benefity poskytují svým zaměstnancům všechny podniky víceméně „rovnoměrně“.

Výše uvedené benefity byly v dotazníku předdefinovány. Kromě toho mohli samotní zaměstnavatelé ještě definovat nějaké vlastní benefity v dopravě, které pomáhají jejich zaměstnancům. Nicméně ani jeden zástupce zaměstnavatelů nevedl ani jednu další „jinou“ možnost.

Je tedy evidentní, že pomoc zaměstnancům s dopravou se u podniků omezuje na poskytování parkoviště zdarma (tedy propagace dopravy vlastními auty) a možnost volit si čas nebo místo výkonu práce (u těch, kde to je možné). Další benefity nejsou příliš využívány.

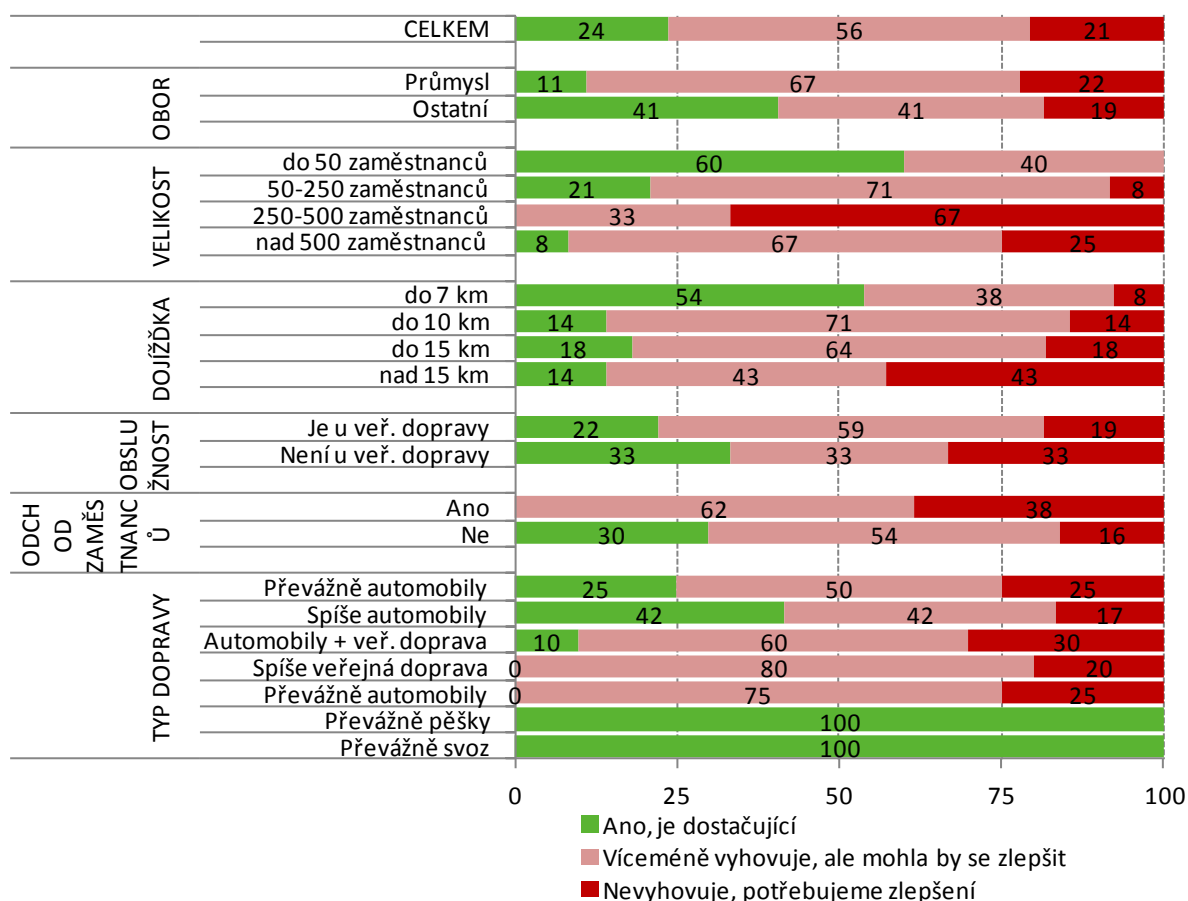
4 HODNOCENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

4.1 Spokojenost zaměstnavatelů

Analyzované otázky: B3. Vyhovuje Vám současná dopravní obslužnost?

Ano, je dostačující, Víceméně vyhovuje, ale mohla by se zlepšit, Nevyhovuje, potřebujeme zlepšení

Graf 11. Vyhovující dopravní obslužnost podniku, n=63 celkem, údaje za celek a za jednotlivé skupiny podniků (v řádcích) v %



Mezi dotazovanými podniky existuje cca **pětina (21 %) těch, kteří aktuální dopravní obslužnost považují za špatnou a potřebují zlepšení**. Naproti tomu si čtvrtina (24 %) podniků na možnosti dopravní obslužnosti nestěžuje a považuje je za dostačující.

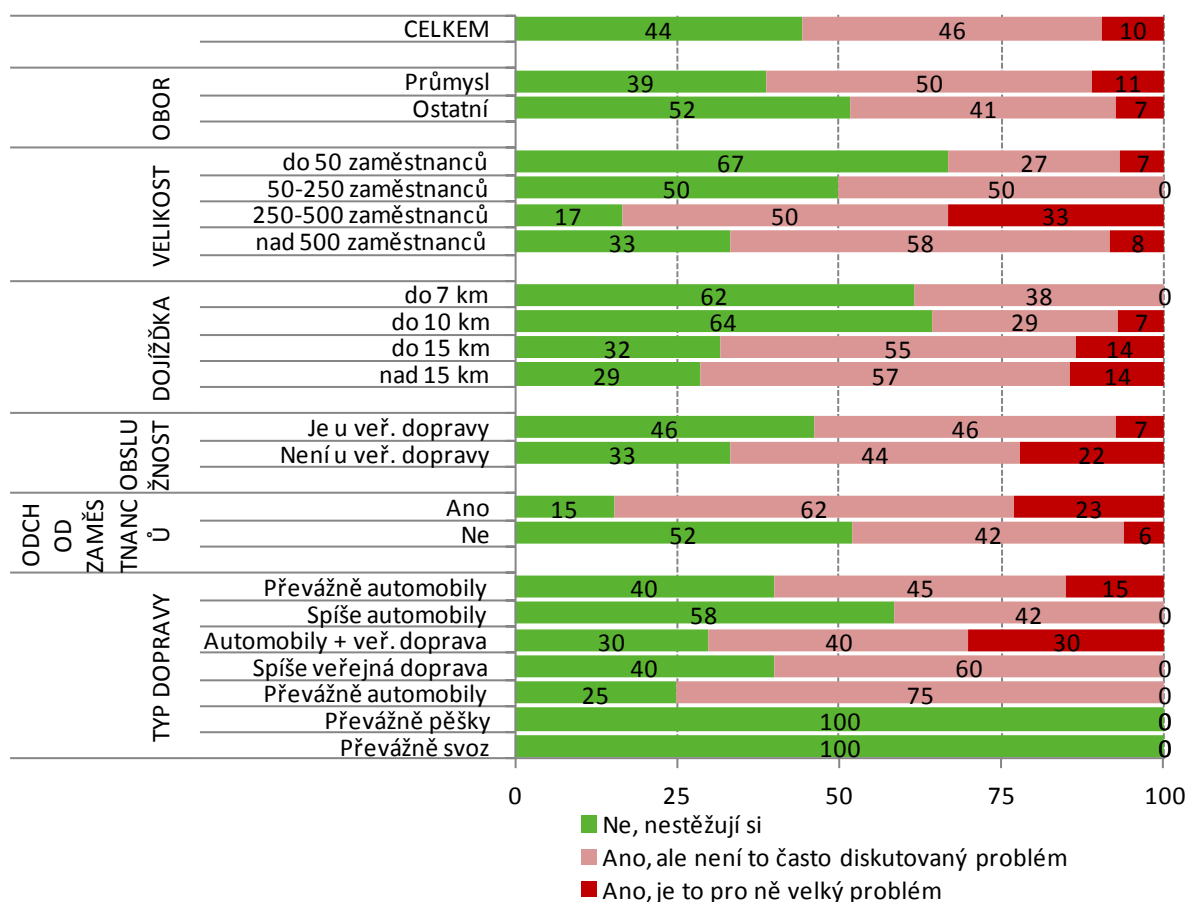
Největší problémy cítí podniky s 250-500 zaměstnanci (67 % z nich situace nevyhovuje) a také 43% podniků, jejichž zaměstnanci průměrně dojíždí do zaměstnání na vzdálenost větší než 15 km.

Rozhodně také existuje souvislost mezi aktuální spokojeností s dopravní obslužností a tím, zda v minulosti nějací zaměstnanci z podniků odcházeli z důvodů komplikované dopravy (viz také dále).

4.2 Spokojenost zaměstnanců

*B4. Stěžují si Vaši zaměstnanci nebo uchazeči o zaměstnání na problémy s dopravní obsluhností Vaší firmy?
Ano, je to pro ně velký problém, Ano, ale není to často diskutovaný problém, Ne, nestěžují si*

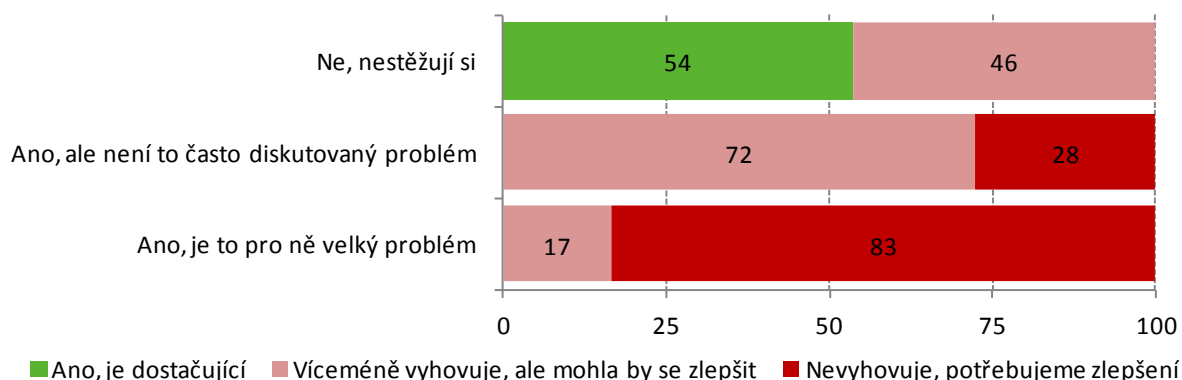
Graf 12. Postoje zaměstnanců k dopravní obsluhnosti, n=63 celkem, údaje za celek a za jednotlivé skupiny podniků (v řádcích) v %



Oproti samotným zaměstnavatelům jsou (alespoň podle slov zástupců podniků) **zaměstnanci s dopravní obsluhností spokojenější**. Téměř polovina (44 %) podniků tvrdí, že jejich zaměstnanci si na dopravní obsluhnost nestěžují. **Jen desetina (10 %) deklaruje, že se jedná o velký problém**. Upozorňujeme, že se zde opravdu nejedná o výsledky šetření mezi samotnými zaměstnanci, ale pouze o kvalifikovaný odhad zástupců zaměstnavatelů. Stejně tak zde dochází ke značné generalizaci, kdy zaměstnavatelé hovoří „obecně“ o svých pracovnících. Není zde samozřejmě možné zachytit, zda v rámci podniku existuje určitá skupina těch, kteří jsou (oproti většině) s dopravní obsluhností nespokojeni.

Opět jako u hodnocení spokojenosti zaměstnavatelů, sledujeme **největší problémy u zaměstnanců velkých firem s 250-500 zaměstnanci, u těch, kteří dojíždějí nejdále, a také u podniků, které nejsou v blízkosti veřejné dopravy**.

Graf 13. Souvislost mezi hodnocením dopravní obslužnosti zaměstnanců a zaměstnavatelů, údaje v %



Graf výše ukazuje, že existuje silná závislost mezi tím, jak problém dopravní obslužnosti vnímají samotní zaměstnavatelé a jejich zaměstnanci. U podniků, jejichž zaměstnanci hodnotí dopravní situaci jako dobrou (nestěžují si) existuje více než polovina (54 %) vedoucích, kteří považují dopravní obslužnost za dostačující. Naopak v podnicích, kde zaměstnanci vidí obslužnost, jako velký problém není ani jeden vedoucí, který by situaci označil za dobrou – naopak, 83 % vedoucích také hodnotí situaci jako nevyhovující.

Analyzovaná otázka B34. V čem spatřujete Vy nebo Vaši zaměstnanci nedostatky dopravní obslužnosti? Prosím popište co nejpodrobněji.

Za nejčastější problémy dopravní obslužnosti označují zástupci vybraných subjektů v naprosté většině problémy dopravy veřejné. Jen velmi malá část jich definuje problémy v dopravě silniční (5 %). Dostí velká část zástupců zaměstnavatelů také nedokáže definovat, co je pro jejich firmu největším dopravním problémem.

Největším problémem jsou chybějící spoje v určité časy (ráno, večer), které jmenovalo 22 % zaměstnavatelů, a také **nepravidelné spojení,** především v tom smyslu, že některé spoje nezajíždějí vždy do konkrétních zastávek (21 %).

Desetině (10 %) zaměstnavatelů pak chybí u podniku zastávka hromadné dopravy. Ostatní problémy jsou jmenovány v daleko menší míře, **celkem 29 % zaměstnavatelů pak nedokáže jmenovat ani jediný konkrétní problém** dopravní obslužnosti.

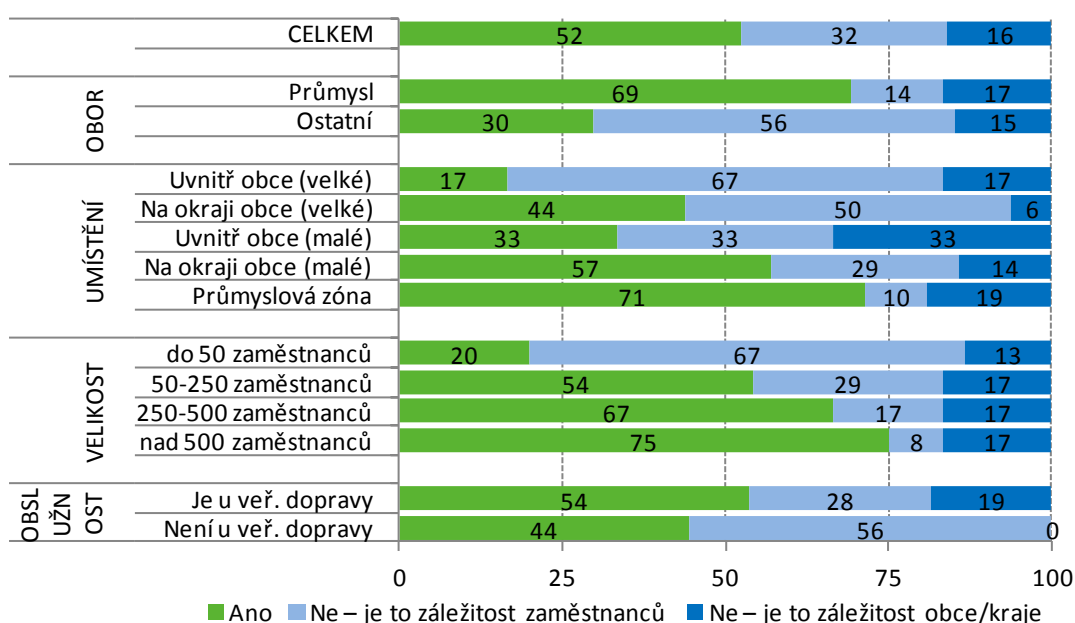
5 ŘEŠENÍ PROBLÉMU DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

5.1 Kdo by měl problém řešit

Analyzovaná otázka B5. Vnímá Vaše firma dopravu zaměstnanců do podniku jako něco, čím by se měla zabývat, co je potřeba řešit/spoluřešit?

Ano, Ne – je to záležitost zaměstnanců, Ne – je to záležitost obce/kraje

Graf 14. Má se dopravní obslužností podniku zabývat samotná firma?, n=63 celkem, údaje za celek a za jednotlivé skupiny podniků (v řádcích) v %



Polovina (52 %) oslovených společností má za to, že by se o dopravu svých zaměstnanců měla starat (či pomáhat řešit) také samotná firma. Naproti tomu ale existuje téměř stejně početná skupina zaměstnavatelů, kteří si myslí, že by tuto problematiku měli řešit primárně samotní zaměstnanci (32 %) nebo místní správa (16 %).

Největší přesvědčení o tom, že by se v řešení dopravní obslužnosti měla angažovat samotná firma je u největších podniků (75 %), zatímco u nejmenších je toto přesvědčení pouze 20 %.

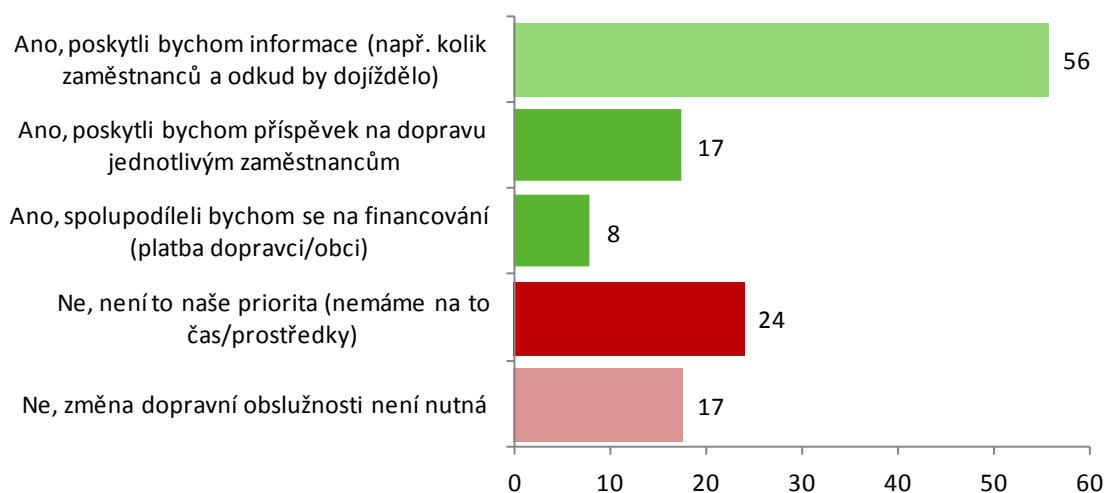
Je zajímavé, že pokud společnost neleží v dosahu veřejné dopravy, pak se její zástupci ani nedomnívají, že by problematiku měla řešit samospráva (např. vybudováním zastávky, zavedením linky apod.)

V přesvědčení, že by se měla v řešení problému angažovat také samospráva, nejsou jinak žádné větší rozdíly podle velikosti firmy nebo podle jejího umístění v sídelním prostoru.

Analyzovaná otázka K1. Pokud by se kraj/obec rozhodl/a zlepšit dopravní obslužnost v místě Vaší firmy, byli byste ochotni spolupodílet se na hledání řešení?

Ne, změna dopravní obslužnosti není nutná, Ne, není to naše priorita (nemáme na to čas / prostředky), Ano, poskytl bychom informace (např. kolik zaměstnanců a odkud by dojíždělo), Ano, poskytl bychom příspěvek na dopravu jednotlivým zaměstnancům, Ano, spolupodíleli bychom se na financování (platba dopravci/obci)

Graf 15. Ochota participovat na řešení dopravní obslužnosti, n=63, údaje v %, možnost více kladných odpovědí (součet tedy přesahuje 100 %)



Poněkud smutným zjištěním je fakt, že **41 % zaměstnavatelů oslovených pro výzkum nemá zájem se na řešení problematiky dopravní obslužnosti nijak podílet**. Menší část z nich (17 %) se podílet nechce proto, že dopravní obslužnost nepovažují za zásadní problém, žádné změny nejsou podle těchto zaměstnavatelů nutné. Čtvrtina (24 %) zaměstnavatelů pak deklaruje, že na řešení této problematiky nemá čas nebo finanční prostředky.

Ostatní zaměstnavatelé (59 %) by sice s řešením problematiky dopravní obslužnosti kraji či obcím pomohli, ale **ve většině případů pouze tím, že by poskytl statistiky o dopravním chování svých zaměstnanců**.

Finančně se podílet na řešení problémů je ochotna jen relativně malá část z nich. Co se týká výše uvolněných financí, tak na otázku ohledně příspěvků na dopravu odpovědělo celkem 9 zástupců zaměstnavatelů takto:

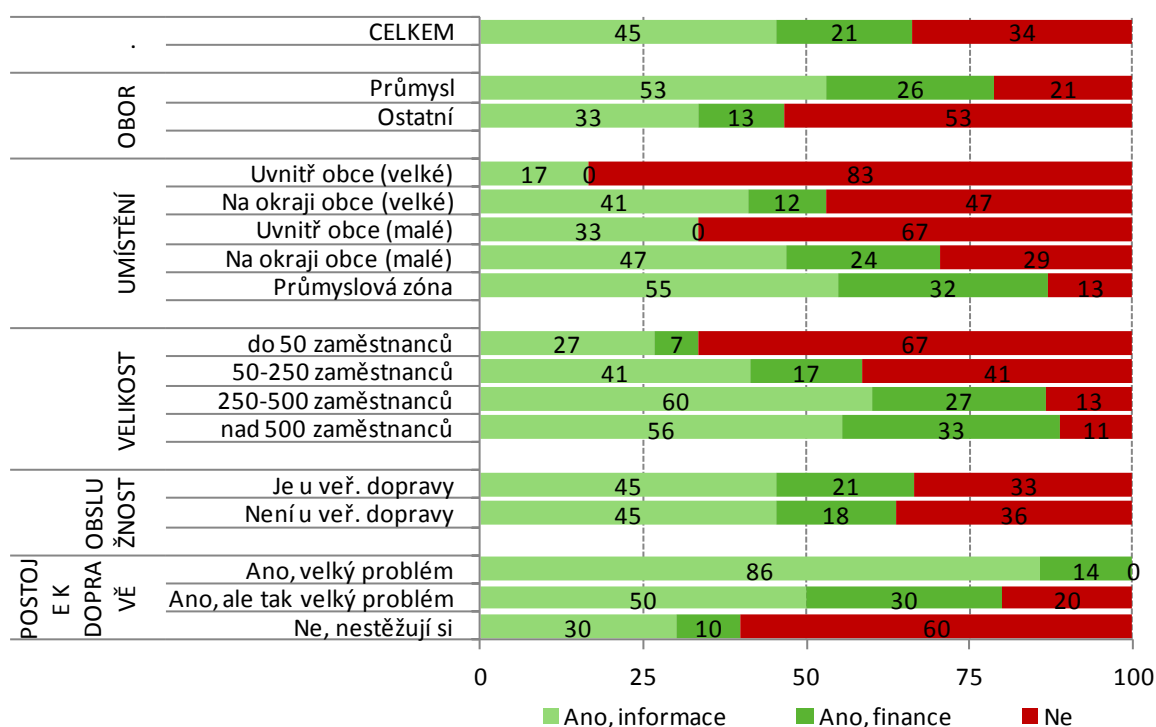
Tabulka 5. – Uvádění výše příspěvku

TŘÍDA NACE	NA 1 KM		NA 1 ZAMĚSTNANCE/MĚSÍC	
	POČET HODNOTÍCÍCH	PRŮMĚRNÁ ČÁSTKA	POČET HODNOTÍCÍCH	PRŮMĚRNÁ ČÁSTKA
Příspěvek na dopravu jednotlivým zaměstnancům	2	3,00 Kč	8	525,00 Kč
spolupodíleli bychom se na financování (platba dopravci/obci)	0	x	1	350,00 Kč

Počet zástupců zaměstnavatelů, kteří na otázku odpověděli je velmi nízký, a nemá vypovídající hodnotu.

Abychom dokázali definovat, které podniky mají ochotu participovat větší, spojili jsme nejprve zkoumané kategorie do 3 větších skupin: 1 = jsou ochotni poskytnout informace, 2 = jsou ochotni poskytnout finance, 3 = nejsou ochotni participovat (ať již nemají čas nebo důvod). Následně, protože se jednalo o „možnost více odpovědí“ jsme přepočítali odpovědi na 100 %. Graf níže tedy jako jediný neukazuje podíl podniků, ale podíl odpovědí zástupců podniků.

Graf 16. Ochota participovat na řešení dopravní obslužnosti kategorizovaná, n=63 celkem, údaje za celek a za jednotlivé skupiny podniků (v řádcích) v %



Je vidět, že nejmenší ochota participovat je především u podniků, kde dopravní obslužnost nemusí vůbec řešit, zaměstnanci si na problém nestěžují. Je to přirozené – tam, kde není problém, není potřeba nic řešit. Jedná se nejčastěji o menší firmy do 50 zaměstnanců, uvnitř obcí (velkých i malých).

Je zajímavé, že roli v ochotě participovat vůbec nehraje to, zda je podnik v blízkosti veřejné dopravy. Ať již je zaměstnavatel obsluhován veřejnou dopravou nebo není, názory na ochotu podílet se na řešení dopravní obslužnosti jsou u obou skupin prakticky stejné.

Největší ochotu podílet se na zlepšování dopravní obslužnosti mají větší podniky (250+ zaměstnanců), podniky sídlící v průmyslových zónách a vůbec podniky z oblasti průmyslu. Jsou to také přirozeně ti zaměstnavatelé, kteří aktuální dopravní obslužnost hodnotí jako problém.

5.2 Jak se s dopravou vyrovnávali zaměstnavatelé v minulosti

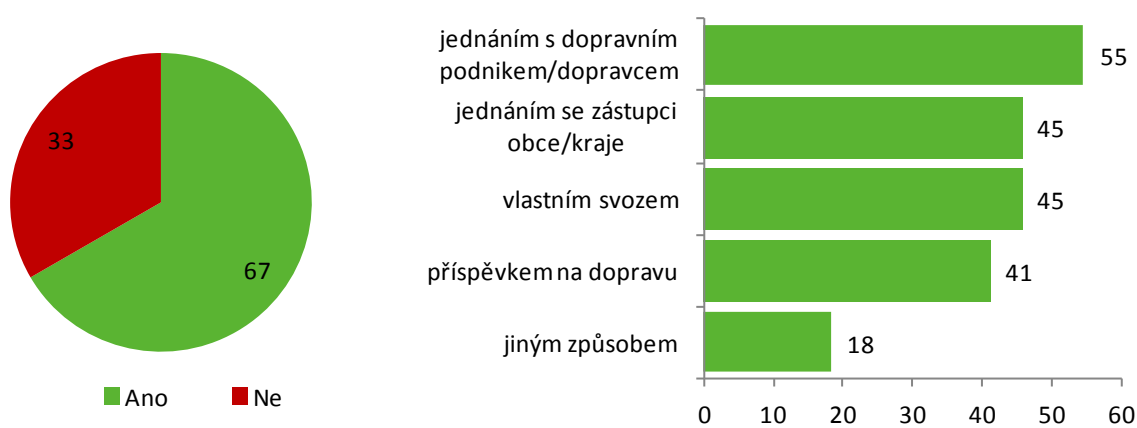
Analyzované otázky C1. Řešili jste v minulosti vlastní iniciativou problémy s dopravou Vašich zaměstnanců?
Ano, Ne

C2. Jakými způsoby jste tyto problémy s dopravou Vašich zaměstnanců řešili?

jednáním s dopravním podnikem/dopravcem, jednáním se zástupci obce/kraje, vlastním svozem, příspěvkem na dopravu, jiným způsobem (prosím vypište)

Abychom zjistili, jak podniky, které mají za to, že dopravní obslužnost je potřeba řešit (viz otázka B5), vyřešily tyto problémy v minulosti, ptali jsme se zástupců podniků na jejich zkušenosti.

Graf 17. Zkušenosti s řešením problému s dopravou v minulosti, n=33 (jen B5=1), resp. n=22 (C1=1) údaje v %



Ukázalo se, že v minulosti řešilo problémy s dopravní obslužností 67 % z těchto zaměstnavatelů. Rozdíly mezi jednotlivými skupinami (podle velikosti nebo umístění v sídelní oblasti) jsou minimální.

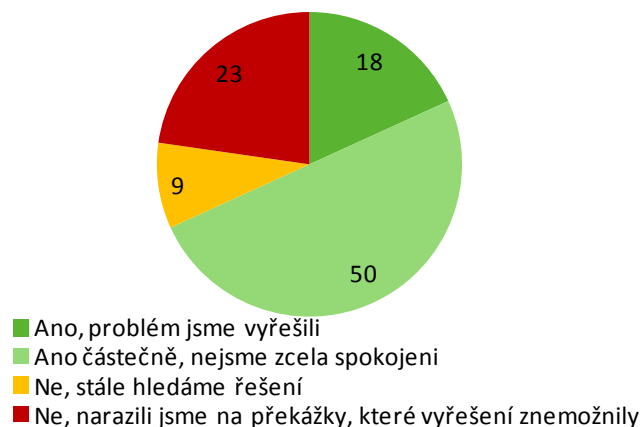
V podstatě neexistuje nějaké dominantní řešení, které v minulosti zaměstnavatelé volili. V průměru uskutečnili zaměstnavatelé 2,0 opatření, tedy **naprostá většina problém neřešila jen jedním způsobem.**

Více než polovina (55 %) z nich deklaruje, že při řešení problémů dopravní obslužnosti jednali s dopravci, jen o něco méně (45 %) pak jednalo se zástupci kraje či organizovalo vlastní svozy zaměstnanců. Příspěvek na dopravu pro své zaměstnance pak v minulosti realizovalo 41 % zaměstnavatelů, kteří v minulosti nějaký problém v této oblasti řešili.

Analyzované otázky C3. Podařilo se Vám vlastní cestou problémy s dopravou úspěšně vyřešit?

Ano, problém jsme vyřešili, Ano částečně, nejsme zcela spokojeni a budeme pokračovat v iniciativě, Ne, stále hledáme řešení, Ne, narazili jsme na překážky, které vyřešení znemožnily, Ne, už se tím nezabýváme
C3a. Jak jste problém s dopravou konkrétně vyřešili?

Graf 18. Vyřešení problému v minulosti, n=22 (C1=1), údaje v %



U zaměstnavatelů, kteří v minulosti problém s dopravní obslužností řešili, panuje spíše střední spokojenost s tím, jak byla situace nakonec vyřešena. Jen necelá pětina (18 %) z nich deklaruje, že problém byl zcela vyřešen. Polovina (50 %) zaměstnavatelů uvádí částečné vyřešení problému.

Čtvrtina (23 %) zaměstnavatelů však uvádí, že narazilo na problémy, které jim vyřešení problémů znemožnily.

Zaměstnavatelé, kteří uvádějí, že problém nebyl vyřešen pro různé překážky v minulosti, řešili potíže s dopravní obslužností především jednáním s krajem a vlastním svozem. Naopak ti, kteří uvádějí, že problém alespoň částečně vyřešili, se tento problém snažili řešit spíše jednáním s dopravci. **Z výsledků tedy vyplývá, že bariéra při řešení problémů s dopravní obslužností v minulosti byla především na straně krajů a obcí.**

Řešení, které zaměstnavatelé v minulosti volili se odvíjí od toho, s kým o řešení dopravní obslužnosti jednali. **Ti, kteří se zaměřili spíše na jednání s dopravci deklarují, že problém vyřešili navýšením počtu spojů nebo vybudováním zastávek. Ti, kteří problém řešili jinak nejčastěji deklarují, že upravili pracovní dobu tak, aby odpovídala příjezdům a odjezdům spojů, které do lokality zajíždějí.** Částečně se zde objevovalo i zavedení vlastního svozu nebo příspěvek na dopravu. Obecně ale odpovídalo jen velmi málo zástupců zaměstnavatelů (14 odpovědí) a není možné tak výsledky nějak detailně interpretovat.

Tabulka 6. Způsob vyřešení problémů v minulosti, n=14

OTEVŘENÉ ODPOVĚDI	
Byl rozšířen počet spojů	Úpravu intervalu/času odjezdu a posílení spojů
Dohodli jsme některé úpravy v jízdních řádech	Vlastní svozová doprava na směny + příspěvek na dopravu vlastním autem
Zřízení nové zastávky v blízkosti provozovny.	Vlastním drahým svozem (přes poskytovatele těchto služeb)
Posunut čas odpoledního odjezdu autobusu.	Začali jsme poskytovat příspěvek na dopravu
Příspěvkem na dopravu a flexibilní pracovní dobou.	Zajistili jsme dopravu na vlastní náklady - směr Chomutov - zóna
Úprava pracovní doby	Zajistili vlastní náhradní svozovou dopravu soukromým dopravcem
Úpravou začátků směn o půl hodiny dopředu.	Zavedením pružné pracovní doby

5.3 Jak se s dopravou vyrovnávají zaměstnavatelé v současnosti

Analyzované otázky C1s. Řešíte v současnosti vlastní iniciativou problémy s dopravou Vašich zaměstnanců?

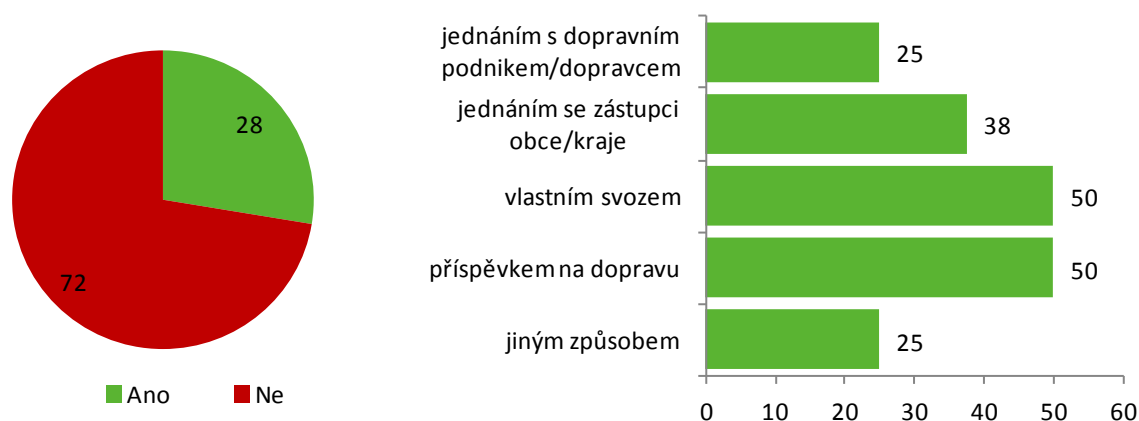
Ano, Ne

C2s. Jakými způsoby tyto problémy s dopravou Vašich zaměstnanců v současnosti řešíte?

jednáním s dopravním podnikem/dopravcem, jednáním se zástupci obce/kraje, vlastním svozem, příspěvkem na dopravu, jiným způsobem (prosím vypište)

Kromě řešení v minulosti nás také zajímalo, jak se s problémy s dopravní obslužností vyrovnávají zaměstnavatelé v současnosti. Na tuto otázku odpovídali ti, kteří mají za to, že dopravní obslužností se mají sami zabývat (B5) a současně ještě nemají problém s dopravní obslužností vyřešený (C3).

Graf 19. Zkušenosti s řešením problém s dopravou v současnosti, n=29 (jen B5=1 a C3=2-5), resp. n=8 (C1s=1) údaje v %



Aktuálně řeší problém s dopravní obslužností svého podniku **jen 28 % z oslovených zaměstnavatelů**. Jsou to opět spíše větší podniky, kam zaměstnanci dojíždějí z větší vzdálenosti. Jsou to přirozeně častěji také ti, jejichž zaměstnavatelé si na dopravní obslužnost aktuálně stěžují.

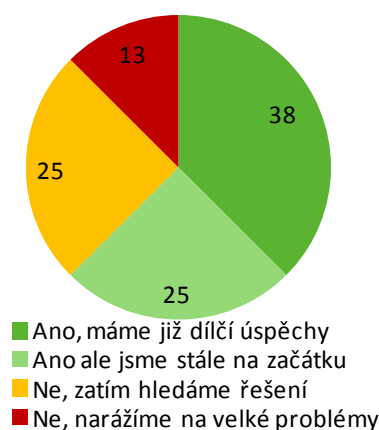
Způsob řešení aktuálního problému s dopravní obslužností je poněkud odlišný od způsobů deklarovaných v minulosti, nicméně je potřeba si uvědomit, že na otázku odpovídalo pouze n=8 zástupců zaměstnavatelů a interpretace výsledků je tak velmi nejistá. Aktuálně řeší zaměstnavatelé problém spíše příspěvkem na dopravu a vlastním svozem. V průměru uváděli zaměstnavatelé 1,8 způsobu řešení, což je méně než v minulosti, a také se změnilы způsoby řešení. Jednání s dopravci a samosprávou již nejsou tak prioritní.

C3s. Daří se Vám vlastní cestou problémy s dopravou úspěšně řešit?

Ano, máme již dílčí úspěchy, Ano ale jsme stále na začátku, zatím jsme nezaznamenali pokrok, Ne, zatím hledáme řešení, Ne, narážíme na problémy, které nám vyřešení znemožňují

C3sa. Jaké úspěchy jste zaznamenali?

Graf 20. Vyřešení problému v současnosti, n=8 (C1s=1), údaje v %



V současnosti jsou s řešením problémů zaměstnavatelé více spokojeni než v minulosti (ovšem nezapomínejme, že se stále jedná jen o 8 odpovědí!).

Souviset to může s tím, že problémy s dopravní obslužností již neřeší v takové míře pomocí jednání s kraji či obcemi, ale spíše vlastními silami, tedy svozem zaměstnanců nebo příspěvků na dopravu. Nicméně potvrzení této hypotézy by vyžadovalo daleko robustnější vzorek.

Mezi uváděnými způsoby řešení aktuálních problémů s dopravní obslužností se objevily víceméně pouze informace o zajištění vlastního (resp. sdíleného) svozu zaměstnanců.

Tabulka 7. Způsob vyřešení problémů v současnosti, n=3

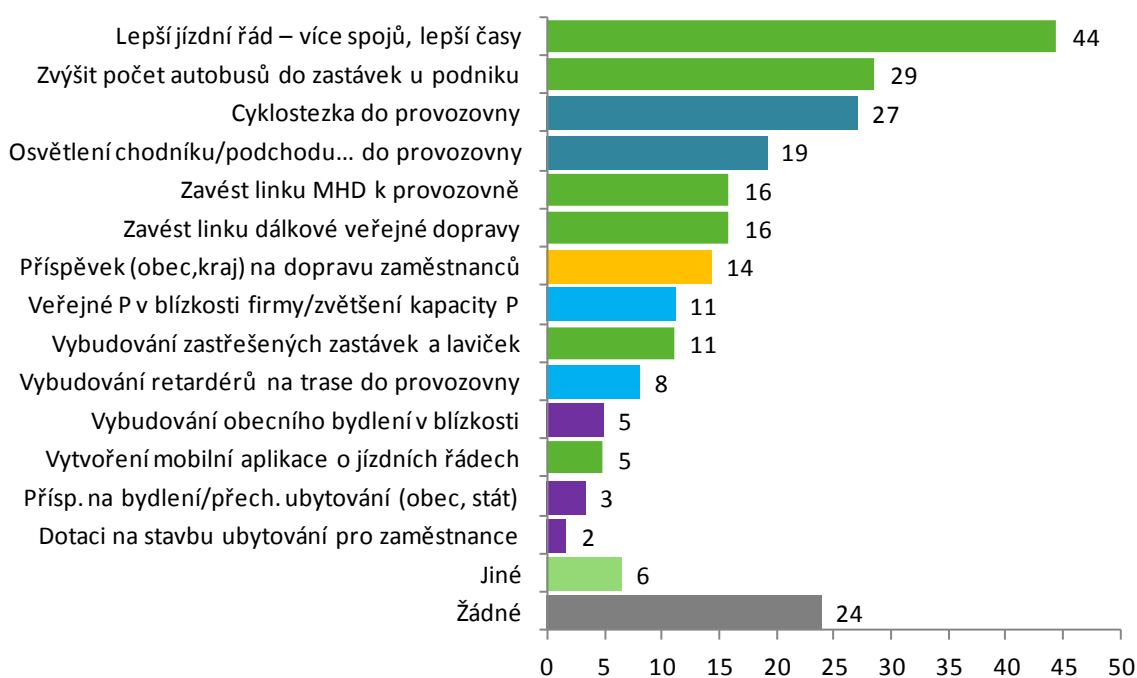
OTEVŘENÉ ODPOVĚDI
Jsme schopni nabírat i v lokalitě Chomutov, Jirkov a dopravovat si zaměstnance vlastními svozů nasmlouvaných mezi firmami v zóně
Zajistili jsme drahou dopravu z Chomutova
Dopravní napojení Chomutova a Jirkova s PZ Joseph zajištěním smluvního přepravce, kterého hradí několik investorů PZ Joseph

5.4 Návrhy pro zlepšení dopravní obslužnosti

D1. Jaká opatření byste uvítali pro zlepšení dopravní obslužnosti Vašeho podniku včetně jejího zázemí?

Ať již zaměstnavatelé problematiku dopravní obslužnosti řeší, řešili či ani řešit nepotřebují, zajímal nás také názor na to, jaká opatření by pro ně byla ideální. V průměru respondenti uváděli 2,1 opatření (i když měli možnost uvést jich, kolik chtěli). Je tedy evidentní, že u většiny oslovených zaměstnavatelů existuje 1-2 preferovaná opatření a ostatní jim přijdou méně důležitá. Jednalo se o uzavřenou otázku s předdefinovanými variantami a možností doplnit odpověď „jiné“.

Graf 21. Preferovaná opatření pro zlepšení, n=63, údaje v %



Nejčastěji se ve jmenování objevovala opatření k podpoře veřejné dopravy a také osobní neautomobilové dopravy. Opatření pro automobilovou dopravu nebo vybudování (zajištění) bydlení pro zaměstnance jsou jmenovány výrazně méně často.

Nejlepším opatřením pro 44 % podniků by bylo upravit **jízdní řády veřejné dopravy tak, aby vyhovovaly začátkům a koncům směn**, případně aby **k podnikům zajíždělo více spojů (29 %)**. Je tedy evidentní, že u podniků je veřejná doprava často k dispozici (viz hodnocení položky „zavést linku“ – jen 16%), ale frekvence a harmonogram spojů nejsou hodnoceny příliš dobře.

Na 3. - 4. místě ve jmenování se umístila opatření, která mají za úkol vylepšit kvalitu dopravy na kole (vybudování cyklostezky 27 %) nebo pěšky (osvětlení pro pohyb chodců okolo podniku 19 %).

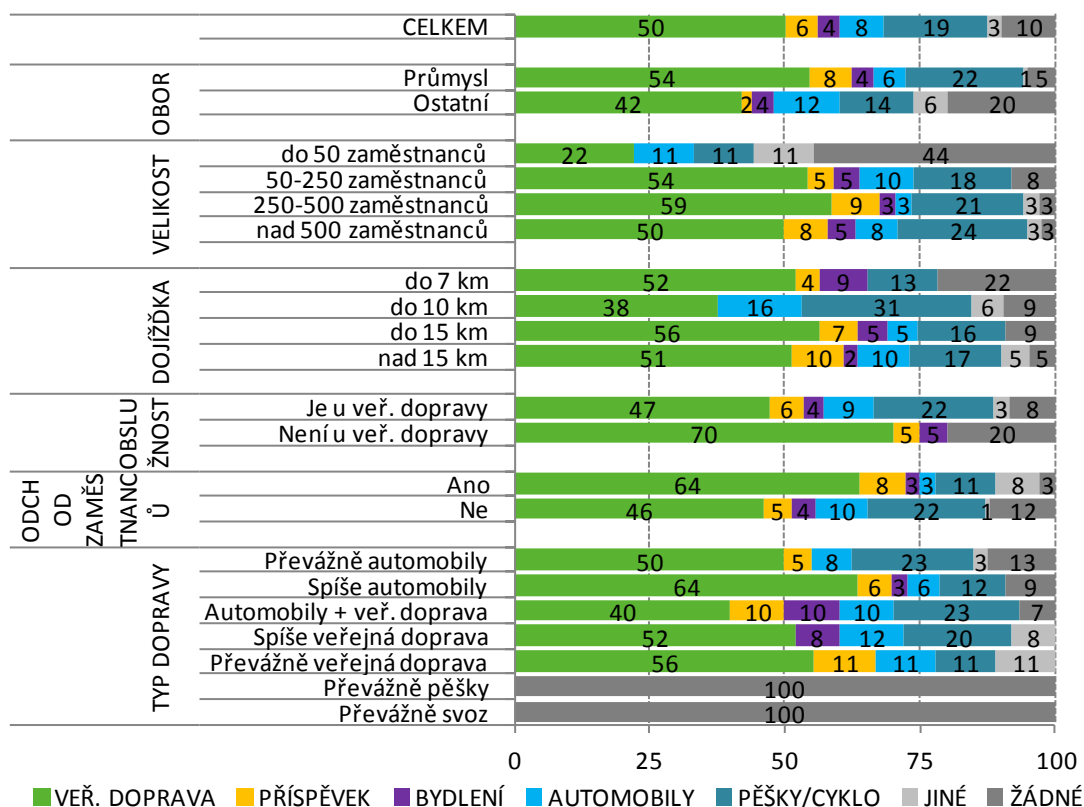
Abychom se mohli lépe podívat na agregované výsledky podle charakteristik zaměstnavatelů, sloučili jsme jednotlivé výroky do několika méně kategorií takto:

Tabulka 8. Agregace uváděných důvodů

AGREGOVANÉ KATEGORIE	DÍLČÍ KATEGORIE
PĚŠKY/CYKLO	Cyklostezka do provozovny Osvětlení chodníku/podchodu... do provozovny
VEŘEJNÁ DOPRAVA	Lepší jízdní řád – více spojů, lepší časy, Zvýšit počet autobusů do zastávek u podniku Zavést linku MHD k provozovně Zavést linku dálkové veřejné dopravy Vybudování zastřešených zastávek a laviček Vytvoření mobilní aplikace o jízdních řádech
PŘÍSPĚVEK	Příspěvek (obec, kraj) na dopravu zaměstnanců
AUTOMOBILY	Veřejné P v blízkosti firmy/zvětšení kapacity P Vybudování retardérů na trase do provozovny
BYDLENÍ	Vybudování obecního bydlení v blízkosti Přísp. na bydlení/přech. ubytování (obec, stát) Dotaci na stavbu ubytování pro zaměstnance
JINÉ	Jiné
ŽÁDNÉ	Žádné

Následně jsme opět přepočítali odpovědi na 100 %, tedy opět se nejedná o % odpovídajících zaměstnavatelů, ale o podíl jejich odpovědí.

Graf 22. Agregovaná preferovaná opatření pro zlepšení, údaje v % z počtu odpovědí za celek a za jednotlivé skupiny (v řádcích)



Graf výše ukazuje, že v porovnání podniků podle jejich charakteristik (velikost, umístění, obor...) nevykazuje žádné zásadní rozdíly ve jmenování jednotlivých opatření. Tedy jinak řečeno, **nezáleží na velikosti, umístění nebo zkušenostech s problematickou dopravní obsluhností – preferované opatření jsou pro všechny skupiny zaměstnanců víceméně shodné**. Ve všech skupinách jasně dominují opatření v oblasti veřejné dopravy, následované opatřeními pro cyklisty a chodce.

Zajištění bydlení není preferováno v žádné skupině. To je docela zajímavé a potvrzuje to často zmiňovanou **vlastnost Čechů, kteří se za práci jen velmi neradi stěhují. To potvrzují nepřímo i zaměstnavatelé, kteří nemají příliš zájem na tom, budovat v místě výkonu práce bydlení pro své zaměstnance**.

Samozřejmě evidujeme několik očekávaných rozdílů – např. u podniků, kde žádný problém s dopravní obsluhností neřeší (a ani zaměstnanci to tak necítí) je častěji jmenována možnost „žádné“. Jsou to častěji menší podniky a podniky s krátkou dojížděkou.

Analyzovaná otázka D2. Uvedte obec/obce, ze kterých je dopravní obsluhnost pro Váš podnik v současné době nedostatečná a potřebovali byste z ní/z nich svázat své zaměstnance.

Zástupci podniků, kteří uvedli, že by preferovali opatření „Zavést linku MHD k provozovně“ nebo „Zavést linku dálkové veřejné dopravy“ měli také definovat, odkud by tato linka měla jezdit. Výsledky ukazuje následující tabulka. Obecně řečeno – **v případě, že má firma sídlo v malé obci, pak preferuje dopravu z velkých měst v okolí**. A naopak, pokud má sídlo ve větším městě, pak je to doprava z okolních menších obcí.

Tabulka 9. Uváděné „nové“ linky veřejné dopravy, n=16

SÍDLO FIRMY	ODKUD BY MĚLA VEŘEJNÁ DOPRAVA JEZDIT
BÍTOZEVES	Březno u Chomutova, Litvínov a okolní obce,
	Vroustek, Podbořany, Kryry, Krásný Dvůr...
	Žatec, Chomutov, Most, Louny
HAVRAŇ	Most, Chomutov (Jirkov)
	zejména Chomutov a Jirkov, dále pak Litvínov, Žatec, Louny
CHLUMEC	Ústí nad Labem, Chlumeč, Teplice
KLÁŠTEREC N. O.	Kadaň a její spádové obce, Chomutov, Klášterec n. O.
KRUPKA	Bílina
	Chomutov, Litvínov, Bílina, Teplice
LOUNY	Most, Libochovice
PODBOŘANY	Kadaň, Žatec, Chomutov, Klášterec nad Ohří, Lubenec, Vroustek a další obce - o víkendu
TEPLICE	Novosedlice, Proboštov
ÚSTÍ N. L.	Lovečkovice, Malečov, Habrovany, Dubí, Chabařovice, Chlumeč, Litoměřice
	Přestanov
	Teplice, Chabařovice
V. ŽERNOSEKY	např. Úštěk a blízké vesničky

6 ZÁVĚREČNÉ ZHODNOCENÍ ZAMĚSTNAVATELŮ

Analyzované otázka H1. Nyní jsme se dostali ke konci dotazníku. Zde máte možnost detailněji popsat Vaši konkrétní situaci (potíže s dopravou zaměstnanců a další problémy nebo naopak dobré zkušenosti, které nebyly pokryty otázkami v dotazníku).

Respondenti měli možnost na závěr dotazníku uvést také vlastní komentáře a návrhy na zlepšení situace. **Největší část z nich opakovala své výtky k nevyhovující frekvenci či obsazenosti spojů veřejné dopravy.**

Tabulka 10 – Uváděné „nové“ linky veřejné dopravy, n=16

OTEVŘENÉ KOMENTÁŘE
Bohužel ne všechny autobusy, které kolem naší firmy projíždějí, zde staví. Během víkendu se z některých měst nedostanou zaměstnanci na začátek směny včas.
Dopravní obslužnost je žádná. Vzhledem k tomu, že firma se bude stěhovat do jiného dopravně lépe obslužného města, není již co řešit.
Dopravní obslužnost průmyslové zóny Triangle není špatná. Ústecký kraj se chvályhodně profesně snaží, ale pravděpodobně v blízké budoucnosti bude nutné nasadit velkokapacitní autobusy, a to ze směrů od Chomutova i Mostu v časech před/po 6.00 hod. a před/po 18.00
Chybí spojení na ranní směnu
Je to spoj po 22 hodině směr Jílové
Lepší dostupnost Krásná Lípa - Dolní Podluží nebo Rumburk - Dolní Podluží, zaměstnanci mají špatné spojení ráno na 6,00 hodinu a odpoledne po 14,35 hod.
Není možnost přijmout zaměstnance do směnného provozu, kteří nevlastní osobní vozidlo z důvodu nedostatečnosti spojů převážně ve večerních hodinách (po odpolední)
Potíže jsem uvedl v předchozí odpovědi
Rádi bychom snížili náklady, které dlouhodobě investujeme do vlastní dopravy zaměstnanců, tak aby alespoň část těchto výkonů se dala obstarat formou veřejné obslužnosti
U vícesměnných provozů musíme přizpůsobovat délku směn časům MHD a veřejné dopravě
V Roudnici nad Labem je katastrofální dopravní spojení zejména ze směrů Ústěk, Štětí, kde doprava dlouhodobě kolabovala a vedla k demotivaci a odchodu řady zaměstnanců. Další se dodnes dopravují za cenu toho, že je například mistrová sváží na vlastní náklady.
Většina zaměstnanců dojíždí do práce vlastní dopravou, protože veřejnou dopravou se k nám nedostane. Pokud to KÚ takto chce, pak je všechno v nejlepším pořádku.
Vše bylo v dotazníku.
Vše jsem již napsal v předchozích otázkách
Ze směru Most - přeplněné autobusy na jednotlivé směny, hlavně ranní spoje ze směru Most - chybějící spoj dopolední ze směru Chomutov - vůbec žádná doprava do zóny - platíme si samy 4 firmy v zóně.

7 ZHODNOCENÍ A DOPORUČENÍ

Není jednoznačně možné určit, že by zaměstnavatele v kraji celkově trápila dopravní obslužnost do té míry, že by jim znemožňovala fungovat. Nicméně pro určitou část zaměstnavatelů (resp. jejich zaměstnanců) to může být jeden z omezujících faktorů. Obecně můžeme říct, že cca čtvrtina analyzovaných podniků je s dopravní obslužností spokojena, polovina by chtěla nějaké drobné zlepšení a čtvrtina požaduje zásadní zlepšení.

Toto zlepšení by se nejčastěji mělo týkat veřejné dopravy – především zavedení spojů vhodných ke směnnému provozu (tj. především ráno a odpoledne), ale také vyšší frekvenci spojů v případě přeplněnosti apod. Tyto problémy řeší především velké podniky, které jsou častěji v průmyslových zónách a jejich zaměstnanci do podniku dojíždějí z větších vzdáleností.

Řešení dopravní obslužnosti by podle poloviny oslovených zaměstnavatelů měly řešit samotné firmy (hlavně velké firmy). Třetina z nich si pak myslí, že by se o to měli starat spíše zaměstnanci sami (malé podniky), jen 16 % oslovených zaměstnavatelů v Ústeckém kraji má za to, že by se v řešení dopravní obslužnosti měly angažovat obce nebo kraj. Samotné firmy přitom řeší spíše důsledky špatné dopravní obslužnosti, tedy upravují směny tak, aby „seděly“ s příjezdy linek, nebo umožňují home-office. Jen malá část přispívá na dopravu svých zaměstnanců finančně.

Požadované řešení dopravní obslužnosti tedy většinou vidí zaměstnavatelé ve zlepšení veřejné dopravy zajíždějící k podnikům (zvýšit frekvenci, časy spojení, zavést linku). Jen minimální podíl zaměstnavatelů požaduje zlepšení v automobilové dopravě nebo pomoc s výstavbou bytů pro zaměstnance a tedy tím pádem omezení dojížděky.

Doporučení:

Krajská správa a samospráva by určitě měly pomoci především středním a větším podnikům s řešením dopravní obslužnosti. Z výzkumu ale vyplývá, že by samospráva měla být spíše prostředníkem mezi zaměstnavateli a místními dopravci (ať již dopravními podniky, společnostmi nebo soukromými dopravci) a případně finančně přispívat těmto dopravcům na posílení/zavedení vhodných spojů. Pokud by se samospráva měla angažovat přímo, pak by to mělo být především vylepšováním osobní neautomobilové dopravy, tedy budováním cyklostezek a osvětlení chodníků/podchodů/přechodů v blízkosti podniků. Velký zájem není ani o vylepšování automobilové dopravy, ani o obecné snížení počtu dojíždějících (budování nebo financování bytů).

To vše by mělo být zaměřeno především na větší podniky, které mají s dopravní obslužností větší problémy než malé podniky. Současné také mají daleko delší dojížděku, tedy případné zlepšení v této oblasti by dopadlo na nejvíce lidí a současně na ty nejvíce dojíždějící.

8 PŘÍLOHA ZPRÁVY – POUŽITÝ DOTAZNÍK

IDENTIFIKACE FIRMY

A1. Prosím, zařadte Vaši firmu podle Vašeho hlavního oboru činnosti (NACE)

A2. V jaké obci Ústeckého kraje sídlí Vaše provozovna? Pokud je umístěna mimo sídelní oblasti označte možnost 9 a запиšte nejbližší obec (pokud je provozoven více, uvažujeme tu hlavní)

(otevřená otázka)

1. V obci - *zapište obec sídla provozovny:*
2. Mimo sídelní oblast – *vypište nejbližší obec:*.....
3. Průmyslová zóna – *zapište název průmyslové zóny:*.....

Dočistit v datech pokud uvede odpověď 1 a 2.

A2a. Je Vaše provozovna umístěna uvnitř obce nebo jejím okrajem?

(pouze 1 odpověď)

1. Uvnitř obce
2. Na okraji obce

A3. Uveďte velikost Vaší firmy podle počtu zaměstnanců.

(pouze 1 odpověď)

1. 0 – 20 zaměstnanců
2. 21 – 50
3. 51 – 100
4. 101 – 250
5. 251 – 500
6. 501 – 1000
7. Více než 1000 zaměstnanců

A3a. Kolik Vašich zaměstnanců dojíždí na pracoviště zhruba uvedený počet kilometrů? (pro každou vzdálenost uveďte počet zaměstnanců)

(pro každou kategorii 1 odpověď)

1. 0 – 10 km
2. 10 – 20 km
3. 20 – 50 km
4. 50 a více

Dočistit v datech pokud odpoví všude nuly nebo odpověď neodpovídají počtu zaměstnanců.

A4. Je Vaše provozovna umístěna na stávajících obslužných trasách veřejné dopravy (vlak/bus)?

(více odpovědí, neumožnit výběr odpovědi 4 a kterékoliv další odpovědi)

1. Ano u MHD
2. Ano u dálkového autobusu
3. Ano u vlaku
4. Ne, nic u nás nezastavuje/nic k nám nezajíždí

A5. Má Vaše společnost vícesměnný provoz?

(pouze 1 odpověď)

1. ano
2. ne

Filtr pokud A5=1

A5a. Je dopravní obslužnost přizpůsobena vícesměnnému provozu?

(více odpovědí, neumožnit výběr odpovědi 1 a kterékoliv další odpovědi)

1. Ano, je a dostačuje našim zaměstnancům
2. Ne, není přizpůsobena v ranních hodinách (ranní směně)
3. Ne, není přizpůsobena v odpoledních hodinách (odpolední směně)
4. Ne, není přizpůsobena ve večerních hodinách (večerní směně)

A6. Došlo v poslední době k dlouhodobému nebo trvalému omezení dopravní obslužnosti, které mělo vliv na odchod zaměstnanců?

(pouze 1 odpověď)

1. Ano, došlo, a odešli nám kvůli tomu zaměstnanci
2. Ano, došlo, ale nikdo kvůli tomu neodešel
3. Ne, nedošlo k žádné změně

Filtr pokud A6=1

A6a. Uveďte, kolika zaměstnanců se to týkalo. Doplňte ještě o procentuální poměr administrativních a technických pracovníků."

(otevřená otázka)

.....

**DOPRAVA STÁVAJÍCÍCH A POTENCIÁLNÍCH ZAMĚŠTANCŮ DO
A Z PODNIKU**

B1. Jak se dopravují Vaši zaměstnanci do podniku? Prosím uveďte u jednotlivých variant podíl v procentech.

(pro každou kategorii 1 odpověď, u každé zapíše podíl v %, celkem 100 %)

1. Sami autem (vlastním či sdíleným)
2. MHD
3. Veřejnou dopravou – autobusem
4. Veřejnou dopravou – vlakem
5. Kombinace veřejné dopravy a MHD
6. Firma zajišťuje vlastní svoz zaměstnanců
7. Pěšky/na kole
99. Nemáme přehled o dopravě zaměstnanců

B2. Poskytujete zaměstnancům v oblasti dopravy nějaké benefity?

(více odpovědí, neumožnit zvolit zároveň odpověď 1 a jakoukoliv jinou)

1. Žádné
2. Uplatňujeme příspěvek na dopravu a odečítáme si jej z daní
3. Nabízíme ke mzdě také bonus na dopravu
4. Nabízíme volný začátek a konec pracovní doby
5. Nabízíme možnost práce z domova (home-office)
6. Zajišťujeme vlastní svoz (vlastními vozy např. mikrobusem)
7. Zajišťujeme svoz smluvním dopravcem
8. Pomáháme s organizací spolujízdy (více lidí v 1 soukromém autě)
9. Poskytujeme zaměstnancům firemní auto pro dopravu do práce
10. Obědy zdarma při jízdě do práce na kole
11. Poskytujeme zaměstnanců parkování zdarma na firemním parkovišti – kolik parkovacích míst:.....
12. Jiné (prosím vypište)

B3. Vyhovuje Vám současná dopravní obslužnost?

(pouze 1 odpověď)

1. Ano, je dostačující
2. Víceméně vyhovuje, ale mohla by se zlepšit
3. Nevyhovuje, potřebujeme zlepšení

B4. Stěžují si Vaši zaměstnanci nebo uchazeči o zaměstnání na problémy s dopravní obslužností Vaší firmy?

(pouze 1 odpověď)

1. Ano, je to pro ně velký problém
2. Ano, ale není to často diskutovaný problém
3. Ne, nestěžují si

Filtr pokud B3=2 nebo 3 a nebo B4=1 nebo 2

B34. V čem spatřujete Vy nebo Vaši zaměstnanci nedostatky dopravní obslužnosti? (může se jednat o časové intervaly spojů, jejich kapacitu, polohu zastávek atd.) Prosím popište co nejpodrobněji.

(otevřená otázka)

.....

B5. Vnímá Vaše firma dopravu zaměstnanců do podniku jako něco, čím by se měla zabývat, co je potřeba řešit/spoluřešit?

(pouze 1 odpověď)

1. Ano
2. Ne – je to záležitost zaměstnanců
3. Ne – je to záležitost obce/kraje

INICIATIVA ZE STRANY KRAJE/OBCE

K1. Pokud by se kraj/obec rozhodl/a zlepšit dopravní obslužnost v místě Vaší firmy, byli byste ochotni spolupodílet se na hledání řešení?

(více odpovědí)

1. Ne, změna dopravní obslužnosti není nutná (znemožnit označit tuto otázku s otázkami, které jsou kladné = ano a s odpovědí 2)
2. Ne, není to naše priorita (nemáme na to čas/prostředky) (znemožnit označit tuto otázku s otázkami, které jsou kladné = ano a s odpovědí 1)
3. Ano, poskytl bychom informace (např. kolik zaměstnanců a odkud by dojíždělo)
4. Ano, poskytl bychom příspěvek na dopravu jednotlivým zaměstnancům
5. Ano, spolupodíleli bychom se na financování (platba dopravci/obci)

ZOBRAZIT OTÁZKY NA 1 OBRAZOVCE.

Filtr pokud K1=4

K2a. Jakou maximální výši příspěvku byste byli ochotni přispívat na dopravu jednomu zaměstnanci za 1 km? (prosíme vypište)

(otevřená otázka)

.....

99. Nevím / Přeskočit otázku

Filtr pokud K1=4

K2b. Jakou maximální výši příspěvku byste byli ochotni přispívat na dopravu jednomu zaměstnanci celkem na měsíc? (prosíme vypište)

(otevřená otázka)

.....

99. Nevím / Přeskočit otázku

ZOBRAZIT OTÁZKY NA 1 OBRAZOVCE.

Filtr pokud K1=5

K3. Uvedli jste, že byste se spolupodíleli na financování (platba dopravci/obci).

Jakou částkou byste byli ochotni maximálně přispět za 1 km jednoho zaměstnance? (prosíme vypište)

(otevřená otázka)

.....

99. Nevím / Přeskočit otázku

Jakou částkou byste byli ochotni maximálně přispět za 1 zaměstnance na měsíc? (prosíme vyplňte)

(otevřená otázka)

.....

99. Nevím / Přeskočit otázku

Filtr pokud K1=5

K3c. Uvedli jste, že byste se spolupodíleli na financování (platba dopravci/obci). Jakou částkou byste byli ochotni maximálně přispět za všechny své zaměstnance na měsíc? (prosíme vyplňte)

(otevřená otázka)

.....

99. Nevím / Přeskočit otázku

**ZAPOJENÍ FIREM DO JEDNÁNÍ NA TÉMA DOPRAVNÍ
OBSLUŽNOSTI/DOPRAVY S VEŘEJNOU SPRÁVOU, DOPRAVCI
A POD.**

Filtr pokud B5=1

C1. Řešili jste v minulosti vlastní iniciativou problémy s dopravou Vašich zaměstnanců?

(pouze 1 odpověď)

1. Ano
2. Ne

Filtr pokud C1=1

C2. Jakými způsoby jste tyto problémy s dopravou Vašich zaměstnanců řešili?

(více odpovědí)

1. jednáním s dopravním podnikem/dopravcem
2. jednáním se zástupci obce/kraje
3. vlastním svozem
4. příspěvkem na dopravu
5. jiným způsobem (prosím vyplňte)

Filtr pokud C1=1

C3. Podařilo se Vám vlastní cestou problémy s dopravou úspěšně vyřešit?

(pouze 1 odpověď)

1. Ano, problém jsme vyřešili
2. Ano částečně, nejsme zcela spokojeni a budeme pokračovat v iniciativě
3. Ne, stále hledáme řešení
4. Ne, narazili jsme na překážky, které vyřešení znemožnily
5. Ne, už se tím nezabýváme

Filtr pokud C3=1 nebo 2

C3a. Jak jste problém s dopravou konkrétně vyřešili?

(otevřená otázka)

.....

Filtr pokud B5=1 a zároveň C3≠1

C1s. Řešíte v současnosti vlastní iniciativou problémy s dopravou Vašich zaměstnanců?

(pouze 1 odpověď)

1. Ano
2. Ne

Filtr pokud C1s=1

C2s. Jakými způsoby tyto problémy s dopravou Vašich zaměstnanců v současnosti řešíte?

(více odpovědí)

1. jednáním s dopravním podnikem/dopravcem
2. jednáním se zástupci obce/kraje
3. vlastním svozem
4. příspěvkem na dopravu
5. jiným způsobem (prosím vyplňte)

Filtr pokud C1s=1

C3s. Daří se Vám vlastní cestou problémy s dopravou úspěšně řešit?

(pouze 1 odpověď)

1. Ano, máme již dílčí úspěchy
2. Ano ale jsme stále na začátku, zatím jsme nezaznamenali pokrok
3. Ne, zatím hledáme řešení
4. Ne, narážíme na problémy, které nám vyřešení znemožňují

Filtr pokud C3s=1

C3sa. Jaké úspěchy jste zaznamenali?

(otevřená otázka)

.....

**NÁMĚTY NA PODNĚTY VEDOUČÍ KE ZLEPŠENÍ SOUČASNÉHO
STAVU**

D1. Jaká opatření byste uvítali pro zlepšení dopravní obslužnosti Vašeho podniku včetně jejího zázemí?

(více odpovědí)

1. Zavést linku MHD k provozovně
2. Zavést linku dálkové veřejné dopravy
3. Zvýšit počet autobusů, které na naši zastávku zajíždějí
4. Zvýšit počet vlaků, které na naši zastávku zajíždějí
5. Lepší jízdní řád – více spojů před začátky a na konci směny/směn
6. Příspěvek od obce/kraje na zajištění dopravy zaměstnanců
7. Vybudování obecního bydlení v blízkosti/využití obecní budovy pro ubytování zaměstnanců (např. býv. kasárna, opuštěný dům atp.)
8. Vybudování veřejného parkoviště v blízkosti firmy/zvětšení kapacity parkoviště
9. Vybudování osvětlení přechodů/podchodů/chodníků vedoucího do provozovny
10. Vybudování zpomalovacích retardérů a dalších bezpečnostních prvků na existující trase do provozovny
11. Vybudování zastřešených zastávek a laviček

12. Vybudování cyklostezky vedoucí do provozovny
13. Vytvoření mobilní aplikace o jízdních řádech
14. Příspěvek na bydlení/přechodné ubytování od obce/státu
15. Dotaci na vybudování ubytování pro vlastní zaměstnance (podnik sám postaví, ale chce finance)
16. Jiné (prosím vypište)
99. Žádné

Filtr D1_15=1

D1a. Kým by podle Vás měla být tato dotace poskytnuta?

.....

Filtr D1=1 nebo 2

D2. Uvedte obec/obce, ze kterých je dopravní obslužnost pro Váš podnik v současné době nedostatečná a potřebovali byste z ní/z nich svázat své zaměstnance.

(prosíme uveďte obec/obce)

(otevřená otázka)

.....

H1. Nyní jsme se dostali ke konci dotazníku. Zde máte možnost detailněji popsat Vaši konkrétní situaci (potíže s dopravou zaměstnanců a další problémy nebo naopak dobré zkušenosti, které nebyly pokryty otázkami v dotazníku).

(otevřená otázka)

.....

99. Bez komentáře

H2. Pokud si přejete, aby Vám byly zaslány výsledky tohoto výzkumu, uveďte zde prosím kontaktní email:

(otevřená otázka)

.....

99. Nepřeji si uvádět kontaktní email

Velmi Vám děkujeme za vyplnění dotazníku.