Univerzita Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem

Fakulta sociálně ekonomická

Bakalářská práce

Preference studentů FSE při cestování v rámci EU

Autorka práce: Markéta Žáková

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

2026

Jan Evangelista Purkyně University in Ústí nad Labem

Faculty of Social and Economic Studies

Bachelor's Thesis

Travel Preferences of FSE Students within the EU

Author: Markéta Žáková

Supervisor: Ing. Lucie Vávrová, Ph.D.

2026

UNIVERZITA JANA EVANGELISTY PURKYNĚ V ÚSTÍ NAD LABEM

Fakulta sociálně ekonomická

Akademický rok: 2025/2026

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení: **Markéta ŽÁKOVÁ**
Osobní číslo: **S23254**
Studijní program: **B0311A050019 Ekonomika a management**
Téma práce: **Preference studentů FSE při cestování v rámci EU**
Zadávající katedra: **Katedra ekonomie a managementu**

Zásady pro vypracování

Volnočasové cestování představuje významnou oblast mobility, ve které hrají studenti a mladí lidé klíčovou roli. Právě tato skupina tvoří podstatnou část turistického ruchu. Porozumění faktorům, které ovlivňují jejich volbu dopravního prostředku, je zásadní pro tvorbu efektivních dopravních politik a zlepšování dopravních služeb. Mezi významné determinanty, které v současnosti uvádí odborná literatura patří zejména cenové náklady, vzdálenost nebo spolehlivost dopravního spojení. Cílem této práce bude identifikovat klíčové faktory, které ovlivňují dopravní preference studentů Fakulty sociálně ekonomické Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem při cestování v rámci zemí Evropské unie, a zjistit jakým způsobem vyhledávají informace o dopravních možnostech v cílových destinacích. Výzkum bude realizován prostřednictvím online dotazníkového šetření, které se zaměří na nejčastěji využívané dopravní prostředky, důležitosti jednotlivých faktorů ovlivňujících výběr dopravy a způsob, jakým studenti hledají informace v cílových destinacích. Získaná data budou analyzována pomocí popisné statistiky a regresní analýzy, s cílem odhalit význam jednotlivých faktorů. Výsledky mohou sloužit jako podklad pro dopravní společnosti či instituce zaměřující se na podporu cestování mladých lidí, a přispět tak k lepšímu přizpůsobení dopravní nabídky této cílové skupině.

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

Hergesell, A., a Dickinger, A. (2013). Environmentally friendly holiday transport mode choices among students: The role of price, time and convenience. *Journal of Sustainable Tourism*, *21*(4), 596–613. https://doi.org/10.1080/09669582.2013.785555

Böhler, S., Grischkat, S., Haustein, S., a Hunecke, M. (2006). Encouraging environmentally sustainable holiday travel. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *40*(8), 652–670. https://doi.org/10.1016/j.tra.2005.12.006

Große, J., Olafsson, A. S., Carstensen, T. A., a Fertner, C. (2018). Exploring the role of daily "modality styles" and urban structure in holidays and longer weekend trips: Travel behaviour of urban and peri-urban residents in Greater Copenhagen. *Journal of Transport Geography*, *69*, 138–149. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.04.008

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

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

L.S.

Ing. Miroslav Kopáček, Ph.D.
děkan

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

V Ústí nad Labem dne 2. března 2026

Abstrakt

Cestovní ruch představuje významné hospodářské odvětví v Evropské unii a mladí lidé tvoří vysoce mobilní skupinu, která se na něm aktivně podílí. Bakalářská práce se věnuje analýze faktorů ovlivňujících rozhodování studentů Fakulty sociálně ekonomické Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem při volbě dopravního prostředku, a to jak v rámci cestování po Evropské unii, tak přímo v cílové destinaci. Cílem práce bylo rovněž identifikovat způsoby, jakými studenti vyhledávají informace o dopravních možnostech v cílové destinaci. K získání odpovědí na stanovené výzkumné otázky byla využita popisná statistika v kombinaci s binární a multinomiální logistickou regresí a Wilcoxonův test. Data byla získána prostřednictvím dotazníkového šetření, které probíhalo na sociální síti Facebook a pomocí QR kódů v prostorách fakulty. Výsledky analýzy ukazují, že pro volbu autobusové dopravy jsou klíčovými faktory cena, rychlost a ekologičnost. U letecké dopravy hraje zásadní roli zejména rychlost a environmentální aspekty, zatímco u spolujízdy je dominantním faktorem rovněž ekologičnost**.** Výzkum dále prokázal, že silné ekologické hodnoty studentů statisticky snižují šanci na využití letecké dopravy či spolujízdy, a naopak významně zvyšují preferenci dopravy autobusové. V oblasti informačního chování byla zjištěna dominance online zdrojů, přičemž studenti pro plánování cest upřednostňují webové portály před mobilními aplikacemi. Získané poznatky mohou sloužit jako podklad pro dopravní zprostředkovatele při tvorbě marketingových kampaní a cenotvorby, i pro turistické destinace v rámci podpory udržitelné mobility.

Klíčová slova

volnočasové cestování, dopravní rozhodování, studentská mobilita, informační chování

Abstract

Tourism represents a significant economic sector in the European Union, and young people constitute a highly mobile group that actively participates in it. This bachelor's thesis analyzes the factors influencing the decision-making of students from the Faculty of Social and Economic Studies at Jan Evangelista Purkyně University in Ústí nad Labem when choosing a mode of transport, both within the European Union and directly at the destination. The aim of the work was also to identify how these students search for information regarding transport options. To answer the established research questions, descriptive statistics were used in combination with binary, multinomial logistic regression and Wilcoxon test. The data were obtained through a questionnaire survey distributed via the social network Facebook and through QR codes located on the faculty premises. The results of the analysis show that price, speed, and environmental friendliness are the key factors for choosing bus transport. For air travel, speed and environmental aspects play a crucial role, while environmental friendliness is also the dominant factor for carpooling. The research further demonstrated that students' strong ecological values statistically reduce the likelihood of using air travel or carpooling, while significantly increasing the preference for bus transport. In the area of information behavior, a dominance of online sources was found, with students preferring web portals over mobile applications for travel planning. The findings can serve as a basis for transport providers in creating marketing campaigns and pricing strategies, as well as for tourist destinations in supporting sustainable mobility.

Keywords

leisure travel, mode choice, student mobility, information seeking behavior

Poděkování

Ráda bych poděkovala paní Ing. Lucii Vávrové, Ph. D., za vedení této práce, za její cenné rady a nápady, jak práci směřovat. Mé poděkování patří také paní Mgr. Aleně Černíkové, Ph. D., za užitečné rady při zpracování dat a řešení problémů spojených s jejich analýzou. Tímto bych dále ráda poděkovala všem, kdo mě v mém studiu podporovali a stáli tu při mně.

Čestné prohlášení

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

V Ústí nad Labem, dne 2. 4. 2026

……

Markéta Žáková

Obsah

Úvod 10
1 Volnočasové cestování 11
1.1 Environmentální dopady volnočasového cestování a jejich řešení 13
2 Dopravní chování v rámci volnočasového cestování 15
2.1 Faktory ovlivňující dopravní chování 15
3 Specifika mladých lidí 20
3.1 Charakteristika mladých lidí v rámci volnočasového cestování 20
3.2 Digitalizace a digitální chování 21
4 Doprava v cílových destinacích 22
5 Metodika 23
5.1 Dotazníkové šetření a sběr dat 23
5.2 Popis vzorku 24
5.3 Popis metod zpracování dat a výzkumné otázky 27
6 Výsledky 28
6.1 Role ceny a rychlosti dopravního prostředku 28
6.2 Role dalších faktorů na výběr dopravního prostředku 31
6.3 Získávání informací o dopravních možnostech v cílové destinaci 34
6.4 Faktory ovlivňující dopravní chování v cílové destinaci 36
Diskuse 42
Závěr 45
Seznam zdrojů 47
Seznam tabulek 51
Seznam grafů 51
Seznam obrázků 51
Seznam příloh 51

Seznam zkratek

EU	Evropská unie
FSE	Fakulta sociálně ekonomická
HDP	Hrubý domácí produkt

Úvod

Cestovní ruch představuje významné hospodářské odvětví Evropské unie. Sektor volnočasového cestování zaznamenává zejména v po pandemickém období dynamický rozvoj, čímž se stává diskutovaným tématem. V České republice podíl turismu na hrubém domácím produktu (HDP) tvořil za posledních deset let v průměru 2,5 %. K největšímu propadu došlo v roce 2020, kdy v důsledku pandemie onemocnění covid-19 klesl podíl turismu na HDP na pouhých 1,5 %. V posledních třech letech však statistiky vykazují nárůst a návrat tohoto podílu zpět na hodnoty před pandemickým obdobím (ČSÚ, 2026). V rámci celé EU se odhaduje, že za rok 2025 cestovní ruch přispěl do evropské ekonomiky částkou zhruba 1,9 bilionu EUR, což tvoří 10,5 % celkového HDP. Očekává se, že se tento podíl bude v následujících deseti letech dále zvyšovat (World Travel & Tourism Council, 2025).

Mladí lidé (15 až 30 let) tvoří vysoce mobilní skupinu účastníků cestovního ruchu. Vzhledem k jejich často omezenému množství finančních prostředků, které jsou ochotni vynaložit na cestování, jsou při samotném výběru způsobu dopravy uvážlivější a kritičtější, než je tomu u jiných věkových skupin (Hergesell a Dickinger, 2013).

Bakalářská práce se zaměřuje na studenty Fakulty sociálně ekonomické Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem. Cílem práce je identifikovat klíčové faktory, které ovlivňují dopravní preference studentů při cestování v rámci zemí Evropské unie, a zjistit, jakým způsobem vyhledávají informace o dopravních možnostech v cílových destinacích.

V rámci výzkumné části jsou zjišťovány preference studentů při vyhledávání informací o dopravních možnostech. Tato část je úzce propojena s mírou vlivu faktorů, které při výběru dopravního prostředku do cílové destinace i v rámci vnitřní mobility hrají klíčovou roli. Zahrnutí specifik cílové destinace v kombinaci s hodnocením faktorů, jako jsou rychlost, cena, komfort, bezpečnost či environmentální dopady, umožňuje vytvořit ucelený obraz o skutečných prioritách studentů.

Práce se skládá z literární rešerše, která shrnuje základní pojmy a aktuální poznatky týkající se volnočasového cestování, dopravního chování, faktorů ovlivňujících cestovní rozhodování a charakteristiky mladých lidí. Metodická část obsahuje vybrané výzkumné otázky, hypotézy a stanovení kvantitativních metod k dosažení cíle. Kapitola Výsledky se věnuje vyhodnocování analýzy sesbíraných dat pomocí online dotazníku, na což navazuje diskuse, která propojuje zjištěné výsledky s literární rešerší. Práci uzavírá závěr shrnující nejdůležitější výstupy.

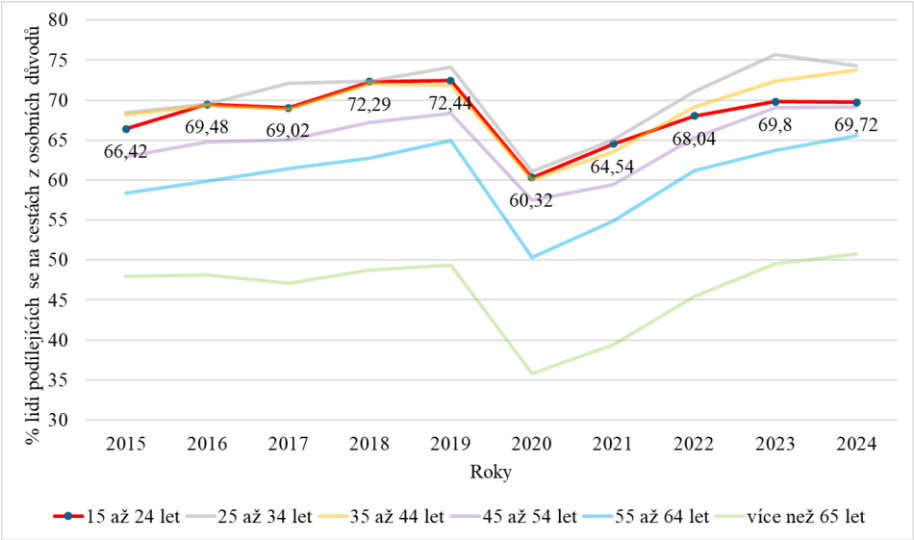
1 Volnočasové cestování

Cestovní ruch (tourism) je ekonomické odvětví, které lze definovat jako soubor činností osob cestujících ze svého běžného prostředí do zvolené destinace. Je to nadřazený pojem, zastřešující samotné volnočasové cestování. Tento pojem zahrnuje cesty, jako jsou např. volnočasové aktivity, osobní rozvoj nebo obchodní cesty, které trvají nejdéle jeden rok. Výjimkou jsou cesty, jejichž hlavním záměrem je být v cílové destinaci zaměstnán a vykonávat zde výdělečnou činnost (Eurostat, 2021). Pásková a Zelenka (2002, s. 45) nahlížejí na cestovní ruch jako na „*komplexní společenský jev jako souhrn aktivit účastníků cestovního ruchu“*. Turismus je ekonomicky stejně důležitý v rozvinutých jako v méně rozvinutých zemích, které často bývají cílovou destinací turistů (Böhler a kol., 2006a).

Volnočasové cestování (leisure travel) je pojem, který nemá ustálenou definici. Na definici lze nahlížet různými pohledy. Böhler a kol. (2006, s. 657) definují tento termín jako: *„cestování za soukromými účely s minimální dobou pobytu alespoň čtyři noci*.“ Dütschke a kol. (2022) nahlížejí na definici tím, co volnočasové cestování není. Definice se vztahuje k cestování s přenocováním, které nezahrnuje pracovní cesty a protipól tvoří každodenní mobilita. Další pohled nahlíží na volnočasové cestování skrze subjektivní vnímání cestujících. Grigolon a kol. (2012) pojem vymezují jako nezávislé cestování realizované za účelem rekreace.

Volnočasové cestování je v posledních letech dynamicky se rozvíjející segment turismu. Zatímco dříve bylo cestování považováno za privilegium, které si ne každá domácnost mohla dovolit, postupem let se vnímaná hodnota mění a volnočasové cestování se stává běžnou součástí lidského života jedinců (Böhler a kol., 2006b). Tuto skutečnost je možné pozorovat i v nárůstu počtu cest mezi mladými lidmi ve věku 15 až 45 let, kteří patří mezi velmi aktivní věkovou skupinu, kdy se v průměru 68 % lidí z této skupiny podílí na volnočasovém cestování (Eurostat, 2026).

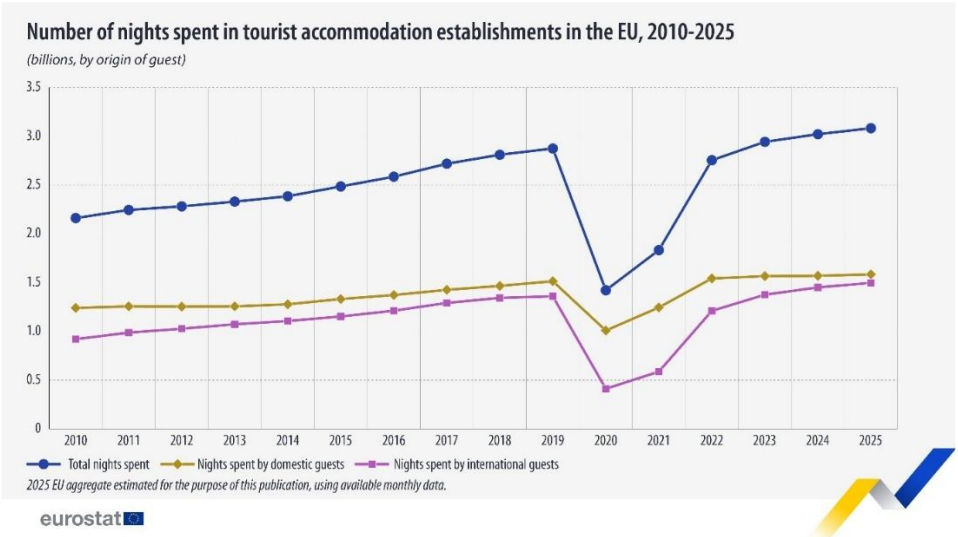
Graf 1 - Podíl lidí podílejících se na cestování z osobních důvodů dle věkových skupin



Zdroj dat: Vlastní zpracování na základě dat z Eurostat, 2026

Počet cest za záměrem dovolené se zvyšuje. Zájem o Evropu jako turistickou oblast potvrzuje také to, že byl v roce 2024 zaznamenán nejvyšší počet nocí strávených v ubytovacích zařízení. Oproti roku 2023 došlo k nárůstu o 2,7 % (Eurostat, 2025).

Obrázek 1 -Počet přenocování v ubytovacích zařízeních cestovního ruchu v EU v letech 2010–2025



Zdroj: Eurostat, 2026

Popularita volnočasového cestování stoupá i u studentů a dochází také k rozvoji jednotlivých dopravních módů a determinantů, které rozhodování ovlivňují (Hergesell a Dickinger, 2013). Popularitu volnočasového cestování u studentů potvrzuje

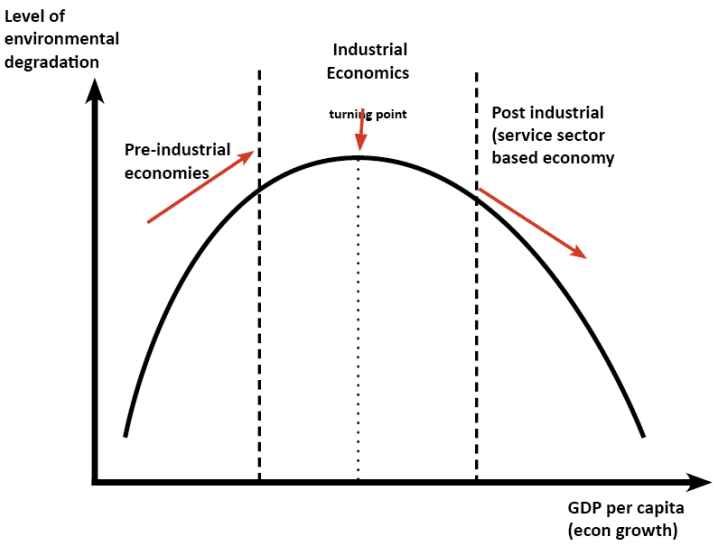
výzkum publikovaný organizací Eurostat (2017), který zaznamenal, že v roce 2015 až 66 % mladých lidí ve věku od 15 do 34 let realizovalo cestu do zahraničí. Oproti tomu tak učinilo pouze 60 % starších 35 let.

1.1 Environmentální dopady volnočasového cestování a jejich řešení

Narůstající množství volnočasových cest s sebou nese i negativní dopady na životní prostředí. Doprava obecně tvoří velký podíl na celkově vyprodukovaném množství skleníkových plynů v EU. Největším emitentem skleníkových plynů je silniční doprava, která tvoří až 70 % vyprodukovaných emisí z dopravy. Také z důvodu rostoucí poptávky po letecké dopravě EU byl tento typ dopravy označen za nejrychleji rostoucího emitenta CO_2 (European Commission, 2026).

Kuznetsova křivka vyjadřuje empiricky zjištěný vztah mezi stavem životního prostředí a hospodářským růstem. Popisuje situaci, kdy v zemích s nízkým HDP na osobu dochází k postupné degradaci životního prostředí. Znečištění roste souběžně až do kritického bodu zlomu (turning point), kdy se trend obrací a zátěž životního prostředí začíná klesat. Z tohoto konceptu vychází i studie (Halkos a Ekonomou, 2023), která potvrzuje vztah mezi růstem volnočasového cestování a negativními dopady na životní prostředí. Zároveň však upozorňuje, že růst volnočasového cestování nemusí jednoznačně znamenat růst negativních dopadů. Pokud se investuje do správných nástrojů (např. nových technologií, které využívají čisté zdroje energie a jsou ekologické) nedochází při rozvoji turismu k růstu poškozování přírody.

Obrázek 2 - Kuznetsova křivka



Zdroj: Pettinger, 2025

Jeden z hlavních cílů EU v oblasti udržitelné mobility je transformace způsobu dopravy takovým způsobem, aby nezatěžovala životní prostředí (Evropská rada, 2025). Pojmem „Green Transportation“ označujeme typ dopravy, který má za cíl pomocí digitalizace a dalších nástrojů implementovat inovativní řešení na využití jízdních kol, čisté mobility nebo například efektivnější využití veřejné dopravy (European Union, 2026). Jednou nejvýznamnějších strategií je Zelená dohoda pro Evropu (European Green Deal), která má změnou způsobu dopravy a spotřebních zvyklostí za cíl dosáhnout klimatické neutrality do roku 2050. Mezi další klíčové cíle patří efektivnější využívání oběhového hospodářství namísto lineárního, prosazování čistších zdrojů energie v průmyslu, klimatická spravedlnost a přeměna hospodářství v ekologičtější a spravedlivější prostředí (European Council, 2025).

2 Dopravní chování v rámci volnočasového cestování

Výběr dopravního prostředku je nedílnou součástí plánování každé cesty. I přesto, že každodenní mobilita lidí tvoří větší část všech uskutečněných cest, je třeba v rozvoji dopravní infrastruktury zohlednit i narůstající poptávku po volnočasovém cestování a efektivně nabídnout trhu dopravní prostředky, které budou splňovat specifické potřeby konečných uživatelů (Böhler a kol., 2006; Hergesell a Dickinger, 2013). Provedené studie se shodují v názoru, že je volnočasové cestování stejně důležité jako každodenní mobilita, a to primárně z environmentálních důvodů či z existence potenciálních ekonomických příležitostí (Böhler a kol., 2006; Dütschke a kol., 2022; Hergesell a Dickinger, 2013). Proto je třeba zohlednit, jaké dopravní prostředky lidé, a konkrétně studenti, využívají.

U volnočasových cest do 3 000 km dominuje způsob dopravy osobními automobily, ale poptávka po letecké dopravě se stále zvyšuje. U kratších cest lidé často využívají osobní automobil. Důležité je zohlednit i lokální veřejnou dopravu (Böhler a kol., 2006). Výsledky studie zaměřené na studenty, Vukadin a kol. (2023), potvrzují, že nejčastěji využívaným dopravním prostředkem je automobilová doprava. Významná je také železniční a letecká doprava.

Hergesell a Dickinger (2013) a Setiawan a kol. (2018) oponují názoru, že nejvíce využívaným módem je doprava letecká. Silnou alternativou letadla je železniční a automobilová doprava. Na základě těchto výsledků se Hergesell a Dickinger (2013) domnívají, že železniční doprava může efektivně konkurovat automobilu, ale je třeba brát v úvahu důležitost automobilového vlastnictví. Významnost letecké dopravy podporuje rovněž studie Grigolona a kol. (2012), jejíž výsledky ukazují, že je pro studenty nejvíce atraktivní využívání služeb nízkonákladových leteckých společností. Méně významnou alternativou jsou klasické letecké společnosti. Studie se rozcházejí v alternativách pozemní dopravy, kdy Grigolon a kol (2012) nevnímají automobilovou a vlakovou dopravu jako dostatečně konkurenční té letecké. Automobilová doprava je zároveň preferovanější volbou než ta vlaková. Nejvíce se studie věnují tradičním dopravním prostředkům, jako je letadlo, vlak, veřejná doprava či osobní automobil.

2.1 Faktory ovlivňující dopravní chování

Dopravní rozhodování (travel mode choice) je jedním z důležitých rozhodnutí, které lidé při plánování cest musí učinit (Böhler a kol., 2006a; Grigolon a kol., 2012; Hergesell a Dickinger, 2013). Toto rozhodnutí dále ovlivní další aspekty spojené s dovolenou a zároveň

se využití jednotlivých dopravních prostředků pojí s jinou intenzitou environmentálních dopadů (Hergesell a Dickinger, 2013). Z pohledu environmentální stránky je počet zrealizovaných cest a výběr dopravního prostředku kritickou složkou následných dopadů (Böhler a kol., 2006a). Dopravní rozhodování nemusí být vždy v souladu s preferovaným typem dopravního prostředku. Z výsledků analýzy, kterou provedl De Vos (2018), vyplývá, že necelá polovina dotazovaných lidí nevyužívá při svých cestách preferovaný dopravní prostředek. Z toho lze vyvodit, že existují faktory či bariéry, které spotřebitele ovlivňují při výběru konkrétního dopravního prostředku a nemusí si vždy vybrat jejich preferovaný mód. Provedené studie (De Vos, 2018; Dütschke a kol., 2022; Hergesell a Dickinger, 2013; Le-Klähn a kol., 2015) na téma faktorů, které ovlivňují právě dopravní rozhodování se nejčastěji věnují následujícím faktorům.

Cena (cestovní náklady)

Existuje mnoho studií, které považují cestovní náklady, neboli cenu za klíčový faktor, který ovlivňuje rozhodování studentů (Grigolon a kol., 2012; Hergesell a Dickinger, 2013).

Ve výběru dopravního prostředku dle Hergesella a Dickingera (2013) hrají nejdůležitější roli cestovní náklady, což autoři vysvětlují tím, že studenti jsou cenově orientovaní. Jejich omezený disponibilní rozpočet rozhoduje, kolik za dopravu, která často představuje nejnákladnější část cesty, chtějí vynaložit.

Studenti jsou srovnatelně citliví na změnu ceny jak u letecké, tak u železniční dopravy. Předpokládá se, že se dá strategicky ovlivnit rozhodování konečných zákazníků, a to tím, že by se výrazně zvýšila cena letenek a byly by aktivně propagovány výhody železniční dopravy, za předpokladu, že by splňovala potřeby zákazníka (Hergesell a Dickinger, 2013). Malichová a kol. (2023) uvádějí, že cestující jsou ochotni změnit svou volbu, pokud by jim byla nabídnuta okamžitá sleva, která by se výrazně odlišovala od ceny původní nebo sleva týkající se vylepšení jejich zakoupené třídy.

Cena dopravy, je v souladu s předchozími studiemi klíčovým faktorem rozhodování. Studenti si nejdříve zjistí cenu dopravy do různých lokalit a následně volí cílovou destinaci. Jsou nejvíce citliví na změnu ceny letenek nízkonákladových leteckých společností. Citlivost zároveň není silná u vlakové, autobusové či automobilové dopravy. To naznačuje, že jsou u dopravních módů důležité determinanty, které studenty motivují k využívání těchto dopravních prostředků (Grigolon a kol., 2012). Tento fakt zmiňují Hergesell a Dickinger (2013), že výrazný pokles užitku u osobního automobilu přichází ve chvíli, kdy dojde k určité změně (např. změna vlastnictví) spolu se zvýšením cen. Dütschke a kol., (2022) uvádějí, že je u automobilové dopravy důležité rutinní chování a samotné vlastnictví. Pokud domácnost

vlastní osobní automobil, jsou pořizovací náklady uhrazené a další náklady rostou minimálně. Je tedy pravděpodobné, že pokud domácnost vlastní osobní automobil, vybere si pro své volnočasové cestování právě ten.

Studie se shodují, že cena a cestovní náklady jsou jedny z nejdůležitějších determinantů, které ovlivňují výběr dopravního prostředku. Tato skutečnost může být vysvětlena tím, že jsou studenti nákladově orientovaní a při výběru jsou citlivější na to, kolik za dopravní prostředek zaplatí než ostatní spotřebitelé.

Provozní faktory – spolehlivost, čas a vzdálenost

Čas je z pohledu ekonomie vzácným statkem. Každý člověk má možnost se svým časem nakládat podle jeho svobodné vůle, přičemž náklady představují obětované příležitosti spojené s druhou nejlepší možnou alternativou. Při cestování je doba strávená v dopravním prostředku klíčová stejně jako její spolehlivost. Pro cestující je důležité, aby byl vybraný prostředek ze všech dalších alternativ nejrychlejší. Většina lidí preferuje dopravní prostředek, který je rychlý a spolehlivý. Z toho vyplývá, že determinant rychlosti je významný a ovlivňuje spotřebitele při rozhodování (Hergesell a Dickinger, 2013; Malichová a kol., 2023). Důležitost doby strávené na cestě potvrzují i Nagaj a Žuromskeitė (2023), kteří uvádějí, že využívání rychlých vysoko emisních prostředků je pro většinu mladých turistů důležité, menší část kombinuje vysoko emisní prostředky s těmi nízko emisními. Menšina mladých turistů využívá pouze pomalé nízko emisní dopravní prostředky, jako je například vlak, sdílený automobil či autobus. Za rychlý dopravní prostředek je mladými lidmi považováno jak letadlo, tak vlak. Významným faktorem je také tzv. přístupová doba. Jde o čas, který člověk stráví na cestou, například na odletový terminál, ze kterého dále pokračuje do své destinace (Nagaj a Žuromskaitė, 2023).

Klíčovým faktorem je také spolehlivost neboli to, že přesun vybraným dopravním prostředkem proběhne ve stanovený čas a podle plánu cestujícího. (Malichová a kol., 2023). Böhler a kol. (2006) potvrzují, že je doba strávená na cestě důležitým faktorem, a stejně tak spolehlivost dopravního prostředku. Zmíněné faktory ovlivňující rozhodování přispívají k tomu, že je díky své spolehlivosti a rychlosti populární právě automobilová doprava. Automobil je spolehlivý a z pohledu přesunů i nezávislosti na jízdních řádech velmi flexibilní, jelikož umožňuje svobodu rozhodování (Dütschke a kol., 2022).

Hergesell a Dickinger (2013) uvádějí, že je čas pro studenty klíčovým faktorem u všech dopravních prostředků. Důležité je ovšem zmínit fakt, že užitek ze stráveného času v dopravním prostředku závisí na konkrétním typu a neklesá lineárně. Studenti jsou ochotni ve vlaku strávit až 5 hodin a užitek z cesty se snižuje jen zanedbatelně. Největší pokles mezního užitku nastává

ve chvíli, kdy cesta vlakem trvá pět až šest hodin. To znamená, že pokud je destinace v takové vzdálenosti, aby byl čas strávený ve vlaku do pěti hodin, stává se vlak plnohodnotnou alternativou.

Vlaková doprava je vnímána různými způsoby. Böhler a kol. (2006) ve své studii uvádějí, že je vlak vnímán jako pomalý a nespolehlivý. Lidé mají vlakovou dopravu spojenou s komplikacemi a z tohoto důvodu možnost při rozhodování nezvažují a raději vyhledávají alternativní dopravní prostředky. Malichová a kol. (2023) zastávají názor, že je důležité, aby se vnímání lidí ohledně vlakové dopravy změnilo. Pokud budou splněny podmínky spolehlivosti a rychlosti, bude vlaková doprava schopná efektivní konkurenceschopnosti.

Provozní faktory, jako je vzdálenost mezi destinacemi, čas strávený na cestě či spolehlivost dopravního prostředku je dle provedených studií důležitými determinanty dopravního rozhodování. Nejvíce se studie odlišují ve vnímání vlakové dopravy. To může být v důsledku rozdílných nabídek vlakové dopravy v zemích EU a kvalitě poskytované služby. Hlavní roli hraje v rozhodování o vlakové dopravě vnímání lidí a to, jak jsou služby prezentovány společnosti. Zlepšení prezentace by mohla zlepšit i samotné vnímání a vlaková doprava by se při splnění podmínek stala konkurenceschopnou.

Komfort

Pohodlí hraje důležitou roli v rozhodování o dopravním prostředku. Malichová a kol. (2023) pod pojem pohodlí zahrnují specifické situace, jako je například počet přestupů nebo garance vlastního sedadla. Z výsledků vyplývá, že zmíněné situace jsou důležitější pro skupiny lidí, které využívají veřejnou dopravu. Dütschke a kol. (2022) tvrdí, že jsou pocit svobody a samotné pohodlí při cestě faktory, proč si lidé volí pro své volnočasové cestování osobní automobil namísto alternativních dopravních prostředků.

Studenti vnímají komfort jako nepodstatný faktor než odlišné skupiny. Komfort není konkurenceschopný oproti ceně či době strávené v dopravním prostředku. Pokud se na trhu objeví nabídka dopravy, která bude podstatně levnější, zvolí si raději tu, namísto alternativy s vyšších pohodlím (Hergesell a Dickinger, 2013). Grigolon a kol. (2012) zmiňují, že v situaci, kdy se objeví levná letenka u nízkonákladových leteckých společností, studenti obětují právě pohodlí, které by se zvýšilo u klasické letecké společnosti. Role ceny je tak silnější než pohodlí získané za vyšší cestovní náklady.

Z předchozích studií vyplývá, že je faktor pohodlí ve srovnání s cenou a provozními faktory spíše druhořadou vlastností, která primárně zlepšuje subjektivní pocit uspokojení z realizované cesty, než aby zásadně ovlivňovala samotné rozhodování. Studenti pohodlí rádi

využijí, ale pouze v případě, že bude cena nízká, v opačném případě je pro ně tento faktor postradatelný.

Povědomí o ekologii

Ekologie je v posledních letech tématem, které se ve společnosti probírá stále častěji a propagují se aktivity, které přispívají ke zlepšování životního prostředí. Doprava v roce 2019 tvořila téměř 25 % všech vyprodukovaných emisí CO_2 v EU. Je tak jediných odvětvím, u kterého došlo ke zvýšení produkce skleníkových plynů, a to o více než 33 % ve srovnání s daty získanými v roce 1990. Až 71,7% podílu na emisích tvořila automobilová doprava a 60,1 % z toho tvořily osobní automobily. Letecká doprava měla podíl pouze 13,4 % a vlaková 0,4 %. Osobní automobily jsou velkým emitentem skleníkových plynů a je třeba regulovat jejich využití jinými alternativami. Evropský parlament nastavil dvě cesty: snižování využití spalovacích motorů a zvyšování jejich účinnosti, či vyšší podíl elektrických aut, která v cyklu jejich života méně znečišťují životní prostředí (Evropský parlament, 2019).

Volnočasové cestování je v kontextu environmentálního chování problematika, kterou je důležité řešit, protože lidé často cestují velké vzdálenosti, které mají zásadní dopady na životní prostředí, zejména pokud vybraný dopravní prostředek produkuje značně více skleníkových plynů než jiné alternativy. Právě kvůli dlouhým vzdálenostem jsou dle Böhlera a kol. (2006) preferovanou volbou motorizované dopravní prostředky, které konkurují jiným typům dopravy. Böhler a kol. (2006) dále tvrdí, že lidé, kteří mají povědomí o ekologii, a v běžném každodenním životě se ekologicky chovají, nevolí vždy ten nejvíce ekologický dopravní prostředek, kterým se dopraví na dovolenou. Dütschke a kol. (2022) oponují výsledkem, že lidé, kteří se chovají ekologicky, méně využívají leteckou dopravu. Každodenní život ovlivňuje chování i na dálkových cestách, což naznačuje to, že jsou hodnoty lidí důležité a nepotřebují kompenzovat ekologické každodenní chování neekologickými rozhodnutími na dovolené. Podmínkou pro takové činy je ale názor, že lidé volí ekologickou volbu v tom případě, když si sami věří tomu, že existují více ekologické dopravní prostředky, které můžou efektivně konkurovat letecké a automobilové dopravě.

Dosavadní provedené studie (Böhler a kol., 2006b; Dütschke a kol., 2022; Malichová a kol., 2023; Vukadin a kol., 2023) se shodují, že pouhé povědomí o ekologickém chování nestačí a je třeba zapojit i jiné podněty, jako jsou například návyky lidí. Nutnou podmínkou pro využívání méně škodlivých dopravních prostředků u studentů je zejména nastolení konkurenceschopné ceny a času stráveného na cestě.

3 Specifika mladých lidí

Mladí lidé ve věku 15 až 29 let tvoří specifickou skupinu, jsou zážitkově orientovaní, rádi poznávají nové lidi, učí se novým kulturám a aktivně se snaží o maximalizaci svého osobního potenciálu. Mladí lidé často určují nejnovější trendy. Objevují neznámé destinace, které následně sdílí, čímž zvyšují atraktivitu a dostupnost míst pro další návštěvníky, což rozvíjí ekonomické příležitosti pro lokální firmy i jiné subjekty (World Tourism Organization, 2016). Studenti jsou cenově orientovaní, disponují relativně malými příjmy, které ovlivňují, jakým způsobem cestují, ale mají flexibilní časové možnosti (Hergesell a Dickinger, 2013). Vysoká flexibilita zároveň dovoluje mladým lidem zůstávat v cílové destinaci delší dobu, než je typické pro ostatní věkové skupiny (World Tourism Organization, 2016).

Tato relativně malá skupina je ve výsledku velice zajímavou a důležitou skupinou, ať už z důvodu ekonomických příležitostí či toho, že právě tato skupina udává nové trendy, které následují ostatní věkové skupiny. Pochopení charakteristik studentů a procesů, jimiž plánují a rozhodují o svých cestách, umožní poskytovatelům dopravních služeb efektivněji zacílit své produkty na tuto aktivní a specifickou populaci. Pro studenty je klíčovým rozhodnutím výběr dopravního prostředku. Od volby dopravního prostředku se dále odvíjí další procesy rozhodování o dovolené jako celku (Grigolon a kol., 2012).

3.1 Charakteristika mladých lidí v rámci volnočasového cestování

V současnosti je téma volnočasového cestování mladých lidí opomíjeným prvkem výzkumů dopravního chování, ačkoliv mladí lidé v průměru cestují 52 dní za rok. Jsou tak důležitou a velmi atraktivní skupinou odvětví turismu (WYSE Travel Confederation, 2018). S tím souhlasí i World Tourism Organization (2016), která tento segment považuje za nejrychleji rostoucí. 66 % mladých rezidentů EU aktivně cestuje, přičemž 75 % všech těchto cest mladí lidé podnikají v rámci domovské země, 19 % v rámci zemí EU a ostatní do zemí mimo EU (Eurostat, 2017). Z celkově zrealizovaných zahraničních cest mladí lidé tvoří 23% podíl, což je téměř čtvrtina všech cest (World Tourism Organization, 2016).

Existuje řada studií, které se věnují studentům a mladým lidem ve spojitosti s cestami za vzděláním (Danaf a kol., 2014; Pan a Liu, 2022; Whalen a kol., 2013), avšak pouze malá pozornost je věnována studentům a jejich volnočasovému cestování (Grigolon a kol., 2012; Hergesell a Dickinger, 2013; Vukadin a kol., 2023).

3.2 Digitalizace a digitální chování

Mladí lidé jsou skupinou, která aktivně využívá digitální technologie k zjišťování informací týkajících se plánování dovolené. Internet je zdroj, jenž usnadňuje a urychluje vyhledávání informací. Bylo zjištěno, že až 80 % populace, bez ohledu na věk, využívá internet k plánování dovolené, a to ve všech fázích. Velkým rozdílem je, jaké kanály jednotlivé věkové skupiny využívají (Kim a kol., 2015). Studenti ve svém volném čase využívají internet, a to až 6 hodin denně. Z toho vyplývá, že tráví značnou část jejich právě v online prostoru (Ochoa Siguencia a kol., 2018; Setiawan a kol., 2018). Komunikace dopravních zprostředkovatelů a zákazníků je díky digitálním technologiím jednodušší, ale existují bariéry, jako je například základní schopnost jedince využívat digitální technologie, které v komunikaci brání (Yigitcanlar a kol., 2024).

Volnočasové cestování mladých lidí, studentů, narůstá (World Tourism Organization, 2016). Tento nárůst má vliv na měnící se poptávku po dopravních službách. Důležitým krokem ke zlepšení zaměření dopravních služeb pro mladé lidi je zjistit, jakým způsobem správně zacílit nabízené služby. Studenti, na které je tato práce zaměřená, patří do Generace Z, která má jako první skupina lidí od narození přístup k digitálním technologií a internetu. Online prostor, který využívají ve svém každodenním životě, tak tvoří jejich osobnost a to, jakým způsobem hledají informace (Kim a kol., 2015; Rončák a kol., 2021; Setiawan a kol., 2018).

Rončák a kol. (2021) ve svých výsledcích uvádějí, že po pandemii covidu-19 došlo k odklonu ze skupinových cest směrem k těm individuálním. Zvýšil se také zájem o individuální formy ubytování (platformy typu Airbnb), což může naznačovat, že se mladí lidé odklání k individuálnímu plánování svých cest. Setiawan a kol. (2018) potvrzují, že mladí lidé preferují samostatné vyhledávání informací před službami cestovních kanceláří. Hlavním důvodem je skutečnost, že aktivní vyhledávání informací umožňuje přesnější zohlednění individuálních preferencí, které standardizované nabídky cestovních kanceláří často nedokážou v plné míře nabídnout.

V posledních letech upadá popularita webových stránek, které nahrazují mobilní aplikace. S růstem významu mobilních telefonů roste i preference mobilních aplikací, které uživatelům umožňují zjistit změny informací v reálném čase a dovolují uživatelům personalizované plánování (Yigitcanlar a kol., 2024). Majdak a Saramonowicz (2025) potvrzují, že mobilní aplikace jsou na vyhledávání dopravních možností oblíbené. Tyto nástroje přispívají k udržitelnému rozvoji, neboť mohou lidem doporučovat ekologičtější způsob dopravy či dopad turismu na životní prostředí.

4 Doprava v cílových destinacích

Existuje blízký vztah mezi volbou dopravního prostředku a cílovou destinací. Vzdálenost je jedním z faktorů, které ovlivňují rozhodování turistů. Pro menší vzdálenosti (v rámci jednoho města) využívají turisté nejčastěji veřejnou dopravu. Předpokladem je však kvalitní pokrytí města systémem hromadné dopravy, který turistům poskytuje široké spektrum přepravním možností (Le-Klähn a kol., 2015). K využívání veřejné dopravy jsou prokazatelně ochotnější vzdělaní turisté a osoby cestující ve skupině, tedy v doprovodu partnera, rodinných příslušníků či přátel (Große a kol., 2018).

Plánování cest již není pouze o hledání informací v knihách, ale existuje mnoho možností, jak si zjistit informace online. Ochoa Siguencia a kol. (2018) ve své studii zmiňují, že 98 % studentů považuje za užitečné využívání internetu pro hledání informací o cestovních nabídkách. V posledních letech upadá popularita webových stránek, naopak popularity nabývají mobilní aplikace. Komunikace dopravních zprostředkovatelů a zákazníků je díky mobilním technologiím jednoduší, ale existují faktory, které toto tvrzení zpochybňují. Aby mohl jedinec efektivně vyhledávat informace o dopravě, musí mít alespoň základní schopnosti využívat digitální technologie (Yigitcanlar a kol., 2024). Výzkum Majdaka a Saramonowicz (2025) konstatuju, že většina lidí využívá aplikace poskytující mapy a sociální sítě. Využívají je převážně pro orientaci v neznámých destinacích a komunikaci v průběhu cestování. Populární je rovněž aplikace Uber, od které se očekává, že zákazníky spolehlivě a efektivně dostane na určené místo.

V posledních letech vzniká služba MaaS (Mobility as a Service), která představuje inovativní nástroj a má za cíl sjednotit služby, a to do takové podoby, kdy bude pro poptávající stranu snadno dostupná a přehledná. Jde o hledání způsobu spolupráce veřejného a soukromého sektoru, jejímž výsledkem je efektivní sjednocení informací o dostupných dopravních možnostech, infrastruktuře a dalších přidaných hodnotách do jediné, uživatelsky přívětivé aplikace. Za největší přidanou hodnotu tohoto projektu je považována situace, kdy uživatel bude natolik informován o dopravních možnostech, že bude zanikat potřeba vlastnit či využívat osobní automobil, což vyřeší mnoho jiných problémů (např. nedostatek parkovacích míst či negativní environmentální dopady). MaaS je tedy potenciální nástroj k využívání již existujících zdrojů s přímými užitky jak pro nabídkovou, tak pro poptávkovou stranu, čímž se zjednoduší celý proces výběru dopravního prostředku (ERTICO – ITS Europe, 2019). Potenciální zjednodušení by tak systém služby MaaS mohl představovat i pro oblast cestovního ruchu a volnočasového cestování.

5 Metodika

Cílem práce bylo identifikovat, jaké faktory ovlivňují studenty Fakulty sociálně ekonomické Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem (dále jen „FSE UJEP“) při volbě způsobu dopravy v rámci EU, a analyzovat, jakým způsobem tito studenti vyhledávají informace o dopravních možnostech v cílových destinacích. Kapitola se věnuje konstrukci dotazníku, procesu sběru dat a podrobnému popisu získaného výzkumného vzorku.

5.1 Dotazníkové šetření a sběr dat

Pro tento výzkum byla zvolena kvantitativní metoda sběru dat, konkrétně online dotazník, který byl distribuován studentům FSE. Dotazník byl publikován 4. 11. 2025 a sběr dat byl ukončen 20. 1. 2026 (viz Příloha 1). Samotnému dotazníkovému šetření předcházelo pilotní ověření, na jehož základě byly upraveny nejasné formulace a doplněny informace ke specifickým otázkám. Distribuován byl do veřejné (skupina Prváci UJEP 2025/2026) a soukromé skupiny na sociální síti Facebook, aby byl zajištěn co nejširší dosah. Tištěná verze v podobě vygenerovaného QR kódu byla rozmístěna v budově fakulty FSE (Moskevská 54) na místech s vysokou koncentrací studentů, jako jsou studovny, chodby či automaty na občerstvení. Dále byly QR kódy rozmístěny na chodbě před aulou v budově VIKS (Pasteurova 11).

Dotazník byl vytvořen v prostředí online platformy Google Forms, která umožňuje jednoduše a přehledně vytvářet rozmanité typy otázek. Vyplnění bylo anonymní, dotazník obsahoval převážně uzavřené otázky, ale i polouzavřené otázky, umožňující respondentům specifikovat vlastní odpověď.

Dotazník byl sestaven do tří hlavních částí. Úvodní sekce obsahovala filtrační otázky zjišťující, zda je respondent studentem FSE UJEP. V případě jiné odpovědi byl respondent ihned naveden k ukončení a odeslání dotazníku. Tím bylo zajištěno, že do šetření vstoupila pouze cílová skupina a data nebyla zkreslena jinými odpověďmi.

První část byla zaměřena na dopravní zvyklosti studentů. Otázky zjišťovaly četnost realizovaných cest za rok, naposledy využitý dopravní prostředek, běžné cestovní návyky, preference a naposledy navštívené země, z hlediska její geografické vzdálenosti. Druhá část dotazníku se zaměřila na faktory, které jsou pro studenty klíčové při výběru dopravního prostředku. Respondenti hodnotili význam jednotlivých faktorů (cena, rychlost, pohodlí, bezpečnost, ekologičnost, dostupnost spojů, doba a náročnost přestupů) na pětibodové Likertově škále (od 1 = zcela neovlivňuje, 5 = zcela ovlivňuje). Byla zde zahrnuta i otázka,

která se snažila zjistit, zda by studentům přišla atraktivní nabídka jednotné měsíční jízdenky po celé EU a kolik korun (CZK) by za ni byli ochotni zaplatit. Třetí část zjišťovala chování a způsoby vyhledávání informací o dopravních možnostech přímo v cílové destinaci. Bylo zjišťováno, zda a odkud čerpají informace o dopravních možnostech. Důležitou částí byla otázka, která zjišťovala, jaké faktory ovlivňují dopravní rozhodování v cílové destinaci. Závěr dotazníku obsahoval otázky na pohlaví, věk, studijní program a volný prostor pro doplňující dotazy či poznatky relevantní pro analýzu.

Surová data získaná z dotazníkového šetření byla očištěna v programu Microsoft Excel, kde byla také zakódována. Z finálního souboru byly vyřazeny odpovědi respondentů, kteří nesplňovali kritéria cílové skupiny nebo uvedli, že v rámci EU necestují.

5.2 Popis vzorku

Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 138 respondentů, z nichž 122 respondentů splňovalo kritéria pro zařazení do výzkumu. Tato skupina tvoří základní soubor pro následnou analýzu. Co se týče demografických údajů respondentů, 54 % dotazovaných tvořili ženy a 46 % muži. Nejpočetnější věkovou kategorii představovali respondenti ve věku 21 až 25 let (57 %), následovali studenti ve věku 18 až 20 let (35 %) a osoby starší 30 let (6 %). Nejméně zastoupená skupina byla ve věku 25 až 29 let (2 %).

Z hlediska studijního programu tvořili většinu (78 %) studenti bakalářských programů. Navazující magisterský program byl zastoupen 21 % respondentů a zbývající 1 % tvořili studenti doktorského studia. Vzhledem k tomuto rozložení je nutné výsledky výzkumu interpretovat především s ohledem na specifika studentů bakalářského programu, kteří tvoří dominantní část výzkumného vzorku.

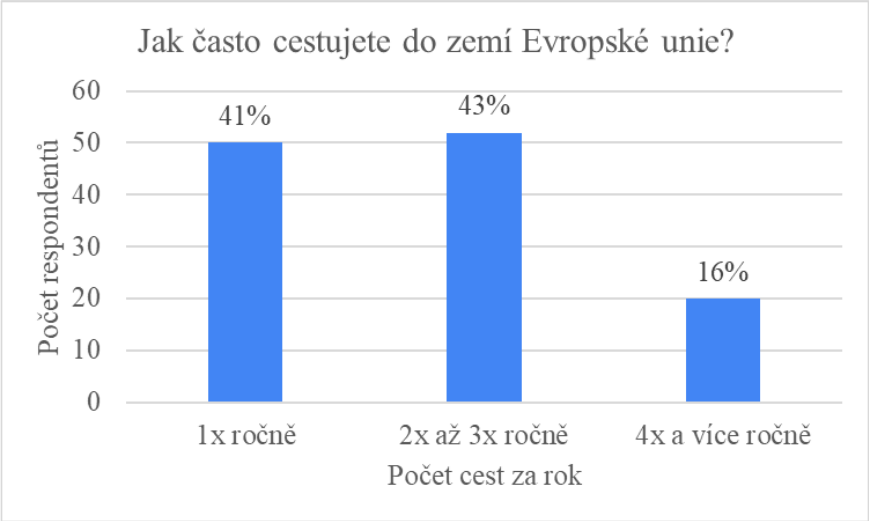
Tabulka 1 - Popis vzorku

Proměnná	n	%
Pohlaví		
Žena	66	54 %
Muž	56	46 %
Věk		
18–20 let	43	35 %
21–25 let	69	57 %
25–29 let	3	2 %
30 a více let	7	6 %
Studijní program		
Bakalářský	95	78 %
Doktorský	1	1 %
Magisterský	26	21 %
Počet realizovaných cest za rok		
1x ročně	50	41 %
2x až 3x ročně	52	43 %
4x a více ročně	20	16 %
Naposledy navštívená destinace		
Sousední země	46	38 %
Střední vzdálenost	38	31 %
Vzdálenější destinace	38	31 %

Zdroj: Vlastní zpracování

Všichni dotazovaní studenti uvedli, že cestují alespoň jednou ročně. Právě jednou za rok cestuje 41 % studentů, 43 % dotázaných cestuje dvakrát až třikrát ročně a 16 % respondentů vycestuje čtyřikrát a více za rok (viz graf 2). To potvrzují výsledky Eurostat (2026), podle nichž mají mladí lidé o cestování značný zájem a jsou aktivními cestovateli. Nejčastěji studenti cestují do sousedních zemí (38 %), značný zájem je však i o destinace středně vzdálené (31 %), jako jsou Slovinsko, Maďarsko nebo Rakousko. Stejný podíl (31 %) tvoří i cesty do vzdálenějších destinací, například do Itálie, Finska či Švédska.

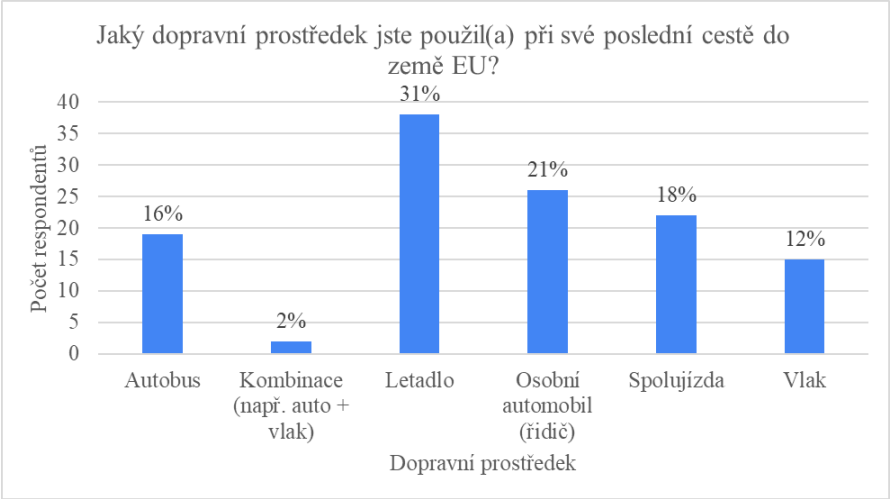
Graf 2 - Počet cest do zemí EU za rok



Zdroj: Vlastní zpracování

Následující graf 3 zobrazuje, jaký dopravní prostředek studenti naposledy využili při své cestě do zemí EU. Nejoblíbenější je letecká doprava (31 %). Častým dopravním prostředkem je také osobní automobil, a to v roli řidiče (21 %) či jako spolujezdce (18 %). Veřejná doprava má nejmenší zastoupení, autobus zvolilo 16 % respondentů a vlak 12 % respondentů.

Graf 3 - Poslední využitý dopravní prostředek do zemí EU



Zdroj: Vlastní zpracování

5.3 Popis metod zpracování dat a výzkumné otázky

Pro splnění cíle bakalářské práce byly stanoveny 4 hlavní výzkumné otázky, které pokrývají vymezené téma:

- **VO1**: „Jakou roli hraje cena a rychlost dopravního prostředku při rozhodování studentů FSE o způsobu cestování do států EU?“
- **VO2:** „Jaké další faktory ovlivňují volbu dopravního prostředku?“
- **V03:** „Jak studenti vyhledávají informace o dopravních možnostech?‘
- **VO4:** „Jaké faktory ovlivňují studenty FSE při výběru dopravního prostředku v cílové destinaci?‘

První zvolenou metodou zpracování dat byla binární logistická regrese, která umožňuje popsat, jaká je šance, že si respondent zvolí konkrétní dopravní prostředek. Na rozdíl od klasické lineární regrese, jejímž výstupem je hodnota závislé proměnné, logistická regrese modeluje šanci výskytu sledovaného jevu. Druhou zvolenou metodou byl Wilcoxonův neparametrický test určený pro analýzu párových dat, které nemají normální rozdělení. Tento postup je u dat získaných pomocí Likertovy škály vhodný, neboť data mají zpravidla ordinální charakter. Poslední zvolenou metodou byla multinomiální logistická regrese, která s daty pracuje na základě zvolené referenční kategorie. Výsledkem je pravděpodobnost výběru vzhledem k referenční kategorii. Pro základní charakteristiku souboru byla využita popisná statistika.

Data byla zpracována v programu Microsoft Excel, zatímco složitější statistické analýzy byly provedeny v softwaru IBM SPSS Statistics. Výstupy analýzy byly zpracovány do přehledných tabulek v programu Excel.

6 Výsledky

Tato kapitola obsahuje interpretaci výsledků získaných z provedeného dotazníkového šetření. Za cíl má nalézt odpovědi na zvolené výzkumné otázky, ke kterým byly stanoveny hypotézy. Celkem bylo pracováno se 122 respondenty. Následující podkapitoly jsou strukturovány dle tematických okruhů, které logicky navazují na literární rešerši bakalářské práce. Všechny provedené analýzy byly testovány na hladině významnosti $\alpha = 0,05$.

6.1 Role ceny a rychlosti dopravního prostředku

Tato část se zabývá zjištěním odpovědi na výzkumnou otázku:

VO*$_1$: „Jakou roli hraje cena a rychlost dopravního prostředku při rozhodování studentů FSE o způsobu cestování do států EU?“*

Pro zjištění odpovědí byly stanoveny následující hypotézy:

- **H$_1$**: Cena významně ovlivňuje volbu dopravního prostředku.
- **H$_2$:** Rychlost významně ovlivňuje volbu dopravního prostředku.

Tabulka 2 – Popisná statistika pro faktory cena a rychlost

	Cena	Rychlost
N	122	122
Průměr	3,64	3,37
Medián	4	3,5
Modus	4	4

Zdroj: Vlastní zpracování

Z prezentované tabulky popisné statistiky vyplývá, že studenti přisuzují větší význam ceně dopravního prostředku ($\overline{x} = 3,54$) než faktoru rychlosti ($\overline{x} = 3,37$). U obou faktorů je nejčastěji zvolenou odpovědí na Likertově škále hodnota 4 (spíše ovlivňuje), což naznačuje, že jsou oba faktory vnímány jako důležité.

Tabulka 3 - Popisná statistika běžně využívaných dopravních prostředků

	Letadlo	Vlak	Autobus	Řidič	Spolujízda
N	122	122	122	122	122
n	70,00	41,00	43,00	60,00	42,00
%	57 %	34 %	35 %	49 %	34 %

Zdroj: Vlastní zpracování

Nejčastěji zvoleným dopravním prostředkem u studentů je letadlo (57 %). Následuje automobilová doprava v roli řidiče (49 %), autobusová doprava (35 %), spolujízda (34 %) a vlaková doprava (34 %).

Pro zjištění existujícího vlivu faktorů ceny a rychlosti na volbu konkrétních dopravních prostředků bylo sestaveno pět modelů binární logistické regrese. Sledované faktory v rámci modelu byly nezávisle proměnné, zatímco samotný dopravní prostředek představoval závisle proměnnou. Výsledky provedené analýzy sumarizuje Tabulka 4.

Tabulka 4 - Výsledky binární logistické regrese pro faktory cena a rychlost

Dopravní prostředek/faktor	**Nagelkerke R^2**	**Model (p)**	**Exp(B)**	**95% C.I. pro Exp(B)**	**Významnost (p)**
Letadlo	**0,145**	**<0,001**			
Cena			1,319	(0,933 - 1,864)	0,117
Rychlost			**1,727***	**(1,223 - 2,483)**	**0,002**
Automobil – řidič	0,041	0,150			
Cena			0,744	(0,534 - 1,037)	0,081
Rychlost			0,908	(0,664 - 1,244)	0,549
Autobus	**0,201**	**<0,001**			
Cena			**1,950***	**(1,254 - 3,033)**	**0,003**
Rychlost			**0,539***	**(0,371 - 0,784)**	**0,001**
Automobil – spolujízda	0,007	0,730			
Cena			1,050	(0,747 - 1,475)	0,778
Rychlost			1,124	(0,810 - 1,560)	0,484
Vlak	0,039	0,175			
Cena			1,387	(0,957 - 2,012)	0,084
Rychlost			0,884	(0,636 - 1,228)	0,462
*Statisticky významná hodnota na hladině $\alpha = 0,05$					

Zdroj: Vlastní zpracování

Z analýzy vyplývá, že statisticky významné modely byly identifikovány pouze ve dvou případech, a to pro leteckou a autobusovou dopravu. Nejvyšší prediktivní sílu vykazuje model autobusové dopravy (Nagelkerke $R^2 = 0,201$), což znamená, že je 20,1 % variability chování respondentů vysvětlena právě cenou a rychlostí. U letecké dopravy dosahuje míra vysvětlení chování 14,5 % (Nagelkerke $R^2 = 0,145$).

Výsledky analýzy ukazují, že v případě letecké dopravy představuje rychlost statisticky významný faktor ($p = 0,002$), zatímco vliv ceny se neprojevuje jako signifikantní ($p = 0,117$). Pokud dojde k nárůstu důležitosti rychlosti na Likertově škále o jeden stupeň, zvyšuje se zároveň šance na volbu letecké dopravy o 72,7 %. Respondenti tedy tento způsob přepravy

preferují především pro jeho časovou efektivitu, přičemž faktor ceny v tomto modelu není významný.

Specifické zjištění přináší model pro autobusovou dopravu, kde zvýšení důležitosti ceny o jeden stupeň téměř zdvojnásobuje šanci (Exp(B) = 1,950) na výběr tohoto dopravního prostředku. U faktoru rychlosti je trend opačný, s každým dalším stupněm vnímané důležitosti klesá šance na volbu autobusu o 46,1 % (Exp(B) = 0,539). To naznačuje, že si respondenti nevybírají autobus kvůli jeho rychlosti, ale primárně kvůli jeho cenové dostupnosti.

V případě vlakové (p = 0,175) i automobilové dopravy z pohledu řidiče (p = 0,150) či spolujezdce (p = 0,730) nebyly regresní modely statisticky významné. Nízké hodnoty Nagelkerke R^2 (v rozmezí 0,7 % – 4,1 %) potvrzují, že cena a rychlost vysvětlují pouze malou část variability v chování respondentů. U těchto dopravních prostředků tak mohou dominovat jiné, pro respondenty významnější faktory, což otevírá prostor pro budoucí výzkum.

Stanovené hypotézy (H_1, H_2) byly formulovány v obecné rovině pro dopravní prostředky, přesto výsledky binární logistické regrese ukazují, že vliv cenového a časového faktoru není napříč jednotlivými módy dopravy jednotný.

H1: Cena významně ovlivňuje výběr dopravního prostředku.

V případě autobusové dopravy byla prokázána významnost ceny. Lze tedy vyvodit, že cena významně ovlivňuje výběr tohoto dopravního prostředku. Naopak u ostatních sledovaných dopravních způsobů, jako je letadlo, automobil, spolujízda a vlak, se významnost tohoto faktoru neprokázala.

H2: Rychlost významně ovlivňuje výběr dopravního prostředku.

Statistická významnost faktoru rychlosti byla potvrzena u autobusové a letecké dopravy. Rychlost tak představuje relevantní determinant při volbě těchto způsobů dopravy. V případě autobusu byl identifikován negativní vliv, kdy s nárůstem vnímání důležitosti rychlosti klesá šance volby daného prostředku. Naproti tomu u letecké dopravy byl tento vliv pozitivní, tedy se zvyšující se důležitostí hodnoty časové efektivity roste i šance na výběr tohoto typu přepravy. U ostatních dopravních módů se neprokázala rychlost jako rozhodující. Lze tedy konstatovat, že pokud student preferuje rychlý přesun do cílové destinace, volí leteckou dopravu, neboť autobusová není v tomto ohledu vnímána jako konkurenceschopná.

6.2 Role dalších faktorů na výběr dopravního prostředku

Tato kapitola analyzuje doplňující faktory výběru dopravních prostředků. Konkrétně se jedná o pohodlí, bezpečnost, ekologičnost, dostupnost a náročnost přestupů. Na základě těchto faktorů byla stanovena následující výzkumná otázka:

VO$_2$: *„Jaké další faktory ovlivňují volbu dopravního prostředku?“*

Pro zjištění odpovědí byly stanoveny hypotézy:

- **H$_3$:** Pohodlí ovlivňuje výběr dopravního prostředku.
- **H$_4$:** Bezpečnost ovlivňuje výběr dopravního prostředku.
- **H$_5$:** Ekologičnost ovlivňuje výběr dopravního prostředku.
- **H$_6$:** Dostupnost spojů ovlivňuje výběr dopravního prostředku.
- **H$_7$:** Doba a náročnost přestupů ovlivňuje výběr dopravního prostředku.

Tabulka 5 - Popisná statistika k faktorům pohodlí, bezpečnosti, ekologičnosti, dostupnosti a přestupům

	Pohodlí	Bezpečnost	Ekologičnost	Dostupnost	Přestupy
N	122	122	122	122	122
Průměr	3,41	2,89	2,30	3,57	3,47
Medián	3,5	3	2	4	4
Modus	4	2	1	4	4

Zdroj: Vlastní zpracování

Tabulka 5 prezentuje popisnou statistiku doplňujících faktorů, které mohou být významné v rozhodovacím procesů studentů při výběru dopravního prostředku. Z tabulky vyplývá, že nejvyšší hodnotu respondenti přisuzují dostupnosti spojů ($\overline{x} = 3,57$). Následuje doba a náročnost přestupů ($\overline{x} = 3,47$), pohodlí ($\overline{x} = 3,41$), bezpečnost ($\overline{x} = 2,89$), a za nejméně důležitý se v rámci šetření jeví faktor ekologičnost ($\overline{x}= 2,30$). Nejvýznamnější faktory naznačují, že je pro studenty klíčová praktičnost a časová efektivita zvoleného dopravního prostředku.

Za účelem analýzy vlivu doplňujících faktorů na volbu konkrétních dopravních prostředků bylo analyzováno pět modelů binární logistické regrese. Sledované determinanty vystupovaly jako nezávisle proměnné, zatímco dopravní prostředek představoval závisle proměnnou. Výstupy provedené analýzy jsou shrnuty v tabulce 6.

Tabulka 6 -Výsledky binární logistické regrese pro faktory pohodlí, bezpečnost, ekologičnost, dostupnost, přestupy

Dopravní prostředek/faktor	Nagelkerke R2	Model (p)	Exp(B)	95% C.I. pro Exp(B)	Významnost (p)
Letadlo	0,052	0,028			
Ekologičnost			**0,692***	**(0,494 - 0,968)**	**0,032**
Automobil – řidič	0,076	0,008			
Doba a náročnost přestupů			**0,667***	**(0,491 - 0,907)**	**0,010**
Autobus	0,277	<0,001			
Pohodlí			0,700	(0,478 - 1,025)	0,067
Ekologičnost			**2,792***	**(1,784 - 4,369)**	**<0,001**
Automobil – spolujízda	0,047	0,040			
Ekologičnost			**0,691***	**(0,480 - 0,995)**	**0,047**
Vlak	0,032	0,091			
Dostupnost			1,321	(0,948 - 1,841)	0,100
*Statisticky významná hodnota na hladině významnosti α = 0,05					

Zdroj: Vlastní zpracování

Zpracování následující tabulky bylo realizováno prostřednictvím binární logistické regrese a modely byly sestaveny metodou zpětného krokového výběru (Backward LR), která očistila modely od statisticky nevýznamných faktorů. V tabulce tak byly ponechány pouze faktory, které měly prokazatelný vliv na závislou proměnnou (dopravní prostředek). Mezi statisticky významné modely se zařadily všechny dopravní prostředky až na vlakovou dopravu (p = 0,091), kde p-hodnota překročila hladinu významnosti 0,05. Lze tedy konstatovat, že preference respondentů v případě železniční dopravy jsou determinovány odlišnými vlivy, které do provedené analýzy nebyly zahrnuty. Nejvyšší míru predikční schopnosti vykázal model pro autobusovou dopravu (Nagelkerke R^2 = 0,277), jenž vysvětluje 27,7 % variability chování studentů. U zbývajících dopravních prostředků se hodnoty koeficientu determinace pohybovaly v rozmezí do 8 %.

Faktor ekologičnosti zůstal v modelech zastoupen nejčastěji, konkrétně u letecké, autobusové a u spolujízdy. V rámci autobusové dopravy byl prokázán silný pozitivní vztah (Exp(B) = 2,792), kdy u studentů, kteří přikládají ekologii vysokou důležitost, roste šance na volbu autobusu téměř trojnásobně. Autobus je tak mezi cílovou skupinou vnímán jako ekologicky šetrná alternativa. Naopak u letecké dopravy (Exp(B) = 0,692) a spolujízdy v automobilu (Exp(B) = 0,691) byl zaznamenán negativní vliv. S rostoucím důrazem na environmentální hodnoty studentů šance na výběr využití těchto dvou dopravních módů klesá.

U automobilové dopravy z pohledu řidiče se jako významný faktor (p = 0,010) projevila doba a náročnost jednotlivých přestupů. Zajímavým zjištěním je skutečnost, že s rostoucí důležitostí přikládanou plynulosti cesty a minimalizaci časových ztrát paradoxně klesá šance (Exp(B) = 0,667), že si studenti budou na svých cestách volit roli řidiče osobního automobilu.

Na základě výsledků analýzy lze přistoupit k vyhodnocení stanovených hypotéz:

H_3: Pohodlí ovlivňuje výběr dopravního prostředku.

Určitý negativní vliv, jenž se nachází na samotné hranici statistické významnosti ($p = 0,067$), byl identifikován pouze u autobusové dopravy. Z tohoto důvodu nelze přistoupit k interpretaci, že pohodlí ovlivňuje výběr dopravního prostředku. Přestože výsledek nedosáhl stanovené hladiny významnosti, lze u tohoto faktoru pozorovat určitý statistický náznak směrem k negativnímu ovlivnění volby autobusu.

H_4: Bezpečnost ovlivňuje výběr dopravního prostředku

Specifických zjištěním je úplná absence faktoru bezpečnosti ve všech finálních regresních modelech. Tato proměnná byla v rámci zpětného výběru vždy odstraněna, což naznačuje, že v porovnání s jinými faktory nemá přímý vliv na rozhodování studentů. Vzhledem k této statistické nevýznamnosti nelze potvrdit, že by bezpečnost byla faktorem, který u studentů významně ovlivňuje výběr dopravního prostředku.

H_5: Ekologičnost ovlivňuje výběr dopravního prostředku.

Ekologičnost se projevila jako statisticky významný faktor u tří regresních modelů. Přestože byl zjištěn negativní vztah ve spojitosti s volbou letecké dopravou a spolujízdou, má také významný pozitivní vztah s autobusovou dopravou. Na základě těchto výsledků lze potvrzení hypotézy H5 vztáhnout na modely autobusové a letecké dopravy a na model spolujízdy. U zbývajících dopravních prostředků se vliv nedokázalo prokázat.

H_6: Dostupnost spojů ovlivňuje výběr dopravního prostředku.

Faktor dostupnosti spojů zůstal součástí regresní analýzy pouze u vlakové dopravy, kde však nebyl prokázán jeho vliv. Přestože v rámci deskriptivní statistiky dosáhla dostupnost spojů nejvyššího průměrného hodnocení, nelze potvrdit stanovenou hypotézu, že by dostupnost významně ovlivňovala výběr dopravních prostředků. Právě vysoká shoda mezi respondenty a nízká variabilita jejich odpovědí zapříčinily, že se tento faktor neprojevil jako statisticky významný. Samotná dostupnost může být vnímána jako samozřejmá podmínka, nikoliv jako rozhodující determinant volby.

H_7: Doba a náročnost přestupů ovlivňuje výběr dopravního prostředku.

Analýza ukázala, že ačkoliv lze teoreticky předpokládat pozitivní vztah mezi preferencí plynulosti cesty (vyjádřenou skrze nízkou náročnost přestupů) a volbou osobního automobilu v roli řidiče, výsledky šetření naznačují opačný trend. Tento faktor byl prokázán za statisticky významný pouze u řízení automobilu, přičemž s rostoucí důležitostí plynulosti cesty paradoxně klesá šance, že studenti zvolí roli řidiče osobního automobilu. Vzhledem k významnosti výhradně u tohoto typu dopravy lze potvrdit, že doba a náročnost jednotlivých přestupů

ovlivňují volbu řízení automobilu, byť s negativním smyslu. U ostatních dopravních prostředků významnost prokázána nebyla a faktor výběr těchto zbylých dopravních prostředků neovlivňuje.

6.3 Získávání informací o dopravních možnostech v cílové destinaci

Tato kapitola má za cíl zjistit, jakým způsobem studenti vyhledávají informace o cílové destinaci. K dosažení cíle byla stanovena výzkumná otázka:

V03: *„Jak studenti vyhledávají informace o dopravních možnostech?“*

Pro upřesnění byly zvoleny dvě hypotézy:

- **H8**: Studenti nejčastěji vyhledávají informace o dopravních možnostech online
- **H9**: Mezi preferencí mobilních aplikací a online zdrojů existuje rozdíl.

Pro vyhodnocení hypotézy H8 byla využita popisná statistika doplněná grafem 4, který vizuálně rozděluje online a offline formy získávání informací o dopravních možnostech v cílové destinaci.

Tabulka 7 - Popisná statistika informačních zdrojů v cílové destinaci

	Mobilní aplikace	Lokální aplikace	Webové stránky	Doporučení	Na místě	Nehledám
N	122	122	122	122	122	122
n	106	41	54	35	33	2
%	87 %	34 %	44 %	29 %	27 %	2 %

Zdroj: Vlastní zpracování

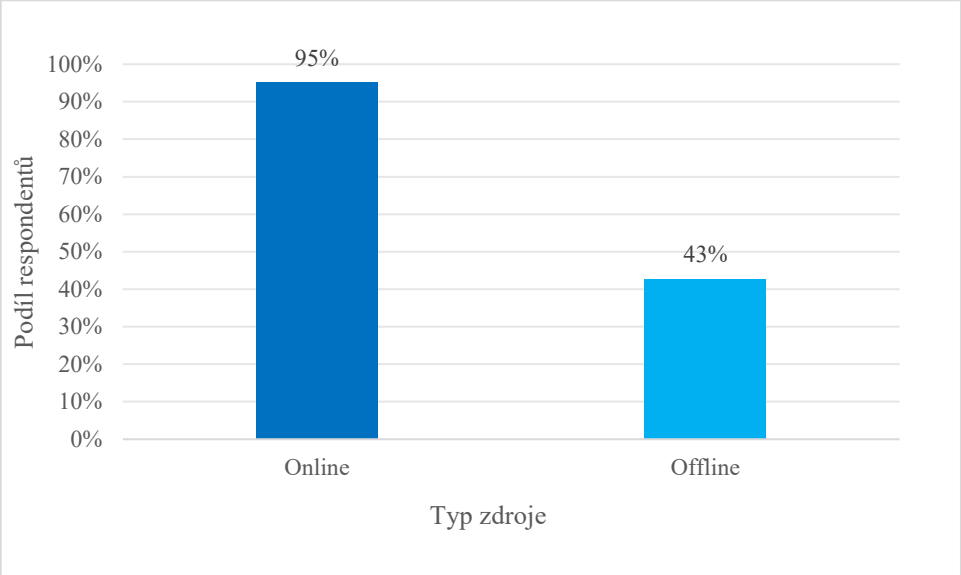
Z tabulky 7 vyplývá, že nejpoužívanějším nástrojem pro získávání informací jsou mobilní aplikace (n = 106; $\bar{x}$ = 0,87), a to zejména navigační (např. Google Maps, Waze, Mapy.cz). Druhým nejčastějším zdrojem jsou webové stránky a oficiální jízdní řády (n = 54; $\bar{x}$ = 0,44), následované lokálními aplikacemi konkrétních cílových destinací (n = 41; $\bar{x}$ = 0,34), jako jsou BudapestGO nebo WienMobil. Mezi další využívané zdroje patří doporučení od známých (n = 35, $\bar{x}$ = 0,29) a informace získané přímo v místě pobytu u informačních stánků či od místních obyvatel (n = 33; $\bar{x}$ = 0,27). Pouze dva respondenti uvedli, že informace o dopravních možnostech nevyhledávají.

Následující graf 4 znázorňuje podíl respondentů, kteří pro získávání informací o dopravě využívají různé typy informačních zdrojů. Data jsou rozdělena do dvou sloupců:

online zdroje (zahrnující mobilní aplikace, lokální aplikace a webové stránky) a offline zdroje (zahrnující informace na místě a doporučení od známých).

Osa Y vyjadřuje relativní četnost v procentech (podíl respondentů) od 0 % do 100 % a Osa X definuje jednotlivé sledované informační zdroje.

Graf 4 - Zdroje hledání informací o dopravních možnostech v cílové destinaci



Zdroj dat: Vlastní zpracování

Graf 4 ilustruje výrazné rozdíly v preferenci online a offline zdrojů. Zatímco alespoň jeden online zdroj využívá 95 % respondentů, alespoň jeden tradiční offline zdroj využívá pouze 43 %. Tento výsledek potvrzuje, že jsou pro studenty online platformy primárním zdrojem informací, zatímco offline zdroje spíše doplňkovým nástrojem.

Pro porovnání preferencí studentů dvou typů informačních zdrojů (mobilní aplikace a online zdroje) byl využit neparametrický Wilcoxonův párový test.

Tabulka 8 - Výsledek Wilcoxonova neparametrického testu

Related-Samples Wilcoxon Signed Rank Test Summary

Total N	122
Test Statistic	107,000
Standard Error	153,697
Standardized Test Statistic	-6,497
Asymptotic Sig.(2-sided test)	<,001

Zdroj: Vlastní zpracování

Výstupy Wilcoxonova testu potvrdily statistickou významnost rozdílu mezi oběma typy informačních zdrojů. Hodnota testové statistiky dosáhla Z = -6,497 při p-hodnotě nižší než 0,001. Na základě výsledků testu lze říci, že existuje statisticky významný rozdíl mezi preferencí mobilních aplikací a online zdrojů. Pro zjištění preference studentů byl u každého respondenta vypočítán individuální rozdíl v hodnocení online zdrojů a mobilních aplikací. Průměrná hodnota rozdílů činí -0,87, což naznačuje, že studenti preferují online zdroje, které hodnotí na Likertově škále o 0,87 bodů výše než mobilní aplikace.

Ze získaných výsledků lze vyhodnotit samotné stanovené hypotézy:

H_8: Studenti nejčastěji vyhledávají informace o dopravních možnostech online

Z provedené popisné statistiky lze jednoznačně říci, že studenti většinově preferují vyhledávání informací o dopravních možnostech pomocí online nástrojů. 95 % studentů využívá alespoň jeden online zdroj a pouze 43 % studentů využívá alespoň jeden offline zdroj. Z hlediska četnosti využívání pak studenti nejčastěji volí mobilní aplikace.

H_9: Mezi preferencí mobilních aplikací a online zdrojů existuje rozdíl

Z výsledku Wilcoxonova testu byl prokázán statisticky významný rozdíl mezi preferencí mobilních aplikací a online zdrojů. Po výpočtu průměru individuálního rozdílu hodnocení bylo zjištěno, že studenti preferují online zdroje více než mobilní aplikace. Zatímco četnosti ukazují dominanci mobilních aplikací, Wilcoxonův test prokázal statisticky významnou preferenci online zdrojů. Toto lze vysvětlit tak, že zatímco studenti využívají častěji mobilní aplikace, online zdroje mohou být vnímány jako kvalitnější či spolehlivější zdroj při plánování cest.

6.4 Faktory ovlivňující dopravní chování v cílové destinaci

Závěrečná část analytické části se zaměřuje na faktory ovlivňující dopravní rozhodování studentů přímo v cílové destinaci. Předmětem analýzy jsou faktory zahrnující cenu, vzdálenost,

pohodlí, přehlednost a dostupnost informací, doporučení od místních a ekologičnost. Pro získání podrobnějších výsledků byly determinanty ovlivňující volbu dopravního prostředku zkoumány v závislosti na délce trasy, rozdělené do kategorií podle počtu kilometrů. V návaznosti na tyto oblasti byla stanovena poslední výzkumná otázka a příslušné hypotézy:

VO$_4$: *„Jaké faktory ovlivňují studenty FSE při výběru dopravního prostředku v cílové destinaci?‘*

- **H$_{10}$:** Cena ovlivňuje výběr dopravního prostředku v cílové destinaci.
- **H$_{11}$:** Vzdálenost ovlivňuje výběr dopravního prostředku v cílové destinaci.
- **H$_{12}$**: Dostupnost informací ovlivňuje výběr dopravního prostředku v cílové destinaci.
- **H$_{13}$:** Doporučení ovlivňuje výběr dopravního prostředku v cílové destinaci.
- **H$_{14}$**: Ekologičnost ovlivňuje výběr dopravního prostředku v cílové destinaci.

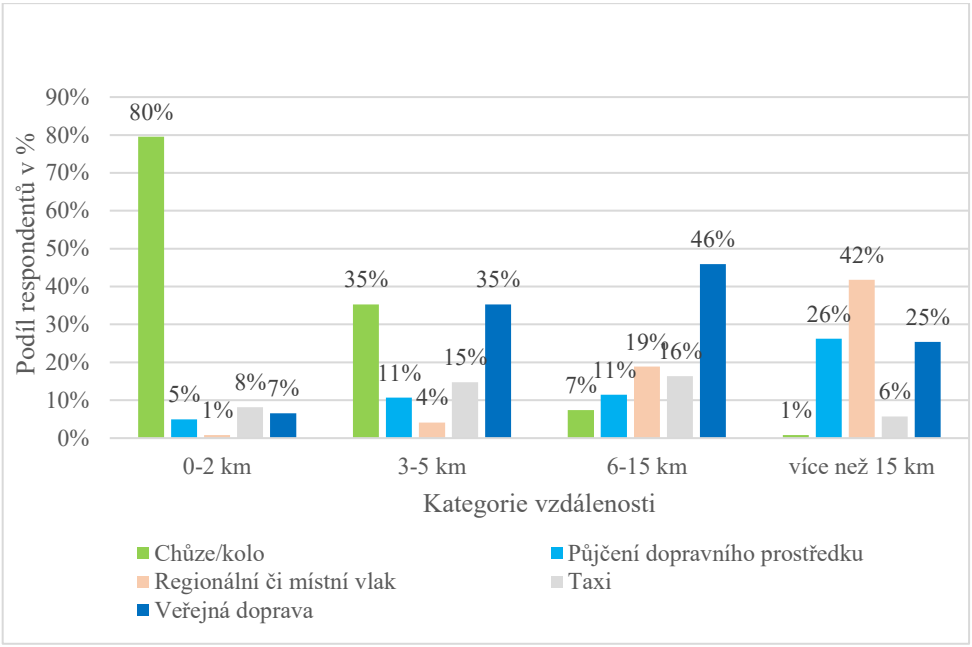
Tabulka 9 - Popisná statistika k faktorům ovlivňujícím cílovou destinaci

	Cena	Vzdálenost	Pohodlí	Dostupnost informací	Doporučení	Ekologičnost
N	122	122	122	122	122	122
Průměr	3,47	3,34	3,04	3,53	2,91	2,33
Medián	4	3	3	4	3	2
Modus	4	3	3	4	3	1

Zdroj: Vlastní zpracování

Následující tabulka znázorňuje základní statistické ukazatele pro šest vybraných faktorů, které respondenti hodnotili na Likertově škále. Na základě získaných dat se jako nejdůležitější determinanty jeví dostupnost informací ($\overline{x}$ = 3,53) a cena ($\overline{x}$ = 3,47). Mezi nejméně důležité faktory patří ekologičnost ($\overline{x}$ = 2,33) a doporučení od místních obyvatel ($\overline{x}$ = 2,91).

Graf 5 - Preference při volbě dopravního prostředku dle vzdálenosti



Zdroj: Vlastní zpracování

Graf 5 znázorňuje preference studentů při volbě dopravního prostředku v závislosti na překonané vzdálenosti. Z grafu je patrná dominance pěší chůze a využití kola, a to zejména u krátkých vzdáleností do 5 km (0 až 2 km = 80 %; 3 až 5 km = 35 %). S nárůstem vzdálenosti se preference přesouvají k využití hromadných dopravních prostředků. Do vzdálenosti 15 km je nejčastěji volena veřejná doprava, jako je autobus či tramvaj (46 %), zatímco u delších tras nad 15 km roste preference regionálních či místních vlaků (42 %). U nejdelších tras je patrný zájem o zapůjčení dopravního prostředku (26 %). Zajímavým zjištěním je, že taxi služby nejsou v porovnání s ostatními alternativami zajímavou volbou. Svého maxima (16 %) dosahují ve vzdálenosti 6 až 15 km.

K testování vlivu vybraných faktorů na volbu dopravního prostředku v cílové destinaci v závislosti na vzdálenosti byla využita multinomiální logistická regrese. Tento typ analýzy je vhodný pro případy, kdy závislá proměnná nabývá více než dvou nominálních kategorií. Model pracoval s referenční kategorií (v každé kategorii vzdálenosti se jednalo o nejčastěji zvolený dopravní prostředek), kterou porovnával s pravděpodobností volby ostatních dopravních módů v závislosti na hodnotách nezávisle proměnných. Před samotným spuštěním regresních modelů byla provedena kontrola dat. V případě, že byla u konkrétního dopravního prostředku v dané kategorii zaznamenána nízká četnost odpovědí, byly tyto odpovědi označeny jako chybějící hodnoty a z následné analýzy byly vyloučeny.

Tabulka 10 - Multinomiální logistická regrese pro kategorii 0 až 2 km

Nagelkerke: 0,191 Model Sig.: 0,392	Veřejná doprava		Taxi		Půjčení dopravního prostředku	
	Exp(B)	Sig.	Exp(B)	Sig.	Exp(B)	Sig.
Cena	1,067	0,858	**0,494***	**0,023**	**0,413***	**0,028**
Vzdálenost	1,166	0,691	0,806	0,510	1,769	0,288
Pohodlí	0,761	0,505	1,206	0,594	1,031	0,948
Dostupnost informací	0,804	0,568	0,890	0,736	0,688	0,451
Doporučení	0,915	0,789	1,199	0,581	0,593	0,246
Ekologičnost	0,850	0,663	1,111	0,732	0,925	0,849

*Statisticky významná hodnota na hladině významnosti α = 0,05
Referenční kategorie: Chůze/kolo

Zdroj: Vlastní zpracování

Výsledky multinomiální regrese pro vzdálenost 0 až 2 km ukázaly, že model jako celek není statisticky významný (p = 0,392), což je způsobeno vysokou dominancí pěší chůze a využití kola (80 %) pro tuto vzdálenost. Model vysvětluje 19,1 % variability chování studentů (Nagelkerke = 0,191). Přesto byly identifikovány dílčí faktory. U respondentů volících dopravní prostředek taxi (p = 0,023) a půjčení dopravního prostředku (p = 0,028) hraje zásadní roli faktor ceny. Ve srovnání s chůzí s rostoucí důležitostí ceny klesá šance na volbu taxi o 50,6 % (Exp(B) = 0,494) a na půjčení prostředku o 58,7 % (Exp(B) = 0,413). Ostatní faktory, jako jsou pohodlí, vzdálenost, dostupnost informací, doporučení od místních známých nebo ekologičnost se u této vzdálenosti neprojevily jako statisticky významné.

Tabulka 11 – Multinomiální logistická regrese pro kategorii 3 až 5 km

Nagelkerke: 0,227 Model Sig.: 0,210	Regionální či místní vlak		Taxi		Půjčení dopravního prostředku		Chůze/kolo	
	Exp(B)	Sig.	Exp(B)	Sig.	Exp(B)	Sig.	Exp(B)	Sig.
Cena	1,838	0,377	0,875	0,619	0,580	0,063	0,896	0,589
Vzdálenost	0,333	0,051	1,181	0,589	1,330	0,408	1,051	0,816
Pohodlí	0,928	0,897	**2,345***	**0,008**	1,675	0,150	1,546	0,077
Dostupnost informací	0,618	0,365	**0,394***	**0,004**	0,499	0,056	0,847	0,501
Doporučení	1,655	0,279	0,976	0,927	0,813	0,505	0,970	0,876
Ekologičnost	1,039	0,930	0,935	0,804	1,130	0,673	1,012	0,953

*Statisticky významná hodnota na hladině významnosti α = 0,05
Referenční kategorie: Veřejná doprava (mimo vlak)

Zdroj: Vlastní zpracování

Z výsledků multinomiální logistické regrese pro kategorii 3 až 5 km lze vyčíst, že celkový model není statisticky významný (p = 0,210) a model vysvětluje 22,7 % variability chování (Nagelkerke = 0,227). Analýza dílčích faktorů odhalila, že mezi významné faktory u taxi v porovnání s veřejnou dopravou byly faktory pohodlí (p = 0,008) a dostupnosti informací (p = 0,004). Pozitivní šance pro volbu taxi je pohodlí, kdy se šance na jeho využití

zvyšuje více než dvojnásobně (Exp(B) = 2,345). Naopak faktor dostupnosti informací působí negativně, kdy u studentů, kteří kladou důraz na dostupnost informací (Exp(B) = 0,394) klesá šance na výběr taxi o 60,6 % ve prospěch veřejné dopravy.

Tabulka 12 - Multinomiální logistická regrese pro kategorii 6 až 15 km

Nagelkerke: 0,210 Model Sig.: 0,309	Regionální či místní vlak		Taxi		Půjčení dopravního prostředku		Chůze/kolo	
	Exp(B)	Sig.	Exp(B)	Sig.	Exp(B)	Sig.	Exp(B)	Sig.
Cena	0,890	0,623	1,001	0,996	**0,413***	**0,003**	0,996	0,992
Vzdálenost	0,782	0,303	1,016	0,951	0,972	0,930	0,787	0,525
Pohodlí	1,385	0,223	1,049	0,866	1,541	0,188	0,795	0,586
Dostupnost informací	1,553	0,131	0,823	0,476	0,763	0,415	0,747	0,441
Doporučení	0,971	0,896	1,158	0,520	0,847	0,575	1,206	0,564
Ekologičnost	1,010	0,964	0,916	0,713	0,970	0,914	0,655	0,298

*Statisticky významná hodnota na hladině významnosti α = 0,05
Referenční kategorie: Veřejná doprava (mimo vlak)

Zdroj: Vlastní zpracování

Analýza pro kategorii vzdálenosti 6 až 15 km neprokázala celkovou statistickou významnost modelu (p = 0,309) a model vysvětluje 21 % variability chování (Nagelkerke = 0,210). Přesto byl identifikován významný vliv ceny (p = 0,003) na půjčení dopravního prostředku v porovnání s veřejnou dopravou. Respondenti, kteří přikládají vysokou důležitost ceně, vykazují o 58,7 % (Exp(B) = 0,413) nižší šanci na vypůjčení dopravního prostředku.

Tabulka 13 - Multinomiální logistická regrese pro kategorii více než 15 km

Nagelkerke: 0,190 Model Sig.: 0,051	Veřejná doprava		Půjčení dopravního prostředku	
	Exp(B)	Sig.	Exp(B)	Sig.
Cena	0,802	0,320	0,654	0,058
Vzdálenost	0,974	0,908	0,865	0,560
Pohodlí	1,341	0,256	**2,497***	**0,001**
Dostupnost informací	0,851	0,524	**0,567***	**0,033**
Doporučení	1,097	0,658	1,184	0,432
Ekologičnost	1,221	0,343	0,885	0,591

*Statisticky významná hodnota na hladině významnosti α = 0,05;
Referenční kategorie: Regionální či místní vlak

Zdroj: Vlastní zpracování

Výsledky multinomiální logistické regrese pro kategorii více než 15 km ukazují, že celková významnost modelu je na hranici statistické významnosti (p = 0,051) a model vysvětluje 19 % variability chování (Nagelkerke = 0,190). V rámci komparace s regionálním či místním vlakem byl zjištěn statisticky významný vliv u faktoru pohodlí pro kategorii půjčení dopravního prostředku (p = 0,001). S nárůstem subjektivní důležitosti pohodlí roste šance na volbu půjčení dopravního prostředku přibližně 2,5krát (Exp(B) = 2,497). U veřejné dopravy nebyl u žádného z faktorů zjištěn statisticky významný vliv. Dílčí výsledkem je dále statisticky významný vliv dostupnost informací u kategorie půjčení dopravního prostředku v porovnání s referenční kategorií. S nárůstem důležitosti přikládané informovanosti a přehlednosti klesá šance na půjčení dopravního prostředku o 43,3 %, (Exp(B) = 56,7). Lze tedy usuzovat, že regionální či místní vlaky jsou studenty vnímány jako informačně přehlednější a dostupnější varianta v porovnání s půjčením dopravního prostředku.

Vzhledem k celkové statistické nevýznamnosti modelů nebylo možné prokázat jednoznačný vztah mezi volbou dopravního prostředku a jednotlivými faktory rozhodování. Přesto byly v rámci dílčích výstupů identifikovány trendy naznačující směr dopravního chování studentů. U taxi služeb na krátké vzdálenosti do 2 km lze v porovnání s chůzí či jízdou na kole pozorovat negativní vztah mezi cenou a využitím jak taxi, tak půjčením dopravního prostředku. V kategorii cest do 5 km jsou taxi služby ve srovnání s veřejnou dopravou vnímány jako pohodlné, jejich atraktivitu však snižuje pociťovaná horší dostupnost informací. U cest do 15 km hraje v neprospěch půjčení dopravního prostředku oproti veřejné dopravě především cena. U delších cest je pak tento způsob dopravy v porovnání s regionálními či místními vlaky vnímán jako komfortní, ovšem naráží na bariéru v podobě dostupnosti informací.

Jelikož nebyl zajištěn dostatečný počet důkazů pro potvrzení hypotéz (H_{10}, H_{11}, H_{12}, H_{13}, H_{14}), všechny nebyly prokázány. Důvodem může být omezená velikost vzorky, kdy zkoumaný soubor neměl dostatečnou sílu k prokázání významnosti modelů. Dalším důvodem může být homogenita zkoumané skupiny, kdy při analýze podobným odpovědí mezi respondenty nebylo možné prokázat dostatečnou variabilitu. Rozhodování také mohly ovlivňovat faktory, které do modelu nebyly zařazeny a lze na tento výzkum navázat a analyzovat další faktory.

Diskuse

Cílem práce bylo zjistit, jaké faktory ovlivňují studenty FSE při cestování do státu v rámci EU, a to jakým způsobem hledají informace o dopravních možnostech v cílové destinaci. Nebyly prokázány obecné odpovědi, které by byly jednoznačné u všech dopravních módů, ale pouze u některých z nich.

Výsledky analýzy potvrdily, že faktor ceny významně ovlivňuje výběr dopravního prostředku, a to u autobusové dopravy. Toto zjištění je částečně v souladu se studií Hergesella a Dickingera (2013), která však uvádí významnost ceny u všech dopravních prostředků. V rámci bakalářské práce se však cena jednoznačně nepodařila potvrdit jako faktor ovlivňující všechny dopravní prostředky. Grigolona a kol. (2012) konstatují, že citlivost na cenu není tak silná·u vlakové, autobusové či automobilové dopravy, což je částečně v souladu s výsledky této práce.

Grigolon a kol. (2012) dále uvádí, že je u vlakové dopravy prioritní časová úspora, která se v rámci bakalářské práci neprokázala být u tohoto dopravního prostředku signifikantní. Hergesell a Dickinger (2013) označují za druhý nejdůležitější faktor rychlost dopravního prostředku, ale u každého dopravního prostředku jsou studenti na rychlost jinak citliví. Pokud je cesta strávená cestováním ve vlaku dlouhá do 5 hodin, vlaková doprava je vnímána jako plnohodnotná alternativa jiným dopravním prostředkům. V této práci byla rychlost u vlakové dopravy nevýznamná a neprokázala se důležitost faktoru. Prokázala se naopak u letecké a automobilové dopravy. V souladu s výsledky Nagaj a Žuromskaitė (2023) je letecká doprava vnímána za rychlou a autobusová doprava je vnímána jako pomalá. Výsledky práce naznačují, že potřeba rychlosti je klíčová zejména u letecké dopravy, kde s rostoucím důrazem roste i šance volby právě letecké dopravy. Naopak u autobusové dopravy byla u studentů zjištěna klesající šance a tento dopravní prostředek nevolí, pokud je pro ně rychlost důležitá, což naznačuje že je autobus vnímán jako časově neúsporný. Malíková a kol. (2023) stejně tak uvádí, že lidé chtějí na cestě strávit co nejméně. Tyto výsledky oponují zjištění, které uvádí Grigolon a kol., (2012), v jejichž studii nebyla rychlost prokázána jako statisticky významná ani u jednoho z dopravních prostředků.

Pohodlí je dle analýzy Böhler a kol., (2006b) jedním z faktorů, které jsou bariérou při veřejné dopravy jako dopravního prostředku je nedostatečné pohodlí. Toto vyplynulo nejvíce u vlakové dopravy. V provedené studii tyto výsledky nevyplynuly ani u jednoho dopravního prostředku, kdy se pohodlí neprokázalo být významným. To je v souladu s výsledky Hergesella

a Dickingera (2013), kteří konstatují, že studenti nevnímají komfort dopravního prostředku v porovnání v faktory jako cena a rychlost za důležitý faktor.

V problematice vlivu ekologičnosti na volbu dopravního prostředku se v předkládané analýze projevila statisticky významnou u tří modelů. U letecké dopravy a spolujízdy byl zjištěn vztah negativní, u autobusové dopravy byl prokázán vztah pozitivní. Tato zjištění do značné míry souhlasí s výzkumem Hergesell a Dickinger. (2013), kteří uvádějí, že vlastní ekologické chování studentů ovlivňuje volbu dopravního prostředku. Dütschke a kol. (2022) uvádějí, že lidé, kteří se v rámci jejich každodenního života chovají ekologicky méně využívají leteckou dopravu, kdy v souladu s výsledky této bakalářské práce ekologické hodnoty studentů snižují šanci na využití letecké dopravy. Dále uvádí, že samotné ekologické hodnoty nemusí být pro rozhodování dostačující, zásadní je jejich přesvědčení, že zvolený prostředek skutečně představuje ekologickou alternativu. V případě zjištěného pozitivního vztahu mezi ekologičností a autobusovou dopravou je tento předpoklad naplněn, neboť tento mód dopravy je studenty vnímán jako environmentálně šetrná volba.

Dütsche a kol. (2022) uvádějí, že automobilová doprava je populární zejména díky své spolehlivosti, flexibilitě a nezávislosti na jízdních řádech. Analýza provedená v této bakalářské práci však těmto předpokladům částečně oponuje. Výsledky naznačují, že s rostoucím důrazem na plynulost cesty se paradoxně snižuje šance na volbu osobního automobilu v roli řidiče. Tento výsledek lze interpretovat tak, že řízení není studenty vnímáno jako plynulé, jelikož vyžaduje aktivní pozornost a řešení dopravních situací. Naproti tomu například u autobusové dopravy cestujícímu stačí pouze nastoupit a pozornost věnovat něčemu jinému. Zatímco tradiční pohled nahlíží na automobil jako na nezávislý dopravní prostředek, studenti mohou řízení vnímat spíše jako faktor narušující plynulost cesty.

Dalším zjištěním je, že studenti využívají pro plánování cest využívají zejména online zdroje, což je v souladu s výsledky studie Ochoa Siguencia a kol. (2018), kteří uvádějí, že až 98 % studentů vnímá využívání online zdrojů k vyhledávání cestovních nabídek užitečné. S těmito závěry souhlasí také Majdak a Saramowicz (2025), kteří přišli s tvrzením, že jsou mobilní aplikace a sociální sítě hlavním zdrojem při orientaci v neznámých situacích. Z výsledku Yigitcanlar a kol, (2024) vyplývá, že upadá popularita webových stránek a narůstá preference mobilních aplikací. V rámci této bakalářské práce byl prokázán významný pozitivní vztah studentů k využitím digitálních nástrojů, kdy 95 % studentů využívá online nástroje k hledání informací. Rozdílným výsledkem je ovšem fakt, že studenti preferují online zdroje (webové stránky) namísto mobilních aplikací.

V rámci výsledků práce zaměřených na využívání dopravních prostředků a faktory ovlivňující rozhodování v cílové destinaci bylo zjištěno, že studenti nejčastěji volí veřejnou dopravu. Tento závěr koresponduje se studií Le-Klähna a kol. (2015), kteří uvádějí, že turisté využívají veřejnou dopravu prioritně, a to zejména při přesunech v rámci jednoho města. Co se týče alternativních služeb typu Uber, ty jsou podle Majdaka a Saramonowicze (2025) v obecné populaci velmi populární. Výsledky této bakalářské práce však naznačují, že studenti tyto služby využívají spíše okrajově.

Za limity této práce lze považovat velikost a rozsah zkoumaného vzorku, které zapříčinily, že některé modely neměly dostatečnou statistickou sílu k průkaznějšímu vyhodnocení výsledků. Logistická regrese, konkrétně multinomiální, je statisticky náročná metoda, která pro dosažení co nejkonkrétnějších výsledků vyžaduje větší soubor dat. S větším počtem respondentů by bylo možné získat komplexnější odpovědi na stanovené výzkumné otázky. Dalším limitem je, že získaný soubor neměl dostatečné zastoupení studentů magisterského a doktorského programu a data stojí zejména na studentech bakalářského programu.

Dalšími limity práce je rovněž zaměření pouze na konkrétní faktory, které ovlivňují rozhodování. V reálném světě vstupuje do rozhodovacího procesu mnohem více faktorů, které nemusí být zcela měřitelné, ale mohou být pro rozhodování důležitější než faktory zkoumané v provedené analýze. V neposlední řadě je limitem také absence aktuální odborné literatury zaměřené přímo na cílovou skupinu studentů. Studenti i přes svou vysokou mobilitu nejsou skupinou, která by byla v rámci výzkumů často zkoumána, čímž vzniká výzkumná mezera.

Závěr

Za cíl bakalářské práce bylo stanoveno zjistit, jakým způsobem studenti FSE UJEP cestují, jaké faktory ovlivňují jejich rozhodování o volbě dopravního prostředku a jakým způsobem vyhledávají informace o dopravních možnostech. K zjištění odpovědí na tyto otázky byl publikován dotazník a následné odpovědi byly dále statisticky analyzovány.

Využitím binární logistické regresní analýzy bylo zjištěno, že je pro studenty FSE klíčovým faktorem rychlost, a to zejména u letecké a autobusové dopravy. Leteckou dopravu ovlivňuje pozitivně a automobilovou negativně. Faktor ceny se ukázal jako signifikantní faktor především u autobusové dopravy, která je vnímána jako ekonomicky dostupná varianta a zároveň také ekologická alternativa jiným dopravním prostředkům. Naopak s rostoucím důrazem na ekologii klesá u studentů šance na využití letecké dopravy či spolujízdy.

Analýza hledání informací studentů prokázala, že studenti pro vyhledávání informací o dopravních možnostech naprosto preferují online zdroje namísto klasický offline nástrojů. Ačkoliv z hlediska četnosti jsou nejoblíbenějším nástrojem mobilní aplikace, výsledky Wilcoxonova testu ukázaly, že studenti více důvěřují webovým portálům (online zdrojům), které preferují při plánování cest. Poukazuje to na rozdíl mezi zvyklostním chováním a reálné preferenci zdroje.

V poslední části práce byla využita multinomiální logistická regrese k analýze faktorů v cílové destinace vzhledem k vzdálenosti mezi počátečním a cílovým bodem. Vzhledem k celkové statistické nevýznamnosti modelů se však stanovené hypotézy nepodařilo potvrdit.

Lze konstatovat, že cíl bakalářské práce byl splněn. Přestože modely narazily na limity velikosti zkoumaného vzorku, práce přináší cenné informace o dopravním chování studentů a způsobu vyhledávání informací o dopravních možnostech.

Výsledky této práce mohou pomoci dopravním společnostem lépe zacílit nabídku služeb na segment mladých lidí, kdy mohou vznikat nové marketingové kampaně orientované na cenovou dostupnost a ekologičnost. Zjištěním klíčové role ceny u autobusové dopravy mohou zjištění motivovat dopravce k nabízení či rozšíření cenově zvýhodněných jízdenek, což by stimulovalo poptávku po jejich službách. Konkrétním využitím by mohlo být nabízení dálkových spojů v rámci EU v méně vytížených časech za zvýhodněné ceny právě studentů, které tyto nabídky mohou více využívat. Pozitivní vztah mezi vnímáním ekologie a využívání autobusové dopravy by mohlo být impulsem pro organizace EU v rámci opatření, které mají za úkol snižovat environmentální dopady dopravní mobility. Vedle propagace železniční dopravy by se měla pozornost také věnovat autobusové dopravě, která je studenty vnímána jako

ekologická alternativa a s využitím cenově zvýhodněných nabídek tak mohlo docházet, k přesunu poptávky od ostatních dopravních prostředků k autobusové dopravě. Zjištění, že 95 % studentů využívá online nástroje k vyhledávání informací o dopravních možnostech, je jasným signálem pro efektivní alokaci pozornosti od offline zdrojů do online prostoru, pokud chtějí zacílit na studenty. Dopravní společnosti by měly investovat zejména do kvality webových stránek (online zdrojů), které jsou preferovány pro hloubkové plánování cest, zatímco mobilní aplikace by měli sloužit pro operativní vyhledávání informací během jejich cest.

Seznam zdrojů

Böhler, S., Grischkat, S., Haustein, S., a Hunecke, M. (2006a). Encouraging environmentally sustainable holiday travel. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 40(8), 652–670. https://doi.org/10.1016/j.tra.2005.12.006

Böhler, S., Grischkat, S., Haustein, S., a Hunecke, M. (2006b). Encouraging environmentally sustainable holiday travel. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 40(8), 652–670. https://doi.org/10.1016/j.tra.2005.12.006

Český statistický úřad. (2026). *TSA - Hlavní ukazatele národního hospodářství a cestovního ruchu v ČR.* Dostupné 8. 3. 2026 z: https://csu.gov.cz/produkty/tsa_hlavni_ukazatele_narodniho_hospodarstvi_a_cestovniho_ruchu_v_cr

Danaf, M., Abou-Zeid, M., a Kaysi, I. (2014). Modeling travel choices of students at a private, urban university: Insights and policy implications. *Case Studies on Transport Policy*, 2(3), 142–152. https://doi.org/10.1016/j.cstp.2014.08.006

Davison, L., Ahern, A., a Hine, J. (2015). Travel, transport and energy implications of university-related student travel: A case study approach. *Transportation Research Part D*: Transport and Environment, 38, 27–40. https://doi.org/10.1016/j.trd.2015.04.028

De Vos, J. (2018). Do people travel with their preferred travel mode? Analysing the extent of travel mode dissonance and its effect on travel satisfaction. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 117, 261–274. https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.08.034

Dütschke, E., Engel, L., Theis, A., a Hanss, D. (2022). Car driving, air travel or more sustainable transport? Socio-psychological factors in everyday mobility and long-distance leisure travel. *Travel Behaviour and Society*, 28, 115–127. https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.03.002

European Council. (2025*). European Green Deal.* Dostupné 9. 3. 2026 z: https://www.consilium.europa.eu/en/policies/european-green-deal/

European Commission. (2019). *Expert Corner: SUMP reference materials, Mobility enablers*. Dostupné 21. 3. 2026 z: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_en

European Commission. (n.d.). Overview, *The EU transport sector and its contribution to reaching climate neutrality*. Dostupné 27. 2. 2026 z: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-decarbonisation/overview_en

European Union. (n.d.). *Green transport.* Dostupné 27. 2. 2026 z: https://climate-pact.europa.eu/priority-topics/green-transport_en

Eurostat. (n.d.). *Glossary: Tourism.* Dostupné 16. 12. 2025 z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Tourism

Eurostat. (2026). *Data browser, Persons participating in tourism for personal purposes by age group.* Dostupné 19. 2. 2026 z: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/product/page/TOUR_DEM_TOAGE

Eurostat. (2025). *Record number of tourism nights in 2024 in the EU*. Dostupné 19. 11. 2025 z: https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20251017-1

Eurostat. (2017). *Young Europeans on tour*. Dostupné 9. 4. 2025 z: https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20171128-1

Evropský parlament. (2019). *Emise CO2 z aut: fakta a čísla (infografika).* Dostupné 2. 1. 2026 z: https://www.europarl.europa.eu/topics/cs/article/20190313STO31218/emise-co2-z-aut-fakta-a-cisla-infografika

Evropská rada. (2025). *Ekologičtější doprava.* Dostupné 9. 3. 2026 z: https://www.consilium.europa.eu/cs/policies/greener-transport/

Grigolon, A. B., Kemperman, A. D. A. M., a Timmermans, H. J. P. (2012). The influence of low-fare airlines on vacation choices of students: Results of a stated portfolio choice experiment. *Tourism Management*, 33(5), 1174–1184. https://doi.org/10.1016/j.tourman.2011.11.013

Große, J., Olafsson, A. S., Carstensen, T. A., a Fertner, C. (2018). Exploring the role of daily "modality styles" and urban structure in holidays and longer weekend trips: Travel behaviour of urban and peri-urban residents in Greater Copenhagen. *Journal of Transport Geography,* 69, 138–149. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.04.008

Halkos, G., a Ekonomou, G. (2023). Can Business and Leisure Tourism Spending Lead to Lower Environmental Degradation Levels? Research on the Eurozone Economic Space. *Sustainability,* 15(7), 6063. https://doi.org/10.3390/su15076063

Hergesell, A., a Dickinger, A. (2013). Environmentally friendly holiday transport mode choices among students: The role of price, time and convenience. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(4), 596–613. https://doi.org/10.1080/09669582.2013.785555

Kim, H., Xiang, Z., a Fesenmaier, D. R. (2015). Use of The Internet for Trip Planning: A Generational Analysis. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 32(3), 276–289. https://doi.org/10.1080/10548408.2014.896765

Le-Klähn, D.-T., Roosen, J., Gerike, R., a Hall, C. M. (2015). Factors affecting tourists' public transport use and areas visited at destinations. *Tourism Geographies*, 17(5), 738–757. https://doi.org/10.1080/14616688.2015.1084527

Majdak, P., a Saramonowicz, B. (2025). Mobile Applications and Green Economy as a Factor of Transformation in the Tourism Sector: Theoretical Contexts, User Expectations, and Development Perspectives. *Sustainability,* 17(3), 1168. https://doi.org/10.3390/su17031168

Malichová, E., Straka, M., Buzna, Ľ., Scandolari, D., Scrocca, M., a Comerio, M. (2023). Study of travellers' preferences towards travel offer categories and incentives in the journey planning context. *PLOS ONE*, 18(4), e0284844. https://doi.org/10.1371/journal.pone.0284844

Nagaj, R., a Žuromskaitė, B. (2023). Young Travellers and Green Travel in the Post-COVID Era. *Sustainability*, 15(18), 13822. https://doi.org/10.3390/su151813822

Ochoa Siguencia, L., Marzano, G., a Herman, D. (2018). INFORMATION TECHNOLOGY AND CONSUMER BEHAVIOUR IN TOURISM: STUDENT TRAVEL PLANNING BY USING THE INTERNET. SOCIETY. INTEGRATION. EDUCATION. *Proceedings of the International Scientific Conference,* 6, 402–411. https://doi.org/10.17770/sie2018vol1.3084

Pan, X., a Liu, S. (2022). Modeling travel choice behavior with the concept of image: A case study of college students' choice of homecoming train trips during the Spring Festival travel rush in China. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 155, 247–258. https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.11.019

Pásková, M. a Zelenka, J. (2002). Slovník A-Ž. In *Výkladový slovník cestovního ruchu*, 45. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj.

Rončák, M., Scholz, P., a Linderová, I. (2021). Safety Concerns and Travel Behavior of Generation Z: Case Study from the Czech Republic. *Sustainability,* 13(23), 13439. https://doi.org/10.3390/su132313439

Setiawan, B., Trisdyani, N. L. P., Adnyana, P. P., Adnyana, I. N., Wiweka, K., a Wulandani, H. R. (2018). The Profile and Behaviour of 'Digital Tourists' When Making Decisions Concerning Travelling Case Study: Generation Z in South Jakarta. *Advances in Research*, 17(2), 1–13. https://doi.org/10.9734/AIR/2018/43872

Vukadin, M., Račićević, N., Marković, M., a Soldić Frleta, D. (2023). *HOW DO YOUNG PEOPLE TRAVEL? – EVIDENCE FROM CROATIA AND SERBIA.* 321–340. https://doi.org/10.20867/thi.26.1

Whalen, K. E., Páez, A., a Carrasco, J. A. (2013). Mode choice of university students commuting to school and the role of active travel. *Journal of Transport Geography*, 31, 132–142. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.06.008

World Tourism Organization. (2016). *Affiliate Members Global Reports, Volume thirteen – The Power of Youth Travel (Volume Thirteen)*. UNWTO

WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL. (2025). *Travel & Tourism to Create 4.5MN New Jobs across the EU by 2035*. Dostupné 9. 3. 2026 z: https://wttc.org/news/travel-and-tourism-to-create-4-5mn-new-jobs-across-the-eu-by-2035

WYSE TRAVEL CONFEDERATION. (2018). *New Horizons I: A global study of the youth and student traveller.* Dostupné 19. 2. 2026 z: https://www.wysetc.org/research/reports/new-horizons-iv/

Yigitcanlar, T., Downie, A. T., Mathews, S., Fatima, S., MacPherson, J., Behara, K. N. S., a Paz, A. (2024). Digital technologies of transportation-related communication: Review and the state-of-the-art. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 23, 100987. https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.100987

Seznam tabulek

Tabulka 1 - Popis vzorku 25
Tabulka 2 – Popisná statistika pro faktory cena a rychlost 28
Tabulka 3 - Popisná statistika běžně využívaných dopravních prostředků 28
Tabulka 4 - Výsledky binární logistické regrese pro faktory cena a rychlost 29
Tabulka 5 - Popisná statistika k faktorům pohodlí, bezpečnosti, ekologičnosti, dostupnosti a přestupům 31
Tabulka 6 -Výsledky binární logistické regrese pro faktory pohodlí, bezpečnost, ekologičnost, dostupnost, přestupy 32
Tabulka 7 - Popisná statistika informačních zdrojů v cílové destinaci 34
Tabulka 8 - Výsledek Wilcoxonova neparametrického testu 36
Tabulka 9 - Popisná statistika k faktorům ovlivňujícím cílovou destinaci 37
Tabulka 10 - Multinomiální logistická regrese pro kategorii 0 až 2 km 39
Tabulka 11 – Multinomiální logistická regrese pro kategorii 3 až 5 km 39
Tabulka 12 - Multinomiální logistická regrese pro kategorii 6 až 15 km 40
Tabulka 13 - Multinomiální logistická regrese pro kategorii více než 15 km 40

Seznam grafů

Graf 1 - Podíl lidí podílejících se na cestování z osobních důvodů dle věkových skupin 12
Graf 2 - Počet cest do zemí EU za rok 26
Graf 3 - Poslední využitý dopravní prostředek do zemí EU 26
Graf 4 - Zdroje hledání informací o dopravních možnostech v cílové destinaci 35
Graf 5 - Preference při volbě dopravního prostředku dle vzdálenosti 38

Seznam obrázků

Obrázek 1 -Počet přenocování v ubytovacích zařízeních cestovního ruchu v EU v letech 2010–2025 12
Obrázek 2 - Kuznetsova křivka 13

Seznam příloh

Příloha 1: Distribuovaný dotazník

Příloha 1: Distribuovaný dotazník

Preference studentů FSE při cestování v rámci EU

Dobrý den, jmenuji se Markéta Žáková a jsem studentkou FSE. Chtěla bych Vás požádat o vyplnění tohoto dotazníkového šetření, které se zaměřuje na cestování mladých lidí a budu ráda, když budete odpovídat co nejupřímněji, podle svých vlastních zkušeností.

Dotazník je zcela anonymní, je rozdělen do 3 částí a vyplnění Vám zabere přibližně 10 minut.

ČÁST PRVNÍ

1. Jste studentem UJEP?
    - Ano
    - Ne
2. Jakou fakultu na UJEP studujete?
    - FSE
    - PF
    - PŘF
    - FZS
    - FUD
    - FŽP
    - FSI
3. Jak často cestujete do zemí Evropské unie?
    - Nikdy
    - 1x ročně
    - 2x až 3x ročně
    - 4x a více ročně
4. Jaký dopravní prostředek jste použil(a) při své **poslední** cestě do země EU?
    - Letadlo
    - Vlak
    - Autobus
    - Osobní automobil (řidič)
    - Spolujízda
    - Kombinace (např. auto+vlak)
    - Jiné:

    4a. Jakou kombinaci dopravních prostředků jste použil(a) při své poslední cestě do EU?

5. Do jaké země jste **naposledy** cestoval(a) v rámci Evropské unie?
    - Sousední země: Německo, Polsko, Slovensko, Rakousko
    - Střední vzdálenost: Maďarsko, Slovinsko, Chorvatsko, Francie, Nizozemsko
    - Vzdálenější destinace: Španělsko, Itálie, Řecko, Portugalsko, Irsko, Švédsko, Finsko
    - Jiné:
6. Jak dlouho jste v cílové destinaci přibližně pobýval(a)?
    - 1-2 dny
    - 3-7 dní
    - 8-14 dní
    - Více než 14 dní
7. Které dopravní prostředky **obvykle** využíváte při cestách do států EU? (více odpovědí)
    - Letadlo
    - Vlak
    - Autobus
    - Osobní automobil (řidič)
    - Spolujízda

ČÁST DRUHÁ – Faktory ovlivňující volbu dopravního prostředkuˇ

8. Následující část se věnuje faktorům, které mohou ovlivnit volbu dopravního prostředku. U každého faktoru prosím uveďte, **jak moc Vás ovlivňuje**.

    (1=zcela neovlivňuje, 2= spíše neovlivňuje, 3= ani ovlivňuje ani neovlivňuje, 4= spíše ovlivňuje, 5= zcela ovlivňuje)
    - Cena dopravy
    - Rychlost (doba cesty strávená v dopravním prostředku)
    - Pohodlí (komfort sedadel, prostor pro zavazadla)
    - Bezpečnost (rizika spojená s dopravou)
    - Ekologičnost (dopad na životní prostředí)
    - Dostupnost spojů
    - Doba a náročnost jednotlivých přestupů
9. Bylo by pro Vás zajímavé zakoupit si jednotnou měsíční jízdenku, která by umožňovala cestování různými prostředky **veřejné dopravy** v rámci celé EU? (např. vlak, autobus, MHD)
    - Určitě ano
    - Spíše ano
    - Ani ano, ani ne

- Spíše ne
- Určitě ne

10. Jakou maximální částku byste byl(a) ochoten/ochotna zaplatit za jednotnou měsíční jízdenku na **veřejnou dopravu v rámci celé EU**?
    - Do 2000 Kč
    - 2001-5000
    - 5001–8000 Kč
    - 12 001 – 15000 Kč
    - Nepořídil(a) bych si ji

ČÁST TŘETÍ

Tato část se detailně zabývá rozhodováním o dopravních možnostech v cílové destinaci a hledání informací o nich.

11. Kde nejčastěji hledáte informace o dopravě v **cílové destinaci**? (více odpovědí)
    - Mobilní aplikace (např. Google Maps, Mapy.cz)
    - Lokální aplikace (např. BudapestGO, WienMobil...)
    - Webové stránky /oficiální jízdní řády
    - Doporučení od známých
    - Informace na místě (informační stánky, místní obyvatelé)
    - Nehledám informace o dopravě v cílové destinaci
    - Jiné:
12. Nejčastěji vyhledávám informace o dopravě v cílové destinaci **online**.
    - Zcela nesouhlasím
    - Spíše nesouhlasím
    - Ani souhlasím ani nesouhlasím
    - Spíše souhlasím
    - Zcela souhlasím
13. Preferuji **mobilní aplikace** pro vyhledávání informací o dopravě.
    - Zcela nesouhlasím
    - Spíše nesouhlasím
    - Ani souhlasím ani nesouhlasím
    - Spíše souhlasím
    - Zcela souhlasím
14. Představte si, že jste v cílové destinaci (např. v zahraničním městě). **Jak moc Vás při výběru dopravního prostředku ovlivňují následující faktory?**

(1 - zcela neovlivňuje; 5 – zcela ovlivňuje)

- Cena dopravy
- Vzdálenost
- Pohodlí (komfort sedadel, prostor pro zavazadla)
- Přehlednost a dostupnost informací
- Doporučení od místních obyvatel nebo známých
- Ekologičnost (dopad na životní prostředí)

15. Když jste v cílové destinaci, jak pravděpodobné je, že si zvolíte **jiný** dopravní prostředek, než jste zvažoval(a)?
    - Zcela nepravděpodobné
    - Spíše nepravděpodobné
    - Ani pravděpodobné, ani nepravděpodobné
    - Spíše pravděpodobné
    - Zcela pravděpodobné
16. Jaký dopravní prostředek byste v cílové destinaci nejpravděpodobněji zvolil(a) pro překonání následujících vzdáleností?

*Pro každou z následujících kategorií **vzdáleností** vyberte **jeden** dopravní prostředek, který byste využil(a) **nejpravděpodobněji**.*

Řádky:

- 0-2 km
- 3-5 km
- 6-15 km
- Více než 15 km

Sloupce:

- Regionální či místní vlak
- Veřejnou dopravu, např. autobus, tramvaj
- Taxi
- Půjčení dopravního prostředku (např. auta, skútru)
- Chůze/kolo

17. Jaký studijní program studujete?
    - Bakalářský
    - Magisterský
    - Doktorský
18. Jaký je Váš Věk?

- 18–20 let
- 21–25 let
- 25–29 let
- 30 a více let

19. Jaký je Vaše pohlaví?
    - Žena
    - Muž
20. Je něco dalšího, co byste rádi sdělili ohledně tématu, co by mohlo být relevantní pro analýzu?