

DOI: 10.5817/CZ.MUNI.P280-0068-2022-44

DŮSLEDKY ENVIRONMENTÁLNÍCH POSTOJŮ PRO VOLBU UDRŽITELNÉHO ZPŮSOBU DOPRAVY

Consequences of Environmental Attitudes for Sustainable Transport Mode Choice

MARKÉTA NOVOTNÁ

LUCIE KOŠŤÁLOVÁ

Katedra regionální ekonomie a správy | *Department of Reg. Economics and Administration*
Ekonomicko-správní fakulta | *Faculty of Economics and Administration*
Masarykova univerzita | *Masaryk University*
✉ *Lipová 41a, 602 00 Brno, Czech Republic*
E-mail: *marketa.novotna@econ.muni.cz, lucie.kostalova@ceitec.muni.cz*

Anotace

Doprava je jedním z největších zdrojů emisí skleníkových plynů, čímž významně přispívá ke klimatické změně. Jelikož cestovní ruch ze své podstaty souvisí s pohybem v prostoru, a tudíž i s volbou dopravního prostředku, téma udržitelnosti se jej také dotýká. Cílem příspěvku je proto zhodnotit, jaké faktory ovlivňují výběr udržitelného dopravního prostředku při cestě do destinace, a určit význam environmentálních postojů účastníků cestovního ruchu v jejich rozhodovacím procesu. Současně je zjišťována spojitost mezi udržitelným chováním v domácím prostředí a ochotou připlatit si za ekologičtější dopravní prostředek. Pro naplnění stanoveného cíle byl na základě relevantní odborné literatury sestaven dotazník, který byl distribuován elektronicky v období říjen–listopad 2021 primárně mezi respondenty ve věkové kategorii 18–35 let, která bývá v odborné literatuře hojně diskutována. U vzorku 255 respondentů bylo zjištěno, že respondenti s ekologičtější smýšlením přisuzovali vlivu dopravního prostředku na životní prostředí vyšší význam a byli ochotni si více připlatit za ekologičtější dopravní prostředek. Ačkoliv i u respondentů s ekologičtější smýšlením patřilo letadlo k nejpoužívanějšímu dopravnímu prostředku, existoval zde větší podíl cestujících udržitelnějším dopravním módem.

Klíčová slova

spotřebitelské chování, odpovědnost, ekologická stopa, cestovní ruch

Annotation

The transport sector is one of the largest sources of greenhouse gas emissions, making a significant contribution to climate change. As the tourism sector is linked to movement in space and the choice of transport mode, it is also affected by the issue of sustainability. The paper aims to evaluate what factors influence the choice of sustainable transport mode on the way to the destination and determine the importance of environmental attitudes of tourism participants in their decision-making process. Similarly, the connection between sustainable behaviour in the home environment and the willingness to pay extra for a greener transport mode is investigated. A questionnaire was compiled based on relevant scientific literature. It was distributed electronically in the period October–November 2021, primarily among respondents in the age group of 18–35 years, which is widely discussed in the scientific literature. In a sample of 255 respondents, respondents with a greener mindset gave higher importance to the environmental impact of the transport mode and were willing to pay more for greener mode. Although the plane was one of the most widely used modes, there was a larger proportion in a more sustainable mode of transport among more environmentally friendly respondents.

Key words

consumer behaviour, responsibility, ecological footprint, tourism

JEL Classification: R11, O18

1. Úvod

Současné globální problémy vyvolané nejen změnou klimatu, ale i pandemií COVID-19 vyvolávají potřebu změn v cestovním chování směrem k udržitelnému rozvoji (Šauer a kol., 2021). V důsledku těchto změn dochází k silnému zaměření na infrastrukturu veřejné dopravy a projekty udržitelné mobility (Novotná a kol., 2019). Výběr dopravního módu závisí na spotřebitelském chování, které se odvíjí od mnoha typologií a charakteristik. Existují typologie založené na socio-demografických segmentačních kritériích, jako je věk (Anderson a Langmeyer, 1982) nebo pozice v rodinném životním cyklu (Fodness, 1992). Dalšími charakteristikami jsou psychologické proměnné, které nabízejí integrovanější pohled na okolnosti daného chování. Takové charakteristiky mohou být založeny na hodnotách a životním stylu (Madrigal a Kahle, 1994), postojích, zájmech a názorech (Davis et al., 1988).

Výběr dopravního módu v cestovním ruchu souvisí se samotným výběrem destinace (Eugenio-Martin, 2003). Tento výběr lze posuzovat z perspektivy dopravy v místě bydliště a jeho okolí (Schneider, 2013), mezi městy v regionu nebo v zemi (Ruiz-Pérez a Seguí-Pons, 2020), nebo mezi státy (Cho, 2013). V případě mezinárodního cestovního ruchu na velkou vzdálenost se přitom předpokládá volba letecké dopravy (Eugenio-Martin, 2003). Ve smyslu cestovního ruchu můžeme také rozlišovat dopravu z místa bydliště do destinace, poté dopravu přímo v destinaci nebo mezi jednotlivými destinacemi. Důležitým aspektem vztahujícím se k volbě dopravy jsou vzorce pohybu turistů v rámci destinace, při rozptýlení turistů v oblasti a při cestách mezi několika destinacemi, kdy chce turista navštívit během dovolené více atrakivit (Masiero a Zoltan, 2013).

Při dopravě v místě bydliště používají lidé většinou stejný dopravní prostředek (Ruiz-Pérez et al., 2020). V tomto případě se doprava stala určitým návykem, ke kterému podle Schneidera (2013) vedou čtyři kroky z tzv. teorie rozhodování o rutinním způsobu dopravy. Ze studií zaměřených na dopravní módy v cestovním ruchu vyplývá, že v případě ostrovních destinací může převažovat využití soukromých vozů nad veřejnou dopravou (Davenport a Davenport, 2006). I v dalších studiích byla zjištěna blízká souvislost mezi volbou druhu dopravy a konkrétními navštívenými místy. Veřejná doprava, jakožto udržitelný způsob dopravy, byla dominantním způsobem pro turisty pohybující se v menších oblastech (Le-Klähn, 2015).

Důležitým faktorem pro výběr dopravního módu je také motivace cesty a doprovod. Dále rozhodování v kontextu cestovatelských zkušeností ovlivňuje místo ubytování, délka pobytu a počet předchozích návštěv, které mohly ovlivnit znalost oblasti (Le-Klähn, 2015). V některých studiích bylo také zjištěno, že flexibilita dopravního prostředku je nejdůležitějším atributem, následovaná dostupností, komfortem a časem. Environmentálně smýšlející lidé považují však za důležitější environmentální dopad módu dopravy než komfort nebo čas strávený na cestě (Hergesell, 2017). Dalšími důležitými charakteristikami byly shledány demografické vlastnosti cestujících, doprovod, preference a hodnoty (LaMondia et al., 2010). V jiném průzkumu bylo zjištěno, že úspora času je hodnotnější pro služební a jiné nevolnočasové cesty, přičemž se hodnota úspory času zvyšuje se snižujícím se komfortem (Román et al., 2007).

Environmentální stránku dopravy zohledňují častěji mladší turisté nebo lidé s vyšším dosaženým vzděláním či cizinci (Martín et al., 2019). V různých studiích zabývajících se faktory výběru udržitelného způsobu dopravy však byly zjištěny různé, někdy i protichůdné názory. Ačkoliv ze studie Martina et al. (2019) sice vyplývá, že mladší turisté častěji zohledňují environmentální stránku dopravy, Hergesell a Dickinger (2013) na druhou stranu zdůrazňují svázanost tohoto segmentu s nižším rozpočtem, znemožňujícím dostatečný ohled na ekologičnost způsobu dopravy. V jejich studii se stala nejdůležitějším faktorem výběru právě cena a doba cesty. U těchto mladých lidí lze pozorovat tzv. „attitude-behaviour gap“ (Gupta a Ogden, 2006), odvozený z toho, že lidé mající pozitivní postoj k ochraně životního prostředí nemohou např. z finančních důvodů tento postoj realizovat tak jako ti, kteří již adaptovali své běžné chování ve směru k ochraně životního prostředí. Důsledkem je, že propagace pozitivního postoje k ochraně životního prostředí nemá přímý vliv na ekologičtější volbu dopravního prostředku, protože nejdříve musí být implementováno korespondující chování (Hergesell a Dickinger, 2013).

2. Cíl a metodika

Cílem příspěvku je na vlastím vzorku respondentů zhodnotit, jaké faktory ovlivňují výběr udržitelného dopravního prostředku při cestě do destinace s určením významu environmentálních postojů účastníků cestovního ruchu v jejich rozhodovacím procesu. Na základě rešerše odborné literatury byl sestaven dotazník, který sloužil ke zjištění přístupu respondentů k udržitelným způsobům dopravy při cestě na dovolenou. Dotazník byl rozdělen do dílčích sekcí, které zjišťovaly respondentovo udržitelné chování v každodenním životě, jeho cestovatelské zvyklosti a faktory, které respondent při výběru dopravního prostředku zvažuje. Sem byly zařazeny faktory týkající se času, informovanosti o ekologičnosti dopravních prostředků či ochoty platit za ekologičtější dopravní prostředek.

Analytické (třídící) otázky zahrnovaly kromě tradičních otázek na respondentův věk, pozici v rodinném životním cyklu a místo bydliště, také aktivity a postoje v oblasti udržitelnosti, které sloužily k hodnocení vztahu respondentů k životnímu prostředí a odpovědnému chování. Zde dotazník vycházel z tzv. New Ecological Paradigm (Dunlap et al., 2000) a European Values Study (Halman, 2001). Sběr dat byl realizován elektronicky prostřednictvím sociálních sítí a cestovatelských portálů. Realizace sběru dat probíhala od 1.10.2021 do 26.11.2021. Celkový počet respondentů byl 255, z nichž 40 % byli muži, 59 % ženy a 1 % nechtělo na otázku pohlaví odpovědět. Převažovali respondenti z věkové kategorie pod 35 let, kteří tvořili dohromady 73 % daného vzorku. Z hlediska čistého příjmu domácnosti uvedlo 34 % respondentů, že má průměrný příjem, 35 % deklarovalo nadprůměrný příjem a 31 % podprůměrný.

Dle toho, jak často respondenti vykonávali jednotlivé ekologické aktivity (1 – vždy, 2 – často, 3 – občas, 4 – zřídka, 5 – vůbec), byli rozděleni na respondenty s „ekologickým“ a „neekologickým“ chováním. Rozdělení respondentů proběhlo podle tzv. General Ecological Behaviour scale k měření environmentální angažovanosti. Vzhledem k míře souhlasu s tvrzeními o udržitelnosti byli respondenti dále rozděleni podle svého vztahu k udržitelnosti a ekologii na respondenty s „pozitivním“ a „negativním“ vztahem k udržitelnosti. I přes značně omezenou možnost generalizace interpretovaných výsledků v důsledku nereprezentativního počtu respondentů přináší výzkum určitá zjištění, která jsou využitelná pro následující rozsáhlejší šetření. Vzhledem k nemožnosti využití korelací, které by zapříčinily rozpad respondentů do příliš malých skupin, byla získaná data vyhodnocena primárně s použitím indexu ekologického chování a indexu názoru na udržitelnost a konfrontována se zmíněnou literaturou.

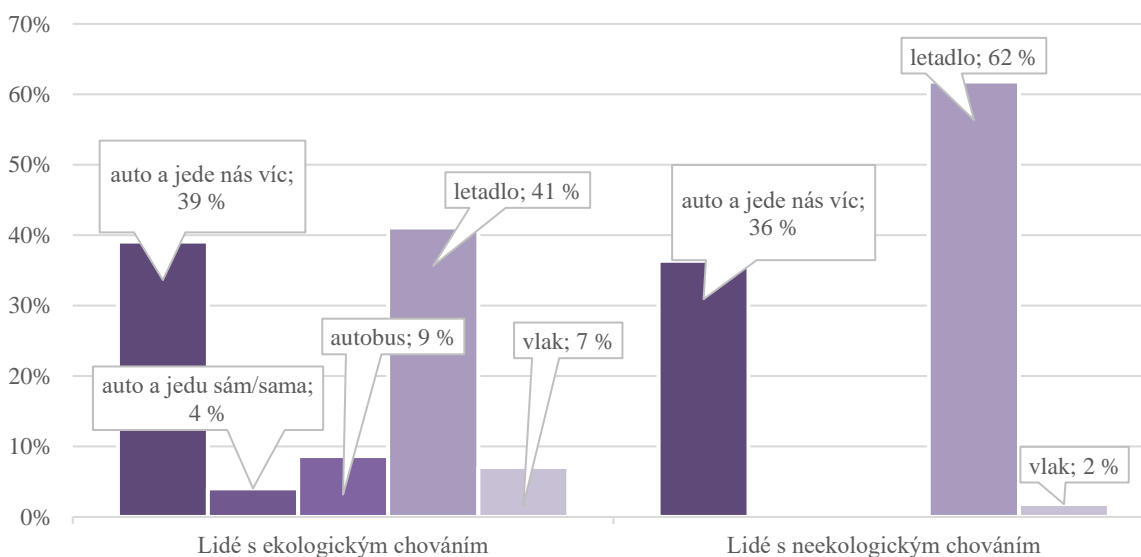
3. Výsledky

Na základě výpočtu indexu názoru na udržitelnost se ve zkoumaném vzorku nacházelo 77 % respondentů, kteří projeví vyloženě pozitivní vztah k udržitelnosti. V sesbíraném vzorku se následně projevil problém, který byl popsán jako „attitude-behavior gap“ (Gupta a Ogden, 2006), neboť udržitelné chování skutečně ve většině aspektů praktikovalo přibližně 54 % respondentů.

3.1 Preference dopravních prostředků

Mezi lidmi s ekologickým a neekologickým chováním lze pozorovat také rozdíly ve využívání jednotlivých dopravních prostředků. Lidé s ekologickým chováním sice cestovali letadlem méně než lidé s neekologickým chováním, avšak stále u nich letadlo jako dopravní prostředek dominovalo (41 %), následované autem s více pasažéry (39 %). U lidí s ekologickým chováním však existoval větší podíl lidí cestujících autobusem a vlakem. U lidí s neekologickým chováním bylo více využíváno letadlo s 62 % a auto s více pasažéry (36 %). Využití autobusu nebo individuální cesty autem na dovolenou byly zcela zanedbatelné. Jelikož využití dopravních prostředků však závisí především na vzdálenosti destinace a jejím typu (Le-Kláhn, 2015), může být prioritizaci letadla u obou skupin respondentů vysvětlena mj. také cestami do vzdálenějších destinací. Rozdíly mezi skupinami respondentů lze vidět na obrázku 1.

Obr. 1: Zastoupení respondentů s ekologickým/neekologickým chováním v různých typech dopravy



Zdroj: vlastní zpracování

3.2 Faktory výběru dopravních prostředků

Podle ekologičnosti chování respondentů a vztahu k udržitelnosti bylo možné hodnotit také faktory výběru dopravního prostředku, které shrnuje tabulka 1. U každého z faktorů měli respondenti uvést, jak velký význam pro ně faktor při výběru dopravního prostředku má (1 – velká důležitost, 5 nedůležitost, 0 – faktor do rozhodovacího procesu nevstupuje). Lidé s ekologickým chováním a pozitivním vztahem k udržitelnosti hodnotili faktor vlivu na životní prostředí jako důležitější, než lidé s neekologickým chováním a negativním vztahem k udržitelnosti. Stále ale zůstal tento faktor u všech skupin jako nejméně důležitý. Mezi významné faktory napříč všemi kategoriemi patřila totiž cena a doba přepravy. Zde lze vycházet především ze zastoupení mladších respondentů, kteří jsou podle Hergesella a Dickingera (2013) spojováni s nižším rozpočtem.

Tab. 1: Význam faktorů výběru dopravního módu dle environmentálních postojů respondentů

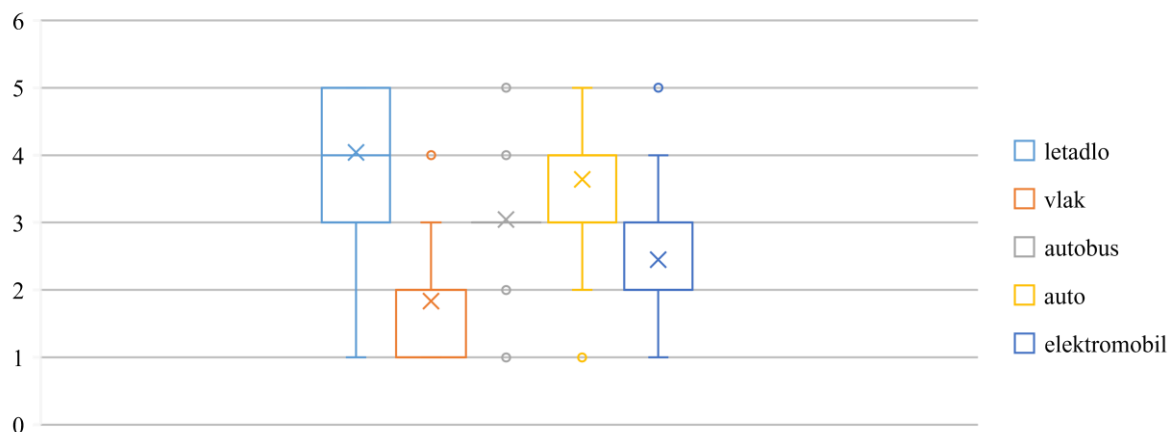
FAKTORY RESPONDENTI	Cena	Doba přepravy	Vliv na životní prostředí	Bezpečnost	Pohodlnost	Flexibilita
S pozitivním vztahem	1,79	1,80	3,22	2,07	2,45	2,02
S negativním vztahem	1,75	2,00	4,50	2,59	2,37	2,21
S ekologickým chováním	1,82	1,79	3,14	2,08	2,44	1,98
S neekologickým chováním	1,69	1,89	3,94	2,18	2,45	2,16

Zdroj: vlastní zpracování

3.3 Ekologičnost dopravních prostředků

Jedním z důvodů, proč lidé nevolí ekologičtější dopravní prostředek, může být neinformovanost o dopadu na životní prostředí. Proto byli respondenti požádáni, aby udělili známku každému uvedenému dopravnímu prostředku podle toho, jak si myslí, že je ekologický (1 – velmi ekologický, 5 – výrazně neekologický). Nejhorší průměrnou známkou (na obrázku 2 značeny průměrné známky symbolem „x“) získalo letadlo, na druhém místě bylo auto na naftu/benzín, dále autobus, elektromobil a nejlépe hodnocený byl vlak.

Obr. 2: Povědomí o ekologičnosti dopravních prostředků



1 – velmi ekologický, 5 – výrazně neekologický; x průměrná známka

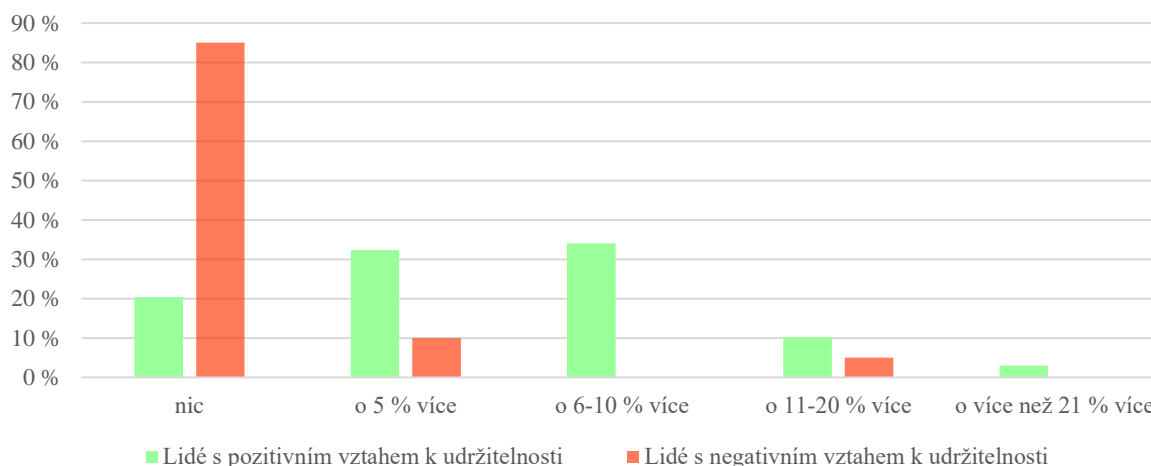
Zdroj: vlastní zpracování

Pokud by respondenti měli opravdu spolehlivé informace o ekologičnosti dopravního prostředku, lze očekávat dle výsledků výzkumu, že lidé s ekologickým chováním a pozitivním vztahem k udržitelnosti by častěji byli ochotni volit ekologičtější variantu dopravního prostředku. Naopak u lidí s neekologickým chováním a negativním vztahem k udržitelnosti by tato spolehlivá informace k výběru udržitelnějšího dopravního prostředku nepřesvědčila.

Další otázka pak směřovala k ochotě platit (willingness to pay) za ekologičtější dopravní prostředek. Tato proměnná, popsána Weaverem a Lawtonem (2002) jako ochota platit větší částku za účelem ochrany místního

životního prostředí a minimalizace negativního dopadu cestovního ruchu, slouží dle autorů jako charakteristika silného ekoturismu. I zde je vidět (obrázek 3) určité rozdíly mezi lidmi s pozitivním a negativním vztahem k udržitelnosti. U většiny respondentů by byla však ochota zaplatit maximálně o 10 % více, než je běžná cena. Možnosti s vyšším nárůstem ceny zvolilo minimum respondentů. Nejvýraznější je tato neochota vidět u lidí s negativním vztahem k udržitelnosti, kteří by z více než 80 % nepřiplatili za ekologičtější dopravu nic.

Obr. 3: Ochota platit za ekologičtější dopravní prostředek



Zdroj: vlastní zpracování

Ochota platit se mezi udržitelně smýšlejícími respondenty může odvíjet podle toho, zda preferují tzv. „soft“ nebo „hard“ udržitelnost. Podle studie Buffa (2015) vykazovali respondenti preferující „hard“ udržitelnost větší samostatnost v organizaci své dovolené a také větší ochotu platit, zatímco „soft“ turisté měli tendenci se při plánování dovolené spoléhat na cestovní agentury a byli ochotni platit více spíše za relax a komfort.

4. Závěr

Cestovní ruch výrazně ovlivňuje životní prostředí, a to nejen aktivitami, které se v důsledku jeho aktivit odehrávají v destinaci, ale i dopravou, která úzce souvisí s přesunem osob v prostoru a čase, tedy samotnou podstatou cestování. Z toho důvodu byl v rámci příspěvku zhodnocen význam environmentálních postojů zkoumaného vzorku respondentů při výběru dopravního prostředku při cestě do destinace.

Faktory vstupující do procesu rozhodování o dopravním prostředku byly analyzovány v souvislosti s environmentálními postoji účastníků cestovního ruchu. Za tím účelem byli respondenti rozděleni dle indexu ekologického chování a indexu názoru na udržitelnost, které deklarovaly, zda má respondent pozitivní nebo negativní vztah k udržitelnosti a zda zároveň vykazuje ekologické či neekologické chování. Rozdělení respondentů bylo určeno podle tzv. General Ecological Behaviour scale k měření environmentální angažovanosti. Bylo zjištěno, že udržitelné chování praktikovala ze vzorku respondentů s pozitivním vztahem k udržitelnosti ve skutečnosti jen polovina. U respondentů s ekologickým chováním existoval větší podíl lidí cestujících autobusem a vlakem. U respondentů s neekologickým chováním bylo více využíváno letadlo. Současným trendem se přitom stává tzv. flight shaming, který zůstazuje využívání letadel a vede k nahrazování letadla jiným dopravním prostředkem. Podobným trendem je tzv. train brag, který povzbuzuje k využívání vlakové dopravy namísto letadel (Mkono, 2020) či budování vysokorychlostních tratí, které bývají označovány jako ekologičtější způsob dopravy (Šauer a Novotná, 2020).

Cena byla napříč všemi kategoriemi jedním z nejdůležitějších faktorů ve volbě dopravního prostředku. Nejméně důležitým faktorem byl vliv na životní prostředí. Pro mladší kategorie respondentů byla kromě ceny důležitá také doba přepravy, pro starší kategorie byla nejdůležitější doba přepravy a flexibilita. U mladších respondentů nebyla potvrzena důležitost vnímání environmentální stránky dopravy. Důvodem odlišných výsledků v konfrontaci se zahraniční odbornou literaturou může být jiné národnostní složení respondentů (LaMondia et al., 2010), geografické odlišnosti v místě výzkumu, nebo také způsob šetření a odvozování výsledků studií. Výzkum tohoto tématu je různorodý a může být zaměřen jak na různé destinace, tak i na různé segmenty vymezené dle odlišných segmentačních kritérií, což může vést k odlišným výsledkům (Gutiérrez et al., 2020).

Literatura

- [1] ANDERSON, B. B., LANGMEYER, L., (1982). The under-50 and over-50 travelers: A profile of similarities and differences. *Journal of Travel Research*, vol. 20, no. 4, pp. 20-24. ISSN 1552-6763. DOI: 10.1177/004728758202000405.
- [2] BUFFA, F., (2015). Young tourists and sustainability. Profiles, attitudes, and implications for destination strategies. *Sustainability*, vol. 7, no. 10, pp. 14042-14062. ISSN 2071-1050. DOI: 10.3390/su71014042.
- [3] DAVENPORT, J., DAVENPORT, J. L., (2006). The impact of tourism and personal leisure transport on coastal environments: a review. *Estuarine, Coastal and Shelf Science*, vol. 67, no.1-2, pp. 280-292. ISSN 0272-7714. DOI: 10.1016/j.ecss.2005.11.026.
- [4] DAVIS, D., ALLEN, J., COSENZA, R. M., (1988). Segmenting local residents by their attitudes, interests, and opinions toward tourism. *Journal of Travel Research*, vol. 27, no. 2, pp. 2-8. ISSN 1552-6763. DOI: 10.1177/004728758802700201.
- [5] DUNLAP, R. E., VAN LIERE, K. D., MERTIG, A. G., JONES, R. E., (2000). New trends in measuring environmental attitudes: measuring endorsement of the new ecological paradigm: a revised NEP scale. *Journal of Social Issues*, vol. 56, no. 3, pp. 425-442. ISSN 1540-4560. DOI: 10.1111/0022-4537.00176.
- [6] EUGENIO-MARTIN, J. L., (2003). Modelling determinants of tourism demand as a five-stage process: a discrete choice methodological approach. *Tourism and Hospitality Research*, vol. 4, no. 4, pp. 341-354. ISSN 1742-9692. DOI: 10.1177/146735840300400407.
- [7] FODNESS, D., (1992). The impact of family life cycle on the vacation decision-making process. *Journal of Travel Research*, vol. 31, no. 2, pp. 8-13. ISSN 1552-6763. DOI: 10.1177/004728759203100202.
- [8] GUPTA, S., OGDEN, D., (2006). The attitude-behavior gap in environmental consumerism. *APUBEF Proceedings*, vol. 3, no. 1, pp. 199-206.
- [9] GUTIÉRREZ, A., MIRAVET, D., SALADIÉ, Ò., CLAVÉ, S. A., (2020). High-speed rail, tourists' destination choice and length of stay: A survival model analysis. *Tourism Economics*, vol. 26, no. 4, pp. 578-597. ISSN 2044-0375. DOI: 10.1177/1354816619855286.
- [10] HALMAN, L. C. J. M., (2001). The European Values Study: A Third Wave. *Sourcebook of the 1999/2000 European Values Study Surveys*. EVS/WORC/Tilburg University.
- [11] HERGESELL, A., (2017). Environmental commitment in holiday transport mode choice. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research*, vol.11, no. 1, pp. 67-80. ISSN 1750-6182. DOI: 10.1108/IJCTHR-09-2015-0118.
- [12] HERGESELL, A., DICKINGER, A., (2013). Environmentally friendly holiday transport mode choices among students: the role of price, time and convenience. *Journal of Sustainable Tourism*, vol. 21, no. 4, pp. 596-613. ISSN 0966-9582. DOI: 10.1080/09669582.2013.785555.
- [13] CHO, H. D., (2013). *The factors that affect long-distance travel mode choice decisions and their implications for transportation policy*. University of Florida.
- [14] LAMONDIA, J., SNELL, T., BHAT, C. R., (2010). Traveler behavior and values analysis in the context of vacation destination and travel mode choices: European Union case study. *Transportation Research Record*, vol. 2156, no. 1, pp. 140-149. ISSN 2169-4052. DOI: 10.3141/2156-16.
- [15] LE-KLÄHN, D. T., ROOSEN, J., GERIKE, R., HALL, C. M., (2015). Factors affecting tourists' public transport use and areas visited at destinations. *Tourism Geographies*, vol. 17, no. 5, pp. 738-757. ISSN 1470-1340. DOI: 10.1080/14616688.2015.1084527.
- [16] MADRIGAL, R., KAHLE, L. R., (1994). Predicting vacation activity preferences on the basis of value-system segmentation. *Journal of Travel Research*, vol. 32, no. 3, pp. 22-28. ISSN 1552-6763. DOI: 10.1177/004728759403200304.
- [17] MARTÍN, J. M. M., MARTÍNEZ, J. M. G., MORENO, V. M., RODRÍGUEZ, A. S., (2019). An analysis of the tourist mobility in the island of Lanzarote: car rental versus more sustainable transportation alternatives. *Sustainability*, vol. 11, no. 3, pp. 1-17. ISSN 2071-1050. DOI: 10.1108/JTF-10-2019-0093.
- [18] MASIERO, L., ZOLTAN, J., (2013). Tourists intra-destination visits and transport mode: A bivariate probit model. *Annals of Tourism Research*, vol. 43, pp. 529-546. ISSN 2055-5911. DOI: .
- [19] MKONO, M., (2020). Eco-anxiety and the flight shaming movement: Implications for tourism. *Journal of Tourism Futures*, vol. no. pp. 223-226. ISSN 2055-5911. DOI: 10.1108/JTF-10-2019-0093.
- [20] NOVOTNÁ, M., GRAJCIAROVÁ, L., POLEHŇA, D., (2019). Identifikace globálních trendů v cestovním ruchu a jejich vliv na udržitelnost destinace. In *XXII. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Sborník příspěvků*. Brno: Masarykova univerzita, pp. 462-469, 8 s. ISBN 978-80-210-9268-6. DOI 10.5817/CZ.MUNI.P210-9268-2019-58.
- [21] ROMÁN, C., ESPINO, R., MARTÍN, J. C., (2007). Competition of high-speed train with air transport: The case of Madrid-Barcelona. *Journal of Air Transport Management*, vol. 13, no. 5, pp. 277-284. ISSN 0969-699. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2007.04.009.

- [22] RUIZ-PÉREZ, M., SEGUÍ-PONS, J. M., (2020). Transport Mode Choice for Residents in a Tourist Destination: The Long Road to Sustainability (the Case of Mallorca, Spa-in). *Sustainability*, vol. 12, no. 22, pp. 9480. ISSN 2071-1050. DOI: 10.3390/su12229480.
- [23] SCHNEIDER, R. J., (2013). Theory of routine mode choice decisions: An operational framework to increase sustainable transportation. *Transport Policy*, vol. 25, pp. 128-137. ISSN 0967-070X. DOI: 10.1016/j.tranpol.2012.10.007.
- [24] ŠAUER, M., NOVOTNÁ, M., (2020). High-speed rail and tourism: a review of research agenda. In *XXIII. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Sborník příspěvků*. Brno: Masarykova univerzita, pp. 320-327. ISBN 978-80-210-9610-3. DOI: 10.5817/CZ.MUNI.P210-9610-2020-41.
- [25] ŠAUER, M., VYSTOUPIL, J., NOVOTNÁ, M., WIDAWSKI, K., (2021). Central European tourist flows: Intraregional patterns and their implications. *Moravian Geographical Reports*, vol. 29, no. 4, pp. 278-291. ISSN 2199-6202. DOI: 10.2478/mgr-2021-0020.
- [26] WEAVER, D. B., LAWTON, L. J., (2002). Overnight ecotourist market segmentation in the Gold Coast hinterland of Australia. *Journal of Travel Research*, vol. 40, no. 3, pp. 270-280. ISSN 1552-6763. DOI: 10.1177/0047287502040003005.

Příspěvek byl zpracován v rámci grantu "Nová mobilita – vysokorychlostní dopravní systémy a dopravní chování populace", reg. č. CZ.02.1.01/0.0/0.0/16_026/0008430, který je spolufinancován z Operačního programu Výzkum, vývoj a vzdělávání.