

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Bc. Marek MALEŇÁK

Aktuální trendy ve využívání letecké dopravy v české společnosti

Diplomová práce

Vedoucí práce: Mgr. David FIEDOR, Ph.D.

Olomouc 2021

Bibliografický záznam

- Autor (osobní číslo): Bc. Marek Maleňák (R190139)
- Studijní obor: Regionální geografie
- Název práce: Aktuální trendy ve využívání letecké dopravy v české společnosti
- Title of thesis: Current trends in the use of air transport in the Czech society
- Vedoucí práce: Mgr. David FIEDOR, Ph.D.
- Rozsah práce: 78 stran, 2 přílohy
- Abstrakt: Diplomová práce zkoumá aktuální trendy ve využívání letecké dopravy v české společnosti, a to prostřednictvím dotazníkového šetření mezi zájemci o cestování na sociální síti Facebook. Rovněž je provedena analýza vývoje počtu cestujících na vybraných letištích v Evropě. Součástí práce je také nahlížení respondentů na změnu klimatu a její souvislost s leteckou dopravou, přičemž došlo k hodnocení ochoty respondentů změnit v budoucnosti své návyky spojené s využíváním letecké dopravy ve prospěch životního prostředí. Na závěr pak byly srovnány výsledky práce s odbornou literaturou.
- Klíčová slova: letecká doprava, změna klimatu, vnímání cestujících, růst

Abstract:

This thesis examines current trends in the use of air travel among Czech population by means of questionnaire surveys conducted on the social networking site Facebook. It also analyses changes in the numbers of passenger at selected airports in Europe. The paper also includes respondents' views on climate change in relation to air travel and examines their willingness to limit their future use of flying in the interest of the environment. The thesis concludes by comparing its own findings with those from expert literature.

Keywords:

Air travel, climate change, perception of passengers, growth

Prohlášení

Čestně prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracoval samostatně pod vedením Mgr. Davida Fiedora, Ph.D. Veškerá literatura a jiné zdroje, které byly k vypracování práce použity, jsou řádně uvedeny a ocitovány.

V Olomouci dne 1. dubna 2021

.....

Bc. Maleňák Marek

Poděkování

Rád bych poděkoval Mgr. Davidu Fiedorovi, Ph.D. za vedení při utváření této diplomové práce. Jeho cenné rady, odborný přístup a množství času pomohly ke zkvalitnění a dokončení tohoto díla.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Akademický rok: 2019/2020

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Bc. Marek MALEŇÁK
Osobní číslo: R190139
Studijní program: N1301 Geografie
Studijní obor: Regionální geografie
Téma práce: Aktuální trendy ve využívání letecké dopravy v české společnosti
Zadávací katedra: Katedra geografie

Zásady pro vypracování

Diplomová práce je zaměřena na analýzu aktuálních trendů v letecké dopravě. Především v souvislosti s klimatickou změnou se v některých vyspělých státech západní a severní Evropy začíná hovořit o redukcí míry využívání letecké dopravy, která přispívá ke změně klimatu. Diplomant proto nejdříve pomocí dostupných dat analyzuje vývoj počtu cestujících na jednotlivých evropských letištích za posledních deset let. Posléze by provedl také šetření v populaci zájímavější se o aktivní cestování (cestovatelské skupiny na sociálních sítích, cestovatelské přednášky), které by bylo zaměřeno na výzkum faktorů, které rozhodují o samotném využití letecké dopravy.

Rozsah pracovní zprávy: 20 000 – 24 000 slov
Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání
Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam doporučené literatury:

Becken, S. (2002). Analysing international tourist flows to estimate energy use associated with air travel. *Journal of sustainable tourism*, 10(2), 114-131.
Becken, S. (2007). Tourists' perception of international air travel's impact on the global climate and potential climate change policies. *Journal of sustainable tourism*, 15(4), 351-368.
Dobruszkes, F. (2006). An analysis of European low-cost airlines and their networks. *Journal of Transport Geography*, 14(4), 249-264.
Kraft, S., & Havlíková, D. (2016). Anytime? Anywhere? The seasonality of flight offers in Central Europe. *Moravian Geographical Reports*, 24(4), 26-37.
Wit, R. C., Boon, B. H., Van Velzen, A., Cames, M., Deuber, O., & Lee, D. S. (2005). Giving Wings to Emission Trading: Inclusion of aviation under the European emission trading system (ETS); Design and Impacts. *CE Delft*.

Vedoucí diplomové práce: Mgr. David Fiedor, Ph.D.
Katedra geografie

Datum zadání diplomové práce: 16. ledna 2020
Termín odevzdání diplomové práce: 10. dubna 2021

L.S.

doc. RNDr. Martin Kubala, Ph.D.
děkan

prof. RNDr. Marián Halás, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 16. ledna 2020

Obsah

1. ÚVOD	9
1.1. Cíle práce	9
2. METODIKA PRÁCE A ZDROJE DAT	11
3. REŠERŠE ODBORNÉ LITERATURY	15
3.1 Rozvoj letecké dopravy a její využití v cestovním ruchu	15
3.2 Letecká doprava a životní prostředí	19
3.3 Aktivní cestovatelé a environmentalistika	22
4. VÝSLEDKY	25
4.1 Analýza vývoje počtu cestujících	25
4.2 Trendy ve využívání letecké dopravy.....	39
4.3 Prostorová analýza států, které respondenti v posledních pěti letech navštívili.....	46
4.4 Letecká doprava a postoje vůči změně klimatu	49
4.5 Využívání letecké dopravy v souvislosti se změnou klimatu	54
5. DISKUSE	65
6. ZÁVĚR	68
SUMMARY	70
POUŽITÁ LITERATURA A ZDROJE	71
PŘÍLOHY	79

1. ÚVOD

Letecká doprava se řadí mezi mladší druhy dopravy, zato je však v posledních letech tím nejdynamičtějším. Využívání letecké dopravy zaznamenalo značný růst již na konci minulého století, kdy se od 80. let do konce tisíciletí její růst zdvojnásobil (Mastny, 2001). Letecká doprava dnes slouží k převozu značného množství materiálů, ale převážně je známá a populární pro svůj vysoký obsah přepravených osob. Tím přispívá k rychlejšímu rozvoji napříč mnoha společenskými odvětvími jako je cestovní ruch, obchod, sport, politika nebo také sociální dobročinnost a mnoho dalších. V roce 2017 bylo letecky přepraveno 3,7 miliardy cestujících a nebyť současné pandemie, tak se předpokládalo, že bude i nadále docházet k jejímu růstu, a to až o 4,7 % ročně (Becken a Carmignani, 2020).

Kromě značného růstu v počtu přepravených pasažérů, na což může být z mnoho úhlů pohledů nahlíženo kladně, letecká doprava přispívá také k růstu skleníkových plynů, čímž se pozitivní náhled na letectví může částečně vytrácet. Jak poznamenává Hares a kol. (2010), odborníky již bylo vynaloženo značné úsilí na to, aby byla veřejnost dostatečně informována o důležitosti snižování uhlíkové stopy v jednotlivých domácnostech. Nicméně jednou z oblastí, která značně přispívá ke zvýšení skleníkových plynů je trávení dovolené. Tomu z velké části dopomáhá letecká doprava, která je nejčastěji využívána za účelem přepravy cestujících do jednotlivých destinací právě v cestovnímu ruchu.

Povědomí o dopadech cestovního ruchu na změnu klimatu je v široké veřejnosti stále malé (Cornera a kol., 2015; Evropská komise, 2005; Hares a kol., 2010). Proto se i tato diplomová práce, kromě zachycení aktuálních trendů ve využívání letecké dopravy, bude zabývat také povědomím a názory respondentů na změnu klimatu ve spojení s využíváním letecké dopravy.

1.1. Cíle práce

Cílem této diplomové práce je analyzovat aktuální trendy ve využívání letecké dopravy mezi zájemci o cestování. Součástí této analýzy bude rovněž přehled postojů dotazovaných vůči změně klimatu. Na změnu klimatu má svůj vliv také zvyšující se využívání letecké dopravy za účelem trávení volného času. Autor práce se tak rovněž zaměří na vývoj počtu přepravených pasažérů na vybraných evropských letištích v poslední dekádě. Základem, který bude

předcházet výše zmíněným cílům je rešerše odborné literatury. Na závěr celé práce dojde ke zpracování diskuse, která porovná již publikované studie s dosaženými výsledky.

Počet cest prostřednictvím letecké dopravy za rok u každého respondenta jistě závisí na celé řadě různých proměnných. Avšak čím vyšší je jeho počet cest, tím vyšší mírou osobně přispívá k množství vypuštěných skleníkových plynů do atmosféry, které zapříčiňují změnu klimatu. Dle studie od McKerchera a kol. (2010) však u nejčastějších cestovatelů nalezneme zároveň nejmenší vůli udělat něco se svými cestovatelskými návyky ve prospěch změny životního prostředí. Hypotéza zní: *Respondenti s nejvyšším počtem absolvovaných letových spojení za rok nebudou ochotni změnit své cestovatelské návyky ve prospěch životního prostředí.*

Studium vysoké školy rozšiřuje obzory v mnoha ohledech. Dá se tedy předpokládat, že někteří vysokoškolsky vzdělaní respondenti budou častěji vyhledávat i cenově výhodnější letecké spojení. Zde se autor práce opíral o studie od Kuljanina a Kaliće (2015) a Lua (2017). Obecně lze tedy pracovat s hypotézou: *Lidé s vyšším dosaženým vzděláním více využívají nízkonákladové letecké společnosti.*

Kompenzace uhlíkové stopy se stává čím dál častějším tématem napříč mnoha odvětvími včetně dopravy. V nedávné době k ní začaly přistupovat i některé letecké společnosti včetně největší evropské nízkonákladové společnosti Ryanair. I přesto o této možnosti v letecké dopravě značná část cestujících netuší nebo ji záměrně nevyužívá. Zde tedy hypotéza zní: *Méně než 10 % respondentů využívá pravidelně finanční kompenzaci uhlíkové stopy svých letů* (Hagmann a kol., 2015).

2. METODIKA PRÁCE A ZDROJE DAT

Diplomová práce obsahuje kromě praktického výzkumu i teoretickou část v podobě rešerše odborné literatury. Studium letecké dopravy se zabývá mnoho vědních oborů a toto studium lze pestře uchopit i v samotné geografii. Tak to mu je i v rámci rešerše této diplomové práce, kdy byly zkoumány studie zabývající se jak rozvojem letecké dopravy, či aktuálními trendy ve využívání letecké dopravy, tak i studie, které zkoumaly vliv letecké dopravy vůči životnímu prostředí a nahlížení uživatelů letecké dopravy na tuto problematiku. Přehled z těchto studií byl využit v druhé – praktické části diplomové práce. Rešerše odborné literatury pak rovněž může sloužit jako stručný přehled toho, jak již byla tato problematika zkoumána a dále použít pro podobná budoucí šetření.

Praktickou část lze rozdělit do dvou pasáží. První se věnuje analýze vývoje počtu cestujících na vybraných evropských letištích za posledních deset let. Statistická data pro analýzu vývoje počtu cestujících byla čerpána z databáze Eurostatu. Ač je Eurostat organizační složkou Evropské komise EU, přesto poskytuje řadu statistických údajů nejen z členských států EU. V rámci letecké dopravy databáze Eurostatu nabízí počet přepravených pasažérů z 854 letišť, které se nacházejí v 35 různých státech Evropy. Nicméně jedním z dílčích cílů této práce je analyzovat vývoj počtu přepravených cestujících v rámci poslední dekády. Ve zmíněném ukazateli za období deseti posledních let Eurostat neposkytuje zcela navazující data ani pro jedno letiště u čtveřice států, konkrétně se jedná o Černou Horu, Severní Makedonii, Srbsko a Turecko. I u zbylých států byly vyfiltrovány pouze letiště, které zachycovaly kompletní vývoj přepravených pasažérů mezi roky 2010 až 2019. Počet letišť se tímto krokem zúžil na 342 v 31 evropských státech. Krom tohoto vyčlenění letišť bylo potřeba rovněž rozlišit dvojí sadu dat, které Eurostat nabízí. Data zachycující celkové počty cestujících na jednotlivých evropských letištích jsou označeny jako „*passengers carried*“ a „*passengers on board*“, přičemž hodnoty jednotlivých datových sad se od sebe průměrně liší v řádu desetitisíců přepravených osob u jednotlivých letišť.

„*Passengers on board*“

Metodika Eurostatu tímto označením zaznamenává počet cestujících na palubě letadla po jeho vzletu, respektive před jeho přistáním. Operuje přitom s tzv. transitními cestujícími, kteří na cestě z destinace A do destinace B musí absolvovat mezipřistání, avšak i nadále pokračují

stejným letadlem se stejným číslem letu. Při odletu z mezipřistání jsou tyto cestující opětovně započítáni do statistiky „*passengers on board*“.

„*Passengers carried*“

Pod tímto označením se skrývají cestující, jejichž cesta začíná či končí na vybraném letišti. Tzv. transitní cestující, kteří na cestě z destinace A do destinace B musí absolvovat mezipřistání, avšak stále pokračují stejným letadlem pod stejným číslem letu. Tyto osoby jsou na letišti započítány pouze jednou. Pokud by cestující byli vždy počítáni až na palubě letadla, znamenalo by to, že skupina cestujících označená jako „*passengers on board*“, bude vždy vyšší, avšak to není vždy realitou. Důležitý je onen prostor, kde ke sčítání cestujících dochází. Do skupiny označené jako „*passengers carried*“, se počítají cestující ještě na letišti, respektive ti, kteří prošli odbavením, to však nemusí nutně znamenat, že na svůj let nastoupí, proto mohou celkové počty cestujících v této skupině převýšit počty ve skupině „*passengers on board*“.

Po seznámení se s metodikou Eurostatu byla k analýze v této práci vybrána skupina označená jako „*passengers on board*“, tedy pasažéři fakticky přepravení jednotlivými letadly. V první pasáži praktické části pak byla provedena analýza vývoje přepravených pasažérů na vybraných evropských letištích prostřednictvím tabulek, grafů a mapových výstupů v programech Excel a QGIS.

V rámci analýzy vývoje počtu přepravených cestujících na zkoumaných letištích došlo také k jejich rozřazení do velikostních kategorií. Využita byla metodiky mezinárodního sdružení evropských letišť: *Airport Council International (ACI Europe)*. Ta dělí letiště dle počtu pasažérů do 4 základních skupin, přičemž 4. skupinu se pro snazší uchopení menších letišť dělí na další 4 podkategorie. V této diplomové práci byly využity následující kategorie. Jako nejmenší kategorie byla zachována ta s počtem přepravených pasažérů pod 200 000. Následovala kategorie mezi 200 001–1 000 000, dále pak 1 000 001–3 000 000 pasažérů. Jako poslední z nejmenších podkategorií byla rovněž použita ta s počtem přepravených mezi 3 000 001–5 000 000 osob. Do předposlední využití a nezměněné kategorie se pak řadily letiště s 5 000 001–10 000 000 cestujících. Dvě největší kategorie pak byly pro menší počet letišť autorem diplomové práce sloučeny pod kategorii, která sdružuje letiště, jež ročně přepraví více jak 10 000 000 cestujících.

Druhá a stěžejní pasáž diplomové práce se zabývá aktuálními trendy ve využívání letecké dopravy a nahlížení na její vliv vůči změně klimatu v české společnosti. Byl sestaven dotazník a provedena krátká pilotáž, jejíž úkol byl odhalit chyby či nepřesnosti jichž se autor při sestavování dotazníku dopustil. Následně bylo provedeno samotné dotazníkové šetření, které proběhlo od prosince 2020 po únor roku 2021. Jako potenciální respondenti byli prostřednictvím sociální sítě Facebook osloveni zájemci o aktivní cestování, kteří jsou členy skupin, jež spojuje cestování. Kromě těchto respondentů se v zásadách pro vypracování diplomové práce počítalo i s oslovením posluchačů na cestovatelských přednáškách napříč republikou. To však nebylo možné uskutečnit z důvodů pandemie covidu-19. Na sociální síti Facebook byly osloveny tyto skupiny a cestovatelé: (Spolu)cestování; Cestování,spolucestování,cestovatelská seznamka; Cestování, Dobrodružství, Výpravy a Tramping; Milujeme letadla – létání (cestování); Cestování – zájezdy, letenky, ubytování, vybavení..; Cestujeme levně, bez cestovky a po celém světě...; Cestuj levně bez cestovky; Super Last Minuty a Levné Letenky; Levné letenky a cestování; Levné letenky, Akční letenky, Honzovy letenky, Cestování – tipy na levné letenky a zájezdy, fotky z cest, rady a diskuze; LevnoCestovani.cz; zaletsi.cz; Cestujlevne.com; JAKnaLetenky.cz; Leoš Šimánek; Jiří Kolbaba – THE WORLD.

Z výše zmíněných skupin bylo po žádosti u správců povoleno sdílet úvodní příspěvek s přímým odkazem na dotazník na hlavní stránce pouze v těchto čtyřech skupinách: Cestuj levně bez cestovky (27,5 tisíce členů); Cestování, Dobrodružství, Výpravy a Tramping (8,3 tisíce členů); Cestování – zájezdy, letenky, ubytování, vybavení.. (1,6 tisíce členů); Cestujeme levně, bez cestovky a po celém světě... (82,6 tisíce členů). Z těchto oslovených respondentů prostřednictvím zájmových skupin na sociální síti Facebook dotazník otevřelo 486 respondentů, ale pouze 261 jich dotazník vyplnilo a odeslalo.

Dotazník samotný byl zpracován prostřednictvím platformy pro tvorbu online dotazníků Survio. Skládá se ze čtyř základních částí. První část hodnotí základní trendy ve využívání letecké dopravy. Zkoumá například nejčastější účel, za jakým je letecká doprava mezi respondenty využívána, dále pak frekvence ve využívání jednotlivých typů leteckých dopravců, či počet ročně absolvovaných cest. Na závěr je věnován prostor jednotlivým formám ubytování společně s délkou pobytu v samotných destinacích. Součástí první částí dotazníků byla rovněž otázka vybízející k vypsání pětice posledních destinací, jež cestovatelé navštívili.

Vzhledem k pestré škále destinací, ale především s ohledem na fakt, že zhruba polovina respondentů volila v odpovědi pouze stát a druhá polovina přesné místo ve státě, bylo při zpracování dat v programu QGIS do výsledných map pracováno s jednotlivými státy a konkrétní destinace v jednotlivých státech byla pominuta. Druhá část dotazníku prostřednictvím osmi otázek na Likertově škále v možnostech od rozhodně souhlasím po rozhodně nesouhlasím zkoumá názory respondentů na změnu klimatu, a to i v souvislosti s leteckou dopravou. Otázky do této části byly vybírána na základě rešerše odborné literatury, konkrétně se autor nechal inspirovat některými ze sady otázek kvalitativní studie od Kroesena (2013) a jednu otázku vytvořil na základě studie od Gösslinga (2002), z které vychází, že ze všech druhů využívaných k trávení volného času má letecká doprava největší vliv na změnu klimatu. Třetí část v návaznosti na tu předešlou zkoumá budoucí záměry ve využívání letecké dopravy respondentů v užší souvislosti se změnou klimatu. Otázky, které byly v této části pokládány byly čerpány ze studií Dickinson a kol. (2010), Evropská komise (2005), Hagmann a kol. (2015) a McKercher a kol. (2010). Poslední část dotazníku je pak věnována socio-demografickým údajům jako jsou věk, pohlaví, místo bydliště či nejvyšší dosažené vzdělání respondentů.

3. REŠERŠE ODBORNÉ LITERATURY

3.1 Rozvoj letecké dopravy a její využití v cestovním ruchu

Letecká doprava se dá považovat za nejdynamičtější způsob dopravy v posledních desetiletích (Kraft a Havlíková, 2016). Obecně lze říct, že tento způsob přepravy v moderní společnosti plní mnoho důležitých funkcí. Podporuje hospodářský růst, kulturní výměnu a rovněž poskytuje nová zaměstnání v mnoha regionech (Wit a kol., 2005). Využívání vzdušného transportu umožňuje rychlou výměnu osob a zboží na různou vzdálenost, díky tomu letectví velkou měrou přispívá ke globalizaci (Goetz a Graham, 2004). Od roku 1960 rostla letecká doprava v osobokilometrech stabilně zhruba o 9 % ročně, v novém tisíciletí se meziroční růst pohyboval v průměru okolo 7 % (Button, 1997; statista.com, 2021). V mnoha případech se jedná o nejrychlejší, nejpohodlnější, či nejpoužívanější způsob dopravy mezi středně vzdálenými a nejvzdálenějšími destinacemi (Calve a kol., 2015; Givoni, 2007b; Graham a Dennis, 2010; Yang a Zhang, 2012).

V posledních letech přibývá další silné pozitivu v podobě menší finanční náročnosti, to dokumentuje světová organizace cestovního ruchu, která zaznamenává, že od roku 1998 se ceny za leteckou dopravu snížily až o 60 % (e-unwto.org, 2019). Za tento fakt mohou převážně nízkonákladové společnosti, které minimalizovaly náklady za přepravu, což pomohlo výrazně snížit ceny letenek. Na druhou stranu však zpoplatnili všechny služby navíc, ať už co se týče zavazadel, rezervace letenek, odbavení cestujících, či občerstvení na palubě (leteckaspolecnost.cz, 2021). Již v prvních letech nového tisíciletí nízkonákladoví přepravci představovali faktor, který nejvíce určoval vývoj leteckých sítí na Evropském trhu, v Evropě byl průkopníkem mezi těmito přepravci Ryanair (Decker, 2004). Z celkového objemu letecké dopravy v Západní Evropě podle přepravených pasažérů představovaly nízkonákladové společnosti více jak 18 % (Dobruszkes, 2006). Ani ne o dekádu později toto číslo vzrostlo na 31 % (Dobruszkes, 2013). Na tento nárůst mělo jistě roli i rozšiřování EU co do počtu členských zemí v roce 2004, což dokumentuje Francis a kol. (2006). Již dva roky před plánovaným rozšířením EU o dalších osm členských zemí zmiňují ve své studii nárůst nízkonákladových služeb zaměřených primárně na turistické destinace ve východní a střední Evropě jako jsou města Praha či Bratislava. Nízkonákladové společnosti tedy nezůstávaly pozadu v propojování Západní s Východní Evropou. Celých 60 % nově otevřených tras v tomto směru měly na svědomí právě nízkonákladové společnosti (Dobruszkes, 2009).

Je pochopitelné, že cestují, ale rovněž jejich odlišné důvody k samotnému využití letecké přepravy můžeme rozdělit například dle toho, zda k přepravě využívají nízkonákladové či pravidelné letecké společnosti. Publikováno bylo několik studií zabývajících se rozdíly u pasažérů využívajících tradiční letecké společnosti a ty nízkonákladové (Desai a kol., 2014; Kuljanin a Kalić, 2015; Lu, 2017). Lu (2017) provedl šetření na Taiwanu. Výsledkem byl patrný rozdíl mezi zmiňovanými dvěma skupinami v dosaženém vzdělání. Lidé s vyšším vzděláním více využívají nízkonákladových společností. To potvrzuje i studie od Kuljanina a Kaliće (2015). Co se týká věkového rozhraní, tak mladší pasažéři cestovali častěji skrze nízkonákladové dopravce než ti starší, dokumentuje to studie od Desai a kol. (2014). Konkrétnější věkové rozdělení u těchto dvou skupin opět zmiňuje Lu (2017), více jak 36 % pasažérů využívajících nízkonákladové společnosti mělo do 30 let, zatímco jen 5 % bylo starší 50 let. Tradiční letecké společnosti využívalo necelých 24 % cestujících ve věkové kategorii do 30 let a téměř 10 % cestujících těchto aerolinií mělo nad 50 let. Jiné porovnání související s věkem cestujících nabízí studie od Kuljanina a Kaliće (2015). Autoři v ní ukazují, že studenti využívají nízkonákladové dopravce v Srbsku více jak tradiční letecké společnosti. Lehké rozdíly lze vidět i v účelu cesty, kdy za účelem obchodu se využívaly více tradiční letecké společnosti, naopak ti, co letěli za účelem dovolené, více využívali nízkonákladové letecké společnosti. Rozdíl byl vidět i u výběru ubytovacích zařízení. Kvalitnější hotely využívali cestující pravidelných leteckých společností. Nízkonákladové aerolinie využili z 92 % lidé, kteří si letenky kupovali sami. U tradičních aerolinií to bylo pouze 73 %.

Pro značnou část populace jsou cestovní ruch a letecká doprava úzce související pojmy (Bieger a Wittmer, 2006; Bows a kol., 2009; Papatheodorou a Lei, 2006). Tomu jistě napomohl i fakt, že za poslední dvě dekády se celosvětově počet spojených dvojic měst leteckou dopravou více jak zdvojnásobil a přesáhl hranici 20 000, a to při stále nižších a nižších nákladech (e-unwto.org, 2019). O větším využívání letecké dopravy za účelem cestovního ruchu hovoří Kraft a Havlíková (2016), kteří zmiňují každoroční nárůst letecké dopravy v letní sezóně mezi Středoevropskými zeměmi a jižní Evropou, Blízkým východem, či severní Afrikou. Data světové organizace cestovního ruchu také ukazují na fakt, že v roce 2018 leteckou dopravu v rámci cestovního ruchu využilo 58 % všech cestujících, oproti tomu dopravu silniční jen 37 % a železniční pouhé 2 %. Nárůst využití letecké dopravy za účelem cestovního ruchu je značný, ze 46 % v roce 2000, na zmiňovaných 58 % v roce 2018 (e-unwto.org, 2019). Ještě jiným způsobem dokumentují vysoký zájem o turismus prostřednictvím letecké

dopravy Spasojevic a kol., (2017). Ti uvádějí, že za posledních 15 let se počet článků ve vědeckých publikacích, které propojovaly leteckou dopravu s turismem, ztrojnásobil z 12 v roce 2001 na 37 v roce 2014.

Výběr vhodného způsobu dopravy a možnost se nějakým způsobem dopravit na zajímavé místo hraje svou roli ve vývoji cílové destinace, jak ukázala studie od Prideauxa (2000). Pokud je dopravní systém do destinace efektivní a cílové místo nabízí podmínky pro rozvoj turismu v podobě zajímavých míst, které mohou turisté navštívit, dostatečného klidu, či množství kvalitních ubytovacích zařízení, tak to často vede k turistickému rozvoji takového místa (Graham a Dennis, 2010; Chung a Whang, 2011; Pulina a Cortés-Jiménez, 2010). Tak například vysoký nárůst nízkonákladových letů na jihokorejský ostrov Jeju přilákal tak vysoké procento nových návštěvníků, že to výrazně přispělo ke zlepšení místní ekonomiky (Chung a Whang, 2011). Je potřeba zmínit, že poptávku po cestovním ruchu netvoří jen aktivní cestovatelé, ale i další osoby, které jsou na cestovní ruch ať už přímo či nepřímo vázány a následně z něj ekonomicky čerpají (Boniface a Cooper, 2006). Na případové studii z Velké Británie, Papatheodorou a Lei (2006) dokládají, že britští cestující využívají i díky nízkonákladovým společnostem daleko více leteckou dopravu k cestování po Evropských regionech. Přitom jasně uvádí, že cestujícím tolik nezáleží na tom, zda je letiště situováno v bezprostřední blízkosti místa, kde budou trávit svou dovolenou, či zda je letiště pomyslnou bránou, z které se musí například vypůjčeným automobilem přepravit na místo svého pobytu.

Trend středoevropských cestujících zachycují ve své studii Kraft a Havlíková (2016). Uvádějí, že cestující ze střední Evropy nejvíce směřují směrem na západ a východ. Nejsilnější je propojení se západními zeměmi, avšak stále je vidět značná propojenost i s Ruskem. V průběhu letní sezóny se tato jasná konfigurace mění a značně narůstá cest směrem na jih a mírně na sever Evropy. Severní destinace jsou stále pro většinu cestujících ze střední Evropy drahou záležitostí. Nejvíce se pak v sezóně využívají lety nízkonákladových a charterových společností (Kraft a Havlíková, 2016).

Podle Boniface a Coopera (2009), nízkonákladové společnosti zcela změnilý způsob cestování a strategii, podle kterých si cestující vybírají své destinace. Saladié a kol. (2014) na příkladu leteckého spojení z anglického East Midlands do španělského letiště Reus poukazují na fakt, že po zavedení nízkonákladových letů vzrostla pravděpodobnost návštěvy anglických cestujících o 28 %. V rámci své práce přišli Calve a kol. (2015) s vymezením nemalé skupiny tzv.

„nízkonákladových turistů“. Když má tento typ turistů volit budoucí cíl dovolené ze dvojice destinací, které již minimálně jednou navštívil, vybírá si místo podle ceny letu. Finanční náklady za let hrají silnou roli i dle jiné studie. Turisté využívající nízkonákladovou společnost v 65 % dotazovaných případů nesledovali nabídky žádného jiného dopravce. Zdá se tedy, že dobrá pověst letecké společnosti, ve smyslu nízkých cen, může být silně zabudovaná v myslích spotřebitelů (O'Connell a kol., 2005). Nejen na Španělský cestovní ruch měl v první dekádě nového tisíciletí silný význam nárůst nízkonákladových letů (Rey a kol., 2011). K podobným závěrům docházejí i další studie. Za vzrůstající počet cestujících jak na Maltu, tak do Italského města Alghero mohou méně nákladné lety (Graham a Dennis, 2010; Pulina a Cortés-Jiménez, 2010). Faktorů, které rozhodují o samotném využití letecké dopravy krom ceny letu je u cestujících celá řada. Některé studie byly zaměřeny právě na určení základních diferenciací mezi cestujícími. Tak například Martínez-Garcia a Royo-Vela (2010) rozčlenili dle dotazníkového šetření, které provedli na letišti ve španělské Gironě, cestující do čtveřice skupin. Pro nejčtenější skupinu cestujících byly charakteristické celkově nízké náklady na cestování. Pro druhou největší skupinu cestujících byla charakteristická kvalita jak letu, tak samotné dovolené. Třetí skupina považovala cenu jako důležitý prvek pro výběr letu, ale zároveň byla nejvíce neutrální skupinou co do hodnocení kvality letu a místa samotného. Do velikostně poslední skupiny pak byly zařazeny osoby s trvalým pobytem v blízkosti letiště, tato skupina hodnotí letové služby neutrálně. Jiná studie od Hsua a kol. (2016) se zaměřila na příčiny návštěvy Taiwanu a charakteristiku jejich pobytu. Většinu, tedy 85 % cestujících vedla k návštěvě tohoto ostrova levnější cesta, tento důvod se však vyskytoval společně s dalšími faktory, jako byla návštěva přátel, rodiny, či obchodní záležitosti. Více jak polovina z dotazovaných přiletěla na Taiwan opakovaně. Téměř 40 % dotazovaných na ostrově setrvalo 10 a více dní a jen necelé procento zde bylo na dobu kratší než tři dny. Clave a kol. (2015) provedli dotazníkové šetření mezi cestujícími vracejícími se ze Španělska do anglického letiště East Midlands. Dvojice hlavních důvodů, proč volili cestující tuto trasu přes nízkonákladové přepravce, byla krátké časové spojení a cena letu. Mimo jiné zjišťovali i způsob ubytování pasažérů. Ze všech oslovených si 53 % pronajalo pokoj v hotelu, zhruba 26 % respondentů buďto zůstalo u svých příbuzných či přátel, nebo volili ubytování formou krátkodobého pronájmu. Jen 8 % cestujících zůstávalo přes noc v kempu a dalších 8 % stanovalo či bivakovalo. O tom, že obrovský význam u nízkonákladových cestujících hraje výběr aerolinií a jejich ceny letů dokumentují i jiné studie (Hsu a kol., 2016; O'Connell a Williams, 2005). Jak

v Asii, tak v Evropě tito cestující volí své cílové destinace podle nejmenších nákladů spojených s letenkami. A jak uvádí Hsu a kol. (2016), nízkonákladové společnosti svými nízkými cenami letů zvýšily i počet cestujících mimo hlavní sezónu.

3.2 Letecká doprava a životní prostředí

Odvrácenou stranou letecké dopravy je její vliv na životní prostředí. Již na začátku nového tisíciletí proběhl výzkum, který ukazoval, že cestovní ruch a s ním i využívání dopravy může mít přímý či nepřímý vliv na změny spojené s životním prostředím. Gössling, (2002) uvádí, že letecká doprava může dopomoci k rychlému šíření nemocí, výstavbě bariér v přírodě, či dehonestaci půdy, rovněž vysokým využíváním energie přispívá k negativním dopadům na životní prostředí a globální klima. I studie z konce minulého tisíciletí od (Carlsson-Kanyama a Lindén, 1999) se zmiňuje o vlivu dopravy na životní prostředí ve Švédsku. Jasně hovoří o neudržitelném stylu cestování, kdy bude zapotřebí nejen nové technologie přispívající k menšímu znečištění ovzduší, ale i většímu omezení automobilové a letecké dopravy. Studie od Beckena a kol. (2003) na příkladu energetické zátěže turistů na Novém Zélandě ukazuje, že největší vliv na znečištění ovzduší má samotná doprava turistů. Ta produkuje až 70 % emisí spojených s dovolenou. Jiná studie od Beckena (2002), zabývající se mimo jiné i spotřebou oxidu uhličitého v rámci turismu na Novém Zélandě ukázala, že již pouhá letecká přeprava z Evropy či Jižní Afriky na Nový Zéland a zpět překročí limit udržitelného užívání emisí na návštěvníka Nového Zélandu.

Ze zmíněných studií jednoznačně vyplývá důležitost volby jednotlivých druhů dopravy, které mohou napomoci ke snížení celkových emisí. A jak uvádí Creutzig a kol. (2015), doprava představuje 20 % celosvětových emisí CO₂ a do roku 2050 se předpokládá, že se tyto emise zdvojnásobí. Až 81 % z celkově spotřebované energie v dopravě produkuje automobilová doprava (Chapman, 2007). Avšak vliv letecké dopravy není zanedbatelný. Jak uvádí Lee a kol. (2010), letectví mění složení atmosféry po celém světě a je tak jedním z prvků vedoucích ke změně klimatu. Letectví negativně působí na klima jak značnou tvorbou dlouhodobě působících emisí CO₂, tak i tvorbou jiných krátkodobě negativně působících skleníkových plynů jako jsou oxidy dusíku. Podíl letecké dopravy na uvolňování antropogenních skleníkových plynů se ve světě pohyboval okolo 5 % (Gössling a Peeters 2007). Dle studie od Owena a kol. (2010), se předpokládá, že nárůst emisí způsobených leteckou dopravou se do

roku 2050 více jak zdvojnásobí. Samotný vliv létání na změny klimatu nám může poukázat i jiný průměr. Gössling (2002) zmiňuje, že největší vliv na globální oteplování má ze všech způsobů doprav využívaných k trávení volného času právě ona letecká doprava. Přestože byla využívána k přepravě na místo trávení volného času jen v 15 %, byl její vliv na zvyšování globálního oteplování v tomto případě až 37%. To potvrzují i Bows a kol. (2009), kteří zmiňují, že letecká doprava má ze všech druhů dopravy využívaných k cestovnímu ruchu až 40% podíl na emisích CO₂. Gössling a kol. (2009) prezentují, že stěží existuje na osobu jakákoli jiná činnost, která v tak krátkém časovém období přispěje tak výrazným množstvím emisí skleníkových plynů jako je letecká doprava.

Některé studie se zabývaly názorem veřejnosti na častěji skloňovaný problém týkající se změny klimatu a s tím i spojené využívání letecké dopravy. V rámci EU (Evropská komise, 2005) vzniklo dotazníkové šetření, z kterého vyplývá, že 55 % respondentů není dostatečně informováno o dopadech letecké dopravy na změnu klimatu. Dále z průzkumu vyplývá, že 68 % oslovených si myslí, že je letecká doprava cenově lehce dosažitelná a byli by pro zdražení, pokud by to pomohlo zmírnit změnu klimatu. Z výzkumu Cornera a kol. (2015), je patrné, že dospívající lidé jsou méně skeptičtí k výzkumům odhalujícím globální oteplování než populace starší. K tomuto faktu však jasně dodávají, že na změně klimatu dle mladých nesou největší vinu vlády jednotlivých států a mladá generace nemá potřebné prostředky, k dostatečnému zmírnění změny klimatu. Jak uvádí i jiné studie (Fløttum a kol., 2016; Leiserowitz a kol., 2011), v některých důležitých souvislostech mají dospívající a mladí lidé větší vědomosti o globálním oteplování než generace starší. I přesto najdeme výsledky studie od Kuljanina a Kaliće (2015), kteří se zmiňují o tom, že nízké ceny některých leteckých dopravců přiměly k využívání letecké dopravy převážně mladé cestující, kteří by o možnosti využití letecké dopravy dříve neuvažovali.

V posledních letech značně přibývá množství publikovaných vědeckých článků, které poukazují na časté využívání letecké dopravy a její negativní vliv na změnu globálního klimatu. Rovněž poukazují na zodpovědnost převážně vyspělých západních zemí, které by měly nakročit ke změně (Garnaut, 2011; Gössling a kol., 2009; Higham a kol., 2013; Higham a kol., 2016; Stern, 2008). Země Západní a Severní Evropy hovoří o potřebě redukce letecké dopravy často. Tak například Švédský průměr emisí z letecké dopravy je vyšší jak průměr celosvětový. Každoročně rovněž roste počet Švédů, kteří využívají letecké dopravy k cestování do zahraničí.

Zároveň je však Švédsko jednou z nejhlasitějších zemí v diskusi o zabránění dalšímu globálnímu oteplování (Gössling a kol., 2009). Avšak i přes výše zmíněné fakta z výzkumu vyplývá, že 50 % respondentů frekvenci svých letů neomezí, a to z různých důvodů jako byly pracovní činnosti či návštěvy míst na druhé straně planety. Obecně se občané Švédska vyjádřili pozitivně ke změně v letecké dopravě ve prospěch snížení skleníkových plynů, avšak tato změna má být vedena ze strany leteckých společností a vlády, ne ze strany cestujících samotných (Gössling a kol., 2009). Také dle studie od Highama a kol. (2016) není u respondentů pochyb o tom, že je potřeba nastavit změny, které by redukovaly množství emisí z letecké dopravy, ale k radikálním změnám v podobě například vyššího zdanění letecké dopravy byli ze zemí Austrálie, Německa, Norska a Velké Británie, pouze občané Norska. Téměř 40 % mladých Norů udává, že má dobré znalosti o změně klimatu a ve většině případů se respondenti shodují, že jako vyspělý stát se značným ropným průmyslem má Norsko povinnost zabránit větší klimatické změně (Fløttum a kol., 2016).

V posledních letech se rozšířila možnost částečného vyrovnání uhlíkové stopy, kterou nabízejí aerolinie za drobný příspěvek k jejich letu. O této možnosti, které nabízejí některé letecké společnosti, například ve Švédsku vědělo jen 25 % dotazovaných a jen 8 % respondentů přistoupilo k této kompenzaci (Gössling a kol., 2009). V Kanadě o možnosti této kompenzace dokonce nevědělo víc jak 16 % cestujících Dodds a kol. (2008). Jiná studie z EU (Hagmann a kol., 2015), ukazuje, že 32 % cestujících o možnosti kompenzovat svou uhlíkovou stopu ví, z toho 84 % bylo Němců, ale jen 8 % cestujících tuto možnost využívalo. Velice skepticky na vyrovnání uhlíkové stopy pohlíželi i respondenti z jiných studií (Gössling a kol., 2007; Higham a kol., 2016). Hagmann a kol. (2015) v rámci své studie v EU zkoumali záměr cestujících vybírat si ekologicky šetrnější letecké společnosti. Větší polovina cestujících uvedla, že by byla ochotná zaplatit více, kdyby věděla, že využívá environmentálně šetrnější leteckou společnost, avšak ve výsledném poměru zaplatilo za zelenou image letecké společnosti stále méně lidí než těch, co si byli ochotni v letadle doplatit větší prostor pro své dolní končetiny. Studie od Filimonaua a kol. (2018) se zabývá povědomím Polské veřejnosti o využívání biopaliv v letecké dopravě jako alternativě ke klasickým fosilním palivům. Povědomí polské veřejnosti o využívání biopaliv bylo malé, avšak pokud by byla prokázána bezpečnost těchto paliv a zároveň fakt, že jejich využívání vede k menšímu množství škodlivých látek v ovzduší, pak by respondenti byli pro jejich uplatnění v letecké praxi (Filimonau a kol., 2018).

3.3 Aktivní cestovatelé a environmentalistika

Vznikla řada výzkumů zabývajících se povědomím turistů o přispívání letecké dopravy ke změně klimatu. (Anable a kol., 2006; Barr a kol., 2010; Becken, 2007; Cohen a kol., 2011; Gössling a kol., 2006; Lassen, 2010; Line a kol., 2012; Miller a kol., 2010; Randles a Mander, 2009) Tak například z výzkumu Gösslinga a kol., (2006) vyplývá, že ač $\frac{3}{4}$ respondentů uznaly, že cestovní ruch přispívá k enviromentálním problémům, jen 1/10 uváděla problém globální jako je znečištění ovzduší zapříčiněné leteckou dopravou. Naopak většina zmiňovala problémy lokálního rázu jako bylo například znečištění místního ekosystému odpadky, zničení korálových útesů či znečištění vody. Přičemž téměř 70 % respondentů bylo vysokoškolsky vzdělaných, tudíž souvislost mezi vyšším vzděláním a lepším povědomím o globálním oteplování zde znatelná nebyla. I další výzkum provedený na Novém Zélandu (Becken, 2007) poukázal, že informovanost turistů o vlivu letecké dopravy na enviromentální problémy je všeobecně nízká, hlavně co se týče konkrétních problémů vyplývajících z využívání letecké dopravy. Turisté nepopírali samotnou změnu klimatu, avšak zároveň neplánovali z vlastní vůle omezit jejich cestování za účelem trávení volného času ani do budoucna. Stejně tak by byli proti případným vládním nařízením, které by vedly k omezení možnosti vycestovat (Becken, 2007). S podobnými závěry přichází i Miller a kol. (2010). I zde mají respondenti menší povědomí o změně klimatu. Například dle respondentů opakované používání tašek či využívání energeticky šetrnějších žárovek má větší vliv na změnu klimatu než to, jakou formu dovolené budou volit a jak se na ní krátkodobě budou chovat. Zároveň Miller a kol. (2010) dodávají, že někteří respondenti si jsou vědomi negativního vlivu letecké dopravy na klima, avšak svou každodenní činností vytvářející ekologičtější a šetrnější prostředí v místě svého bydliště, získávají právo na využívání klimaticky méně šetrné letecké dopravy.

Oproti výše zmíněným studiím, kde většinou aktivní cestovatelé neměli značné znalosti ohledně klimatické změny, najdeme i studie, z kterých vyplývá pravý opak. Tak například výsledky výzkumu od Barra a kol. (2010) ukazují, že ti, kteří jsou nejvíce uvědomělí o životním prostředí a uznávají, že létání přispívá ke změně klimatu, by byli ochotni přijímat daňové kompenzace, aby se klimatická změna zmírnila. Ale ve skutečnosti nejsou ochotní své letové návyky výrazně změnit. Značná část respondentů pak ve výzkumu zpochybnila vědecké závěry o změně klimatu zapříčiněné leteckou dopravou a není tak ochotna omezit počty provedených letů, přestože měli správný všeobecný přehled o klimatické změně. Výsledek studie z Velké

Británie (Dargay a kol., 2006) zjistil vysoké povědomí o přičinění letecké dopravy na klimatickou změnu, ale malou vůli respondentů s tím něco udělat. Až 68 % respondentů uvedlo, že v budoucnu nehodlají omezovat využívání letecké dopravy jako způsob přepravy za svou dovolenou, 28 % respondentů dokonce plánuje své cesty letadlem zvýšit a jen malá část respondentů se chystá létání omezit.

Skupina turistů, která cestovala leteckou dopravou nejčastěji, má povědomí o změně klimatu, jež je mimo jiné způsobena i nadměrným využíváním letecké dopravy k cestovnímu ruchu, avšak mají také nejmenší vůli s tím něco udělat a své návyky v oblasti dovolené změnit (McKercher a kol., 2010). Hares a kol., (2010) ve své kvalitativní studii, kde oslovili na tři desítky respondentů, uvádějí, že všichni krom dvojice respondentů při plánování dovolené vůbec nepřemýšleli nad změnou klimatu, přestože si byli všichni vědomi, že létání ke změně klimatu negativně přispívá. Jako nejdůležitější faktory, nad kterými při plánování dovolené přemýšleli, uváděli: 1) cenu 2) počasí 3) přátelé a rodinu 4) časová náročnost 5) volnočasové aktivity. Cohen a kol. (2013) v rámci svého výzkumu přišli na to, že většina jejich respondentů, přestože má určité klimatické obavy a doma se snaží být činní ke snížení klimatické změny, tyto starosti v prostorách cestovního ruchu opouštějí a klimatickými změnami se při cestování nezaobírají. Snahu změnit své sváteční chování při cestování kvůli ekologickým důvodům nenašli ani jiné studie (Barr a kol., 2010; Cohen a kol., 2011; Lassen, 2010; Miller a kol., 2010; Randles a Mander, 2009)

Kroesen (2013) ve své studii srovnává názory respondentů starších, respektive mladších 30 let na klimatickou změnu způsobenou leteckou dopravou. Dle výsledku vyplývá, že mladší respondenti uznávají tvrzení, že urychlení klimatické změny je zapříčiněno lidskou společností a její činností více než respondenti starší, zároveň však mladší generace přijímá menší osobní zodpovědnost za tuto změnu a nemá ochotu ji provést. Větší zodpovědnost za klimatickou změnu nesou dle mladších respondentů jednotlivé vlády (Kroesen, 2013). S menší ochotou změnit své cestovatelské návyky, které by mohly vést k prohloubení negativních dopadů na klima, se ve Velké Británii setkali Anable a kol. (2006) spíše mezi mladými než u generací starších.

Jak již bylo zmíněno, některé aerolinie nabízejí možnost kompenzace uhlíkové stopy (Gössling a kol., 2007; Higham a kol., 2016), zároveň se v leteckém průmyslu objevila možnost využití biopaliv (Filimonau a kol., 2018). Tyto možnosti mohou bezesporu pomoci letecké

dopravě a k jejímu udržitelnému rozvoji. Avšak nabízí se i další alternativy pro aktivní cestovatele, které už nejsou spojeny s leteckou dopravou. Tak například kvalitativní studie z Velké Británie (Dickinson a kol., 2010) zkoumala tzv. „slow travel“ jako alternativní způsob k ekologicky nejméně šetrné automobilové a letecké dopravě. Jedná se o využívání alternativ v podobě vlaků, cyklistiky, nebo MHD a dalších možností namísto letecké či automobilové dopravy. Studie přichází se závěrem, že tyto cestovní alternativy jsou dle respondentů využívány málo z důvodu hluboce zakořeněného užití především letecké a automobilové dopravy pro cestovní ruch. Zároveň však Dickinson a kol. (2010) dodávají, že dle respondentů cestovní agentury či všeobecně nastavené dopravní struktury nenabízejí možnost vidět a navštívit tolik cílových destinací tak snadno, jako za pomoci letecké či automobilové dopravy a tím cestujícím ukazují jednoznačný směr, jaký způsob dopravy si mají zvolit.

I přesto všechno na některých místech vzniká silná konkurence letecké a automobilové dopravě v podobě vysokorychlostních železnic. Jak uvádí studie od Givoniho (2007a) alternativou letecké dopravě na středně dlouhých a krátkých trasách je nejen z enviromentálního hlediska jednoznačně doprava vlaková. Na mnohých místech spojení již vznikly a jsou hojně využívány. (Givoni, 2007b; Grimme, 2007; Park a Ha, 2006; Yang a Zhang, 2012). Například v Jižní Koreji dle tamního výzkumu došlo po roce 2004 k poklesu vnitrostátní letecké dopravy o 34–75 %. Důvodem byly nově vzniklé dálniční služby, ale rovněž výstavba vlakové vysokorychlostní linky dosahující rychlosti přes 300 km/h (Park a Ha, 2006). Dle studie od Yanga a Zhanga (2012) v Číně některá letecká spojení měst po zavedení vysokorychlostních vlaků dokonce naprosto skončila.

Letecká doprava se především díky většímu využívání v rámci cestovního ruchu stále rozvíjí (e-unwto.org, 2019), pomíneme-li nynější opatření proti pandemii způsobené nemocí Covid-19. Avšak její negativní vliv na životní prostředí a urychlení změny klimatu je neoddiskutovatelný (Gössling, 2002). I přes tento negativní aspekt letecké dopravy, kterého si je značná část jejich aktivních uživatelů vědoma, je jimi letecká doprava z různých důvodů stále značně využívána (Barr a kol., 2010; Dargay a kol., 2006; McKercher a kol., 2010).

4. VÝSLEDKY

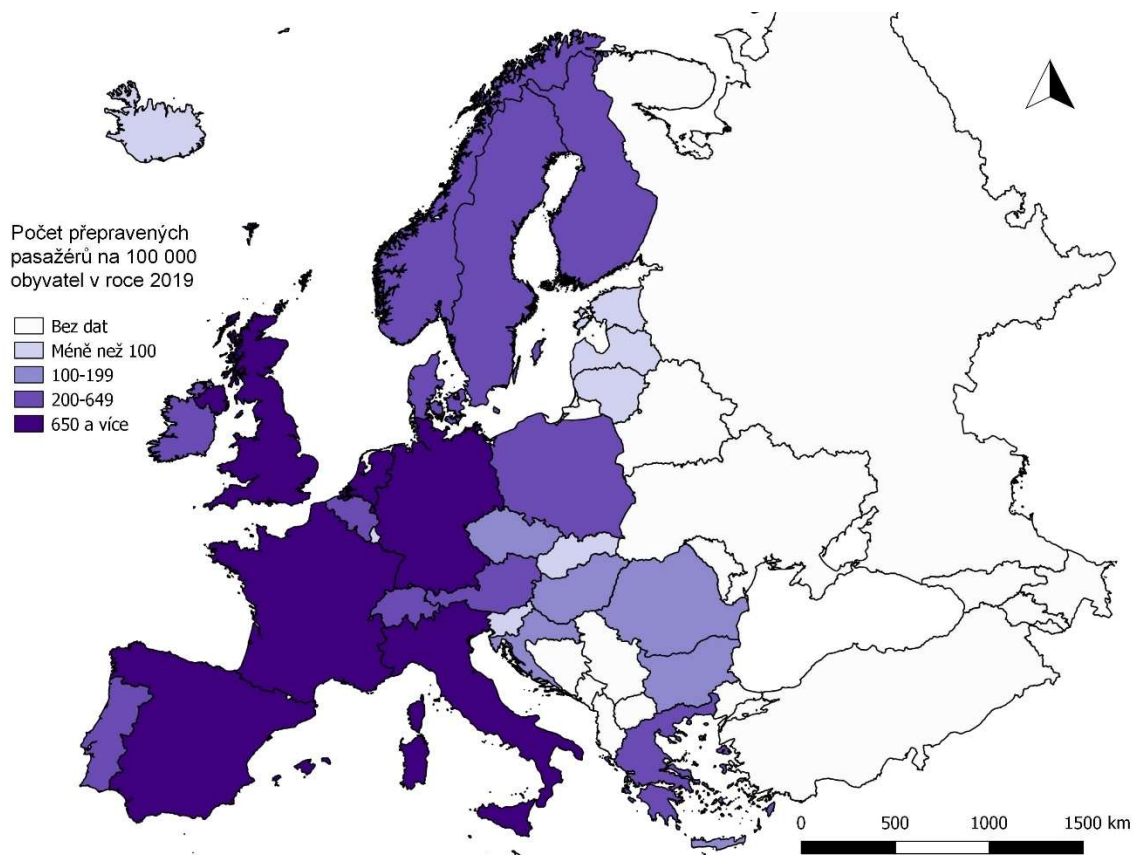
Praktická část začíná analýzou vývoje počtu přepravených cestujících na zkoumaných letištích v posledním desetiletí. Následně se bude praktická část věnovat výsledkům z dotazníkového šetření. Kdy budou zkoumány aktuální trendy ve využívání letecké dopravy, ale rovněž i nahlížení respondentů na změnu klimatu ve spojitosti s využíváním letecké dopravy.

4.1 Analýza vývoje počtu cestujících

Jak již bylo nastíněno v metodice práce, data ke srovnání počtu přepravených pasažérů na jednotlivých evropských letištích byla využita z databáze portálu Eurostat. Zkoumáno bylo 342 letišť z celkem 31 evropských států. Z přehledové tabulky pro každou ze zkoumaných zemí (tab. 1) si lze všimnout, že největší počet letišť zachycujících kompletní vývoj počtu cestujících za posledních deset let mají především státy s největším počtem obyvatel, jako je Francie, Německo, Itálie, Spojené Království, nebo Španělsko. Značný počet letišť se nachází rovněž v Řecku, což je do značné míry zapříčiněno četností ostrovů, tedy i snahou je dostatečně dopravně propojit. Největší letiště co do počtu přepravených pasažérů v roce 2019 opět byla z výše zmíněných států vyjma Řecka. Je však nutné zmínit i Nizozemské letiště Amsterdam Schiphol, které bylo se 71 742 574 přepravenými pasažéry v roce 2019 v této statistice třetí největší. Na druhé straně škály se objevují letiště v Lublani, Bratislavě, Tallinnu, či Záhřebu. K možnému srovnání velikosti letišť v jednotlivých státech lze využít i množství letišť s počtem přepravených cestujících nad 500 000 respektive nad 1 000 000. Určitý vývoj může ukázat i porovnání tohoto počtu mezi roky 2010 a 2019. Například u již zmiňovaného Řecka si lze všimnout, že z 39 letišť jich bylo v roce 2010 hned 29, které nepřevrtila více jak půl milionů pasažérů. O deset let později je vidět, že dvojice ze zmiňovaných 29 řeckých letišť počtem přepravených osob hranici 500 000 překročila. Oproti tomu například ve Španělsku z 32 letišť hned 22 překročilo hranici milionu přepravených osob. V roce 2019 se tento počet zvýšil ještě o trojici letišť (tab. 1).

Pro srovnání množství přepravených cestujících v jednotlivých evropských státech byl zpracován kartogram, kde absolutní počet cestujících v jednotlivých státech Evropy byl převeden na 100 000 obyvatel. Z tohoto vyobrazení lze na první pohled vidět rozdíl mezi Východní a Západní Evropou. Největší podíl přepravených pasažérů mají státy západní Evropy.

Značný podíl lze vidět i u států Severských s výjimkou Islandu. Oproti tomu nejmenší podíl přepravených lze vidět u Pobaltských států a některých států Střední Evropy (obr. 1).

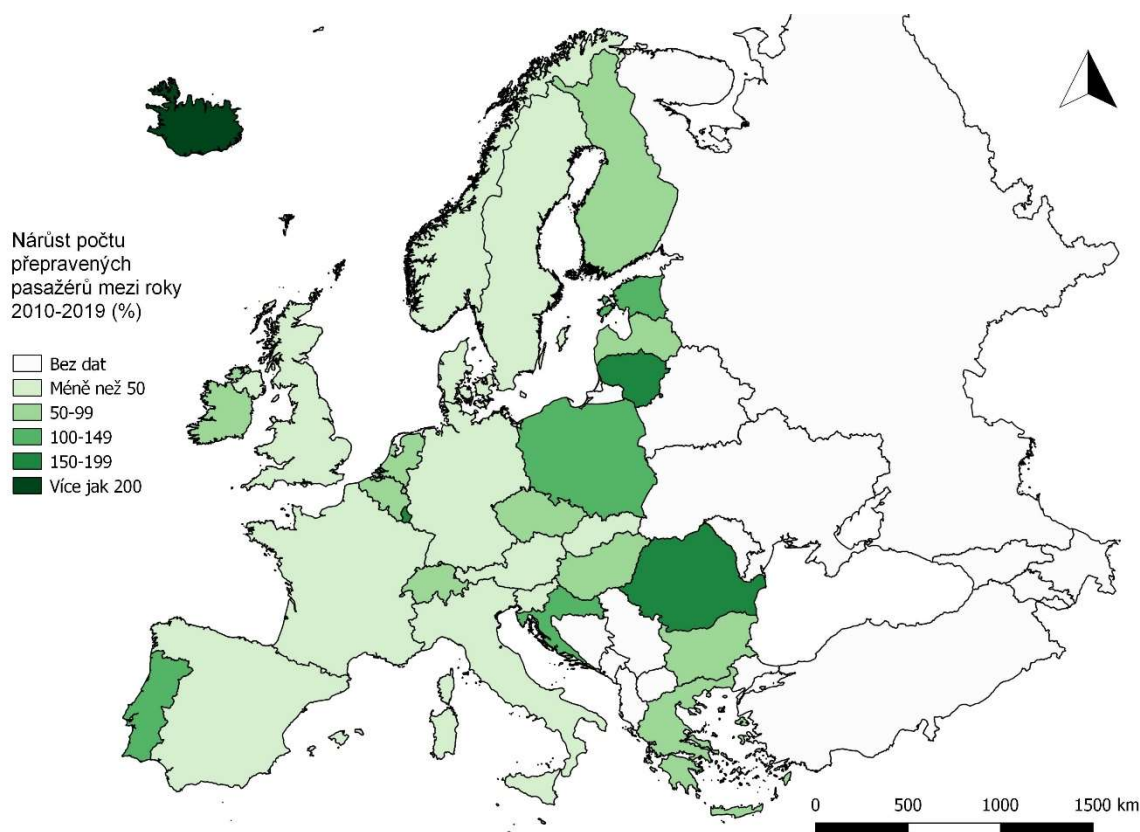


Obr. 1: Počet přepravených pasažérů na 100 000 obyvatel v roce 2019

Zdroj: Eurostat (2021), vlastní zpracování v QGIS

Další mapové vyobrazení tentokrát poukazuje na procentuální nárůst počtu přepravených pasažérů mezi roky 2010 až 2019 (obr.2). K nárůstu došlo ve všech sledovaných státech. I zde je na první pohled patrný rozdíl mezi Východní a Západní Evropou. Na rozdíl od předchozího vyobrazení jsou tentokrát sytějšími barvami zachyceny státy na východě. Z toho jasně vyplývá, že státy Východní Evropy v posledních letech srovnávají onen vysoký rozdíl mezi Východní a Západní Evropou v počtu přepravených pasažérů, jež byl zachycen na obrázku 1. Vysoký procentuální nárůst je patrný na Balkáně, Pobaltí, či u některých států Střední Evropy. Značný nárůst byl zaznamenán rovněž v Portugalsku, avšak ten nejvyšší je na Islandě. Mezinárodní letiště Keflavík rostlo co do počtu přepravených cestujících od roku 2010 až po rok 2015 pravidelně o statisíce, avšak nikdy tento počet nepřekročil milion osob. V roce 2016 byl zaznamenán nárůst téměř o dva miliony a o rok později byl tento nárůst podobný

(Eurostat, 2021). Island má pouhých 300 000 obyvatel a je tedy jasné, že většina cestujících létá navštívit Island jako turistickou destinaci. Je pravděpodobné, že k proslavení tohoto státu, a tedy vyšší návštěvnosti dopomohla právě v roce 2016 jeho první účast na celosvětově hojně sledovaném Mistrovství Evropy ve fotbale.

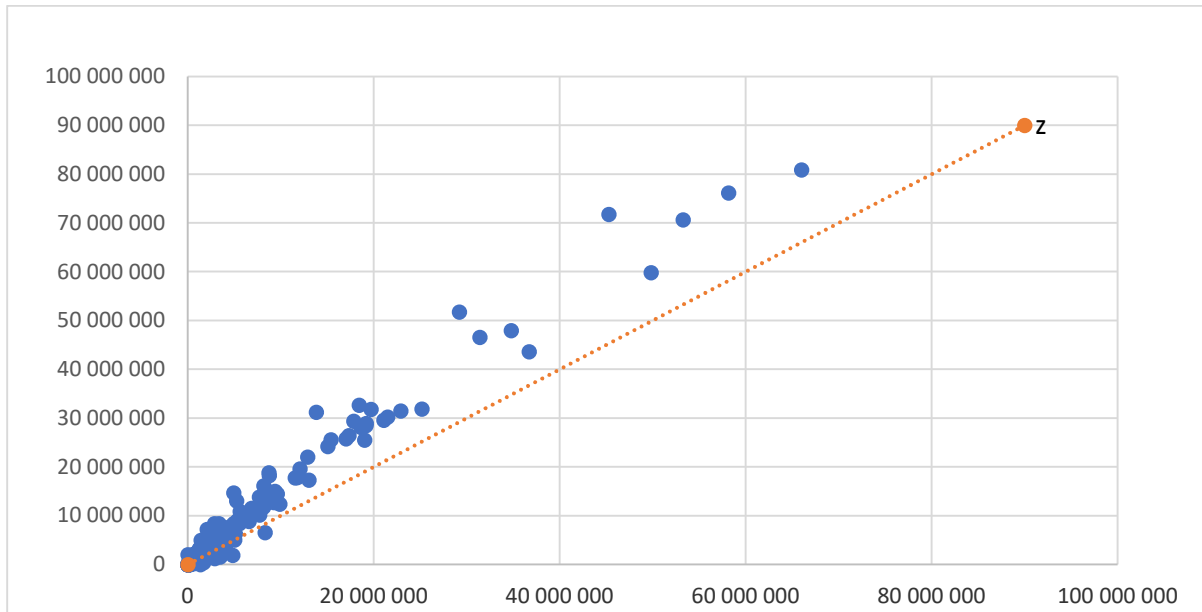


Obr. 2: Nárůst počtu přepravených pasažerů mezi roky 2010–2019.

Zdroj: Eurostat (2021), vlastní zpracování v QGIS

Celkový vývoj počtu přepravených pasažerů na všech zkoumaných letištích mezi roky 2010 a 2019 zachycuje následující graf (obr. 3). Osa x znázorňuje počet cestujících na jednotlivých letištích v roce 2010, zatímco na ose y je promítnout stav v roce 2019. Jednotlivé body v poli pak zachycují všechny zkoumané letiště. K lepšímu prostorovému uchopení jevu byla vynesena rovněž osa prvního kvadrantu, která znázorňuje v grafu průsečík hodnot prvně zmiňovaných os. Jak je patrné z grafu většina letišť zaznamenala za poslední dekádu nárůst pasažerů. I díky tomu, že 90 % zkoumaných letišť přepraví méně, než deset milionů cestujících

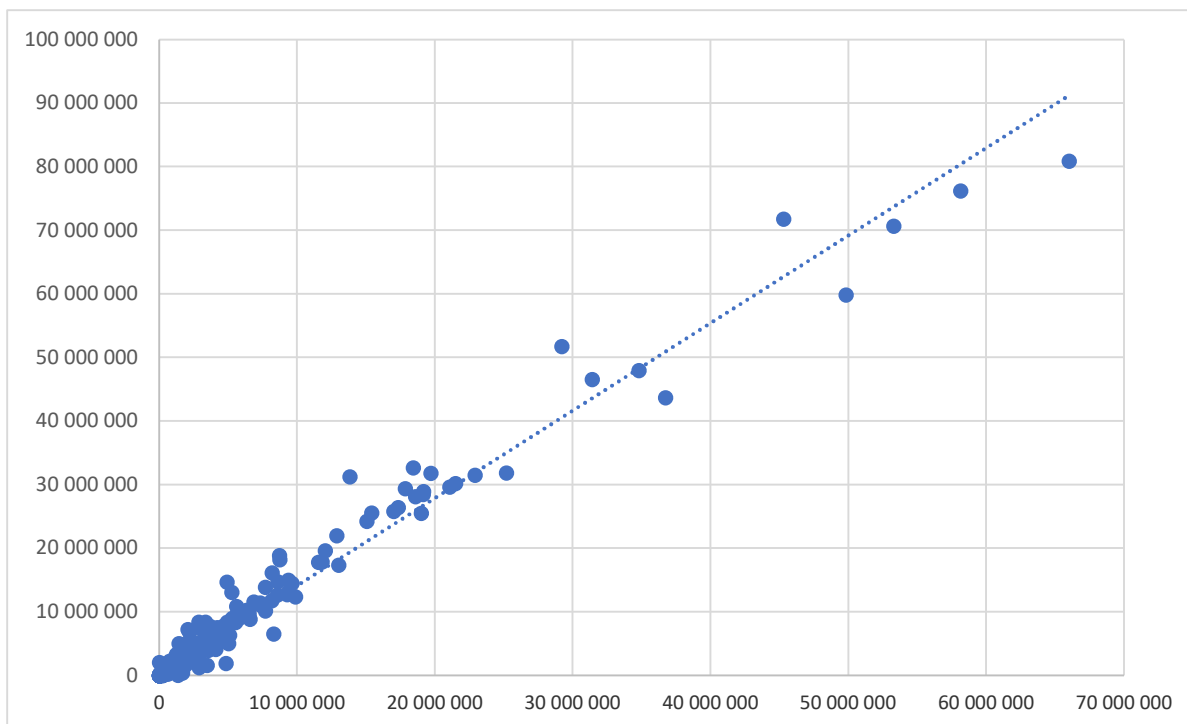
jsou body v grafu převážně situovány v jeho levé dolní části, a tudíž ne tak dobře rozlišitelné. Nejlépe graf zachytil vývoj těch největších letišť (obr. 3).



Obr. 3: Vývoj počtu přepravených pasažérů mezi roky 2010–2019 na jednotlivých letištích

Zdroj: Eurostat (2021), vlastní zpracování

Kromě předchozího vyobrazení vývoje počtu přepravených osob na vybraných letištích, lze rovněž zachytit tento vývoj za pomoci lineární regrese. Většina bodů v následujícím grafu (obr.4) se nachází v těsné blízkosti regresní přímky. Nicméně značná část letišť se nám v grafu opět nashromáždila velice nahusto. Lépe lze číst jednotlivé umístění letišť vůči regresní linii zhruba od 15 000 000 přepravených pasažérů. Většina takto silně navštěvovaných destinací je lokalizována nad přímkou regrese. To se však mění u míst s největším oběhem cestujících. U letišť cca nad 30 000 000 přepravených osob je pětice z devíti letišť pod regresní přímkou což značí, že průměrný odhadovaný růst počtu přepravených osob na těchto letištích nedosáhl perfektní korelace a lehce ve vývoji počtu přepravených osob zaostal (obr. 4).



Obr. 4: Vztah mezi počtem přepravených osob v roce 2010 a 2019 zachycen lineární regresí

Zdroj: Eurostat (2021), vlastní zpracování

V předchozím textu již byla zmíněna některá největší letiště co do počtu přepravených pasažérů. Vývoj množství přepravených osob v deseti absolutně největších letištích je konkrétně zachycen v následující tabulce, kde jsou jednotlivá letiště seřazena podle pořadí v tomto ukazateli k roku 2019 (tab. 2). Mezi deseti největšími letišti byla mimo jiné dvojice z Německa a Španělska, či trojice ze Spojeného Království. V celém zkoumaném období počty cestujících mezi vybranými roky rostly, kromě dvojice případů. Prvním je období mezi lety 2010 až 2013 u letiště Adolfa Suáreze, kde byl zaznamenán 20% propad počtu cestujících a v tom samém období rovněž u letiště Leonarda da Vinci-Fiumicino v Římě, kde byl propad pouze procentuální. První pětice letišť byla ve všech sledovaných letech seřazena stejně. Největší posun zaznamenalo letiště v Dublinu. To bylo v roce 2010 co do absolutního počtu přepravených pasažérů až 23. největší (Eurostat, 2021).

Tab. 2: Vývoj počtu přepravených pasažérů mezi roky 2010–2019 v 10 největších letištích

Letiště	2010	2013	2016	2019
Heathrow, Londýn	66 015 300 (100 %)	72 402 110 (110 %)	75 750 160 (105 %)	80 893 465 (107 %)
Charlese de Gaulla, Paříž	58 139 917 (100 %)	62 027 256 (107 %)	65 999 620 (106 %)	76 195 486 (115 %)
Amsterdam Schiphol	45 286 976 (100 %)	52 626 164 (116 %)	63 732 670 (121 %)	71 742 574 (113 %)
Frankfurt nad Mohanem	53 282 893 (100 %)	58 158 521 (109 %)	60 869 747 (105 %)	70 634 781 (116 %)
Adolfa Suáreze, Madrid	49 830 628 (100 %)	39 708 864 (80 %)	49 216 015 (124 %)	59 816 480 (122 %)
Barcelona-El Prat	29 198 041 (100 %)	35 145 727 (120 %)	43 752 904 (124 %)	51 754 081 (118 %)
France Josefa Strauše, Mnichov	34 794 494 (100 %)	38 752 344 (111 %)	42 332 604 (109 %)	47 963 043 (113 %)
Gatwick, Londýn	31 407 256 (100 %)	35 458 643 (113 %)	43 124 169 (122 %)	46 564 041 (108 %)
Leonarda da Vinci- Fiumicino, Řím	36 719 611 (100 %)	36 393 505 (99 %)	41 908 010 (115 %)	43 657 541 (104 %)
Dublin	18 426 823 (100 %)	20 148 574 (109 %)	27 778 845 (138 %)	32 676 251 (118 %)

Zdroj: Eurostat (2021), vlastní zpracování

Jak již bylo uvedeno v metodice práce, došlo také k rozdělení letišť do velikostních kategorií dle počtu za rok přepravených pasažérů. Využita byla metodika organizace ACI EUROPE (aci-europe.org, 2021). Zkoumané letiště byla rozdělena celkově do šesti velikostních kategorií, dle počtu přepravených pasažérů v roce 2010. Níže uvedená tabulka (tab.3) znázorňuje odstupňovaný pokles, respektive nárůst počtu přepravených cestujících v jednotlivých velikostních kategoriích za poslední dekádu. První kategorie sdružuje nejmenší lokální letiště, kterým doposud v práci nebyla věnována taková pozornost. Jak vyplývá z tabulky (tab.3), tak zrovna v této kategorii byl procentuálně zastoupený největší podíl letišť, který zaznamenal ve sledovaném období pokles cestujících o více jak 50 %. Stále je však vidět převažující tendenci vyššího využívání těchto letišť. Více jak 68 % z letišť v této kategorii zaznamenalo nárůst pasažérů a dokonce 34 % z nich mělo nárůst osob o více jak 50 %. Největší procentuální pokles ve využívání letišť je zaznamenán u druhé velikostní kategorie. Zde 34 % destinací snížilo počet přepravených. U dalších kategorií je vidět postupné zvyšující se využívání destinací. Jediná kategorie, kde počty přepravených osob ve všech letištích pouze rostly, je ta poslední, tedy ta největší. Zhruba v polovině destinací v poslední kategorii vzrostl počet cestujících o maximálně 50 %. V druhé polovině byl pak zaznamenán nárůst o 51-100 %.

Tab. 3: Vývoj počtu přepravených pasažérů v jednotlivých velikostních kategoriích letišť mezi roky 2010–2019 v %.

Velikostní kategorie letišť dle počtu přepravených osob	pokles o více jak 50 %	pokles o 26-50 %	pokles o maximálně 25 %	nárůst o maximálně 50 %	nárůst o 51-100 %	nárůst o více jak 100 %	celkově
200 000 a méně	9,6	9,6	12,3	34,2	17,8	16,4	100 (n=73)
200 001–1 000 000	8,0	9,0	17,0	44,0	12,0	10,0	100 (n=100)
1 000 001–3 000 000	5,3	3,9	7,9	43,4	23,7	15,8	100 (n=76)
3 000 001–5 000 000	6,1	0	0	45,5	30,3	18,2	100 (n=33)
5 000 001–10 000 000	0	0	3,3	33,3	53,3	10,0	100 (n=30)
více jak 10 000 000	0	0	0	46,7	50,0	3,3	100 (n=30)

Zdroj: Eurostat (2021), vlastní zpracování

V návaznosti na předchozí tabulku (tab.3) je dále podrobněji zkoumán vývoj letišť v jednotlivých kategoriích. Je vybrána vždy pětici destinací, která zaznamenala nejvyšší nárůst počtu přepravených a pětice letišť, jež zaznamenala nárůst nejmenší, respektive v některých kategoriích největší pokles cestujících. To vše opět mezi roky 2010–2019.

První kategorii letišť s nejmenším počtem přepravených osob zachycuje tabulka 4. Jedná se o letiště, které ročně nepřepraví více jak 200 000 cestujících. Z celkového počtu 342 zkoumaných letišť zde patřilo hned 73 z nich. Nejvyšší absolutní i relativní nárůst cestujících je vidět u Londýnského letiště Southend. Nárůst dosáhl 2 031 785 osob. Druhý největší absolutní nárůst zaznamenalo belgické letiště Ostende, šlo o čtvrt milionový růst počtu přepravených osob. O vyšším růstu počtu přepravených osob v relativních hodnotách ve Východní polovině Evropy již byla v předchozím textu řeč. Že roste ve Východní polovině Evropy i absolutní počet přepravených osob dokumentuje v této kategorii řecké letiště Kalamata a třetí největší litevské letiště Palanga.

Na opačné straně nalezneme největší procentuální i absolutní pokles počtu přepravených cestujících u italského letiště Brescia, kde ze 159 112 cestujících v roce 2010 bylo o dekádu později přepraveno jen 11 127 osob. U švýcarského letiště Lugano došlo k poklesu o 103 350 osob. Následovalo švýcarské letiště Bern-Belp a skotské Dundee. Pátý největší pokles byl zaznamenán u finského letiště Pori, zde došlo k poklesu o 28 731 osob (tab. 4).

Tab. 4: Vývoj počtu přepravených osob v letech 2010–2019 mezi letišti s méně jak 200 000 pasažérů.

Letiště	Počet přepravených osob		Rozdíl přepravených pasažérů	Rozdíl přepravených pasažérů %
	Rok 2010	Rok 2019		
Southend Londýn	3 583	2 035 368	2 031 785	56706
Ostende	195 824	445 519	249 695	128
Kalamata	100 688	341 281	240 593	229
Palanga	103 750	343 448	239 698	231
Antverpy	81 582	289 621	208 039	255
Brescia	159 112	11 127	147 985	93
Lugano	159 434	56 084	103 350	65
Bern-Belp	85 981	22 427	63 554	74
Dundee	70 436	20 917	49 519	70
Pori	43 155	14 424	28 731	67

Zdroj: Eurostat (2021), vlastní zpracování

Druhá nejmenší kategorie letišť s počtem přepravených mezi 200 001–1 000 000 osob, je co do počtu letišť nejčetnější, nalezneme jich zde rovných 100. Na vrcholu této kategorie v rámci nejvyššího růstu v absolutních hodnotách je Santorini z Řecka. Toto letiště zaznamenalo nárůst v absolutních hodnotách o téměř půl druhého milionu osob. Druhý největší nárůst je vidět u nizozemského letiště Rotterdam. Za touto dvojicí letišť následovalo letiště Ponta Delgada a Mikonos. Řecké letiště Mikonos zaznamenalo dokonce největší nárůst v relativních hodnotách, konkrétně se jednalo o 231 %.

I tentokrát byl věnován prostor letišťům na opačné části stupnice. Největší procentuální pokles lze vidět u anglického letiště Blackpool, kde došlo k úbytku cestujících o 93 %. To však nebyl největší úbytek v absolutních číslech. V tomto měřítku Blackpool překonalo finské letiště Tampere-Pirkkala, které na rozdíl od roku 2010 využilo po dekádě o 417 235 méně cestujících. Mezi trojicí letišť, kde došlo k poklesu zhruba o čtvrt milionu cestujících za posledních deset let, je rakouský Linz, španělská Zaragoza a italské Reggio Calabria (tab. 5).

Tab. 5: Vývoj počtu přepravených osob v letech 2010–2019 mezi letišti s 200 001–1 000 000 pasažérů.

Letiště	Počet přepravených osob		Rozdíl přepravených pasažérů	Rozdíl přepravených pasažérů (%)
	Rok 2010	Rok 2019		
Santorini	747 825	2 232 704	1 484 879	199
Rotterdam	989 983	2 111 570	1 121 587	113
Ponta Delgada	839 080	1 890 208	1 051 128	125
Mikonos	447 132	1 480 689	1 033 557	221
Zakinthos	881 857	1 694 087	812 230	92
Tampere-Pirkkala	640 460	223 225	- 417 235	- 65
Linz	742 115	445 423	- 296 692	- 40
Zaragoza	605 930	345 008	- 260 922	- 43
Reggio Calabria	615 715	366 615	- 249 100	- 40
Blackpool	233 639	15 213	- 218 426	- 93

Zdroj: Eurostat (2021), vlastní zpracování

Následující kategorie letišť s počtem přepravených osob mezi 1 000 001–3 000 000 se celkem skládá ze 76 destinací. Na rozdíl od předešlých kategorií, zde kompletní pětice letišť s nejvyšším růstem přepravených osob vždy překročila milion pasažérů, dokonce ve všech případech se jedná o nárůst nad tři miliony osob. Opět si můžeme všimnout, že značný růst je zachycen v letištích Východní Evropy. Konkrétně se jedná o dvojici letišť z Polska a největšího letiště Litvy. V Krakově došlo k růstu o více jak pět a půl milionů osob. Jen o něco menší nárůst zaznamenal islandský Keflavik, kde z 2 075 847 cestujících v roce 2010 navštívilo toto místo o 5 146 529 osob více v roce 2019. Procentuálně rostlo nejvíce litevské letiště ve Vilnius, a to o 253 %. O více jak 200 % vzrostlo také letiště Eindhoven. O něco nižší nárůst v podobě 145 % je zaznamenán z destinace Gdaňsk.

Tak jak rostla v této kategorii nejvíce letiště ve Východní Evropě, tak zde nejvíce klesala letiště ze Západní Evropy. To může být zapříčiněno i vysokým růstem přepravených osob na největších letištích Západní Evropy, které tak rozšiřují svůj vliv oproti jiným letištím v daných státech. Více jak milionový pokles byl zaznamenán například v letištích z Německa, Španělska, Itálie, či Skotska (tab. 6).

Tab. 6: Vývoj počtu přepravených osob v letech 2010–2019 mezi letišti s 1 000 001–3 000 000 pasažérů.

Letiště	Počet přepravených osob		Rozdíl přepravených pasažérů	Rozdíl přepravených pasažérů (%)
	Rok 2010	Rok 2019		
Krakov	2 859 461	8 406 388	5 546 927	194
Keflavik	2 075 847	7 222 376	5 146 529	248
Eindhoven	2 189 854	6 785 139	4 595 285	210
Vilnius	1 417 848	5 006 534	3 588 686	253
Gdaňsk	2 191 729	5 362 727	3 170 998	145
Weeze	2 896 112	1 231 537	- 1 664 575	- 57
Murcia	1 347 695	21 541	- 1 326 154	- 98
Trapani-Birgi	1 685 878	418 748	- 1 267 130	- 75
Glasgow Prestwick	1 665 523	640 930	- 1 024 593	- 61
Brémy	2 688 432	2 309 292	- 379 140	- 14

Zdroj: Eurostat (2021), vlastní zpracování

Kategorie čítající 33 letišť zahrnuje ty místa, která za rok využilo 3 000 001–5 000 000 osob. Bukurešť-Otopeni využilo o 9 784 171 tedy o 199 % více cestujících. Další značný vývoj směrem nahoru v rámci počtu cestujících zaznamenaly dvě francouzské letiště, Basilej-Mylhúzy-Freiburg a Nantes Atlantique. Přes 100% nárůst pasažérů zaznamenaly i největší letiště Malty, respektive Bulharska.

Na druhé straně v této velikostní kategorii letišť již poprvé nebudou dle rozdílů mezi sledovanými roky jen letiště, která zaznamenala pokles, ale i ty s nejmenším nárůstem. Opět je vidět pokles, respektive nejmenší růst počtu přepravených pasažérů u letišť ze Západní Evropy. Na úvod je zde dvojice, u které došlo k poklesu o 60 respektive 54 %. V prvním případě to byla španělská Girona a dále pak německý Frankfurt-Hahn. U dalšího německého letiště, Nuernbergu, došlo k zanedbatelnému nárůstu cestujících, který v absolutních hodnotách vyjadřuje 10 397 osob. Italské letiště Turín-Caselle a anglické East Midlands odbavilo zhruba o půl milionů více pasažérů, což v relativních hodnotách činilo nárůst ve sledovaném období o více jak 10 % (tab. 7).

Tab. 7: Vývoj počtu přepravených osob v letech 2010–2019 mezi letišti s 3 000 001–5 000 000 pasažerů.

Letiště	Počet přepravených osob		Rozdíl přepravených pasažerů	Rozdíl přepravených pasažerů (%)
	Rok 2010	Rok 2019		
Bukurešť-Otopeni	4 917 944	14 702 115	9 784 171	199
Basilej-Mylhúzy-Freiburg	3 361 357	8 391 249	5 029 892	150
Nantes Atlantique	3 107 066	7 261 731	4 154 665	134
Malta	3 293 548	7 318 357	4 024 809	122
Sofie	3 296 492	7 085 918	3 789 426	115
Girona	4 841 489	1 921 240	-2 920 249	- 60
Frankfurt-Hahn	3 473 956	1 595 629	-1 878 327	- 54
Nuernberg	4 099 100	4 109 497	10 397	0
Turín-Caselle	3 563 975	3 985 032	421 057	12
East Midlands	4 116 510	4 666 357	549 847	13

Zdroj: Eurostat (2021), vlastní zpracování

Předposlední skupina obsahuje celkem 30 letišť, jež svou kapacitou nepřekročila hranici 10 000 000 přepravených osob a zároveň neklesla pod 5 000 001 přepravených pasažerů. I tady je vidět pokračující trend nižšího růstu přepravených osob na letištích v relativních hodnotách, a naopak zde můžeme nalézt jen jedno letiště, kde byl rozdíl počtu přepravených osob ve sledovaném období záporný. Nejvyšší nárůst v podobě 10 127 303 osob je vidět u varšavského letiště. Hranici deseti milionů přepravených osob téměř pokořil i londýnský Luton. Další dvojice letišť zaznamenala růst blížící se 8 000 000 osob. Bergamské letiště pak přepravilo o 6 172 384 cestujících více jak o deset let zpátky.

Jediné místo, kde počet cestujících klesal je v Milánské letiště Linate. Liverpoolské letiště v podstatě stagnuje, zaznamenalo rozdíl pouhých 1 558 osob. Německé letiště Hannover zaznamenalo růst zhruba o milion cestujících. Věnována je pozornost ve vybraném ukazateli také letišti Glasgow a Marseille Provence, kdy počet přepravených osob vzrostl o 2 265 300, respektive o 2 473 567 osob (tab. 8).

Tab. 8: Vývoj počtu přepravených osob v letech 2010–2019 mezi letišti s 5 000 001–10 000 000 pasažerů.

Letiště	Počet přepravených osob		Rozdíl přepravených pasažerů	Rozdíl přepravených pasažerů (%)
	Rok 2010	Rok 2019		
Frédérica Chopina, Varšava	8 727 808	18 855 111	10 127 303	116
Londýn Luton	8 743 036	18 218 206	9 475 170	108
Ference Liszta, Budapešť	8 174 510	16 129 263	7 954 753	97
Porto	5 254 698	13 071 188	7 816 490	149
Bergamo	7 686 166	13 858 550	6 172 384	80
Milán Linate	8 297 403	6 540 747	- 1 756 656	- 21
Liverpool	5 019 332	5 017 774	1 558	0
Hannover	5 100 103	6 312 402	1 212 299	24
Glasgow	6 575 975	8 841 275	2 265 300	34
Marseille Provence	7 705 346	10 178 913	2 473 567	32

Zdroj: Eurostat (2021), vlastní zpracování

Do poslední kategorie patří letiště s počtem přepravených pasažerů větším jak deset milionů, jednalo se o 30 míst. Zde již není ani jedna destinace, kde by počet osob ve sledovaném období klesal. Nicméně nárůst v relativních hodnotách je zde nejnižší. Pouze u Lisabon Portela byl rozdíl cestujících 126 %. Nárůst dalších letišť již nepřesáhl 100 %. Opak vůči ostatním velikostním kategoriím pak lze logicky vidět u hodnot absolutních, kde růst dosahoval hodnot nejvyšších. V absolutních hodnotách růst pasažerů přesáhl hranici 20 milionů v Amsterdamu a Barceloně. Na deseti dalších letištích pak byl růst přepravených pasažerů vyšší jak 10 000 000. Naopak nejmenší růst byl zaznamenán u hamburského letiště, kde se počet přepravených cestujících zvýšil o více jak čtyři miliony osob (tab. 9).

Tab. 9: Vývoj počtu přepravených osob v letech 2010–2019 mezi letišti s více jak 10 000 000 pasažerů.

Letiště	Počet přepravených osob		Rozdíl přepravených pasažerů	Rozdíl přepravených pasažerů (%)
	Rok 2010	Rok 2019		
Amsterdam	45 286 976	71 742 574	26 455 598	58
Barcelona-El Prat	29 198 041	51 754 081	22 556 040	77
Charlese de Gaulla, Paříž	58 139 917	76 195 486	18 055 569	31
Lisabon Portela	13 823 674	31 242 618	17 418 944	126
Frankfurt	53 282 893	70 634 781	17 351 888	33
Hamburg	13 008 450	17 340 757	4 332 307	33
Ženeva	11 797 952	17 857 519	6 059 567	51
Václava Havla, Praha	11 549 433	17 797 017	6 247 584	54
Düsseldorf	19 017 838	25 496 594	6 478 756	34
Paříž-Orly	25 175 297	31 856 490	6 681 193	27

Zdroj: Eurostat (2021), vlastní zpracování

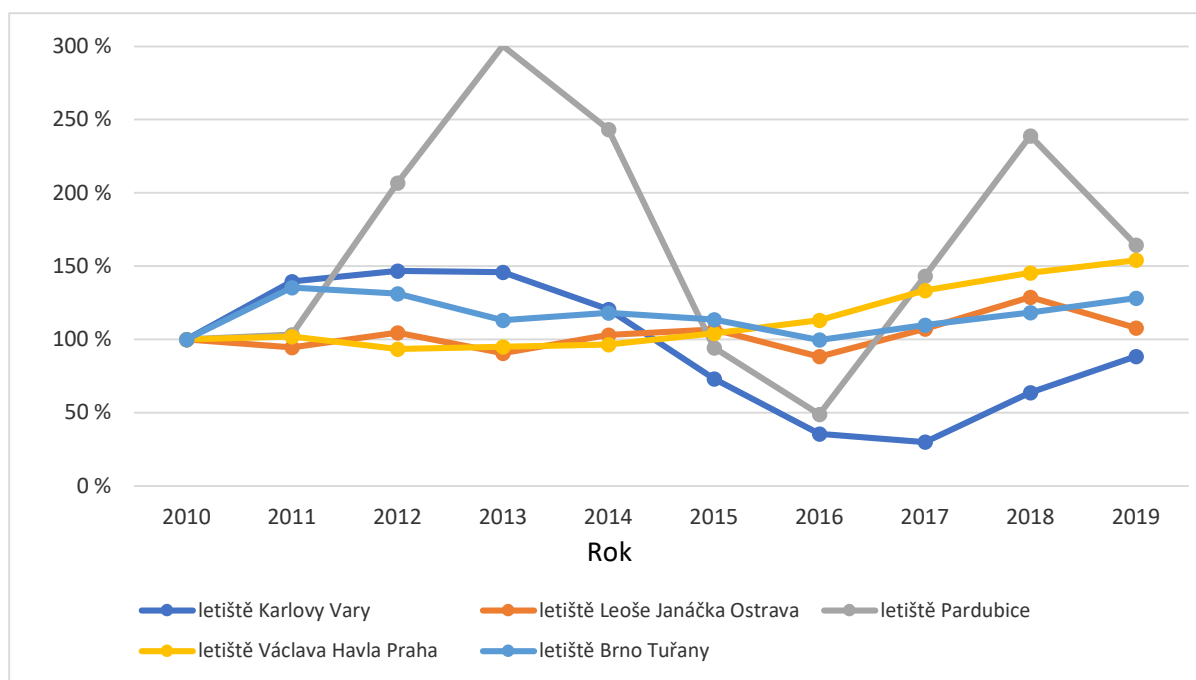
V návaznosti na předešlou analýzu vývoje počtu přepravených cestujících na letištích seřazených do velikostních kategorií, zkoumá následující ukazatel pohyb letišť v rámci jednotlivých velikostních kategorií (tab. 10). Z této tabulky lze vyčíst silně převažující posun letišť z nižších kategorií v roce 2010 do těch vyšších v roce 2019. Pouze 75 % letišť, která byla v roce 2010 v nejnižší kategorii, zde zůstalo i v roce 2019. Z druhé kategorie v roce 2010 vidíme 19% posun letišť do vyšší kategorie a 7% sestup letišť o skupinu níže. Podobný vývoj je vidět i u kategorie třetí. Nejzásadnější jsou však kategorie čtyři, respektive pět. U té prvně zmiňované zůstalo v roce 2019 jen 21 % letišť. Přitom pokles o kategorii byl zaznamenán jen v 6 % případů. Naopak nárůst o kategorii výš byl téměř v 70 % případů a jedno letiště se posunulo až do kategorie nejvyšší. V páté kategorii zůstalo v roce 2019 jen necelých 37 %. Přitom zbývajících 63 % letišť postoupilo do vyšší kategorie. A jak vyplývá z předchozí tabulky, tak žádné letiště, které přepravilo více jak 10 000 000 pasažerů nezaznamenalo pokles cestujících. Tento ukazatel tak velice přehledně shrnuje všechny předešlé grafické výstupy a ukazuje jasný trend ve vývoji počtu přepravených cestujících ve zkoumaném období (tab. 10).

Tab. 10: Vývoj zastoupení letišť v jednotlivých kategoriích mezi lety 2010 a 2019 v %.

	kat.1–2019	kat.2–2019	kat.3–2019	kat.4–2019	kat.5–2019	kat.6–2019	Celkem
kat.1–2010	75,3	23,3	1,4	0	0	0	100 (n=73)
kat.2–2010	7,0	74,0	19,0	0	0	0	100 (n=100)
kat.3–2010	1,3	5,3	65,8	19,7	7,9	0	100 (n=76)
kat.4–2010	0	0	6,1	21,2	69,7	3,0	100 (n=33)
kat.5–2010	0	0	0	0	36,7	63,3	100 (n=30)
kat.6–2010	0	0	0	0	0	100,0	100 (n=30)
Celkem	18,4	27,8	21,1	6,4	11,7	14,6	100 (n=342)

Zdroj: Eurostat (2021), vlastní zpracování

Na závěr analýzy vývoje přepravených cestujících na evropských letištích byl vypracován graf (obr. 5) zachycující bazický index tohoto vývoje na letištích v České republice. Zkoumána byla pětice letišť. Letiště Brno Tuřany, Karlovy Vary, Leoše Janáčka Ostrava, Pardubice a Václava Havla v Praze. V absolutních číslech této pěti dominuje pražské letiště, které každoročně přepravilo od 10 800 869 cestujících v roce 2012 až po 17 797 017 cestujících v roce 2019. Počty přepravených osob u ostatních letišť se pohybovaly mezi desítkami až statisíci osob (Eurostat, 2021). V absolutních hodnotách přepraví ročně nejméně pasažérů letiště v Pardubicích a Karlových Varech. U prvně jmenovaného letiště lze vidět nejvyšší nárůst počtu přepravených osob oproti roku 2010 ze všech zkoumaných destinací. Konkrétně se jedná o rok 2013, kdy letiště přepravilo až trojnásobek osob. Jen o tři roky později je pak obrovský pokles na 50 % z původní hodnoty. Nižší pokles je vidět pouze u zmiňovaného letiště v Karlových Varech. Zde bylo v roce 2017 přepraveno o 70 % méně pasažérů než v roce 2010. Zbylá trojice letišť už tak extrémně v počtu přepravených cestujících napříč sledovaným obdobím nevybočuje. Velice konstantní je v tomto ohledu letiště Leoše Janáčka v Ostravě. Zde byl zaznamenán oproti roku 2010 největší pokles v počtu přepravených osob o 12 % a naopak nejvyšší nárůst o 29 %. Letiště nacházející se v populačně největších městech České republiky zaznamenávaly pokles maximálně v jednotkách procent, naopak procentuální růst v Brně dosáhl v roce 2011 více jak 35 % a v Praze v roce 2019 více jak 54 % (obr.5).



Obr. 5: Bazický index meziročního vývoje počtu cestujících na českých letištích

Zdroj: Eurostat (2021), vlastní zpracování

4.2 Trendy ve využívání letecké dopravy

Výzkum mezi zájemci o cestování zkoumal mimo jiné i základní trendy ve využívání letecké dopravy jako jsou prioritní účel cest, roční frekvence cest a průměrná délka pobytu. Zaměřil se také na typy leteckých dopravců, či jakou formu ubytování účastníci leteckého provozu při svých cestách nejčastěji volí. Rovněž byla zkoumána poslední pětice destinací, do kterých respondenti při svých cestách směřovali.

Hlavní účel, za kterým respondenti leteckou dopravu využívali, byl jednoznačně volnočasový. Tato skutečnost byla očekávána hlavně z důvodu, že účastníci dotazníkového šetření byli osloveni ve skupinách sdružující osoby se zájmem o volnočasové cestování. Celkově tedy 91 % ze všech dotazovaných osob cestuje za účelem volnočasových aktivit. Čtyři procenta respondentů propojuje pracovní povinnosti s volnočasovými aktivitami. Další čtyři procenta dotazovaných využívá leteckou dopravu kvůli pracovním povinnostem. Rovněž byla mezi respondenty trojice studentů, kteří si zvolili leteckou dopravu jako dopravní prostředek pro cestu do místa, kde se účastnili studentského programu Erasmus.

U jedinců, kteří tráví svou dovolenou ve větší vzdálenosti od svého bydliště, může hrát při výběru destinace a prostředků transportu do místa trávení volných chvil řada odlišných

faktorů. Na níže uvedeném grafu (obr.6) je vyobrazeno, v jakém pořadí se nad vybranými variantami nejčastěji zamýšlejí účastníci dotazníkového šetření. Nejdůležitější je u 50 % dotazovaných s kým budou dovolenou trávit, u 33 % je na prvním místě cena dovolené. Pouze jeden respondent uvedl jako nejdůležitější faktor ekologickou zátěž, kterou svou dovolenou způsobí. Jako druhý nejdůležitější faktor zhruba u čtvrtiny osob zůstala cena dovolené a společnost, s jakou dovolenou tráví. K těmto faktorům se přidalo promýšlení aktivit, kterým se budou na dovolené věnovat. Časová náročnost dopravy na místo pobytu nehrála zásadní roli, nicméně nejednalo se ani o důvod, kterému by nevěnovali respondenti pozornost při plánování jejich dovolené. To rovněž dokumentuje fakt, že jej jako třetí nejdůležitější faktor označila necelá třetina respondentů. Z nabízených možností je pro dotazované nejméně rozhodujícím faktor počasí a již zmiňované ekologické zatížení. Pro téměř 70 % dotazovaných je z nabízených variant při plánování svého volného času na dovolené nejméně důležitá ekologická zátěž, kterou způsobí.

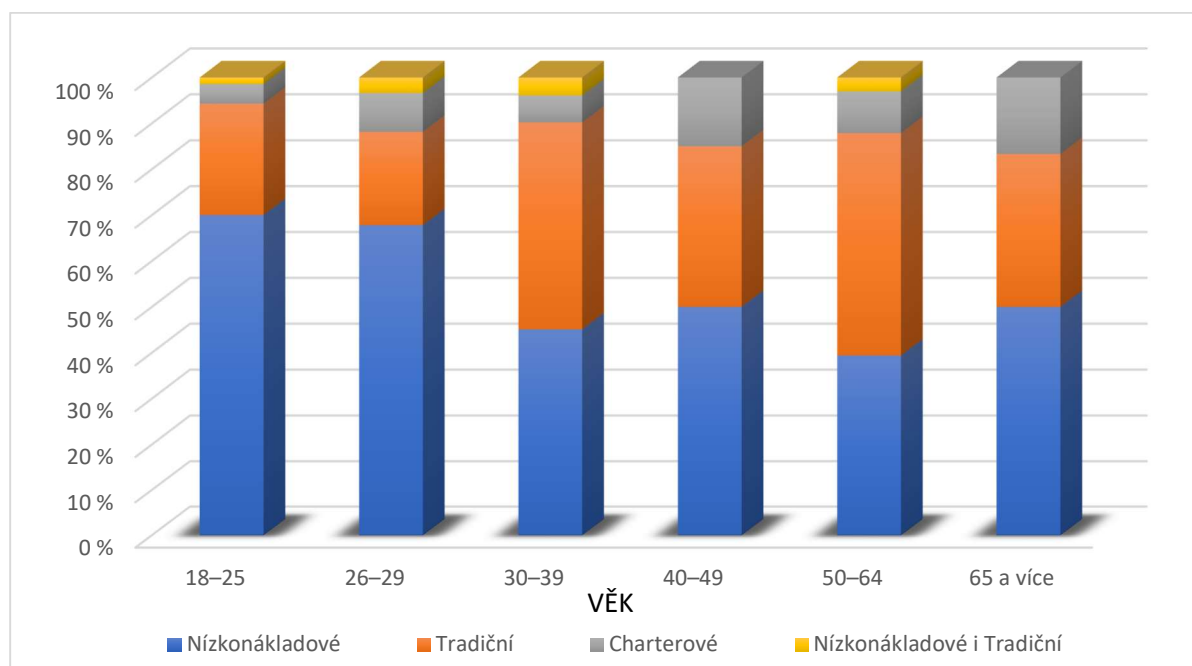


Obr. 6: Hlavní faktory ovlivňující plánování dovolené

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Kromě již zmíněných faktorů, které mohou více či méně ovlivňovat okolnosti kolem dovolené, může hrát roli i výběr typu leteckého dopravce. Nízkonákladoví dopravci se snaží své potenciální zákazníky nalákat na nižší cenu letenek, než je u jejich konkurence. Na úkor ceny však trpí služby, které většinou bývají u těchto aerolinií zpoplatněny. Navíc se jedná o poměrně mladý typ dopravců. I tyto důvody mohou vést k důsledku, že tyto dopravce bude využívat převážně mladší generace cestujících. Na první pohled si lze povšimnout, že v rámci této studie je nejvyšší podíl ve využívání nízkonákladových dopravců právě mezi nejmladšími respondenty (obr. 7). Ve dvojici nejmladších věkových kategorií respondentů jsou nízkonákladoví dopravci využíváni ve více jak 60 % případů. Oproti tomu nejmenší podíl těchto dopravců je využíván u respondentů ve věku 50–64 let, kdy je četnost téměř poloviční. Poslední zmiňovaná věková skupina má naopak největší podíl ze všech věkových skupin ve využívání tradičních aerolinií, který dosahuje více jak 40 %. Charterové lety jsou zhruba ve 20 % případů využívány u respondentů ve věku 40–49 let, respektive ve věku 65 a více. Pouze

dvojice respondentů byla mladší 18 let. S těmito respondenty autor studie vzhledem k jejich neplnoletosti v níže uvedeném grafu nepočítal.

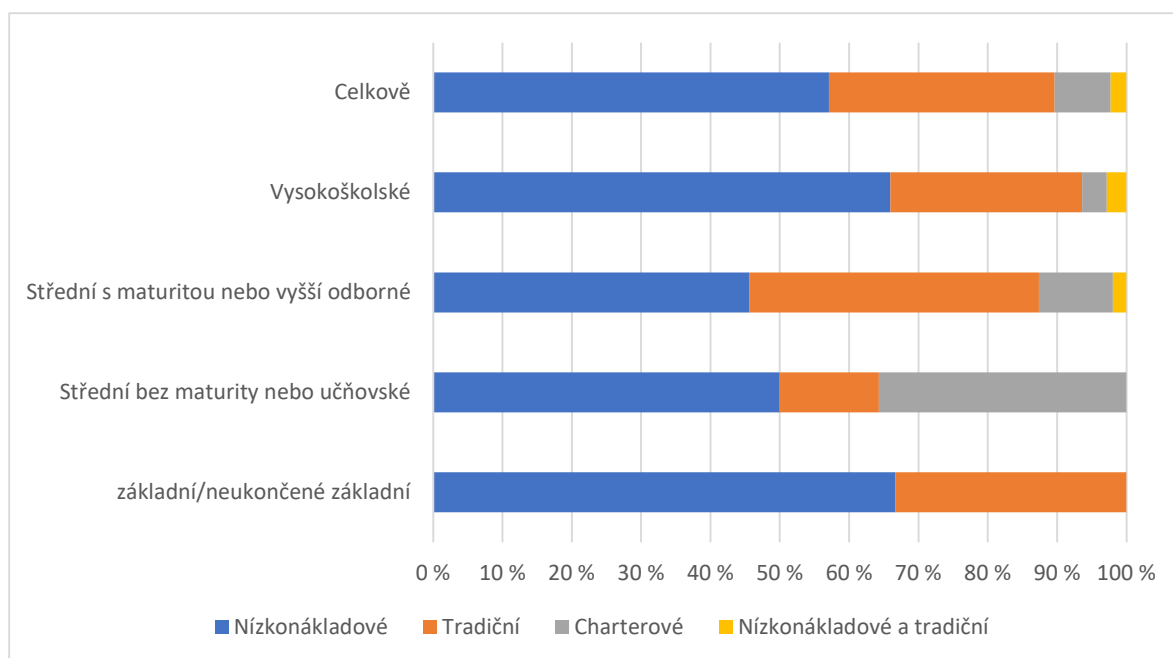


Obr. 7: Využívání jednotlivých typů leteckých dopravců dle věku respondentů

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Předešlý graf (obr. 7) ukazuje, že nízkonákladové dopravce využívají častěji mladší osoby. Kromě věku může hrát roli v četnosti využívání jednotlivých typů dopravců i nejvyšší dosažené vzdělání (obr. 8). Vysokoškolsky vzdělané osoby by všeobecně měly lépe vyhledávat a třídit informace než osoby s nižším vzděláním. Vzhledem k tomu, že z předchozích grafů (obr.6) vyplývá cena dopravy jako důležitý faktor, snadno vyvstane úvaha, že vysokoškolsky vzdělaní cestující si dají více práce s vyhledáváním pro ně ideálních leteckých spojů. Převážně mladé osoby, které na úvod své profesní kariéry vydělávají méně peněz než osoby s delší praxí, mohou volit levnější dopravce. Respondenti, kteří získali vysokoškolský titul a využívají tradiční letecké společnosti ve více jak 66 % případů, dosáhli 30 a více let. Oproti tomu druhá skupina vysokoškolsky vzdělaných osob, která volí již zmiňované nízkonákladové dopravce, je z více jak 65 % mladší 30 let. Možná závislost zmíněných proměnných by se dala testovat také prostřednictvím Cramérova koeficientu. Nicméně pomocí χ^2 testu nebyla zamítnuta nulová hypotéza o nezávislosti věku a využívání jednotlivých typů leteckých dopravců (p -hodnota = 0,18) na hladině významnosti $\alpha = 0,05$. Tím tedy byla prokázána alternativní hypotéza, kdy proměnné nejsou závislé.

Ze všech respondentů studie jsou nízkonákladoví dopravci využíváni v necelých 60 % případech. Tomu značně napomohli právě vysokoškolsky vzdělaní cestovatelé, kteří tyto dopravce volí téměř v 70 % případech. Na tak četném využívání nízkonákladových dopravců u této vzdělanostní kategorie může mít značnou roli i věk, kdy více jak 55 % osob je čerstvých absolventů, kteří nedosáhli 30 let a dalších 20 % osob je ve věkové kategorii 30–39 let. Ve zhruba 25 % případech pak absolventi vysokých škol volí tradiční letecké dopravce a v pouhých jednotkách procent byli zaznamenáni ti, kteří cestují charterovými lety. V podobně malé četnosti využívají vysokoškolsky vzdělané osoby na stejné úrovni kombinaci nízkonákladových a tradičních leteckých společností. Respondenti s vyšším odborným vzděláním nebo středním vzděláním zakončeným maturitní zkouškou cestovali prostřednictvím nízkonákladových dopravců ve 43 % případech. Jen o necelé dva procentní body méně byl u této skupiny osob uskutečněn let prostřednictvím tradičních aerolinií. Osoby, které své studium zakončily učňovskou zkouškou, respektive střední školou bez maturity, cestují v polovině případů nízkonákladovými dopravci. Druhou nejčastější volbou jsou u nich charterové lety, které volí zhruba v 35 % svých cest. Jen tři osoby dosáhly maximálně základního vzdělání, a proto je tuto skupinu neobjektivně hodnotit. Při prvním testování pomocí χ^2 testu nebyly splněny podmínky dobré aproximace, proto došlo ke sloučení některých kategorií. Konkrétně se jednalo o sloučení respondentů se základním vzděláním a se všemi typy středního vzdělání, dále pak o sloučení respondentů, kteří využívají charterové lety s těmi, kteří neupřednostňují jeden druh dopravce. Výsledná p-hodnota byla 0,00, a proto byla zamítnuta nulová hypotéza o nezávislosti využívání jednotlivých druhů dopravců a vzdělání respondentů. Za pomoci Cramérova koeficientu byla zachycena síla závislosti mezi proměnnými (hodnota 0,172). Přesto, že se jedná o slabou závislost mezi využíváním jednotlivých druhů dopravců a vzděláním respondentů, je na hladině významnosti $\alpha = 0,05$ statisticky významná (obr.8).



Obr. 8: Využívání jednotlivých typů leteckých dopravců dle vzdělání respondentů

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Kromě doposud zkoumaných jevů byl v rámci dotazníkového šetření věnován prostor četnosti cest prostřednictvím letecké dopravy a rovněž délce pobytu respondentů v jejich cílové destinaci. Tato dvojice proměnných by spolu mohla úzce korespondovat. Proto také byla vytvořena následující kontingenční tabulka (tab. 11). Drtivá většina dotazovaných v průběhu roku uskuteční maximálně 6 cest prostřednictvím letecké dopravy. I vzhledem k tomu, že 91 % respondentů cestuje letecky za volnočasovými aktivitami, je pochopitelné, že délka pobytu v destinacích se nejčastěji pohybovala zhruba mezi jedním až dvěma týdny. V absolutních hodnotách nejpočetnější skupina, která ročně využívá leteckou dopravu maximálně dvakrát, tráví z 32,4 % na cílovém místě 7 až 9 dní. Jen o několik procentních bodů menší část skupiny, která letí letadlem maximálně dvakrát do roka, setrvává v destinaci 10–14 dní. U těch, kteří vzdušnou dopravu využijí ve 3–6 případech do roka, je na rozdíl od prvně zmiňované skupiny vidět drobný pokles v délce jejich pobytu. Třetina těchto osob cestuje buď na dobu 7–9 dní, nebo na dobu ještě o něco kratší, tedy 4–6 dní. Podobná tendence je vidět i u další skupiny se 7–10 cestami za rok, kdy největší podíl respondentů v podobě 40 % cestuje pouze na 4–6 dní. U posledních dvou skupin se již tento trend vytrácí, respektive není tak dobře čitelný, a to dost možná i z důvodu malého počtu respondentů, jež byl pro tyto skupiny osob sesbírán (tab. 11).

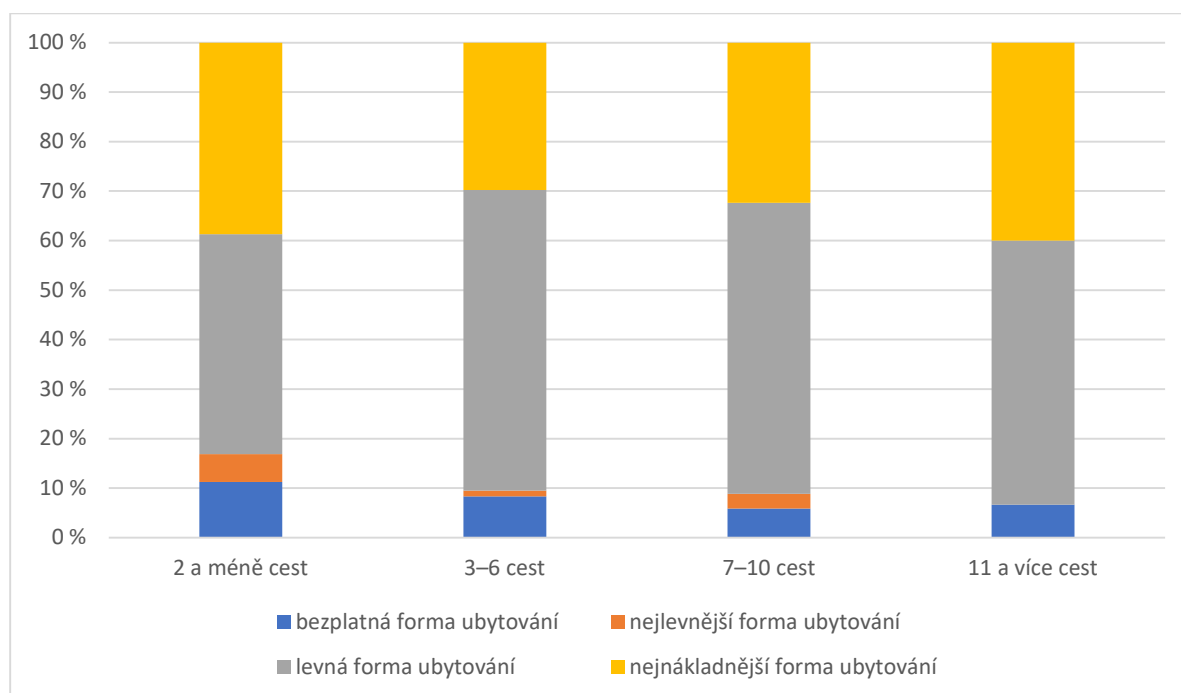
Tab. 11: Průměrný roční počet cest prostřednictvím letecké dopravy v porovnání s délkou pobytu v destinaci v % (N=261)

Počet cest	Délka pobytu na dovolené ve dnech						celkem
	2 a méně	4–6	7–9	10–14	15–30	31 a více dní	
2 a méně	5,6	21,8	32,4	27,5	7,7	4,9	100
3–6	0,0	34,5	33,3	21,4	8,3	2,4	100
7–10	0,0	40,0	30,0	5,0	20,0	5,0	100
11–14	0,0	28,6	14,3	42,9	0,0	14,3	100
15 a více	3,0	50,0	12,5	37,5	0,0	0,0	100
celkem	3,1	28,4	31,4	24,5	8,4	4,2	100

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Pobyt na dovolené předpokládá kromě plánování faktorů, které již byly rozebírány v předešlých odstavcích, také zamyšlení se nad formou ubytování. Pro některé cestovatele může jít o zásadní věc, nad kterou stráví značné množství času. Pro jiné to může být předmět, který řeší za pochodu až v místě samotném. V této práci byly formy ubytování rozděleny dle finanční náročnosti. Dotazník obsahoval cenové rozřazení od bezplatného ubytování po to nejdražší. Každé možnosti bylo připsáno několik forem ubytování, jež měly pomoci účastníkům šetření se do určité skupiny zařadit. U bezplatné formy ubytování se jednalo například o využívání služby CouchSurfing, bivak, či rodina a přátelé. Pod nejlevnější formu ubytování se řadily osoby, které nejčastěji volily ubytování v kempech nebo sdílených hostelech. Do skupiny, která se v dotazníku přiřadila pod levnou formu ubytování, patřili cestovatelé, kteří se ubytovali v penzionech či v jiných místech prostřednictvím služby Airbnb. V nejdražší skupině se identifikovaly osoby, které měly své zázemí v apartmánech a hotelích. I vzhledem k tomu, že formy ubytování byly rozděleny dle cenové náročnosti, jsou v níže uvedeném grafu (obr. 9) porovnávány s množstvím uskutečněných cest respondentů. Jak vyplývá z kontingenční tabulky (tab. 11), skupiny s největším počtem cest byly zastoupeny v absolutních číslech nejméně, proto byly poslední dvě skupiny sloučeny. Bezplatná forma ubytování byla nejčastěji volena u respondentů, kteří za rok uskuteční maximálně dvě cesty leteckou dopravou. Konkrétně se jednalo o 11% zastoupení. O tři procentní body méně těchto respondentů bylo mezi těmi, kteří letěli třikrát až šestkrát za rok. Zhruba 5% podíl byl u zbývajících dvou skupin. Ze způsobů ubytování, za které se již musí platit, volí nejlevnější formu respondenti nejméně. Největší podíl, tedy necelých 6 %, byl rovněž zastoupen u skupiny, která se letadlem přemístí jednou či dvakrát do roka. Levnou formu ubytování nejčastěji volí cestující, kteří za rok absolvují 3–6 cest. U této skupiny tak volí cca 60 % osob.

O něco menší procentuální zastoupení u této formy ubytování můžeme vidět i u těch, kteří cestují více jak sedmkrát za rok. Naopak nejnákladnější forma ubytování je nejčastěji volena skupinami na krajích škály s počtem uskutečněných cest. I zde bylo záměrem testovat závislost mezi počtem uskutečněných cest a formou ubytování respondentů. Prostřednictvím χ^2 testu však ani po sloučení skupin cestovatelů s počtem cest 7–10, 11–14 a rovněž 15 a více cest a rovněž sloučením formy ubytování bezplatné a nejlevnější, se výsledek χ^2 testu (p -hodnota = 0,16) nedostal pod hladinu významnosti $\alpha = 0,05$, tedy statistickou významnou. Byla tak potvrzena alternativní hypotéza o nezávislosti proměnných (obr. 9).



Obr. 9: Formy ubytování v závislosti na ročním počtu cest prostřednictvím letecké dopravy

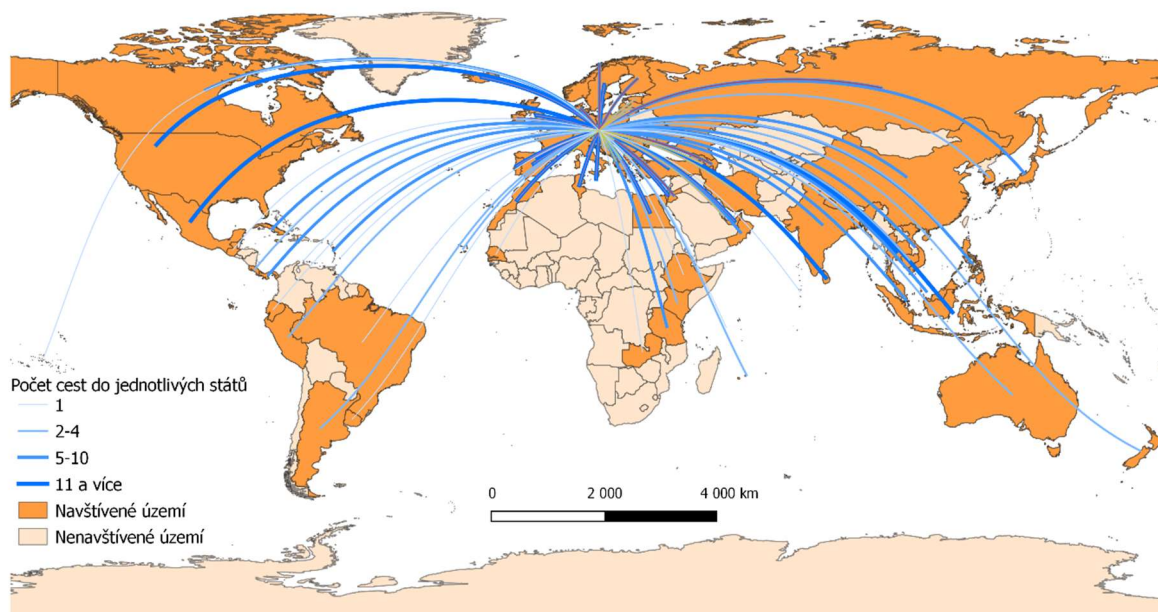
Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

4.3 Prostorová analýza států, které respondenti v posledních pěti letech navštívili

Poté, co byly zkoumány základní trendy a faktory ovlivňující využívání letecké dopravy za volnočasovým účelem, byla analyzována místa, která respondenti naposledy navštívili. Jak již bylo zmíněno, necelých 60 % respondentů této studie využívá nejčastěji nízkonákladové dopravce (obr. 8). To je opět připomínáno z důvodu, že zmiňovaní dopravci mají oproti tradičním aeroliniím dlouhodobě udržitelnou výhodu pouze na nejkratších letech (flying-revue.cz, 2021). Podle toho se také nejčastěji orientují a nabízejí především vysoké množství

cest pro kratší vzdálenosti. Využívání nízkonákladových dopravců mezi respondenty dotazníkového šetření poměrně přesně odpovídá procentuálnímu podílu cest dotazovaných do evropských destinací. Jedná se konkrétně o 63 % ze všech cest, které účastníci šetření absolvovali. Druhým nejnavštěvovanějším světadílem byla Asie, kam mířilo více jak 13 % letů. Do Afriky mířilo 10 % cest, stejný podíl pak směřovalo do Jižní a Severní Ameriky dohromady. Nejméně navštěvována byla Austrálie a Oceánie. Zde směřovala 4 % leteckých spojení.

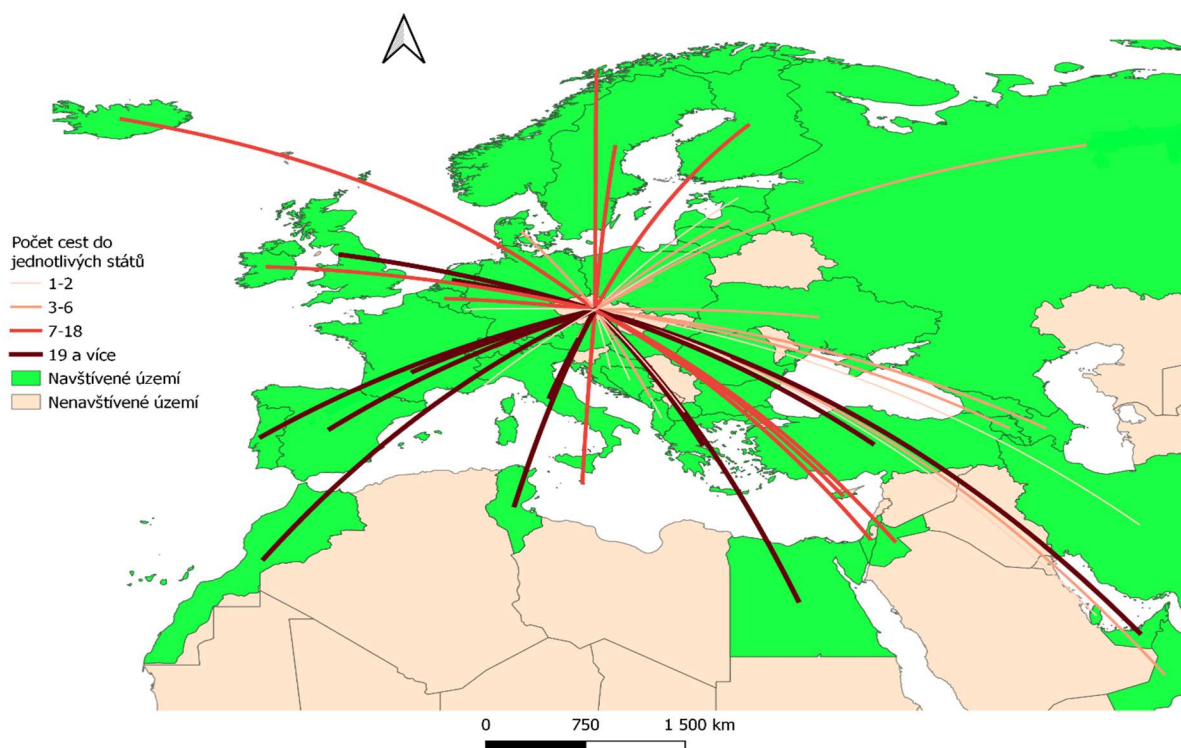
Následující mapa zachycuje návštěvnost jednotlivých států světa (obr.10). Respondenti se v posledních pěti letech pohybovali po 91 státech světa. Tři desítky respondentů navštívilo indonéské ostrovy, dále pak značná část respondentů v Asii zavítala do destinací jako je Thajsko, Srí Lanka, Izrael nebo Spojené Arabské Emiráty. V rámci afrického kontinentu převažovaly státy jako je Egypt, Tunisko, či Maroko. Část cestovatelů také zamířila do Tanzanie nebo na Kapverdy. Jižní část Latinské Ameriky nebyla českými cestujícími nijak moc vyhledávaná. Pokud si ji někteří cestovatelé přece jen zvolili, pak mířili do Argentiny, Brazílie, Peru, Ekvádoru, či Uruguaye. Mnohem častěji dotazovaní zamířili do Ameriky Střední. Zde kromě Mexika byly vyhledávané cíle jako Dominikánská republika, Kostarika, Kuba, Panama a další. Největší podíl respondentů, kteří vycestovali mimo Evropu, však mířil do Spojených Států Amerických.



Obr. 10: Počet cest respondentů do jednotlivých států světa

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování v programu QGIS

Jak již bylo zmíněno, téměř dvě třetiny dotazovaných uskutečnilo své cesty po Evropě. Vyjma Spojeného Království vedly nejčastěji cesty na jih. Vůbec nejnavštěvovanější bylo Španělsko. Sem mířil téměř každý pátý let. Dále respondenti hojně navštěvovali řecké ostrovy a Itálii. Severní Evropa či Island nezaznamenaly tak vysokou četnost návštěv jako jižní přímořské destinace, avšak i tímto směrem zhruba 7% část dotazovaných směřovala. Kromě Střední Evropy, která logicky nebyla pro volnočasové cestování prostřednictvím letecké dopravy tak často využívána, nesměřovalo mnoho cest ani do Východní Evropy. Do zemí jako je Bělorusko, Moldavsko, Slovinsko, či Srbsko nebyl zaznamenán žádný let. Velká část dotazovaných navštívila kromě evropských států i ty v bezprostřední blízkosti. Proto následující mapa (obr. 11) detailněji zobrazuje i Severní Afriku, kde cestující směřovali do Egypta, Tuniska či Maroka. Rovněž také Blízký Východ, kde byly nejčastějším cílem státy jako Jordánsko, Izrael, nebo Spojené Arabské Emiráty.



Obr. 11: Počet cest do států Evropy a států v její bezprostřední blízkosti

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

4.4 Letecká doprava a postoje vůči změně klimatu

Letecká doprava je celosvětově nejvyužívanější způsob přepravy osob za účelem trávení volného času (e-unwto.org, 2019). Má tedy značný podíl na emisích, které dopomáhají globálnímu oteplování. Této problematice byl věnován prostor i mezi účastníky tohoto dotazníkového šetření. Přehled odpovědí na osm otázek spojených se změnou klimatu, případně vlivem letecké dopravy na klima je zaznamenáno v níže uvedené tabulce (tab. 12).

O tom, že je klimatická změna přirozený proces, je přesvědčena necelá čtvrtina respondentů. Naopak téměř dvojnásobné množství se domnívá, že se o přirozený proces nejedná. Na otázku zjišťující názor respondentů vůči změně klimatu, která je způsobena lidskou činností odpovídalo více jak 80 % dotazovaných pozitivně. Z toho necelých 32 % vyjádřilo s tímto tvrzením silný souhlas. Dalších 15 % osob nezastávalo vůči tvrzení odmítavý, ale ani souhlasný postoj. Pouhá 2 % respondentů se pak domnívají, že současná klimatická změna není způsobena lidskou činností. Za změnu klimatu tak dle značné části dotazovaných osob může společnost. Ta však v podobě vládních opatření nečiní dostatek kroků, které by tuto změnu mohly zastavit či zpomalit. K tomu se přiklání až 60 % dotazovaných, kteří se domnívají, že vládní opatření nejsou dostačující. S dosavadními nastolenými vládními opatřeními vůči zabránění změny klimatu souhlasí a má je za dostatečné jen 7 % účastníků šetření.

Další otázky již respondenty vedly přímo k zamyšlení se, zda existuje spojitost mezi využíváním letecké dopravy a změnou životního prostředí, jíž jsme svědky. Více jak třetina osob z dotazníkového šetření si myslí, že není dostatečně informována o vlivu letecké dopravy na změnu klimatu. Zároveň se však stejné množství dotazovaných vyjádřilo, že je v této problematice informováno dostatečně. Rovněž na tvrzení, že ze všech druhů dopravy využívaných k trávení volného času má letecká doprava největší vliv na změnu klimatu, odpovědělo podobné množství respondentů jak pozitivně, tak i negativně. U dalších otázek propojujících leteckou dopravu a změnu klimatu již nedošlo k tak čisté názorové polarizaci účastníků šetření. Více jak 60 % dotazovaných uvedlo, že v minulosti již někdy přemýšlelo nad vlivem letecké dopravy vůči změně klimatu. O tom, že létání je dnes finančně lehce dostupné pro značnou část společnosti, a právě cena hraje důležitou roli při výběru druhu dopravy, je přesvědčeno dokonce téměř 90 % osob. Avšak jen necelých 40 % cestujících je pro větší danění létání, které by přispělo k vývoji environmentálně šetrných technologií v letecké dopravě.

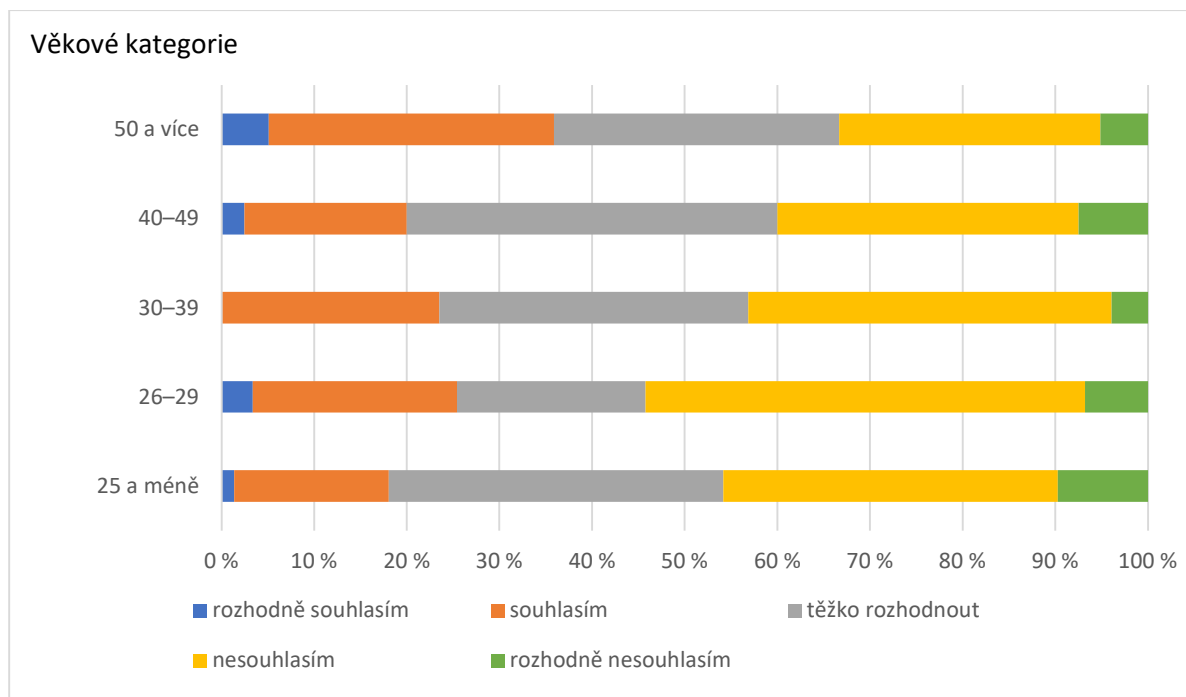
Tab 12: Postoje respondentů na změnu klimatu ve spojení s využíváním letecké dopravy v %

	Rozhodně souhlasím	Souhlasím	Těžko rozhodnout	Nesouhlasím	Rozhodně nesouhlasím
Současná klimatická změna je způsobena lidskou činností.	31,8	50,6	15,7	1,5	0,4
Současná klimatická změna je přirozený proces.	2,3	21,5	31,8	37,6	6,9
Vládní opatření proti změně klimatu jsou dostačující.	1,9	5,4	33,0	44,8	14,9
Jsem dostatečně informován/a o vlivu letecké dopravy na změnu klimatu.	4,6	30,7	24,5	36,4	3,8
Doposud jsem nepřemýšlel/a nad vlivem létání vůči změně klimatu.	2,3	24,9	10,0	47,1	15,7
Ze všech druhů dopravy využívaných k trávení volného času má letecká doprava největší vliv na změnu klimatu.	5,0	23,4	39,1	25,7	6,9
Vlády by měly více danit létání a investovat příjmy do vývoje environmentálně šetrných technologií.	6,5	33,3	33,7	19,5	6,9
Létání je dnes finančně dostupné pro značnou část populace, a právě cena hraje důležitou roli při výběru druhu dopravy.	34,9	54,4	5,0	4,6	1,2

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Ještě před tím, než dojde k vybraným hodnocením vztahu mezi změnou klimatu a využíváním letecké dopravy mezi respondenty, je vhodné se podívat na nahlížení dotazovaných na samotnou změnu klimatu. Jak již víme z předchozího ukazatele (tab. 12), tak k tvrzení, že je klimatická změna přirozený proces, se pozitivně vyjádřila jen necelá čtvrtina dotazovaných. Téměř dvojnásobek osob s tímto tvrzením nesouhlasil. Do určité míry jednoznačné výsledky vůči zmiňovanému tvrzení však mohou být naprosto odlišné u jednotlivých věkových kategorií dotazovaných. Tento předpoklad vychází i z faktu, že o globálním oteplování se začalo více hovořit až v posledních desítkách let. Větší důraz na tuto problematiku vzešel i díky Mezivládnímu panelu pro změnu klimatu, který od roku 1990 vydal již pětici zpráv, které vědecky hodnotí tuto problematiku (ipcc.ch, 2021). Avšak i tato fakta nemusí být pro starší část české populace, která vyrůstala v jiném společenském paradigmatu, lehce přijatelná. Když se tedy podíváme na toto tvrzení v perspektivě věkové diferenciace účastníků dotazníkového šetření, můžeme si povšimnout, že s tvrzením nejvíce nesouhlasí mladí respondenti, jejichž věk nepřekročil 30 let. U nejmladší kategorie, která

věkem nepřesáhla 26 let, je zaznamenán silný nesouhlas nejčastěji ze všech skupin. Je vidět téměř u 10 % dotazovaných. Že jde o přirozený proces je přesvědčená v porovnání s ostatními velice silně skupina s respondenty staršími 50 let. Ta je dokonce jedinou ze skupin, která má procentuálně vyšší zastoupení v pozitivním náhledu na zmíněné tvrzení než v tom negativním. Konkrétně je v nejstarší věkové skupině 36 % dotazovaných, kteří uvedli, že klimatická změna je přirozený proces (obr.12).

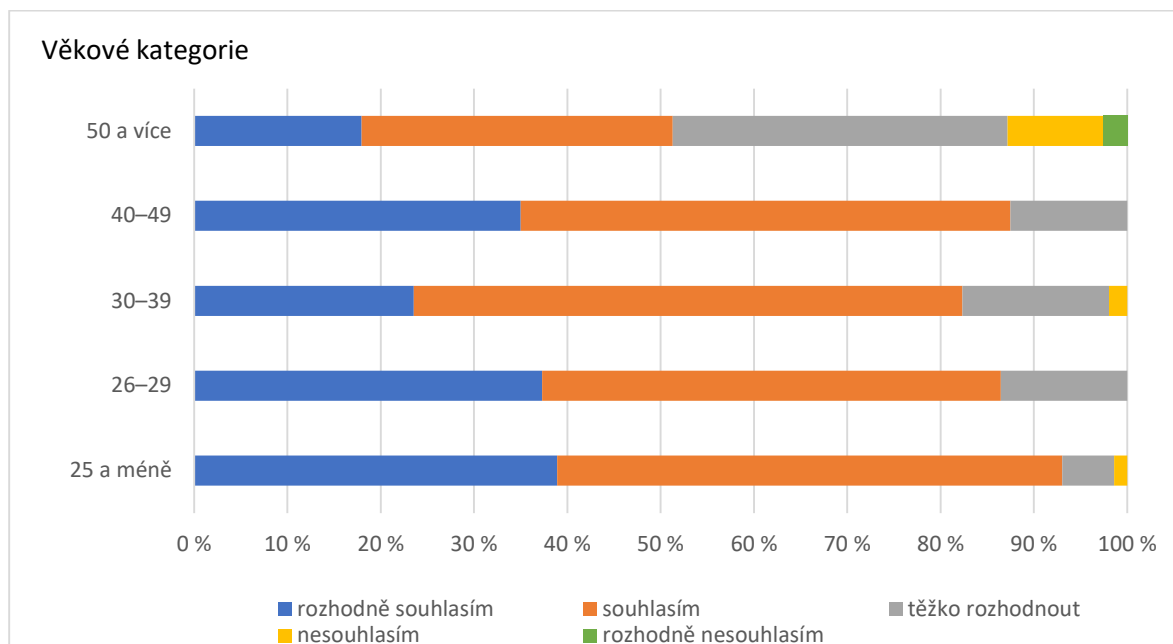


Obr. 12: Postoje respondentů k tvrzení, že současná klimatická změna je přirozený proces v souvislosti s věkovými kategoriemi

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Vůči tvrzení, že současná klimatická změna je způsobena lidskou činností, panoval vysoký konsensus. Jak již bylo zmíněno, více jak 82 % cestujících s tímto tvrzením souhlasilo. Tak jako u minulého grafu (obr. 12), tak i zde je zajímavé podívat se na toto tvrzení v porovnání s věkovými kategoriemi respondentů. O tom, že za globální oteplování může lidská činnost, jsou nejvíce přesvědčeni nejmladší respondenti. Věková kategorie sdružující osoby mladší 26 let se v 93 % případů domnívá, že lidská společnost k tomuto fenoménu přispívá. Pouhých 5 % dotazovaných v této věkové kategorii se nerozhodlo a jen procento s tímto tvrzením nesouhlasí. I v ostatních skupinách seřazených dle věku účastníků šetření je tento postoj podobný. Avšak stejně jako u předešlého tvrzení, tak i u tohoto se jako jediní diferencují

dotazovaní ve věku nad 50 let. U této věkové kategorie se zmiňovaným názorem souhlasí jen polovina respondentů, což je téměř dvojnásobný rozdíl oproti postoji nejmladších osob. Více jak 35 % z nejstarších osob se u tohoto tvrzení nenaklonilo na žádnou stranu a necelých 13 % pak s tímto tvrzením nesouhlasí. V této věkové kategorii jsou dokonce jediní zástupci, kteří se zmiňovanou větou rozhodně nesouhlasí (obr. 13).



Obr. 13: Postoj respondentů k tvrzení, že současná klimatická změna je způsobena lidskou činností v souvislosti s věkovými kategoriemi

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Z předchozí tabulky (tab. 12) již víme, že vládní opatření v boji proti změně klimatu jsou jen podle 7 % účastníků dotazníkového šetření dostačující. Když se však podíváme na postoj vůči tvrzení, které navrhuje vyšší danění letecké dopravy, z důvodu vyšších investic do environmentálně šetrných technologií v leteckém průmyslu, takového konsensu si již nemůžeme všimnout. Více jak čtvrtina dotazovaných s tímto návrhem nesouhlasí a naopak zhruba 40 % respondentů by návrh podpořilo. Tyto postoje mohou být mimo jiné zapříčiněny i tím, že dotazovaní nevidí v letecké dopravě prvek, který by k vyšším emisím skleníkových plynů napříč všemi lidskými činnostmi vysoce přispíval. I proto je v následující tabulce (tab. 13) zkoumán souhlas, respektive nesouhlas respondentů s tvrzením, že letecká doprava přispívá nejvíce ke globálnímu oteplování ze všech druhů dopravy využívaných k trávení volného času. U osob, které souhlasily se zmíněným tvrzením, je porovnáván jejich (ne)souhlas vztahující se

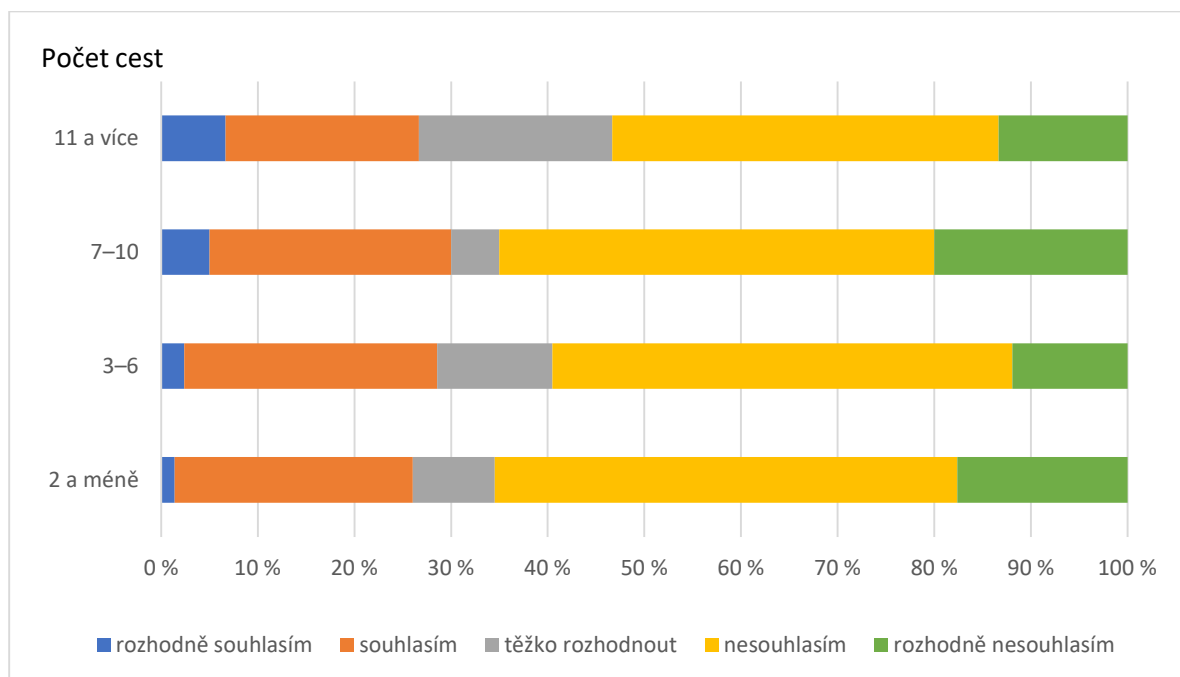
k větě, která zní: Jsem dostatečně informován/a o vlivu letecké dopravy na změnu klimatu. Jak můžeme z tabulky vyčíst, tak ze 12 respondentů, kteří si myslí, že jsou rozhodně dobře informováni o vlivu letecké dopravy na změnu klimatu, souhlasilo sedm z nich, že ze všech druhů dopravy využívané k trávení volného času je nejvíce škodlivá právě letecká doprava. Trojice z nich k druhému tvrzení nepřidalo ani souhlas, ani nesouhlas. Skupina, která zastávala k prvnímu tvrzení slabší souhlas čítala celkově 80 osob a 43 % z nich souhlasí, že letecká doprava zapříčiňuje globální oteplování nejvíce ze všech forem dopravy využívaných k trávení volného času. I zde poměrně vyšší část v podobě 30 % respondentů zůstala u druhého tvrzení nerozhodnuta. (tab. 13). Prostřednictvím χ^2 testu nebyla zamítnuta nulová hypotéza o nezávislosti odpovědí na tvrzení, zda jsou respondenti dostatečně informováni o vlivu letecké dopravy na změnu klimatu a tvrzení, zda ze všech druhů dopravy využívaných k trávení volného času má letecká doprava největší vliv na změnu klimatu. Nicméně výsledek p-hodnoty byl 0,06, tedy na hladině významnosti $\alpha = 0,05$ velice těsný. Proto došlo ke sloučení respondentů, kteří s danými tvrzeními „rozhodně souhlasili“ a „souhlasili“. Podobně byli sloučeni respondenti, kteří „rozhodně nesouhlasili“ a „nesouhlasili“. Po tomto sloučení byla prostřednictvím χ^2 testu zamítnuta nulová hypotéza o nezávislosti zkoumaných proměnných (p-hodnota = 0,00). Dle Cramérova koeficientu došlo k zachycení slabé závislosti mezi dvojicí proměnných (hodnota 0,19).

Tab. 13: Porovnání postojů respondentů ke dvojici tvrzení: 1) Jsem dostatečně informován/a o vlivu letecké dopravy na změnu klimatu. 2) Ze všech druhů dopravy využívaných k trávení volného času má letecká doprava největší vliv na změnu klimatu. V %

První tvrzení	Druhé tvrzení					celkem
	rozhodně souhlasím	souhlasím	těžko rozhodnout	nesouhlasím	rozhodně nesouhlasím	
rozhodně souhlasím	8,3	50,0	25,0	8,3	8,3	100 (n=12)
souhlasím	7,5	35,0	30,0	18,8	8,8	100 (n=80)
těžko rozhodnout	3,1	17,2	42,2	32,8	4,7	100 (n=64)
nesouhlasím	4,2	13,7	45,3	29,5	7,4	100 (n=95)
rozhodně nesouhlasím	0	30,0	50,0	20,0	0	100 (n=10)

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Některé osoby nejen, že nemusí mít dostatečný přehled o vlivu letecké dopravy vůči životnímu prostředí, ale dokonce se nad spojitostí těchto dvou jevů nemusely ani zamyslet. Zda existuje určitý vztah mezi počtem absolvovaných cest leteckou dopravou v průběhu roku a souhlasem s tvrzením, že se nad vlivem létání vůči změně klimatu doposud respondenti nezamýšleli, poukáže následující graf (obr. 14). Na první pohled je vidět drobný pokles u nejsilnějšího souhlasu, kdy čím víc cest respondenti absolvovali, tím větší procentuální zastoupení jednotlivých skupin jednoznačně nepřemýšlelo nad vlivem letecké dopravy na životní prostředí. Rovněž je vidět, že skupina, která ročně uskuteční 11 a více cest má také nejmenší procentuální zastoupení mezi těmi, kteří nad vlivem létání vůči globálnímu oteplování přemýšleli. To je však do určité míry způsobeno také tím, že v této skupině je největší podíl osob, které se u zkoumané teze nepřiklonily ani k souhlasu, ani nesouhlasu.



Obr. 14: Postoj respondentů k tvrzení, zda se nad vlivem letecké dopravy vůči životnímu prostředí již zamýšleli v porovnání s počtem uskutečněných cest za rok.

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

4.5 Využívání letecké dopravy v souvislosti se změnou klimatu

V předešlé části diplomové práce byl zkoumán postoj účastníků dotazníkového šetření vůči změně klimatu a současně s tím i jejich nahlížení na leteckou dopravu jako na participanta

globálního oteplování. V této části je věnován prostor analýze odpovědí respondentů na jejich budoucí využívání letecké dopravy v souvislosti se změnou klimatu. Jak se ukázalo, některé osoby se nad vlivem leteckého průmyslu vůči změně klimatu ani nezamýšlely (obr. 14). Nejen proto v této kapitole diplomové práce nepřekvapí fakt, že určitá část dotazovaných neprojevuje žádnou vůli ke změně svých cestovatelských návyků (tab. 14).

Ještě před tím, než se dostaneme k přehledu odpovědí na budoucí využívání letecké dopravy respondentů, ukážeme si, zda se mezi dotazovanými již nyní nachází respondenti, kteří se snaží zmírnit klimatickou změnu už při svém současném využívání letecké dopravy. Tato snaha se zkoumala u účastníků dotazníkového šetření na příkladu využívání kompenzace uhlíkové stopy v letecké dopravě. Každý let za sebou zanechá množství skleníkových plynů včetně oxidu uhličitého. Některé aerolinie nabízejí pro své cestující možnost finanční kompenzace oxidu uhličitého, který při jejich letu vznikl. Nicméně jak vyplývá z provedeného dotazníkového šetření, celých 60 % cestujících o možnosti kompenzace uhlíkové stopy doposud vůbec nevědělo. Dalších 17 % účastníků si je vědomo této možnosti, ale nikdy ji nevyužili. Část dotazovaných v podobě 20 % se již k využití této kompenzace někdy odhodlala, nicméně nečiní tak při každém svém letu. Pravidelně tuto možnost využívají pouhá 3 % respondentů.

Z předešlého odstavce tedy vyplývá, že zkoumaná možnost, která může dopomoci k zmírnění změny klimatu, není nijak zásadně mezi respondenty využívána. Avšak nejedná se o jedinou možnost, která se nabízí. Odpovědi na následující tvrzení směřují ke zjištění budoucích záměrů, které mají účastníci dotazníkového šetření s využíváním letecké dopravy kvůli jejímu vlivu na změnu klimatu. Jak již víme z předešlých analýz, více jak 90 % účastníků dotazníkového šetření využívá leteckou dopravu převážně jako prostředek k trávení volného času. Tento prioritní účel při využívání letecké dopravy se kvůli jejímu vlivu na životní prostředí rozhodně chystá omezit necelých 5 % dotazovaných. Dalších 15 % je tomuto trendu také nakloněno. Naopak téměř polovina osob s omezením létání spíše nepočítá a 31 % svůj průměrný počet cest prostřednictvím letecké dopravy jistě omezit nehodlá. S touto problematikou se úzce pojí i další otázka, která zkoumala, zda cestovatelé již někdy přemýšleli nad využíváním alternativní dopravy k té letecké. I zde byla většina odpovědí negativních. Zhruba 42 % dotazovaných se již nad touto možností zřejmě zamyslelo. Oproti tomu cca 58 % se vyjádřilo k tomuto tvrzení negativně.

O tom, že je dle respondentů letecká doprava finančně lehce dosažitelná, což vede k jejímu značnému využívání, již víme z předešlé části diplomové práce. V další části se cestovatelé vyjadřovali k tomu, zda by byli pro její zdražení, pokud by to pomohlo zmírnit globální oteplování. Lehce nadpoloviční většina dotazovaných vyjádřila svůj souhlas oproti 45 %, kteří se vyjádřili záporně. V této oblasti začaly už i některé letecké společnosti pracovat na své „zelené image“, což se jeví i dle tohoto výzkumu jako potenciálně užitečné co do navýšení klientely. To dokazuje cca 56 % osob, které se vyjádřily pozitivně k možnosti využívání environmentálně šetrnějších leteckých společností na úkor těch tradičních, a to i v případě, že by za letenky měly platit větší obnos peněz. Z toho 10 % respondentů projevilo silný souhlas. Oproti tomu se zhruba 13 % vyjádřilo silně negativně a dalších 30 % by zřejmě tyto společnosti také nevyužívalo (tab. 14).

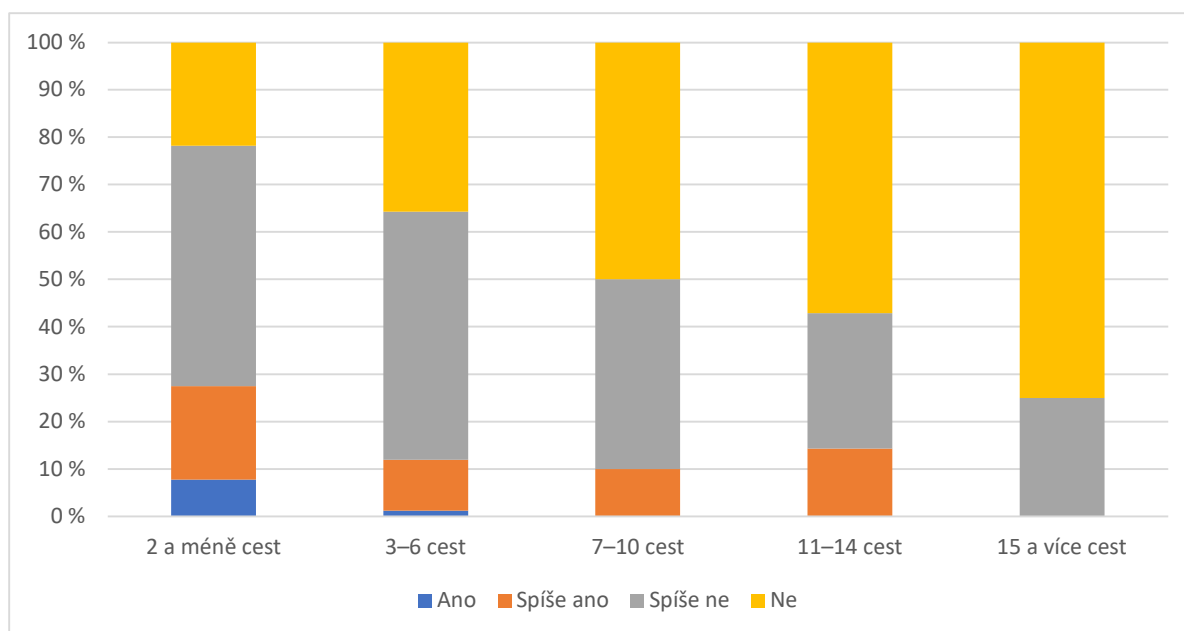
Tab. 14: Nahlížení na využívání letecké dopravy v souvislosti se změnou klimatu

	Ano (%)	Spíše ano (%)	Spíše ne (%)	Ne (%)
Plánuji omezit využívání letecké dopravy za účelem trávení volného času kvůli jejímu vlivu na životní prostředí.	4,6	15,3	49,0	31,0
Byl/a bych ochotný/á zaplatit za letenky více, kdybych věděl/a, že využívám environmentálně šetrnější leteckou společnost.	10,3	46,4	30,7	12,6
Letecká doprava je cenově lehce dosažitelná a byl/a bych pro její zdražení, pokud by to pomohlo zmírnit změnu klimatu.	12,3	42,5	30,3	14,9
Přemýšlel/a jsem nad využíváním alternativní dopravy k té letecké.	24,1	18,8	33,0	24,1

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Jistě nejradikálnější způsob, jak přispět ke zmírnění vlivu letecké dopravy na změnu klimatu, je zcela přestat využívat tento druh dopravy. To si však v dnešním globalizovaném světě nelze představit a zároveň by tento krok nevedl k vyřešení problematiky vypouštění skleníkových plynů z dopravy jako celku. Nicméně je pravdou, že využívání některých alternativních způsobů dopravy vede k nižším emisím skleníkových plynů. Proto například omezení využívání letecké dopravy za účelem trávení volného času do některých destinací může částečně v této problematice pomoci. Jak již víme z předešlé tabulky (tab. 14), více jak 80 % účastníků tohoto šetření však ani s touto možností do budoucna nepočítá.

Následující trojice grafů se podrobněji věnuje záměru (ne)omezit využívání letecké dopravy za účelem trávení volného času, kvůli jejímu negativnímu vlivu na životní prostředí. Porovnávány jsou odpovědi respondentů v závislosti na jejich věku, vzdělání a počtu cest leteckou dopravou. První graf (obr. 15) znázorňuje naposledy zmiňovaný faktor, tedy počet uskutečněných cest. Na první pohled je vidět malé množství cestovatelů, kteří jistě plánují omezit využívání letecké dopravy z důvodu jejího přičinění na globálním oteplování. Necelých 8 % je zastoupeno mezi těmi, kteří neuskuteční více jak 2 lety ročně. U skupiny, která cestuje nejméně, jsou zastoupeny z 20 % osoby, které nad možností redukování počtu cest přemýšlí. Největší podíl v podobě 72 % však žádné změny zřejmě neplánuje. Čím roste počet cest prostřednictvím letecké dopravy, tím klesá ochota cestování v budoucnu omezit. Tento trend jasně vyplývá i z dalších skupin, kdy mezi cestovateli s průměrně 3–6 uskutečněnými lety za rok se nachází jeden respondent, který jednoznačně plánuje omezit cestování. Rovněž se o deset procentních bodů snížil podíl těch, kteří nad touto možností uvažují v nižší intenzitě. Nejjednoznačnější pohled má v tomto ohledu skupina největších cestovatelů, která uskuteční ročně více jak 15 cest. Zde se již nachází pouze osoby, které svůj počet cest nikterak omezovat neplánují (obr. 15). Závislost mezi počtem uskutečněných cest prostřednictvím letecké dopravy a ochotou v budoucnu omezit využívání letecké dopravy kvůli jejímu vlivu na životní prostředí, byla prokázána i dle Cramérova koeficientu. Hodnoty χ^2 testu se ukázaly dostačující k zamítnutí nulové hypotézy nicméně nebyly splněny podmínky dobré aproximace. Proto došlo ke sloučení některých kategorií. Byly sloučeny kategorie s počtem cest 7–10, 11–14, 15 a více. V druhém případě pak byly sloučeny vždy dvojice odpovědí, které souhlasily, respektive nesouhlasily s tvrzením. Hodnoty χ^2 testu opět zamítly nulovou hypotézu o nezávislosti proměnných (p-hodnota = 0,00). Cramérův koeficient pak zachytil sílu závislosti mezi proměnnými (hodnota 0,21). Přesto, že se jedná o slabou závislost mezi proměnnými, je na hladině významnosti $\alpha = 0,05$ statisticky významná

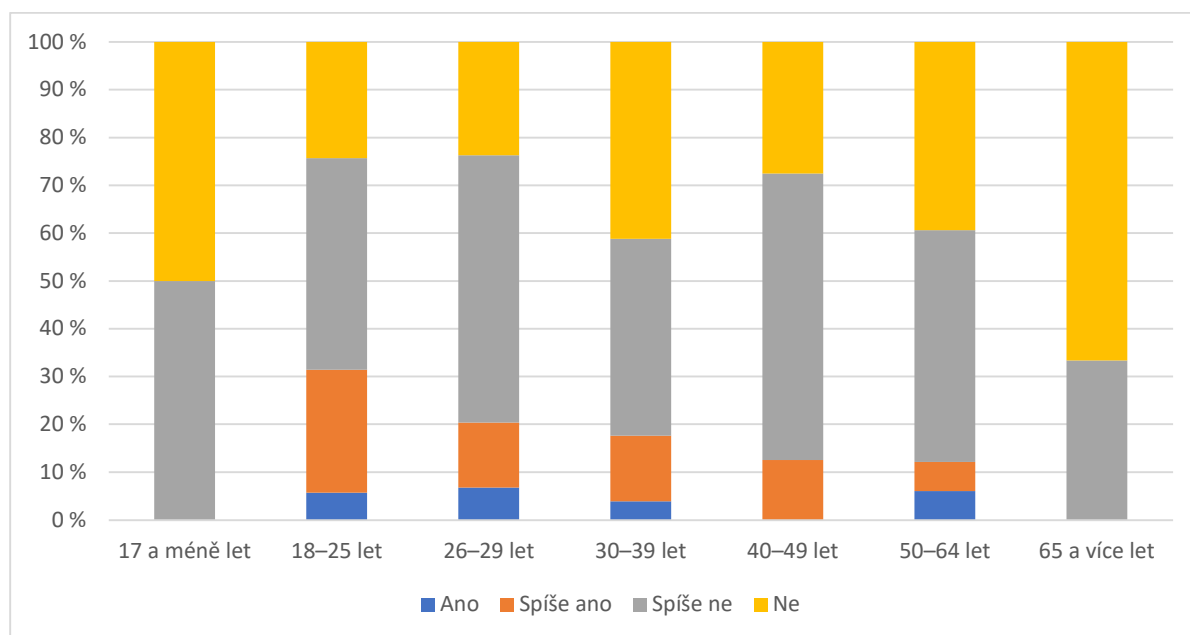


Obr. 15: Budoucí plánované omezení využívání letecké dopravy respondentů kvůli jejímu vlivu na životní prostředí v porovnání s počtem uskutečněných letů v průběhu jednoho roku

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Pokud zmiňovaný záměr porovnáme s věkovými skupinami respondentů, lze rovněž vyčíst určitý trend (obr. 16). Na úvod je třeba poznamenat, že okrajové skupiny jsou zastoupeny v absolutních hodnotách minimem respondentů. Nepřeložené osoby jsou pouze dvě a šestice osob je pak v seniorském věku, proto je u nich méně relevantní vyvozovat určitý závěr. To však neplatí pro ostatní skupiny, které již mají zastoupení v desítkách cestovatelů. Respondenti, kteří zamýšlejí v budoucnu omezit svůj počet cest a tím pomoci zmírnit změnu klimatu, jsou nejčastěji zastoupeni v nejmladších věkových kategoriích. U tohoto faktu můžeme připomenout data z předešlé kapitoly. Ty poukazyvaly, že právě nejmladší skupiny respondentů nejčastěji souhlasily s tvrzením, že lidská činnost přispívá ke změně klimatu (obr. 13). Ve věkové kategorii 26–29 let, se nachází největší procentuální zastoupení osob, které rozhodně plánují omezit své cestování leteckou dopravou. Konkrétně je zde tento záměr zastoupen u necelých 7 %. Následují pak věkové kategorie 18–25 a 50–64, kde zastoupení činí v obou případech okolo 6 %. Další kategorie osob, která na otázku, zda plánuje redukovat svůj počet cest, odpověděla „spíše ano“, je nejčastěji zastoupena ve věkové kategorii 18–25 let. Její podíl zde dosahuje cca 25 %. U následujících věkových kategorií je podíl těchto osob vždy okolo 13 %, s výjimkou cestujících ve věku 50–64 let, kde vidíme podíl 6%. Ve všech věkových kategoriích převažují osoby, které neplánují redukovat svůj počet cest prostřednictvím letecké

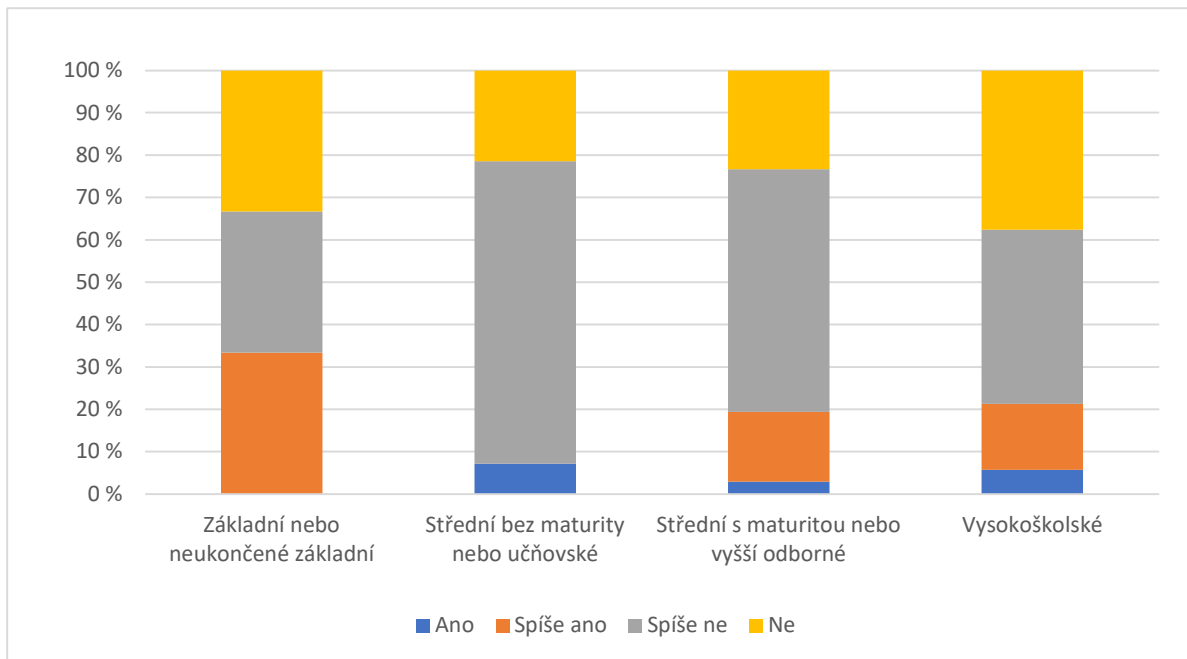
dopravy za účelem zmírnění klimatické změny. Jejich zastoupení dosahuje od 68 % u dotazovaných ve věku 18–25 let až po 88 % ve věku 50–64 let (obr. 16).



Obr. 16: Budoucí plánované omezení využívání letecké dopravy respondentů kvůli jejímu vlivu na životní prostředí v porovnání s věkem respondentů

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Školním vzděláváním se lidem rozšiřuje obzor v mnoha ohledech. Jedna z klíčových kompetencí, které má být v průběhu školního vzdělávání dosaženo, je ta občanská. Mimo jiné vybízí k ochraně a respektování životního prostředí. Čím vyšší je naše dosažené vzdělání, tím by se mohlo všeobecně očekávat, že bude i vyšší uvědomělost v ekologické oblasti. Když se podíváme na následující graf (obr. 17) můžeme vidět, že jedna z nejtěžších možností pro každého cestovatele, tedy osobní omezení využívání letecké dopravy není nikterak závislá na stupni dosaženého vzdělání. U respondentů, kteří dokončili střední školu bez maturity, je vidět převažující 93% názor neomezovat letecké cestování. Osoby s maturitou, respektive s vyšší odbornou školou rovněž neplánují omezení letecké dopravy za zmiňovaným účelem, a to v 81 % případů. U vysokoškolsky vzdělaných občanů je zmiňovaný záměr zastoupen ze 79 %. Zároveň je však u této skupiny největší podíl čítající necelých 38 % osob, které rozhodně omezovat počet dosavadních cest leteckou dopravou neplánují (obr.17).



Obr. 17: Budoucí plánované omezení využívání letecké dopravy respondentů kvůli jejímu vlivu na životní prostředí v porovnání s nejvyšším dosaženým vzděláním respondentů
Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Jedna věc může být pohled člověka na změnu klimatu a faktory, které k ní dopomáhají, a úplně odlišnou záležitostí pak může být přičinění se, které změnu klimatu více či méně zpomalí. Na souvislost mezi změnou klimatu a využíváním letecké dopravy bude nyní zaměřena pozornost. V předešlé části diplomové práce byl zkoumán pohled účastníků dotazníkového šetření na leteckou dopravu a její vliv vůči změně klimatu, přičemž své postoje na vybraná tvrzení respondenti vyjadřovali na Likertově škále. Nyní budou tyto postoje porovnávány s promýšlením a budoucím plánováním využívání letecké dopravy. První proměnnou v kontingenčních tabulkách budou vždy ta tvrzení, na která se odpovídalo v rozhraní od rozhodně souhlasím po rozhodně nesouhlasím, tedy otázky související převážně se změnou klimatu. Druhou proměnnou budou představovat odpovědi zkoumající aktivní nahlížení respondentů na budoucí využívání letecké dopravy v souvislosti se změnou klimatu. Na tyto otázky se odpovídalo ve škále: Ano – Spíše ano – Spíše ne – Ne.

Za vysoký nárůst využívání letecké dopravy může mimo jiné její snazší finanční dostupnost. Respondenti, kteří rozhodně souhlasili s prvním tvrzením, tedy že létání je dnes finančně lehce dostupné, a právě cena hraje důležitou roli při výběru druhu dopravy, se rozdělili na téměř totožné poloviny s kladným a záporným vyjádřením k druhému tvrzení. Tedy

polovina z nich již přemýšlela nad využíváním alternativní dopravy k té letecké a druhá doposud ne. Další skupina, která byla definována svou souhlasnou odpovědí na první otázku se vyjádřila v 60 % případů negativně k možnosti, že by někdy uvažovala nad využitím jiné dopravy namísto té letecké. Skupina osob, která nesouhlasila s prvním tvrzením, byla značně malá a ve většině případů nesouhlasila ani s tvrzením druhým. Dalo by se tedy říct, že dvě třetiny respondentů souhlasí s tvrzením, že je letecká doprava lehce dostupná a tato snadná finanční dostupnost má za následek, že u větší částí osob, tak není ani důvod přemýšlet nad využíváním alternativní možnosti dopravy (tab.15).

Tab 15: Porovnání odpovědí respondentů na dvojici tvrzení: 1) Létání je dnes finančně dostupné pro značnou část populace, a právě cena hraje důležitou roli při výběru druhu dopravy. 2) Přemýšlel/a jsem nad využíváním alternativní dopravy k té letecké. V % (N=261)

První tvrzení	Druhé tvrzení				Celkem
	Ano	Spíše ano	Spíše ne	Ne	
Rozhodně souhlasím	29,7	19,8	29,7	20,9	100
Souhlasím	20,4	19,7	35,9	23,9	100
Těžko rozhodnout	38,5	7,7	23,1	30,8	100
Nesouhlasím	16,7	16,7	41,7	25,0	100
Rozhodně nesouhlasím	0,0	0,0	0,0	100,0	100
Celkem	24,1	18,8	33,0	24,1	100

Zdroj dat: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

O poměrně jednoznačném přesvědčení respondentů, že je globální oteplování způsobeno lidskou činností, již byla řeč. Podobně byla zmiňována převažující nevěle k možnosti zdražit leteckou dopravu kvůli jejímu vlivu na globální oteplování. V následující tabulce (tab.16) jsou porovnány odpovědi respondentů u zmiňované dvojice tvrzení. Z 261 respondentů rozhodně souhlasilo s tvrzením, že změna klimatu je ovlivněna lidskou činností 83 z nich. Avšak třetina z těchto osob neprojevila souhlas s potenciálním zdražením letecké dopravy, která by mohla vést ke zmírnění škod způsobených lidskou činností na naší planetě. Ještě markantněji je vidět rozdíl u další a nejpočetnější skupiny, jež rovněž souhlasila s prvním tvrzením. Zde by téměř polovina dotazovaných nebyla pro zdražení letecké dopravy, které by mohlo pomoci zmírnit změnu klimatu. U skupiny, která se nerozhodla, zda je změna klimatu zapříčiněna lidmi a jejich činy, by bylo pro případné zdražení letecké dopravy 40 % z nich. Pouhých sedm osob nesouhlasilo, že za změnu klimatu může člověk. Z této skupinky byla pak

jediná osoba, která by se spíše klonila ke zdražení letecké dopravy za okolností již zmiňovaných druhou tezí (tab.16).

Tab 16: Porovnání odpovědí respondentů na dvojici tvrzení: 1) Současná klimatická změna je způsobena lidskou činností. 2) Letecká doprava je cenově lehce dosažitelná a byl/a bych pro její zdražení, pokud by to pomohlo zmírnit změnu klimatu. V % (N=261)

První tvrzení	Druhé tvrzení				Celkem
	Ano	Spíše ano	Spíše ne	Ne	
Rozhodně souhlasím	21,7	49,4	20,5	8,4	100
Souhlasím	7,6	43,9	36,4	12,1	100
Těžko rozhodnout	10,3	28,2	30,8	30,8	100
Nesouhlasím	0,0	16,7	16,7	66,7	100
Rozhodně nesouhlasím	0,0	0,0	100,0	0,0	100
Celkem	12,3	42,5	30,3	14,9	100

Zdroj dat: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Jak již vyplynulo z předešlého textu, jen 7 % respondentů se domnívá, že vlády jednotlivých států věnují dostatečné úsilí ke zmírnění globálního oteplování. Jednou z možností, která se v tomto ohledu nabízí, je vyšší zdanění letecké dopravy. Následující kontingenční tabulka (tab. 17) porovnává odpovědi na dvojici otázek, které se v dotazníku s možností danění letů zabývaly. U osob, které rozhodně souhlasily s vyšším daněním létání za účelem investic těchto prostředků do šetrnějších technologií pro životní prostředí, bylo téměř 30 % těch, kteří by sami v případě možnosti nevybírali sice dražší, ale za to šetrnější letenky. U další skupiny, která zastávala s prvním tvrzením slabší souhlas, byl stále znatelný 15% nesouhlas k volbě ekologicky šetrnějších letenek. U respondentů, kteří si nebyli jistí s rozhodnutím k prvnímu zkoumanému tvrzení, panuje poměrně harmonický nesoulad i u tvrzení druhého, kdy zhruba stejná část osob volila, jak slabší souhlas, tak slabší nesouhlas. Interesantní je rovněž skupina, která měla negativní pohled na první tezi, ale vůči té druhé se vyjádřila ve více jak 30 % pozitivně. Naopak u rozhodného nesouhlasu s vyšším daněním je vidět i neochota zaplatit dražší letenky, jejichž vyšší cena by mohla přispět životnímu prostředí (tab. 17). Při prvním testování prostřednictvím χ^2 testu nebyly splněny podmínky dobré aproximace. Došlo tak ke sloučení dvojice souhlasných, respektive nesouhlasných názorů na tvrzení, zda by respondenti byli ochotní zaplatit za letenky více, kdyby věděli, že využívají environmentálně šetrnější letecké společnosti. Po tomto sloučení byla opět na hladině významnosti $\alpha = 0,05$ zamítnuta nulová hypotéza o nezávislosti odpovědí na tvrzení, že by

měly vlády více danit létání a investovat příjmy do vývoje environmentálně šetrných technologií a odpovědí na tvrzení, zda by byli respondenti ochotní zaplatit za letenky více, kdyby věděli, že využívají environmentálně šetrnější leteckou společnost (p - hodnota = 0,00). Cramerův koeficient pak ukázal na střední závislost mezi dvojicí proměnných, kdy výsledná hodnota činila 0,50.

Tab. 17: Porovnání odpovědí respondentů na dvojici tvrzení: 1) Vlády by měly více danit létání a investovat příjmy do vývoje environmentálně šetrných technologií. 2) Byl/a bych ochotný/á zaplatit za letenky více, kdybych věděl/a, že využívám environmentálně šetrnější leteckou společnost. V % (N=261)

První tvrzení	Druhé tvrzení				Celkem
	Ano	Spíše ano	Spíše ne	Ne	
Rozhodně souhlasím	23,5	47,1	17,6	11,8	100
Souhlasím	18,4	65,5	10,3	5,7	100
Těžko rozhodnout	6,8	46,6	42,0	4,5	100
Nesouhlasím	2,0	29,4	47,1	21,6	100
Rozhodně nesouhlasím	0,0	0,0	38,9	61,1	100
Celkem	10,3	46,4	30,7	12,6	100

Zdroj dat: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Ze závěrečné tabulky (tab. 18) vyplývá, že respondenti, kteří rozhodně souhlasili s první tezí, tedy že ze všech druhů dopravy využívaných k trávení volného času má letecká doprava největší vliv na změnu klimatu, také nejčastěji plánují omezit leteckou dopravu kvůli jejímu vlivu na životní prostředí. Avšak velikostně velmi podobná část respondentů se omezovat leteckou dopravu rozhodně nechystá. Skupina osob, která nenašla jednoznačnou odpověď na to, zda má letecká doprava závažný vliv na změnu klimatu, našla v podobě téměř 78 % odpověď na tezi druhou, tedy, že tento druh dopravy nehodlají v budoucnu nijak zvlášť omezovat. Nejsilnější konsensus je pak vidět v negativních postojích vůči oběma otázkám. Pro ty, kteří se domnívají, že volnočasové létání neškodí životnímu prostředí, nepřichází v úvahu, že by jejich využívání letecké dopravy mělo být v dalších letech nějak omezováno (tab. 18). I při posledním testování nebyly splněny podmínky dobré aproximace. Následovalo tak sloučení souhlasných, respektive nesouhlasných odpovědí na tvrzení, které se ptalo po ochotě respondentů omezit využívání letecké dopravy kvůli jejímu vlivu na životní prostředí. Na hladině významnosti $\alpha = 0,05$ byla zamítnuta nulová hypotéza o nezávislosti proměnných (p -

hodnota = 0,00). I tentokrát Cramerův koeficient poukázal na středně silnou závislost mezi odpověďmi respondentů na tvrzení, že ze všech druhů dopravy využívaných k trávení volného času, má letecká doprava největší vliv na změnu klimatu a odpověďmi na tvrzení, zda respondenti plánují omezit využívání letecké dopravy kvůli jejímu vlivu na životní prostředí (hodnota 0,31).

Tab. 18: Porovnání odpovědí respondentů na dvojici tvrzení: 1) Ze všech druhů dopravy využívaných k trávení volného času, má letecká doprava největší vliv na změnu klimatu. 2) Plánuji omezit leteckou dopravu kvůli jejímu vlivu na životní prostředí. V % (N=261)

První tvrzení	Druhé tvrzení				Celkem
	Ano	Spíše ano	Spíše ne	Ne	
Rozhodně souhlasím	38,5	7,7	23,1	30,8	100
Souhlasím	6,6	29,5	44,3	19,7	100
Těžko rozhodnout	2,0	15,7	54,9	27,5	100
Nesouhlasím	1,5	6,0	53,7	38,8	100
Rozhodně nesouhlasím	0,0	5,6	33,3	61,1	100
Celkem	4,6	15,3	49,0	31,0	100

Zdroj dat: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

5. DISKUSE

Největší podíl přepravených pasažérů na 100 000 obyvatel byl v roce 2019 jednoznačně u států západní Evropy. Nicméně největší relativní nárůst v posledních deseti letech zaznamenaly státy východní Evropy. Tento začínající růst dokumentoval již Francis a kol. (2006). Jak poznamenává ve své studii, již před rokem 2004, kdy se připravovalo plánované rozšíření EU o několik států východní Evropy, byl zachycen nárůst letecké dopravy v některých východních destinacích, avšak tento nárůst byl prozatím na svém počátku a disponoval vysokým potenciálem do dalších let (Francis a kol., 2006). S rostoucím počtem cestujících prostřednictvím letecké dopravy byla konfrontována i největší česká letiště. Od roku 2013 až po rok 2019 byl na našem největším letišti Václava Havla v Praze zaznamenán nepřetržitý růst (prg.aero, 2019). Podobně tomu bylo i u jiných letišť. Kromě letiště v Karlových Varech, byl zaznamenán vždy nárůst v počtu přepravených pasažérů za poslední dekádu jak na letišti v Pardubicích, Ostravě, tak i v Brně.

Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že letecká doprava je využívána především za volnočasovým účelem. Tomu dopomáhá jednoznačně i fakt, že ceny letecké dopravy se za posledních 20 let snížily až o 60 % (e-unwto.org, 2019). Na tom se přičiňují převážně nízkonákladoví dopravci. Jejich služby využívá téměř 60 % dotazovaných. Stejně jako ve studiích od Lua (2017) nebo Kuljanina a Kaliće (2015), tak i u českých respondentů nízkonákladové dopravce využívají nejvíce lidé s vyšším dosaženým vzděláním. Tyto letecké společnosti jsou rovněž nejčastěji využívány mezi nejmladšími cestujícími. Tento fakt zachytila také studie od Desaie a kol. (2014). Účastníci dotazníkového šetření nejčastěji setrvávají ve své destinaci 10 a více dní, zhruba třetina pak tráví na místě své dovolené 7–9 dní. I tady byly podobné výsledky zachyceny v jedné z již uskutečněných studií, tentokrát to byla studie od Hsua a kol. (2016). Dalším důležitým faktorem, nad kterým cestující při plánování dovolené stráví určitý čas, je forma ubytování. Dle Anglicko-španělská studie (Calve a kol., 2015) volili cestující v polovině případů ubytování v hotelech, dalších zhruba 13 % zůstávalo u svých rodin či přátel a podobné množství volilo formu krátkodobých pronájmů. U respondentů této diplomové práce tomu je poněkud jinak, kdy více než polovina dotazovaných volí formu krátkodobých pronájmů přes Airbnb nebo se ubytovává v penzionech. Hotely pak využívá zhruba třetina cestujících. Dalších 10 % pak setrvává u své rodiny, přátel nebo bivakováním. Ať už výběr letecké společnosti, délku pobytu na dovolené, či místo ubytování, to vše často

ovlivňuje jeden hlavní faktor, kterým je celková cena. O tom, že cena hraje důležitou roli při plánování dovolené, se zmiňuje celá řada studií (Graham a Dennis, 2010; Hares a kol., 2010; Hsu a kol., 2016; Martinez-Garcia a Royo-Vela, 2010; O'Connell a Williams, 2005). Podobné je to i mezi respondenty této studie, kdy cena hraje velmi důležitý faktor ovlivňující plánování dovolené. Nicméně jako ještě zásadnější mezi dotazovanými se ukázal výběr společnosti, s jakou svou dovolenou respondenti stráví. Dalšími důležitými faktory jsou například aktivity na dovolené, či časová náročnost dopravy. Naopak ekologické zatížení způsobené dovolenou, je ze všech zkoumaných faktorů pro cestující nejméně důležité. K tomuto faktu dospěli ve své studii také Hares a kol. (2010).

Účastníci dotazníkového šetření navštěvují mimo Evropu nejčastěji USA, případně Blízký východ, nebo některé státy na severu afrického kontinentu. V rámci Evropy nejvíce cest směřuje na jih, případně do západních zemí. Tento trend mezi středoevropskými cestujícími zachytila i studie od Krafta a Havlíkové (2016). Zmíněná studie také připomíná, že severské destinace jsou stále pro značnou část cestujících ze střední Evropy drahou záležitostí. To se potvrdilo i počtem cest do těchto zemí mezi respondenty diplomové práce. Co se však nepotvrdilo tak znatelně se studií od Krafta a Havlíkové (2016), je stále stabilní cestovní propojení s Ruskem a jinými státy na východě Evropy.

O tom, že jsme svědky změny klimatu, která je zapříčiněna lidskou činností nepochybuje většina dotazovaných, stejně jako je tomu i v jiných studiích (Kroesen, 2013; Leiserowitz a kol., 2013). Tento názor zastávali častěji mladší respondenti, na což podobně ukázaly i studie od Cornera a kol. (2015) nebo od Kroesena (2013). V těchto studiích rovněž přišli na skutečnost, že dle respondentů mají na změně klimatu značnou zásluhu nedostatečná vládní opatření. S tímto tvrzením souhlasilo v provedeném šetření na 60 % dotazovaných. Když však propojíme změnu klimatu s využíváním letecké dopravy, kterou více či méně pravidelně využívají všichni dotazovaní, zjistíme, že nad vlivem tohoto druhu dopravy na životní prostředí a změnou klimatu doposud vůbec nepřemýšlela čtvrtina dotazovaných. Ze šetření dále vyplývá, že 40 % respondentů není dostatečně informováno o vlivu letecké dopravy na změnu klimatu. V rámci studie, kterou provedla Evropská komise (2005) byl zaznamenán 55 % podíl respondentů, kteří dle svého názoru neměli o vlivu letecké dopravy na změnu klimatu dostatek informací. Avšak když se autor práce zaměřil na třetinu respondentů, která se domnívá, že je dostatečně informována o vlivu letecké dopravy na globální oteplování, byl zjištěn pouze 45%

souhlas s tvrzením, že ze všech druhů dopravy využívaných k trávení volného času má na změnu klimatu největší vliv právě letecká doprava. Z toho vyplývá, že 55 % dle vlastního názoru dobře informovaných respondentů je v rozporu s výsledky studií od Gösslinga (2002).

Necelých 20 % respondentů vyjádřilo svůj záměr omezit v budoucnu využívání letecké dopravy kvůli jejímu vlivu na změnu klimatu. Největší podíl těchto osob se nachází mezi cestujícími s nejmenším počtem uskutečněných cest v průběhu jednoho roku. Naopak nejmenší podíl je mezi osobami, které absolvovaly největší množství cest. To tvrdí i studie od McKerchera a kol. (2010). S možností zdražení letecké dopravy, za účelem snahy snížit její negativní vliv na životní prostředí souhlasila cca polovina dotazovaných. Podobně tomu bylo i ve studii od Hagmanna a kol. (2015). Zhruba 40 % respondentů se pak konkrétně přiklonilo k možnosti většího danění letecké dopravy ze strany vlády. V této otázce zaznamenala podobný názor mezi dotazovanými také studie od Highama a kol. (2016), která uvádí, že k vyššímu zdanění letecké dopravy ze zemí jako jsou Austrálie, Německo, Norsko a Velká Británie, se přiklání pouze občané Norska. Mezi respondenty dotazníkového šetření diplomové práce se nachází skupina osob, která již v minulosti přemýšlela nad vlivem letecké dopravy vůči životnímu prostředí. Tato skupina již byla určitým způsobem aktivní a svou činností se v této problematice alespoň nějak snažila přispět ke zmírnění globálního oteplování. Konkrétně se jedná o osoby, které využívají možnost částečné kompenzace uhlíkové stopy svého letu. Z účastníků dotazníkového šetření jde o 20 % cestujících, kteří tuto možnost v minulosti již někdy využili, ale pouhé 3 % ze všech respondentů ji využívají pravidelně. Na 60 % respondentů o této možnosti nikdy neslyšelo. To však například v porovnání se Švédskou studií (Gössling a kol., 2009) je stále o 15 procentních bodů méně. Je však nutné podotknout, že mezi těmito studii je rozdíl více jak 10 let. O něco mladší studie od Hagmanna a kol. (2015) došla k závěru, že o možnosti kompenzace uhlíkové stopy ví 32 % cestujících a 8 % z nich ji využívá pravidelně. Kromě zmíněného se naskýtá ještě jiná možnost, jak dopomoci ke zmírnění celkového množství vypouštěných skleníkových plynů do atmosféry z dopravy. Touto možností je volit na některých místech existující alternativní a více šetrnou dopravu (Givoni 2007a; Givoni 2007b; Grimme, 2007; Yang a Zhang, 2012). Nad touto možností v minulosti přemýšlelo cca 43 % respondentů z provedeného dotazníkového šetření.

6. ZÁVĚR

Hlavním cílem této diplomové práce bylo hodnocení základních skutečností spojených s využíváním letecké dopravy mezi zájemci o cestování. Rovněž byla provedena analýza vývoje počtu přepravených pasažérů na vybraných letištích v Evropě. Z této analýzy jasně vyplývá vyšší využívání letecké dopravy. I proto v závěru praktické části diplomové práce došlo k posouzení názorů respondentů na změnu klimatu, k níž přispívá také letecký průmysl. Rovněž byla zkoumána vůle cestujících se tímto problémem do budoucna osobně zabírat a řešit jej.

Již z mnoha doposud provedených studií vyplývá vysoká dynamika v rozvoji letecké dopravy v rámci volnočasového cestování. Jedním ze zásadních faktorů ovlivňujících časté využívání letecké dopravy je všeobecně značně dostupná cena letenek, ale také nízká časová náročnost tohoto druhu dopravy. Zřejmě nejvíce negativní charakteristikou pojící se s využíváním letecké dopravy, je její negativní vliv na životní prostředí. Stále je však mezi veřejností malé povědomí o tomto vlivu, a tedy jen malá vůle se osobně přičinit a problematice se více věnovat.

Vývoj počtu přepravených cestujících leteckou dopravou napříč Evropou všeobecně roste a růst by i nadále pokračoval nebýt současné pandemie. Z dotazníkového šetření vyplývá, že většina cestujících preferuje nízkonákladové letecké společnosti nad těmi tradičními. Více jak polovina osob využívá leteckou dopravu maximálně dvakrát do roka, další třetina pak uskuteční 3–6 cest. Drtivá většina cestujících stráví na své cestě 4–14 dní, přičemž formu ubytování volí pohodlnější, a tedy i dražší. Nejčastěji navštěvované destinace byly na jihu, respektive západě Evropy. Více jak 80 % osob souhlasí, že klimatická změna je způsobena lidskou činností, avšak jen čtvrtina respondentů souhlasila s faktem, že letecká doprava je ze všech druhů dopravy využívaných k trávení volného času nejméně šetrná vůči životnímu prostředí. Stejně tak byla mezi dotazovanými zaznamenána menší vůle omezit využívání letecké dopravy, či podpořit její zdražení, které by například mohlo pomoci vyvinout šetrnější technologie pro její využívání. První stanovená hypotéza se opírala o studii od McKerchera a kol. (2010). Tato studie tvrdí, že cestovatelé s největším počtem cest prostřednictvím letecké dopravy mají povědomí o jejím vlivu na změnu klimatu, avšak přesto neplánují své cestovatelské návyky nikterak měnit. Na základě těchto výsledků byla stanovena první hypotéza, která zní: *Respondenti s největším počtem absolvovaných letových spojení za rok,*

nebudou ochotni změnit své cestovatelské návyky ve prospěch životního prostředí. Tato hypotéza byla v diplomové práci potvrzena. Tedy osoby, které absolvují největší množství cest prostřednictvím letecké dopravy, jsou zároveň nejméně ochotné změnit své cestovatelské návyky ve prospěch životního prostředí. I druhá hypotéza opírající se o studie od Kuljanina a Kaliče (2015) a Lua (2017) byla potvrzena. Lidé s vyšším dosaženým vzděláním využívají nízkonákladové letecké společnosti více než osoby s nižším vzděláním. Konkrétně v šetření provedeném v rámci této diplomové práce byli využívání nízkonákladoví dopravci v 60 % případů. Zatímco jejich využívání u vysokoškolsky vzdělaných respondentů bylo o 10 procentních bodů častější. Závěrečná hypotéza předpokládala, že pravidelné využívání kompenzace uhlíkové stopy leteckého spojení bude u méně jak 10 % respondentů (Hagmann a kol., 2015). U dotazovaných v této diplomové práci tuto možnost sice využilo již 20 % respondentů, avšak jen 3 % ji využívají pravidelně. Tudíž i poslední hypotéza byla potvrzena.

Samotné výsledky této práce zachycují základní trendy ve využívání letecké dopravy. Dále poukazují na neustálý růst ve využívání letecké dopravy, který by i nadále pokračoval nebyť současné pandemie. Avšak zároveň práce poukazuje na potřebu větší osvěty veřejnosti ve vztahu letecké dopravy a jejího vlivu na životní prostředí.

Závěrem je třeba konstatovat, že samotná práce má své limity, jichž si je autor dobře vědom. Jeden ze zásadních nedostatků, který se odráží na celkových výsledcích, je malý, a tedy dostatečně nereprezentativní počet respondentů v rámci dotazníkového šetření. Prostřednictvím sociální sítě Facebook se cílilo na specifický výběr respondentů. Jejich zastoupení napříč různými kategoriemi bylo značně variabilní, avšak pro mnohé skupiny četnostně nedostačující. I proto například při testování závislostí daných proměnných, muselo docházet k častému slučování jednotlivých skupin respondentů. Samotný dotazník se kromě zkoumání základních trendů ve využívání letecké dopravy, věnoval také postojům vůči letecké dopravě a jejímu vlivu na životní prostředí. Jak už z rešerše odborné literatury vyplývá, tak zmíněným problematikám se lze daleko hlouběji věnovat i zvláště. Společně se zmíněnou rešerší odborné literatury a provedenou analýzou vývoje počtu cestujících na vybraných letištích, tak mohou být výsledky použity jako podklad pro studie, které se těmito záležitostmi budou dále věnovat.

SUMMARY

This thesis aims to analyse current trends in the use of air travel among passengers. In addition, it examines the views of survey respondents in regard to the impact of air travel on climate change, and the extent of their willingness to limit their use of air travel in order to reduce global warming. Part of the paper's aim is also to capture the developments in the number of passengers at selected European airports. A total of 342 airports have been selected from Eurostat's database and further examined. One of the examinations divided the airports into six size categories based on their passenger numbers in 2010. In each size category, most of the airports have seen an increase in these numbers between the years 2010 and 2019. Questionnaire surveys then show that the majority of respondents uses air travel for leisure. They travel mostly with low-cost airlines and 75% of them use air travel a maximum of six times per year. Following their journey, most surveyed persons stayed in more expensive, and thus more comfortable, types of accommodation, while a great majority of them spent between four and fourteen days in their destination. The most visited destinations were in southern and western Europe, except for the United Kingdom. Destinations outside Europe were for a larger part in the USA. More than 80% respondents agree that human activity affects climate change, but only a quarter of them regard air travel's impact on climate change as the highest of all types of transport used for leisure. Respondents with the highest yearly frequency of journeys by air were found the least willing to limit their use of air travel. Half of the surveyed would agree with increased airfare if such measure led to a reduction in global warming. However, over half of the questioned passengers did not know that some airlines offer special tariffs to offset the carbon footprint of individual flights and only 3% regularly used carbon offsetting schemes.

POUŽITÁ LITERATURA A ZDROJE

LITERÁRNÍ ZDROJE:

Anable, J., Lane, B., & Kelay, T. (2006). *An evidence base review of public attitudes to climate change and transport behaviour*. The Department.

Barr, S., Shaw, G., Coles, T., & Prillwitz, J. (2010). 'A holiday is a holiday': practicing sustainability, home and away. *Journal of Transport Geography*, 18(3), 474-481.

Becken, S., & Carmignani, F. (2020). Are the current expectations for growing air travel demand realistic?. *Annals of Tourism Research*, 80, 102840.

Becken, S., Simmons, D. G., & Frampton, C. (2003). Energy use associated with different travel choices. *Tourism Management*, 24(3), 267-277.

Becken, S. (2002). Analysing international tourist flows to estimate energy use associated with air travel. *Journal of sustainable tourism*, 10(2), 114-131.

Becken, S. (2007). Tourists' perception of international air travel's impact on the global climate and potential climate change policies. *Journal of sustainable tourism*, 15(4), 351-368.

Bieger, T., & Wittmer, A. (2006). Air transport and tourism—Perspectives and challenges for destinations, airlines and governments. *Journal of air transport management*, 12(1), 40-46.

Boniface, B., & Cooper, C. (2009). Worldwide destinations casebook 2nd Ed. *The Geography of Travel and Tourism*.

Boniface, B., Cooper, C., & Cooper, R. (2006). *Worldwide destinations*. Routledge.

Bows, A., Anderson, K., & Peeters, P. (2009). Air transport, climate change and tourism. *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 6(1), 7-20.

Button, K. J. (1997). *The future of international air transport policy: responding to global change*. Organization for Economic.

Carlsson-Kanyama, A., & Linden, A. L. (1999). Travel patterns and environmental effects now and in the future:: implications of differences in energy consumption among socio-economic groups. *Ecological Economics*, 30(3), 405-417.

- Clavé, S. A., Saladié, Ò., Cortés-Jiménez, I., Young, A. F., & Young, R. (2015). How different are tourists who decide to travel to a mature destination because of the existence of a low-cost carrier route?. *Journal of Air Transport Management*, 42, 213-218.
- Cohen, S. A., Higham, J. E., & Cavaliere, C. T. (2011). Binge flying: Behavioural addiction and climate change. *Annals of Tourism Research*, 38(3), 1070-1089.
- Cohen, S. A., Higham, J. E., & Reis, A. C. (2013). Sociological barriers to developing sustainable discretionary air travel behaviour. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(7), 982-998.
- Corner, A., Roberts, O., Chiari, S., Völler, S., Mayrhuber, E. S., Mandl, S., & Monson, K. (2015). How do young people engage with climate change? The role of knowledge, values, message framing, and trusted communicators. *Wiley Interdisciplinary Reviews: Climate Change*, 6(5), 523-534.
- Creutzig, F., Jochem, P., Edelenbosch, O. Y., Mattauch, L., van Vuuren, D. P., McCollum, D., & Minx, J. (2015). Transport: A roadblock to climate change mitigation?. *Science*, 350(6263), 911-912.
- Dargay, J., Menaz, B., & Cairns, S. (2006). Public attitudes towards aviation and climate change. *Stage I: Desktop Research, report prepared for Commission for Integrated Transport*.
- Decker, M. (2004). *Structures et stratégies des compagnies aériennes à bas coûts: les turbulences du "low cost" dans le ciel européen*. Editions L'Harmattan.
- Desai, S. S., Siddique, C. M., & Yaseen, Z. (2014). Segmentation of airline market in the GCC region: profiling business customers using low cost and full service carriers. *Journal of Economics, Management and Trade*, 1610-1623.
- Dickinson, J. E., Robbins, D., & Lumsdon, L. (2010). Holiday travel discourses and climate change. *Journal of Transport Geography*, 18(3), 482-489.
- Dobruszkes, F. (2006). An analysis of European low-cost airlines and their networks. *Journal of Transport Geography*, 14(4), 249-264.
- Dobruszkes, F. (2009). New Europe, new low-cost air services. *Journal of Transport Geography*, 17(6), 423-432.

- Dobruszkes, F. (2013). The geography of European low-cost airline networks: a contemporary analysis. *Journal of Transport Geography*, 28, 75-88.
- Dodds, R., Leung, M., & Smith, W. (2008). Assessing awareness of carbon offsetting by travellers and travel agents. *Anatolia*, 19(1), 135-148.
- Francis, G., Humphreys, I., Ison, S., & Aicken, M. (2006). Where next for low cost airlines? A spatial and temporal comparative study. *Journal of Transport Geography*, 14(2), 83-94.
- Filimonau, V., Mika, M., & Pawlusiński, R. (2018). Public attitudes to biofuel use in aviation: Evidence from an emerging tourist market. *Journal of cleaner production*, 172, 3102-3110.
- Fløttum, K., Dahl, T., & Rivenes, V. (2016). Young Norwegians and their views on climate change and the future: findings from a climate concerned and oil-rich nation. *Journal of Youth Studies*, 19(8), 1128-1143.
- Garnaut, R. (2011). *Australia in the Global Response to Climate Change Summary*. Cambridge University Press.
- Givoni, M. (2007). Air? rail intermodality from airlines' perspective. *World Review of Intermodal Transportation Research*, 1(3), 224-238.
- Givoni, M. (2007). Environmental benefits from mode substitution: Comparison of the environmental impact from aircraft and high-speed train operations. *International Journal of Sustainable Transportation*, 1(4), 209-230.
- Goetz, A. R., & Graham, B. (2004). Air transport globalization, liberalization and sustainability: post-2001 policy dynamics in the United States and Europe. *Journal of Transport Geography*, 12(4), 265-276.
- Gössling, S., & Peeters, P. (2007). 'It does not harm the environment!' An analysis of industry discourses on tourism, air travel and the environment. *Journal of Sustainable Tourism*, 15(4), 402-417.
- Gössling, S., Bredberg, M., Randow, A., Sandström, E., & Svensson, P. (2006). Tourist perceptions of climate change: a study of international tourists in Zanzibar. *Current issues in tourism*, 9(4-5), 419-435.

- Gössling, S., Haglund, L., Kallgren, H., Revahl, M., & Hultman, J. (2009). Swedish air travellers and voluntary carbon offsets: towards the co-creation of environmental value?. *Current Issues in Tourism*, 12(1), 1-19.
- Gössling, S. (2002). Global environmental consequences of tourism. *Global environmental change*, 12(4), 283-302.
- Graham, A., & Dennis, N. (2010). The impact of low cost airline operations to Malta. *Journal of Air Transport Management*, 16(3), 127-136.
- Grimme, W. G. (2007). Air/rail passenger intermodality concepts in Germany. *World Review of Intermodal Transportation Research*, 1(3), 251-263.
- Hagmann, C., Semeijn, J., & Vellenga, D. B. (2015). Exploring the green image of airlines: Passenger perceptions and airline choice. *Journal of Air Transport Management*, 43, 37-45.
- Hares, A., Dickinson, J., & Wilkes, K. (2010). Climate change and the air travel decisions of UK tourists. *Journal of transport geography*, 18(3), 466-473.
- Higham, J., Cohen, S. A., Cavaliere, C. T., Reis, A., & Finkler, W. (2016). Climate change, tourist air travel and radical emissions reduction. *Journal of Cleaner Production*, 111, 336-347.
- Higham, J., Cohen, S. A., Peeters, P., & Gössling, S. (2013). Psychological and behavioural approaches to understanding and governing sustainable mobility. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(7), 949-967.
- Hsu, C. J., Yen, J. R., Chang, Y. C., & Woon, H. K. (2016). How do the services of low cost carriers affect passengers' behavioral intentions to revisit a destination?. *Journal of Air Transport Management*, 52, 111-116.
- Chapman, L. (2007). Transport and climate change: a review. *Journal of transport geography*, 15(5), 354-367.
- Chung, J. Y., & Whang, T. (2011). The impact of low cost carriers on Korean Island tourism. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1335-1340.
- Kraft, S., & Havlíková, D. (2016). Anytime? Anywhere? The seasonality of flight offers in Central Europe. *Moravian Geographical Reports*, 24(4), 26-37.

- Kroesen, M. (2013). Exploring people's viewpoints on air travel and climate change: understanding inconsistencies. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(2), 271-290.
- Kuljanin, J., & Kalić, M. (2015). Exploring characteristics of passengers using traditional and low-cost airlines: A case study of Belgrade Airport. *Journal of Air Transport Management*, 46, 12-18.
- Lassen, C. (2010). Environmentalist in business class: An analysis of air travel and environmental attitude. *Transport Reviews*, 30(6), 733-751.
- Lee, D. S., Pitari, G., Grewe, V., Gierens, K., Penner, J. E., Petzold, A., ... & Sausen, R. (2010). Transport impacts on atmosphere and climate: Aviation. *Atmospheric environment*, 44(37), 4678-4734.
- Leiserowitz, A., Maibach, E. W., Roser-Renouf, C., Feinberg, G., & Howe, P. (2013). Climate change in the American mind: Americans' global warming beliefs and attitudes in April 2013. Available at SSRN 2298705.
- Leiserowitz, A., Smith, N., & Marlon, J. R. (2011). American teens' knowledge of climate change. *Yale University. New Haven, CT: Yale Project on Climate Change Communication*, 5.
- Line, T., Chatterjee, K., & Lyons, G. (2012). Applying behavioural theories to studying the influence of climate change on young people's future travel intentions. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 17(3), 270-276.
- Lu, J. L. (2017). Segmentation of passengers using full-service and low-cost carriers—Evidence from Taiwan. *Journal of air transport management*, 62, 204-216.
- Martinez-Garcia, E., & Royo-Vela, M. (2010). Segmentation of low-cost flights users at secondary airports. *Journal of Air Transport Management*, 16(4), 234-237.
- Mastny, L. (2001). (2001). Traveling Light: New Paths for International Tourism. *Worldwatch Paper* 159.
- McKercher, B., Prideaux, B., Cheung, C., & Law, R. (2010). Achieving voluntary reductions in the carbon footprint of tourism and climate change. *Journal of sustainable tourism*, 18(3), 297-317.

- Miller, G., Rathouse, K., Scarles, C., Holmes, K., & Tribe, J. (2010). Public understanding of sustainable tourism. *Annals of tourism research*, 37(3), 627-645.
- Owen, B., Lee, D. S., & Lim, L. (2010). Flying into the future: aviation emissions scenarios to 2050.
- O'Connell, J. F., & Williams, G. (2005). Passengers' perceptions of low cost airlines and full service carriers: A case study involving Ryanair, Aer Lingus, Air Asia and Malaysia Airlines. *Journal of air transport management*, 11(4), 259-272.
- Papatheodorou, A., & Lei, Z. (2006). Leisure travel in Europe and airline business models: A study of regional airports in Great Britain. *Journal of Air Transport Management*, 12(1), 47-52.
- Park, Y., & Ha, H. K. (2006). Analysis of the impact of high-speed railroad service on air transport demand. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 42(2), 95-104.
- Prideaux, B. (2000). The role of the transport system in destination development. *Tourism management*, 21(1), 53-63.
- Pulina, M., & Cortés-Jiménez, I. (2010). Have low-cost carriers influenced tourism demand and supply? The case of Alghero, Italy. *Tourism Analysis*, 15(6), 617-635.
- Randles, S., & Mander, S. (2009). Aviation, consumption and the climate change debate: 'Are you going to tell me off for flying?'. *Technology analysis & strategic management*, 21(1), 93-113.
- Rey, B., Myro, R. L., & Galera, A. (2011). Effect of low-cost airlines on tourism in Spain. A dynamic panel data model. *Journal of Air Transport Management*, 17(3), 163-167.
- Saladié, Ò., Clavé, S. A., Cortés-Jiménez, I., Young, A. F., & Young, R. (2014). La influencia de las rutas de vuelos de bajo coste en la elección del destino turístico. *Cuadernos de Turismo*, (34), 287-312.
- Spasojevic, B., Lohmann, G., & Scott, N. (2018). Air transport and tourism—a systematic literature review (2000–2014). *Current Issues in Tourism*, 21(9), 975-997.
- Stern, N. (2008). The economics of climate change. *American Economic Review*, 98(2), 1-37.

Wit, R. C., Boon, B. H., Van Velzen, A., Cames, M., Deuber, O., & Lee, D. S. (2005). Giving wings to emission trading. *Inclusion of aviation under the European emission trading system (ETS): design and impacts. Report for the European Commission, DG Environment. Delft.*

Yang, H., & Zhang, A. (2012). Effects of high-speed rail and air transport competition on prices, profits and welfare. *Transportation Research Part B: Methodological*, 46(10), 1322-1333.

INTERNETOVÉ ZDROJE:

Aci-europe.org. 2021. *Regional Airports Forum* [online] [cit. 2021-03-17]. Dostupné z: <https://www.aci-europe.org/regional-airports-forum>

Evropská komise. 2005. *Reducing the Climate Change Impact of Aviation* [online] [cit. 2021-03-17]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/aviation/docs/report_public_cons_en.pdf

E-unwto.org. 2019. *International Tourism Highlights* [online] [cit. 2021-03-17]. Dostupné z: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152>

flying-revue.cz. 2019. *Svět letecké dopravy: nízkonákladoví versus klasičtí dopravci* [online] [cit. 2021-03-17]. Dostupné z: <https://www.flying-revue.cz/svet-letecke-dopravy-nizkonakladovi-versus-klasicti-dopravci>

ipcc-cz. 2021. *Reports* [online] [cit. 2021-03-17]. Dostupné z: <https://www.ipcc.ch/reports/>

Leteckaspolecnost.cz. 2021. *Nízkonákladové letecké společnosti* [online] [cit. 2021-03-17]. Dostupné z: <http://leteckaspolecnost.cz/nizkonakladove-letecke-spolecnosti/>

Prg.aero. 2019 *Letiště Václava Havla i nadále roste* [online] [cit. 2021-03-17]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/letiste-vaclava-havla-praha-i-nadale-roste-rok-2018-byl-opet-ve-znameni-vyssiho-poctu-cestujicich-i>

Statista.com. 2021. *Annual growth in global air traffic passenger demand from 2006 to 2021* [online] [cit. 2021-03-17]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/193533/growth-of-global-air-traffic-passenger-demand/>

DATOVÉ ZDROJE:

Ec.eurostat.eu 2021. [online] [cit. 2021-03-17]. Dostupné z:
<https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>

PŘÍLOHY

Tab. 1: Počet letišť a přepravených osob mezi roky 2010-2019

Stát	Počet letišť*	Letiště s největším počtem přepravených pasažérů v roce 2019	Celkový počet přepravených pasažérů v roce 2019 na všech letištích daného státu	Počet letišť s méně jak 500 000 přepravených pasažérů v roce 2010 a (2019)	Počet letišť s minimálně 1 000 000 přepravených pasažérů v roce 2010 a (2019)
Belgie	5	Letiště Brusel 26 417 507	35 495 952	3 (3)	2 (2)
Bulharsko	3	Letiště Sofie 7 085 918	12 044 306	0 (0)	3 (3)
Česká rep.	5	Letiště Václava Havla, Praha 17 797 017	18 853 186	4 (3)	1 (1)
Dánsko	10	Letiště Kodaň 30 208 810	36 377 311	6 (7)	3 (3)
Estonsko	1	Letiště Tallinn 3 258 323	3 258 323	0 (0)	1 (1)
Finsko	19	Letiště Helsinky- Vantaa 22 008 010	26 343 279	16 (16)	1 (2)
Francie	39	Letiště Charlese de Gaulla, Paříž 76 195 486	199 299 326	17 (14)	17 (19)
Chorvatsko	5	Letiště Záhřeb 3 424 428	11 219 166	2 (0)	3 (3)
Irsko	5	Letiště Dublin 32 676 251	38 053 081	1 (1)	3 (3)
Island	1	Letiště Keflavík 7 222 376	7 222 376	0 (0)	1 (1)
Itálie	32	Letiště Leonarda da Vinci-Fiumicino 43 657 541	192 949 527	5 (8)	23 (22)
Kypr	2	Letiště Larnaka 8 370 467	11 412 130	0 (0)	2 (2)
Litva	3	Letiště Vilnius 5 006 534	6 509 547	1 (1)	1 (2)
Lotyšsko	1	Letiště Riga 7 786 572	7 786 572	0 (0)	1 (1)

Lucembursko	1	Letiště Lucemburk 4 364 168	4 364 168	0 (0)	1 (1)
Maďarsko	1	Letiště Ference Liszta, Budapešť 16 129 263	16 129 263	0 (0)	1 (1)
Malta	1	Letiště Malta 7 318 357	7 318 357	0 (0)	1 (1)
Německo	23	Letiště Frankfurt nad Mohanem 70 634 781	250 418 498	1 (3)	19 (18)
Nizozemsko	5	Letiště Amsterdam Schiphol 71 742 574	81 274 381	2 (2)	2 (3)
Norsko	17	Letiště Oslo- Gardermoen 28 475 439	55 178 171	6 (6)	7 (9)
Polsko	6	Letiště Fréderica Chopina, Varšava 18 855 111	43 401 455	0 (0)	6 (6)
Portugalsko	8	Letiště Lisabon- Portela 31 242 618	58 713 107	3 (3)	4 (5)
Rakousko	6	Letiště Vídeň 31 783 420	36 371 944	1 (2)	4 (4)
Rumunsko	3	Letiště Henriho Coandy, Bukurešť 14 702 115	19 223 504	0 (0)	3 (3)
Řecko	39	Letiště Atény 25 572 131	64 568 921	29 (27)	7 (10)
Slovensko	2	Letiště Bratislava 2 290 237	2 848 065	1 (0)	1 (1)
Slovinsko	1	Letiště Lublaň 1 720 491	1 720 491	0 (0)	1 (1)
Spojené království	43	Letiště Heathrow, Londýn 80 893 465	287 759 137	19 (17)	20 (22)
Španělsko	32	Letiště Adolfa Suáreze, Madrid 59 816 480	269 376 586	4 (5)	22 (25)
Švédsko	16	Letiště Stockholm- Arlanda 25 797 349	44 126 005	9 (9)	5 (6)
Švýcarsko	7	Letiště Zurich 31 510 469	57 947 614	4 (4)	3 (3)

Zdroj: Eurostat (2021), vlastní zpracování

DOTAZNÍK:

V rámci své diplomové práce na Katedře geografie Univerzity Palackého v Olomouci provádím dotazníkové šetření, které zkoumá trendy ve využívání letecké dopravy a také nahlížení na její vliv vůči životnímu prostředí. Chtěl bych Vás tímto požádat o vyplnění tohoto krátkého anonymního dotazníku. Výsledky poslouží k vědeckým účelům. Mnohokrát Vám děkuji za jeho vyplnění!

Marek Maleňák; malema05@upol.cz

Zároveň Vás prosím, abyste své odpovědi vztahovali k době před vypuknutím pandemie nemoci COVID-19.

První část dotazníku se týká Vašeho využívání letecké dopravy.

1 Za jakým účelem využíváte leteckou dopravu nejčastěji?

Vyberte jednu odpověď

- Pracovní účel Volnočasový účel Pracovní účel (Ale pokud je to možné, v rámci své pracovní cesty si najdu čas i na volnočasové aktivity.)
 Jiná...

2 Jaké letecké společnosti využíváte nejčastěji?

Vyberte jednu odpověď

- Nízkonákladové letecké společnosti (Ryanair, Wizzair, Smart Wings, easyJet aj.) Tradiční letecké společnosti (ČSA, Air France, Lufthansa, Turkish Airlines, Qatar Airways aj.) Charterové lety (typické jsou lety přes cestovní kanceláře)
 Jiná...

3 Jaký je Váš průměrný roční počet cest prostřednictvím letecké dopravy za účelem trávení volného času? (Jako jednu cestu počítejte nástup a výstup z letadla, tedy včetně potenciálních přestupů na cestě do cílové destinace.)

Vyberte jednu odpověď

- 2 a méně 3 - 6 7 - 10 11 - 14 15 a více

4 Jak dlouhý je Váš typický pobyt při využívání letecké dopravy pro volnočasové aktivity? (Počítejte dny mezi odletem z původní destinace a návratem nazpět, ikdyž mezitím navštívíte více míst.)

Vyberte jednu odpověď

- 3 dny a méně 4 - 6 dní 7 - 9 dní 10 - 14 dní 15 - 30 dní 31 a více dní

5 Jakou formu ubytování převážně volíte při Vašem volnočasovém cestování prostřednictvím letecké dopravy?

Vyberte jednu odpověď

- bezplatnou (couchsurfing, bivak, rodina a přátelé aj.) nejlevnější formu (kemp, sdílený hostel aj.) levnou formu (Airbnb, penziony aj.) nejnákladnější (apartmány, hotely aj.)

6 Napište pětici destinací, které jste naposledy letecky navštívil/a v rámci svých volnočasových aktivit.

Druhá část dotazníku zkoumá Vaše názory vůči změně klimatu, a to i v souvislosti s využíváním letecké dopravy.

7 Jak souhlasíte s následujícím tvrzením?

Vyberte jednu odpověď v každém řádku

	Rozhodně souhlasím	Souhlasím	Těžko rozhodnout	Nesouhlasím	Rozhodně nesouhlasím
Současná klimatická změna je způsobena lidskou činností.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Současná klimatická změna je přirozený proces.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vládní opatření proti změně klimatu jsou dostačující.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jsem dostatečně informován/a o vlivu letecké dopravy na změnu klimatu.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Doposud jsem nepřemýšlel/a nad vlivem létání vůči změně klimatu.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Ze všech druhů dopravy využívaných k trávení volného času má letecká doprava největší vliv na změnu klimatu.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vlády by měly více danit létání a investovat příjmy do vývoje environmentálně šetrných technologií.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Létání je dnes finančně dostupné pro značnou část populace, a právě cena hraje důležitou roli při výběru druhu dopravy.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Poslední část dotazníku je věnována Vašemu využívání letecké dopravy v souvislosti se změnou klimatu.

8 Seřadte dle důležitosti faktory, nad kterými přemýšlíte při plánování Vaší dovolené prostřednictvím letecké dopravy (od nejdůležitějšího po nejméně důležitý).

Cena dovolené	<input type="text"/>
S kým strávím dovolenou (přátelé, rodina, partner/ka aj.)	<input type="text"/>
Časová náročnost dopravy	<input type="text"/>
Počasí	<input type="text"/>
Ekologické zatížení, jež způsobím mou dovolenou	<input type="text"/>
Aktivity na dovolené	<input type="text"/>

9 Pokud aerolinie nabízejí možnost finanční kompenzace uhlíkové stopy Vašeho letu, využíváte ji?

Vyberte jednu odpověď

- Pravidelně Občas Nikdy O možnosti kompenzace uhlíkové stopy letu jsem nikdy neslyšel/a

10 Odpovězte na následující otázky.

Vyberte jednu odpověď v každém řádku

	Ano	Spíše ano	Spíše ne	Ne
Plánuji omezit využívání letecké dopravy za účelem trávení volného času kvůli jejímu vlivu na životní prostředí.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Byl/a bych ochotný/á zaplatit za letenky více, kdybych věděl/a, že využívám environmentálně šetrnější leteckou společnost.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Letecká doprava je cenově lehce dosažitelná a byl/a bych pro její zdražení, pokud by to pomohlo zmírnit změnu klimatu.

Přemýšlel/a jsem nad využíváním alternativní dopravy k té letecké.

Na závěr Vás prosím o vyplnění některých osobních údajů.

11 Pohlaví

Muž Žena

12 Věk

Vyberte jednu odpověď

17 a méně 18–25 26–29 30–39 40–49 50–64 65 a více

13 Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

Vyberte jednu odpověď

Základní nebo neukončené základní Střední bez maturity nebo učňovské Střední s maturitou nebo vyšší odborné Vysokoškolské

14 V jakém okrese bydlíte?

15 Jaká je velikost obce, ve které bydlíte?

Vyberte jednu odpověď

Méně než 200 obyvatel 200 - 499 obyvatel 500 - 999 obyvatel 1000 - 1999 obyvatel 2000 - 4999 obyvatel
 5000 - 9999 obyvatel 10 000 - 19 999 obyvatel 20 000 - 49 999 obyvatel 50 000 - 99 999 obyvatel 100 000 a více obyvatel

Mnohokrát děkuji za vyplnění dotazníku!
