

Univerzita Hradec Králové
Fakulta informatiky a managementu
Katedra rekreologie a cestovního ruchu

Efektivita projektů cestovního ruchu financovaných z
fondů EU. Projekt DiscoverEU

Bakalářská práce

Autor: Lukáš Havlát

Studijní obor: Management cestovního ruchu

Vedoucí práce: RNDr. Mgr. Tomáš Burda, Ph.D.

Hradec Králové

duben 2023

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci zpracoval samostatně a s použitím uvedené literatury.

V Hradci Králové dne 23.4.2023 Lukáš Havlát

Poděkování:

Děkuji vedoucímu práce RNDr. Mgr. Tomáši Burdovi, Ph.D. za vstřícný a trpělivý přístup při odborném a metodickém vedení práce, a jím poskytnuté rady. Dále bych chtěl poděkovat paní doktorce Inetě Luka z Turiba University v Rize za pomoc s metodologií.

Anotace

Název: Efektivita projektů cestovního ruchu, financovaných z fondů EU. Projekt DiscoverEU

Práce se zaměřuje na efektivitu projektu Evropské unie, a to projekt Discover EU. Práce na tento projekt nahlíží z pohledu železniční dopravy, slow tourismu, cestovního ruchu mládeže, cestovního ruchu Evropské unie, a spojení cestovního ruchu a vzdělávání. Tyto oblasti následně analyzuje na základě rozhovorů a dotazníkových šetření, provedených s bývalými účastníky toho projektu.

Na základě získaných dat se práce snaží pochopit, jakým způsobem účastníci projektu přistoupili k jejich možnosti cestovat po Evropě za značně ekonomicky výhodných podmínek. Výsledkem práce je poté sada doporučení, vycházejících ze zkušenosti účastníků. Tyto doporučení mají za cíl učinit projekt efektivnějším, a upozornit na jeho nedostatky.

Klíčová slova

Discover EU, cestovní ruch, železniční doprava, slow tourism, vzdělání, Evropská unie, cestovní ruch mládeže

Annotation

Title: Effectiveness of tourism projects funded by the European Union.

DiscoverEU project

The thesis focuses on the effectiveness of the European Union project, namely the Discover EU project. The thesis looks at this project from the perspective of rail transport, slowtourism, youth tourism, European Union tourism, and the link between tourism and education. It then analyses these areas based on interviews and questionnaire surveys conducted with former participants of that project.

Based on the data collected, the thesis seeks to understand how the participants of the project approached their opportunity to travel in Europe on considerable economic terms. The thesis then results in a set of recommendations based on the participants' experiences. These recommendations aim to make the project more effective, and to highlight its deficiencies.

Key words

Discover EU, tourism, rail transport, slowtourism, education, European Union, youth tourism

Obsah

1	Úvod.....	1
2	Cíl práce a metodika zpracování.....	2
2.1	Cíl práce.....	2
2.2	Výzkumné otázky.....	2
2.3	Metodika zpracování.....	3
3	Teoretická část práce.....	5
3.1	Cestovní ruch.....	5
3.1.1	Cestovní ruch mládeže.....	6
3.1.2	Spojení cestovního ruchu a vzdělávání.....	7
3.2	Trh cestovního ruchu v Evropské unii.....	9
3.2.1	Účast evropské populace na cestovním ruchu.....	9
3.2.2	Podíl cestovního ruchu na ekonomice Evropské unie.....	11
3.2.3	Souvislost zapojení jednotlivce do cestovního ruchu a jeho přístupu k Evropské unii.....	12
3.3	Financování cestovního ruchu.....	13
3.4	Železniční doprava.....	14
3.4.1	Význam dopravy v cestovním ruchu.....	14
3.4.2	Železniční doprava a slow tourism.....	16
3.4.3	Železniční doprava v Evropské unii.....	17
3.4.4	Budoucnost a kroky k rozvoji železnice v Evropské unii.....	19
3.4.5	Síťové jízdenky a Interrial.....	20
4	Praktická část práce.....	24
4.1	Historie projektu Discover EU.....	24
4.2	Kritika projektu Discover EU.....	25
4.3	Statistiky projektu Discover EU.....	27
4.4	Budoucnost projektu Discover EU.....	27
4.5	Realizace projektu Discover EU.....	28

4.6	Již provedené výzkumy o projektu Discover EU	30
4.7	Sběr informací a průběh šetření	31
4.7.1	Řízené rozhovory	31
4.7.2	Vyhodnocování řízených rozhovorů	34
4.7.3	Dotazník	34
4.8	Výsledky šetření	38
4.8.1	Navštívené destinace účastníky projektu Discover EU	38
4.8.2	Vliv projektu Discover EU na účast jednotlivce v cestovním ruchu	43
4.8.3	Vliv účastníků Discover EU na osobnost účastníků	46
4.8.4	Vliv účastníků Discover EU na vnímání Evropské unie	49
4.8.5	Cesty účastníků Discover EU a slow tourism	52
4.8.6	Finanční stránka projektu Discover EU	55
4.8.7	Finanční spoluúčast účastníků Discover EU	56
4.8.8	Propagace projektu Discover EU	58
4.8.9	Bezpečnost účastníků projektu Discover EU	60
4.8.10	Discover EU v kontextu železniční dopravy	64
4.8.11	Zpoždění, stávky a personál železničních dopravců	65
4.8.12	Rezervace míst ve vlacích železničních dopravců	66
5	Shrnutí výsledků	69
5.1	Odpovědi na výzkumné otázky	69
5.2	Relevance výsledků	70
6	Závěry a doporučení	72
7	Seznam použité literatury	76
8	Přílohy	83

1 Úvod

Rok 2021 byl orgány Evropské unie vyhlášen jako Evropský rok železnice. Rok následující, tedy rok 2022, byl vyhlášen jako Evropský rok mládeže. Je tedy nasnadě, aby po tomto období vznikla práce, která se zabývá projektem, který oba tyto světy spojuje. Tím je již od roku 2018 projekt Discover EU, který od svého vzniku umožnil již 212000 mladým Evropanům poznat pestrost kulturních a přírodních evropských atraktivit za pomoci železniční dopravy.

Výběr tohoto tématu byl podnícen především osobní zkušeností s projektem, a to hned v kole pilotním. Na základě osobní subjektivní zkušenosti lze tedy konstatovat, že projekt skutečně umožňuje poznat mladým Evropanům jejich kontinent za finančních podmínek, za kterých by to jinak nebylo možné. Samotné zážitky a zkušenosti nabyté dobrodružstvím s názvem „Discover EU“, díky kterým bylo autorovi umožněno prozkoumat Polsko, Dánsko, Švédsko a Norsko, dokonce podnítilo jeho zájem o cestování tímto způsobem natolik, že další rok se obdobným způsobem vydal prozkoumat severní část Itálie a Řím.

Podobných příběhů ovšem tento projekt napsal desetitisíce. Ty, které se podařilo zdokumentovat, a byly umístěny na sociální sítě, dosahují popularity v podobě tisíců sledujících. V rámci oficiální facebookové skupiny projektu si mladí cestovatelé vyměňují své zkušenosti z cest, vytváří mezinárodní skupiny spolucestovatelů, a tvoří přátelství, která překračují hranice států, i samotného projektu. Právě tyto myšlenky podporují ideu Immanuela Herra, který stál u základní myšlenky tohoto projektu. Právě osobní zkušenost z poznávání cizích zemí, a vazby s ostatními Evropany, jsou dle něj cestou k vyšší soudržnosti obyvatel Evropské unie. Obzvláště pak u mladých lidí.

Tato práce se zabývá naplněním nejen této myšlenky. Jak již název, tedy „Efektivita projektů cestovního ruchu, financovaných z fondů EU. Projekt DiscoverEU“ napovídá, důležitým aspektem celého tohoto projektu je i cestovní ruch. V rámci práce je tedy kladen důraz především na způsoby, jakým mladí cestovatelé využili možnost cestovat kamkoliv po Evropě za značně finančně zvýhodněných podmínek, či nakolik projekt ovlivnil jejich vztah k cestování.

2 Cíl práce a metodika zpracování

2.1 Cíl práce

Hlavním cílem práce je zhodnocení efektivity projektu Discover EU v rámci cestovního ruchu Evropy. Výsledkem práce budou body doporučení, kterými lze projekt učinit ještě více efektivní, a který by mohl vést k odstranění některých nedostatků projektu. Tato sada doporučení vzejde ze zkušeností bývalých účastníků tohoto projektu, jejichž zpětná vazba bude získávána na základě řízených rozhovorů a dotazníkového šetření.

Celý projekt se navíc odehrává v kontextu cestovního ruchu mládeže v Evropě.

Vedlejším cílem práce je tedy nastítnit smýšlení a přístup této části populace k cestovnímu ruchu v situaci, kdy mohou cestovat za značně finančně zvýhodněných podmínek do téměř libovolných destinací v rámci Evropy.

2.2 Výzkumné otázky

- „Jaká kritéria hrály hlavní roly při rozhodování, jaké destinace účastníci projektu v rámci své cesty navštíví?“

Tato výzkumná otázka souvisí s kapitolou teoretické části „Cestovní ruch mládeže“. Jejím cílem je nalézt motivace mladých evropských účastníků pro výběr jednotlivých destinací v momentě, kdy s jízdenkou mohli vycestovat kamkoliv po Evropě.

- „Vykazovaly cesty jednotlivých účastníků prvky slow tourismu?“

Tato výzkumná otázka souvisí s kapitolou teoretické části „Železniční doprava a slow tourism“. Jejím cílem je zjistit, nakolik cesty účastníků vykazovaly prvky slow tourismu tak, jak se to dle zmíněné kapitoly teoretické části nabízí. Polemizuje i se spojitostí železniční dopravy a udržitelného způsobu cestování.

- „Jakým způsobem ovlivnila účast na projektu smýšlení účastníků o cestovním ruchu?“

Tato výzkumná otázka má za cíl zjistit, jakým způsobem projekt změnil smýšlení účastníků o cestovním ruchu. Jejím cílem je zaprvé zjistit, jaký postoj k cestování mají lidé, kteří se do projektu hlásí. A dále poté, jaký přístup k cestovnímu ruchu mají lidé, kteří se projektu již zúčastnili.

- „Co účastníci považují za největší přínos projektu pro ně samotné?“

Tato výzkumná otázka má za cíl zjistit, čeho si na projektu Discover EU cení samotní účastníci. Nakolik se ve výsledcích výzkumů budou objevovat myšlenky, se kterými organizátoři samotný projekt zakládali.

2.3 Metodika zpracování

V rámci teoretické části probíhá sběr sekundárních dat pomocí odborné literatury. S ohledem ke skutečnosti, že se jedná o projekt existující po relativně krátký časový úsek, a teoretická východiska zaměřená na takto konkrétně pojatý projekt neexistují, jsou v teoretické části v rámci dostupné literatury a zveřejněných statistik, hledány souvislosti se zkoumaným projektem. Díky mezinárodní povaze projektu je většina použité literatury ze zahraničních odborných článků a statistických výročních zpráv nadnárodních organizací (UNWTO, Evropské komise a dalších orgánů Evropské unie). Tyto zdroje se poté pokouší zařadit tento jedinečný projekt do kontextu cestovního ruchu. Tímto způsobem ukotví projekt v kontextu železniční dopravy, slow tourismu, cestovního ruchu mládeže, cestovního ruchu Evropské unie, a spojení cestovního ruchu a vzdělávání.

Praktická část nejdříve popíše a charakterizuje zkoumaný projekt na základě dostupné literatury a dokumentů. Poté empiricky zkoumá na zkušenostech účastníků tohoto projektu, nakolik výchozí teoretické poznatky s projektem skutečně souvisí.

Pro potřeby této práce byl zvolený smíšený výzkum. Práce je tedy složena z kombinací kvalitativního a kvantitativního výzkumu. Cílem této kombinace je získat co nejobjektivnější pohled na zkoumaný projekt, a dle Molnára se tento postup (2012) nazývá metodologickou triangulací.

V tomto případě byly metody použity postupně. Kvalitativní výzkum byl prováděn formou řízených rozhovorů s celkem deseti bývalými účastníky projektu. Cílem bylo, na základě výpovědí těchto respondentů, hledat souvislosti se stanovenými výzkumnými otázkami, a další zajímavé informace související se zkoumaným projektem. Na základě takto získaných informací byl následně sestaven dotazník, který byl předložen k vyplnění většímu vzorku populace. Jeho cílem bylo ověření relevantnosti získaných odpovědí. Konkrétní informace o respondentech obou šetření ,a průběhu samotného výzkumu, jsou podrobně uvedeny v kapitole 4.7 Sběr

informací a průběh šetření. Data získaná za pomoci těchto výzkumů jsou v závěru práce vzájemně zanalyzována, a výsledkem jsou odpovědi na výzkumné otázky. Formulovány jsou i kroky, jakým způsobem lze zkoumaný projekt realizovat efektivněji.

3 Teoretická část práce

3.1 Cestovní ruch

Pro úplné pochopení této práce je zásadní vymezit, co vlastně pojem cestovního ruchu zahrnuje. Jak uvádí Pásková a Zelenka (2002), jedná se o jev komplexní, který souvisí s narůstající mobilitou lidí. Motivací těchto lidí je „*uspokojování potřeb v oblasti využití volného času, cestování a poznání*“ (Zelenka a kol, 2002, s. 7), ale i v dalších oblastech.

Dle Malé (2002) se cestovní ruch vyznačuje především dočasností místa pobytu mimo lokalitu svého obvyklého bydliště, nevýdělečností provozované cesty, a vztahy, které mezi lidmi cestovní ruch vznikají. Tento fakt potvrzuje i definice UNWTO (United Nations World Tourism Organization), která v roce 1991 definovala cestovní ruch následovně:

„Cestovní ruch je činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa mimo její běžné životní prostředí, a to na dobu kratší, než je stanovena, přičemž hlavní účel její cesty je jiný než vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě.“ (Beránek, 2013, s. 15)

Jak uvádí Malá a kol. (2002), onou kratší stanovenou dobou je 1 rok u mezinárodního cestovního ruchu a 6 měsíců u cestovního ruchu domácího. Hodné dovysvětlení je i pojem „*vykonávání výdělečné činnosti*“. Tento pojem dle Beránka (2013) označuje činnost založenou na trvalém či přechodném pracovním poměru. Nezahrnuje tedy pracovníky na služební cestě, kteří se dle stejného zdroje do statistik cestovního ruchu započítávají.

Z pohledu národního cestovního ruchu (tedy z pohledu cestovního ruchu realizovaného občany daného státu) můžeme dle Zelenky a Páskové (2002) rozdělit cestovní ruch následovně:

- **Výjezdový cestovní ruch** je dle Zelenky a Páskové (2002, s. 319) „*cestovní ruch obyvatel dané země, realizovaný cestou do **jiných zemí** (cesta nebo pobyt na dobu kratší než jeden rok souvisle, jehož cílem je využití volného času, služební cesty či jiný účel)*“.
- **Domácí cestovní ruch** označuje dle stejného zdroje „*cestování a pobyty občanů mimo místo jejich obvyklého pobytu za účelem využití volného času, rekreace, poznávání nebo za jiným nevýdělečným účelem, trvající ne déle než jeden rok a realizovaného kompletně ve **vlastním státě***“ (Zelenka, Pásková, 2002, s. 65).

Právě toto rozdělení je pro účely a interpretaci této práce, a níže uvedené statistiky, zcela zásadní. Projekt, kterým se tato práce zabývá, je zaměřen na cestovní ruch výjezdový. Cestovní ruch jako takový díky svým obtížně stanovitelným hranicím lze dle Zelenky a Páskové (2012) roztrždit do mnoha dalších druhů a forem, a to například základě délky trvání, vlivu na životní prostředí, hromadnosti organizovanosti či teritoriálnímu rozmístění. Jednotlivých druhů a forem lze v konečném důsledku vyjmenovat nespočet, a v rámci jednotlivých účastí na cestovním ruchu se dle Zelenky a Páskové (2012) často i různě překrývají. Ty, které jsou pro potřeby této práce relevantní, jsou rozmístěné v celé délce této práce i s vysvětlujícími definicemi.

Samotnou úlohu cestovního ruchu vidí Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2008, s. 12) především v následujících oblastech:

- *„Cestovní ruch podporuje přátelství mezi lidmi v různých státech a jejich lepší vzájemné porozumění*
- *Vytváří podnikatelské příležitosti a zvyšuje zaměstnanost v dané oblasti*
- *Ovlivňuje růst životní úrovně obyvatelstva a zlepšuje využívání volného času, cestou účasti na cestovním ruchu.“*

Dále Ministerstvo pro místní rozvoj ČR uvádí, že je z tohoto důvodu nutné cestovní ruch rozvíjet. Tomu se tak skutečně děje. Jako hlavní důvody rozvoje cestovního ruchu vidí stejný zdroj především růst počtu obyvatelstva naší planety, a zlepšování jeho zdravotního stavu. Za důležité též považuje překonávání jazykových bariér díky obecně vyšší úrovni vzdělanosti společnosti. Za růstem globálního cestovního ruchu dále spatřuje rozvoj moderních technologií vedoucí k většímu pohodlí při komunikaci na cestách, a rychlejší možnosti dopravy. Současně se dnešní společnost, dle stejného zdroje, vyznačuje větší touhou poznávat nová místa, kultury, a prožít nové zážitky. Díky tomuto se cestovní ruch postupně posouvá z potřeb luxusních do potřeb běžných.

3.1.1 Cestovní ruch mládeže

Dle UNWTO (2016) v roce 2015 se až 23 % mezinárodního cestovního ruchu zasloužila skupina cestovatelů mezi 15 až 29 lety. Jak sama organizace uvádí, tito cestovatelé, díky své touze po dobrodružství, mnohdy tíhnou k nepoznaným destinacím, snaží se souznít s místní komunitou, a své finanční prostředky směřují přímo k místním podnikům.

Specifické pro tuto skupinu cestovatelů jsou dle UNWTO (2016) jejich široké časové možnosti, kdy mohou v jednotlivých destinacích trávit více času, než je průměr u ostatních skupin účastníků cestovního ruchu. Díky tomu, dle stejného zdroje, v konečném důsledku během jednoho pobytu utratí o dvě třetiny vyšší částku, než je průměr napříč všemi věkovými kategoriemi.

Zajímavou cílovou skupinou pro jednotlivé destinace se dle UNWTO (2016) nicméně stávají mladí cestovatelé i díky jejich vyššímu potenciálu k návratu do dané destinace. V případě, že si mladý člověk navštívenou destinaci oblíbí, ji může během života znovu navštívit ještě mnohokrát, a daná destinace tak z jeho návštěv dosáhne dalších příjmů. Tato skupina cestovatelů navíc, dle stejného zdroje, vyčnívá ještě v jednom ohledu. Poptávka mladých cestovatelů po cestovních službách je stálá i přes různorodou globální situaci. Dle UNWTO v minulosti méně reagovali na ekonomické krize či epidemii Eboly, a destinacím tak přinášely příjmy i v těchto nelehkých dobách.

UNWTO (2016) v tomtéž dokumentu také zmiňuje vysokou angažovanost mladých cestovatelů v dobrovolnickém cestovním ruchu, ze kterého má přínos celá destinace. Tato forma cestovního ruchu se dle Zelenky a Páskové (2012) vyznačuje touhou účastníku nezištně pomoci bez nároku na finanční prospěch. Podobu, dle stejného zdroje, nemá pouze v pomoci po živelních katastrofách, zlepšování životního prostředí či vzdělávacích programech, ale i jako pomoc při pořádání velkých sportovních a kulturních akcích.

Dobrovolnický cestovní ruch ovšem není jedinou formou cestovního ruchu, který je pro mládež signifikantní. Dle Ministerstva pro místní rozvoj České republiky (2008) se mládež často účastní jazykových či jiných tematických pobytů, výměnných studijních pobytů, odborných praxí v zahraničí či au pair programů.

Pakliže se tato kategorie účastníků cestovního ruchu vypraví do zahraničí, je dle Ministerstva pro místní rozvoj České republiky ČR (2016) důležité klást důraz hlavně na dodržení kvality i při nízkých cenách služeb, schopnost uspokojit různorodé potřeby mladých lidí, a vytváření pozitivní a bezpečné atmosféry.

3.1.2 Spojení cestovního ruchu a vzdělávání

Při spojení vzdělání a cestovního ruchu je nejdříve nasnadě vysvětlit pojem vzdělávací cestovní ruch. Ten Zelenka a Pásková (2012) označují jako formu cestovního ruchu,

který je motivován touhou po získání nových znalostí a dovedností v navštívené destinaci. Tyto znalosti mohou získat nejčastěji formou navštívení vzdělávacích organizací a institucí v dané lokalitě, poznáváním místních zvyků a kultur, či formou absolvování sportovních kurzů. Důležitým aspektem, dle stejného zdroje, je u této formy cestovního ruchu skutečnost, že účastník si tuto cestu hradí z vlastních nákladů. Nejsou do něj tedy zahrnovány studijní pobyty hrazené z grantů či jiných veřejných prostředků.

Jak ovšem zmiňuje Stone a Petrick (2013), každá cesta (tedy i ta, která nebyla prvoplánově zamýšlena jako vzdělávací) je edukativní, protože rozšiřuje vnímání a obzory díky interpretaci získaných zážitků. Samotná edukativní složka je, dle stejného zdroje, často motivací a požadovaným přínosem účasti na cestovním ruchu. Samotné tvrzení zakládá na provedeném výzkumu (Janes, 2008), jehož výsledky dokazují, že mnoho účastníků cestovního ruchu díky zážitkům zprostředkovaným cestováním mění náhled na místní kulturu. Jiný (Alexander a kol., 2010) uvádí, že více ovlivnění z pohledu vzdělávání jsou účastníci cestovního ruchu, kteří si dovolenou zařizují sami. Tedy nikoliv za pomoci cestovní kanceláře. Trend vzdělávání formou poznávání cizí kultury byl zaznamenán i ve výzkumu zaměřeném na výměnné studenty (Lamet a Lamet, 1982). Tento výzkum poukazuje na skutečnost, že 62 % studentů, kteří se zúčastnili výměnných pobytů, považuje za nejcennější prvek výměnného pobytu zážitky mimoškolního charakteru (tedy zkušenosti načerpané mimo prostředí školy). Pearce a Foster (2007) v rámci dotazníků zjistili, že u lidí, kteří se věnují cestování často a pravidelně, bylo právě zkušenostmi z cestování ovlivněno velké spektrum jejich dovedností a povahových rysů.

Jak shrnují Stone a Petrick (2012) na příkladu výměnných studentských pobytů, hlavními benefity těchto cest z pohledu studentů je změna pohledu na svět, větší samostatnost, větší sebevědomí, rozvoj v oblasti mezikulturního porozumění a odstranění kulturních stereotypů. Výzkumy taktéž dle Stona a Petricka (2012) potvrzují, že účast na zahraničních výměnných pobytech vede ke zlepšení studijních výsledků, a rozvoji znalostí v oblasti politických a sociálních věd, historie, geografie a kultury cizích zemí.

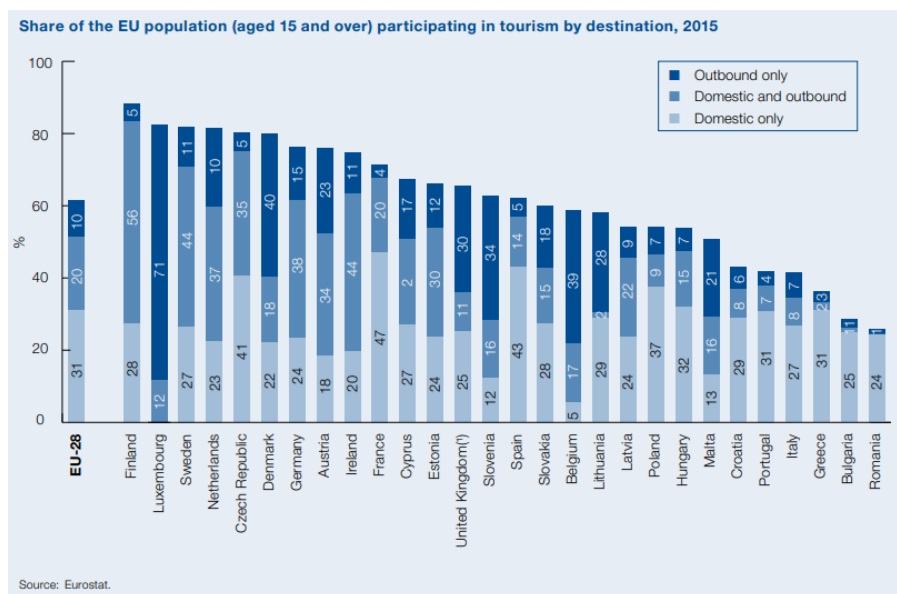
Podobné výsledky ovšem přináší i výzkumy napříč cestovateli mimo akademické prostředí. Jak uvádí Stone a Petrick (2012), cestování dále přináší benefity v oblasti

schopností a osobních vlastností. Mezi nejčastěji zmiňované patří dle stejného zdroje otevřenost vůči novým kulturám, schopnost řešit náhlé problémy, nové znalosti v oblasti geografie a historie, schopnosti činit rozhodnutí, schopnost přizpůsobit se novým okolnostem, tolerance, zlepšení mezilidského porozumění, schopnost organizace času, schopnost komunikace. Cestování dle stejného zdroje i vzbuzuje touhu dozvědět se více o cizích kulturách, pomáhá poznat sám sebe, a zvyšuje toleranci vůči novým podnětům.

3.2 Trh cestovního ruchu v Evropské unii

3.2.1 Účast evropské populace na cestovním ruchu

Ze statistik UNWTO (2018) vyplývá, že cestovního ruchu se alespoň jednou za rok účastní 61% evropské populace starší 15 let. Výjezdového cestovního ruchu se dle stejného zdroje alespoň jednou za rok nicméně účastní přibližně každý třetí Evropan starší 15 let. Z níže přiloženého grafu (UNWTO, 2018) vyplývá, že čeští občané se ve zmíněném výzkumu z pohledu účasti na cestovním ruchu zařadili po Finsku, Lucembursku, Švédsku a Nizozemsku na špičku Evropy.



Obrázek 1: Účast Evropanů na cestovním ruchu, zdroj: UNWTO (2018)

Statistiku z opačného úhlu pohledu uvádí ve svém článku Ferrari (2018). Dle zdrojů tohoto článku 37% populace Evropské unie (190 milionů Evropanů) nikdy nebylo v zahraničí, a to i přes výhody, které Evropská unie přináší. Těmi jsou dle stejného zdroje ku příkladu Erasmus, konec roamingových poplatků a pohodlí užívání Eura. Dle jeho zdrojů největší procento populace, která nikdy nenavštívilo zahraničí, žije

v Bulharsku, Portugalsku, Řecku či Maďarsku. Naopak největší procento populace, které kdy vkročilo za hranice své země, se nachází v Lucembursku (kde hraje výraznou roli geografické hledisko) či Nizozemí. Dle zdrojů Ferrariho (2018) se dále za hranice nikdy nepodívalo 23 % občanů České republiky. Ferrari v tomto ohledu vyčítá Evropské unii, že výše zmíněné výhody ve skutečnosti slouží pouze 34 % občanům, které dle jeho zdrojů navštíví zahraničí alespoň jednou za rok, a zbytku se mohou zdát (v souvislosti s Evropskou unií jako celkem) cizí a zbytečné. Samotná Evropská unie se dle Ferrari taktéž o zbývající část populace nezajímá i s přihlédnutím k tomu, že o nich neexistuje žádná statistika (chybí ku příkladu ve výše zmíněném grafu).

Statistika UNWTO (2018) se nicméně touto částí evropské populace zabývá a zveřejnila statistiku k té části populace, která se cestovního ruchu neúčastní ani 1 za rok. Nejzmiňovanějším důvodem k takto nízké účasti na cestovním ruchu byly dle stejného zdroje u 53% ekonomické důvody následované zdravotními překážkami, pozbývající motivací k cestování či závazky v rodině, práci či studiu.

I tento fakt však Ferrari (2018) ve svém článku zpochybňuje, a naráží na stále se snižující náklady na cestování (například díky hojnému využívání nízkonákladových společností). Vyvrací i možnost geografické odlehlosti některých regionů, kdy například ze zmiňovaného Maďarska, jsou okolní státy velmi snadno dosažitelné.

Příčinu, ve svém článku, Ferrari (2018) vidí v kulturních a generačních faktorech v daných územích. V případech některých zemí lze dle něj vidět zvýšený zájem o cestování u mladší generace, ovšem není tomu tak ovšem všude. Na příkladu Rumunska uvádí, že v roce 2016 pouze 1 % Rumunů mladších 24 let strávilo alespoň jednu noc za hranicemi své země. Toto procento je jen o málo vyšší než u generace jejich prarodičů

Právě kulturní aspekt k tendencím cestovat lze spojovat například i se sounáležitostí s regionální identitou. Právě ta je dle statistik (European Union, 2021) nejvyšší u Portugalska a Maďarska. Na opačném pólu pomyslného žebříčku, stejně jako tomu je i u cestování do zahraničí, se nachází Lucembursko a Švédsko.

A jaké by mělo zvýšení cestovního ruchu přínosy pro Evropskou unii? UNWTO (2018) se ve své statistice taktéž zabývá sumou, kterou Evropané vynaloží za průměrnou noc či výlet v jednotlivých zemích Evropské unie. Právě tyto částky lze považovat za důvod,

proč si velké množství lidí, ve výše zmíněné statistice, nemůže dovolit cestovat do zahraničí. Průměrně jedna noc v rámci výjezdového cestovního ruchu v Evropě vyjde na 89 euro. Znatelné jsou také rozdíly v rámci jednotlivých zemí Evropské unie. Jako finančně nejnákladnější pro zahraniční turisty, dle stejné statistiky, vychází Finsko, Malta či Rakousko, kde průměrná noc v rámci návštěvy překračuje částku 130 euro. Naopak do částky 60 euro za noc může, dle stejné statistiky, průměrný návštěvník navštívit Rumunsko, Polsko či Slovinsko. V České republice tato částka činí 62 euro za noc.

3.2.2 Podíl cestovního ruchu na ekonomice Evropské unie

Při pohledu na statistiku UNWTO (2018), dle které v Evropské unii návštěvníci učinili celkem 5 984 771 000 přenocování za rok, a financí, které návštěvníci utratí, vyplývá, že cestovní ruch má nemalý podíl na ekonomice Evropské unie. Dle Houška a Petrů (2019) má cestovní ruch v budoucnosti vysoký potenciál, stát se jedním z důležitých ekonomických aktivit Evropské unie, a nabízet mnoho pracovních míst. Jak dále uvádí, přímé přínosy cestovního ruchu v roce 2017 činily 3,6 % HDP. Zprostředkovaný příspěvek cestovního ruchu byl přitom dle Houška a Petrů (2019) ještě vyšší, a to ve výši 9,9 % HDP. Jak dále uvádí na konkrétních číslech, cestovní ruch v Evropě stál za 14 230 500 pracovních pozic, což činí necelá 4 % z celkové zaměstnanosti. Zprostředkovaně celkový podíl na zaměstnanosti stál za téměř 10 % ze všech pracovních míst.

Za rozdílem mezi přímým a zprostředkovaným podílem stojí takzvaný multiplikační efekt. Dle Zelenky a Páskové (2002, s. 184-185), se tímto termínem označuje „skutečnost že cestovní ruch v daném místě přináší nejen příjem od návštěvníků přímo poskytovatelům služeb CR, ale podněcuje i rozvoj dalších služeb bezprostředně spjatých s uspokojováním potřeb návštěvníků (např. služby ubytovací, stravovací, zábavní, služby motoristům), ale i aktivity s cestovním ruchem jen nepřímou souvisící“.

Z těchto aktivit a služeb mají poté místní obyvatelé další příjmy, a zvyšuje se jejich kupní síla. Za příklady Zelenka a Pásková (2002) uvádí stavební, opravárenské a další aktivity spjaté s ubytovacími, stravovacími a zábavními službami. V konečném důsledku je tedy s cestovním ruchem nepřímou spjata celá řada podniků v pozadí. Jak uvádí Houška a Petrů (2019), z odvětví cestovního ruchu pochází zhruba každý desátý

podnik v nefinanční podnikové sféře v Evropě. A zájmem Evropské unie by tedy mělo být cestovní ruch podporovat.

3.2.3 Souvislost zapojení jednotlivce do cestovního ruchu a jeho přístupu k Evropské unii

Zapojení občanů Evropské unie do cestovního ruchu má i jiné než jen ekonomické benefity. Theresa Kuhn (2017) se ve své práci zaměřuje na souvislost mezinárodních aktivit, a podpory občanské společnosti pro evropskou integraci. Ačkoliv míra mezinárodních kontaktů a toku informací za poslední desetiletí dle jejích slov roste, podpora pro členství v Evropské unii u evropské populace v průběhu času spíše kolísá. Kuhn se v této souvislosti shoduje s informacemi od výše uvedeného Ferreri. Uvádí tedy, že ze členství jejich země v Evropské unii, a účasti jeho individuálně v evropské společnosti, dokáže vědomě využít pouze malá část společnosti. Dle dat uvedených v její práci, v roce 2006 dvě třetiny Evropanů nemělo přátele za hranicemi jejich země, a více než polovina občanů nepřicházela do kontaktu s nikým ze zahraničí.

Právě tito lidé často, dle Kuhnové, vidí v evropské integraci ohrožení jejich stabilního prostředí, které se často sestává z velmi stejnorodé společnosti, produktů a informací. Jak dále uvádí, tyto bariéry a pocit ohrožení nepřekonají materiální přeshraniční aktivity, kterými jsou například přeshraniční nákupy. Cestu vidí právě ve vytváření mezinárodních přátelství, a vystavení jedinců aktivitám v mezinárodní společnosti. Tyto aktivity jsou často spojovány právě s aktivitami v cestovním ruchu.

Proto, dle stejného dokumentu, bude výzvou pro evropské politiky, zapojit do mezinárodní interakce větší část společnosti, než výše zmíněná malá část „vyvolených“. Příkladem mohou být občané s nízkým vzděláním, kterým jsou nedostupné vysokoškolské pobyty Erasmus+, kterých se účastní povětšinou již tak proevropsky smýšlející část populace. Větší účastí právě této části společnosti na cestovním ruchu, a přisvojení si alespoň některých efektů uvedených v kapitole „Cestovní ruch a vzdělávání“, by dle Kuhnové nadšení pro evropskou myšlenku mohlo stoupnout.

3.3 Financování cestovního ruchu

Financování cestovního ruchu lze dle Ministerstva pro místní rozvoj České republiky (2019) rozdělit následovně:

- Financování ze soukromého sektoru– z tohoto pohledu se jedná o podnikatelské investice, a představit si lze například výstavbu nových stravovacích a ubytovacích zařízení. Tyto investice, dle stejného zdroje, v důsledku zvyšují nabídku cestovního ruchu v dané destinaci, což v ideálním případě vede ke zvýšení návštěvnosti v dané lokalitě a vyšším příjmům.
- Financování z veřejného sektoru– toto financování lze dále rozdělit do následujících kategorií:
 - Financování ze státního rozpočtu
 - Financování z fondů Evropské unie

V případě financování cestovního ruchu ze státního rozpočtu se v České republice, dle Ministerstva pro místní rozvoj České republiky (2019), lze setkat s dvěma podobami financování. První z nich je financování prostřednictvím národních programů (jako příklad uvádí stejný zdroj Národní program podpory cestovního ruchu v regionech). Druhým jsou krajské dotace.

Podporu cestovního ruchu z fondů Evropské unie nelze, dle Ministerstva pro místní rozvoj České republiky (2019), vyčíslit. Na problém s určením přesné částky poukazuje Novacká (2011), která ve své knize uvádí, že finance pro cestovní ruch, díky jeho interdisciplinárnímu charakteru, lze čerpat z více fondů Evropské unie. Jak dále uvádí, tato skutečnost cestovnímu ruchu pomáhá i škodí.

Na jednu stranu, dle Novacké (2011), právě možnost čerpat finance z různých fondů Evropské unie dává jednotlivým projektům možnost vybírat z více fondů ten, který je pro daný projekt nejvhodnější. Na druhou stranu, jak dále dodává, je cestovní ruch ve všech případech vnímán pouze jako doplněk, a význam cestovního ruchu není vždy dostatečně doceněn. Během programového období v letech 2007-2013 putovalo, dle Ministerstva pro místní rozvoj České republiky (2019), do cestovního ruchu přibližně 5 miliard Kč ročně.

Rozdělovat finance z fondů EU pro Českou republiku má právě Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky (2019). Obecně jsou dle stejného zdroje z prostředků Evropské unie financovány následující aktivity:

- Zatraktivnění kulturního a přírodního dědictví, revitalizace vybraných nemovitých a kulturních památek
- Podpora agroturistiky
- Přeshraniční spolupráce v oblasti kulturního a přírodního dědictví

Houška a Petrů (2019) poté do výčtu přidávají následující oblasti:

- Vzdělávání v oblasti cestovního ruchu a rekvalifikační programy
- Ochrana životního prostředí a dopravní infrastruktura
- Výzkum v oblasti cestovního ruchu
- Rozvoj informačních technologií v oblasti cestovního ruchu (aplikace, webové stránky pro návštěvníky)
- Programy nadnárodní a meziregionální spolupráce vedoucí k výměně znalostí a know-how v rámci managementů měst či chráněných území
- ERASMUS+ podporující mobilitu ve vzdělání, odborné přípravě, či sportu
- Podpora cestovního ruchu v rámci přidělování ocenění. Příkladem může být cena EDEN (Evropská destinace nejvyšší kvality), něco EMYA (Evropská cena pro muzeum roku).

Samotný seznam fondů je nesmírně široký a složitý. A právě díky širokému spektru disciplín, do kterých cestovní ruch zasahuje, lze vyhledat návaznost projektu na cestovní ruch téměř v každém fondu či operačním programu.

3.4 Železniční doprava

3.4.1 Význam dopravy v cestovním ruchu

Doprava je dle Šauera a kol. (2015) faktorem, bez které by se cestovní ruch nemohl vyskytovat. Z pohledu cestovního ruchu plní dle autorů zcela zásadní funkci. Tou mají na mysli přepravu velkého množství osob z místa, z nichž pocházejí účastníci cestovního ruchu (místa obvyklého pobytu turistů), do místa, v němž se nachází zdroje cestovního ruchu (místa s kulturními a přírodními atraktivitami). Do dopravy, jak dále stejný zdroj upozorňuje, spadá jak doprava letecká, tak i doprava pěší. Každá z nich má

přítom v cestovním ruchu své opodstatnění, jak je v textu uváděno na příkladech jak mezikontinentálních letů, tak příměstské rekreace.

Doprava může v cestovním ruchu plnit ale i jinou funkci (Šauer a kol., 2015), a to v případě, kdy je „cesta cíl“. Tedy v případě, kdy je pro účastníka důležitější samotná cesta dopravním prostředkem než destinace, do které se dopravuje. Jako příklad Šauer a kol. (2015) uvádí cestu výletními loděmi, luxusními vlaky či karavaning. Tuto teorii hlouběji rozvádí Moscardo a kol. (2004), kteří roli dopravy během cesty rozdělují na 4 kategorie v závislosti zážitku a dopravy:

- Doprava jakožto hlavní zdroj zážitku
- Doprava jakožto součást zážitku
- Doprava jakožto souvislost zážitku
- Doprava jakožto omezení zážitku

Na momenty, kdy se samotná železniční doprava stává atraktivitou cestovního ruchu, upozorňuje ve své práci Mervart (2021). Nejedná se pouze o železniční muzea, ale i tratě zajímavé svým okolím (vysokohorské železnice), nebo svými technickými parametry (historická vozidla, úzkokolejné tratě, tratě s vysokým převýšením fungující na ozubnicovém systému a jiné), nebo jejich kombinací. Právě okolo těchto atraktivit, dle stejného zdroje, se lze často setkat s celou nabídkou dalších služeb pro účely cestovního ruchu. Nejvyšší koncentraci těchto železničních atraktivit lze, dle Mervarta, najít na území Švýcarska. Avšak v menším měřítku se nachází i v ostatních státech Evropy. Jen na území České republiky jich stejný autor pojmenoval přes dvacet.

Úzké propojení dopravy a cestovního ruchu dále Šauer a kol. (2019) uvádí na změně podob cestovního ruchu s rozvíjející se dopravou. První organizovaný cestovní ruch byl spojen právě s rozvojem železnice, kdy Thomas Cook v roce 1846 (ČTK, 2008), vypravil první organizovaný železniční zájezd do Skotska. Účastníci cestovního ruchu dle Šauera a kol. (2019) v současné době dávají přednost rychlým způsobům dopravy, a tak využití železnice od dob prvních zájezdů Thomase Cooka výrazně pokleslo, a účastníci cestovního ruchu začali dávat přednost rychlejším způsobům dopravy v podobě dopravy silniční a letecké.

3.4.2 Železniční doprava a slow tourism

Na výhody spojení železniční dopravy a slow tourism je poukazováno na příkladu Malajsie (Noor a kol., 2014). Právě v ní, jak autor uvádí, je železnice využívána především místními obyvateli na přesun mezi jednotlivými velkými městy za účelem dojíždění, ačkoliv se v okolí jednotlivých tratí nachází mnoho turisticky zajímavých měst. Tam jsou ovšem, dle stejného zdroje, turisté dopravováni především auty či autobusy, či je nenavštěvují vůbec.

Samotný pojem slow tourism se dle stejného zdroje vyvinul z pojmu slowfood. Ten Zelenka a Pásková (2012) definují jako způsob gastronomie, kdy je jídlo prezentováno formou zážitku. Slowfood stejní autoři pojmají jako opak fastfoodu, přičemž je kladen důraz například na prostředí a kulturu stolování. Pojem slow tourism dle Noora a kol. (2014) zahrnuje nejen slowfood, ale klade důraz i na dopravu, hodnoty cestování, a vyzdvihuje především kvalitu požitku z cestování oproti kvantitě. Slovy Georgica (2018) je smyslem slow tourismu spíše poznat menší místo více do hloubky, než mnoho různých lokalit pouze velmi povrchně. Tím se, dle Georgica (2018), stávají turisté na určitý časový úsek součástí místní komunity, a samotné spojení s místními, a místní kulturou, se tak stává hlubší a více obohacující. Slow tourism stejný zdroj taktéž považuje za udržitelnější, šetrnější, a více přínosný pro místní komunitu. Proto je slow tourism aplikován a vyhledáván především cestovateli s menší enviromentální bublinou. Tito cestovatelé dle Páskové a Zelenky (2012) méně působí svojí kulturou na navštěvované území, a vytváří tak menší tlak na snižování autenticity destinace.

Jak nicméně uvádí Guiver a kol. (2016), slow tourism ve světě cestovního ruchu je sice poměrně aktuálním pojmem, nicméně byl populací uplatňován již v minulosti, a to dokonce miliony lidí. Formu slow tourismu spatřují například v kempování, karavaningu, ale i v podobě druhého bydlení. Tento pojem dle Zelenky a Páskové (2012) označuje místo, které je pro člověka přechodným bydlištěm, a je využíváno především k rekreačním účelům. Nejčastěji se dle Zelenky a Páskové (2012) vyskytují v přírodním či příměstském prostředí. V českých podmínkách tento jev známe především v podobě chalupaření či chataření.

Dopady využívání železnice v lokalitách, jako je malajská příroda, by dle Noora a kol. (2014) vedlo ke snížení emisí způsobených dopravou o 30 % oproti současnému využívání silniční dopravy. Železniční doprava, jak uvádí dále, současně využívá méně

energie než doprava silniční, a turisté dopravující se po železnici tedy přispívají k udržitelnosti životního prostředí. Jak navíc uvádí Fraga a Botelho (2016) na příkladu z Brazílie, železnice často vede přes chráněná území, která bývají i cílem jednotlivých návštěvníků. Využití železniční dopravy namísto té silniční (nejen na základě emisí, ale i svojí charakteristikou, kdy dopravní prostředky v železniční dopravě zastavují pouze na určitých místech) by, dle stejného zdroje, velmi přispělo k ochraně těchto chráněných území.

Použití železniční dopravy namísto dopravy silniční by, dle Noora a kol. (2014), navíc vedlo k většímu zájmu o města rozprostírající se kolem trati, která dosud nebyla turisty zcela poznána. To by dále vedlo k mnoha přínosům pro místní komunitu.

Vztah k udržitelným způsobům cestování se sice dle AQA Marketing Consulting (2020) zvyšuje, jeho míra se však liší napříč globální společností, a to i napříč Evropskou unií. Obecně se, dle stejného zdroje, velmi liší výsledky anket v jednotlivých zemích. Zatímco ve Velké Británii se o míru své uhlíkové stopy zajímá velká většina populace, v Itálii se o životní prostředí zajímá pouze každý pátý dotázaný. Značný rozdíl je, dle stejného dokumentu, zaznamenán i napříč věkovým spektrem populace. Na udržitelnost výroby produktů, které populace spotřebovává, klade důraz především mladší populace. Samotný dokument ovšem varuje před značným zkreslením těchto výsledků (lidé se dle něj snaží vypovídat lépe, než ve skutečnosti konají).

3.4.3 Železniční doprava v Evropské unii

Obyvatelé Evropské unie každý rok nacestují vlaky dohromady 450 000 000 000 kilometrů, a toto číslo se každý rok zhruba o 1,5 % zvyšuje (European Commission, 2018a). To z ní, dle stejného zdroje, činí po automobilové, letecké a autobusové dopravě čtvrtým nejvýznamnějším druhem dopravy na evropském území. Největší mírou k tomuto číslu přispívají státy s velkou rozlohou a velkým počtem obyvatel. Prvenství si v tomto ohledu, dle statistiky Evropské komise (2018a), drží sousední Německo následované Francií či Velkou Británií. Česká republika se v tomto žebříčku nachází na čtvrtém místě, kdy na jejím území nacestovali cestující v roce 2016 dohromady 10 900 000 000 kilometrů.

Celkově šlo, dle statistiky Evropské komise (2018a), v roce 2016 na území Evropy nalézt 217 081 kilometrů tratí, z nichž přibližně 53% je elektrifikováno. Nejdelší



Obrázek 2: Mapa železniční sítě v Evropě, zdroj: Carto Studio (2021)

železniční sítě lze nalézt ve státech rozlohou rozsáhlých, tedy v Německu, Francii, Itálii či Polsku.

Důležitou roli v oblasti železniční dopravy hrají též vysokorychlostní tratě, které se novodobě v rámci Evropy pokoušejí stát alternativou především pro dopravu leteckou. V roce 2017 bylo, dle statistiky Evropské komise (2018a), možno na evropském území nalézt celkem 8434km takových tratí, a další byly ve výstavbě. Vysokorychlostní tratě se dle Zelenky a Páskové (2012) vyznačují velkým poloměrem oblouků v zatáčkách, kvalitním kolejovým vrškem, a uzpůsobeným signalizačním zařízením tak, aby na nich vysokorychlostní vlaky mohly dosáhnout rychlosti nad 160km/h. Jako příklady vysokorychlostních vlaků v Evropě uvádí TGV ve Francii, X2000 ve Švédsku či německé ICE. Dále uvádí, že budoucnost vysokorychlostních vlaků (jejichž vývoj nyní probíhá především v Asii) je v soupravách, které se po trati pohybují bezkontaktně na magnetickém polštáři. Ve vývoji jsou v současné době dle Zelenky a Páskové (2012) i tratě, na kterých soupravy dosáhnou rychlosti do 500 km/h. Výše vyjmenované vysokorychlostní vlaky potvrzují fakt, že nejvíce kilometrů vysokorychlostních tratí se dle Evropské komise (2018a) nachází ve Francii, Španělsku a Německu.

3.4.4 Budoucnost a kroky k rozvoji železnice v Evropské unii

Evropská unie v současné době propaguje železniční dopravu, a i proto vyhlásila rok 2021 rokem železnice. V rámci propagace této marketingové akce (European Commission, 2022a) vyzdvihovala především její ekologickou stránku a bezpečnost. Dle jejich statistik je železniční doprava nejbezpečnější pozemní dopravou na světě. Dle Evropské komise (2018a) ztratí v souvislosti se železniční dopravou život řádově několik desítek cestujících ročně. V rámci ekologie vyzdvihují fakt, že 75% vlaky najetých kilometrů je provozováno elektricky poháněnými soupravami. Železniční doprava dle Evropské komise (2022a) v současné době dává práci přes 900 000 Evropanům.

Dle plánu na vyzdvižení železniční dopavy v Evropské unii, kterou ku příležitosti této akce vydala Evropská komise (European Commission, 2021a), železnice nenaplnuje svůj potenciál, a podílí se pouze na 10% mezinárodní dopavy. V rámci akčního plánu zveřejněného ve zmíněném dokumentu je navrženo několik konkrétních činů, které mají vést k zatraktivnění a vyššího naplnění potenciálu železniční dopavy.

Evropská komise (2021a) v tomto ohledu vyzdvihuje nutnost zavedení jednotného železničního trhu, kdy na příkladech na příkladu Itálie, Španělska, ale i České republiky a Slovenska uvádí možnost provádět železniční dopravu soukromými dopravci ziskově a bez ohrožení již fungujícího dopravního systému v zemi. Takto otevřený trh (nejen pro soukromé dopravce) poté, dle stejného zdroje, vede k zajímavějším nabídkám a nižším cenám na železnici.

Nezbytná je dle Evropské komise (2021a) taktéž zavedení evropské dopravní sítě. V této síti by, dle zmiňovaného dokumentu, byla doprava soustředěna a zajišťována ve vysokorychlostních koridorech (s povolenou rychlostí přes 160km/h) spojujících jednotlivé důležité evropské uzly. Díky této síti by se doprava mohla lépe plánovat a koordinovat. Ty nejdůležitější z výše zmíněných koridorů plánuje Evropská komise za podpory z evropského rozpočtu dostavět již do roku 2030.

Nezbytná je, dle stejného dokumentu, i spolupráce se státy mimo Evropskou unii pro dosažení celistvosti této sítě. Podpořit chce taktéž napojení železniční sítě na leteckou dopravu, kdy by, dle zmiňovaného akčního plánu, měla být na železniční síť napojena všechna letiště, jež odbaví přes 4000000 cestujících ročně.

Za nezbytnou je v citovaném dokumentu popsána i připravenost železničních pracovníků na vyšší výskyt mezinárodní železniční dopravy. Důraz, dle tohoto dokumentu, bude v budoucnu kladen na znalost jazyků států, ve kterých daný zaměstnanec bude operovat, a připravenost strojvedoucích na digitalizaci, které železniční doprava bude v budoucnu čelit. Z těchto důvodů chce Evropská komise (2021a) použít všemožné marketingové a jiné nástroje na zatraktivnění železniční dopravy na trhu práce především u mladé generace, a přilákat tak nové talentované pracovníky do tohoto oboru.

Důležitou součástí zatraktivnění mezinárodní železniční dopravy vidí Evropská komise (2021a) taktéž v zjednodušení systému prodeje jízdenek a ochrany cestujících v případě zpoždění. Evropská komise i v této době spatřuje nedostatky v systému prodeje jízdenek, které u železniční dopravy shledává složitější než v jiných odvětvích dopravy. Dle stejného zdroje je taktéž nezbytné cestující ubezpečit, že i v případě, že se jeden ze spojů, který během své cesty využije, zpozdí, dorazí do své cílové destinace (podobně jako tomu je například v letecké dopravě). Z tohoto důvodu budou v budoucnu upravena práva cestujících v železniční dopravě.

Evropská komise (2021a) taktéž navrhuje zpevnění spolupráce mezi leteckou a železniční dopravou. Členské země by, dle tohoto dokumentu, měly omezovat letecká spojení na těch linkách, kde existuje železniční spojení na podobné úrovni, jako té letecké. Letecké společnosti by taktéž měly nabízet železniční spojení jako způsob, jakým dopravit cestující na své dálkové lety. Mezinárodní železniční doprava by též dle Evropské komise měla být zproštěna daně z přidané hodnoty, díky čemuž by se mezinárodní spoje staly levnějšími.

Možnost propagace železniční dopravy vidí Evropská komise i u mladé generace. V rámci tohoto dokumentu vyzdvihuje svoji činnost v projektu Discover EU, a potenciál vidí i v podpoře cestování železniční dopravou na projekty Erasmus+, kterého se každý rok účastní přibližně milion mladých Evropanů.

3.4.5 Síťové jízdenky a Interrial

Síťové jízdenky jsou, dle Zelenky a Páskové (2012), jízdenky platné na určitém území či v rámci sítě jednoho dopravce. Díky této jízdence může cestující využívat zahrnuté spoje s výraznou slevou či bezplatně. Platnost těchto jízdenek je, dle stejného zdroje,

dále omezena časově či jiným způsobem (počet přestupů, počet kilometrů). Příkladem těchto jízdenek stejný zdroj uvádí BritRail Pass, EurailPass či Interrailpass. Význam síťových jízdenek vidí především ve formě podpory prodeje.

Právě z tohoto pohledu lze tuto definici částečně sloučit s výše zmíněným cílem Evropské komise, vedoucí ke zjednodušení prodeje cestovních dokladů v železniční dopravě. Hlavním důkazem o zájem v tomto ohledu je jízdenka na mezinárodním poli nejvýznamnější, a to jízdenka Interrail potažmo Eurail. (Hlavním rozdílem mezi těmito dvěma produkty je dle Studymoose (2022) cílová skupina těchto produktů. Zatímco jízdenka zvaná Interrail je nabízena evropské klientele, Eurail je nabízen zákazníkům zahraničním). Na tuto jízdenku od roku 1972, kdy dle Ottavianiho (2019) vstoupila na trh, cestovalo přes 10 000 000 cestujících.

Zajímavostí je (Lo Dico, 2019), že projekt jízdenky Interrail byl na samém začátku věkově omezen pro mladé lidi do 21 let. Tento věk byl, jak dále uvádí, postupně zvedán, až se Interrail roku 1998 stal věkově neomezený. Dle stejného zdroje byl tedy již tehdy pro mnoho Evropanů prvním evropským dobrodružstvím. Tato dobrodružství, dle Lo Dica (2019), v podobě výletu bez doprovodu rodičů, zahrnovala i socializaci na sdílených hostelových pokojích, alkoholové opojení, a poznávání cizích kultur z pohledu mladých Evropanů. Tyto zážitky dle de Boera (2017) byly i cenově dostupné, protože v roce 1998 stála jedna jízdenka pouze £ 27.50 (britských liber).

Svého největšího rozmachu se dle Lo Dico (2019) Interrail dočkal v osmdesátých letech minulého století, a svého vrcholu dosáhl v roce 1991, kdy počet prodejů této jízdenky dosáhl přes 400 000 kusů ročně. Od té doby díky politické situaci v Jugoslávii, a rozmachu letecké dopravy, zažíval pokles a v roce 2005 klesly prodeje až na 100 000 kusů ročně. V posledních letech ovšem prodej, dle Lo Dico (2019), znovu roste, a Interrail zažívá renesanci. Tento fakt, kdy se prodeje opět vrátily k 300 000 kusů v roce 2018 (Ottaviani, 2019), příkládá především ke stoupajícímu společenskému negativnímu nahlížení na leteckou dopravu, ale i již zmiňovanému dobrodružství a touze zažít zkušenosti spojené se slow tourismem.

V současné době lze na jízdenku Interrail navštívit přes 33 evropských zemí (Interrail, 2021) a již neslouží pouze pro železnici. V rámci jízdenky, jak uvádí ve své propagační brožuře (Interrail, 2021), spolupracují s přibližně čtyřicítkou železničních společností,

ale i společnostmi provozující trajektovou dopravu. Zakoupivší si zákazníci poté mohou využívat i různé výhody v navštívených destinacích, kterými jsou například slevy na ubytování, návštěvu muzeí, restaurační zařízení. V rámci nabídky si též cestující mohou vybrat z celé nabídky passů v závislosti na počtu zemí, které lze navštívit, či počtu dnů, ve kterých se cestující chystá pass využít.

Global Pass For unlimited travel on multi-country itineraries		One Country Pass For unlimited travel within single countries
Flexi Pass Types	Continuous Travel Pass Types	Flexi Pass Types
4 Day Pass select 4 rail travel days within a 1 month period	15 Day Pass unlimited rail travel for 15 consecutive days	3 Day Pass select 3 rail travel days within a 1 month period
5 Day Pass select 5 rail travel days within a 1 month period	22 Day Pass unlimited rail travel for 22 consecutive days	4 Day Pass select 4 rail travel days within a 1 month period
7 Day Pass select 7 rail travel days within a 1 month period	1 Month Pass unlimited rail travel for 1 month	5 Day Pass select 5 rail travel days within a 1 month period
10 Day Pass select 10 rail travel days within a 2 month period	2 Month Pass unlimited rail travel for 2 months	6 Day Pass select 6 rail travel days within a 1 month period
15 Day Pass select 15 rail travel days within a 2 month period	3 Month Pass unlimited rail travel for 3 months	8 Day Pass select 8 rail travel days within a 1 month period

Obrázek 3: Nabídka síťových jízdenek Interrail, zdroj: Interrail (2021)

Dle Studymoose (2017) si prvenství v počtu prodejů drží desetidenní varianta Global Passu. Nejvyšší prodeje Interrail, dle stejného zdroje, dosahuje ve Velké Británii, Německu, Švýcarsku, Španělsku či Švédsku. Hlavní cílovou skupinou je současně pro Interrail skupina mladých Evropanů do 26 let.

Tentýž server také v rámci svého rozboru této síťové jízdenky sestavil SWOT analýzu s následujícími body (Studymoose, 2017):

- Silné stránky:
 - Na trhu nemá žádnou konkurenci. Za jedinou konkurenci považuje leteckou dopravu, která oproti Interrail může nabídnout rychlejší variantu dopravy a často výhodnější cenovou nabídku.
 - V rámci své sítě zahrnují všechny přepravce potřebné pro cestu svých zákazníků.

- Silné jméno značky.
- Většina stanic se nachází v center měst, což činí globální cestování vlakem pohodlné.
- Slabé stránky:
 - Jízdenky pro část společnosti nemohou naplnit očekávání v porovnání s leteckou dopravou (pohodlí, rychlost cesty), tudíž tuto klientelu automaticky ztrácejí.
 - Technické problémy a další finanční náklady s rezervováním místenek na určitých povinně místenkových spojích (kterých je v Evropě celá řada a je komplikované se v nich vyznat).
 - Vysoká cena především pro mladé cestovatele.
- Příležitosti:
 - Možnost uzavírání nových smluv s novými dopravci, a s tím spojená možnost rozšíření sítě destinací, které mohou cestující jízdenkou navštívit (Maroko, Libye, Irán, Saudská Arábie, Mexiko...).
 - Zavedení skupinových jízdenek.
- Hrozby:
 - Rozvoj letecké dopravy.
 - Potenciální založení podobného produktu pro cestování autobusy .

4 Praktická část práce

4.1 Historie projektu Discover EU

1.3. 2018 Evropská komise učinila k tomuto projektu první kroky. Celkové náklady byly vyčísleny na 12 milionů euro za rok 2018 (European Commission, 2018b). Díky této částce, jak krátká mediální zpráva uvádí, má projekt za cíl až 30 000 Evropanům přiblížit cíle Evropské unie. Těmi jsou dle stejné zprávy *„vzdělávací mobilita, aktivní občanská společnost, sociální inkluze a solidarita mezi evropskou mládeží“*. Zpráva taktéž slovy komisaře pro vzdělávání, kulturu a sport Tibora Navracsicse zmiňuje důležitost vzdělávání i mimo prostor třídy, a fakt, že kontakt s jinými evropskými kulturami v reálném světě povede k podpoře evropské identity a zájmu o její kulturu a kulturní památky.

Myšlenka tohoto projektu se ale objevuje již v roce 2015 ve článku Vincenta Emmanuela Herra a Martina Speera pro server Politico (Herr a kol, 2015).

Ti v tomto článku vyzdvihují projekty jako Erasmus+ či další evropské projekty výměny mládeže. Právě na nich, dle autorů, vznikají spojení lidí z různých částí Evropy, které vedou k vzájemným porozuměním, respektu, a touze po poznání rozdílností v Evropě. Autoři ovšem poukazují i na nedokonalosti těchto projektů. *„Erasmus + je skvělý program, ale od jeho počátku, v roce 1997 či pár let okolo, se dle mých informací tohoto programu zúčastnila pouze 2% Evropských občanů“* (CoR Trainee, 2021, s. 5). uvádí Emmanuel Herr pro podcast Next Stop

Jeho myšlenku v tomtéž rozhovoru podporuje slovy, že 40% Evropské populace nikdy nebylo za hranicemi jejich země.

„A tento rozdíl mezi lidmi, kteří cestují a kteří ne, není pouze politováníhodná skutečnost. Představuje i velký problém pro Evropu, protože Evropa je postavená na diverzitě. Takže pokud někdo není schopen tuto diverzitu zažít na vlastní kůži, je pro něj skutečně složité porozumět, ocenit, a podporovat projekt celoevropské společnosti. Toto je skutečná myšlenka za iniciativou jízdenek Interrail zdarma“ (CoR Trainee, 2021, s. 4-5).

Proto autoři přišli s myšlenkou darování měsíční Interrail jízdenky každému mladému Evropanovi bez ohledu na vzdělání a zázemí, ze kterého pochází.

Interrail jízdenky jsou dle Herra a Speera správným způsobem realizace tohoto projektu díky tomu, že jde o jeden z nejlepších vynálezů Evropy, který kdy podpořil cestování mládeže po Evropě. Jízdenku za 461 eur v té době navíc v porovnání s dluhy Evropské banky považovali za pomíjivý (Herr a kol, 2015).

4.2 Kritika projektu Discover EU

To, co autoři považují za pomíjivou částku, kritici považují jako vyhozené peníze, či kupování přízně mladých voličů organizacemi Evropské unie. V roce 2022 bylo na projekt Discover EU vyčleněno 26 000 000 euro (European Commission, 2021b). Na rok 2023 projekt počítá dokonce s rozpočtem 33 000 000 euro (European Commission, 2022b).

Web Debating Europe (2018) právě tuto problematiku diskutoval s již zmiňovaným Emmanuelem Herrem a Tiborem Navracsicsem. První zmiňovaný ve článku uvádí, že je to nejlepší možný způsob, jak oslovit a ovlivnit celou generaci Evropanů za těchto finančních podmínek. Ačkoliv přiznává, že se jedná o nákladný projekt, mohou tyto peníze ovlivnit životy mnoha lidí k lepšímu. Další aspekt takto použitých peněz navíc vidí v podpoře cestovního ruchu především v jižní a jihozápadní Evropě. Herr tedy ve stejném článku věří, že projekt má potenciál přinést více peněz, než kolik na něj bude vynaloženo (Debating Europe, 2018).

Tibor Navracsic navíc pro web Debating Europe (2018) uvádí, že takto vynaložené peníze vidí jako investici. Nikoliv jako indoktrinaci mladých evropskou myšlenkou. Evropská unie, dle jeho slov, chce tímto krokem dopřát mladým Evropanům evropskou zkušenost ještě předtím, než se budou moci zapojit do Erasmů, a dalších evropských projektů.

European Youth Forum (2018) v roce vydalo prohlášení s návrhy na zlepšení tohoto projektu. Dle této organizace projekt tak, jak je vymyšlený, nemá potenciál zasáhnout skutečně všechny mladé Evropany. Obzvláště pak ty, o kterých Herr mluví jako o „neprivilegovaných“. Dle organizace v konečném důsledku poslouží pouze těm, kteří si již mohou dovolit cestovat. Proto bude zapotřebí rozsáhlá informační kampaň, a zapojení místních organizací mládeže, pro šíření povědomí o tomto projektu.

Projekt by, dle stejné organizace, navíc měl zajistit zapojení i pro obyvatele států s omezenými vlakovými spojeními či územími, kam se vlaky nelze fyzicky dostat (například Kypr či Malta). Věk 18 let je navíc, dle European Youth Forum (2018), omezující pro ty mladé, kteří se projektu nemohou zúčastnit z časových důvodů (z důvodu školní docházky, či povinné vojenské služby). Mnoho potenciálních účastníků se, dle stejného dokumentu, navíc nemůže projektu zúčastnit z důvodu dalších nákladů spojených s cestou, jako je ubytování v navštívených zemích. Dle stejného zdroje by bylo řešením zajištění oficiální „couchsurfing sítě“ za pomoci místních organizací mládeže, které by navíc mohli pomoci na jejich cestě Evropanům s handicapem, či jinými zvláštními potřebami.

European Youth Forum (2018) navíc pochybuje o skutečnosti, že tento projekt má skutečně potenciál splnit cíle, jakými jsou boj proti stereotypům, mezikulturní vzdělávání, či vznik mezikulturních přátelství. Dle stejného zdroje je pro dosažení těchto cílů zapotřebí do plánů účastníků zapojit aktivity spojené s organizacemi, které již mají zkušenosti s výměnnými programy mládeže, či dobrovolnickými aktivitami.

European Youth Forum (2018) taktéž kritizuje, že 23% z celkových finančních zásob Evropské unie, vyhrazených na Erasmus programy, bude investováno právě do tohoto projektu, bez jistých konkrétních výsledků. Proto požaduje průběžné hodnocení úspěšnosti dosažení cílů tohoto projektu ze strany Evropské unie.

Ideální alternativou realizace projektu Discover EU by tedy, dle European Youth Forum (2018), byla možnost financovat z fondů Evropské unie schválené itineráře cest mladých Evropanů, které by byly prováděny ekologickými způsoby dopravy (vlak či jiné alternativy). Součástí těchto cest by muselo být zapojení do dobrovolnické či vzdělávací mládežnické organizace na území jiného státu. Tyto itineráře by poté pro své obyvatele vytvářeli mládežnické organizace v každé z účastnických zemí. Druhou alternativou by bylo, že by tak dělali, a odesílali ke schválení, sami mladí Evropané.

Požadavky této organizace byly částečně vyslyšeny v roce 2022, kdy Evropská komise (2022c) v rámci své Příručky k programu Erasmus+ 2023 představila projekt s názvem „Discover EU – akce pro začlenění“. Tento projekt má za úkol cílit na jedince, kteří by si přihlášku do projektu Discover EU sami nepodali (z důvodu

ekonomických, sociálních, kulturních či zdravotních). V rámci tohoto projektu mohou mládežnické organizace v členských zemích požádat o Interrail jízdenky pro 1 až 5 osmnáctiletých Evropanů s takto omezenými příležitostmi. Tito jednotlivci či skupiny poté budou moci cestovat v doprovodu dospělého vedoucího, a celá cesta proběhne za výrazného finančního přispění Evropské unie (70 euro na účastníka na den).

4.3 Statistiky projektu Discover EU

Do konce roku 2022 proběhlo již 7 výběrových kol pro účast do projektu Discover EU. Celkem se o Interrail jízdenky od roku přihlásilo 916000 Evropanů z čehož 212700 bylo vybráno, a mohli svoji cestu uskutečnit. Z České republiky bylo obdarováno necelých 5000 mladistvých (European Youth Portal, 2023c).

V průběhu let se měnila skladba států, které se do projektu mohly zapojit. Do roku 2021 se kromě nynějších států Evropské unie zapojovala též Velká Británie. Od roku 2022 mezi účastnické země patří též takzvané Třetí země přidružené k programu Erasmus+ (European Commission, 2022c), tedy Severní Makedonie, Srbsko, Island, Lichtenštejnsko, Norsko a Turecko.

4.4 Budoucnost projektu Discover EU

Autoři myšlenky ovšem mysleli dále než za projekt, který nyní nese název „Discover EU“. Jak uvedl v roce 2021 Herr (CoR Trainee, 2021), jejich cílem je darovat jízdenku Interrail zdarma každému Evropanovi, který právě dovrší 18 let. Takových je dle jeho informací každý rok 4 500 000, a finanční náklady s tím spojené jsou odhadovány na 1 miliardu euro ročně. Financování projektu takové velikosti vidí v penězích, kterými teď Evropská unie přímo či nepřímo podporuje leteckou mezinárodní dopravu (v podobě podpory malých lokálních letišť, či daňové výjimky pro letecké palivo kerosin). Další finance by ubíral z rozpočtu, který každoročně míří do zemědělství (odpovídá jedné třetině rozpočtu Evropské unie).

Projekt současně vidí i jako hozenou rukavici pro železniční sektor v Evropě. Právě železniční společnosti by podle něj měly zachytit množství mladých lidí, kteří po ní s darovanou Interrail jízdenkou cestují, vzbudit u nich pozitivní zájem o železnici, a pokusit se je na ní udržet. Ať už ve formě cestujících, kteří v ní uvidí alternativu pro leteckou dopravu, nebo budoucích zaměstnanců.

4.5 Realizace projektu Discover EU

Pravidla a průběh projektu je podrobně popsán na webu European Youth Portal (2023a). Projekt je, dle tohoto webu, realizován v jednotlivých kolech, která jsou zpravidla dvě za rok. V daném kole se vždy mohou přihlásit občané z výše zmiňovaných zapojených států, kteří jsou narozeni v rozmezí určeným pořadatelem (zpravidla tak, aby jim v průběhu cesty bylo 18 let). Tyto skutečnosti jsou následně ověřovány v průběhu vyplňování online formuláře, který kromě osobních údajů ověřuje i správnost cestovního dokumentu. Osoby se sníženou možností pohybu, či jinými speciálními potřebami, mohou v tomto formuláři o těchto potřebách informovat.

Žadatelé o účast v projektu musí během procesu taktéž uvést, zdali chtějí cestovat sami, či ve skupině maximálně pěti spolucestujících. V tomto případě se žádosti jednotlivých žadatelů spojí v jednu společnou, a v případě výhry této žádosti, je účast garantována všem žadatelům pod touto žádostí.

V následujícím kroku je žadatelům položeno 5 kvízových (a velmi snadno dohledatelných) otázek Evropské unii a iniciativách Evropské unie vůči mladým Evropanům. Následuje jedna doplňující otázka, kde má žadatel za cíl odhadnout celkový počet žadatelů projektu v kole, do kterého právě žádá (jedná se tedy o tipovací otázku). Na základě odpovědí na tyto otázky jsou následně vybíráni úspěšní žadatelé.

Všechny vyplněné elektronické přihlášky jsou potom rozděleny do skupin na základě národnosti žadatelů. Každé zemi je totiž určen určitý počet Interrail jízdenek na základě kvót stanovených Erasmus + programem (European Youth Portal, 2023b). Země s vysokými počty obyvatel zpravidla získají více jízdenek než menší země zapojené do projektu. Kupříkladu zatímco v říjnu 2022 bylo Německu přiřazeno 8537 jízdenek, v případě České republiky to bylo 1100. Nejméně jízdenek získalo Lichtenštejnsko se 17 jízdenkami (European Commission, 2022b). V rámci těchto národnostních skupin je poté udělán žebříček na základě správnosti odpovědí na 5 kvízových otázek zmíněných výše, a doplňující tipovací otázky.

Evropská komise ve spolupráci s Evropskou výkonnou agenturou pro vzdělávání a kulturu (AECEA) na základě počtu žádostí, a vytvořených žebříčků, potvrdí vybrané účastníky, kteří jsou následně elektronicky kontaktováni. Je také sestaven seznam

náhradníků pro případ, že by se rozpočet pro dané kolo navýšil, nebo si některý z vybraných žadatelů jízdenku nevyzvedl.

Vybraní účastníci si následně mohou vybrat ze 2 možností pro realizaci jejich cesty, a to možnosti flexibilní a neflexibilní. Společně mají to, že účastníci jsou v obou případech povinni vycestovat alespoň do jedné země, která je také zapojená do Discover EU projektu, a není zemí, odkud cestu uskutečňují (nejčastěji jejich země pobytu, kde mohou cestovat pouze pro účel cesty ze země a navrácení do země). Organizátoři též pro účel projektu stanovují mezní termíny, ve kterých mohou účastníci cestovat (z pravidla 1 rok). V rámci tohoto roku mají možnost cestovat po dobu jednoho měsíce.

Rozdíly mezi flexibilní a neflexibilní variantou jsou následující:

Tabulka 1: Varianty Discover EU jízdenek

Flexibilní varianta	Neflexibilní varianta
Není požadován itinerář. Dny, ve kterých se účastníci rozhodnou cestovat zůstávají libovolné až do doby, kdy účastník aktivuje svoji jízdenku.	Účastníci odevzdají organizátorovi přesně stanovený itinerář (včetně datumů, destinací a časů cesty), které již od rezervace jednotlivých cest nelze změnit.
Účastníci mohou v průběhu jednoho měsíce v sedmi zvolených dnech pomocí vlakové dopravy cestovat kdekoli po Evropě bez omezení na počet navštívených zemí.	Účastníci mohou navštívit maximálně 2 země zapojené do projektu Discover EU (vyjímaje tranzitních zemí a země, ve které svou cestu začali). Celá cesta se musí uskutečnit v průběhu jednoho měsíce.
Účastník si na vlastní náklady musí platit rezervace ve vlacích, pokud použije povinně místenkové vlaky.	Veškeré rezervace jsou plně proplaceny , avšak celá cesta nesmí přesáhnout částku 251 euro.

Zdroj: vlastní zpracování, 2023

Výjimkou v případě těchto dvou možností jsou účastníci, kteří chtějí cestovat do Irska a na ostrovy Island, Malta a Kypr. Těmto účastníkům jsou individuálně pořízeny letenky, avšak jejich limit je počtem omezen. Stejně tak je individuálně řešen způsob

dopravy účastníků žijících v těchto pozemně nepřístupných (spolu s ještě vzdálenějšími enklávami Evropské unie v Africe, Atlantském oceánu a dalších) destinací na pevninskou Evropu.

4.6 Již provedené výzkumy o projektu Discover EU

Výzkumy na téma tohoto projektu byly provedeny především autory projektu (tedy Evropskou komisí), a měly sloužit jako zpětná vazba od účastníků po každém z uskutečněných kol. Možná právě proto je tento dokument neveřejný, a jednotlivé výsledky lze dohledat pouze zprostředkovně skrz dokumenty jiných autorů.

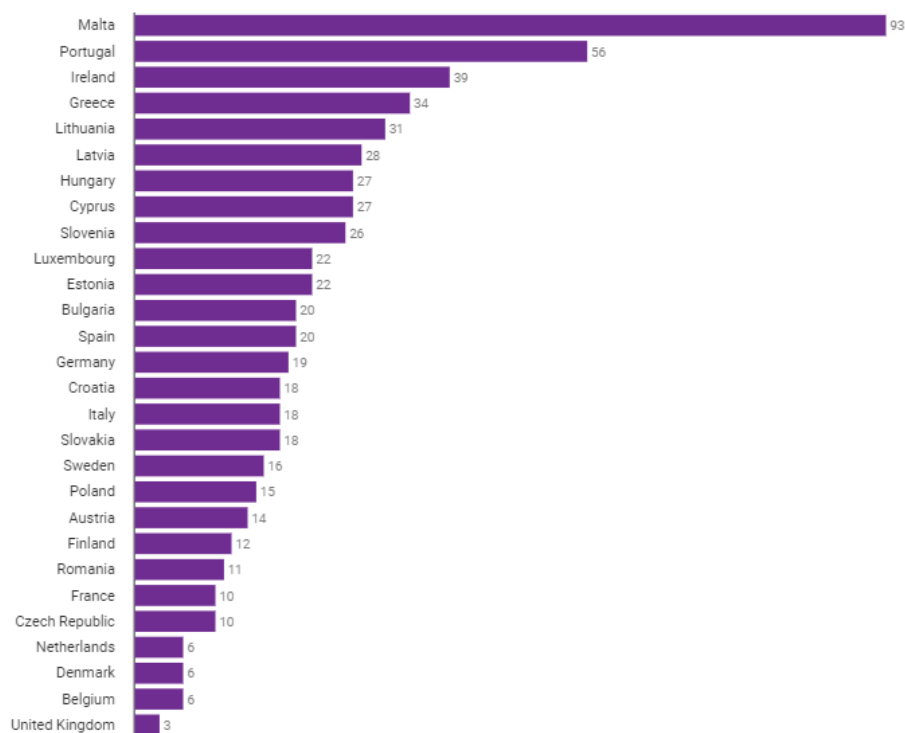
Kraszuk (2018) ve svém dokumentu zveřejnil část výsledků z prvního kola, které například uvádí, že 69% respondentů by bez podpory nebyli schopni podobnou cestu podniknout. Mezi aktivity, které provozovali během cesty, účastníci ze seznamu vybrali nejčastěji ochutnání místní kuchyně, návštěvy památek a sociální kontakt s cizinci. Většina účastníků za přínos iniciativy, dle stejného zdroje, považuje zkušenost s plánováním cesty, schopnost vypořádat se s náhlými událostmi a získání pocitu větší samostatnosti. Zajímavý je ovšem i druhý konec žebříčku. Pouze 30% respondentů uvedlo, že poprvé cestovalo samo, 36% poté, že poprvé cestovalo s přáteli. 84% respondentů poté v tomtéž dokumentu uvedlo, že celý projekt zcela, či z velké míry, naplnil jejich očekávání.

Gusejnov (2012) poté tyto data doplňuje o informace, že (s ohledem na věk účastníků) byla většina zapojených studenty vysokých či středních škol. Ostatní výdaje spojené s cestou většina účastníků financovalo z financí od rodičů a brigád. Většina účastníků se, dle stejného zdroje, o projektu dozvěděla od rodiny a přátel, či ze sociálních sítí. Naopak noviny, rádia či televize v celoevropském průměru oslovily pouze třetinu účastníků, škola poté každého desátého zúčastněného.

Právě marketing je ovšem zajímavá, a současně neuspokojivá stránka celého projektu. Zajímavých výsledků docílili Seitler a Pauli, když v roce 2019 srovnali počet přihlášených do projektu s počtem 18letých občanů v zemi.

Young Europeans in free Interrail tickets

Number of DiscoverEU applicants per thousand 18-year-olds with EU citizenship by country



Obrázek 4: Počet účastníků Discover EU v jednotlivých zemích, zdroj: Seitler a kol. (2019)

Nejnižší zájem o projekt byl zpozorován ve Velké Británii, kdy se do projektu přihlásili pouze 3 osmnáctiletí ostrované z 1000. V České republice poté zájem dosahoval 1%. Naopak největší zájem ve zmíněném roce o projekt projevili mladí Malťané, kde se přihlásilo necelých 10% z možných účastníků. O něco menší chuť účastnit se projektu poté projevili Irové či Portugalci. Ve stejném článku je taktéž zmíněno, že zájem o druhé kolo byl celoevropsky nižší, než ve zmíněném prvním kole. V kontextu je ve stejném článku uváděna souvislost s výsledky anket, které zmiňují nakolik byli mladí Evropané (ve věku od 19 do 25 let) spokojeni s účastí jejich země v Evropské unii. Zatímco ve Velké Británii si 59% respondentů odpovědělo, že by jejich země měla být v Evropské unii, v již zmíněném Portugalsku toto číslo dosahovalo 72%.

4.7 Sběr informací a průběh šetření

4.7.1 Řízené rozhovory

První část výzkumu probíhala formou řízených rozhovorů s deseti bývalými účastníky projektu. Táto fáze probíhala od 16.11.2022 do 28.2.2023. Celkem bylo

nahráno a zaznamenáno necelých 5 hodin záznamu těchto rozhovorů. Rozhovorů bylo provedeno celkem deset, a to vcelku dvěma, způsoby.

Tři z deseti účastníků byli zpovídáni osobně. Společně měli to, že se všichni v rámci programu Erasmus+ účastnili semestru na univerzitě v Rize, kde byli také za účelem rozhovorů osloveni. Těmi to účastníky jsou:

- Respondent č.1: Laurence z Belgie, která se projektu zúčastnila v roce 2019. Svoji cestu poté využila na pětidenní návštěvu její kamarádky z Německa. Pro tuto variantu zvolila neflexibilní variantu jízdenky.
- Respondent č.2: Anna z Francie, která se zúčastnila projektu v roce 2022 až ve věku 21 let, a na cestě strávila 17 dní. Svoji možnost vycestovat využila k cestě do Německa a Prahy.
- Respondent č.3: Tom z Německa, který se zúčastnil projektu v roce 2022 ve svých 20 letech, a na cestě strávil 26 dní. Své plány musel během cesty razantně změnit, a nakonec cestoval po Nizozemsku, Belgii, Lucembursku, Francii, Itálii a Švýcarsku.

Komunikace s touto skupinou účastníků během rozhovoru probíhala v angličtině. Všichni tazatelé z této skupiny byli dotazováni osobně, a rozhovor byl nahráván zvukově na mobilní telefon.

Dalších šest respondentů bylo osloveno přes facebookovou skupinu #DiscoverEU Official. Jedná se především o účastníky z prvních kol projektu, jelikož byli k rozhovoru osloveni již v únoru roku 2022. Těmito účastníky jsou:

- Respondent č. 4: Kinga z Polska, která se projektu zúčastnila v roce 2018, a jednalo se tedy o první kolo celého projektu. Cestou navštívila Berlín, Amsterdam, Rotterdam, Brusel, Paříž a Londýn.
- Respondent č. 5: Yde původně z Nizozemska, který momentálně žije v Bruselu. Svoji cestu absolvoval v roce 2021, a během ní navštívil Berlín, Gdaňsk, Krakov a Vídeň.
- Respondent č.6: Milán z Maďarska, který se projektu zúčastnil v roce 2018 během prvního kola projektu. Během své cesty navštívil Vídeň, Prahu, Paříž, Florencii a Řím.

- Respondent č.7: Mateusz z Polska, který svoji cestu absolvoval v roce 2022. Během své cesty se vydal do Skandinávie, a do svého itineráře zařadil i stopování a kempování. Následně se během roku vydal na Discover EU meet-up do Prahy.
- Respondent č.8: Charley ze Severního Irska (tedy země, která následně vystoupila z Evropské unie, a již není účastnickou zemí projektu). Cestovala v roce 2019, a navštívila Francii, Itálii, Německo a Belgie. Jako jediná taktéž musela řešit dopravu na pevninskou Evropu.
- Respondent č.9: Venise z Francie. Ze všech respondentů rozhovorů je nejaktivnější v Discover EU komunitě. Zúčastnila se i meet-upu v Bruselu. Svoji cestu absolvovala v roce 2019, a navštívila během ní postupně Belgie, Anglii, Řecko, Českou republiku a Německo.

Doposud se tedy jedná o dostupný výběr zkoumaného vzorku. S těmito respondenty komunikace během rozhovorů probíhala taktéž výhradně v anglickém jazyce. Samotné rozhovory byly prováděny přes sociální síť Facebook (na základě přání dotazovaných ve formě audio či videohovorů) se zaznamenáváním audio stopy na externí zařízení.

Poslední respondent byl záměrně vybrán jako účastník z České republiky, a byl kontaktován osobně na základě osobní znalosti a vědomí, jakým způsobem tento respondent naložil s darovanou jízdenkou. Jedná se tedy o záměrný výběr výzkumného vzorku.

- Respondent č.10: Vojtěch z České republiky. Svoji cestu absolvoval v roce 2019 a svoji jízdenku využil na třídní návštěvu Budapešti.

Tento respondent byl dotazován česky prostřednictvím sociální sítě Facebook, a rozhovor byl nahráván pouze zvukově.

Pro respondenty byl připraven soubor třiceti otázek. Prvních šest z nich lze charakterizovat jako identifikační otázky na osobních informace o účastnících.

Následující 2 otázky byly zaměřené na první myšlenky ohledně projektu. Byly tázány proto, aby tazatel věděl, jakým způsobem rozhovor ubírat, a na které oblasti projektu se s daným dotazovaným zaměřit důkladněji.

Následoval soubor otázek vztažených k jednotlivým výzkumným otázkám. Ke každé z výzkumných otázek bylo vztaženo přibližně 5 otázek. Poslední, uzavírací otázka, byla opět vztažena k závěrečným dojmům účastníka o projektu.

Soubor otázek byl velmi orientační, a na základě rozhovorů s předešlými účastníky upravován. Taktéž mezi jednotlivé otázky byly vkládány další, které reagovaly na průběh právě prováděného rozhovoru. Dotazovaly se na témata, která tazateli přišla zajímavá, nebo se o nich respondent byl ochoten rozhovořit více, a považoval je za důležitá. Právě v závislosti na tomto faktoru se lišila délka jednotlivých rozhovorů, která se pohybovala v rozmezí 12 až 55 minut.

Rozhovory se taktéž tazatel snažil vést v uvolněném duchu tak, aby se dotazovaní mohli cítit co nejpohodlněji, a více se o svých cestách rozhovořili. Součástí byly tedy i cestovatelské příběhy, které se staly mimo hranice projektu Discover EU, a nebyly zcela relevantní pro výzkum. Před spuštěním nahrávání rozhovorů byl taktéž každý účastník ujištěn, že tazatel není žádným způsobem organizačně spojen s autory a organizátory projektu Discover EU, a mohou být ve svých výpovědích zcela upřímní a kritičtí.

4.7.2 Vyhodnocování řízených rozhovorů

Veškeré rozhovory byly pro účel vyhodnocení přeloženy (až na respondenta z České republiky), a následně přepsány do psané formy. V rámci jednotlivých rozhovorů byly poté pro účel další analýzy vyznačeny společné body výpovědí jednotlivých dotázaných a výroky, které se od všech ostatních značně lišily, nebo byly považovány za zajímavé a podstatné.

Takto bylo ze všech rozhovorů vyjmuta přibližně 160 výroků. Některé z nich jsou následně použity v kapitole „Výsledky šetření“. Primárním cílem ovšem bylo tyto výroky zobecnit, a následně použít při vytváření dotazníku pro širší spektrum Discover EU účastníků.

4.7.3 Dotazník

Dotazník byl v konečném důsledku složen z 95 položek. V souvislosti s výše zmíněným cílem (tedy ověřit relevantnost tvrzení na větší skupině respondentů), byla většina těchto otázek koncipována způsobem Likertovy škály. Cílem těchto otázek bylo tedy zhodnotit na pětibodové stupnici od „zcela nesouhlasím“ po „zcela

souhlasím“, nakolik respondent souhlasí s uvedeným tvrzením. Pro úplnost mimo stupnici byl přidán i bod „není relevantní pro moji cestu“, aby nedošlo ke zkreslení výsledků, vzhledem k pestrosti způsobů realizace cest tohoto projektu a faktu, že i projekt samotný se časem vyvíjel, a některé okolnosti za dobu existence projektu výrazně změnily.

Celkové složení bylo následující:

- 2 identifikační otázky (zaměřené na místo původu a čas, kdy s Discover EU jízdenkou cestovali)
- 1 otázka zaměřená na prvotní myšlenky ohledně projektu (shodná s jedním z bodů řízených rozhovorů)
- Zhodnocení čtrnácti výroků zaměřených na plánování cesty
- Otevřená otázka na vypsání destinací, které účastníci navštívili
- Zhodnocení deseti výroků zaměřených na motivaci účastníků k návštěvě vybraných destinací
- Zhodnocení deseti výroků zaměřených na spojení cesty účastníků se slow tourism
- Zhodnocení pěti výroků zaměřených na zkušenosti s cestováním před zapojením účastníků do projektu Discover EU
- Zhodnocení deseti výroků zaměřených na skutečnost, zdali projekt změnil pohled respondentů na cestování
- Otevřená otázka na částku, kterou respondenti museli vynaložit v souvislosti s jejich účastí na projektu
- Zhodnocení 21 výroků zaměřených na benefity, které projekt přinesl účastníkům projektu
- Zhodnocení 16 výroků zaměřených na oblasti, ve kterých by mohla Discover EU projekt zlepšit
- 1 otevřená otázka týkající se nebezpečí, které pro účastníky během cesty vyvstala
- 1 otázka dotazující se na další faktory, které jsou pro účastníky Discover EU důležité, a nebyly dotázány výše

Dotazník byl realizován pouze v anglickém jazyce pro snadnou dostupnost účastníkům z celé Evropy. Takto vytvořený dotazník byl následně pilotně testován za pomoci respondentky z Belgie. Na základě tohoto testování byly přeformulovány některé otázky tak, aby byly pro respondenty lépe srozumitelné. Respondenti pro tento dotazník byly osloveni na již zmíněné facebookové skupině #DiscoverEU Official. Skupina má v době psaní této práce přibližně 85 000 členů. Tuto skupinu veřejně podporují i organizátoři samotného projektu, a je veskrze veřejně dostupná. Cílit má na bývalé, současné, i budoucí účastníky projektu. Dle zveřejněných příspěvků jsou ovšem jejími členy i lidé, kteří vybráni do projektu nebyli. Z výše uvedeného vyplývá, že nelze zcela přesně vymežit, kolik lidí spadající pod vybraná kritéria (tedy absolvent Discover EU projektu) bylo výzvou pro vyplnění dotazníku osloveno. I díky aktivní snaze udělat zveřejněný příspěvek v dané skupině co nejviditelnější a nejpopulárnější (čemuž se tak v porovnání s ostatními příspěvky skutečně stalo, a počet reakcí u příspěvku se pohyboval na trojnásobku oproti průměru, a získal i podporu oficiálního účtu European Youth organizace) počet vyplněných dotazníků odpovídá hodnotě 120. Ačkoliv se oproti celkovým 212700 Evropanům, kteří se již projektu zúčastnili, jedná o zanedbatelné číslo, zahrnuje respondenty z celkem 27 států Evropy.

Národnostní složení respondentů výše zmíněné ankety bylo následující:

Tabulka 2: Rozdělení respondentů dotazníkového šetření

Rakousko	1	Bulharsko	1
Belgie	8	Česká republika	17
Dánsko	2	Estonsko	3
Španělsko	1	Maďarsko	9
Finsko	3	Litva	3
Francie	6	Severní Makedonie	1
Německo	6	Polsko	19
Řecko	2	Rumunsko	5
Irsko	2	Slovensko	6
Itálie	4	Chorvatsko	2

Lucembursko	1		
Nizozemsko	7		
Portugalsko	4		
Slovinsko	1		
Švédsko	3		
Švýcarsko (<i>jízdenku získal(a) díky Francouzskému občanství</i>)	1		
Velká Británie	2		
Celkem respondentů ze „západních zemí“	54	Celkem respondentů z „východních zemí“	66

Zdroj: vlastní zpracování, 2023

Jednotlivé země bylo pro účel pozdější analýzy poté na základě historických souvislostí rozděleny na 2 skupiny. A to země „západní“ a země „východní“. Hranici mezi těmito dvěma regiony měla pro účel výzkumu přibližně vymezovat historicky stanovená železná opona.

V rámci rozdělení účastníků na rok, kdy cestu absolvovali, je rozdělení následující:

- 4 účastníci absolvovali cestu v roce 2018,
- 20 účastníků absolvovalo cestu v roce 2019
- 3 účastníci absolvovali cestu v roce 2020
- 4 účastníci absolvovali cestu v roce 2021
- 81 účastníků absolvovalo cestu v roce 2022
- 8 účastníků absolvovalo cestu v roce 2023

Tato disproporce je přisuzována jednak aktivitě v oslovené facebookové skupině, kdy obecně nejaktivnější bývají účastníci, kteří se projektu zúčastnili nedávno. Dále mezi lety 2020 a 2021 projekt zasáhla covidová vlna, a účastníkům byla nabídnuta možnost odložit výhru do doby, než se celá situace uklidní (i proto někteří

respondenti absolvovali cestu později, než v 18 letech). Propad v roce 2023 poté způsobuje skutečnost, že je práce psána na začátku tohoto roku, a většina (107 z celkových 120 účastníků) se projektu zúčastnila v letních měsících.

4.8 Výsledky šetření

4.8.1 Navštívené destinace účastníky projektu Discover EU

Pro lepší pochopení kontextu bude nejdříve uvedeno, jaké destinace respondenti během svých cest navštívili. Tabulka níže uvádí, kolikrát se v itineráři jednotlivých účastníků objevily destinace z jednotlivých zemích (pakliže během své cesty účastník navštívil více destinací v rámci jedné země, tato země se stále započítává pouze jednou). Za navštívenou destinaci je pro účel výzkumu destinace, ve které účastník strávil alespoň 6 hodin, a dané místo tedy nepoužil pouze pro přestup mezi vlaky.

Tabulka 3: Počet návštěv jednotlivých zemí v rámci projektu Discover EU

Německo	65	Norsko	7
Rakousko	51	Rumunsko	6
Itálie	47	Velká Británie	6
Francie	45	Finsko	5
Maďarsko	38	Bulharsko	4
Česká republika	37	Estonsko	4
Nizozemsko	35	Lucembursko	4
Španělsko	23	Monako	4
Dánsko	22	Řecko	3
Slovinsko	21	Malta	3
Švýcarsko	21	Lotyšsko	3
Slovensko	19	Irsko	2
Švédsko	18	Litva	2
Belgie	16	Kypr	1
Chorvatsko	14	Srbsko	1
Polsko	10	Bosna a Hercegovina	1
Portugalsko	9		

Zdroj: vlastní zpracování, 2023

Z pohledu jednotlivých měst je tabulka nejčastěji navštívených destinací následující:

Tabulka 4: Počet návštěv jednotlivých měst v rámci projektu Discover EU

Vídeň	46	Stockholm	11
Budapešť	36	Madrid	10
Berlín	36	Salzburg	10
Praha	34	Brusel	10
Amsterdam	32	Krakov	7
Paříž	31	Lisabon	7
Barcelona	20	Oslo	7
Bratislava	19	Bledské jezero	7
Benátky	19	Monaco	6
Řím	17	Rotterdam	6
Milán	17	Drážďany	6
Hamburg	16	Helsinky	5
Kodaň	16	Split	5
Nice	15	Sofia	5
Mnichov	15	Verona	5
Florencie	13	Marseille	5
Lublaň	12	Porto	5
Záhřeb	11	Bologna	5

Zdroj: vlastní zpracování, 2023

Z výše uvedeného lze vidět, že na předních příčkách se nacházejí hlavní města států, nacházejících se ve středu Evropy. Ty se, i na základě provedených rozhovorů, částečně stávají součástí cesty přirozeně, právě díky své poloze. Často totiž leží na významných železničních uzlech. Pro Ydeho se tedy Vídeň s Berlínem nacházela na jeho cestě z Belgie do Polska. Pro Kingu byl Berlín přirozeným výchozím místem pro její cestu z Polska do západní Evropy.

Motivací pro návštěvu konkrétních míst bylo ovšem, na základě provedených rozhovorů, více. Vybrané motivace zmíněné v rozhovorech byly následně doplněny o další předpokládané motivace, přeformulovány do formy výroků, a předloženy v dotazníku ke zhodnocení relevantnosti.

Graf motivace průměrného účastníka dotazníku vypadá následovně:



Graf 1: Vyhodnocení dotazníku – motivace účastníků pro navštívení vybraných destinací, zdroj: vlastní zpracování, 2023

Čím dále od středu se body u konkrétní motivace nacházejí, tím relevantnější daná motivace pro průměrného účastníka Discover EU je.

Nejčastější motivací pro cestovatele v rámci projektu Discover EU je **poznání nového místa**. Tato motivace byla často uváděna i v rámci rozhovorů, a byla například motivací Ideho pro návštěvu Polska. Doslova uvádí: „*Myslím si, že návštěva Polska byla iniciativa mého kamaráda, který chtěl navštívit více východní Evropu. Polsko bylo nejvýchodnější místo, kde jsme kdy byli. Takže cílem bylo objevit zemi, kde jsme nikde nebyli. Která bude trochu jiná než země, které známe.*“ S touto motivací nesouhlasili pouze 2 ze 120 respondentů dotazníku. Tito dva respondenti byli naopak, na základě ostatních odpovědí, výrazně více motivováni pozitivní zkušeností z předchozí návštěvy vybraných destinací.

Druhým nejzásadnějším kritériem pro návštěvu destinace byla, dle respondentů, bezpečnost v dané destinaci. K výroku: „**Navštívil(a) jsem destinace uvedené výše, protože jsem je považoval(a) za bezpečné**“, se pozitivně vyjádřili tři čtvrtiny respondentů. Toto téma v rozhovoru otevřela i Kinga. Ta během své cesty cítila v nebezpečí během noci strávené v Bruselu. Jak popisuje: „*Cítila jsem se v nebezpečí. Protože jsem holka, a cítila jsem se v nebezpečí. Protože někteří muži říkali zvláštní věci*“

jako „Hezký zadek!“ nebo tak něco.“ I přesto se do města chce vrátit, aby si na město udělala jiný, lepší obrázek. Otázka bezpečnosti se během výzkumu objevila ve velké míře a bude jí věnována speciální kapitola.

Na třetí příčce v míře důležitosti se u respondentů objevil aspekt dobrodružství. Toto slovo se, více než v jiných případech, prolínalo celým rozhovorem s Mateuszem. Ten se v rámci cesty vydal do Skandinávie, kde spal v divoké přírodě pod stanem, a část své cesty absolvoval i stopem. Za jeden z nejzajímavějších příběhů, který se mu během cesty stal, považuje následující: *„Jednou jsem zariskoval, a stopoval dále od hlavní cesty. I když jsem věděl, že tam nebude jezdit tolik aut. Takže jsem věděl, že pravděpodobně budu muset zpět jít pěšky. Ale nakonec, když jsem šel kolem cesty, mě nabraly dvě norské babičky, které byly opravdu milé. Nakonec jely na druhou stranu, než potřebovaly, aby mě vyhodily na lepším místě. Dokonce mi daly nějaké croissanty, a věci, které si nakoupily a nesnědly. Takže mě to zahřálo u srdce.“* Ačkoliv se jedná o velmi abstraktní výraz, dobrodružství mimo něj během své cesty hledaly dvě třetiny respondentů dotazníku.

V průměru důležité pro účastníky Discover EU byly i ceny ve zvolených destinacích. S výrokem: **„Navštívil(a) jsem destinace výše, protože ceny v daných destinacích byly dostupné“**, zcela nesouhlasilo 14 ze 120 respondentů, přičemž společným jmenovatelem jejich cest byly destinace ve Skandinávii či Švýcarsku. Tyto destinace ze svých plánů vyškrtla například Venise, protože *„na to neměla peníze.“* Mateusz, který právě Skandinávii navštívil, ceny komentoval následovně: *“A další stránkou byl rozpočet. Protože na jednu stranu to jsou jedny z nejdražších míst na světě, na druhou stranu můžeš spát zdarma v přírodě, takže jsem v podstatě nic za ubytování neutratil. Což, kdybych jel do západní Evropy, tak by pro mě byly drahé i hostely.“* Financím a cenám je nicméně věnována celá kapitola níže.

Kategorii výroků, na kterých se širší skupina účastníků neshodne zastupuje: **„Navštívil(a) jsem destinace výše, protože to bylo spontánní rozhodnutí.“** Tuto motivaci ve svém rozhovoru zmínila Venise, kdy na otázku, zda za návštěvami destinací byla nějaká hlubší myšlenka, odpověděla: *„Ne, bylo to spontánní. Rozhodla jsem se jeden den, že chci do Prahy. A kamarádka vytvořila skupinu, kdo se ke mně chce přidat. Já totiž měla hlavní destinace, které jsem chtěla navštívit. Vídeň, Benátky, Berlín. A nakonec jediná z nich byla Praha. Takže Praha pro mě byla opravdu důležitá. A*

ostatní byly rozhodnutí ze dne na den. A byla legrace to plánovat takhle. Já prostě jsem taková, když cestuji.“ Zatímco 50 ze 120 respondentů s tímto výrokiem veskrze souhlasí, 38 z nich tento názor absolutně odmítá.

Stejným způsobem se účastníci neshodnou i na výroku týkající se znalosti jazyka, kterým se v navštívené destinaci mluví. Právě o jazykové bariéře se během rozhovoru zmínila Britka Charley: *„Abych byla upřímná... Zase tolik jsem s cizími lidmi nemluvila, protože úroveň angličtiny v mnoha zemích, které jsem navštívila, nebyla na tak dobré úrovni. A já se snažila naučit pár slov z jejich jazyka abych jim to usnadnila.*“ Během cesty tedy nejraději vzpomíná na setkání v Paříži s dívkou z Nového Zélandu, kde se jazykové bariéře vyhnula zcela. Anna se v jejím rozhovoru v souvislosti s návštěvou Amsterdamu zmínila, návštěvu Amsterdamu považovala za *„jednoduchou destinaci“*, protože se tam snadno domluvila francouzsky.

Znalost jazyka hrála určitou roli i při výběru destinace v případě Milána: *„Ano, navštívil jsem Itálii jako poslední destinaci. Samozřejmě nás Itálie zajímala. Navštívili jsme Florencii a Řím. A asi taky hrálo roli to, že jsem mluvil Italsky, a chtěl jsem si tento jazyk procvičit. Použít moji znalost. Byl jsem již předtím v Itálii na týden, a užil jsem si, že se tím jazykem dorozumím. Takže jsem to chtěl zažít znovu“*, komentoval Milán svoji motivaci k návštěvě Itálie. Jazyková bariéra průměrně hrála roli v případě přibližně třetiny dotázaných. Zbytek zastává k výroku: **„Navštívil(a) jsem destinace výše, protože jsem mohl(a) použít jazyk, který jsem znal“**, nesouhlasný či neutrální názor.

Přibližně pětina respondentů též hodnotila souhlasně výrok: **„Navštívil(a) jsem si destinace výše, protože jsou kulturně podobné místu, kde žiji.**“ Tato podobnost byla pro Milána jedním z důvodů, proč na cestě do západních zemí preferoval zastávku v Praze, a ne Berlíně. Dle něj je Praha oproti Berlínu nejen více zajímavá a fotogenická, ale je též *„podobná Budapešti, a to i kulturní podobností.*“ Jak ale odpovídá následně na otázku, jestli se do Prahy chystá znovu: *„Praha je sice zajímavá a plná krásných míst, ale protože je to blízko Maďarska, nyní se tam nechystám.*“ Stejný názor jako on zastává 56 ze 120 účastníků, kteří s výrokiem na začátku odstavce nesouhlasili. Zbytek respondentů má k tvrzení neutrální postavení.

Další motivace pro vybrání konkrétních destinací vzešla z rozhovoru s Mateuszem. Ten během svého komentování důvodů pro výběr Skandinávie zmiňuje i následující: „*Můj přístup k zemím, jako je Benelux, byl, že je tam jednoduché cestovat. Nemusíš cestou trávit tolik času, protože mají letiště. A je jednodušší tam udělat několik víkendových výletů. A objet Baltické moře? Zaprvé je to větší podstoupení. A jsou tam místa, kam se jiným způsobem než po zemi, nedostaneš. Takže jsem použil železnici v místech, kde se nic jiného nenabízí. Protože sice Norsko má dobrou leteckou síť, ale když jsem spal nadivoko ve stanu a tak, nebylo by to jinak možné.*“ Motivování dopravní odlehlostí navštívených míst bylo na základě dotazníku i dalších 33 ze 120 respondentů. Jejich destinace se přitom nachází ve všech částech Evropy, a nelze v nich najít společné body.

V průměru nejméně relevantním se pro respondenty dotazníku stal výrok: „**Navštívil(a) jsem destinace výše, protože jsem je již destinaci navštívil(a), a líbilo se mi tam.**“ S tímto tvrzením souhlasilo pouze 22 ze 120 dotazníků. O 72 ze 120 účastnících lze na základě jejich odpovědí tvrdit, že si pro jejich cesty vybrali zcela nové destinace, se kterými nemají žádné zkušenosti. Zvolili totiž u výše zmíněného výroku varianty „zcela nesouhlasím“ nebo „není relevantní pro moji cestu“.

4.8.2 Vliv projektu Discover EU na účast jednotlivce v cestovním ruchu

Pro pochopení tohoto tématu je dobré si nejdříve upřesnit, kdo byli účastníci projektu Discover EU v době, kdy se do projektu přihlašovali. Kupříkladu Yde si o projektu myslí následující: „*Řekl bych že je to skvělá záminka k cestování. Je to snadný způsob, jak začít s cestováním. Byl to skvělý způsob, jak pokrýt část nákladů spojených s cestou. A bylo pro mě snazší přemluvit kamaráda, aby se mnou cestoval.*“ Byl tedy již rozhodnutý cestovat, a projekt mu pro to nabídl příležitost. Podobně jako on o projektu smýšlelo dalších 52 ze 120 respondentů, kteří jednou ze dvou souhlasných odpovědí ohodnotili výrok: „**Discover EU pro mě byla „jen další záminka cestovat“.**“ Se stejným výrokiem nesouhlasilo 62 respondentů ze stejného vzorku. Zbytek volil neutrální odpověď.

Pouze 24 ze 120 respondentů dále ohodnotilo nesouhlasně výrok: „**Před Discover EU jsem často cestoval(a) do zahraničí (například se školou či s rodiči).**“ Na

základě rozhovorů se v největší míře jednalo o návštěvy okolních zemí automobilovou dopravou, či letecké zájezdy do přímořských destinací.

Překvapující byla i míra souhlasných odpovědí s výrokem: „**Před Discover EU jsem často cestoval(a) do zahraničí bez doprovodu dospělého.**“ Souhlasně odpovědělo celkem 48 ze 120 respondentů. Taktéž 102 ze 120 respondentů zvolilo jednu ze dvou souhlasných verzí odpovědí u výroku: „**Myslím si, že jsem byl(a) v osmnácti letech na tuto cestu připraven(a).**“ A to i přesto, že v případě rozhovorů respondenti, kterým se realizace jejich cesty posunula kvůli pandemii covidu 19, veskrze ocenili posunutí jejich cesty. „*Osobně si myslím, že bylo lepší v tomto věku, protože se nyní cítím sebevědomější a možná bych v osmnácti necestoval tak daleko*“, uvedl Tom. „*Jsem ráda, že se to posunulo. Protože v osmnácti bych si možná všechno tak neuvědomovala a neušila*“, doplnila Anna. Práci s napsáním podobného názoru si dalo i 5 dalších respondentů v otevřené otázce na konci dotazníku.

Většina respondentů tohoto dotazníku již byla k cestování motivovaná. Výrok: „**Vždy jsem chtěl(a) podniknout cestu, jako je tato**“, souhlasně hodnotilo 108 ze 120 respondentů. Překvapivě u tohoto výroku nejsou žádné rozdíly mezi respondenty z východních a západních zemí.

Například Milán z Maďarska toto téma během rozhovoru komentoval následovně: „*Pamatuji si, že před Discover EU mi přišlo všechno mimo střední Evropu, na západ od východního Německa, Česka a Rakouska, velmi daleko, a nedostupné. Ale Discover EU mi ukázalo, že ty místa existují, a není složité tam jet. Není to tak drahé. A Evropa není tak velké místo, abych se téměř na jakékoliv místo nebyl schopný dostat za den. Do Berlína je to jeden den, do Paříže den a půl. Uvědomil jsem si díky tomu, že se tam můžu snadno dostat.*“

Důvod vidí i v historických událostech. „*Obzvláště lidé vyrůstající před rokem 1989 cestovali po východním bloku. Československo, východní Německo, tato místa... Protože vědí, že tato místa jsou dostupná, a jsou to místa, kam bys „měl cestovat“. Ale poté se Evropa stala dostupnou, a volně přístupnou. Tyto země vstoupili do EU. Ale stále se lidé bojí cestovat a nevidí důvod cestovat.*“

Když mluvím s lidmi z Berlína, vidí Evropu z jiné perspektivy. Hledají, kam by se měli podívat příští týden, nebo další měsíc. Ale pro východní země i návštěva Rakouska je velká věc, kterou plánují rok dopředu.“

Ačkoliv by tato slova odpovídala statistikám UNWTO z roku 2018, výše uvedené výroky se na výzkumném vzorku dotazníkového šetření nepotvrdily. Respondenti dotazníku byli vesměs motivováni k cestování již před přihlášením do projektu, a to bez ohledu na místo pobytu. Respondenti dotazníkového šetření se názorově rozcházejí i v přístupu k jeho slovům o tom, že Evropa jim přijde menší místo než v době, kdy na Discover EU vyjížděli. Odpovědi jsou v rámci připravené škály rovnoměrně rozprostřené i při hodnocení jeho slov o tom, že v rámci cesty zjistil, že cestování není tak drahé, jak si myslel.

To ovšem neznamená, že se projekt nepodepsal na jejich vztahu k cestování. „*Po Discover EU jsem zjistila, že chci cestovat více a více“*, hodnotila svoji cestu v rozhovoru Anna. S jejími slovy souhlasí 115 ze 120 respondentů. Cesty respondentů jsou příslibem do budoucnosti i pro jednotlivé destinace, které během svých cest navštívili. Výrok: „**Chtěl(a) bych znovu navštívit některé z mých Discover EU destinací**“, souhlasně ohodnotilo 113 ze 120 respondentů. Na základě rozhovorů se tedy na opětovnou návštěvu může těšit například Brusel, Vídeň, Florencie, Paříž, Řím, Berlín, Praha, Stockholm či Kodaň. Projekt tedy má potenciál naplnit slova UNWTO (2016). Ta uvádí, že mladí cestovatelé jsou pro jednotlivé destinace výhodní i pro svůj vysoký potenciál k návratu do ní, pakliže je destinace zaujme.

Anna taktéž v rozhovoru zmínila jinou zajímavou myšlenku, se kterou mnoho respondentů souhlasilo. Na otázku, co by zpětně na své cestě změnila, odpověděla: „*Chtěla bych být více otevřená v Amsterdamu. Byla jsem až moc zaměřená na program, a v konečném důsledku jsem chtěla mít více času na obyčejné bytí v tom městě.*“ S tímto výrokiem přeformulovaným do podoby: „**Po Discover EU jsem zjistil(a), že bych si přál(a), aby mé plány byly méně striktní, a já tak měl(a) během cesty více času na „nicnedělání“**“, souhlasily tři čtvrtiny respondentů.

Většina respondentů taktéž během cesty zjistila, že cestování je bezpečnější, než si mysleli. S tímto výrokiem souhlasilo 84 ze 120 respondentů, a to i přes potíže řešené v kapitole „Bezpečnost účastníků“. 108 ze 120 respondentů taktéž souhlasně

hodnotilo výroky: „**Po Discover EU jsem zjistil(a), že dokážu přežít v místech, kde se nedorozumím místním jazykem.**“

4.8.3 Vliv účastníků Discover EU na osobnost účastníků

„Byla to posilující zkušenost. Zlepšilo to moje zkušenosti a schopnosti.“ Tuto větu během rozhovoru pronesl Mateusz, a zcela tak vystihl obsah této kapitoly. Koneckonců u výroky: „**Po absolvování Discover EU si myslím, že to byla posilující zkušenost**“, se mezi respondenty dotazníkového šetření objevila pouze jedna nesouhlasná odpověď.

Jaké konkrétní benefity projekt pro osobnosti účastníků přináší? „*Minulý semestr jsem byl v USA. Bylo to šílené, protože jsem tam byl sám. Ale díky Discover EU, kdy jsem cestoval téměř sám, jsem se cítil sebejistě, že dokážu být v zahraničí sám, a neztratím se tam. Dokážu přežít. Takže si myslím, že mě to ovlivnilo*“, zmiňuje v rozhovoru Milán. Právě dodané sebevědomí bylo hodnoceno i v rámci dotazníků jako průměrně nejrelevantnější. S výroky: „**Myslím si, že díky Discover EU jsem si posílil(a) sebevědomí**“, souhlasilo 108 ze 120 respondentů.

Venise v rozhovoru zmiňuje i slovo dospívání: „*Dospívání ve smyslu, že ti projekt pomůže dospět. Myslím si, že v osmnácti je to jedna z nejlepších zkušeností, které můžeš mít. Ku příkladu. V mém případě to byla první cesta bez dospělého. Musela jsem si sama sehnat rozpočet. Musela jsem si všechno naplánovat. A bylo mi 18. To je moment, kdy se stáváš oficiálně dospělým. Bylo to skutečně užitečné. Vrátila jsem se, a okamžitě jsem začala univerzitu. A cítila jsem se více dospělá. Hodně jsem se toho o sobě naučila.*“ Podobně jako ona se, dle názorů respondentů, díky projektu stalo dospělejšími i 107 dalších účastníků dotazníkového šetření.

Tomova odpověď na otázku, co se díky projektu naučil o sobě, zmiňuje další faktor: „*Že ne pokaždé potřebuji plán. Pokaždé jsem chtěl vědět, co mi přinese budoucnost. A měl jsem velmi dobrý plán. Opravdu jsem se na něj těšil. Ale poté jsem dorazil do Francie, a všechno se pokazilo. V tu chvíli jsem neměl žádný plán, a musel jsem improvizovat. Takže to je to nejdůležitější, co jsem se naučil. Zůstat klidným.*“ Jejich vlastní schopnost improvizace si na základě dotazníkového šetření uvědomilo i dalších 103 ze 120 respondentů. S výroky: „**Myslím si, že díky Discover EU jsem**

zjistil(a), že ne vždy potřebuji striktní plán“, poté souhlasilo 96 ze 120 respondentů.

106 ze 120 respondentů se díky Discover EU naučili i zajímavé informace o destinaci, které navštívili. Laurence během návštěvy překvapilo, že v Německu neslaví Den válečných veteránů. V případě Kingy to byla přátelskost obyvatel Francie. Ydeho překvapila míra, v jaké se ve střední Evropě stále používá hotovost. Mateusze překvapili komáři ve Finsku. Jiní zase navštěvovali místní muzea, a komentované prohlídky městem. Lze tedy konstatovat, že se toho účastníci rozhovorů naučili skutečně mnoho, a mnohdy měli problém jmenovat jednu konkrétní věc.

„Musím říct, že od Discover EU projektu jsem více flegmatická. Dokážu se rozhodnout i pro nejistá řešení. „Půjdu do toho!“ Potřebovala jsem práci, abych sehnala peníze na výlet. Tak jsem ji sehnala. Poprvé jsem byla v práci právě díky projektu“ zmiňuje další z přínosů projektu pro její osobnost Venise. U výroku: **„Myslím si, že díky Discover EU častěji říkám: „No co... Půjdu do toho!““**, zvolilo jednu ze dvou souhlasných variant odpovědí 92 ze 120 respondentů dotazníků.

„Moje nejoblíbenější část před Discover EU projektem byla samotná příprava. Když jsem se díval, co navštívit. Hledal jsem ubytování, psal jsem si všechno na papír... Zkrátka plánování... I za moji kamarádku, která to nechala na mě. Takže jsem plánoval všechno, a samotného mě překvapilo, jak hladce vše nakonec proběhlo. A od té doby vím, že jsem na tyto věci dobrý, a že vše zvládnou naplánovat. Když jsem navštívil USA, tak jsem také vše plánoval sám, a bylo to nakonec ještě složitější“, zmiňuje Milán další edukativní faktor celého projektu. Alespoň nějaký časový úsek musel plánování věnovat každý účastník projektu. A s výrokem: **„Myslím si, že díky Discover EU jsem zjistil(a), že jsem dobrý/á v plánování“**, souhlasilo 95 ze 120 respondentů.

„S kamarádkou jsme si začaly lézt na nervy“, jak uvedla jedna Češka v dotazníku, nejspíše není očekávaný výsledek cesty. Jinou zkušenost se svým spolucestovatelem měl ale Yde: *„Jsem schopný přežít s kamarádem bez toho, abych začal být frustrovaný, i když jsme spolu trávili veškerý čas po dobu 2 týdnů.“* Jak dále uvádí, s tímto kamarádem se o krátkou dobu později vydal i na Erasmus+ do Švédska. Pozitivní vliv na přátelství se spolucestovatelem měl projekt, na základě dotazníkového šetření, v 72 případech

z 91 (ostatní uvedli, že pro ně výrok nebyl relevantní, a pravděpodobně tedy cestovali sami).

Další pozitivní vliv měl projekt na účastníky v oblasti komunikace. „*Nebyl jsem sice stydlín, ale nebyl jsem si jistý, jestli si poradím mimo moji zemi. A došlo mi, že jsem dobrý v komunikaci s ostatními. Že v zahraničí neumřu*“, uvádí Milán. „*Že dokážu na cestě mluvit s každým, bez ohledu na to, abych zpochybňovala úroveň mé angličtiny*“, doplňuje ho Kinga. S výrokem: „**Myslím si, že díky Discover EU jsem zjistil(a), že dokážu komunikovat v cizím jazyce**“, souhlasilo 86 ze 120 respondentů. U širšího výroku: „**Myslím si, že díky Discover EU jsem zjistil(a), že jsem dobrý/á v komunikaci**“, jednu ze dvou souhlasných odpovědí zvolilo 90 ze 120 respondentů.

V neposlední řadě se během rozhovorů v individuálních případech objevily dva faktory, které byly pro životy účastníků obzvláště důležité. Sice se na druhotném ověření v dotazníkovém šetření nepotvrdily jako četné, ale pro svoji důležitost zde jsou zmíněny.

První z nich zmínil Yde. Nebyl sice součástí jeho Discover EU cesty, ale jiné Interrail cesty, kterou absolvoval se svojí rodinou o několik let dříve: „*A vlastně na onom výletě jsem se s mamkou začal učit švédštinu. A poté jsme v tom pokračovali. Takže postupem času jsem minulé léto navštívil Švédsko znovu, v rámci Erasmu, po učení švédštiny po dobu několika let. A částečně jsem se švédsky domluvil. Nedokázal jsem v ní vést dlouhé konverzace, ale bylo fajn rozumět všem nápísům ve městě, nebo restauraci.*“ Discover EU cesta má tedy na základě těchto slov potenciál dát někomu impuls k učení nového jazyka. V širší škále respondentů v rámci dotazníkového šetření poté u výroku: „**Myslím si, že díky Discover EU jsem se začal(a) učit jazyk země, kterou jsem navštívil(a)**“, jednu ze dvou souhlasných odpovědí zvolilo 27 ze 120 respondentů.

Druhý faktor zmínila Venice. „*Ano, mělo to důsledek. Protože teď studuji Evropské právo. A nemyslím si, že bych si to vybrala nebýt Discover EU. Na bakaláři jsem studovala Evropské právo a nyní Digitální právo. Ale se zaměřením na Evropské právo. Mělo to důsledek.*“ Účast Discover EU tedy ovlivnil její budoucí profesní kariéru. „*Dává ti šanci uvědomit si smysl života*“, doplňuje ji účastnice v rámci otevřené otázky v dotazníkovém šetření. S výrokem „**Myslím si, že díky Discover EU jsem zjistil(a),**

čemu se chci věnovat v mé budoucí kariéře“, jednu ze dvou souhlasných odpovědí zvolilo 19 ze 120 respondentů.

4.8.4 Vliv účastníků Discover EU na vnímání Evropské unie

„Před cestou jsem již byla velmi proevropská. Byla jsem šťastná za to, být Evropankou. Evropská unie nám dává mnoho věcí, ale nedocházelo mi, že jsme všichni stejní. Věděla jsem to, ale ne tolik, jako teď. Má mysl se soustředila na státy, ne na lidi v nich. A teď vidím, že jsme všichni stejní. Věděla jsem, že státy jsou si rovny, a všichni musí platit nějaké poplatky Evropské unii. Teď vidím, že my lidé máme různé kultury a různé jazyky, ale jsme nějak jednotní. Měla jsem po projektu zkrátka jiný názor na Evropskou unii.“

Tato slova zazněla v průběhu rozhovoru s Venise, a nejspíše nejlépe vystihují jeden ze záměrů organizátorů tohoto projektu. Posílit vztah k Evropské unii pomocí zážitku. Pomocí kontaktu s jinou kulturou, pomocí komunikace s lidmi z jiných zemí tak, jak to popisuje Kuhnová (2017).

Venise v rozhovoru uvádí výše uvedená obecná slova i na konkrétních detailech: *„Myslela jsem si, že s lidmi, se kterými se potkám, budeme velmi rozdílní. A pak mi došlo, že se díváme na stejné seriály, filmy, posloucháme stejnou muziku. A došlo mi, že jsme stejní. Jen mluvíme jinými jazyky. Máme jinou kulturu, ale v konečném důsledku máme jednu jednotnou evropskou kulturu. A všichni tu jsme kvůli Evropské unii. Myslela jsem si, že tam ty rozdíly budou větší. Jsme sice z různých zemí, ale máme toho tolik společného. To bylo překvapující.“*

Venise v rámci projektu byla aktivní již před samotnou cestou. Potkávala se s účastníky z jiných zemí v momentě, kdy navštívili její domovskou Paříž. To samé dělala i po projektu, a má z těchto aktivit mnoho přátel po Evropské unii. Organizátoři ji za svoji aktivitu, a pomoc v oficiální facebookové skupině pozvali i na meet up do Bruselu. Ten popisuje slovy: *„V Bruselu byl obrovský meet up a pozvali mě. Takže jsem přijela. Platili mi za hotel, za jízdenku na vlak, za jídlo, za všechno. A byl tam den, kdy jsme se bavili s lidmi o vylepšení Evropy, udržitelnosti cestování, a životního prostředí. Poznávali jsme se mezi sebou. A „brainstormovali“ jsme nad nápady. Druhý den jsme*

navštěvovali kulturně zajímavá místa. Byli jsme v muzeu železnice. Byli jsme v Bruselu 3 dny. Ten poslední den jsme navštívili město“.

I z těchto slov je patrné, že záměr organizátorů, je vzbudit v účastnících nadšení pro evropskou myšlenku. Nakolik jsou v tomto úspěšní, bylo ověřeno v rámci dotazníkového šetření nejen na základě slov výše.

Prvním posuzovaným faktorem jsou nové kontakty a přátelé. Právě v přeshraničním přátelství vidí i Kuhnová (2017) cestu k posílení evropské myšlenky. Pouze 53 ze 120 účastníků hodnotilo souhlasně výrok: **„Díky Discover EU jsem poznal(a) nové lidi, se kterými jsem stále v kontaktu.“** V mnoha případech se i během rozhovorů objevovaly případy, že s danými jedinci účastníci již sice v kontaktu nejsou, ale stále se „sledují“ na sociálních sítích. Kontakt zkrátka časem vyprchal. Pozitivněji již vyznívají slova respondentů dotazníku, kteří se v souvislosti s novými lidmi zmínili u zcela otevřené otázky, a potřebu se mezinárodně socializovat tedy považovali za důležitou.

„Přála bych si, abych bývala potkala na cestě více nových lidí! Myslím si v tomto ohledu, že meet-upy ve městech jsou opravdu dobrý nápad, a v budoucnu by se měly plánovat častěji“, poukazuje na důležitost těchto událostí jedna z účastnic.

„Myslím si, že jsem potkal někoho, kdo se později stal mojí první přítelkyní“, popisuje štěstí, kterého na cestě potkalo, jiný z nich. *„Během mé cesty jsem poznal lásku, což jsem nečekal“*, doplňuje další.

Pro účely vytváření přátelství vznikla i skupina na Facebooku, moderovaná oficiálními účty Evropské unie. Přes ní se ve svých rodných městech s účastníky setkávali nejen Venice, ale i Vojtěch. *„Facebooková skupina a přátelství, skrze sociální síť, ještě před samotnou cestou, je skutečně krásný zážitek! Získala jsem mnoho nových přátel pouze na základě toho, že jsme oba vyhráli jízdenku od Evropské unie! Miluji tuto komunitu a skutečnost, že je za ní mnohem více, než jen vlaková jízdenka zdarma!“*, popisuje důležitost skupiny jedna z respondentů dotazníku.

Tato skupina některým účastníkům slouží i pro hledání spolucestovatelů na část, nebo celou cestu. Jednu respondentku dle jejích slov nechtěly rodiče na cestu pustit na cestu samotnou, a proto najít si někoho přes sociální síť, pro ni byla jediná možnost. Jak ale uvádí jiná účastnice: *„Je poměrně složité najít spolehlivého*

spolucestovatele. Neznala jsem nikoho, kdo onu jízdenku vyhrál, a tak jsem musela použít facebookovou skupinu. Posléze jsem ale dostávala zprávy od velmi podezřelých účtů.“ Rizika spojená se sociálními sítěmi jsou tedy součástí i tohoto projektu.

S lidmi, se kterými účastníci přišli do kontaktu na cestě, ve skrze zanechali na účastnících pozitivní emoce. Sto ze 120 respondentů dotazníky souhlasilo s výrokiem: **„Díky Discover EU jsem zjistil(a), že Evropané jsou velmi přátelští a vstřícní.“** O pět méně respondentů poté souhlasí s výrokiem: **„Díky Discover EU jsem zjistil(a), že lidé v Evropě jsou nápomocní.“**

Dalším aspektem poznání ve vztahu k Evropské unii je kultura. S tvrzením: **„Díky Discover EU jsem zjistil(a), že kultura v Evropě je velmi rozmanitá“**, souhlasilo 97 ze 120 respondentů. Jak uvádí například Tom: *“ Zajímavé bylo, jak moc jsou lidé různí podle zemí, ze kterých jsou. Chovají se k sobě navzájem jinak. A to bylo zajímavé.“* Zážitkem z Itálie na toto téma se přidává i Milán: *„Italové jsou přátelští, ale... Byli turistickou destinací po stovky let, a vědí, jak přesvědčit lidi pro utrácení peněz v jejich zemi. Kupříkladu jsme byli v Římě, a přišel za námi majitel restaurace. Byl velmi přátelský. Zeptal se nás odkud jsme, řekl že miluje Maďarsko. Samozřejmě, že je to jen hra, ale přiměl nás jíst v jeho restauraci, která byla předražená. Protože byl dobrý herec, a Italové pracující v turistickém sektoru jsou dobrými herci.“*

Co je pro jednoho poznání o kultuře a lidech v nové zemi, to pro jiného může být ztráta předsudků a stereotypů. Během rozhovorů byla několikrát v této souvislosti skloňována Francie, a averze místních vůči anglickému jazyku. *„Francouzi nemluví rádi anglicky a nemají rádi turisty, kteří mluví anglicky, a ne francouzsky. Vidíš to na jejich tvářích, když s nimi mluvíš anglicky. Slyšel jsem o tom i předtím, ale považoval jsem to za drby. Nejsou to drby. Kamkoliv jsme přišli, dívali se na nás opovržlivě“*, uvádí ze své zkušenosti Milán.

Jinou zkušenost má Kinga, která na otázku nahodilých setkání a konverzací s místními odpověděla následovně: *„Překvapilo mě to, ale mladí Francouzi se mnou mluvili anglicky radši než francouzsky. A doporučili mi navštívit nějaké kostely, a kde a co jíst.“*

Stejně rozpolcené byly i odpovědi v dotazníku na výrok: **„Díky Discover EU jsem ztratil(a) předsudky o místech, které jsem navštívil(a).“** Souhlasně tento výrok hodnotilo 48 ze 120 respondentů. Dalších 37 respondentů tento výrok hodnotilo

nesouhlasně. Neutrálně na otázku odpovědělo 34 respondentů, a poslední nezmiňovaný uvedl, že předsudky nebyly k jeho cestě relevantní.

V závislost na vědomí, že tři z respondentů rozhovorů byli zpovídáni během jejich pobytu na Erasmu v Rize, a další účast na Erasmu v průběhu rozhovorů zmiňovali, vyvstala otázka, zdali má Discover EU spojitost i s aktivitami účastníků na dalších projektech Evropské unie. Kupříkladu Laurence mimo Erasmus+ v Rize následně navštívila i Evropskou výměnu mládeže v Belgii. Tyto souvislosti byly prověřeny na základě výroku: **„Díky Discover EU jsem se zúčastnil(a) i dalších projektů Evropské unie (Erasmus+, Evropské projekty mládeže...)“**. Souhlasně tento výrok hodnotilo 43 ze 120 respondentů.

Zajímavý je i pohled Charley ze Severního Irska. Tedy země, která již o možnost účastnit se na projektu přišla. Nejvíce vděčná projektu byla za samotnou jeho existenci: *„Protože poté, co Velká Británie opustila Evropskou unii, teď nemáme žádný projekt jako je Discover EU nebo Erasmus program“*, svěřuje se během rozhovoru. *„A také za pomoc a podporu od Discover EU. Myslím si, že je to dobrá iniciativa, a je dobře že existuje. Že se snaží odstranit bariéry mezi národy a lidmi“*, komentuje dále. Na otázku, zdali projekt ovlivnil její smýšlení o Evropské unii odpovídá souhlasně: *„Ano. A také změnil přístup k jiným lidem. Protože nepoznáš lidi, dokud za nimi nepřijdeš, a nesnažíš se je potkávat, a mluvit s nimi. Ale to se ti nepoštěstí, když nepřijedeš za nimi do země“*, shrnuje myšlenku celého projektu.

O Evropskou unii se tak kromě ní, na základě výroku: **„Díky Discover EU jsem se více začal(a) zajímat o Evropskou unii“**, začalo zajímat 76 respondentů, kteří tento výrok ohodnotili souhlasně.

4.8.5 Cesty účastníků Discover EU a slow tourism

Z poznatků získaných v teoretické části vychází, že cestování železniční dopravou má potenciál podpořit i fenomén slow tourismu. Z cest účastníků ovšem tento fenomén, až na výjimky, nelze vyčíst. Z dotazníkového šetření vyplývá, že průměrný respondent během své cesty navštívil 7 destinací, které se průměrně nacházely v pěti státech. Z rozhovorů dále vyplývá, že v každé destinaci průměrný respondent strávil v průměru dva dny. S pocitem, že v každé destinaci strávili dostatek času, dle

hodnocení výroku: „**Myslím si, že jsem v každé destinaci strávil(a) dostatek času**“ ,se z cesty vrátilo jen 59 ze 120 respondentů.

K tomuto stylu jednání nejspíše motivuje samotný princip Interrailu. Pakliže má jedinec možnost přesouvat se mezi destinacemi zdarma (případně s velkou slevou), má potřebu těchto přesunů využívat co nejvíce. Důležitá je ale i další skutečnost. Nejvíce se, dle výše zmíněného, účastníci pohybovali po turistických místech, a hlavních městech jednotlivých zemí. Celkem 54 ze 120 respondentů hodnotilo souhlasnými variantami odpovědí výrok: „**Myslím si, že jsem cestoval(a) pouze po velmi známých turistických destinacích.**“ Se stejným výrokiem zcela nesouhlasilo pouze 10 ze 120 respondentů.

O tomto mluví například Tom v souvislosti se zážitky z Itálie: „*Myslím, že většina z nich byla velmi turistická, a bylo to v létě, takže ty destinace byly přeplněné. Kupříkladu když jsem byl v Itálii. V Pise a Římě. Bylo tam tolik turistů, že ani nebylo možné vyfotit Věž v Pise, protože u ní každý pózoval. Považoval jsem to za šílené. Takže si myslím, že většina měst je velmi známá a velmi turistická.*“

Smýšlení účastníků v tomto ohledu nejvíce vystihl Milán: „*Bylo zvláštní se ohlédnout za mým Discover EU výletem, protože se mi vybavilo mnoho věcí, které jsem měl udělat, a neudělal. Kdybych mohl cestovat znovu, věnoval bych více pozornosti méně turistickým místům. Je to složité, protože chci navštívit Paříž, ale vím že Paříž není vše, co Francie může nabídnout. Stejně jako Florencie a Řím v případě Itálie. Ale vím, že tou dobou jsem si říkal, že mám jednu možnost cestovat, a měl bych navštívit ty hlavní místa. Hlavní města. Ale i tak se cítím zklamaný, že jsem nenavštívil více. Víím, že jsem nemohl, protože jsem na to měl dva týdny. Ale i tak jsem chtěl navštívit francouzský venkov, nebo trávit více času s místními. O což se snažím, když cestuji v současnosti. Najít místní lidi, mluvit s nimi.*“

Podobně jako on smýšlí i 89 ze 120 respondentů dotazníkového šetření, kteří souhlasně hodnotili výrok: „**Kdybych mohl(a) cestovat znovu, chtěl(a) bych strávit více času v méně turistických destinacích.**“

Ačkoliv výběr a způsob provedení cest se od principu slow tourismu spíše odklání, někteří účastníci hledali místní kulturu i v turistických destinacích. O tomto se během rozhovoru rozhovořila Venise: „*Myslím, že jsem objevovala nové věci, a cítila jsem se*

jako místní. V Athénách jsem byla s kamarádkou, která byla vybíravá, co se týče jídla, takže jsme objevovali místa, kde jíst, které byly mimo turistické trasy. A objevovali jsme skutečně krásná místa daleko od turistů.“

Jídlo bylo cestou pro objevování místní kultury i pro Charley: *„Mám opravdu ráda jídlo. Takže jsem přesně dopředu věděla, co chci ochutnat. A měla jsem dopředu sepsané nejlepší restaurace na oběd. Protože mám opravdu ráda ochutnávání místní kuchyně. Víš, chtěla jsem ochutnat tradiční pokrmy. Proto jsem si to hledala dopředu. Vlastně, hledala jsem si dopředu i co zažít v dané zemi, nejen jídlo. Protože jsem z Belfastu, Severního Irska. A myslím si, že Velká Británie má obecně špatnou reputaci toho, že jedí jen burger s hranolky.“* Díky těmto slovům byl respondentům dotazníku předložen výrok: **„Jedl(a) jsem více lokální pokrmy, než jídlo z fastfoodových řetězců.“**

V překvapivě nízké míře se objevovaly nesouhlasné odpovědi. Dohromady takto odpovědělo 36 ze 120 respondentů šetření.

Jak Charley udává v kontextu výše zmíněné výpovědi, restaurace k navštívení měla velmi často nalezené dopředu na základě internetových zdrojů. Dle hodnocení výroku: **„Rozhodoval(a) jsem se, jaké místa navštívit (v souvislosti s jídlem, památkami) na základě internetu“**, s ní v tomto souhlasí 83 ze 120 respondentů.

Téměř polovina účastníků dotazníkového šetření stejné informace a tipy získávala též od místní komunity. S příkladem se setkal Milán v Paříži: *„V Paříži jsme spali v Airbnb, a náš hostitel byl Francouz (myslím že jeho jméno bylo Gerard). A my se ho ptali, co navštívit, protože byl průvodcem v Paříži. Takže nám s pár věcmi pomohl.“*

Právě ubytování bylo v některých případech faktorem, kdy se účastníci dostali mimo turistické trasy, a začali se setkávat se životem obyčejných lidí v destinaci. *„Objevili jsme okraje měst. Například v Paříži jsme strávili noc v domě mých rodičů na okraji Paříže. Nepamatuji si jméno, ale byla to malá vesnice. Desítky kilometrů od Paříže. Takže jsme měli možnost vidět místní kulturu, a ochutnat místní potraviny“*, uvádí Kinga. V dané lokalitě se posléze ztratila a překvapila ji vstřícnost místních hovořících anglicky: *„Já mám zkrátka rozdílnou zkušenost. Protože si myslím, že jsem se ztratila, nebo tak. A dva kluci za mnou přišli, a ptali se, kam mám namířeno. A ještě mě doprovodili, ukázali mi cestu, a okraj Paříže. Sdělili mi i příběh místního kostela...“*

S výrokem: „**Objevil(a) jsem místa ležící mimo turistické trasy**“, možná i díky podobným příběhům, souhlasilo 68 ze 120 respondentů dotazníku.

V rámci rozhovorů se během výzkumu objevily dvě cesty, které z výše uvedených průměrů zcela vybočovaly. Prvním z nich byla cesta Mateusze do Skandinávie. Ten nejen že k ubytování využil místní přírodu, a většinu nocí trávil pod stanem, což je dle Guivera a kol. (2016) příkladem pojmu slow tourism. Na své cestě, jak uvádí, se současně setkal s velmi málo turisty: *„Ano, definitivně. Bylo to zábavné, protože kupříkladu Lofoty jsou velmi populární turistické destinace. Ale je tam v podstatě jen jedno konkrétní místo, kam přijíždí autobusy s asijskými turisty. Mimo to, to bylo skutečně vyprázdněné místo. Takže mimo ono místo jsem po většinu doby jsem nepotkal jediného turistu.“*

A právě díky tomu, jak dále uvádí, se setkal s nadprůměrnou příznavostí místních: *„Ano, všechno bylo dobrodružství. Ale v konečném důsledku a obecně... Lidé byli velmi milí. Když zamíříš na místa, která nejsou turisticky provařená, a lidé vidí, že se opravdu zajímáš o cestování, a jsi baťůžkář, a nejsi tam jen kvůli Instagramu. Lidé jsou poté skutečně nápomocní.“*

Prvky slow tourismu se objevovaly i během celého rozhovoru s Laurence, která za účelem cesty navštívila rodinu kamarádky v Německu. U té, v rámci cesty, zůstala 5 dní, a program v destinaci pro ni zorganizovala právě tato rodina. S touto rodinou následně cestovala po místech, o kterých ostatní neví. Jak dále uvádí: *„Také se tam poslední den konala slavnost, takže jsem nečekala, že na konci února budou všichni vystrojeni.“*

4.8.6 Finanční stránka projektu Discover EU

Finanční stránka je bezesporu nejdůležitější částí celého projektu. Právě díky tomuto projektu, a finanční podpoře ze strany projektu, mohla jedna z respondentek dotazníku *„cestovat do míst, kam by si to bez projektu nikdy nemohla dovolit. Nebo alespoň ne do doby, než by skončila se studiem a/nebo byla ve finančně stabilní situaci.“* I k tomuto má tedy posloužit oněch 33 000 000 eur, které budou dle Evropské komise (European Commission, 2022b) do projektu investovány v roce 2023. Tuto investici vnímá pozitivně i Mateusz, který se během rozhovoru zaměřil i na toto téma:

„Já si myslím, že je to velice chytré, co Evropská unie dělá. Protože to není jen investice do budoucnosti Evropy. Z toho, co já vidím, mladí Evropané, kteří mají možnost potkat Evropany z jiných zemí, a navštívit jejich země, jsou opravdu optimističtí, co se společných hodnot Evropské unie týče. Takže... To je jeden důležitý bod. A poté... Druhá věc je, že železnice v Evropě je velmi kvalitní v porovnání s ostatními místy. A investice peněz zpět do železnice je... Nákupem jízdenek! Má to 2 strany... Tou první je, že mladí lidé mohou objevit Evropu, ale na druhou stranu, nevyhazuješ peníze z okna, ale investuješ je do tvé vlastní železnice. Protože ty peníze jdou zpět železničním společnostem, a to je opravdu chytré.“

Jestli podobně jako on smýšlí i ostatní účastníci projektu, měl ověřit výrok: **„Kdyby mi teď někdo dal 240 eur, koupil(a) bych si za ně Interrail jízdenku.“** S tímto výrokem souhlasí, či spíše souhlasí, dvě třetiny respondentů. Přímé náklady na osobu spojené s tímto projektem tedy většina účastníků vnímá jako dobře investované peníze.

4.8.7 Finanční spoluúčast účastníků Discover EU

Na druhou stránku projektu ve svém rozhovoru upozornil Milán. Projekt by sice doporučil svým přátelům, ale současně by je varoval. Jak uvedl, například na nutnost placené rezervace místenek v určitých druzích vlaků. *„Protože si sice jsem jist, že je to někde napsáno, ale nepřijde mi to dostatečně řečeno, když se někdo o tu jízdenku hlásí. Je to sice stále velká sleva, ale neznamena to, že účastníci cestují za každých okolností zdarma. Ta sleva je obrovská, ale pořád je potřeba někde něco platit.“*

Tato záležitost se týká především nočních, lůžkových a vysokorychlostních vlaků (především na západě Evropy). Jak uvádí jeden z účastníků ankety, rezervace místenek ho v konečném důsledku vyšla na 80 eur za celou cestu. Tuto situaci lze vyřešit volbou neflexibilní varianty výhry, jako tomu například udělal Vojtěch s Laurence, ale člověk tím přijde o výhody, které se pojí s její opačnou variantou. Myšlena je varianta flexibilní, a mezi její výhody se řadí například možnost měnit spojení na poslední chvíli, nebo možnost cestovat do libovolného počtu zemí.

Náklady při podniknutí této cesty ovšem nekončí pouze u nákladů spojených s rezervací místa ve vlaku. Vlaková doprava je v konečném důsledku jediná část cesty placená z financí Evropské unie. Veškeré ostatní náklady na aktivity, program a

stravu, si jsou účastníci nuceni financovat samostatně. A to může být často pro mnoho žadatelů o účast v projektu Discover EU eliminační. Jak uvedla jedna účastnice dotazníku slovy: „Z mých přátel si pouze několik mohlo dovolit vycestovat, a to i přes to, že náklady spojené s dopravou byly hrazené.“

Že se jedná o nemalé náklady, potvrdila otázka na celkové náklady spojené s cestou jednotlivých účastníků. Z dotazníkového šetření vyplývá, že jen 8 ze 120 účastníků utratilo během cesty méně než 300 eur. Dva z nich navíc během cesty pobývali u rodiny či přátel, tudíž se jim náklady snížily právě o tyto položky. Příkladem takového účastníka je Laurence z Belgie, která pět dní strávila s rodinou její kamarádky.

Průměrný účastník dotazníkového šetření mezitím, v souvislosti s cestou, utratil částku 850 eur. Významný je v tomto případě i rozdíl mezi účastníky ze „západní Evropy“ a „východní Evropy“. Zatímco respondenti z prvně zmiňovaných regionů Evropy při cestě utratili v průměru 1000 eur, lidé z druhé skupiny respondentů během jejich cesty v navštívených destinacích utratili průměrně 700 eur.

Právě utrácené peníze pro účely cestovního ruchu, jsou pozitivní stránkou výše zmíněných částek. Ačkoliv se v konečném důsledku při přepočtu na jednu noc jedná o nižší částku než 89 eur, které se dle UNWTO (2018) průměrně utratí průměrný účastník výjezdového cestovního ruchu v Evropě za jednu noc, stále se nejedná o zcela zanedbatelné částky.

A to ani pro účastníky, kteří se projektu účastní v takto mladém věku. Pouze čtvrtina ze všech účastníků souhlasila, či částečně souhlasila s výrokem: „**Velká část mé cesty byla financována mými rodiči.**“ Příkladem může být Kinga, která k otázce jejího rozpočtu na cestu zmínila, že na cestě utratila převážně peníze, které dostala od její rodiny k jejím osmnáctým narozeninám.

V realizovaných řízených rozhovorech se často v kontextu financí též objevovalo slovo „šetření“. V případě Toma byly našetřené finance výsledkem covidového období, kdy nebylo vydělané peníze za co utrácet. Naopak Milán, dle jeho výroku, pro účely projektu šetřil od doby, kdy se o Discover EU dozvěděl.

Skutečnost, že projekt může vést i k finanční zodpovědnosti, uvádí i výroky Venise: „*U mé cesty mi rodiče řekli, že za nic spojené s cestou neplatí. Protože nechtěli, abych jela. Bylo mi osmnáct, a jela jsem sama. Takže mi to chtěli zakázat. Když bych nejela s*

kamarády, tak ne. A řekli mi na poslední chvíli, že za nic platit nebudou. Řekli, že jestli chci jet, musím si na to najít finance sama. Já jsem měla štěstí, že jsem si našla práci na dva týdny, která mi vydělala na cestu. Takže jsem nakonec měla peníze, a mohla jsem jet. A nakonec mi i rodiče pomohli, když viděli moji snahu.“ Tato dvoutýdenní práce, jak dále v rozhovoru uvádí, byla její první zkušenost s pracovním procesem, a už tuto fázi vnímá jako pozitivní zkušenost do života.

Takto sehnané finance však často nebyly dostatečné. 62 ze 120 respondentů souhlasilo s výrokem, že by svoji cestu podnikli rozdílně, kdyby na ni měli více peněz. V kontextu osmnáctiletých mladistvých se tento výrok netýká pouze luxusních potřeb, které v rozhovoru popisuje Vojtěch slovy: *„Kdybych měl víc financí, tak si dám třeba víno v restauraci...“* Jedna účastnice kupříkladu byla nucena na začátku své cesty z Německa do Paříže neočekávaně zaplatit plnohodnotnou jízdenku za 80 eur, protože všechna volná místa vyhrazená pro držitele jízdenky InterRail již byly na daném spojení obsazeny. Díky tomuto neočekávanému výdaji po dobu následujícího týdne *„pořádně nejedla, aby se její finanční situace uklidnila.“* Díky nedostatku peněz zase jiný účastník spal několikrát venku. *„Pod mostem, ve vlakových stanicích, nebo přímo na nástupištích (i během bouřky).“*

Že rozpočet ovlivňoval i výběr samotných destinací, uvádí respondent z Čech, který by se s větším rozpočtem v rámci projektu nevydal do Německa a zemí Beneluxu, ale do Skandinávie, Švédska či Francie. Tuto myšlenku měl v průběhu dotazníkového šetření ověřit výrok: **„Do svého plánu jsem některé destinace nezařadil(a) z důvodu, že pro mě jejich návštěva byla finančně nedostupná.“** U tohoto výroku jednu ze souhlasných možností zvolilo 67 ze 120 dotázaných.

4.8.8 Propagace projektu Discover EU

Pouze 4 účastníci ze 120 zcela souhlasili s výrokem, že je Discover EU v jejich zemi dostatečně propagován. Svým způsobem tedy potvrdili data Seiltera a Pauliho (2019), která uvádí, že se, v přepočtu na tisíce osmnáctiletých Evropanů, do projektu hlásí pouze desítky z nich.

Situaci ve Velké Británii v dobách, kdy se ještě země účastnila projektu Discover EU popisuje Charley následovně: *„Celkově o iniciativách EU v Británii není slyšet. Ale například v Irsku jsou tyto věci daleko častější. Toho jsem si všimla. Že i jiné iniciativy*

Evropské unie jsou vidět akorát na Facebooku. Nikde jinde. Nikde jinde se o tomto mládí lidé nedozví. Takže byla spíše otázka štěstí, že jsem se o projektu dozvěděla.“

O již aktuálnější situaci ve Francii se v rozhovoru rozpovídala Venise, která se o samotném projektu dozvěděla z reklamy na Instagramu. Dle jejích slov projekt dostatečně propagován byl, ale již není. *„Kupříkladu ve Francii, když jsem se hlásila. Byly o tom články ve velkých mediálních domech, ale nyní už ne. I lidé z European Youth se mě ptali, jestli bych nevěděla o cestě, jak oznámit mladým Francouzům, aby se hlásili. Protože to nedělají. Protože o tom projektu nikdo neví. Takže si myslím, že musí více komunikovat. Byly reklamy na Instagramu. Nyní už nejsou. Myslím si, že by v tom měli pokračovat, protože tímto způsobem jsem se o projektu dozvěděla já. Měli by mít více reklamy, partnerství s místními médii a tak.“*

Paralelu v možném přístupu k lepší propagaci projektu vidí s projektem Erasmus+.

„Lidé vědí hodně o Erasmu, protože se to propaguje. Totéž by se to mělo dělat s Discover EU.“ Myšlenku dále rozvádí slovy: *„O Erasmu+ jsou přednášky na univerzitách. Tohle by měli dělat na středních školách, protože většina lidí je buď v posledním roce střední školy, nebo až dva roky před jejím ukončením. Takže by to měli propagovat více. Stejně jako Erasmus+ na vysokých školách.“*

Informace o existenci se tak dále často šíří v okruhu přátel a rodiny bývalých účastníků. 119 ze 120 respondentů v dotazníku souhlasilo s tvrzením, že by účast v projektu doporučili svým přátelům. Na cestu se tedy díky doporučení vydala již například Venisina sestra, Yde svým doporučením pobídl sestru jeho kamaráda, Charley existenci projektu oznámila ve škole. Narazila ale na zajímavou skutečnost.

„Ve škole jsem řekla lidem, že se otevírá další kolo Discover EU. Ale řekla bych, že Erasmus a Discover EU není propagován. Není v Británii propagován! Já se o Discover EU dozvěděla na YouTube. Zaujalo mě video jedné účastnice a chtěla jsem vědět, jestli se můžu zapojit také. Takže jsem o tom řekla kamarádům a nikdo, až na mě, se nepřihlásil. Takže si nakonec jiní lidé na škole jízdenky koupili na vlastní náklady.“

V následovném dotazníku téměř polovina respondentů uvedla, že se i v jejich okolí nachází přátelé, kteří o projektu věděli, ale nechtěli se do něj přihlásit. Z pohledu propagace má tedy projekt Discover EU velký prostor pro zlepšení.

4.8.9 Bezpečnost účastníků projektu Discover EU

Tento aspekt projektu Discover EU vyvstal až v průběhu šetření. Byl otevřen v návaznosti na již zmíněný výrok Kingy se zkušeností z Bruselu: „*Cítla jsem se v nebezpečí. Protože jsem holka a cítila jsem se v nebezpečí. Protože někteří muži říkali zvláštní věci jako „Hezký zadek!“ nebo tak něco.*“

Z tohoto důvodu byly v návazné části výzkumu do dotazníku zařazeny 3 výroky zabývající se touto otázkou. Zní následovně:

- **„Během mé cesty nastaly vážné problémy.“**

S tímto výrokem zcela či částečně souhlasilo 33 ze 120 respondentů.

- **„Během cesty nastala situace, kdy jsem se necítil(a) bezpečně.“**

S tímto výrokem zcela či částečně souhlasilo 49 ze 120 respondentů.

- **„Myslím si, že jsem se během cesty stal(a) obětí podvodu.“**

S tímto výrokem zcela či částečně souhlasilo 15 ze 120 účastníků.

Po těchto třech výrocích následovala otevřená otázka, aby měli respondenti možnost případy, které se jim staly, uvést více dopodrobna. Opovědí bylo nasbíráno celkem 64. Níže jsou rozřazeny do kategorií podle společných jevů, a uvedeny na konkrétních případech.

4.8.9.1 Zvláštní lidé v okolí

Nejčastějším jmenovatelem všech příběhů uvedených v odpovědích na zmiňovanou otázku byly zvláštní lidé, kteří se s účastníky setkali ať už ve vlacích, tak na železničních stanicích. Ti účastníky nutili k ostražitosti. Jak uvádí jeden respondent: „*Celou dobu jsme se necítili v úplném bezpečí kvůli náhodným lidem, se kterými jsme museli sedět v jednom vlaku. Museli jsme být neustále ve střehu, ačkoliv jsme se nikdy do vážného nebezpečí nedostali.*“ O něco konkrétnější je již respondentka, na níž s její kamarádkou po celou dobu cesty zíral zvláštně se chovající muž. Během toho, jak uvádí, dělal „*věci které neměl*“.

Nejvíce se o příběhu z vlaku rozepsala respondentka, která jela se svojí kamarádkou ve vlaku z Mnichova do Prahy. „*Postupně jsme byly obklopeni skupinou mužů. Bylo jich přes deset. Chodili kolem nás ve dvojicích, a dívali se na věci, které máme s sebou a na*

sobě. Postupně si takto posedali na volná sedadla kolem nás, a my se cítily skutečně v ohrožení. Zavolaly jsme si průvodčího, který nám oznámil, že je na tuto skupinu již zavolána policie, protože se chovají velmi podezřele. To nás v konečném důsledku vystrašilo ještě více, jelikož jsme se bály, že budeme okradeny.“ Nakonec, jak dále uvádí, je průvodčí přesadil do zadní části vlaku, kde už je muži obklíčit nemohli. Bály se ovšem výstupu z vlaku v nočních hodinách ve stanici, kde oni muži vystupovali také. Okradeny prý ale nakonec nebyly.

Právě večerní pobyty v okolí nádraží a městech se staly nepříjemnou zkušeností pro mnoho dalších účastníků. Co nejdříve opustit stanici v nočních hodinách chtěl například účastník v Římě na stanici Termini.

V Salzburgu byl jiný účastník svědkem fyzického konfliktu mezi „Dvěma Afroameričany a dvěma ženami z východu Evropy. Myslím si, že se ony ženy pokoušely těm mužům prodat drogy, nebo něco takového. Po chvíli dorazila policie a oni přestali.“

Nepříjemné okamžiky během čekání na vlak zažil respondent i v Mnichově na hlavním nádraží. „Zjevně zdrogovaný muž oslovil mého kamaráda, a mluvil na něj německy. Ani jeden z nás německy nemluvil. V jeden moment na nás začal křičet, a choval se velmi zvláště.“ Zkušenost s opilými jedinci mají dvě účastnice i z Frankfurtu. Jak uvádí: „Jako mladé dívky, v relativně opuštěném místě, jsme se bály, že by mohli použít i násilí.“

Převážně dívky se ve večerních hodinách cítily v nebezpečí i v ulicích navštívených měst. Jak jedna z nich uvádí, „Cestování v noci byla naše volba, ale občas jsme se necítily bezpečně, když jsme byly v noci v ulicích cizí země.“ Z konkrétních případů jiná účastnice uvádí, že „v jeden moment jsme byly následovány a obtěžovány dvěma muži. Ptali se nás na účty na sociálních sítích a poté, co jsme jim sdělily náš nezájem, nás začali pronásledovat na metro.“

Noční cesty z nádraží na hostel si pamatuje i jiný účastník v Hamburku: „Rozhodl jsem se, že po setmění půjdu pěšky z nádraží do hostelu. Ukázalo se, že cesta vede přes nebezpečnou čtvrt' s drogovými dealery a lidmi užívajícími injekční stříkačky po stranách ulice. Viděl jsem krádeže kol, lidi prohledávající popelnice. Ale nakonec jsem se dostal do hostelu bezpečně.“

4.8.9.2 Ubytování

Často se v odpovědích na nepříjemné zážitky objevovaly okamžiky spojené s ubytováním, kde respondenti během noci přespávali. Díky nižšímu rozpočtu účastníci Discover EU velmi často volí ubytování v hostelech, nebo za pomoci služby Couchsurfing. A právě to má dvě strany mince.

„Pobyt v hostelech může být ta nejlepší část výletu. Zamilovala jsem si ubytování v hostelech, protože jsou levné, a mohla jsem tam poznat skvělé přátele!“ udává jedna respondentka dotazníku. *„Myslím si, že skvělá možnost pro účastníky je ubytovat se v rámci Couchsurfingu. Ušetří to mnoho peněz, a můžou díky tomu poznat město z perspektivy místních“* svěřil se jiný účastník.

Právě nízkorozpočtové varianty ubytování, kteří si jedni účastníci velice chválí, a nachází v nich nové zážitky a přátele, se pro jiné stává velmi nepříjemným zážitkem. Velkou roli v těch méně příjemných příbězích hraje lokalita ubytování, které účastníci volí pro svoji nízkou cenu spojenou se vzdáleností od centra (jeden z respondentů si tak stěžoval na čtvrt' jeho hostelu v Římě).

„Ubytovali jsem se v opravdu velmi levných hostelech, takže máme pár nepříjemných zkušeností. Ku příkladu se starý muž vloupal k nám na balkon, a začal nás prosit o vpuštění. Přenocovali jsme v některých strašidelných lokalitách, které nám navozovaly pocit nebezpečí. Přitom během rezervace nebezpečně nevypadaly. Příště do ubytování investuji více peněz, abych přespával v bezpečnějších lokalitách.“ V hostelech jiná účastnice považuje za nejhorší zkušenost přespávání s osmi alkoholem opojenými muži na jednom pokoji. Jiný byl zklamán s ubytováním v Bruselu, kdy *„neočekával během noci pobíhání hlodavců po jeho pokoji.“*

S negativní zkušeností se zmínila i česká účastnice při pobytu přes Couchsurfing v Norsku: *„Bydlela jsem přes couchsurfing, a u jednoho z místních jsem se necítila bezpečně. Vyloženě jsem se bála, a pro jistotu jsem se obrátila na facebookovou skupinu Čechů žijících v Norsku, a na místní pobočku Červeného kříže, kterou jsem na ulici objevila úplnou náhodou. Nakonec jsem ale u toho muže zvládla spát tři noci. Byla jsem i v kontaktu s jednou Češkou, a dokonce jsme spolu šly na kávu. Věděla o mně, a kdyby se mi cokoliv stalo, mohla jsem se na ni obrátit, a pomohla by mi.“*

4.8.9.3 Krádeže a podvody

Na závěr nelze opomenout ty nejzásadnější negativní zážitky účastníků, a to ty, kdy skutečně došlo (či mohlo dojít) k jejich osobní újmě. Tyto situace se v různých podobách objevily ve 13 ze 120 cest účastníků, kteří se rozhodli vyplnit zveřejněný dotazník.

Dva z těchto příběhů mluví o ztrátách. Český účastník projektu Discover EU ztratil svoji peněženku i s doklady v Kodani, a před pokračováním jeho cesty se musel vrátit zpět do České republiky pro náhradní dokumenty. Jak ale uvádí *„Celá tato situace mi dala lekci, že si mám více dávat pozor na moji peněženku, a jak řešit takto nastalou situaci.“* Jiný účastník v taxíku ztratil jeho mobilní telefon, a i když celou situaci nahlásil na policii, svůj mobilní telefon již nikdy neobdržel zpět.

Ačkoliv v těchto případech účastníci slovem „ztráta“ obrací vinu na sebe, jiní již o podvodech mluví. Toto slovo, ačkoliv v uvozovkách, se objevuje v příběhu účastnice ve Vídni, kde po ni místní prodavač na trhu za zakoupený předmět požadoval *„mnohem vyšší cenu, než byla uváděna.“* V Paříži účastníci čelili podvodu „náramku přátelství“. I přes zjevně projevovaný nezájem se dle respondentů podvodníci nedali odbýt, a požadovali finanční příspěvek.

V Itálii se málem stal obětí podvodu účastník, který během své cesty navštívil Florencii. V dané destinaci ho neprávem během podvodu osočil „pouliční umělec“, že šlápl na jeho obraz, a požadoval po něm vysokou finanční náhradu. Jiný podvod, taktéž z Itálie, popisuje respondent stručně slovy: *„Já a mí přátelé jsme chtěli v Římě jet taxíkem, ale taxikář nebyl skutečným taxikářem.“*

S velice nepříjemnou situací se setkal i Čech během jeho návštěvy Amsterdamu: *„V Amsterdamu mi v metru upadl lístek. Jeden člověk ho vzal, že je jeho, a že mi ho prodá zpět za 200 euro. Z metra nejde přes turnikety odejít bez přiložení jízdenky. S daným člověkem jsem komunikoval o návratu jízdenky, ale on mi ji odmítal vydat bez zaplacení. Nakonec jsem mu ji vyrval násilím z ruky. A ano, skutečně byla moje!“* Jak dále uvádí, nikdo z dvaceti přihlížejících místních mu nebyl v daný moment ochoten pomoci.

Takto šťastně již nedopadl příběh cestovatele, který během své cesty navštívil Prahu.

„V Praze mi dva velcí muži řekli, že jsou od policie. Samozřejmě že nebyli, ale nevěřil jsem, že by mi v této situaci skutečná policie, v této zemi, mohla pomoci, takže jsem si ani nevolal o pomoc. Obtěžovali mě a musel jsem jim dát peníze, aby mě nechali na pokoji.“

V Barceloně se stal jiný cestovatelský pár obětí pokusu o krádež řetízku. V Hamburku na vlakovém nádraží byla účastnice mužem obrána o částku 30 eur. A tomuto podobné příběhy (krádeže bankovních údajů, peněženek či finančních obnosů) se v příbězích, pocházejících z různých míst Evropy, objevují ještě pětkrát.

Obzvláště v kontextu osmnáctiletých cestovatelů, kteří se často v rozhovorech popisovali stále slovem „děti“ je považována tato míra a závažnost těchto případů, za obzvláště zářející. Stále se jedná o výčet zkušeností pocházejících z přibližně 120 výpovědí.

4.8.10 Discover EU v kontextu železniční dopravy

Discover EU je projektem, který pomáhá poodhalit názor mladých na železniční dopravu, a zpopularizovat právě tento způsob dopravy. Například Yde na otázku, jak cestování vlakem změnilo jeho myšlení o cestování odpověděl: *„Pokud něco, tak jsme si potvrdili, že je jednoduché a pohodlné cestovat vlaky. A to je vše. A je to stále něco, co si sebou nesu.“* Tento respondent totiž již jednou s rodinou Interrail cestu absolvoval. Jak vyplynulo ze šetření, nějaké zkušenosti s dálkovou vlakovou dopravou před Discover EU měla nadpoloviční většina účastníků.

Tom dále v rámci rozhovoru oceňoval mále dopady na životní prostředí při použití tohoto způsobu dopravy. Právě o cestě vlakem, jako způsobu realizace projektu Discover EU, se pozitivně vyjadřuje i Milán: *„Ano, myslím si, že to byl opravdu dobrý nápad. Jak jsme si užili návštěvu měst jako je Paříž a Řím. Tak i ten pocit, když jsi ve vlaku z Paříže, a druhý den vystoupíš ve Florencii. A víš že jsi projel Švýcarsko a vidíš půlku Evropy skrz okna vlaku. Je to opravdu ojedinělá a unikátní zkušenost. Opravdu jsem si to užil. Sice vím, že snadnější je cestovat letadlem, ale cestování vlakem je více unikátní, a je to zážitek sám o sobě. Nastoupili jsme do vlaku někde ve Švýcarsku, pravděpodobně v Basileji. A vlastně jsme cestovali přes světadíl, ale ten vlak byl i pro místní obyvatele. Takže někteří místní použili ten samý vlak na návštěvu příbuzných a podobně. Takže bylo zajímavé vidět, spolu cestovat tyto lidi za různými účely. Právě*

vlaků se poté, v rámci rozhovorů s respondenty, stávají místem příjemných setkání a diskusí s místními obyvateli.

Venise a Yde dokonce v rámci rozhovorů uvedli, že po absolvování projektu často před cestou letadlem či vlakem na dosažitelné vzdálenosti preferují právě železniční dopravu.

Na základě těchto výroků byl v dotazníku k zhodnocení uveden výrok: **„Po Discover EU jsem zjistil(a), že upřednostňuji cestování vlakem před leteckou dopravou.“** Pouze 7 ze 120 respondentů tento výrok hodnotilo jednou ze dvou negativních variant odpovědí. Osm respondentů mělo k výroku neutrální postoj, a zbytek volil některou ze souhlasných variant. Navíc 110 respondentů hodnotilo pozitivně výrok: **„Po absolvování Discover EU cesty jsem zjistil(a), že bych cestu vlakem po Evropě chtěl(a) podniknout znovu.“**

Výše uvedené statistiky naznačují velký zájem účastníků tohoto projektu o železniční dopravu, a mohou být příslibem pro budoucnost železničních společností a jejich dálkových spojů. V průběhu šetření se ovšem opakovaně objevilo několik skutečností, které je nutné v této souvislosti zmínit. Jedná se především o negativní zkušenosti z procesu plánování a realizace cest, související právě s železničními společnostmi.

4.8.11 Zpoždění, stávky a personál železničních dopravců

Nejlépe celý tento bod vystihuje odpověď na otevřenou otázku v samém závěru dotazníku, která zněla: **„Prosím, napište jakýkoliv faktor související s Discover EU cestou, který považujete za důležitý, a já se na něj nezeptal.“** Jeden účastník projektu pod tuto otázku napsal: *„Byla pro mě extrémně důležitá flexibilita během plánování cesty. Mohly nastat zpoždění, poruchy na trati, nebo stávky. Musel jsem se proto během cesty naučit, jak lépe plánovat.“* Tato odpověď nebyla v souvislosti s výše uvedenou otázkou jediná, která se zmíněnými problémy zabývala. Kvůli stávce jedna z účastnic nenavštívila původně plánovanou Nice, ale zavítala místo toho do Štrasburku. Skutečnost, že kvůli zpožděním musel měnit plány, uvádí i jeden další respondent. Doslova uvádí: *„Některé destinace byly daleko od sebe. A každý vlak, kterým jsem jel, měl zpoždění. Hodně spojů mi ujelo, ale pokaždé jsem našel jiný způsob, jak se do vybrané destinace dostat. Ale nebylo to jednoduché.“*

V dotazníku taktéž respondenti měli možnost zhodnotit výrok: „**Po absolvování Discover EU cesty jsem zjistil(a), že cestování vlakem je rychlé a přesné.**“

K tomuto výroku se nesouhlasně vyjádřilo 34 ze 120 respondentů. Jednu z možností souhlasu zvolilo 62 ze 120 dotázaných. Zbytek se vyjádřil neutrálně.

Největší problém se spojeními měl ale respondent, který se v dotazníku vyjádřil následujícími slovy: „*Vlak, kterým jsem chtěl jet (našel jsem ho v aplikaci Interrailu), se nakonec ukázal jako neexistující. Takže místo toho, abychom navštívili poslední destinaci, kterou jsme měli naplánovanou, vydali jsme se rovnou domů.*“

Oproti letecké dopravě lze v železniční dopravě taktéž najít prostor ve zlepšení týkající se znalosti cizího jazyka. Český účastník si v souvislosti s francouzskými železnicemi zažil následující: „*V Paříži zase byl problém s paní pokladní, když mi neprodala správný lístek, "protože nemluví anglicky." Nakonec jsem skončil asi s pěti lístky do Versailles, ačkoliv jsem chtěl pouze dva, jeden na cestu tam a druhý na cestu zpět, a dva lístky na letiště.*“

4.8.12 Rezervace míst ve vlacích železničních dopravců

Již v rozhovorové části výzkumu se opakovaně zmiňoval jiný nedostatek železniční dopravy, než jsou zpoždění a stávky. A tím je problém s rezervací míst, který nastával již při plánování cesty. Této problematice již byla věnována pozornost v části věnující se finanční části projektu. Proto nákladnost jednotlivých vlakových rezervací bude ponechána stranou, a pozornost se bude věnovat čistě systému prodeje.

„*Mohlo se to změnit přechodem z papírové jízdenky na mobilní. Ale v době, mé, papírové jízdenky, mi zabralo hodiny zjistit, na kterých vlacích mi jízdenka platí a na které potřebuji rezervaci místa. Tento celý systém by se mohl zlepšit. Protože pokaždé jsem si to musela zjistit sama. A trávila jsem hodiny ujišťováním, že mě z toho vlaku nevyhodí. Mohla by na to být webová stránka, nebo něco takového*“, upozornila Charley, která cestu absolvovala v roce 2019.

Na základě její výpovědi byl respondentům v rámci dotazníku předložen k posouzení následující výrok: „**Bylo pro mě obtížné zjistit, zdali na mnou vybraný vlak potřebuji povinnou rezervaci místa.**“ Třicet ze 119 respondentů, kteří se rezervací místa ve vlaku museli zabývat, zvolili u výroku odpověď „zcela nesouhlasím.“

Částečně nesouhlasilo 35 respondentů, zbytek zvolil neutrální či souhlasné varianty odpovědi.

O něco větší potíže měli dle reakcí na výrok: „**Bylo pro mě obtížné rezervovat si místo ve vlaku**“, účastníci s rezervací samotného místa ve vlaku. S výrokem zcela nesouhlasilo pouze 24 ze 116 respondentů, variantu „částečně nesouhlasím“ zvolilo 27 z nich. Lze tedy konstatovat, že více než polovina ze všech respondentů rezervaci místenek ve vlacích museli řešit, a nepřišla jim zcela jednoduchá.

Jak Kinga dále uvádí, během její cesty bylo možno rezervaci místa udělat dopředu přes rezervační aplikaci. Nastal ale problém: „*Tím, že jsem na plánování měla 7 dní, nešlo ty rezervace udělat přes jejich aplikaci, ale musela jsem na stránky jednotlivých dopravců.*“

Na podobnou komplikaci narazil i účastník z Rumunska. Ten ve své výpovědi poukazuje na „*možnost použití jízdenky pro rezervaci místa ve vlacích v určitých zemích. Ku příkladu v Rumunsku jsem si je mohl rezervovat pouze v železničních stanicích. A náhradní možnost byla, nechat si to poslat poštou, což by bylo velmi nepohodlné (rezervace by dorazila až v momentě, kdy už bych byl na cestě). V zemích jako Rakousko si je můžeš jednoduše pořídit online, takže by bylo skvělé, kdyby systém takto fungoval všude.*“

Kritika se ovšem nesnáší pouze na hlavy Rumunské železnice. Milán v rozhovoru zkritizoval například německé dráhy: „*Sice jsou puntičkáři, ale je to právě německý rezervační systém, na který si všichni stěžují. Protože na DiscoverEU jsou neustále dotazy na rezervace v Německu. Protože je to komplikovaný proces. Bud' si to můžeš koupit na stanici, nebo to můžeš rezervovat telefonicky zavoláním na číslo. Což považuji za vtip.*“

Cesta mezi Německem a Francií se kvůli podobnému problému zkomplikovala i jiné účastníci. Ta v konečném důsledku musela zaplatit 80 eur navíc oproti plánu a celá cesta se jí zkomplikovala i finančně (byla částečně zmiňována v kapitole finanční spoluúčast účastníků). Celý důvod, proč situace nastala, popisuje takto: „*Všechny vlaky z Německa do Paříže potřebují rezervaci (což je v pořádku), ale počet cestujících s jízdenkou Interrail je limitovaný. Ten počet je nízký. Paní mi myslím říkala 5 nebo 6 (každopádně to nemám ověřené, takže nevím). Tato informace není nikde uvedena,*

takže jsem o tom samozřejmě nevěděla. V momentě, kdy mi jízdenka nešla rezervovat přes aplikaci, obrátila jsem se na podporu a facebookovou skupinu. Bylo mi řečeno, že někdy není jiná možnost, než si místo zarezervovat ve stanici. Zkoušela jsem tedy na železniční stanici zavolat, ale nebyla jsem schopna najít žádný kontakt či telefonní číslo. Věděla jsem, že je ve vlaku mnoho volných míst, takže jsem se nebála, že tam na mě v den odjezdu žádné volné nezbude. Vyrazila jsem tedy na cestu, a pokusila se vlakovou stanici kontaktovat znovu pro případ, že by můj vlak měl zpoždění, a já neměla dostatek času na to, vyřešit rezervaci při přestupu. Nakonec jsem se po dlouhém přepojování spojila s železniční společností, a tam mi bylo řečeno, že si již rezervaci místa nemohu pořídit, jelikož pro Interrail cestovatele mají vyhrazený jen určitý počet míst. Já jsem si, pokud jsem chtěla pokračovat do Paříže, musela koupit plnocennou jízdenku za 80 eur. Uvízla jsem hned na začátku cesty v cizí zemi jen proto, že to pravidlo nebylo nikde uvedeno.“ Jak dále uvádí, jízdenku za 80 eur si nakonec byla, kvůli dalším plánům , nucena pořídit, a pokračovala tedy v cestě.

V podstatě tím v reálném světě potvrzují slova Evropské komise (2021a) o nutnosti zjednodušení systému prodeje jízdenek v mezinárodní železniční dopravě.

V případě Toma, se kterým byl veden rozhovor, tato situace zašla tak daleko, že v konečném důsledku v průběhu měnil celý plán cesty: „*Měl jsem ho nastavený dopředu, ale... Chtěl jsem z Paříže jet Eurostarem do Londýna, ale nebylo to možné. Byl plně rezervovaný, a bylo potřeba si v něm rezervovat sedadlo minimálně měsíc dopředu. A cestovat bez rezervace sedadla nebylo možné. Takže mi řekli, že Eurostarem můžu jet nejdříve za 2 týdny, což pro mě nepřipadalo v úvahu. Takže můj původní plán, který byl jet do Anglie, Irska, Portugalska a Španělska se nerealizoval... Poté, když tento plán padl, jsem chtěl jet opačně, tedy do Španělska, Portugalska, Irska a Anglie. Takže jsem se díval po jízdenkách do Španělska, ale vypadalo to, jako kdybych se už nikdy neměl dostat z Francie. Protože v dalších čtrnácti dnech nebyl jediný spoj přes hranice, kde by bylo alespoň jedno volné místo. Tak jsem se pomalu smířil s tím, že už navždy zůstanu ve Francii. Takže nakonec i přesto, že jsem nechtěl jet do Itálie, jsem skončil tam. Protože to pro mě byla asi jediná možnost, jak se dostat z Francie.“*

5 Shrnutí výsledků

Cílem práce bylo zhodnocení efektivity projektu Discover EU v rámci cestovního ruchu Evropy. Vedlejším cílem poté nastínit smýšlení a přístup evropské mládeže k cestovnímu ruchu v situaci, kdy mohou cestovat za značně finančně zvýhodněných podmínek do téměř libovolných destinací v rámci Evropy. Teoretická část poté tento velmi specifický projekt zařadila do jednotlivých kategorií cestovního ruchu, který má tento projekt potenciál naplnit. Nakolik tomu tak skutečně je, bylo ověřeno na základě získaných dat v rámci provedeného výzkumu. Na jejich základě byly taktéž formulovány odpovědi na níže uvedené výzkumné otázky.

5.1 Odpovědi na výzkumné otázky

Jaká kritéria hrály hlavní role při rozhodování, jaké destinace účastníci projektu v rámci své cesty navštíví?

Mezi respondenty v rámci kritérií pro navštívení jednotlivých destinací hrály největší role touha po poznání nového místa a bezpečnost. Naopak velmi málo se, dle odpovědí v dotazníkovém šetření, vraceli do míst, kde to již předtím znali, či do míst, která jsou kulturně podobná místům jejich bydliště. Lze taktéž usoudit, že většina respondentů nad výběrem destinace rozmýšlela, jelikož míra spontánnosti hrála u výběru destinací taktéž menšinovou roli.

Ve výčtu nejčastěji navštívených měst se objevovala turistická města se zavedenou turistickou infrastrukturou. Na samotném vrcholu žebříčku jsou poté města nacházející se ve středu Evropy, která se často stávala součástí cest účastníků přirozeně, díky své lokalitě na železničních uzlech Evropy.

Vykazovaly cesty jednotlivých účastníků prvky slow tourismu?

Až na výjimky nikoliv. Účastníci průměrně během jejich cesty navštívili 7 destinací v pěti různých zemích, a ve velkém je tedy hnala míra za kvantitou zážitků a destinací než jejich kvalitou. V každé destinaci, dle výpovědí, navíc strávili průměrně 2 až 3 dny, což je příliš krátká doba na poznání místní kultury, a hlubšího poznání a pochopení navštívených míst.

To si zpětně uvědomují i samotní účastníci, ze kterých pouze třetina usuzuje, že v každé z destinací strávila dostatek času. Téměř polovina z nich by navíc chtěla v rámci cest strávit více času v méně turistických destinacích.

Jakým způsobem ovlivnila účast na projektu smýšlení účastníků o cestovním ruchu?

Ve zkoumaném vzorku se z velké části objevovali jedinci, kteří již měli s cestováním zkušenosti. Někteří z nich již v době před Discover EU cestovali do zahraničí samostatně, či ve skupině vrstevníků. Lze ovšem s jistotou konstatovat, že projekt Discover EU zájem o cestování u účastníků projektu podpořil.

Naprostá většina respondentů po zkušenosti s Discover EU chce cestovat více a více. Vracet se opakovaně chtějí i do již navštívených destinací. Většina takto mladých lidí si i ověřila, že cestování je bezpečnější, než si mysleli. Právě to mohla být v některých případech pomyslná překážka pro jejich vycestování v době před odjezdem. Obzvláště poté, když se v odpovědích objevovaly případy, kdy rodiče účastníky projektu na jejich Discover EU cestu nechtěli pustit.

I přes určité výhrady někteří účastníci začali pozitivně vnímat železniční dopravu, jako způsob dopravy, během jejich cestovatelských aktivit. Před leteckou dopravou ji nyní preferuje nadpoloviční většina respondentů.

Co účastníci považují za největší přínos projektu pro ně samotné?

Naprostá většina účastníků si nejvíce váží dodaného sebevědomí, a pocitu samostatnosti. Právě zkušenosti, kdy pobývali stovky či tisíce kilometrů od domova ve skupině nejbližších kamarádů, či dokonce sami, jsou to nejcennější, co si z projektu odnesli. Nejlépe celou zkušenost popsal anonymní respondent dotazníky slovy: *„Hodně jsem se toho naučil. Zažil jsem vzestupy i pády. Někdy bylo těžké cestovat sám, ale zároveň to byla jedna z nejlepších a nejnaučnějších zkušeností, které jsem zažil.“*

5.2 Relevance výsledků

V souvislosti s vyhodnocenými výsledky šetření je nutné zdůraznit, že kvalitativní i kvantitativní část výzkumu byla uskutečněna s poměrně malým výzkumným vzorkem, vezme-li se v potaz celkový počet účastníků, který již projektem prošel. Pro potřeby dalšího šetření je nutno získat několikanásobně větší výzkumný vzorek.

Je též záhodno předpokládat, že lidé, kteří byli ochotni spolupracovat na výzkumu zkoumaného projektu, a věnovat tomu čas i energii, mají k projektu kladný vztah. Obzvláště poté v kvalitativní části výzkumu, kdy respondenti o svých zážitcích z cest mluvili i několik let po účasti na projektu. V rámci odpovědí je tedy patrné, že účastníky, kteří mají s projektem negativní zkušenost, se tento výzkum nepodařilo zasáhnout. Ačkoliv takoví jedinci jistě existují.

6 Závěry a doporučení

Jak je tedy projekt Discover EU efektivní? Ze 120 respondentů se nenašel jedinec, který by tento projekt nedoporučil svým přátelům. 115 ze 120 respondentů dotazníkového šetření zvolilo jednu ze souhlasných odpovědí u tvrzení, že projekt Discover EU je jedna z nejlepších věcí, které lidé mohou podniknout ve svých osmnácti letech. Z tohoto pohledu projekt jistě efektivní je, a výše zmíněné benefity jak účastníkům projektu, tak do jisté míry i Evropské unii a trhu cestovního ruchu přináší. Z kontextu rozhovorů, i odpovědí u otevřené otázky v dotazníku, vyplývá, že účastníci jsou skutečně šťastni za existenci tohoto projektu, a v mnoha případech jejich účast v něm, měla vliv na jejich životy.

Problém je ovšem shledáván v jiném faktoru, na který konec konců v úvodu praktické části upozorňoval i European Youth Forum. Projekt neslouží všem, a nenaplnuje svůj cíl, zasáhnout veškerou mládež v Evropské unii. Z dotazníkového šetření vyplývá, že většina respondentů byli k objevování Evropy a účasti v cestovním ruchu motivována již před zahájením cesty. Jízdenka zdarma od Discover EU pro ně tedy byla velkou finanční úlevou v tomto procesu, ale pravděpodobně by se účastníky cestovního ruchu dříve či později stejně stali.

Navíc se v hojně míře při tvoření této práce objevovaly informace o tom, jak malý zlomek osmnáctiletých Evropanů o tomto projektu ví, a hlásí se do něj. Venise dokonce v průběhu rozhovoru zmínila, že byla organizátory projektu oslovena, zdali by nevěděla, jakým způsobem o projektu informovat širší škálu mladých Francouzů. Toto chování lze od organizátorů považovat přinejmenším za amatérské.

Na základě výzkumu se dále v Evropě nachází jedinci, kteří se o projektu sice dozví, ale z nějakého důvodu se do něj rozhodnou nepřihlásit. Důvody k tomuto činu by měly být dále podrobeny dalšímu výzkumu, a to především ze strany orgánů Evropské unie, které jsou za tento projekt zodpovědné.

Při současném stavu projektu, kdy není možné zajistit jízdenky zdarma pro každého, je tedy nutné provést zásadní změnu distribuce jízdenek. Momentálně jsou distribuovány na základě několika snadno dohledatelných, a jedné tipovací otázky. Kinga dokonce uvedla, že odpovědi na dané otázky nemusí být za každou cenu

správné, a rozdělení jízdenek v konečném důsledku probíhá zcela na principu náhody.

Tento princip je sice líbivý, a štěstí z výhry má potenciál zasáhnout skutečně každého (bez ohledu na sociální pozadí či vzdělání tak, jak si to Evropská unie přeje). Na druhou stranu z výše uvedeného vyplývá, že náhoda v konečném důsledku vybírá ze vzorku již tak proevropsky smýšlející, a k cestování motivované části populace.

Ideálním řešením by dle této práce bylo distribuovat jízdenky v rámci školského systému. Zodpovědnost za rozdělení jízdenek by tedy byla přenesena z náhody na (převážně) středoškolské instituce. V první řadě by tímto byla zajištěna informovanost o projektu mezi širokou škálou mladých Evropanů (stejně jako je to v případě projektu Erasmus+ na vysokoškolské úrovni). V řadě druhé, by jízdenky byly odměnou za namáhavější aktivitu, než je nalezení odpovědí na několik otázek, a vyplnění krátkého osobního dotazníku.

V rámci výběru odměněných by v ideálním případě nehrálo roli kritérium prospěchu, ale aktivity jako motivační dopis, či představení realistického plánu cesty před komisí složených z pedagogů, kteří žáky v tomto věku dobře znají. A znají i jejich pozadí a zázemí.

Tento způsob by měl v konečném důsledku pozitivní vliv i v dalších oblastech. Pokud by jízdenka byla výhrou za vynaložené úsilí, účastníci by si jí vážili více. Už ze samotného principu by se tedy nestávaly, byť minimálně se vyskytující, případy, kdy výhra nakonec není použita. Nebo poslouží, jako v případě Vojtěcha, na třídní cestu za poznáváním Budapešťských barů, bez větší přidané hodnoty. Tyto případy může do jisté míry eliminovat i samotná posuzovací komise, která by měla za úkol, v rámci stanovených kritérií, ohodnotit plány cest jednotlivých žadatelů. Již příprava těchto plánů by navíc současně mohla motivovat k podniknutí oné cesty i neúspěšné žadatele. Někteří mladí Evropané by tedy, možná poprvé, cestovali prstem po mapě, a zjistili to, co mnozí účastníci Discover EU během cest. Tedy že Evropa není tak velká ani drahá, jak se zdá.

Překvapivě velká část této práce byla v konečném důsledku věnována bezpečnosti účastníků projektu. Jedná se sice ve všech případech již o plnoleté a dospělé účastníky, ale v mnoha případech se stále sami tou dobou označovali za „děti“ či

„nezkušené.“ A pakliže orgány Evropské unie vysílají do Evropy bez doprovodu dalšího dospělého desetitisíce těchto lidí ročně, měli by mít také nastavené scénáře pro případ, že se někomu z účastníků něco během cesty stane. Obzvláště poté v případech, kdy je jejich cílem vysílat účastníky i ze slabších finančních a sociálních zázemí.

Převvedeno do konkrétních činů. Projekt Discover EU by měl každému výherci jízdenky zajistit a uhradit kvalitní cestovní pojištění zahrnující co nejširší množství krizových situací, které cestovatele na jejich cestě může potkat (například krádež majetku, ztráta zavazadel, zdravotní pojištění). Toto pojištění v současné době není podmínkou pro účast v projektu, a v kontextu s náklady na zakoupené jízdenky, se nejedná o tak velké částky. Je sice předpokladem, že v současné se pro Discover EU cesty pojišťuje vysoká míra účastníků na vlastní náklady, ale s téměř jistotou lze tvrdit, že tomu tak nečiní všichni. Tato skutečnost ovšem nebyla zjišťována v rámci tohoto šetření, a jedná se tedy pouze o domněnky. Discover EU by se nicméně tímto činem z velké míry zbavila zodpovědnosti za rizikové faktory spojené s cestou.

Mnohé rizikové chování účastníků (především výběr ubytování) je také spojeno s nedostatkem finančních prostředků účastníků. Nabízí se tedy pokrytí alespoň části nákladů spojených s ubytováním, a to i za cenu snížení počtu vydaných jízdenek. Účastníci by tak neměli potřebu ubytovávat se u podezřelých individuů v rámci sítě Couchsurfing, volit ubytování v nebezpečných oblastech měst, či spát na nádražích. Koneckonců, Discover EU se již ke hrazení ubytovacích nákladů svolila v rámci organizovaných Meet-upů.

V poslední řadě. V rámci bezpečnosti účastníků by bylo záhodno učinit ještě jeden konkrétní krok. Ačkoliv si v rámci rozhovorů i dotazníkového šetření účastníci komunikaci s organizátory chválili. Celkem 67 ze 120 účastníků dotazníkového šetření uvedlo, že byli spokojeni s komunikací s organizátory během, a před jejich cestou. Neutrální odpověď zvolilo 23 z nich, a 20 se vyjádřilo nesouhlasně. I na těchto odpovědích je vidět, že prostor pro zlepšení se zde nachází. Částečně možná i v důsledku skutečnosti, že komunikace s organizátory v současné době probíhá zásadně za pomoci emailové komunikace. Na Facebookové skupině se přitom v nemalé míře objevují příspěvky účastníků, kteří potřebují pomoci v rámci minut, a ne hodin či dní. Proto by dle výsledků této práce měla vzniknout veřejně dostupná

mobilní „tísňová“ linka, kde by byli schopni účastníkům pomoci s řešením vzniklých akutních problémů. S tímto názorem, na základě dotazníkového šetření, souhlasí 77 ze 120 respondentů. Sice by s tímto krokem vznikli projektu další náklady, ale při míře vyskytlých problémů s bezpečností, je to považováno za nutné. Tuto aktivitu by případně bylo možné přenést na výše zmíněnou pojišťovnu.

Projekt Discover EU tedy má své nedostatky, a částečně jej možná lze vnímat jako populistické gesto ze strany Evropské unie vůči mladým voličům. Na základě výzkumu lze ale konstatovat, že má i přidanou hodnotu. V té podobě, jak je znám nyní, je vhodným doplňkem do soukolí ostatních projektů pro mládež Evropské unie. Na základě šetření je často vstupní branou účastníků jak do ostatních programů Evropské unie, tak do aktivit v cestovním ruchu. Je pravděpodobně naivní od cest osmnáctiletých Evropanů, kdy v každém z navštívených měst stráví dvě noci, očekávat okamžitý přínos pro Evropskou unii, či mezinárodní přátelství trávající desetiletí. Minimálně ne s okamžitou platností. Daří se mu ovšem (po)vzbudit u obdarovaných nadšení pro cestovní ruch v mladším věku, než by k tomu možná dospěli za jiných okolností. A žádoucí efekty se tedy mohou objevit až později v jejich životech. To ovšem není záležitost roku 2023, kdy Evropa tento projekt zná teprve po dobu pěti let. Projekt je zatím ve svých počátcích, každým kolem přibývají nové iniciativy a nápady, a bude zajímavé pozorovat, jak se bude vyvíjet v dalších letech.

7 Seznam použité literatury

- ALEXANDER, Zoë, Ali BAKIR a Eugenia WICKENS. An investigation into the impact of vacation travel on the tourist. *International Journal of Tourism Research* [online]. 2010, 12(5), 574-590 [cit. 2023-04-15]. ISSN 10992340. Dostupné z: doi:10.1002/jtr.777
- AQA MARKETING CONSULTING. Med Pearls Research study on Slow Tourism international trends and innovations [online]. 2020 [cit. 2022-01-22]. Dostupné z: <https://www.euneighbours.eu/en/south/stay-informed/publications/med-pearls-research-study-slow-tourism-international-trends-and>
- BERÁNEK, Jaromír. EKONOMIKA CESTOVNÍHO RUCHU [online]. MAG CONSULTING, 2013 [cit. 2022-01-23]. ISBN 978-80-271-9361-5. Dostupné z: <https://download.dibuk.eu/preview/14595/pdf>
- CARTO STUDIO. Interrail map 2021 [online]. Utrecht, 2021 [cit. 2022-01-20]. Dostupné z: <https://www.interrail.eu/content/dam/pdfs/interrail/Interrail-Map-2021.pdf>
- COR TRAINEE. "Discover the EU" w/ Lucy Allan & Vincent-Immanuel Herr [online]. 2021 [cit. 2023-02-19]. Dostupné z: <https://cor.europa.eu/en/about/Documents/Transcription-of-episode-two-discover-the-eu-with-lucy-allan-and-vincent-immanuel-herr.pdf>
- ČTK. Cestování je náhradní drogou, říkal baptistický kněz Thomas Cook [online]. 2008 [cit. 2022-01-20]. Dostupné z: <https://www.novinky.cz/cestovani/clanek/cestovani-je-nahradni-drogou-rikal-baptisticky-knez-thomas-cook-40213270>
- DE BOER, Arjan. 45 years of InterRail posters and advertising [online]. 2017 [cit. 2022-01-22]. Dostupné z: <https://retours.eu/en/43-interrail-posters/>
- DEBATING EUROPE. Should all Europeans get free Interrail tickets on their 18th birthday? [online]. 2018 [cit. 2023-02-19]. Dostupné z: https://www.debatingeurope.eu/2018/08/02/should-all-europeans-get-free-interrail-tickets-on-their-18th-birthday/#.Y_I-jnbMLIV

- EUROPEAN COMMISSION, EU transport in figures: statistical pocketbook 2018a [online], Publications Office, 2018a [cit. 2022-01-19]. Dostupné z: <https://data.europa.eu/doi/10.2832/178191>
- EUROPEAN COMMISSION. Action plan to boost long distance and cross-border passenger rail [online]. Strasbourg, 2021a [cit. 2022-01-19]. Dostupné z: https://europa.eu/year-of-rail/news/new-action-plan-boosting-long-distance-and-cross-border-passenger-rail-2021-12-14_en
- EUROPEAN COMMISSION. Daily News 01 / 03 / 2018 [online]. Brusel, 2018b [cit. 2023-02-19]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEX_18_1443#6
- EUROPEAN COMMISSION. DiscoverEU results – 2nd round 2022 (status December 2022) [online]. 2022b [cit. 2023-02-19]. Dostupné z: https://youth.europa.eu/d8/sites/default/files/inline-files/0319_YOUTH_2023_DiscoverEU_factsheet.pdf
- EUROPEAN COMMISSION. DiscoverEU results after four rounds (status 11 October 2021) [online]. 2021b [cit. 2023-02-19]. Dostupné z: https://youth.europa.eu/sites/default/files/0158_youth_2021-11-04_eu_discover_factsheet.pdf
- EUROPEAN COMMISSION. Erasmus+ Příručka k programu [online]. 2022c [cit. 2023-02-19]. Dostupné z: https://erasmus-plus.ec.europa.eu/sites/default/files/2022-11/Erasmus%2BProgramme%20Guide2023_cs.pdf
- EUROPEAN COMMISSION. EUROPEAN YEAR OF RAIL [online]. 2022a [cit. 2022-01-19]. Dostupné z: https://europa.eu/year-of-rail/why-rail/factsfigures/infowall_en
- EUROPEAN UNION. Special Eurobarometer 508 [online]. 2021 [cit. 2022-01-19]. ISBN 978-92-76-43232-6. Dostupné z: <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2230>
- EUROPEAN YOUTH FORUM. DiscoverEU for all: travelling, learning & volunteering [online]. Brusel, 2018 [cit. 2023-02-19]. Dostupné z: <https://www.youthforum.org/files/0111-1820-20Position20on20DiscoverEU2028129.pdf>

- EUROPEAN YOUTH PORTAL. Factsheets [online]. 2023c [cit. 2023-02-19]. Dostupné z: https://youth.europa.eu/discovereu/factsheets_en
- EUROPEAN YOUTH PORTAL. Frequently Asked Questions [online]. 2023b [cit. 2023-02-19]. Dostupné z: https://youth.europa.eu/discovereu/faq_en
- EUROPEAN YOUTH PORTAL. Rules of the DiscoverEU contest [online]. 2023a [cit. 2023-02-19]. Dostupné z: https://youth.europa.eu/discovereu/rules_en
- FERRARI, Lorenzo. 190 million Europeans have never been abroad [online]. 2018 [cit. 2022-01-18]. Dostupné z: <https://www.europeandatajournalism.eu/eng/News/Data-news/190-million-Europeans-have-never-been-abroad>
- FRAGA, C., E.S. BOTELHO a Eugenia WICKENS. Slow Travel: Uma análise da relação entre ferrovia, meio ambiente e turismo no Brasil. *Dos Algarves: A Multidisciplinary e-Journal* [online]. 2016, 27(5), 137-155 [cit. 2023-04-15]. ISSN 21825580. Dostupné z: doi:10.18089/DAMeJ.2016.27.7
- GEORGICA, Gheorghe, Philip L. PEARCE a Eugenia WICKENS. The Tourist's Perception about Slow Travel – A Romanian Perspective: Some Consequences for the Tourist Experience. *Procedia Economics and Finance* [online]. Elsevier, 2015, 2004, 23(5), 1596-1601 [cit. 2023-04-15]. ISBN 9780080441726. ISSN 22125671. Dostupné z: doi:10.1016/S2212-5671(15)00557-2
- GUIVER, J., P. MCGRATH a Eugenia WICKENS. Slow Tourism: Exploring the discourses. *Dos Algarves: A Multidisciplinary e-Journal* [online]. Elsevier, 2016, 2004, 27(5), 11-34 [cit. 2023-04-15]. ISBN 9780080441726. ISSN 21825580. Dostupné z: doi:10.18089/DAMeJ.2016.27.1
- GUSEJNOV, Javer. DISCOVEREU AKO NOVÝ NÁSTROJ EURÓPSKEJ MLÁDEŽNÍCKEJ POLITIKY [online]. [cit. 2022-02-09]. Dostupné z: doi:<https://doi.org/10.34135/svpmvpIV.191013>
- HERR, Vincent-Imanuell a Martin SPEER. Traveling for Europe's future [online]. 2015 [cit. 2023-02-19]. Dostupné z: <https://www.politico.eu/wp-content/uploads/2015/07/Traveling-for-Europes-future-HERRSPEER.pdf>

- HOUŠKA, Petr a Zdenka PETRŮ. Evropská ekonomická integrace a cestovní ruch. Praha: Idea servis, 2019. ISBN 978-80-85970-92-0.
- INTERRAIL. Interrail Pass Press Kit 2021 [online]. 2021 [cit. 2022-01-22]. Dostupné z: <https://retours.eu/en/43-interrail-posters/>
- JANES, Dominic, P. MCGRATH a Eugenia WICKENS. Beyond the tourist gaze?: Exploring the discourses. Journal of Research in International Education [online]. Elsevier, 2008, 2004, 7(1), 21-35 [cit. 2023-04-15]. ISBN 9780080441726. ISSN 1475-2409. Dostupné z: doi:10.1177/1475240907086886
- KRASZUK, Gheorge. #DiscoverEU Input on the initiative [online]. 2018 [cit. 2022-02-09]. Dostupné z: https://learningbyleaving.eu/wp-content/uploads/2018/06/DiscoverEU_Gheorghe-Kraszuk.pdf
- KUHN, Theresa. European identity through European experiences?. In: THORSTEN, Beck a Geoffrey UNDERHILL. Quo Vadis? Identity, policy and the future of the European Union [online]. Londýn: CEPR Press, 2017, s. 31-35 [cit. 2023-02-19]. ISBN 978-0-9954701-9-4. Dostupné z: https://pure.manchester.ac.uk/ws/portalfiles/portal/52641102/QuoVadis_March2017_0.pdf
- LAMET, S., a LAMET, M. The Effects of Study Abroad on Students. NAFSA Conference, Seattle, WA. 1982
- LO DICO, Joy. How Interrail became the modern Grand Tour [online]. Financial Times, 2019 [cit. 2022-01-22]. Dostupné z: <https://www.ft.com/content/e52bf5b0-bab6-11e9-8a88-aa6628ac896c>
- MALÁ, Vlasta a kol. Základy cestovního ruchu. 1. vyd. Praha: Oeconomica, 2002, 98 s. ISBN 80-245-0439-1
- MERVART, Michal. Železniční atraktivita cestovního ruchu [online]. Praha: Oeconomica, 2021 [cit. 2023-04-23]. ISBN 978-80-245-2417-7. Dostupné z: https://oeconomica.vse.cz/wp-content/uploads/Mervart_Zeleznicni-atraktivita-cestovniho-ruchu.pdf
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. Cestovní ruch pro všechny [online]. Praha, 2008 [cit. 2022-01-23]. Dostupné z: https://www.mmr.cz/getmedia/4fa1846e-ee0c-40d7-ae2e-a43007314a2e/GetFile14_1.pdf

- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. Studijní text ke zvláštní části úřednické zkoušky pro obor služby Cestovní ruch [online]. Praha, 2019 [cit. 2022-01-23]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/sluzba/soubor/skripta-40-cestovni-ruch-20190916-docx.aspx>
- MOLNÁR, Zdeněk. Pokročilé metody vědecké práce. [Zeleneč]: Profess Consulting, 2012. Věda pro praxi (Profess Consulting). ISBN 978-80-7259-064-3.
- MOSCARDO, Gianna, Philip L. PEARCE a Eugenia WICKENS. Life Cycle, Tourist Motivation and Transport: Some Consequences for the Tourist Experience. *Tourism and Transport* [online]. Elsevier, 2004, 2004, 27(5), 29-43 [cit. 2023-04-15]. ISBN 9780080441726. ISSN 21825580. Dostupné z: [doi:10.1016/B978-0-08-044172-6.50007-8](https://doi.org/10.1016/B978-0-08-044172-6.50007-8)
- MURA, Paolo, Farah Atiqah Mohamad NOOR a Vikneswaran NAIR. Rail travel: Conceptualizing a study on slow tourism approaches in sustaining rural development [online]. 2014 [cit. 2022-01-20]. Dostupné z: [doi:https://doi.org/10.1051/shsconf/20141201058](https://doi.org/10.1051/shsconf/20141201058)
- NOVACKÁ, Ludmila. Cestovní ruch a Evropská unie. I. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského Praha, 2011. ISBN 978-80-7452-016-7.
- OTTAVIANI, Jacopo. With Interrail the art of travel is slowly finding its place in Europe [online]. 2019 [cit. 2022-01-22]. Dostupné z: <https://www.europeandatajournalism.eu/eng/News/Data-news/With-Interrail-the-art-of-travel-is-slowly-finding-its-place-in-Europe>
- PAULY, M., SEITLER, P. Free travel through Europe: the countries with the most young people competing for Interrail tickets [online]. 2019 [cit. 2022-02-09]. Dostupné z: <https://www.europeandatajournalism.eu/eng/News/Data-news/Free-travel-through-Europe-the-countries-with-the-most-young-people-competing-for-Interrail-tickets>
- PEARCE, P. L., and F. FOSTER. (2007). "A 'University of Travel': Backpacker Learning." *Tourism Management*, 28 (5): 1285-98
- STONE, Matthew J. a James F. PETRICK. The Educational Benefits of Travel Experiences. *Journal of Travel Research* [online]. 2013, 52(6), 731-744

[cit. 2023-04-15]. ISSN 0047-2875. Dostupné z:

doi:10.1177/0047287513500588

- STUDYMOOSE. Interrail Pass Integrated Marketing Communication Plan. [online]. 2017[cit. 2022-01-20] Dostupné z: <https://studymoose.com/interrail-pass-integrated-marketing-communication-plan-essay> [cit. 2022-01-20]
- ŠAUER, Martin, Jiří VYSTOUPIL a Andrea HOLEŠINSKÁ. Cestovní ruch Učební text [online]. Brno: Masarykova univerzita, 2015 [cit. 2022-01-20]. Dostupné z: https://www.econ.muni.cz/do/econ/soubory/katedry/kres/studijni_texty/cestovni_ruch_ePDF.pdf
- UNWTO. European Union Tourism Trends [online]. Madrid, 2018 [cit. 2022-01-20 DOI]. Dostupné z: <https://doi.org/10.18111/9789284419470>
- UNWTO. Global Report on The Power of Youth Travel [online]. Madrid, 2016 [cit. 2022-01-23]. Dostupné z: https://www.wysetc.org/wp-content/uploads/2016/03/Global-Report_Power-of-Youth-Travel_2016.pdf
- ZELENKA, Josef a Martina PÁSKOVÁ. Výkladový slovník cestovního ruchu. Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde Praha, 2012. ISBN 978-80-7201-880-2.
- ZELENKA, Josef a Martina PÁSKOVÁ. Výkladový slovník cestovního ruchu. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. ISBN 80-239-0152-4.

Seznam Obrázků

Obrázek 1: Účast Evropanů na cestovním ruchu	9
Obrázek 2: Mapa železniční sítě v Evropě.....	18
Obrázek 3: Nabídka síťových jízdenek Interrail	22
Obrázek 4: Počet účastníků Discover EU v jednotlivých zemích.....	31

Seznam Grafů

Graf 1: Vyhodnocení dotazníku – motivace účastníků pro navštívení vybraných destinací.....	40
--	----

Seznam Tabulek

Tabulka 1: Varianty Discover EU jízdenek	29
Tabulka 2: Rozdělení respondentů dotazníkového šetření.....	36
Tabulka 3: Počet návštěv jednotlivých zemí v rámci projektu Discover EU	38
Tabulka 4: Počet návštěv jednotlivých měst v rámci projektu Discover EU	39

8 Přílohy

Příloha 1: Dotazník

1. Odkud jste? (město, země)
2. Napište 3 slova, která Vás napadnou, když se řekne Discover EU.
3. Kdy jste s jízdenkou cestoval(a)? (měsíc, rok)
4. Jak souhlasíte s následujícími tvrzeními?
(škála: zcela souhlasím – částečně souhlasím – neutrální názor – částečně nesouhlasím – zcela nesouhlasím – není relevantní pro moji cestu):
 - Bylo pro mě obtížné z pravidel vyčíst, kam mohu s jízdenkou cestovat.
 - Bylo pro mě obtížné z pravidel vyčíst, jak dlouho mohu s jízdenkou cestovat.
 - Bylo pro mě obtížné porozumět výrazům „travel days“ a „inbound and outbound journey“
 - Bylo pro mě složité se rozhodnout, které destinace chci navštívit
 - Do svého plánu jsem některé destinace nezařadil(a) z důvodu, že pro mě jejich návštěva byla finančně nedostupná.
 - Přijde mi, že jsem moji jízdenku použil nejlépe, jak to šlo.
 - Plánoval jsem vše do posledního detailu.
 - Mé časové možnosti (práce, škola) mi nedovolily cestovat po delší dobu.
 - Bylo pro mě obtížné zjistit, zdali na mnou vybraný vlak potřebuji povinnou rezervaci místa
 - Bylo pro mě obtížné rezervovat si místo ve vlaku.
 - Některé destinace jsem nenavštívil kvůli povinné rezervaci místa ve vlaku.
 - Mobilní aplikace s Interrail jízdenkou mi připadala chaotická.
 - Přál bych si, abych mohl cestovat v jiném ročním období.
 - Když jsem se přihlásil, uvědomoval jsem si všechny náklady spojené s cestou (ubytování, rezervace místa ve vlacích).
5. Které destinace jste během Discover EU cesty navštívil(a)? (města, ve kterých jste strávil(a) více než 6 hodin)
6. Jak souhlasíte s následujícími tvrzeními? „Navštívil jsem výše zmíněné destinace, protože...“
(škála: zcela souhlasím – částečně souhlasím – neutrální názor – částečně nesouhlasím – zcela nesouhlasím – není relevantní pro moji cestu)
 - To bylo spontánní rozhodnutí
 - Chtěl(a) jsem navštívit místa, která jsem ještě nenavštívil(a).
 - Jsem již destinaci navštívil(a), a líbilo se mi tam
 - Mi to doporučili přátelé.
 - Ceny v daných destinacích byly dostupné
 - Jsem mohl(a) použít jazyk, který jsem znal(a)
 - Bylo obtížné se tam dostat jinými způsoby dopravy
 - Jsem je považoval(a) za dobrodružné
 - Jsem je považoval(a) za bezpečné
 - Jsou kulturně podobné místu, kde žiji
7. Jak souhlasíte s následujícími tvrzeními?
(škála: zcela souhlasím – částečně souhlasím – neutrální názor – částečně nesouhlasím – zcela nesouhlasím – není relevantní pro moji cestu)
 - Než jsem dorazil(a) do destinace, naučila jsem se pár frází v místním jazyce.
 - Myslím si, že jsem v každé destinaci strávil(a) dostatek času.

- Myslím si, že jsem cestoval(a) pouze po velmi známých turistických destinacích.
 - Rozhodoval(a) jsem se, jaké místa navštívit (v souvislosti s jídlem, památkami) na základě internetu
 - Místní lidé mi doporučili, co navštívit a ochutnat.
 - Místní lidé mi představili nějaký aspekt místní kultury.
 - Navštívil(a) jsem místní kulturní událost.
 - V destinaci jsem se cítil(a) spíše jako místní než turista.
 - Objevil(a) jsem místa ležící mimo turistické trasy.
 - Jedl(a) jsem více lokální pokrmy než jídlo z fastfoodových řetězců.
 - Kdybych mohl(a) cestovat znovu, chtěl(a) bych strávit více času v méně turistických místech.
 - Myslím si, že díky Discover EU jsem objevil(a) místa, kam se mnoho turistů nepodívá.
8. Nyní se vraťme do doby před cestou. Jak souhlasíte s následujícími tvrzeními?
(škála: zcela souhlasím – částečně souhlasím – neutrální názor – částečně nesouhlasím – zcela nesouhlasím – není relevantní pro moji cestu)
- Již jsem cestoval(a) vlakem na delší vzdálenosti.
 - Před Discover EU jsem často cestoval(a) do zahraničí bez doprovodu dospělého.
 - Vždy jsem chtěl(a) podniknout cestu, jako je tato
 - Před Discover EU jsem často cestoval do zahraničí (například se školou či s rodiči).
 - Discover EU pro mě byla „jen další záminka cestovat.“
9. Jak souhlasíte s následujícími tvrzeními? „Po Discover EU jsem zjistil(a), že...“
(škála: zcela souhlasím – částečně souhlasím – neutrální názor – částečně nesouhlasím – zcela nesouhlasím – není relevantní pro moji cestu)
- Chci cestovat více a více
 - Bych si přál(a), aby mé plány byly méně striktní, a já tak měl(a) během cesty více času na „nicnedělání“
 - Chtěl(a) bych znovu navštívit některé z mých Discover EU destinací.
 - Bych cestu vlakem po Evropě chtěl(a) podniknout znovu.
 - Upřednostňuji cestování vlakem před leteckou dopravou.
 - Dokážu přežít v místech, kde se nedorozumím místním jazykem.
 - Evropa je menší, než jsem si myslel(a).
 - Cestování vlakem je rychlé a přesné.
 - Cestování není tak drahé, jak jsem si myslel(a).
 - Cestování je bezpečnější, než jsem si myslel(a).
10. Jakou částku jste během cesty utratil(a)? (v €)
11. Jak souhlasíte s následujícími tvrzeními? „Myslím si, že díky Discover EU...“
(škála: zcela souhlasím – částečně souhlasím – neutrální názor – částečně nesouhlasím – zcela nesouhlasím – není relevantní pro moji cestu)
- Mám silnější přátelství s mými spolucestovateli
 - Jsem se dozvěděl(a) zajímavé informace o destinacích, které jsem navštívil(a)
 - Jsem se stal(a) dospělejší(m)
 - Jsem poznal(a) nové lidi, se kterými jsem stále v kontaktu
 - Jsem zjistil(a), čemu se chci věnovat v mé budoucí kariéře
 - Jsem se dozvěděl(a), že rozdíly mezi zeměmi EU nejsou tak velké, jak jsem si myslel(a)
 - Jsem ztratil(a) předsudky o místech, které jsem navštívil(a)
 - Jsem zjistil(a), že kultura v Evropě je velmi rozmanitá.
 - Jsem zjistil(a), že Evropané jsou velmi přátelští a vstřícní.

- Jsem zjistil(a), že Evropané jsou nápomocní.
- Jsem zjistil(a), že ne vždy potřebuji striktní plán.
- Si myslím, že to byla posilující zkušenost
- Jsem si posílil(a) sebevědomí.
- Jsem zjistil, že jsem schopný/á improvizovat.
- Častěji říkám „No co... Půjdu do toho!!“
- Jsem zjistil(a), že jsem dobrý/á v komunikaci.
- Jsem zjistil(a), že jsem dobrý/á v plánování
- Jsem se začal(a) učit jazyk země, kterou jsem navštívil(a).
- Jsem zjistil(a), že dokážu komunikovat v cizím jazyce.
- Jsem se začal(a) více zajímat o Evropskou unii.
- Jsem se zúčastnil(a) i dalších projektů Evropské unie (Erasmus+, Evropské projekty mládeže).

12. Jak souhlasíte s následujícími tvrzeními?

(škála: zcela souhlasím – částečně souhlasím – neutrální názor – částečně nesouhlasím – zcela nesouhlasím – není relevantní pro moji cestu)

- Discover EU bych doporučil svým přátelům
- Myslím si, že jsem byl v osmnácti letech na tuto cestu připraven(a)
- Mí rodiče mě v cestě nepodpořili
- Discover EU je jedna z nejlepších věcí, které mohou lidé ve svých osmnácti letech podniknout
- Velká část mé cesty byla financována mými rodiči
- Pokud bych měl(a) více peněz, svou cestu bych podnikl zcela jinak
- Myslím si, že mnoho lidí z mého okolí ví o Discover EU
- Mám přátele, kteří se do Discover EU nepřihlásili, i když o projektu věděli
- Myslím si, že projekt Discover EU je v mé zemi dostatečně propagován
- Jsem spokojený/á s komunikací s organizátory před, a během cesty
- Myslím si, že by Discover EU mělo mít telefonní nouzovou linku
- Během cesty se mi vážně stýskalo po domově
- Kdyby mi teď někdo dal 240 €, koupil(a) bych si za ně Interrail jízdenku
- Během mé cesty nastaly vážné problémy
- Během cesty nastala situace, kdy jsem se necítil(a) bezpečně
- Myslím si, že jsem se během cesty stal(a) obětí podvodu

Příloha 2: Zadání bakalářské práce



Univerzita Hradec Králové
Fakulta informatiky a managementu

Zadání bakalářské práce

Autor: Lukáš Havlát
Studium: I1900455
Studijní program: B6208 Ekonomika a management
Studijní obor: Management cestovního ruchu
Název bakalářské práce: Efektivita projektů cestovního ruchu, financovaných z fondů EU. Projekt DiscoverEU.
Název bakalářské práce AJ: Effectiveness of tourism projects funded by the European Union. DiscoverEU project.

Cíl, metody, literatura, předpoklady:

Cíl práce:

Cílem práce je zhodnotit efektivitu projektu DiscoverEU v rámci cestovního ruchu na území Evropy.

Osnova:

1. Úvod
2. Cíl práce
3. Metodika zpracování
4. Teoretická východiska
 - 4.1. Cestovní ruch
 - 4.2. Evropská Unie
 - 4.2.1. Financování cestovního ruchu z fondů Evropské unie
 - 4.2.2. Programy mobility a internacionalizace Evropské unie
 - 4.3. Železniční doprava v EU
 - 4.3.1. Interrail
5. Praktická část
 - 5.1. Výzkumné otázky a hypotézy
 - 5.2. Sběr informací a průběh šetření
 - 5.3. Výsledky šetření
6. Shrnutí výsledků
7. Závěry a doporučení
8. Seznam použité literatury
9. Přílohy

- WORLD TOURISM ORGANIZATION. European Union Tourism Trends. Madrid: UNWTO, 2018, 126s. DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284419470>
- ZELENKA, Josef a PÁSKOVÁ, Martina. Výkladový slovník cestovního ruchu. 2. vyd. Praha: Linde Praha a.s., 2012, 768 s. ISBN 978-80-7201-880-2
- NOVACKÁ, Ludmila. Cestovní ruch a Evropská unie. 1. vyd. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2011. 128 s. ISBN 978-80-7452-016-7
- SEIDENGLANZ, Daniel. Železnice v Evropě a evropská dopravní politika. Brno: Masarykova univerzita, 2006. 82s. ISBN 80-210-4221-4
- HOUŠKA, Petr a PETRŮ, Zdenka. Evropská ekonomická integrace a cestovní ruch. Praha: Idea servis, 2019. 141s. ISBN 978-80-85970-92-0

Zadávající pracoviště: Katedra rekreologie a cestovního ruchu, Fakulta informatiky a managementu

Vedoucí práce: RNDr. Mgr. Tomáš Burda, Ph.D.

Oponent: Mgr. Petr Hruša, Ph.D.

Datum zadání závěrečné práce: 15.10.2021