



TISKOVÁ ZPRÁVA

Ústí nad Labem 3. 9. 2024

VELKOPLOŠNÁ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ MAJÍ K DISPOZICI METODIKU PRO PODPORU UDRŽITELNÉHO ROZVOJE MOBILITY

Úspěšně ukončený výzkumný projekt MOBESA přináší návod na řešení dopravních problémů pro velkoplošné environmentálně citlivé oblasti. Experti z ústecké univerzity, s finanční podporou Technologické agentury ČR z programu Doprava 2020+, opět předkládají množství nástrojů, kterými lze smysluplně řešit mobilitu v exponovaných územích. Tentokrát v souvislosti s aktuálním problémem overturismu.

Na výzkumném projektu „MOBESA: Podpora alternativních řešení mobility v environmentálně citlivých oblastech“ (č. CK01000067) pracoval tým Doprava a mobilita UJEP ve spolupráci se sociologickou agenturou STEM/MARK, a. s. Jeho hlavní snahou bylo pojmout tuto problematiku co nejvíce komplexně a připravit pro národní parky (NP) a chráněné krajinné oblasti (CHKO) návod, jak na základě dat a v souvislostech snižovat negativní dopady turismu pomocí nástrojů managementu mobility.

Velkoplošná environmentálně citlivá území – NP a CHKO – se potýkají s nárůstem počtu návštěvníků a negativními dopady spojenými s jejich dopravou. „Naše výsledky ukazují, že okolo 70 % jednodenních a přibližně 85 % vícedenních návštěvníků (v zimním období okolo 95 %) dojíždí do těchto oblastí individuální automobilovou dopravou. Téměř 40 % vícedenních návštěvníků pak využívá auto každý den i pro další pohyb v území,“ uvádí dr. Hana Brůhová-Foltýnová, hlavní řešitelka projektu.

Tato území jsou již svou podstatou ochrany unikátní přírody vystavena velkému zájmu návštěvníků, zároveň přitom čelí negativní dopravní zátěži. Zvláště okrajové zóny chráněných krajinných oblastí, tedy zóny kulturní krajiny, jsou místy, kde se obrovské množství turistů střetává s lidmi, kteří zde žijí a pracují. Často přitom dochází k dysbalanci mezi potřebou mobility spojenou s ekonomickými, kulturními a sociálními zájmy návštěvníků na jedné straně a potřebou místních obyvatel, ochrany přírody a krajiny na straně druhé.

„Cestovní ruch, přístupová doprava i pohyb po environmentálně citlivých územích proto musí být dobře koncipovány tak, aby nedocházelo k ohrožení životního prostředí daného území, kvůli jehož unikátnosti a hodnotě je území chráněno. NP a CHKO tak zjevně stojí před nutností regulace pohybu a dopravy návštěvníků,“ upozorňuje Brůhová-Foltýnová.

Řešení této situace není jednoduché zejména proto, že v ČR stále chybí know-how nabízející využití měkkých (organizačních a propagačních) nástrojů ovlivňujících poptávku. Zázemí NP a CHKO jsou navíc specifická především svým řídkým osídlením, což vede k větším problémům se zajišťováním alternativ v podobě služeb veřejné hromadné dopravy, a velkým počtem aktérů, kteří mají často protichůdné zájmy.

Možné řešení přináší Ministerstvem dopravy ČR certifikovaná metodika (**Metodika pro tvorbu a implementaci plánů mobility pro velkoplošná zvláště chráněná území**), která je hlavním výstupem projektu MOBESA. Metodika je doplněna **Atlasem opatření**, souborem inspirativních příkladů dobré praxe řešení dopravy do/na a po chráněných oblastech z národních parků z celého světa.

„Metodika přináší aktérům a institucím ovlivňujícím podobu dopravy na území či v zázemí NP a CHKO návod pro tvorbu plánů udržitelné mobility. Důraz klade na provázanost s dalšími sektory, především cestovním ruchem, a přitom respektuje potřebu ochrany přírody a krajiny. Logicky jsme do ní zapracovali také nejnovější



poznatky z problematiky dopravního plánování směrem k rozvoji udržitelné mobility a také moderní přístupy k evaluaci a evidence-based rozhodování. Atlas opatření pak představuje jakýsi zásobník možných opatření vhodných pro velkoplošná zvláště chráněná území,“ doplňuje hlavní řešitelka.

V průběhu projektu byla realizovaná řada sociologických průzkumů a analýz, které zjišťovaly, jak se návštěvníci NP a CHKO v chráněných územích chovají a co preferují, jaké faktory ovlivňují volbu dopravního prostředku při cestě do specifikovaných oblastí či jaké nástroje mohou vést k tomu, že návštěvník omezí dopravu automobilem a bude volit udržitelnější způsoby pohybu po chráněných územích. S využitím dat mobilních operátorů byl sledován vývoj návštěvnosti během celého roku ve třech případových územích. Využito bylo také příkladů dobré praxe z ČR i zahraničí.

Nad rámec projektu řešitelský tým inicioval vznik mezirezortní pracovní skupiny, která projednávala vytvořené výstupy a zajišťovala, aby mohly být využity v příslušných resortech. Zároveň vznikla sada doporučení, která je k dispozici všem relevantním institucím a přináší především doporučení na úpravu legislativy tak, aby mohly nástroje managementu mobility ve zkoumaných územích lépe fungovat.

*„NP a CHKO potřebují lepší koordinaci aktivit a rychlejší podporu udržitelnosti cestovního ruchu, což je nutné **zdůrazňovat a implementovat** do nastavení systému, strategických dokumentů a legislativy, včetně interpretačních plánů a případných plánů mobility. Tyto plány by mohly být ústředními **dokumenty pomáhajícími** destinačním organizacím a organizacím ochrany přírody při nastavení vhodných podmínek pro udržitelný pohyb a pobyt návštěvníků,“ uzavírá Brůhová-Foltýnová.*

Tým Doprava a mobilita UJEP děkuje všem zástupcům aplikačního sektoru, kteří metodiku a výstupy projektu průběžně připomínkovali, především svým externím aplikačním garantům: **Ministerstvu dopravy ČR, Agentuře ochrany přírody a krajiny a KRMAP.**

Důležité faktory při volbě dopravního prostředku na cesty do/po NP/CHKO (zjištění dílčího výzkumu)

- *Podstatný vliv na snížení pravděpodobnosti využití automobilu k cestě má zvýšení sazby parkovného (zvýšení parkovného o 100 % (zdvojnásobení) vede k 9 až 20% snížení počtu cest vozem).*

- *Pokud by byla sazba parkovného snížena pro kombinaci auto + veřejná hromadná doprava (VHD), např. v podobě nabídky parkoviště déle od území a z něj navazujících shuttle busů, vedlo by to k poměrně velkému nárůstu pravděpodobnosti využití tohoto druhu dopravy na úkor ostatních (v případě týdenního pobytu však respondenti tuto kombinaci preferovali před možností využít pouze VHD, což by naopak znamenalo větší využití automobilů).*

- *Obecně je pro turisty velmi důležitá bezpečnost pohybu (oddělené chodníky od silniční dopravy) a vybavenost navštěvované lokality (toalety, možnost občerstvení, naučné stezky).*

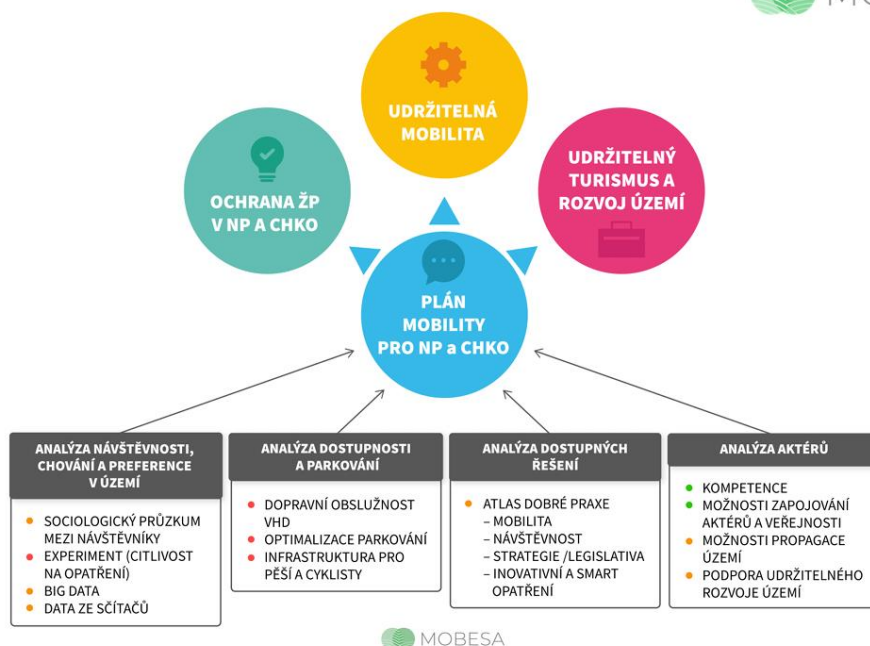
- *Jako důležitá je vnímaná možnost navštívit kiosek s občerstvením u nástupního místa a využít oddělenou pěší infrastrukturu (zvláště rodiny na jednodenních výletech silně odmítají okolí, které se vyznačuje chůzí po frekventované silnici).*

Odkaz na analýzy a grafy; zdroj projekt MOBESA: Podpora alternativních řešení mobility v environmentálně citlivých oblastech

Fotografie k volnému užití: Šetření v rámci projektu MOBESA; archiv projektového týmu



Schéma řešení projektu MOBESA



T
A
Č
R

Projekt „Podpora alternativních řešení mobility v environmentálně citlivých oblastech“ (MOBESA“ č. CK01000067) byl podpořen Technologickou agenturou ČR a Ministerstvem dopravy ČR v rámci 1. veřejné soutěže v Programu DOPRAVA 2020+. Projekt byl řešen 03/2020-06/2023.

#MyJsmeUJEP

#PribehUJEP

#UniverzitaSeveru

#NaSever

Mgr. Jana Kasaničová, tisková mluvčí

Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem
 Pasteurova 1, 400 96 Ústí nad Labem
 tel: +420 475 286 117
 email: jana.kasanicova@ujep.cz
 web: www.ujep.cz

MY JSME UJEP