



**DOPRAVA  
A MOBILITA**  
výzkumný tým

# Proč zpracovávat plány mobility pro velkoplošná chráněná území

Radomíra Jordová

Workshop projektu MOBESA

16.12.2020





## VELKOPLOŠNÁ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ (CHÚ)

- Národní parky – v ČR
- Chráněné krajinné oblasti

ČR – 4 národní parky, 26 CHKO

### **Případová území:**

NP České Švýcarsko, CHKO Labské Pískovce  
CHKO Jizerské hory  
CHKO Moravský kras





## MOBILITA V CHÚ – ŘEŠÍ MNOHO POTŘEB

- cestovní ruch – turistika dle charakteru území, různé druhy cest (podle trvání: víkendové, denní výlety; podle realizované vzdálenosti, podle motivace a počtu návštěvníků atp.)
- pohyb místních obyvatel
- zásobování služeb a obchodů
- záchranné systémy



Mobilita v CHÚ - variabilní podle sezón a aktuální nabídky aktivit



## PROČ MOBILITU V CHÚ PLÁNOVAT?

### Zákon o ochraně přírody č. 114/1992 Sb.

- ochrana živočichů, rostlin, dřevin, jeskyní a dalších prvků
- zvláště chráněná území (§ 14 - § 45) – NP, CHKO atd. **klidová území** (§ 17)
- některá omezení vlastnických práv, finanční příspěvky při ochraně přírody, přístup do krajiny, účast veřejnosti a právo na informace v ochraně přírody (§ 58 - § 74), **NP: doprava a akce jen na vyhrazených místech, zákaz pohybu mimo trasy; 4 zóny ochrany přírody**
- ze zákona je rekreační využití možné, pokud nepoškozuje přírodní hodnoty v území



## PROČ MOBILITU V CHÚ PLÁNOVAT?

Každé CHÚ by mělo mít svoji „strategii“ řízení cest. ruchu a možnost regulace pohybu

- v dokumentech: **plán péče o CHKO a interpretační plány CHKO**
- na strategických dokumentech se většinou podílí všechny zainteresované subjekty, ve spolupráci s MŽP, AOKP,
- spolupráce s destinační agenturou



## PROČ MOBILITU V CHÚ PLÁNOVAT?

### Plány péče o zvláště CHÚ – koncepční a odborné

- využití území v souladu s Vyhláškou č. 64/2011 Sb.
- výčet a popis známých činitelů ohrožujících předmět ochrany
- zásady péče
- vyhodnocení stavu dosavadní péče
- nová opatření





## PROČ MOBILITU V CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍCH PLÁNOVAT?

### Plány péče CHÚ – Jizerské hory

- cíl: doprava, která nenaruší ráz krajiny (migrační propustnost atd.)
- nebudovat místní a účelové komunikace mimo IV. zónu
- dořešit režim řízeného parkování
- podpora záchytných parkovišť
- nové cyklotrasy mimo klidová území





## PROČ MOBILITU V CHÚ PLÁNOVAT?

### Interpretační plány CHÚ (metodický postup OPŽP)

cíl: jednotná prezentace území a jeho ochrany

- komunikační strategie – návštěvníci – vnímání a chování
- analytická část – stávající podmínky a analýza návštěvnosti, popis turistických produktů a infrastruktury
- návrhová část: interpretace jednotlivých přírodních památek a cílů, včetně přístupnosti
- akční plán: projekty, harmonogram, rozpočet





## Z POHLEDU CR: DESTINAČNÍ MANAGEMENT V CHÚ

### Podpora ze strany státu, krajů a samosprávy:

- MMR, ČCCR, MŽP
- kraje hrají velkou roli v rozvoji cestovního ruchu na regionální úrovni
- obce a města – hlavní role

### Další klíčové subjekty:

- destinační agentury + správa NP/CHKO
- dobrovolné svazky obcí, MAS, občanská sdružení,
- regionální rozvojové agentury,
- podnikatelské subjekty,
- KČT apod.



## DESTINAČNÍ MANAGEMENT V CHÚ



- zásadní, ovlivňuje dopady a přínosy CR
- měl by usnadňovat spolupráci mezi všemi aktéry CR a koordinovat komunikaci ohledně plánování cestovního ruchu v destinaci
- různé roviny řízení v CHÚ se snahou o **udržitelnost**:  
koncept únosné kapacity, návštěvnický a participativní management



## DESTINAČNÍ MANAGEMENT V CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍCH

**Únosná kapacita** = maximální zatížení daného území bez snížení kvality ŽP, ekosystémů, zážitků a spokojenosti návštěvníka.

- klíčové faktory: úroveň využívání území, množství návštěvníků, druh provozovaných aktivit, chování návštěvníků, informovanost a stav infrastruktury CR



## DESTINAČNÍ MANAGEMENT V CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍCH

### Návštěvnický management

- optimalizace návštěvnosti CHÚ
- snaha odklonit poptávku z nejoblíbenějších míst a ovlivňovat toky návštěvníků i jejich chování; např. uzavřením frekventovaných tras, vybíráním vstupného, značením cest, propagací
- měl by vycházet z koncepcí a plánů péče CHÚ a využívat kombinaci několika nástrojů – zonace, přístupového managementu a optimalizace turistické vybavenosti (pěší stezky, cyklostezky, naučné stezky, lyžařská střediska, cyklobusy, elektrokola apod.)





## DESTINAČNÍ MANAGEMENT V CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍCH

### Participativní management

- podnikatelské prostředí v cestovním ruchu a respektování kvality přírody a krajiny
- spolupráce aktérů CR, snaha využít potenciál všech zúčastněných, včetně rezidentů
- tento přístup vede ke snižování negativních dopadů na aktivity, chování, rozhodnutí a investice.
- komunikace, motivace a aktivizace aktérů



## PROČ MOBILITU V CHŮ PLÁNOVAT?

- podmínky pro CR - přírodní a kulturní památky, vhodné plochy
- faktory – územní, environmentální, demografické, sociální
- vymezené funkce území – ochrana ekosystému a zachování biologické rozmanitosti, ale i rekreace

Produkce turistické infrastruktury a služeb, jejich spotřeba a dopad na ŽP, ekonomický přínos = snaha o soulad = **koncept udržitelnosti**

Potřeba reflexe: plánování – praxe – monitorování dopadů

## TYPOLOGIE A MIX AKTIVIT CESTOVNÍHO RUCHU – MAJÍ SILNÝ VLIV NA MOBILITU

### **Základní:**

masová X individuální (příznivější pro ochranu přírody – rozptýlená v čase a prostoru)



**Dle charakteru:** pěší turistika, cykloturistika, horolezectví, vodáctví, venkovský (hipoturistika), poznávací – každý typ má svůj dopad na prostředí

**Dle dopadů:** určitý stupeň regulace nutný, jinak bude docházet ke škodám na ŽP





## UDRŽITELNÝ TURISMUS (CESTOVNÍ RUCH)

Zelený, měkký, šetrný, alternativní, ekologický

X masový





## UDRŽITELNÝ TURISMUS (CESTOVNÍ RUCH)



- zaměřuje se na **kvalitu zážitku**
- respektuje potřeby místní komunity
- zaměstnává místní obyvatele a zapojuje je do plánování
- šetrně využívá místních zdrojů (minimalizuje negativní vlivy, spotřebu energie, recykluje) = neoslabuje ŽP
- zachovává rekreační, vzdělávací a kulturní možnosti napříč generacemi
- je založen na aktivitách, které **reflektují charakter místa a regionu**
- umožňuje turistovi seznámit se s navštíveným regionem a **podporuje jeho zájem o komunitu a životní prostředí**

## KONFLIKTY MEZI OCHRANOU PŘÍRODY A CESTOVNÍM RUCHEM

### Rostoucí počet turistů

- = ekonomický přínos do regionu
- = sociologický dopad (rezidenti)
- = zatížení životního prostředí



### Nejčastější dopady

- snižování biologické rozmanitosti (např. vytvářením tras a tábořišť, zvuky, budováním turistické infrastruktury)
- fyzické poškození krajiny a eroze, znečištění krajiny odpady
- spotřebovávání místních přírodních zdrojů
- změny krajinného rázu



## PAST CESTOVNÍHO RUCHU

Cíl:

vyhnout se **turistické pasti** – kdy je území závislé na příjmech z cestovního ruchu, ale ten zároveň ničí kvalitu životního prostředí – znečištění a změna ekosystému pak negativně působí zpět na cestovní ruch (nižší motivace návštěvníků, ztrácí se hodnota)

= nedošlo k regulaci včas



## PLÁNOVÁNÍ MOBILITY V NP A CHKO

### Principy:

- závazek k udržitelnosti,
- integrace (vč. dokumentů),
- participace

### Složení:

- Data a podkladové studie, průzkumy CR a mobility, analýzy
- Scénáře budoucího vývoje, vize, základní měřitelné cíle
- Plánování a realizace infrastruktury (princip integrace)
- Nabídka udržitelných druhů dopravy a aktivit cestovního ruchu
- **Management mobility** – ovlivňování poptávky po mobilitě



## MANAGEMENT MOBILITY VE MĚSTECH



- Plánování cest do práce (firemní plány mobility)
- Plánování cest do škol (školní plány mobility)
- Plánování cest rezidentů (MM pro obytné zóny)
- Plánování cest jednotlivců (konzultace a MaaS)
- Plánování cest návštěvníků (MM pro turisty)
- Plánování cest v intermodálních uzlech
- Plánování cest pro návštěvníky obchodních center

Zastřešující dokument: **Plán udržitelné městské mobility**



## PLÁNY UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

Definice:

„Plán udržitelné městské mobility je **strategickým plánem**, který je vytvořen k uspokojení potřeb **mobility** lidí a podniků ve městech a jejich okolí a k zajištění **lepší kvality života**.  
Je postaven na stávající praxi a bere náležitě v úvahu **integrační, participační a hodnotící principy**.“

řešení mobility + lepší kvalita života







## PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY – BRNO

Vize:

„ Brno se v roce 2050 umísťuje na 1. místě žebříčku hodnotícím **kvalitu života** ve městech.

Žije zde 480 tisíc spokojených obyvatel, kteří ani ve volných dnech nejsou nuceni odjíždět z města za čistým vzduchem. Brno je městem, kde se velmi snadno žije bez automobilu. Je to město krátkých cest s propojenými a navazujícími dopravními módy. Mobilita je jakožto stavební kámen kvality života ve městě hlavním politickým tématem, obyvatelé města se již 35 let aktivně zapojují do tématu městské mobility s tvůrčími podněty. Být seniorem nebo hendikepovaným v Brně neznamena žádné omezení cestovních návyků....

Město dlouhodobě, **konceptně**, na základě dat ....pružně **reaguje** na trendy v dopravě, ale i demografii, ekonomice a migraci obyvatel.“



## SPOLEČNÉ EVROPSKÉ INDIKÁTORY

### Základní indikátory

- A.1 - Spokojenost občanů s místním společenstvím
- A.2 - Místní příspěvek ke globálním změnám klimatu
- A.3 - **Mobilita a místní přeprava cestujících**
- A.4 - Dostupnost místních veřejných prostranství a služeb
- A.5 - Kvalita místního ovzduší

### Doplňkové indikátory

- B.6 - Cesty dětí do školy a zpět
- B.7 - Nezaměstnanost
- B.8 - Hluk
- B.9 - Udržitelné využívání půdy
- B.10 - Ekologická stopa města





## Množství závažných dopravních problémů

Dopravní problém	Průměrné hodnocení
Parkování	3,92
Nedostatek financí	3,55
IAD - intenzita, regulace	3,35
Tranzitní doprava	3,29
Dopravní zácpy	3,27
Znečištění ovzduší z dopravy	3,22
Hluk z dopravy	3,08
Nákladní doprava - intenzita, regulace	3,06
Chybějící cyklistická infrastruktura	3,02
Chybějící silniční infrastruktura	2,84
Informování obyvatel	2,80
Nedostatečná koordinace druhů dopravy	2,71
Nekompaktnost města	2,57
Dopravní nehody	2,55
Chybějící pěší infrastruktura	2,20
Kvalita služeb MHD	2,04
Nedostatečné propojení VD s ostatními městy	2,04



## MĚSTSKÁ MOBILITA – OPATŘENÍ

Města dotazována, zda vybraná opatření v posledních 20 letech realizovaly zda by je doporučily dalším městům z hlediska jejich efektu na dopravní chování obyvatel a udržitelné druhy dopravy

### Nejvíce doporučovaná opatření:

- zklidňování dopravy a úpravy veřejných prostranství
- podpora MHD – inteligentní technologie (digitální panely, „zelená vlna“ pro MHD, chytré odbavování cestujících apod.)
- zkvalitňování cyklistické a pěší infrastruktury

### Část opatření ve většině měst **nerealizována:**

- poradenství při plánování cest (dojíždění do zaměstnání, volnočasové cesty, turisté)
- platformy a infrastruktura pro sdílení aut (carsharing), jízdních kol i spolujízdu



## MĚSTSKÁ MOBILITA – PLÁNOVACÍ POSTUPY

- analýzy jsou nezbytné pro správný výběr opatření
- environmentální: emise, hluk, poškození půdy

### Typické postupy pro plán mobility:

#### Analytická část

- Identifikace území vhodného k analýze, zonace
- Analýza socio-ekonomických aktivit a jejich zobrazení
- Analýza dopravní sítě
- Studie poptávky po mobilitě, scénáře

#### Návrhová část

- Určení opatření na základě dat, kapacity a funkce území i mobility
- Akční plán
- Monitorovací a hodnoticí rámec



## PLÁNY UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY – INTEGRACE

- balíčky opatření
- všechny druhy dopravy, multimodalita
- osobní i nákladní
- doprava v klidu i v pohybu
- mezisektorové synergie: dopravní, územní i – environmentální plánování, energetika, sociální programy, školství...
- územní – město, kraj, stát



## PLÁNY UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY – OPATŘENÍ

- multimodalita
- čistá vozidla a paliva
- sdílená mobilita
- řízení nákladní dopravy
- parkování, omezování vjezdu, nízko-emisní zóny
- řízení dopravního provozu
- udržitelné druhy dopravy (cílový modal split), snížení podílu IAD
- intermodalita
- management mobility, centra mobility, kampaně







## PLÁNY UDRŽITELNÉ MOBILITY PRO CHÚ – OPATŘENÍ

**Pembroke-shire National Park – 1999:** definoval cíl snížit automobilový provoz, chránit kvalitu ovzduší, redukovat spotřebu energie a negativní dopady z CR  
- základem efektivnější využití veřejné dopravy

**Yorkshire Dales National Park, 1984:** integroval železniční a autobusovou dopravu „Parklink” – integrované jízdné + služby parku; podobně i další parky - Dartmoor National Park Authority, 1997-1998





## PLÁNY UDRŽITELNÉ MOBILITY PRO CHÚ – OPATŘENÍ

### Itálie

Parco Naturale Adamello Brenta (1992) jako první v Itálii zavedl regulaci vjezdu + adekvátní nabídku veřejné dopravy organizace vnitřních cest a návštěvnický management,

### Španělsko – Kanárské ostrovy

Parque Nacional de la Caldera de Taburiente, 1995;  
reguluje vnitřní cesty:

- zákazy vjezdu, živé ploty
- striktní parkovací politika (využití zachytných parkovišť, informační systémy v reálném čase)
- rozvoj pěších a cyklist. stezek, koncept environmentální kapacity





## PLÁNY UDRŽITELNÉ MOBILITY PRO CHÚ – OPATŘENÍ

### Francie

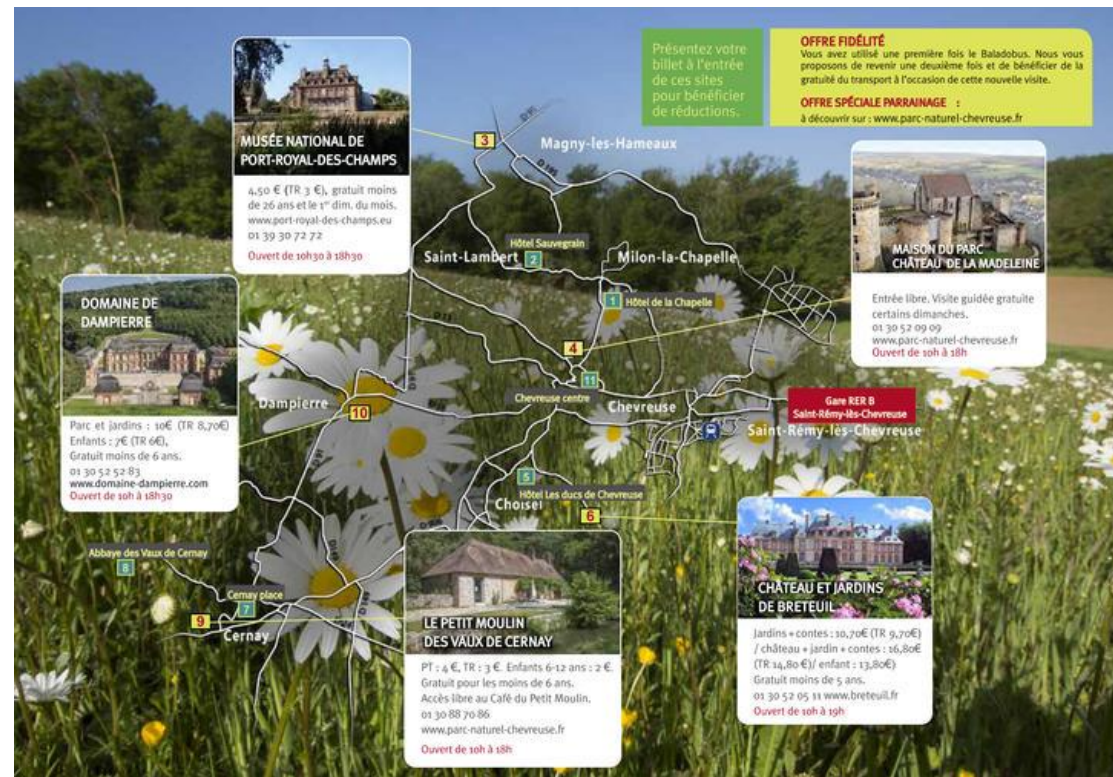
#### Parc Haute Vallée de Chevreuse

40 km od Paříže

„Baladobus“ –  
od stanice RER

od dubna do října

+ půjčovna kol na  
místě a další služby mobility



## PLÁNY UDRŽITELNÉ MOBILITY PRO CHÚ – OPATŘENÍ

### Brazílie

#### Parque Nacional do **IGUAÇU**



3 hranice na jihu země  
Brazílie, Argentina, Paraguay; stát Paraná

vodopády Iguazu - o průtoku okolo 1000 m<sup>3</sup>/s

vzácné druhy divoké zvěře

v r. 1939 vznikl, 1986 – zařazen do UNESCO i na seznamu svět. dědictví  
v ohrožení

rozloha: 1 700 km<sup>2</sup>, na argentinské straně má rozlohu 550 km<sup>2</sup>, také v  
UNESCO. Okolo vodopádu je tedy chráněné území o souhrnné rozloze  
2 250 km<sup>2</sup> na obou březích řeky Paraná





## PLÁNY UDRŽITELNÉ MOBILITY PRO CHÚ – OPATŘENÍ

### Brazílie

#### Parque Nacional do **IGUAÇU**

- regulace vstupu, zpoplatněn (4 tarify: cizinci, Mercosul, občané Brazílie + obyvatelé okolních obcí – výrazná sleva), určuje tamní MŽP
- záchytné parkoviště – zpoplatněné (místní obyvatelé zvýhodnění)
- stezky, průvodcovská služba, mezi produkty možnost přepravy autobusem (vodopády, památník Tres fronteiras, elektrárna Itaipu)
- škola env. vzdělávání „Escola Parque“, 15 budov – správa, policie ŽP, technické budovy, výzkumná laboratoř, informační a kontrolní centra



## PLÁNY UDRŽITELNÉ MOBILITY PRO CHÚ – OPATŘENÍ

### Brazílie



#### Parque Nacional do **TIJUACA**

- plně uvnitř města Rio de Janeiro, 3.972 ha, 4. největší městská zelená plocha v Brazílii
- chráněný les, zvířectvo, laguna

## PLÁNY UDRŽITELNÉ MOBILITY PRO CHÚ – OPATŘENÍ

### Brazílie

#### Parque Nacional do **TIJUACA**

- jeden z přístupových bodů: Corcovado
- ozubnicová dráha
- pěšky, na kole
- rekreační vybavení: hrací plochy pro děti, prostor pro pikniky a grilování, odpočinek
  
- přísná pravidla pohybu – jasné sdělení, návštěvnické centrum, poskytuje i odborné informace a materiály
- okružní i lineární trasy







## PLÁNY UDRŽITELNÉ MOBILITY PRO CHÚ - DŮRAZY

Stávající **podklady** – plány péče, interpretační plány

Využití **pracovních skupin** a přizvání všech důležitých partnerů – kdo zastřeší plán mobility jako doplňkový dokument

**Nabídka a opatření** – turistická a dopravní infrastruktura

**Regulace** všude, kde hrozí degradace – nová opatření



**DOPRAVA  
A MOBILITA**  
výzkumný tým

# DĚKUJI ZA POZORNOST!

**Radomíra Jordová**

**e-mail: [jordova@e-academia.eu](mailto:jordova@e-academia.eu)**

*Projekt č. CK0100067 s názvem Podpora alternativních řešení mobility v environmentálně citlivých oblastech je řešen s finanční podporou TA ČR.*

UNIVERZITA J. E. PURKYNE V USTÍ NAD LABEM



STEM  MARK

T A  
Č R